

EL CANAL ATRATO-TRUANDO ORDENADO POR LA LEY 53 DE 1984

Por: DANIEL PALACIOS M

*Artículo del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia
Números 119-120, Volumen 37
1984-1985*

La Sociedad Geográfica de Colombia ha decidido hacerme el honor de figurar como uno de sus miembros, lo cual obliga mi gratitud a ella y a cada uno de sus socios. Pertenecer a una Sociedad que como la citada es Cuerpo Consultivo del Gobierno Nacional en cumplimiento de la Ley 86 de 1928, ya de por sí implica una responsabilidad que compromete, en mi caso, poner a su disposición toda mi capacidad intelectual para que esta entidad cumpla en mejor forma su cometido. La ley 53 de 1984 por la cual se ordena la construcción del Canal Interoceánico Atrato-Truandó y cuya iniciativa llevé a la consideración del Congreso de la República pudo ser una de las razones primordiales que llevaron a la Sociedad Geográfica de Colombia a relieves este hecho, ya que con la construcción de nuestro canal a nivel se modifica la actual geografía no sólo de Colombia sino también del mundo al ofrecer una travesía que comunica los océanos Atlántico y Pacífico evitando dar la vuelta por el cono Sur de nuestro Continente.

Es mucho lo que se ha escrito sobre la importancia de la Ruta 25 que corresponde al canal por Colombia Atrato-Truandó y seguramente falta mucho todavía por escribir sobre las bondades de orden económico, socio-laboral, comercial, de transporte y humano, etc..., que será fácil comprobar en un futuro no lejano,

LEY 53 DE 1984

La ley 53 de 1984, motivo de este comentario, adquiere una trascendencia histórica por cuanto en ella se contempla la voluntad y decisión del pueblo colombiano a través del Congreso de la República de construir esta obra.

Es una herramienta de trabajo que le hemos entregado al Gobierno para que dentro del marco de nuestra Constitución Política se sirva de las facultades extraordinarias conferidas y proceda a constituir una Sociedad de Economía Mixta o cualquiera otra entidad que inicie el proceso organizativo y que ponga en marcha los estudios de factibilidad de dicho canal.

En la ley se indica que sólo la Nación, los Departamentos, los Municipios, las personas de derecho público de todo orden y las Entidades crediticias oficiales o particulares pueden ser socios de este ente jurídico que se cree. Pero también hemos establecido en el Parágrafo

del Artículo cuarto que, en ningún caso, "Podrán ser socios o accionistas de esta Sociedad las personas Naturales o Jurídicas *Extranjeras*", justamente con el interés primordial de asegurar nuestra soberanía nacional dejando para nuestro país la exclusiva propiedad del canal.

Esto no quiere decir, sin embargo, que no se pueda utilizar los dineros, las técnicas, o las experiencias de países o entidades extranjeras que demuestren interés en la construcción del canal. Haciendo vital este aspecto redactamos el artículo sexto de la Ley que faculta al Gobierno Nacional para otorgar concesiones, si lo considera conveniente, a las entidades nacionales o extranjeras que él juzgue suficientemente capacitadas desde el punto de vista técnico y económico que nos garantice la construcción del canal.

SIMPOSIO INTERNACIONAL

El Congreso Colombiano acaba de integrar sendas comisiones de Senado y Cámara con el fin de organizar, de común acuerdo, con el Gobierno Nacional, un Simposio Internacional con sede en la capital de la república (Bogotá) al cual podrán asistir todos los países, sociedades gremiales, entidades crediticias o pool bancario que estén interesados en la construcción del canal, para que presenten sus respectivas propuestas.

Esta comisión compuesta por cuatro senadores y cuatro representantes y de la cual formamos parte, se instalará el próximo 14 de marzo con ocasión de las sesiones extraordinarias a que ha sido convocado el Congreso Nacional por parte del Señor Presidente de la República, con el fin de establecer las fechas, documentos y programación de dicho certamen.

Tenemos conocimiento que algunos gobiernos como Japón, Alemania, Francia, Holanda, Canadá y Estados Unidos estarían dispuestos a participar en cualquier análisis sobre este particular.

