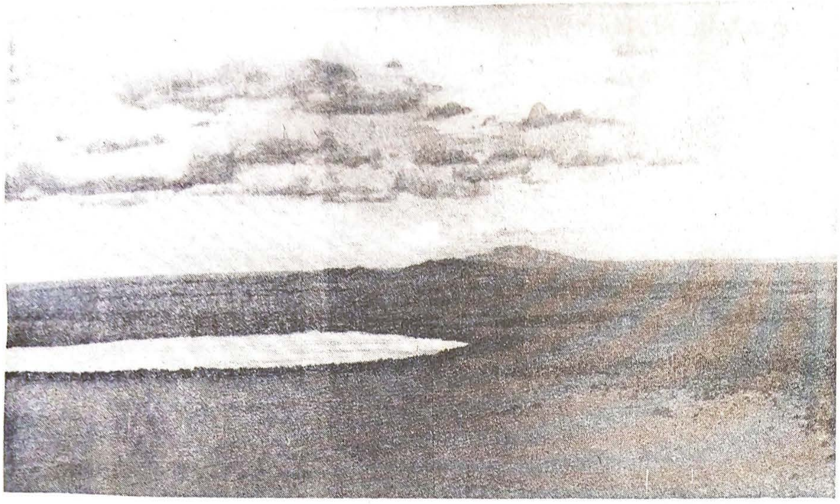
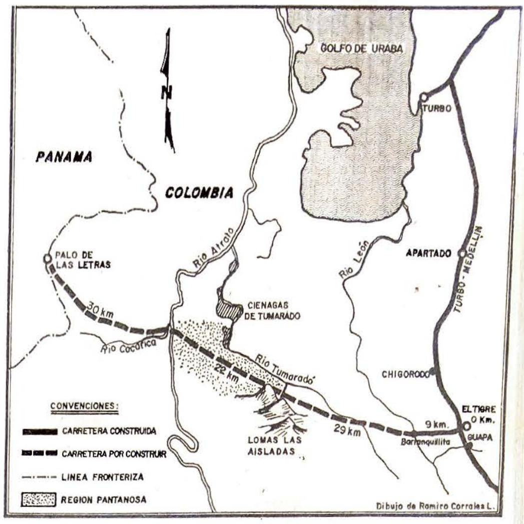


Vista aérea del Tapón. A la izquierda la laguna de Tumaradó y al fondo las lomas Las Aisladas.



Trazado de la carretera del Tapón del Darién

El Tapón del Darién:

Un mito que se derrumba

Por GERMAN CASTRO CAYCEDO

Poco a poco aquel cielo opaco de las seis de la mañana se fue rompiendo y aparecieron más arriba de las nubes color de lejía, alargados agujeros azul-claro que, después supimos, auguraban un día espléndido, con abundante sol y visibilidad "ilimitada" para volar.

Un minuto y medio después de la hora convenida escuchamos el zumbido intermitente del helicóptero que se posó sobre la pista de aterrizaje de Chigorodó, levantando una tenue capa de polvo con el vendaval de sus aspas.

La tierra estaba allí seca, lo que quería decir que adentro, en el primer tramo —selvático— el piso podría estar blando, pero no inundado.

La víspera, cuando sobrevolamos los 90 kilómetros por los cuales se construirá la carretera del Tapón del Darién —parte de los cuales cubriríamos ahora a pie— en la zona de selva habíamos visto, sin embargo, cómo allá abajo, en los cortos tramos de la trocha que sobresalen en medio de los apretados árboles, la luz brillaba sobre charcos, de agua quieta y ennegrecida que, pensamos, podrían ser profundos.

Pero los huecos del cielo, y la tierra que rodeaba al helicóptero hicieron que el ingeniero Pablo Castillo, director del proyecto y de los estudios para la primera parte de la carretera, esbozara una sonrisa: "La trocha va a estar perfecta: será una jornada muy fácil", dijo, y se metió en la carlinga, al lado del piloto.

Nuestras caras de incredulidad contrastaban con la experiencia de Castillo que, al lado de un puñado de ingenieros colombianos, en 15 años de recorrer estas selvas, de dejar parte de sus vidas allí sepultadas y de minar su salud, han permitido que ahora, el Tapón esté completamente dominado y que la carretera sea una realidad.

Solo la imagen

El helicóptero, que en adelante zumbó continuamente sobre nuestras cabezas, más arriba de los árboles que forman un techo verde oscuro por el cual generalmente no penetra el sol, nos trasladaría inicialmene hasta Barranquillita, un caserío de ranchos pajizos que se levanta a lado y lado de los primeros kilómetros de la carretera del Tapón.

