El Tapón del Darién Atracción Geopolítica

Por: Brigadier General [r] Juan B. Córdoba A.

PREAMBULO

Al hablar del **"Tapón"**, se alude automáticamente al nordeste de Colombia y a una de las principales porciones del Istmo de Panamá. En la primera, está contenido el tapón propiamente dicho, en una extensión de 22 kilómetros (Río Atrato-Lomas Aisladas) que es lo más difícil por donde debe pasar la carretera Panamericana. El tramo en esta parte N-O de Colombia mide 81 kilómetros. En la segunda república, se encuentra la extensión más larga del obstáculo general que, desde Chepo hasta Palo de las Letras (Frontera Colombo Panameña), tiene una extensión de 320 kilómetros.

Además, este contenido geográfico destaca la presencia de una de las obras humanas más célebres del mundo como es el Canal de Panamá. Este atraviesa el Istmo de océano a océano y la Panamericana lo recorre sobrepasando el Canal.

Brigadier General [r] Juan B. Córdoba A.

Resulta de actualidad el tema o caso internacional que se ha creado alrededor del Canal de Panamá. Por el aspecto histórico del siglo pasado y por haber sido Panamá parte de Colombia hasta 1903, no se puede desvincular a ésta de lo que atañe al Canal en el orden internacional, máxime que esta vinculación está amparada ampliamente por el Derecho Internacional, mediante un tratado, **Urrutia-Thompson,** tan legal, tan moralmente obligante y tan valedero, como cualquiera otro de sus similares y obviamente como el tratado de 1903 entre EE.UU. y Panamá.

Son dos tratados que, siendo bilaterales, subentienden la participación de la nación no signataria, de las tres que juzgan papel en tan importante asunto.

La salvaguardia y defensa del Canal, son de proporciones tan grandes —dado el o los presuntos atacantes— que resulta infinitamente imposible realizarlas, y ni siquiera tratar de planificarlas, a la sola República de Panamá. Por otro lado, la concepción estratégica de tal defensa, determina un radio de acción tan grande que subentiende los territorios de varios países colindantes, especialmente el de Colombia. Por este solo aspecto, de tanta actualidad e importancia, se concluye con que en el caso siempre estarán presentes los tres países aludidos.

Para Panamá nada mejor que una super-potencia, prácticamente vecina y de la misma ideología como EE. UU., sea la encargada de seguir manteniendo la integridad y defensa del Canal, y nada mejor que su conexión con Colombia, desanime en ésta la construcción de su propio canal, escogiendo uno de los seis y más factibles proyectos estudiados para la obra, lo cual demeritaría al viejo canal ante uno nuevo, con cracterísticas actualizadas que corregirían las limitaciones del actual y con mayores posibilidades de defensa naturales y de otra índole que se aprecian en los sectores de casi todos los proyectos de Canal Colombiano.

Si el Secretario Henry Kissinger ha sido excepcional y meritorio gestor de la paz mundial, con un bien ganado galardón internacional, jamás se podría ni siquiera pensar en que se convirtiera en atizador de las rencillas allí en donde no se ha perturbado la paz. Tenemos fé en su gestión.

Colombia será tenaz e irreductible en la defensa de sus derechos adquiridos y reconocidos con validez y fuerza inalterables del derecho internacional, como lo demuestra el tratado Urrutia—

Thompson, que Estados Unidos no ignorará en los nuevos convenios y de lo cual está alertado, en muchos documentos, pero especialmente en las notas de nuestra Cancillería de 1971 al Embajador de los EE.UU., en Colombia y de 1974 al secretario de Estado Kissinger.

Es mucho lo que representan para Colombia los derechos sobre el tránsito pactado a través del Canal y del FF.CC., como para que no se despierte toda la opinión nacional a defender y pregonar su justa causa, que no podrá ser vulnerada.

Por lo visto el **Tapón del Darién,** o sea, el correspondiente tramo de la carretera panamericana, pasa a acumularse al grande hecho geopolítico del canal y así adquiere no solo las proporciones continentales que ha tenido, si no repercusiones de orden mundial, como una atracción geopolítica de primera magnitud.

Como apertura al tema que sigue y para mejor ilustración, se acompaña el mapa correspondiente.

EL DARIEN

Por estar colocado el "sector físico" en una frontera, atañe el problema, especialmente, a los dos países colindantes. Por convenios internacionales, se han obligado todos los países americanos a tomar como propio tan importante caso en pro de la continuidad de la carretera panamericana.

