

SE PROSPECTA CANAL INTEROCEANICO A NIVEL EL CANAL DEL ATRATO-TRUANDO ENTRE LOS PROYECTOS

Por: Hno. TOMAS ALFREDO
Profesor del Instituto
Técnico Central de Bogotá.

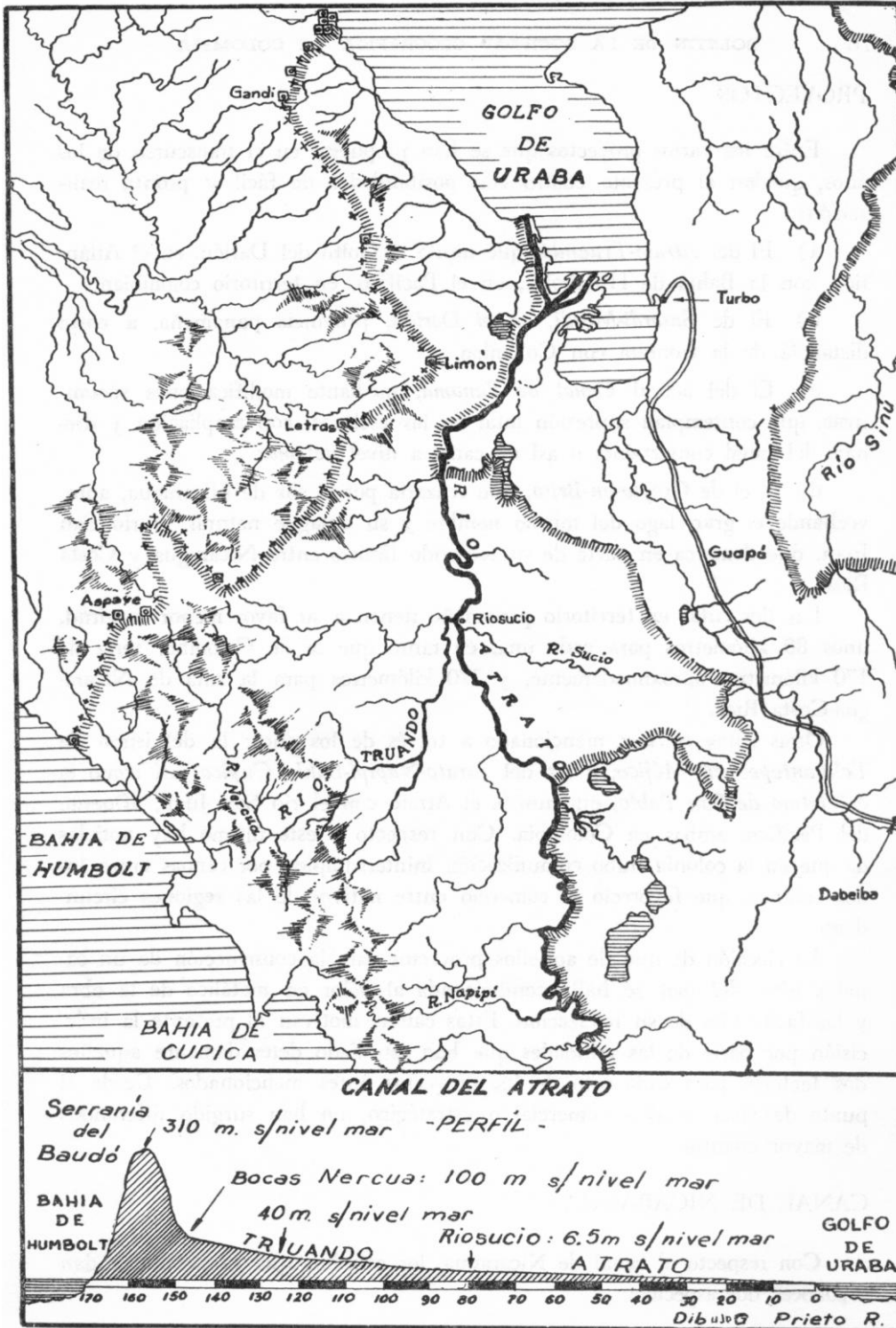
*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 93-94, Volumen XXV
Primer y Segundo Trimestre
1967*

El Presidente Johnson ha dado a conocer en diversas ocasiones su interés por la pronta construcción de un nuevo canal que una los dos grandes océanos que bañan las costas de Colombia y Centroamérica. Al respecto ha nombrado en diversas circunstancias comisiones de expertos que realicen *in situ* estudios pormenorizados que den a conocer cuál podría ser la ruta más aconsejable para la construcción de un canal a *nivel del mar*.