Ya se han construído nueve mil metros, desde la vía Medellín-Turbo hasta más adelante del río León, y el amplio puente de concreto que lo cruza, nos serviría como base fija para tanqueo del helicóptero y abastecimiento.

Ahora se trataba de recorrer a pie los kilómetros de camino construido y meternos por la trocha (de unos 10 metros de ancho), abierta por la firma de ingenieros "La Vialidad", que realizó los estudios para la primera etapa de la carretera.

Exactamente por donde va esta trocha —trazado— se levantará la vía que ha de comunicar los tres bloques americanos, hoy aislados por una región húmeda, en buena parte boscosa, pero en todo caso no impenetrable, como se nos ha presentado insistentemente.

Precisamente por esto, cruzar hoy el Tapón del Darién no constituye ninguna proeza. La ingeniería colombiana ha derrotado su "ferocidad", de la cual solo queda la imagen creada por raidistas y aventureros que se internan periódicamente en la zona.

Por tierra y aire

La travesía fue planeada para recorrer varios tramos en los cuales se vieran las diferentes clases de pisos, y finalizaríamos en el verdadero Tapón, que comienza a unos 38 kilómetros de Barranquilla y va hasta las riberas del río Atrato.

Amplias zonas se cubrieron a pie entre los diferentes campamentos construidos por los ingenieros, que realizaron los estudios, en los cuales hay helipuertos, hace varios años; otras por aire, cuando los técnicos de la comisión estimaban que el piso estaba plenamente observado y había que buscar más adelante condiciones diferentes.

Tres tramos

En el vuelo de la víspera observamos detenidamente la zona durante un par de horas. Se compone de tres tramos, el primero de los cuales, entre el río León y las lomas de Las Aisladas, es selvático y totalmente plano. (Ver mapa).

El tercero, del río Atrato hasta Palo de Las Letras en la frontera con Panamá, es ondulado, selvático también y de piso muy seco. Entonces el verdadero "Tapón" está constituido por un tramo de 22 kilómetros, entre Las Lomas y el Atrato.

Algo diferente

Cuando en nuestro "vuelo de reconocimiento" los pantanos aparecieron bajo el patín del helicóptero que se mecía suavemente por las corrientes de aire, nos llevamos una gran sorpresa: el Tapón no es selvático. Se trata de una gran sabana cubierta por vegetación muy baja y millares de matas de palmiche, amarillentas y parduzcas como el resto de la maleza que las circunda.

Abajo no se ve brillar el agua con el sol y da la impresión de que uno está volando sobre los Llanos Orientales durante la época de su achicharrante verano. Al regreso, el paisaje se rompe solo por tres pequeñas lomas que son las que harán posible atravesar el pantano con una gran carretera.

Comienza la selva

Un poco antes de las siete de la mañana de este 12 de junio habíamos llegado al final de lo que se ha construido de la carretera y la primera sensación de estar de cara a la selva, fue el chasquido del barro bajo nuestros pies.

En un segundo estábamos rodeados por grandes árboles y el sol se había perdido allá arriba. Las botas se hundieron suavemente, lentamente entre el fango y pararon solo cuando este nos llegaba arriba de las espinillas.

La trocha se veía muy amplia a lado y lado, pero en el centro había crecido una maleza cerrada que en algunas partes nos hacía perder la columna de hombres que marchaba adelante.

Es muy difíci[illegible] caminar en la selva. La m[illegible]ha resulta agotadora po[illegible] avanza saltando sob[illegible] los que rebosan entr[illegible]rro, o bu s c a n do [illegible]sísimas piedras para [illegible] el pie, o las zonas [illegible]as que los guías han [illegible] y que conocen por [illegible] del agua.

Sin embargo [illegible] dificultad de mant[illegible]quilibrio para no caer a cada paso fue solucionada por la experiencia del doctor Castillo. El ordenó que los guías cortaran unas varas, las cuales utilizamos durante toda la semana como 'bastones', sobre los cuales nos apoyábamos continuamente.

Comienzo lento

Tres horas después de haber iniciado el recorrido, en el cual sentíamos arder el sol sobre la cabeza y las espaldas muy pocas veces, habíamos avanzado solo unos seis kilómetros. Marchábamos en fila india, uno muy cerca del otro, en silencio, y el único ruido salía de nuestros propios pies, succionando entre el barro. Algunas v e c e s escuchábamos también los alaridos de decenas de pájaros extraños y micos agazapados muy arriba, entre el follaje.