Es obvio que el tema debe interesar especialmente en lo que respecta a Colombia, a quienes están encargados de salvaguardiar la integridad y prosperidad nacional, particularmente en las fronteras patrias, como corresponde a las FF. MM.

Tal importancia crece si consideramos que una obra tan novedosa, como la anulación del Tapón, producirá cambios sustanciales, en múltiples aspectos. Geopolíticamente hablando, hoy, de las 27 fronteras de América meridional, las dos "más vivas" o pujantes son las de Colombia con Venezuela y con el Ecuador. No sería raro que, dentro del mismo sentido geopolítico, después de "destapar el Tapón", se convierta la frontera con Panamá, en la "más viva", interesante e incluso la más complicada de nuestras fronteras.

Este es un cuello de botella que deshecho, tiene que producir grandes fenómenos de toda índole, de allí que previsivamente debemos prepararnos para tan extraordinario vuelco en una zona que hasta el momento ha permanecido casi virgen.

La región de **El Darién** es un grande obstáculo general, de orden natural, que ha obturado la unión continental por la vía terrestre, entre Colombia y Panamá, impidiendo el paso de la carretera panamericana —especialmente en **El Tapón**— y con ello interrumpiendo la integración vial terrestre continental.

El Istmo ha sido franqueado trans-

versalmente por todos los medios, siendo el principal el Canal, obra ésta que hizo dejar de lado la unión longitudinal terrestre, tan necesaria para la integración americana por la facilidad de tránsito, autonomía de viaje, habilitación de la zona atravesada y otros tantos beneficios. Desde la época precolombina, hubo tránsito de un océano a otro, abierto por los naturales de la región, la cual en esas épocas y durante el descubrimiento, estaba muy poblada por más de doce tribus. Dice José March, en su libro "El Mito del Darién", que a la llegada de los españoles la región, el Darién, tenía más de un millón y medio de habitantes. Una idea de ello da el hecho de que una sola tribu, la del cacique Cémaco, en 1513 alistó 5.000 guerreros contra Balboa, quien para superarlo se valió de la traición de un enemigo de Cémaco lo cual permitió a Balboa darle un golpe de sorpresa decisivo.

Las condiciones de Balboa lo indujeron a amistarse con naturales, como Panquiaco hijo del Cacique Comagre, de quien recibió el dato sobre el camino para salir al otro mar. Inició Balboa su travesía en Santa María del Darién el 1º de septiembre de 1513 y a los doce días descubrió para la corona lo que él llamó "Mar del Sur". Los español fundaron a San Sebastián y Santa María del Darién, a las orillas del golfo, para hacerse más fuertes y defenderse de los ataques de los naturales y de las inclemencias de la región, totalmente adversas a la vida del hombre.

En todo ese enmarañado territorio se vivieron escenas de tragedia y de alegría, de odio y de amor; de ambición y desprendimiento porque una tierra de tanto valor geopolítico, debía tener esas convulsiones contradictorias.

Balboa bien sea por el azar, por las informaciones que tomó, o por un admirable instinto, penetró a la región por lo más poblado, lo más abastecido, corto y menos difícil para la travesía.

De simple soldado enrolado amenazadoramente por Enciso, "por ser un deudor contumaz", pasa a ser el eje y centro de las actividades en el Darién. "La vida de Balboa, desde la mocedad hasta su muerte, es la vida misma del descubrimiento y la colonización del Darién". Y llegó allí por un ardid de aparecer con su perro "Leoncico", flotando en un barril cerca del barco de Enciso, cuyos marineros lo rescataron del mar. En el Darién traiciona y es traicionado. Ama y es correspondido por la bella y sensual Anayabe, hija del cacique Careta, con lo cual consigue la alianza de éste. Arregla un enojoso diferendo con el peligroso Pedrarias, proponiendo matrimonio a la hija de éste.

"El abogado Enciso, que conoce la ley, dobla las manos. Por lo demás, no ha de disputar la jefatura a un espadachín del calibre de Balboa".

"Este es nombrado alcalde; Hurtado, alguacil mayor, y Juan de Valdivia, Hidalgo extremeño y paisano de Vas-

co, como uno de los regidores. Es el primer cabildo constituido en la América continental". En Santa María se proclama como el primer Capitán del Darién, mientras Enciso va a España a intrigar, para volver triunfante. Porque a la postre la Corona, da crédito a los enemigos de Balboa, éste es apresado por Pedrarias, quien lo decapita, en Acla en 1517.