Por su parte el Presidente Valencia, durante su mandato, se pronunció a favor de aquel postulado, anunciando al país que no ahorraría esfuerzo porque el nuevo canal fuera una realidad dentro del territorio patrio, nombrando al efecto comisiones que por sí o en asocio con las de los Estados Unidos, complementaran los estudios hechos anteriormente en la región de Urabá y Serranía del Baudó, que permitieran formar criterio seguro al respecto. A su vez el Presidente Lleras Restrepo ha manifestado su decisión de adelantar y proseguir la tarea emprendida por su antecesor, sin omitir esfuerzo tendiente a que el canal sea una realidad para los colombianos.

Las estadísticas dan a conocer que el canal de Panamá no reúne los requisitos para dar abasto al creciente tránsito naviero; y en razón de la reducida amplitud de sus esclusas, se halla incapacitado

para el paso de grandes barcos, tendencia que lleva al presente a los armadores navales a incrementar el tonelaje de sus barcos de acuerdo con el aumento actual del transporte marítimo.



PROYECTOS

Entre los varios proyectos que se han propuesto en el transcurso de los años, quedan al presente cuatro con posibilidades de fácil y pronta realización:

- a) El del *Atrato-Truandó*, que uniría el Golfo del Darién, en el Atlántico, con la Bahía de Humboldt, en el Pacífico, en territorio colombiano.
- b) El de *Sasardi-Mordi*, en el Darién, provincia panameña, a corta distancia de la frontera con Colombia.
- c) El del actual *Canal de Panamá*, mediante modificaciones sustantivas, que contemplan supresión total de las esclusas, con ampliación y drenaje del canal convirtiéndolo así en canal a nivel del mar.
- d) Y el de *Greytown-Brito*, que cruzaría por el sur de Nicaragua, aprovechando el gran lago del mismo nombre y su desagüe natural, el río San Juan, que demarca en parte de su recorrido límites entre Nicaragua y Costa Rica.

Las dos rutas en territorio panameño tienen a su favor menor longitud, unos 80 kilómetros para cada una, en tanto que la de Colombia sería de 170 kilómetros aproximadamente, y 270 kilómetros para la ruta de Nicaragua-Costa Rica.

Otras rutas se han mencionado a través de los años: la del istmo de *Tehuantepec en Méjico*; y las del *Atrato-Napipi-Bahía Cupica*, así como la del Istmo de San Pablo, que uniría el Atrato con el río San Juan, afluente del Pacífico, ambas en Colombia. Con respecto a este último hay noticias de que en la colonia hubo comunicación ininterrumpida por canoas entre los dos océanos, que favoreció el comercio entre nativos de las regiones circundantes.

La elección de uno de aquellos proyectos para la construcción de un canal a *nivel del mar* se halla condicionada al valor en metálico de la obra y las facilidades de su realización. Estas causas motivan al presente la indecisión por parte de las entidades que han estudiado detenidamente aquellos dos factores para cada uno de los proyectos antes mencionados. Desde el punto de vista político, comercial o estratégico, no han surgido diferendos de mayor cuantía.

CANAL DE NICARAGUA

Con respecto al canal de Nicaragua, los estudios que ya se tienen dan a conocer dos aspectos:

- 1) se realiza a nivel del mar, lo cual implicaría la desecación parcial del bello lago de Nicaragua; ello traería como corolario el aprovechamiento de excelentes tierras de labor. El movimiento de tierra, en comparación con otros proyectos, no sería excesivo, supuesto que la altura máxima sobre el nivel del mar alcanza escasamente 45 metros en la zona que separa el lago de la costa del Pacífico.
- 2) El segundo aspecto contempla el empleo de esclusas en el río San Juan, con lo que se remediaría la serie de raudales que ofrece el río en su curso medio. Entre el lago de Nicaragua y el Pacífico se interpone el istmo de Rivas, angosta faja de tierra con altura de 12 metros sobre el nivel del lago, el que a su vez se halla a 33 metros sobre el nivel del mar. El canal en esta parte no ofrece dificultad mayor, pero se impone la construcción de un nuevo grupo de esclusas para descender al Pacífico, con la consiguiente demora que ello implica para el paso rápido de los barcos y los gastos inherentes al mantenimiento de aquejas. La longitud del canal entre ambos océanos sería de 270 kilómetros. La zona, por ser volcánica -cuenta con algo más de una docena de volcanes, algunos en actividad- ofrece el inconveniente de los sismos que pondrían en peligro las obras del canal.