En adelante solo recordamos el olor a musgo de pesebre que tiene la selva, la fragancia de las flores silvestres que llega por oleadas mezclada con el olor de nuestro propio sudor, y el ligero sabor a pantano que tenía el agua tibia de la cantimplora, mezclada con ácido cítrico para cortar la saliva espesa y pegajosa.

Vaya físico

Las jornadas siguientes fueron menos lentas. Sinembargo, durante la primera hora de camino del segundo trayecto los músculos demoraron en estirar por el maltrato del día anterior. Las plantas de los pies estaban igualmente resentidas por el impacto de los saltos sobre pequeños trozos de palo o piedras.... En los últimos metros, cada día la fatiga era inmensa y resultaba muy difícil trepar por los enormes troncos de los árboles derribados, que se atravesaban de lado a lado de la trocha. La mayoría eran sólidos "caracoles" que en la parte más gruesa nos llegaban hasta la altura del pecho. En esta zona de 29 kilómetros iniciales, lo más difícil fue nuestro propio estado físico, desadaptado a este tipo de esfuerzo.

Cuando terminamos de recorrer todo el trecho y llegamos a Las Lomas Aisladas, los ingenieros habían sacado una sola conclusión: se trata de un piso blando, cubierto por una capa de barro que nunca pasa de 40 centímetros de espesor, pero con grandes zonas secas, donde hay drenajes naturales (caños o pequeñas quebradas).

Estos 40 centímetros se hallan en los "bajos", donde el agua no puede correr (drenajes defectuosos), y donde el continuo paso de las mulas de los colonos que viven en el centro de la selva, han amasado el barro dejando un terreno agotador en el cual con frecuencia se quedan las botas enterradas.

Aquí, se comenzará a construir, en los primeros meses del año entrante, el primer tramo de carretera. Para los ingenieros, la obra "no es nada del otro mundo". Se trata de abrir una gigantesca zanja que será rellenada con material duro, y luego se levantará una "banca" sobre la cual se deslizará el tráfico.

El Tapón

La imagen que yo tenía de los pantanos que hay más allá de Las Aisladas, puede seguramente ser parecida a la de la mayoría de los colombianos que hemos seguido las declaraciones publicitarias de "descubridores" del Darién, que surgen periódicamente: "una zona de maleza, llena de barro en descomposición, verdoso, maloliente, plagado de rayas, temblones y culebras...".

Nosotros estuvimos en un sitio aledaño al "Terraplén de la Reina", donde se presume que el pantano es más hondo, y nos convencimos de que allí la gente no desaparece como sorbida por arenas movedizas.

Decenas de comisiones de ingenieros han penetrado anteriormente por allí y hecho perforaciones. Han traído muestras del piso y las han estudiado en laboratorios, como a lo largo de todo el trazado.

El Tapón, para nosotros resultó tan diferente abajo, en sus entrañas, como unos días antes desde el helicóptero. Cubierto por una maleza que no va más de dos metros arriba de la superficie del agua, huele generalmente al perfume de las flores y los lotos que abundan en él. El agua en ningún momento nos cubrió las piernas: es cristalina, tibia, y resulta confortante ante el calor salvaje del valle, expuesto en esta época al sol vertical del trópico.

Caminar allí es aún más difícil por el agua, el piso esponjoso y los tallos gruesos —parecidos al de la caña de azúcar— que sobresalen como afiladas bayonetas después de la labor de limpieza de los trocheros que marchan adelante abriéndose paso con sus machetes.

Sin embargo, para los técnicos colombianos, "el pantano tampoco es nada del otro mundo". Su piso tiene en la superficie un colchón ligero de raíces y hojas en descomposición, y luego dos metros de capas blandas (barro o arcillas).

Inicialmente, "La Vialidad" ha propuesto varias fórmulas para construir este tramo de carretera. Todas consisten más o menos en abrir una zanja luego de drenar, y rellenarla con material duro, unos tres metros hasta llegar a la superficie. De allí para arriba se construirá la "banca" de la carretera, también con materiales rocosos.

Las Aisladas

Para los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas que inspeccionaron la zona con nosotros, las lomas de Las Aisladas "son una bendición".

Se trata de tres montículos de poca elevación, cubiertos de selva y ubicados un poco antes de comenzar el pantano. Solamente la más grande de ellas tiene un volumen de unos 174 millones de metros cúbicos de roca y tierra, mientras que para el relleno del pantano son necesarios solamente 7 millones.