Además, están ligados al Darién, Bastidas, pues siempre se ha hablado del **"Darién de Bastidas"**, cuya expedición es la primera en llegar a esas costas. El cosmógrafo Juan de la Cosa quien traza los primeros planos de la región, Pizarro, Alonso de Ojeda, fundador de Santa María del Darién, y Diego de Nicuesa. Con la muerte de Balboa se acabó la exploración del Darién.

Con la fundación de ciudad de Panamá en 1519, pierde preponderancia Santa María del Darién. España establece el tránsito terrestre de océano a océano y así sigue perdiendo actualidad el Darién. Sin embargo, el atrayente nombre de "Castilla del Oro" que le dió la Corona, las leyendas sobre sus riquezas y sus pobladores y por ser puente de paso, atrae la codicia de los piratas, más dirigida hacia Panamá en el Pacífico y hacia Portobelo en el Atlántico que a la región a que acabamos de referirnos. Doce piratas en distintas excursiones y con fuerzas considerables atacaron el Istmo e incluso llegando a una orilla de éste lo atravesaron a pie para dar golpes sorpresivos y más seguros. Por ejemplo, **"Drake,** un día deja sus barcos, se interna en tierra y ataca las recuas de mulas cargadas de preciosos metales en la delgada cintura del Darién". Es digno de mencionar la colonia escocesa llamada "Nueva Edimburgo" en el Atlántico, al norte de lo que hoy es el Real, la cual al mando de Patterson fue formada por 1.200 emigrantes en 1695. España se alarmó. El Gobernador de Cartagena se hizo presente con 12 barcos ante los intrusos, quienes no tenían más de cuatro barcos. El español quiso tomar contacto con el escocés; pero resultó que no pudieron entenderse porque ni el primero hablaba inglés ni el segundo español. Resolvió el gobernador escribir al intruso en latín y éste ya enterado, le propuso que hablaran en francés.

Se efectuó la entrevista de la cual resultó la evacuación del Istmo por parte de los escoces. La travesía de mar a mar se hizo también en la guerra de emancipación. Bolvar vio expedito ese camino, antes que otros, para movimientos militares con fines estratégicos. En enero de 1822, el entonces Coronel José María Córdoba, lleva una expedición por Panamá, desde el Caribe a Guayaquil, para reforzar las fuerzas de Sucre, con amplios fines bien conocidos. En 1914, se inaugura el Canal, que parte al Istmo en dos y así se olvida al Darién.

VIA TERRESTRE

En 1880 David Davis obtuvo la aprobación del Congreso N.A. de un proyecto que culminó el 3 de marzo de 1884 sobre la posibilidad de hacer efectiva la comunicación ferroviaria entre los países latinoamericanos y los Estados Unidos. Una comisión recomendó una conferencia de estados americanos para considerar a fondo el FF.CC. Panamericano.

En la primera **Conferencia Interamericana de Washington,** diciembre de 1889, hecha por invitación de EE.UU. se consideró el proyecto del FF.CC.

Pues era la primera vez que se orientaba la comunicación longitudinal a una realidad.

La Conferencia creó una comisión que más tarde se convirtió en el **Comité del Ferrocarril Panamericano.**

Pero "en las postrimerías de esa década, o mejor, en los albores de nuestro siglo, surge el automóvil que ha de convertirse en pocos años en el eje propulsor de nuestra era mecanizada. La revolución del automóvil supera inclusive a la revolución industrial inglesa, que dio su carácter al siglo XIX, y fue la piedra de toque de la moderna civilización occidental".

"Era natural que vislumbrando desde principios de siglo la resultante económica y social del vehículo automotor, los gobernantes fuesen enfocando la mirada hacia la carretera, único medio de capitalizar la nueva invención".

En 1923 en la V Conferencia Interamericana en Santiago de Chile, los participantes reconocen por primera vez que "el transporte automotor y las carreteras, son factores de fundamental importancia". Se decide una conferencia de carreteras. Los Estados Unidos invitan a 37 ingenieros de toda América para que observen las carreteras y estudien lo relacionado a transportes. En 1925 se reune en Buenos Aires el primer "Congreso Panamericano de Carreteras". En 1928 en la VI Conferencia Panamericana en la Habana, sin ser Cuba país continental, se otorga "Plena aprobación a la iniciativa de construir una carretera interamericana y recomendar a todos los gobiernos miembros de la unión panamericana que cooperen en todo lo posible a la pronta iniciación del proyecto".

El 4 de marzo de 1929 el congreso de Estados Unidos asigna 50.000 dólares para reconocimiento preliminar del trazado. En agosto del mismo año, se reune el "II Congreso Panamericano de Carreteras" en Río de Janeiro.

