

EL FORO SOBRE EL CANAL A NIVEL INTEROCEÁNICO

ATRATO - TRUANDO

Por: PEDRO A. MUNERA M.

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



uimos invitados gentilmente por el mayor (r) LC. Rafael Convers Pinzón; la Sociedad Geográfica de Colombia; la Sociedad Colombiana de Economistas, Regional de Bogotá; además de la Fundación Colombiana para la Energía de Fusión; para el foro que se llevó a cabo con todo éxito durante los días 8 y 9 de agosto en el Salón de Conferencias del Hotel Bacatá y al cual asistieron diferentes especialistas de diversas ramas y miembros prestantes de la Armada, Ejército y Fuerza Aérea. Así como representantes de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, Ministerio de Obras Públicas, Incora e Inderena.

Se consideró en el Foro que el canal interoceánico Atrato-Truandó a nivel, es una necesidad vital a límite mundial para la navegación en los próximos años, junto al canal del Kra en la península de Tailandia, cuya ejecución tiene un costo aproximado a los 11.000 millones de dólares. Este canal evitará que los barcos procedentes de China, Unión Soviética, Japón, Taiwan, Hong-Kong, Corea (Sur y Norte) y Filipinas, hacia la India, Birmania, Pakistán, Ceilán y Golfo Pérsico o viceversa tengan que dar la vuelta por el estrecho de Malaca, economizándose 1.500 kilómetros y aliviando el paso de la navegación por dicho estrecho, que ya está saturado con los consiguientes peligros para la navegación.

Según el experto físico de la India y miembro de la fundación para la energía de fusión, doctor Ramantanu Maitre, quien está participando en el proyecto del canal del istmo de Kra; él considera que el canal Atrato-Truandó, podrá costar ahora unos 4 o 5 mii millones de dólares o sea un poco más del doble de lo que nos va a costar a todos los colombianos el Metro de Medellín, sin la misma productividad y obra que sólo beneficiará al 20% de la población de la ciudad y que tenemos que pagar con las divisas del petróleo y el carbón.

Existe un libro del autor David Howard, referente al Baudó y que se llama Istmo del Dorado y, que se me ocurre por analogía que el futuro canal se llame "*Canal del Dorado Atrato-Truandó*"; pues si pensamos que el departamento de Chocó es un verdadero dorado, unas de las zonas más lluviosas del planeta con varias clases de minerales en el subsuelo y costa del pacífico; bellísimas bahías, etc., por ello cuando se haga el canal y toda su zona de explotación agro-industrial, Colombia se convertirá en una potencia económica.

La ley que obliga al gobierno nacional para crear el ente jurídico, que ha de manejar todo el proyecto, es la Ley 53 de diciembre de 1984, cuya reglamentación deberá salir en los próximos días. Se desea que sea un departamento administrativo adscrito a la Presidencia de la República y no una oficina del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que lo convertirían en un estudio de poca monta por el burocratismo.

El doctor Ramantanu Maitre informó que el efecto radiactivo de las 95 o cien microexplosiones nucleares en cadena controlada que se necesitan para abrir la zanja en la serranía del Baudó, de 26 kilómetros de largo y máxima altura de 300 metros en roca ígnea, no tendría sino una radiación de 10 millas (18 kilómetros), según las nuevas experiencias en la especialidad, además de ser explosiones subterráneas y estar muy cerca del Pacífico con bajísima densidad de población en zona selvática y vientos alisios dominantes hacia el mar.

Los ingenieros colombianos se consideran capaces de hacer la obra; pero es necesario que demuestren más dinamismo, no se diga que no creemos en ellos, pero esta obra es necesaria antes del año 2.000. Se ha calculado que todo el proyecto esté listo en 10 años. Pero hay obras que pueden comenzarse ya, como las hidroeléctricas del alto Atrato, que generarían 1.200 megavatios en seis presas, escalonadas y la hidroeléctrica del bajo Atrato con 2.490 megavatios a los departamentos vecinos como Antioquia, Caldas y Valle y la que se necesita para el canal y sus obras complementarias. El dragado del canal por el río Atrato, con profundidades naturales de hasta 60 metros, se comenzaría por el Golfo de Urabá en el Atlántico en longitud aproximada de 150 kilómetros con 500 metros de ancho para que permita navegación en ambos sentidos y dar paso a los barcos de más de 250.000 toneladas. Dicho cruce tomaría 10.9 horas en comparación con Panamá, que sólo permite barcos de 60.000 toneladas, con un tiempo de 24 horas y más de 72 de espera para cruzar. El solo canal del Atrato podría producir en el momento unos 800 millones de dólares netos mensuales, cálculo modesto.

La obra del canal nos habilitará una zona agro-industrial de más de 500.000 hectáreas, de las cuales más de 200.000 se dedicarían para parcelar y sería una de las formas de financiación y así como la venta de la madera de los árboles que se derribarían para hacer la obra, su venta la calculan ingenieros forestales del Inderena en 2.000 millones de dólares; como se hizo con la construcción del canal de Panamá cuya madera le fue vendida a Cuba. Las otras hectáreas serían dedicadas a bosques para la industria forestal con sus respectivos aserríos. La pesca artificial sería otro de los desarrollos en el gran lago del bajo Atrato. Se podrá explotar con mayor facilidad la bauxita de Jamaica para producir aluminio; petróleo, con los equipos como los que se están usando en los llanos orientales para grandes profundidades, teniendo asfalto, además del cobre, oro y platino y en la plataforma submarina del Pacífico los nódulos de manganeso y otras riquezas.

La zona del canal tendrá un ancho por lado de más de 150 kilómetros en terrenos que son baldíos nacionales, así que su costo es casi ninguno; se harán los nuevos asentamientos para los pocos indígenas o colonos de la región.

Según el estudio presentado por la Sociedad Colombiana de Economistas, regional de Bogotá, la obra generará más de 1'500.000 empleos nuevos. El canal tendrá tres superpuertos, uno en las bocas del Atrato (Golfo del Darién o Urabá) y otro en la bahía de Humboldt en el Pacífico y el del Centro en Riosucio y llevará unas líneas férreas paralelas en la parte de la serranía. Su construcción debe hacerse usando la mayor contribución de la industria nacional, tales como cemento, hierro, maquinarias hechas en el país. Si es necesario los créditos deben hacerse cambiando tecnología por productos nacionales y baldíos. Se pueden hacer algunas concesiones a los países, cuyas empresas participen en el proyecto en forma efectiva. Hasta ahora están interesados Estados Unidos, Japón,

China Popular, Corea, Rumania, Holanda, Hungría y otros.

Se ha recomendado obligar a todos los colombianos a suscribir acciones, como se hizo para construir la siderúrgica de Paz del Río, siendo esta obra de mayor productividad y rendimiento.

Se han planteado varias fórmulas de financiación evitando los préstamos costosos.

Se ha creado la "Junta Cívica Pro-Canal del Atrato", para la divulgación del conocimiento de la obra. La oficina es la del autor de la Ley, doctor Daniel Palacios Martínez; carrera 7a N° 13-27. Oficina 307. Teléfono 241 8470. Bogotá, Colombia.

El canal deberá estar concluido a finales de este siglo y en servicio en el siglo 21, para beneficio de toda la humanidad, pero manejado con plena soberanía nacional y Colombia debe tomarlo como un plan "bandera". Usaremos tecnología nacional y extranjera para su ejecución.