Hoy, cuando todas las clases de pisos están estudiadas y definidos los sitios por donde pasará la vía, el Tapón del Darién ya no es "algo infranqueable".

Atrás ha quedado la labor de la ingeniería colombiana, que durante tres lustros de sudor (que hace ver permanentemente la selva turbia), de fatiga increíble por las largas caminatas, de calor abrasador, ha hecho posible que usted, si quiere, atraviese sin mayores problemas el Tapón y rompa como ellos, y como nosotros, el mito que se ha creado en torno suyo.

Los ingenieros James Villegas y Pablo Castillo avanzan por el primer tramo, selvatico. El barro les da un poco abajo de la rodilla.

Reunión industrial colombo - ecuatoriana

QUITO, 24. (Latin).. Alrededor de cuarenta empresarios colombianos llegarán aqu el lunes a fin de estudiar la posibilidad de crear empresas binacionales para llevar adelante un plan de complementación en el sector metalmecánico, anunció la embajada colombiana.

El consejero comercial de la embajada de Colombia, Octavio Flores, reunió a los periodistas para explicar las excelentes posibilidades que existen en el Ecuador para que empresarios colombianos puedan formar esas empresas binacionales de la industria metalmecánica.

Los industriales colombianos llegarán aquí el lunes para sostener reuniones con representantes del gobierno y la empresa privada, durante tres días. Luego se trasladarán a la ciudad de Guayaquil donde estudiarán tambiné la forma de crear esas empresas, para retornar el próximo fin de semana a su país..

El consejero comercial de Colombia aquí afirmó que la producción metalmecánica de las empresas por crearse, estaría dirigida al consumo del mercado ecuatoriano, pero con posibilidad de ampliarse hacia otros mercados del Acuerdo de Cartagena.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

AVISO DE REMATE

Distrito Conservación Nº 14

Pasto - Fondo Vial Nacional

AVISA:

Que tiene para la venta al mejor postor, en el estado y sitio en que se encuentran, los equipos y elementos que se detallan a continuación y a los precios básicos que se indican:

