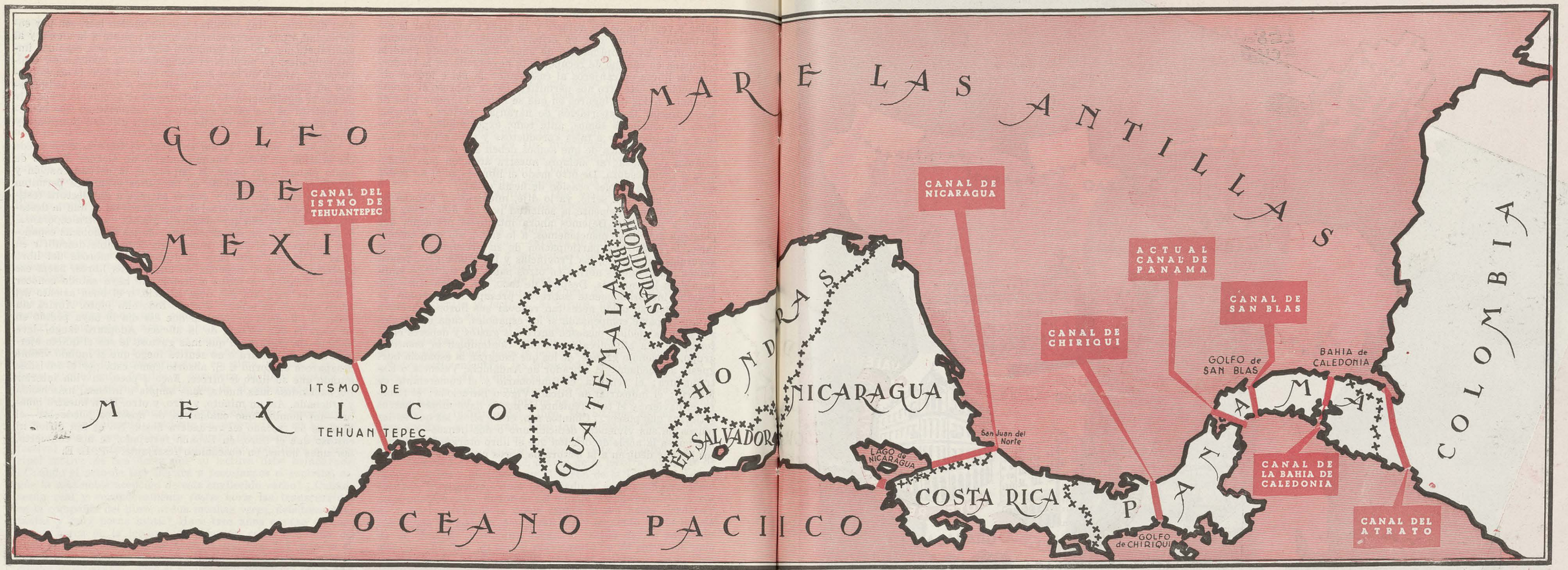
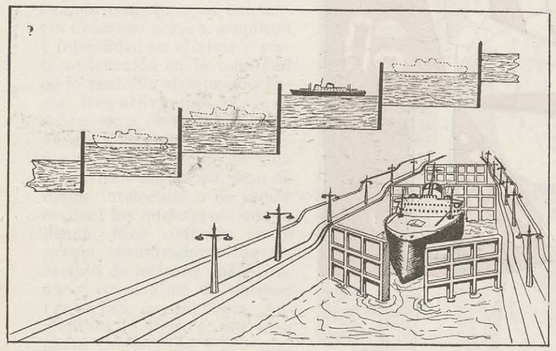


NO BASTA EL CANAL DE PANAMA

A PARTIR DE 1960 RESULTARA INSUFICIENTE

30 NUEVAS RUTAS TEORICAS EN OCHO REGIONES DISTINTAS



Entre las innumerables dificultades vencidas en la construcción del canal de Panamá —la gran libertad que el hombre se tomó con la naturaleza para unir el Atlántico y el Pacífico—, una de las más importantes es la diferencia de niveles de ambos océanos, hábilmente resuelta por el regulador sistema de esclusas escalonadas.

DESDE el 26 de septiembre de 1913, en que el primer barco pasó de mar a mar, hasta hoy, el canal de Panamá se ha convertido en una ruta casi insuficiente. Los grandes transatlánticos y los mayores portaviones no caben por sus esclusas, y es de esperar que este problema continúe agravándose.