CANAL ATRATO-TRUANDO-BAHIA DE HUMBOLDT

Esta ruta viene abriéndose paso en la opinión de los altos mandos de los Estados Unidos, así como en las esferas gubernamentales de Colombia, trascendiendo al público con asentimiento general y gran anhelo patriótico. Al respecto, son ya muchas las consultas y estudios que arrojan luz sobre lo factible de la obra. Con fecha 26 de Julio de 1965, se llevó a cabo en la población de Turbo una reunión de ingenieros colombianos, presididos por el doctor Fidel Salazar, en asocio de personalidades norteamericanas, para un estudio más a fondo de la ruta *Atrato-Truandó-Bahía* de Humboldt, con datos a la vista y documentos de diversa índole facilitados por el Instituto Geográfico "Agustín Codazzi", el Ministerio de Obras Públicas de Colombia y por organismos varios de los Estados Unidos de América. Concluidas las deliberaciones en "franco ambiente de cordialidad y mutuo respeto" de los participantes, se realizó una minuciosa inspección en helicóptero a lo largo de la mencionada ruta, para concretar detalles acerca de tan debatido proyecto.

JUNTA CIVICA PRO CANAL DEL ATRATO

El interés que ha despertado la idea del canal en la opinión pública colombiana ha dado pie para que un respetable grupo de compatriotas diera en formar la "Junta Cívica Pro Canal Interoceánico del Atrato", con personería jurídica, bajo la dirección del doctor Mauricio Mackenzie, la cual ha venido elaborando con encomiástico empeño a través de la prensa hablada y escrita, complementado lo anterior a base de conferencias periódicas, con el fin de mantener encendida la llama del orgullo patrio en favor de tan "brillante oportunidad que se presenta a Colombia para hacerse sentir y conocer en el ámbito internacional y de consolidar su economía en nuevos frentes de producción interna ... " (1)¹ La Junta aconseja que realice el canal por cuenta de la nación, con la colaboración técnica y extranjera indispensables, por tratarse de una empresa de amplias especificaciones que exceden a nuestras posibilidades económicas. Debe quedar a salvo la soberanía nacional, al aceptar los poderes públicos aquella colaboración, de tal manera que la "zona del canal pertenezca real y positivamente a la nación", así como sus anexos: puertos marítimos y fluviales, instalaciones portuarias, carreteras de servicio, aeropuertos, explotación de recursos naturales, etc.

TECNICAMENTE EL CANAL DEL ATRATO-TRUANDO ES FACTIBLE

Desde hace algunos años el Ministerio de Obras Públicas viene realizando, con la colaboración del Instituto Geográfico "Agustín Codazzi", estudios a fondo en la zona del futuro canal, con ayuda de comisiones especializadas, que ya han recorrido la región del Atrato- Truandó, midiendo distancias y calculando desniveles, a la vez que recopilando datos e informes de diversas entidades, con el propósito definido de concretar la factibilidad del canal. Gran acopio de aerofotografías permiten al presente determinar la topografía de la cordillera del Baudó, principal obstáculo que se opone a la obra del canal, dada su altura de 310 metros sobre el nivel del mar en el sitio elegido para el paso del canal. No obstante la altura de la serranía, los anteproyectos que ya se tienen determinan la posibilidad de la empresa, teniendo presente el incalculable poder de la energía atómica, capaz de desplazar ingentes masas de tierra y roca, con un costo muy inferior al que ocasionaría el empleo de explosivos tradicionales.

¹ (1) "Mensaje de la Junta Cívica al Excmo. Sr. Presidente de la República, Dr. Guillermo León Valencia", pág. 1, Mayo 28 de 1964.

Los estudios de hidráulica y topografía submarina del Golfo del Darién, así como los de la Bahía de Humboldt, ya permiten determinar con alguna certeza los extremos definitivos del canal, con la acertada ubicación de los puertos en cada uno de ellos. Como el Atrato presenta varias bocas, está en manos de los expertos elegir la que ofrezca mejores garantías de servicio. El doctor Tomás Castrillón Muñoz, ex-Ministro de Obras Públicas, aconseja la apertura de una salida a la parte más meridional del Golfo de Urabá siguiendo el Brazo León, lo que acortaría en varios kilómetros el canal, que luego seguiría en longitud de unos 80 kilómetros el curso natural del Atrato hasta Río Sucio, pequeño poblado situado en la margen derecha del río, a inmediaciones de la desembocadura del Truandó.

Por la profundidad del río, que alcanza hasta 20 metros en promedio, y su amplitud con anchura mínima de 260 metros, esta parte del canal ya se considera como definitiva, rectificando con el tiempo la Gran Curva y otras más pequeñas, con lo cual se acortaría aún más la longitud del canal, que al presente se estima en unos 170 kilómetros.