En 1939 se celebra en Chile el III Congreso y el IV en ciudad de México, en 1941. "No habían transcurrido siquiera tres meses de la sesión de clausura de ambos congresos, cuando el artero y sorpresivo ataque de los japoneses a Pearl Harbor, levanta la solidaridad y el ardor defensivo de las repúblicas americanas. El Congreso

norteamericano se apresta a la acción, tomando en cuenta un aspecto de la Interamericana que no se había destacado hasta entonces, dado nuestro carácter predominantemente pacífico: el de la estrategia. Los triunfos iniciales de los japoneses hacían prever la posibilidad de un ataque al Canal de Panamá, con la consiguiente estrangulación de la importantísima vía marítima y los desastrosos efectos que es fácil imaginar. Manos a la obra, el Congreso norteamericano vota en diciembre de 1941 una asignación de veinte millones de dólares para la construcción emergente de los tramos faltantes de la Interamericana en Centroamérica y Panamá, quedando a cargo de las obras la Oficina de Caminos Públicos de los Estados Unidos, si los países afectados, en forma soberana "así lo querían". "Así lo quisieron".

Entre 1941 y 1951 apropia Estados Unidos varias partidas bajo la ley federal de ayuda vial a fin de llegar al menos hasta Panamá en carretera. Pero en ese lapso no se celebra ningún congreso de carreteras. En 1951 en Lima se reune el V Congreso Panamericano de Carreteras y allí hace aparición destacada el **Tapón del Darién.**

"Ahora sí, el Darién interesa a lo largo, no sólo a lo ancho... Ahora sí, la solidaridad americana se muestra en su aspecto más noble y objetivo: esfuerzo de hombres, conocimiento de técnicos aplicados a un esfuerzo común; inclusive trabajo abrumador dentro de una selva desconocida... ¡Las manos de los Congresos Panamericanos de Carreteras comienzan a descorrer la cortina que envuelve el mito del Darién".

El VII "Congreso" se celebra en Panamá y fue predominantemente Darienista. Se instala el "Subcomité del Darien". Panamá y Colombia apropian, cada uno US$ 30.000.00 para el Subcomité y para una expedición al Darién. Estados Unidos apropia igualmente US$ 30.000 dólares.

La recomendación Nº 6 adoptada por el Comité Interamericano de los jefes de estado de las repúblicas americanas firmada en el salón de las Américas de la Unión en Washington en mayo de 1957, dice "El Comité recomienda que se instruya a las delegaciones al VII Congreso Panamericano de Carreteras, que habrá de celebrarse en Panamá en agosto de 1957, en el sentido de que allí se formule un plan concreto para terminar los estudios que se requieran sobre la construcción del tramo del Darién y su financiamiento".

Del 1º al 10 de agosto de 1957 se celebra en Panamá el VII Congreso Panamericano de Carreteras, el cual aprueba el informe del Subcomité recomendando la ruta de la carretera panamericana y resuelve "Reconocer que la construcción del tramo de la carretera panamericana, en el Darién y zonas contiguas de Colombia es de interés interamericano".

"Reconocer el principio de que el financiamiento del estudio del tramo

FACSIMIL DE LA LEY QUE DECIDE LAS RUTAS EN COLOMBIA

LEY 121 de 1959
(Diciembre 17)

"por la cual se incorporan unas carreteras al Plan Vial, se define la ruta de la Carretera Panamericana entre Panamá y Bogotá y se dan unas autorizaciones al Gobierno".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTICULO 1º — Incorpórase al Plan Vial las siguientes vías:

a) Palo de Letras, Cabeceras del Nercua, Bahía Solano, Istmo de San Pablo.

b) Palo de Letras al río Atrato y de ahí a unirse con la carretera Medellín-Turbo. Esta vía comprende la construcción de un canal en la zona pantanosa desde el río Atrato hasta el punto en que técnica y económicamente pueda hacerse la conexión por carretera.

c) Juradó-Cabeceras del Nercua.

d) Turbo-Puerto Rey-Montería.

PARAGRAFO. — La carretera Palo de Letras-Cabeceras del Nercua-Bahía Solano-Istmo de San Pablo-Asia-Manizales-Bogotá, será considerada como el sector de la Carretera Panamericana entre la frontera de Panamá y la capital de Colombia.