Parece ser que la unión de los «siete mares» precisa de otros pasos que garanticen una continuidad de comunicación más en consonancia con las necesidades actuales y futuras, y de esta forma evitar la gravedad que significa, desde un punto de vista bélico, la existencia de una ruta única, punto excesivamente codiciado y vulnerable por ser la llave del dominio de los dos océanos.

El Congreso norteamericano comenzará a estudiar en breve plazo los proyectos existentes para la construcción de un nuevo canal que permita el paso entre el Atlántico y el Pacífico.

Ya Humboldt, a principios de siglo, hablaba de nueve rutas hipotéticas, algunas inverosímiles o impracticables, pero otras—cuatro al menos—perfectamente razonables.

Una vez más se ha vuelto sobre este asunto, y el Gobierno de los Estados Unidos ha escuchado la voz de alarma de muchos políticos y militares, preocupados por la posibilidad de que el canal de Panamá, camino obligado para centenares de navíos, pueda ser destruído por un bombardeo o caer bajo el dominio de fuerzas enemigas.

Aparte de esta razón política y estratégica, se cree que el actual paso no podrá resistir el creciente tráfico marítimo después del año 1960, siendo hora de conceder la merecida atención a los planes de ampliar el actual canal o construir una nueva ruta.

Se calculan en unos treinta los pasos teóricos, en ocho regiones distintas de Centroamérica, que ofrecen posibilidades para un canal interoceánico. Estas regiones son: el istmo de Tehuantepec, Nicaragua, Chiriqui, la zona del actual canal de Panamá, San Blas, la bahía de Caledonia—estas cuatro últimas, en la República de Panamá—, el río Tuyra, entre Panamá y Colombia, y el río Atrato, en Colombia.

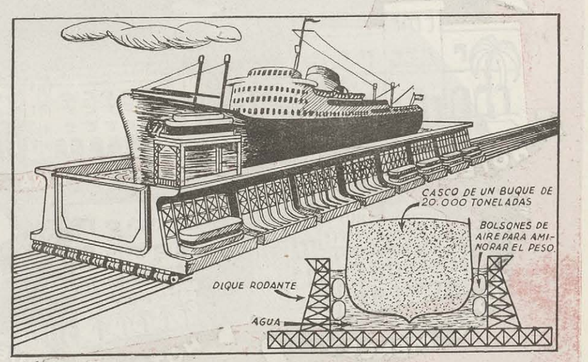
En diciembre de 1945, el Congreso norteamericano ordenó que se hiciesen estudios para ampliar el actual canal, previendo un vasto plan de reformas de gran envergadura, por un importe total de unos 25 millones de dólares, así como proyectar una nueva ruta que respondiera a las necesidades del comercio y de la defensa. En 1947, el Congreso recibió un voluminoso estudio, redactado por J. C. Mehaffey, entonces gobernador de la zona del canal de Panamá, y este informe es usado como obra de consulta cada vez que se aborda de nuevo el problema, aun cuando nunca se imprimió para conocimiento general.

En el informe Mehaffey se calcula que el canal que se construyese en el istmo de Tehuantepec, en México, tendría 265 kilómetros de largo, y su costo se elevaría a más de 13.000 millones de dólares, pues se haría preciso salvar obstáculos de hasta 250 metros sobre el nivel del mar.

El canal a través de Nicaragua tendría una longitud mayor—276 kilómetros—, pero como se aprovecharían los cauces naturales ya existentes a lo largo del río San Juan y el lago de Nicaragua, su costo se reduciría a 3.600 millones de dólares.

El canal de San Blas, en la República de Panamá, sería el más corto, con sólo 64 kilómetros, pero tendría que salvar cerros y pequeñas montañas de hasta 350 metros sobre el nivel del mar, lo que elevaría su costo a 6.000 millones de dólares.

También se ha hablado últimamente de las posibilidades para la construcción del canal del Atrato, en Colombia, con una longitud de 160 kilómetros aproximadamente, y meses atrás el Presidente Rojas Pinilla expresó su deseo de construirlo en colaboración con los Estados Unidos; pero parece ser que los miembros del Congreso norteamericano se inclinan, en principio, por la ruta de Nicaragua, que ofrece grandes facilidades para su construcción y no resulta de un costo muy elevado.



Quizá el proyecto más audaz de paso interoceánico sea el ideado por el ingeniero mexicano M. C. Rolland para trasladar buques a través de la zona de Tehuantepec. Este sistema, denominado «Decavia», consiste en una enorme caja transportadora, montada sobre un dique rodante, que sirve de unión entre los dos mares.