

EL CANAL DE COLOMBIA Y EL DE PANAMÁ

Por: RAFAEL CONVERS PINZÓN

Ingeniero
*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 107, Volumen XXIX
1975*

El canal a nivel Atrato-Truandó o Canal de Colombia, sería la única solución posible para el tráfico marítimo internacional que hoy no puede cruzar el Canal de Panamá, debido a que éste por sus dimensiones no permite el paso de barcos de más de 60. 000 toneladas y en cuanto a los de menos capacidad de la mencionada, el número de pasajes diarios de barcos, lo tienen copado y frecuentemente tienen que "hacer colas" esperando dos o tres días, para cruzar de un océano a otro.

Este canal a nivel nos resolvería muchos problemas y nos colocaría en la situación de verdadera "casa de esquina", pues sin el canal, nos toca asumir el papel de observadores, viendo pasar ,el tráfico marítimo internacional, sin que arrimen a nuestros puertos a comprar todos nuestros productos y a ivendernos lo que. nos falte, pagándonos una cuota por pasaje que sería nueva renta para el país.

Necesitamos hombres que se preocupen por obras redentoras como ésta y que con el patrocinio gubernamental hagan la promoción de la idea, levanten el entusiasmo cívico y apoyen a sus Directores, sin esperar a que nos lleguen de afuera "conquistadores" a descubrirnos la ruta Atrato-Truandó para resolver una urgencia internacional.

Quisiéramos saber que la Corporación Nacional para el desarrollo del Chocó organizó una oficina permanente del Canal con ingenieros encargados de elaborar o contratar el proyecto definitivo y con economistas y abogados encargados de tomar las previsiones e implicaciones oportunamente.

Quisiéramos saber que hay urbanistas proyectando los nuevos puertos sobre ambos mares con servicios para su futuro desarrollo y el puerto de salida por la carretera de Medellín al mar, así como los aeropuertos para estas tres futuras metrópolis.

Quisiéramos saber que se están haciendo estudios de medicina preventiva y obras de Ingeniería Sanitaria, de adecuación de suelos, de aprovechamiento de los recursos naturales y de la renovación de aquellos que sean renovables; de planes agropecuarios para el Valle del Atrato y Departamentos de Chocó, Antioquia y Córdoba y en fin, que la Oficina de Planeación Nacional dedicara los mejores esfuerzos a esta obra redentora para los Colombianos y de servicio para la humanidad.

SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE COLOMBIA
ACADEMIA DE CIENCIAS GEOGRÁFICAS
www.sogeocol.edu.co

Qué programa tan estupendo para este o cualquier Gobierno, el de "encarrilar" la obra del canal de Colombia!!! Esta sería la gran inquietud nacional para los colombianos, para conseguir el pleno empleo, mercados nuevos, desarrollo, riqueza e incorporar a Urabá como "despensa" del mundo. Las carreteras auxiliares, negocios, obras, etc., colonizaría espontáneamente esta región que vendría a ser "privilegiada" por dar frente al canal.

Por ser un convencido de la bondad de esta obra, dirigí la siguiente nota a los Presidentes de Colombia y Venezuela:

Señores doctores
Alfonso López Michelsen y Carlos Andrés Pérez
Presidentes de las Repúblicas de Colombia y Venezuela
EE. SS. DD.

Muy distinguidos Presidentes:

