

BUENAS NOTICIAS DEL CANAL DEL ATRATO "CANALAT"

Por: MY (r) Rafael Convers Pinzón

Artículo del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia
Números 122-123, Volumen 39
1988-1989

Por una publicación aparecida en "EL TIEMPO" titulada "GALAN PRESENTA SU PLAN DE DESARROLLO" con un subtítulo: "Ocho grandes megaproyectos de infraestructura e interés social, además de reformas financieras y la administración pública hacen parte del programa", nos hemos enterado que dentro de sus megaproyectos incluye "la construcción de un puente terrestre interoceánico que una el superpuerto de Cupica con el Puerto de Urabá".

Este propósito lo acogemos con gran alborozo, pues es una necesidad sentida desde hace muchos años, que requiere el apoyo de todo el País y que traería a Colombia beneficios incalculables, lo mismo que al tráfico marítimo internacional, hoy represado por el obsoleto canal de Panamá que sólo permite el tránsito de pequeños barcos hasta de (60.000) SESENTA MIL TONELADAS, con demoras de varios días esperando turno para pasar del Atlántico al Pacífico o viceversa, cuando los barcos mercantes más rentables que surcan los mares son de (280.000) DOSCIENTOS OCHENTA MIL TONELADAS.

El Megaproyecto del Dr. Luis Carlos Galán es óptimo pues constituye la primera etapa del Canal Atrato-Truandó, ordenada por la Ley 53 de 1984 su construcción. Esta Ley fue presentada por el Dr. Daniel Palacios Martínez, aprobada por el Congreso Nacional y es definitiva, pues en su Artículo primero dice: "ORDENASE LA CONSTRUCCION DEL CANAL ATRATO-TRUANDO". Así que el megaproyecto del Dr. Luis Carlos Galán cuenta con la autorización legal, pues el proyecto del puente interoceánico, servirá como obra de infraestructura para el canal a nivel y entretanto resolverá el problema del tránsito entre los dos océanos de pasajeros, carga y poliductos. Esta vía será recorrida en menos de una hora (Del Atrato al Pacífico).

Lo mejor de este megaproyecto es que se iniciará en un plazo más breve, el desarrollo del Norte del Chocó y del Urabá Antioqueño. En cuanto a puertos se refiere, se deberá proyectar el del Pacífico, en la Bahía de Aguacate, abrigada por el Cabo Marzo situado al Sur de Coredó, población ésta situada en la Bahía de Humboldt, que tiene playas de arenas blancas de más de 10 Km., donde se desarrollaría un complejo turístico con aeropuerto internacional y hoteles de 5 estrellas.

Al Sur del aeropuerto del Pacífico, se dispondría del puerto satélite de Ciudad Mutis en Bahía Solano.

En el Golfo de Urabá, se podría construir el superpuerto en Necoclí, nuevo terminal de la carretera al mar, desde Medellín. Este sitio está abrigado por unas colinas situadas al Oriente de la Población y aventaja su situación geográfica a cualquier otro que se construyera en la margen Occidental del Golfo de Urabá o en una de las bocas del Delta del Atrato, fuertemente castigadas por los vientos alisios.

Entre los puertos de los dos mares, se hallan las ciénagas del Valle del Atrato y en las proximidades de la desembocadura del río Truandó y este aguas arriba hasta la Ciénaga de pedeguita a cuya orilla Occidental llegan las colinas de la Serranía del Baudó, donde quedaría el puerto interior comunicado por el puente interoceánico con el Pacífico. Se estima en 33 Km. el ancho de dicha serranía donde finalmente se construiría el corte para el canal a nivel, que es la obra más costosa del Canal a nivel. La Ciénaga allí citada, se presta para efectuar el dragado de una laguna artificial en cuyo costado Occidental quedaría el superpuerto interior, y de donde regresarían los barcos por los 150 Km. de canal, al Golfo de Urabá, y cuyo dragado es la parte menos costosa. Tengamos en cuenta que el Atrato tiene en su desembocadura cinco mil metros cúbicos de agua por segundo, equivalente a la mitad del flujo del río Missisipi. En la laguna citada, se ubicarían varias dársenas, para el lavado de los cascos de los barcos con agua dulce y mantenimiento de los mismos. En este puerto se haría el trasbordo por carretera o ferrocarril del "PUENTE INTEROCEANICO" bien por túnel o por ruta terrestre que subiría al boquerón de Napipí en la serranía del Baudó y de allí descender al superpuerto del Pacífico, con un ramal a Bahía Solano, cruzando la carretera Panamericana (Ruta Sur). Otro ramal seguiría por la vertiente Oriental de la Serranía del Baudó (El Nilo del Chocó) para buscar el valle del Atrato, entre Bojaya y "El vigía del Fuerte" para cruzar el río por sobre la cresta de la represa de la hidroeléctrica del Atrato y subir por la margen derecha de éste a Quibdo, donde empalmaría con la carretera que va a Medellín o al "Viejo Caldas", dándole una ruta de exportación más económica que la que hoy tienen que hacer por Barranquilla o Buenaventura.

El primer paso administrativo para desarrollar este magnífico mega-proyecto sería organizar el Ente Jurídico de "CANALAT", que debería ser un establecimiento Público, adscrito al Ministerio de Desarrollo. Lo segundo sería que dicha empresa, con la asesoría del Ministerio de Hacienda y el Banco de la República, reglamentara la captación de Fondos, con plazo hasta de 5 años para pagar las sumas suscritas para participar mediante licitaciones, como serían 1) Venta de bosques con obligación de reforestación 2) Venta de baldíos, pagando en una segunda etapa a prorrata las obras de adecuación dentro de la zona de influencia del Canal y lo mismo de los lotes urbanos de los 3 superpuertos y de las zonas de libre comercio e industriales para exportación, con garantía de fideicomiso inmobiliario, escogidos sobre los diseños de los proyectos aprobados de parcelación o de urbanización, según el caso 3), Venta de acciones privilegiadas, que serán recibidas, previa reglamentación del Ministerio de Hacienda y de la Contraloría General de la República, para la promoción de industrias o empresas varias: mineras, comerciales, turísticas, de transportes, hidroeléctricas, fabriles, pesqueras etc., 4) Repatriación de capitales, con incentivos tributarios Nacionales, Departamentales y Municipales y otros privilegios, hasta la fecha de inauguración del puente terrestre Atrato-Pacífico.

Nos alargaríamos demasiado si detalláramos más las perspectivas futuras de la región del Chocó, olvidada desde la Conquista. Esta obra interoceánica atraerá capitales extranjeros a la zona del Canal del Atrato, desde que el Gobierno Nacional anuncie su PROPOSITO de llevarla a cabo y decrete la formación de su ente Jurídico, pues como dijo el Dr. Alberto Mendoza Morales: "La zona del Canal del Atrato y el Norte del Chocó" se convertirán en la despensa tropical del Mundo y el gran polo de desarrollo.

ECOPETROL nos ha dado el ejemplo: En este año efectuará exploraciones en las cuencas del Atrato y del Pacífico sobre una extensión de un millón de hectáreas, con las compañías EXXON y REPSOL de Estados Unidos!!!.