De la desembocadura del Truandó, de caudal apreciable en todas las épocas del año, continuaría el canal a través de la llanura por donde se desliza tranquilo el río, ampliando y modificando su cauce, hasta situarse al pie de las laderas de la Serranía del Baudó, todo por terreno casi a nivel, en longitud de 45 kilómetros aproximadamente. Desde este sitio, que se halla a 40 metros sobre el nivel del mar, y siguiendo aguas arriba, aparece el Truandó encajonado entre empinados contrafuertes, con desnivel apreciable, hasta la confluencia de este con el Nercua, unión que tiene lugar en un pequeño valle enclavado en la serranía, a 100 metros de altura sobre el mar. Aunque este encajonamiento del cauce ofrece dificultades en lo que a movimiento de tierra se refiere, puede realizarse con el empleo corriente de explosivos químicos.

Queda por resolver la ruptura de la cordillera del Baudó, que en esta parte presenta el lomo más saliente de aquella, para llegar a la Bahía de Humboldt en el Pacífico, distancia equivalente a unos 20 kilómetros. Como la altura de la serranía en este sector es de cerca de 210 metros con respecto al nivel calculado en la confluencia del Nercua con el Truandó, no han faltado opiniones que aconsejen un doble túnel. Que se elija este medio, o un corte total de la cordillera, ambas soluciones implican un movimiento considerable de materiales que la técnica habrá de solucionar convenientemente.

COSTO

Los cálculos que se han dado a conocer en publicaciones de diversa índole y que omitimos por razón de brevedad, difieren notablemente. Lo cierto es que el canal del Atrato lleva sobre otras rutas estudiadas, ventajas económicas que permiten a las diversas comisiones que han participado en los estudios, insinuar el Atrato-Truandó como la vía más aconsejable desde este punto de vista. Y no solo el aspecto económico sino el geológico, que para el caso juega papel capital, siendo igualmente Favorable al proyecto de nuestro canal, teniendo en cuenta los estudios geológicos de otras rutas, las cuales dejan mucho que desear en cuanto a la formación de los pisos que cada una de aquellas debe seguir.

BENEFICIOS ECONOMICOS PARA EL PAIS

El proyectado canal del Atrato sigue a través de una zona altamente productiva que, por carecer al presente de vías de comunicación, solo se explota en reducida escala. Con el canal, la extensa franja que siga en su desarrollo, abriría de inmediato amplio campo a la agricultura de tipo tropical y a la cría y levante de vacunos en gran escala².

Los dineros que se perciban de las flotas navieras por concepto de servicio del canal, serían para el país una nueva fuente de divisas. Como despensa, la zona situaría sus productos a la orilla misma de la vía fluvial para ser transportados de inmediato, cubriendo su precio en moneda extranjera.

Las industrias de transformación de la materia prima que allí se produzca, hallaría acogida en los mercados mundiales. Los puertos que a lo largo del canal se erijan, serían incentivo para atraer hombres de empresa, cuyas industrias o negocios redundarían en beneficio de la riqueza del país.

El petróleo situado en uno o más sitios aledaños a la zona del canal mediante la prolongación de alguno de los oleoductos existentes, colocaría a la nación en situación de privilegio, por cuanto ello permitiría la exportación de los crudos sobrantes a otros países.

² Al respecto cabe anotar que en la región de Urabá ya se cultiva en grande escala la palma africana con resultados óptimos. Otro tanto cabe afirmar del cacao y del banano, cuyos cultivos se consideran altamente productivos por el rendimiento y calidad de las cosechas. En cuanto a la ganadería, esta va en auge en atención a la bondad de los pastos nativos y a la inversión de capitales dedicados a esta industria.

Por lo anotado bien puede valorarse lo ventajoso del canal del Atrato para la nación en cuanto a riqueza se refiere, sin descartar otros factores de diverso orden que entraña tan oportuna obra de progreso para el buen nombre de Colombia en el concierto de las naciones de esta y de la otra parte del mar.

FUENTES DE CONSULTA

Tomás Castrillón. "El Canal del Atrato". Revista Javeriana. Tomo LXI. N° 305, pág. 438.

Rafael Convers Pinzón. "El Canal del Atrato". Revista El Rotario dice... N° 45, pág. 26.

Hno. Justo Ramón. "El Canal de Nicaragua". Geografía Universal. Colección La Salle. 1964. pág. 150.

Carlos Augusto Agudelo. "El Canal de Colombia, proyecto óptimo". Revista, Economía Colombiana. Año VII. Vol. 23. 2a Epoca, pág. 3.

Visión. "Nuevo canal entre los dos océanos". Vol. 28. N° 10, pág. 24.

El Siglo. "Reunión sobre el Canal, hoy en Turbo". Julio 26 de 1965.

