

## **POSIBLE FINANCIACIÓN DEL CANAL DE COLOMBIA ATRATO - TRUANDÓ PARA SU CONSTRUCCIÓN EN DIEZ AÑOS**

**Por: Ing. RAFAEL CONVERS PINZÓN**

*Artículo del Boletín de la  
Sociedad Geográfica de Colombia  
Número 114, Volumen 34  
1979*

**C**omo lo hemos expresado en ocasiones anteriores el canal a nivel Atrato-Truandó o Canal de Colombia, es 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 vendernos 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 esta 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.

En el organigrama adjunto puede verse como podría funcionar esta obra tan importante que debería construirse y administrarse por la "Corporación Nacional para el Desarrollo del Chocó".

### **POSIBLE FINANCIACIÓN**

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 el 51% del capital como mínimo y la administración de la empresa.

La sociedad se fundará con un capital inicial de \$ 51.000 millones, que en un futuro próximo equivalen aproximadamente a US\$ 1.000 millones, suma que posteriormente podrá aumentarse, cuando las obras lo requieran.

De este capital Colombia suscribirá \$ 26.000 millones. El resto o sean \$ 25.000 millones, serán puestos en venta en forma de acciones, en el mercado internacional.

El capital colombiano será aportado en la siguiente forma:

a) Una zona de 200 kms. de largo paralela al canal, por 5 kms. de ancho a cada lado, o sean 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 \$ 50.000 por hectárea, lo cual da un total de \$ 10.000 millones y que se venderán para amortizar 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 éste, las dos carreteras marginales que tendrán que hacerse como vías auxiliares para la construcción de la obra.

b) Las 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 4 kms. cuadrados para zonas verdes, calles, etc. dejando un saldo de 8 kms." por puerto o sean para los tres puertos 24 kms. cuadrados, equivalentes a 24.000.000 de metros cuadrados netos que a \$ 500.00 más el costo a prorrata de las obras de urbanización, valor este que se deducirá del precio de venta para que los \$ 500.00 sean netos, producirán la suma de (\$ 12 mil millones) 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 \$ 22.000 millones correspondiente al aporte colombiano y los accionistas colombianos de \$ 5.000.000, restantes serán incluidos en los presupuestos de los 10 años siguientes a razón de \$ 500.000 anuales.

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

Para colocar el resto de acciones, una de las alternativas más llamativas de financiación, sería a través del SELA, el moderno Instituto propuesto como sistema económico latinoamericano.

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, nacionales y capital privado que podrían colaborar a la financiación del canal, sin descontar las empresas marítimas 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 Departamento Legal, otro administrativo, uno encargado del personal del Departamento 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 Departamento 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, Fedegan, 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 Estados Unidos 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.

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., colonizarían espontáneamente esta región que vendría a ser "privilegiada" por dar frente al canal.

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**