EL CANAL BI-NACIONAL

La aprobación sin oposición de la ley que hoy comentamos indica la unanimidad de criterio que hubo en el Parlamento colombiano en relación de la ruta canalera colombiana Atrato-Truandó; sin embargo, no debemos ocultar el hecho de que la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Colombia y de Panamá promovidos por el doctor Mauricio Obregón habían adelantado algunos estudios para la construcción de un canal bi-nacional colombo-panameño en la ruta 23 por los ríos Atrato-Tuira-San Miguel.

No queremos adelantar ningún comentario sobre el aspecto técnico de este proyecto de canal. Pero Colombia ha experimentado históricamente algunos inconvenientes de orden político que todos conocemos profundamente con la hermana república de Panamá que no sería aconsejable repetir pretendiendo establecer nuevos conflictos al construir un canal bi-nacional que comprometería gravemente la independencia de nuestra soberanía nacional sin agregarle los nuevos problemas de orden comercial, administrativo y social que conllevaría el compartir un nuevo canal. Estos simples enunciados hechos descarta toda posibilidad de trabajo conjunto por lo cual preferimos utilizar la ruta 25 Atrato-Truandó, seleccionada como la mejor por la comisión de estudios norteamericana según el cuadro de evaluación efectuado en 1970.

ESTADISTICA

De los estudios elaborados por la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos Panameña que afortunadamente me obsequiaron en la visita a ese país, se presenta a manera de información el siguiente cuadro estadístico:

1. En 1982 transitaron por el Canal de Panamá 14.142 naves de Altamar; de estas 4.800 (el 34%) fueron de menos de 10.000 toneladas de Registro Bruto (T.R.B.).
2. El valor del peaje por barco de menos de 10.000 toneladas (T.R.B.), es de 8.000 dólares por tránsito.
3. El valor del peaje para barco de más de 10.000 toneladas (T.R.B), es de 35.000 dólares el tránsito.
4. Si totalizamos esas cifras tendríamos para el caso de los 14.142 barcos con el inconcebible optimismo de que todos fueran barcos mayores de 10.000 toneladas que pagan 35.000 dólares, Panamá recibiría hoy unos 494.970.000 dólares por año.
5. Si ellos pretenden con la construcción del canal binacional aumentar la capacidad de tránsito en 19000 barcos anualmente, no es descabellado afirmar que nuestro canal a nivel, de doble vía, sin esclusas, con agua suficiente, proyectado para barcos de hasta 250.000 toneladas (T.R.B.), podría tener un tránsito de 25 a 30.000 barcos naves grandes por año y que para no exagerar conserváramos el precio del peaje de 35.000 dólares por tránsito tendríamos un valor total aproximado a los 1.050.000.000 millones de dólares lo cual nos aseguraría la financiación de la construcción del canal, si se tiene en cuenta que ésta puede valer unos 3.200 a 4.000 millones de dólares en menos de 10 años.

BENEFICIOS

Hemos dejado para un análisis posterior la rehabilitación de más de 200 mii hectáreas de bosques que se podrían explotar adecuadamente hecho el drenaje y encauce de los ríos Atrato y Truandó con un dragado completo. Pero hay algo más, y es cómo la canalización de este río Atrato nos va a facilitar la construcción de 3 de las 5 hidroeléctricas, de que habla el estudio de la Comisión japonesa entregado al Instituto Colombiano de Energía Eléctrica (ICEL) en 1981, que tenemos en nuestro poder y que nos permitiría obtener un volumen considerable de Megavatios.

La infra-estructura global del proyecto incluyendo los super-puertos en el Atlántico, en el Centro y en el Pacífico, a saber: En la Bahía La Gloria, Riosucio y Coredó es otro aspecto que favorece la construcción de vías de penetración, carreteras, que van a garantizar un radio de acción de influencias a por lo menos 14 departamentos del país y la generación de 5 a 6.000 empleos para nuestra mano de obra desocupada.

Estas generalidades que me he permitido exponer en tan breve tiempo nos lleva a vislumbrar, previo estudios mucho más profundos, el alcance de esta obra gigantesca. Queremos por lo tanto solicitarles como colombianos hermanos y con el cariño por nuestra Patria, que nos convirtamos, desde ya, en multiplicadores de esta iniciativa para que el gobierno, en cumplimiento de la ley, integre a la mayor brevedad posible las Comisiones de estudios y cree la entidad jurídico-política que considere conveniente, para no privarnos más del provecho que la naturaleza nos ofrece al

contar con una geografía específica para que por donde atravesase el canal también transite seguro el desarrollo y el progreso de nuestra querida Colombia.