1º—Bomba de mano para gasolina .... $	80.00
2º—Bomba manual de trasvase	80.00
3º—Cargador baterías Marquette, Mod. 315	400.00
4º—Cargador baterías Marquette, Mod. 315	2.880.00
5º—Cargador baterías Marquette, Mod. 204, serie 372011	640.00
6º—Cargador Allis Chalmers, Mod. TL-16-DA, serie 2003	40.000.00
7º—Cargador Caterpillar, Mod. HT4	15.000.00
8º—Cargador Caterpillar, Mod. HT4	20.000.00
9º—Cargador Caterpillar, Mod. HT4	20.000.00
10—Cilindradora Galión, serie TC810D37123	30.000.00
11—Cilindradora Galión, Mod. Chief, serie CRD40789 ..	22.400.00
12—Cilindradora Briggs Stratton, Mod. 19R6	5.000.00
13—Cilindradora Austin Western, Mod. J14, serie J14-922	30.000.00
14—Cilindradora Huber, Mod. 14810, serie 101205	26.000.00
15—Destilador eléctrico Barnstead Steel EL-1 Nº 52403	40.00
16—Equipo engrase Gilbarco	320.00
17—Equipo engrase Gilbarco	320.00
18—Compresor aire Chicago Pneumatic, Mod. 125RG2	8.000.00
19—Compresor estacionario Irmer Elze, Mod. D301	15.000.00
20—Compresor aire para pintura Sprayit Nº 550SF	400.00
21—Esmeril eléctrico manual AEG, tipo DS-1 Nº 2666148	100.00
22—Extractor neumáticos Matra, con gato hidráulico ..	200.00
23—Desmontallantas Matra, con gato hidráulico	200.00
24—Grúa móvil portátil	100.00
25—Wagon Jack Ingersoll Rand	1.000.00
26—Lavadora a vapor Clayton, Mod. LHE-C, serie 62428	4.000.00
27—Motobomba Marlow Mod. 2B2, serie 177340	240.00
28—Motobomba Marlow, Mod. 2B2, serie 117355	240.00
29—Motobomba Speak, tipo TND20L Nº 4685	640.00
30—Motobomba Jacuzzi Brost, Mod. Z15UHWFJ424 ...	1.200.00
31—Motobomba Midland, Mod. 7M2, Mot. Briggs Stratton	1.600.00
32—Motobomba Detroit, Mod. 521C, serie 62H126[illegible]	1.200.00
33—Motobomba Detroit, Mod. 521C, serie 62H1268	1.200.00
34—Motobomba Universal, Mod. BT10M, Mot. Wisconsin	1.280.00
35—Motobomba Universal, Mod. BT10M, Mot. Wisconsin	1.280.00
36—Motobomba Jacuzzi Brost, serie 2J6N, Mot. Clayton	1.600.00
37—Motobomba Midland, Mot. Briggs Stratton	300.0[illegible]
38—Motoniveladora Galión 450, serie MD18340	16.000.0[illegible]
39—Motoniveladora Galión 450, serie MD18341	16.000.0[illegible]
40—Motoniveladora Galión 450, serie MD18349	12.800.0[illegible]
41—Pala Excavadora Bucyrus, Mod. 22B, serie 49618 ...	64.000.0[illegible]
42—Planta elétrica Onan, Mod. W3S, Nº 550	1.600.0[illegible]
43—Planta eléctrica Briggs Stratton, Mod. 19, tipo 706010	2.400.0[illegible]
44—Planta eléctrica Briggs Stratton, Nº 159920	1.600.0[illegible]
45—Planta eléctrica Briggs Stratton, Mod. 8FB	320.[illegible]
46—Planta eléctrica Clynton, Mod. 4940100000	2.560.0[illegible]
47—Planta eléctrica Kholer, Mod. 750A21	1.280.[illegible]
48—Prensa hidraulica Manley 837 Nº 19033000B	8.000.[illegible]
49—Rectificador de cigüeñales Sunnen, Mod. KN300 ...	600.[illegible]
50—Soldador eléctrico Westinghouse, serie 5672	3.200.[illegible]
51—Tractor Caterpillar, Mod. D4, serie 7U-36156	10.000[illegible]
52—Trituradora Parker, Mot. Buda, Mod. 4BD153	12.000.[illegible]
53—Trituradora Weserhutte, Mot. Deutz Nº 1763157/58 ..	15.000.[illegible]
54—Trituradora Cedarapids, Mot. Nº 353261R	3.000.[illegible]
55—Planta eléctrica Briggs Stratton, tipo 703010	500[illegible]
56—Vibrador Clynton, Mot. Mod. A1600-1000 Nº 7524128B	3.20[illegible]
57—Motobomba Mot. Le Roy, Mod. D140P24	20[illegible]
58—Soldador eléctrico Universal	70[illegible]
59—Soldador eléctrico Miller, Mod. D250WE	7.00[illegible]
60—Planta eléctrica Onan, Mod. 105UA Nº 84B426618 ...	20[illegible]
61—Pick-Up Ford/58, F-100, Mot. 44953	15.00[illegible]
62—Pick-Up Ford/58, Mod. F-100, Mot. Nº F10CRE44961 ..	15.0[illegible]
63—Pick-Up International/61, Mot. BD240	15.00[illegible]
64—Tractor Caterpillar, Mod. D-6, serie 9U17682	35.0[illegible]
65—Cargador Caterpillar, Mod. HT4, Mot. 7U-3031CSP ...	40.0[illegible]
66—Cilindradora Galión, Mod. Chief, serie CD-10526 ...	40.[illegible]
67—Cilindradora Galión, Mod Chief, serie CD-40481 ...	40.[illegible]
68—1.636 llantas diferentes dimensiones	29.4[illegible]
69—1.142 llantas dimensiones diferentes	20.[illegible]

El equipo y elementos descritos anteriormente pueden ser [illegible]cionados por los interesados en el sitio denominado "El Cuse[illegible] kilómetro 2, de la carretera Pasto-Sandona.

Las ofertas para el remate se recibirán en sobre cerrado, espec[illegible] do cada unidad, con indicación en letras y números, e[illegible] pre[illegible] pesos ofrecido, en las oficinas del Distrito en Pasto, ca[illegible] Nº 31-66, hasta las 12 m. del día 17 de julio de 1972. Las [illegible] se abrirán a las 2 p.m. de la misma fecha.

Para intervenir en el remate se requiere presentación del [illegible] Salvo de la Administración de Hacienda Nacional y consignac[illegible] 20% del avalúo en efectivo o cheque de gerencia.

Mas información en el Ministerio de Obras Públicas, Seccion[illegible] cenes, teléfono 41-67-17 y en el Distrito de Conservación N[illegible] to, teléfono 15-30.