

¿QUÉ IMPIDE EL PROGRESO DEL CHOCÓ?

Por: RAMÓN MOSQUERA RIVAS

Ingeniero Civil y de Minas

Artículo del Boletín de la

Sociedad Geográfica de Colombia

Número 114, Volumen 34

1979

Ningún colombiano medianamente instruido puede justificar el abandono en que el Gobierno Nacional mantiene al Chocó, región privilegiada en recursos naturales de toda índole. Por eso desde que opté al título de Ingeniero Civil y de Minas, vengo clamando por la incorporación de aquellas ubérrimas tierras a la economía del país, y señalando qué obras de infraestructura lograrán ese anhelo chocoano: vías de comunicación terrestres, fluviales e interoceánicas; explotación de sus riquezas naturales renovables, como las maderas y las ictiológicas y las no renovables, como los metales preciosos y otros minerales, que contribuyen a tal economía en gran proporción. Desde juego, ha faltado la voluntad oficial de aprovechar el acendrado patriotismo demostrado por los chocoanos desde el nacimiento de la nacionalidad.

VIAS DE PENETRACIÓN

Sin duda alguna la carencia de carreteras es factor primordial para detener el desarrollo en cualquier latitud del mundo. Por ello es inexplicable que durante más de 40 años no se hayan construido las carreteras Cartago-Nóvita-Condoto-Istmina, y Pueblo Rico-Tadó-Istmina, esta última ciudad unida ya con Quibdó por un *carreteable* de una sola vía, con 74 kilómetros de longitud. Ambas obras fueron iniciadas en la primera administración del Presidente López Pumarejo. Qué decir de la Carretera Panamericana (Ruta Sur), comenzada precisamente por mí hace 13, como Gobernador, mediante contrato con Minobras. Es la hora en que apenas llega al Río Baudó, con unos 50 kilómetros, a partir de LAS ANIMAS, Y lo que es peor, no se ha dado cumplimiento a la Ley 121 de 1959, que ordenó como sector colombiano de dicha vía el tramo Palo de Letras- Juradó-Bahía Solano-Las Animas-Tadó-Risaralda. Mientras tanto, el Ministerio de Obras Públicas acaba de anunciar arreglo con U. S. A. para invertir 3.500 millones de US\$ en el ramal norte, que costará alrededor de diez veces más que la RUTA SUR. Olvida el Ministerio que el Chocó, al igual que los departamentos del antiguo Caldas y Antioquia, necesitan salir al litoral pacífico: el primero, para su desarrollo, y los otros, para exportar el café económicamente, y transportar su carga de importación. Ello conlleva la construcción del Puerto Alternativo de BAHIA SOLANO, el mejor del litoral.

VIAS FLUVIALES

Constituyen estas sus tres grandes Ríos, Atrato, San Juan y Baudó, con muchos de sus afluentes. Para el Atrato sólo se requiere limpiar unas dos bocas de las 14 por las cuales rinde aguas al Golfo de Urabá, que se encuentran obstruidas por palizadas que arrastra la corriente, debidas a los desperdicios de trozas que pierden los madereros, todo lo cual impide la salida y entrada de embarcaciones grandes. También algún dragado para normalizar el canal navegable. En cambio, en el San Juan basta canalizar ciertos sectores del cauce, a fin de que los barcos puedan atracar nuevamente, sin dificultades, al puerto de Bebedó, El dragado de la Chocó Pacífico durante más de 60 años en la explotación de metales preciosos, desde Dipurdú hasta más arriba de Tadó, en el San Juan y en el Río Condoto, hasta sobre pasar la ciudad de ese nombre, en el Río Tamaná y su afluente el Opogodó, el dragado, repito, depositó en los cauces de todos ellos gran cantidad de piedras, cascajos y arena, que en tiempo de sequía hacen imposible la navegación, aún en lanchas. Para el Baudó, es necesario destrozr las palizadas, originadas también en el corte de maderas, que obstaculizan el paso de lanchas, y aun de la tradicional canoa.