ARTICULO 2º — En los presupuestos de cada una de las próximas vigencias, el Gobierno Nacional incluirá una partida no inferior a diez millones de pesos ($ 10'000.000.00) para la Carretera Panamericana y una suma igual para las carreteras a que se refieren los literales b), c) y d) del artículo 1º, hasta la terminación de las mismas.

ARTICULO 3º — Autorízase al Gobierno para abrir los créditos al presupuesto y celebrar los contratos necesarios para la financiación de los estudios y la construcción de las obras a que se refiere la presente ley, Los contratos que en virtud de estas autorizaciones celebre el Gobierno solamente requieren para su validez la aprobación del Presidente de la República, previo concepto del Consejo de Ministros y del Consejo Nacional de Política Económica y Planeación.

REPUBLICA DE COLOMBIA —— GOBIERNO NACIONAL

Bogotá, D.E. diecisiete de diciembre de mil novecientos cincuenta y nueve.

Publíquese y ejecútese.

El Ministro de Justicia, Encargado
del Despacho de Relaciones Exteriores,

GERMAN ZEA.

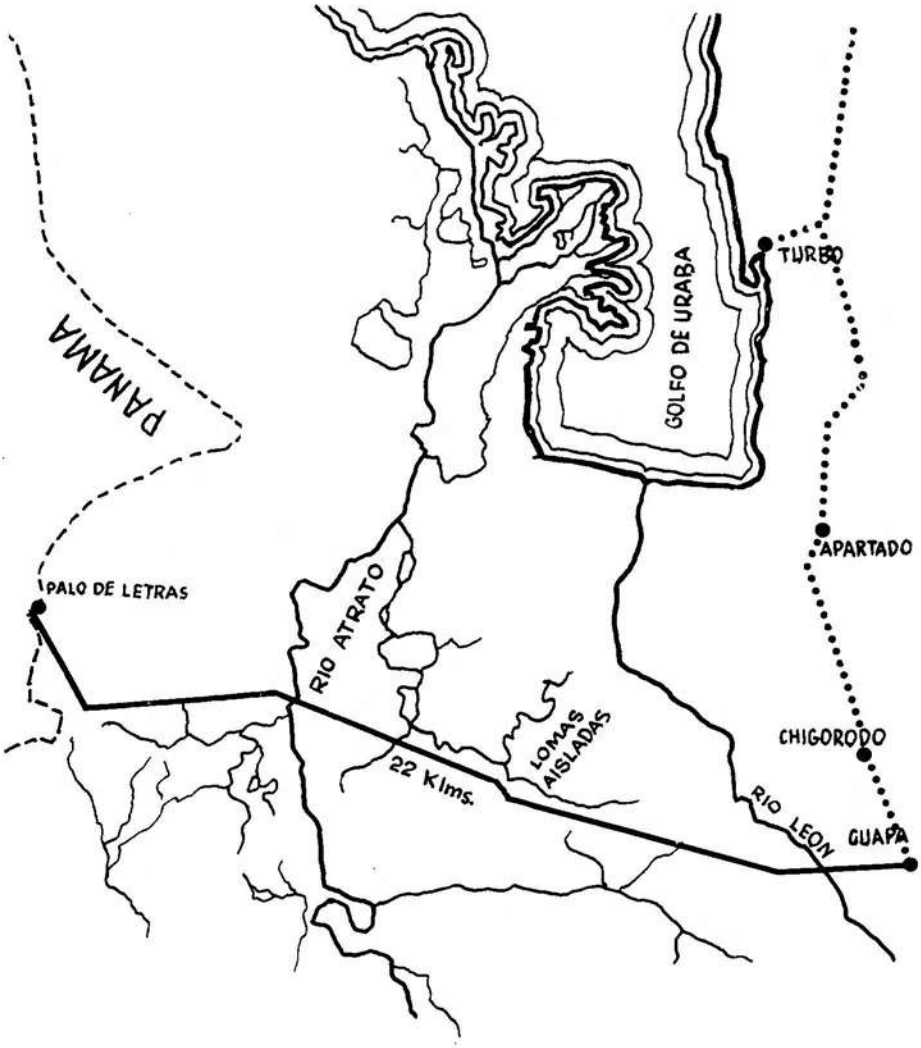
El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

HERNANDO AGUDELO VILLA.

El Ministro de Obras Públicas,

VIRGILIO BARCO VARGAS.

TAPON DEL DARIEN



del Darién en Panamá y Colombia, corresponde a las aportaciones equitativas de los países miembros de la Organización de los Estados Americanos".