Indudablemente ustedes han creado un nuevo clima para el desarrollo de la economía Latinoamericana. Nuestro Presidente López promoviendo el pacto Andino y el Ilustre Presidente Carlos Andrés Pérez, ofreciendo sus petrodólares a Latinoamérica no solo a través de la Corporación de Fomento Andino sino para salvar el precio del café y desarrollar la economía Centroamericana. América Latina y el mundo entero pueden dar fe de los esfuerzos que está realizando Venezuela en la actualidad para cooperar económicamente con los países vecinos y hermanos del continente y para servir de gestor y garante ante el BID para respaldar las operaciones que aquellos requieran. Siendo esta holgura económica de Venezuela y la generosidad de su pueblo dignamente representado por su Presidente Carlos Andrés Pérez una coyuntura favorable para Latinoamérica en general y para los países Bolivarianos en particular, me permito sugerir a ustedes que así como se fundó en años pasados la Flota Grancolombiana promuevan nuestros dos ilustres mandatarios la creación de la "Empresa del Canal a nivel Grancolombiano" para construirlo "Pro Mundi Benefitio" por la ruta Atrato-Truandó, con mayoría de capital Colornbo-Venezolano y con la colaboración financiera de un pool de potencias económicas como Estados Unidos, Rusia, Inglaterra, Japón, Alemania Occidental y demás países que quieran cooperar como accionistas para resolver el problema de las marinas mercantes debido a la congestión del canal de Panamá y de sus especificaciones deficientes que no permiten el tránsito de embarcaciones de más de 60.000 tons. Este nuevo canal se construirá sin perjuicio del actual Canal de Panamá, el cual seguiría prestando sus servicios a las embarcaciones de menor tonelaje. Naturalmente que Colombia y Venezuela como accionistas mayoritarios tendrían grandes ventajas al constituir la Empresa, para su comercio exterior de importación y exportación ya sea de petróleo hacia el Oriente como de la carga de compensación de este y tendría tarifas diferenciales "claves" para los países andinos vecinos en cuanto se refiere a su comercio con Europa y la Costa Oriental Norteamericana.

Formulo mis votos porque ésta sugerencia pueda realizarse y que redunde principalmente en la futura prosperidad Colombo- Venezolana.

Su atento servidor y admirador

RAFAEL CONVERS PINZON
Transversal 15 N° 68-74
Bogotá, D. E. Colombia

A la carta anterior agregué el siguiente memorandum referente a una de las posibles alternativas para la financiación del canal:

**MEMORANDUM SOBRE UNA POSIBLE FINANCIACION
DE LA "EMPRESA DEL CANAL GRANCOLOMBIANO"**

Existiendo varias alternativas posibles, hemos elegido una que nos parece la más conveniente para la financiación de la obra del Canal a saber:

Formar una sociedad multinacional con capital que será suscrito por varias Naciones y personas jurídicas o naturales, conservando Colombia y Venezuela el 51% del capital como mínimo y la administración de la empresa.

La sociedad se fundará con un capital inicial de COL. \$ 33.000'000.000.00, que al cambio actual equivalen aproximadamente a US \$1.000'000.000.00, suma que posteriormente podrá aumentarse, cuando las obras lo requieran.

De este capital Colombia suscribirá COL.\$12.000'000.000.00, y Venezuela COL.\$ 10.000'000.000.00. El resto o sea COL. \$ 11.000'000.000.00, serán puestos en venta en forma de acciones, en el mercado internacional, sin que ningún accionista pueda sobrepasar el capital de la República de Colombia.

El capital Colombo- Venezolano será aportado en la siguiente forma:

Venezuela suscribe su aporte en efectivo, pagadero en (10) diez años que es el tiempo que se considera necesario para la construcción del canal, incluidos los estudios finales, a razón de COL. \$ 1.000'000.000.00, (mil millones de pesos colombianos) por año. Colombia hace su aporte con el valor de los terrenos aledaños al Canal Atrato-Truandó así:

- a) Una zona de 200 Kms. de largo paralela al canal por 5 Kms. de ancho a cada lado, o sea 2.000 Kilómetros cuadrados, equivalentes a 200.000. hectáreas, que con las obras de adecuación que se le harán, se supone que se podrán vender a COL. \$ 30.000.00, por hectárea, lo cual da un total de \$ 6.000'000.000.00, de pesos colombianos y que se venderán para amortizarlas en 10 años.

Las obras de adecuación principales consistirán en drenajes al canal o al río Atrato y vías de acceso de esa gran parcelación, cuyos ejes principales serán fuera del mismo río y el canal que va paralelo a este, las dos carreteras marginales que tendrán que hacerse como vías auxiliares para la construcción de la obra.

- b) Tres zonas urbanas para los 3 puertos del canal. El del Pacífico en Coredó, el del Atlántico en Gloria y el del interior, Puerto Antioquia en los alrededores o en Riosucio cerca a la desembocadura del Truandó en el Atrato, en donde la carretera marginal del Canal, al Sur del Truandó empalmará con la carretera de Medellín al Mar. Cada zona tendrá aproximadamente 4 Kms. de largo por 3 Kms. de ancho, de las cuales deducimos 7 Kms² para zonas verdes, calles etc., dejando un saldo de 5 Kms², por Puerto o sean para los tres puertos 15 Kms², equivalentes a 15'000.000 de mts² netos que a \$ 400,00 mas las obras de urbanización, valor este que se deducirá del precio de venta para que los \$400.00, sean netos, producirán la suma de (COL. \$6.000'000.000.00), seis mil millones de pesos, los cuales serán pagados en 10 años o un poco menos, según la fecha de compra, como se hará también con la parcelación rural.