VIAS INTEROCEANICAS

Denomino como tales los tantas veces planteados canales de Napipí y Truandó. Sobre el último de los cuales Estados Unidos y Colombia adelantaron detenidos estudios, cuyos trabajos visité en mi condición de Gobernador, en 1968. Pero la fiebre se enfrió, ya que U. S. A., demostró un aparente interés que yo considero político, pues ya había dificultades con Panamá sobre el canal en servicio allí. En mi concepto fue un sofisma de distracción.

Acerca de este gran proyecto se había adelantado una campaña nacional dirigida por un comité de profesionales, entre quienes se contaba el Ingeniero, Geógrafo y Mayor(r) Rafael Convers Pinzón, quien ha planteado soluciones como la de ejecutar la obra con recursos nacionales o multinacionales, pero en este último caso, conservando Colombia el 51% del capital de acciones de la empresa, en la cual también deberá intervenir el sector privado nacional. Conozco el memorando pasado al Ex-Presidente López Michelsen y el recientemente entregado a la misión árabe que visitó el país. El se encargará de publicarlos, en su debida oportunidad, Parece que el expresidente citado guardó absoluto silencio al respecto.

Opino que esta es la obra que debe ocupar la atención nacional en materia de vías interoceánicas, por la ventaja de poderla construir a nivel, suprimiendo las esclusas que limitan la capacidad del canal de Panamá, además de reducir los costos del transporte marítimo. Por otra parte, tal obra desarrollará extensas áreas del Chocó y Antioquia en el Golfo de Urabá. Este, y no el canal Atrato-San Juan en que quisieron comprometer al Presidente López el señor Ministro de OO. PP., Dr. Salcedo Collante y sus asesores, *con irrisorio proyecto inicial de 70 millones de pesos*, es el canal que en futuro deberá ejecutar la Nación. Por fortuna para la República, los técnicos de Minobras, quizá al oír algunas observaciones de entidades chocoanas, y profundizar un poco en el estudio técnico y económico del proyecto, desistieron, ya que los cálculos sobrepasaron los 1.200 millones de pesos. Antes de la suspensión de aquel proyecto, en carta dirigida al Sr. Ministro de OO. PP., hice objeciones técnicas que publiqué en medios de comunicación escrita, como COSTA LIBRE, bajo el título CANAL A NIVEL POR EL ISTMO DE SAN PABLO. Entre otras cosas, anoté que el canal en cuestión no podía ser a nivel debido a la diferencia de cerca de 30 metros de altura entre los puntos terminales de Istmina (76 metros sobre el nivel del mar), y Quibdó (50 metros sobre el nivel del mar). Ello exige construcción de esclusas, y otras especificaciones

técnicas para operario. Dije que las aguas del San Juan se verterían al Atrato y causarían serios perjuicios a habitantes y cultivos de las márgenes.

Bueno es anotar que posiblemente el recuerdo del legendario "Canal del Cura", de la época colonial, construido en el "Arrastradero", hoy Istmo de San Pablo, y la odisea del Capitán Ospina Navia, quien en la chalupa "Tayrona" hizo la travesía entre los dos océanos, pasando por el canal de Panamá, Buenaventura, el San Juan a Istmina, arrastrándola en el Istmo, bajando el río Quito hasta Quibdó, el Atrato -aguas abajo- y costeano el Atlántico hasta Cartagena y Santa Marta, punto de partida. Este recuerdo indujo a Minobras a posponer el suspendido proyecto.

La obra no daría rendimiento económico, porque los barcos que surcarían tal canal serían pequeños. Y el aspecto recreativo únicamente beneficiaría un reducido grupo de deportistas y aficionados navegantes ricos, estilo Capitán Ospina Navia. Por ello, estimo que los beneficios para el Chocó y Colombia serían casi nulos.

RECURSOS NATURALES RENOVABLES

Tenemos los bosques maderables del Atrato, San Juan, Baudó y Litoral Pacífico, este último rico en CAOBA. Sabemos que su explotación constituye renglón apreciable en la economía colombiana. Pero adolece de explotación técnica y suficiente control oficial, lo cual ocasiona enorme desperdicio de maderas y millones de pesos de pérdidas, cosa que no se justifica.