Los nuevos conceptos del derecho internacional salen a flote para hacer iguales en sus derechos y aspiraciones a todos los países, pero, a la vez, solo exigirles aquitativamente los aportes necesarios en la mancomunidad americana.

Los congresos se suceden como el VIII que se reune en Bogotá en mayo de 1960. Se aprueba el costo de los estudios estimado en tres millones. Dos tercios aporta Estados Unidos, 1/9 Colombia, 1/9 Panamá y el resto los otros países. Todos los congresos siguientes siguen aportando verdaderas realidades. El último, o sea el décimo primero fue celebrado en noviembre de 1971, pero se han sucedido varios intercambios y consultas internacionales al respecto.

APROBACION DE LA RUTA

Tanto Colombia como Panamá aprobaron la decisión sobre trayecto de la ruta, la primera, por la Ley 121 de 1959 (diciembre 17), y la segunda por el Decreto 41 de 1960 (enero 18). V. facsímiles correspondientes, que se anexan.

En Colombia, son dos sectores: uno, el de la Panamericana, propiamente dicho, que según la Ley citada, Artículo 1º Par. a) "Palo de Letras-Cabeceras del Nercúa-Bahía Solano-Istmo de San Pablo", bordea el litoral del Pacífico; y el otro, la carretera llamada del Darién, por que es la que atraviesa **el verdadero tapón** y que la misma ley lo enruta así: Par. b) "Palo de Letras al Río Atrato y de ahí a unirse con la carretera Medellín-Turbo", ésta bordea el Litoral del Atlántico, para seguir a Venezuela. El punto o región clave de la dificultad técnica y económica, está entre Río Atrato y las Lomas de las Aisladas, o "Lomas aisladas" simplemente, que tiene una extensión de 22 km. Es ésta una de las regiones más pantanosas del mundo; el espesor, o profundidad de su capa movediza, es de 40 metros término medio.

Son suelos no consolidados y sedimentarios. El Ingeniero Sowers, verdadera autoridad en suelos en el mundo, hizo la evaluación de los estudios y dió recomendaciones para diseño y construcción de la carretera en el pantano. Esto será objeto de otro escrito.

El mapa anexo muestra claramente la bifurcación, la misma que deja el interrogante de por qué no se dejó la Panamericana por la vía a Medellín. La respuesta está en que si se tomó la "Troncal del Caribe", es por conectar a Venezuela a la vía Continental, siendo la otra ruta, o sea la propiamente Panamericana, de menor dificultd técnica, de menos longitud, de menor vulnerabilidad en el aspecto estratégico, de mayor beneficio para la región y para el mantenimiento de la carretera y de penetración, a la zona en donde más opción hay de un posible canal interoceánico.

FINANCIACION

En primer lugar, se anota que el tramo de Panamá hacia Centro América, recibió aportes de US$ 50.000 y US $ 1.075.000, en 1929, y entre 1930 y 34, respectivamente. De 1939 a 1943, por efectos de la guerra mundial —que creó una situación muy grave en el transporte marítimo— EE. UU. cooperó en forma muy especial y rápida y aún con Ingenieros Militares, aportando varias sumas que redondearon US$ 48.773.000; pero hasta 1962, los aportes habían subido a US$ 170.703.000.

En 1970, los Congresistas N. A. James Wright y Don Clausen (con quienes se entrevistó el autor en representación de Acción Pro Darién), presentaron un proyecto de ley que fue aprobado por 100 mil dólares para trabajos en el Tapón del Darién, a base de un presupuesto de 150 mil dólares, de los cuales Colombia y Panamá aportarían 1/3 entre las dos, o sea US$ 50 mil.

El Presidente Nixón pidió en 1971, la apropiación de 20 millones de dólares al Congreso, a cargo de la cuantía aprobada de 100, de los cuales se destinaban 60 para el tramo de Panamá y 40 para el de Colombia. Al respecto se firmó un "Convenio de Cooperación" entre el gobierno de los EE. UU. y los de Colombia y Panamá, ratificado el 6 de mayo de 1971, en el Salón de Banderas de la Unión Panamericana; entonces el Ministro de OO. PP. de Colombia hizo resaltar, en su magnífica intervención, que ese día se conmemoraba el sesquicentenario del Congreso de la Villa del Rosario.

En general, han aportado o al menos se han inscrito para el aporte, todos los países americanos, asi sea con sumas pequeñas, pero ámpliamente significativas en el aspecto de la mancomunidad.