En esta forma, el recaudo por venta de terrenos parcelados y de lotes urbanos en los Puertos de Coredó, Antioquia y Gloria, será de COL. \$12.000'000.000.00, correspondiente al aporte Colombiano.

No dudamos que los aportes de los demás países Bolivarianos serán muy importantes y quizás copen el resto del capital social inicial de la empresa. Ahora examinaremos el interés que tendrán los Estados Unidos en su cooperación financiera.

Una de las alternativas más llamativas de financiación, sería a través del SELA, el moderno Instituto propuesto como sistema económico Latinoamericano, cuya fundación está prevista para el 15 de octubre próximo en Panamá y que tratará de aprovechar al máximo los recursos humanos y naturales Latinoamericanos.

Este organismo está presidido por los Presidentes de México y Venezuela y fue promovido para impulsar la formación de empresas multinacionales de la región.

En síntesis, sobran Bancos internacionales, naciones y capital privado que podrían colaborar a la financiación del canal, sin descontar las empresas marítimas y que podrían hacer aportes durante los diez años que presumimos se gastarán en su construcción.

El canal a nivel del truandó no será competencia para el de esclusas de Panamá, sino complementario para el tráfico marítimo de buques con más de 60.000 toneladas que es el límite del canal Panameño.

Para la ejecución del proyecto se montaría una organización tal como puede verse en el organigrama adjunto dependiente de la Corporación Nacional para el desarrollo del Chocó, con la fiscalización de la Contraloría General de la República.

Esta propuesta tiene la ventaja de que no requiere nuevas leyes de autorización pues los estatutos de la Corporación le dan atribuciones a esta para llevar a cabo y desarrollar todas las obras, estudios, etc., relacionados con el fomento de la economía regional. Consta por tanto de un Dpto, Legal, otro administrativo, uno encargado del personal del Dpto. Técnico que tienen a su cargo las obras de ingeniería, incluyendo una dársena en agua dulce; los tres puertos del Pacífico, el Atrato y el Atlántico: Coredó Antioquia y Gloria; todo lo relacionado con Arquitectura, Energía, Vías Auxiliares y la de conexión con la carretera de Medellín al Mar. Otro Dpto., de Servicios comprende las comunicaciones, sanidad ambiental, transportes, desarrollo turístico, etc. El Departamento de Tesorería con los encargados de atender los empréstitos, los fondos presupuestales, Bancos, Caja y pagadurías y el Departamento de desarrollo regional que comprende el enlace con los Institutos, descentralizados como el IFI, Inderena, Incora, Fedegán, Ministerios y demás instituciones que atenderán muy importantes operaciones en las zonas de influencia del canal.

En el ámbito Internacional, la potencia más interesada serán los Estados Unidos. En Efecto: Si el 16% de su Comercio Interoceánico pasa por el canal de Panamá y si el 70% del tráfico que pasa por el Canal va con destino o procede de Estados Unidos como lo ha declarado Mr, Ellsworth C. Bunker, negociador principal de los EE.UU. del nuevo tratado sobre el canal de Panamá, tendremos entonces que esa vía interoceánica, contribuye en forma muy importante al bienestar económico Norteamericano y que las especificaciones del actual canal de Panamá son una limitante también de dicho bienestar y por tanto a ellos les interesará muchísimo cualquier obra que mejore las condiciones del tráfico internacional entre los dos océanos y estarán dispuestos a participar y coadyuvar en una empresa de tal naturaleza y de preocuparse que ella tenga una feliz realización. Por tanto es obvio que al abrir operaciones, fuera de comprar acciones para hacerse copartícipes del canal, con las ventajas que el estatuto y reglamentos de la empresa otorgarán a sus socios, también tomarán parte importante en las licitaciones internacionales para la construcción de numerosas obras.

Esta es la imagen que me he formado de la posibilidad en que nos hallamos de hacer "el despegue" hacia la realización de una obra tan importante "PRO MUNDI BENEFITIO".

ORGANIGRAMA PRELIMINAR DEL PROYECTO DEL CANAL INTEROCEANICO
 ATRATO — TRUANDO