La obra de infraestructura para el adecuado progreso de esta industria es vigilancia bien organizada, con equipo de embarcaciones motorizadas y numerosos Inspectores de Bosques bien remunerados. Además, implantar rígida reforestación, con fuertes sanciones a quienes no la cumplan; cobro oportuno y suficiente de impuestos de explotación de bosques, negocio que deja pingües ganancias. Este impuesto debe repartirse entre la Nación, los departamentos y municipios que poseen las reservas.

RECURSOS NATURALES NO RENOVABLES

Esencialmente están constituidos por los metales preciosos (oro, platino Y plata), y otros como cobre. Creemos que todo lo que se necesita para fomentar su producción es poner en práctica un plan que elaboramos en el Ministerio de Minas, acogido por el Consejo Nacional de Política Económica y Planeación y el Departamento Administrativo de Planeación y Servicios Técnicos en 1961. Consiste en ayuda técnica a pequeños y medianos mineros, por medio de prospección de aluviones auroplatiníferos, con taladros Ward, suministro de maquinaria arrendada, principalmente Moto-bombas, herramientas, y creación de cooperativas mineras. Este plan puede verse publicado en el BOLETIN DE MINAS correspondiente a los números 90, 91 y 92 de 1961. Si entonces obtuvieron buenos resultados con precio del oro a US \$ 35.00 por onza Troy, no cabe duda que hoy, con precio de unos US \$ 300, aproximadamente por la misma onza, el rendimiento será mejor. En ese tiempo pensaban aquellos organismos estatales que el valor extraído cada día, no les alcanzaba para el sustento familiar, y por ello propusieron cambiar la mentalidad de los mineros chocoanos por la de explotadores de bosques asalariados. Al mismo propósito, planearon establecer la industria maderera en diversas formas: madera rolliza, triplex, muebles, etc., con miras al abastecimiento del mercado interno y a la exportación. Pero nosotros, con las razones expuestas en dicho plan, que llamamos de *transición*, logramos que lo acogieran en su totalidad, el cual corre publicado en las páginas 491 a 499, del voluminoso libro CHOCO -Plan de Fomento Regional- 1959, 1968

editado por las citadas entidades oficiales. Hoy consideramos vigente su actualidad, y así lo estamos proponiendo a la Gobernación del Chocó.

RECURSOS NATURALES ICTIOLOGICOS

No tiene discusión la necesidad de aprovechar el alto potencial ictiológico que posee el Chocó en ambos litorales. Dichas riquezas las saquean barcos extranjeros, especialmente en las costas Chocoanas. Es poco lo que sacan los pescadores nativos para sustento familiar y enviar al interior. La falta de un regular transporte aéreo ha hecho fracasar varias cooperativas; de allí que muy contadas veces Satena, única empresa que viaja a Solano, transporta productos pesqueros, básicos para la provisión de proteínas necesarias a la alimentación humana. El remedio para este mal es la vigilancia permanente de la Armada Nacional en las costas, por medio de patrullas de sus unidades adecuadamente dotadas de armas; montaje de plantas enlatadoras, y fundación de cooperativas pesqueras, amén de servicio aéreo por lo menos dos veces semanales a Bahía Solano.

RECURSOS HIDRAÚLICOS

Nadie ignora en Colombia el gran potencial hidráulico del Chocó, con sus grandes ríos que pueden generar energía eléctrica por millones de kilovatios. Sabemos de estudios de factibilidades adelantados. en las bocas del San Juan sobre el particular. Esta infraestructura tendrá que realizarla el país en futuro no lejano para aumentar la capacidad energética ante la crisis del petróleo.

ACOTACIÓN FINAL

No puedo terminar este escrito sin hacer hincapié en mis puntos de vista expuestos en el artículo que publiqué en EL TIEMPO, edición de junio 5 de 1979, página 44, titulado ¿Y LA NAVEGACION DEL ATRATO?, en el cual pido al Ministerio de OO. PP. que se provea el puente que se construya sobre tal río, sector de la carretera del Darién, de un tramo central *giratorio* o *levadizo*, para no impedir ni limitar la navegación en esa gran arteria fluvial. Y agrego hoy, que las obras que se realicen para embalsar el río San Juan tengan los mecanismos adecuados para evitar que se interrumpa su navegación.

En los términos anteriores, creemos dejar esbozado un programa de infraestructura que requiere el futuro desarrollo del Chocó, en beneficio de Colombia.