Por fin, el "Subcomité del Darién", puso a órdenes de Colombia US$ 70.000 para la revisión de los planos de construcción, en el sector entre el Río León y "Lomas Aisladas". En mayo de 1972, el Ministro de OO. PP. de Colombia, hizo una reunión con un grupo importante de ingenieros N. A. para indicarles las bases de la licitación, ya indicadas a Ingenieros colombianos, para los trabajos en mención.

El citado Subcomité, está formado por EE.UU., Colombia y Panamá, países que lo han estado financiando contínuamente, gracias a lo cual puede disponer de fondos para ciertos estudios y trabajos importantes.

Organismos que propician la obra

Es obvio que la OEA es la entidad más interesada en la eliminación del "Tapón". El **Congreso Interamericano de Carreteras,** ya es un instrumento real, eficiente y ejecutivo en pro de la obra. El **Subcomité del Darién,** nace de las deliberaciones del **Congreso Panamericano de Carreteras,** como un elemento que aglutina mejor a los tres

MAR CARIBE
OCEANO PACIFICO
COLON
PANAMA
CHEPO
Pto Obaldia
Acandi
Necocli
Turbo
Chigorodo
Mutata
Dabeiba
Cañas Gordas
Antioquia
Urrao
MEDELLIN
Monteria
Cerete
Planeta Rica
La Palma
Yaviza
PALO DE LAS LETRAS
CRUCE DE ASPAVE
Jurado
BAHIA SOLANO
Puerto Mutis
El Valle
QUIBDO
Tuto
LAS ANIMAS
Istmina
Condoto
Novita
Tado
APIA
Pueblo Rico
La Virginia
CARTAGO
PEREIRA
ARMENIA
MANIZALES
Bolivar
Bolombolo
Andes
Jardin
La Pintada
Docampado
RIO SAN JUAN
RIO ATRATO
RIO CAUCA
EL TAPON DEL DARIEN
RUTA ADOPTADA
ESTUDIOS COMPLETOS
RUTAS EXPLORADAS
TRANSVERSAL DEL CARIBE
CARRETERAS EXISTENTES

DECRETO PANAMEÑO QUE DEFINE EL PUNTO DE ENTRONQUE DE LAS RUTAS.

Con el objeto de acordar el punto de empalme en la Frontera Colombo Panameña el Ministro de Obras Públicas viajó a Panamá en Enero de 1960. Como resultado de ésta gestión, el Gobierno de Panamá dictó el siguiente Decreto:

DECRETO NUMERO 41
(De 18 de Enero de 1960).

Por el cual se incorpora el tramo Yaviza-Pinogana-Palo de las Letras a la ruta de la Vía Panamericana en la República.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,
en uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que la resolución I del VI Congreso Panamericano de Carreteras celebrado en Junio de 1954, en la ciudad de Caracas, República de Venezuela, acordó en su parte resolutiva:

"Recomendar que, en la selección de los sistemas internos e internacionales de carreteras en los países de la comunidad americana prevalezcan los siguientes criterios:

(a) Técnico
(b) Político
(c) Económico
(d) De la seguridad de las Américas".

Que en la II reunión de la Comisión Técnica de Expertos en Planificación, de los Congresos Panamericanos de Carreteras, celebrada en septiembre de 1959, en la ciudad de Río Janeiro, República Federal del Brazil, se recomendó a los países de la comunidad americana proceder a actualizar la ratificación de los puntos de conexión del Sistema Vial Panamericano en sus respectivas fronteras, y

Que para el efecto, y en lo que a la frontera colombo-panameña respecta, los gobiernos de las Repúblicas de Colombia y de Panamá, con fundamento en los resultados de la gestión del Sub-Comité del Darién, subvencionado principalmente por ellos, han seleccionado en aras del interés común un punto de empalme,

DECRETA:

ARTICULO PRIMERO: Incorpórase a la ruta de la Vía Panamericana en el territorio de la República de Panamá, el tramo "Yaviza-Pinogana-Palo de las Letras".

ARTICULO SEGUNDO: Declárase punto de empalme fronterizo para el Sistema Vial Penemericano, entre la República de Colombia y la República de Panamá, el hito denominado "Palo de las Letras".

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.

Dado en Panamá, a los 18 días del mes de enero de mil novecientos sesenta.

(Fdo.) ERNESTO DE LA GUARDIA JR.

El Ministro de Obras Públicas.

(Fdo.) VICTOR C. URRUTIA.

países directamente interesados y de allí que lo forman ellos: EE.UU., Colombia y Panamá.

A lo anterior se agrega una serie de comisiones internacionales y también propias de cada país del Subcomité, que laboran permanentemente en esta extraordinaria obra.

Dentro del sector privado, se formó una Institución altruista, y de gentes de buena voluntad, que se aunan en el **Comité pro Darién;** entidad sin ánimo de lucro, de personas entusiastas y desinteresadas, cuyo lema es: "Paso a la integración continental", como un pregón hacia el verdadero y profundo espíritu americanista. Los componentes de este Comité, son personas de varias nacionalidades, muy destacadas y que han llevado la idea de la "eliminación del Tapón" a varias partes del mundo. Por ejemplo, gracias al Presidente del Capítulo de EE. UU., señor Simón Daro D., quien hace algunos años, entusiasmó en Londres a algunas gentes importantes y a ciertos excursionistas, una famosa Expedición Británica, resolvió venir a América, para cruzar el 'Tapón", pero cubriendo la fantástica ruta de Alaska a Tierra del Fuego. Previamente, se constituyó en la capital Británica una filial del **Comité pro Darién** y se abrió el intercambio con el Capítulo de Colombia. Tocóle al autor, todo este proceso, como Secretario Ejecutivo, y hacer la coordinación de la Expedición.

Esta es la mayor y de más proyección científica de las hasta ahora realizadas. Su labor, que aún se está desarrollando en el estudio científico de las muestras y de análisis de todo orden, es tan grande que será objeto de un escrito aparte. Pero, brevemente se anota: La expedición estuvo compuesta de 64 personas de ambos sexos. Tres vehículos automotores, uno de ellos llevado cerca a la frontera colombo-panameña en helicóptero. Tres toneladas de instrumentos y material científico. 28 caballos de Chepo a Palo de las Letras y 16 mulas en la parte colombiana. Un avión Beaver que custodió y dio ayuda desde el aire a la Expedición. Aprovisionamientos por tierra, por mar y por aire, con bases técnicamente instaladas. Helicópteros de EE. UU. y de Colombia. Un barco de la Armada Nacional Colombiana. Personal de las FF. AA. de Colombia que cooperó desde Palo de Letras hasta Rumichaca, es decir, de frontera a frontera. Esta ayuda, propiciada por el señor Ministro de Defensa General **Hernando Currea Cubides,** fue tan importante, eficaz y sobresaliente, que el "Comité pro Darién", decretó la **Medalla al Mérito pro Darién,** para el señor Ministro, uno de los poquísimos colombianos que se ha hecho acreedor a ella.

La importancia del objetivo de la Expedición, fue destacada en los principales periódicos del Continente y de Europa. La propia Expedición, sin propaganda y silenciosa, hizo ver su valor y su altruista dedicación al recorrer en suelo americano 22 mil kmts. a través de 23 naciones, en forma ampliamente exitosa y brillante. El jefe

de la Expedición, señor Mayor J. N. **Blashford,** M. B. E., R. E., del Real Ejército Británico, en carta del 6 de junio de 1972, manifestó al suscrito, que en ningún país recibió la Expedición tan efectiva, entusiasta y extraordinaria cooperación y bondadosa hospitalidad como en Colombia, país del cual guardan los británicos la mejor impresión. En carta anterior, el mismo Mayor, dijo que su deseo al venir a Colombia era el de recordar como la Legión Británica, se puso a órdenes de Bolívar para su magna empresa emancipadora. Los 400 km. más difíciles que suman los tramos de carretera en Panamá y Colombia, (1) los recorrió la Expedición en 99 días, utilizando por cada día de viaje, dos de estudio y de práctica en recolección de muestras. Este es un capítulo extenso para exponer en otro detallado escrito.

BIBLIOGRAFIA

El Mito del Darién, José J. March.

Anales de Ingeniería. Nº 773;

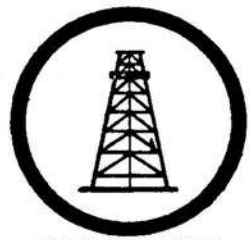
Boletín de "Acción pro Darién".

(1) Longitud: tramo en Panamá 320 kilómetros; en Colombia, 81 kilómetros.

TEXAS PETROLEUM COMPANY

TEXACO

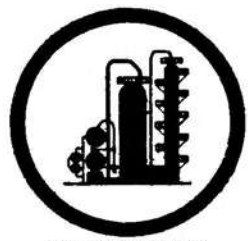
Contribuye desde 1926 al desarrollo de la economia nacional, mediante la vinculación de capital en trabajos de:



EXPLORACION

EXPLOTACION

TEXACO



REFINACION

TRANSPORTE