

LA GEOPOLÍTICA DEL CANAL ATRATO TRUANDO

Coronel (r) AUGUSTO BAHAMÓN DUSSAN
*Conferencia estatutaria para el ingreso como
Miembro Correspondiente de la Sociedad
Geográfica de Colombia Agosto 20 de 1996*

La geopolítica es interesante para una nación en la medida que mire la influencia de los factores geográficos y de las relaciones de la fuerza del mundo en que vivimos sobre su futuro y en este orden de ideas viene aquí, el gran dilema que preocupa a los geopolíticos: pertenecemos los colombianos de hoy al grupo de los deterministas o al grupo de los posibilistas? . Dicho en otros términos, estamos predeterminados los colombianos por los factores geográficos: tamaño, forma y posesión y por nuestras condiciones raciales a dejar que otros pueblos definan nuestro futuro o estamos en la posibilidad de enfrentar el siglo XXI aprovechando, entre otras cosas, la magnífica oportunidad que se presenta a la ingeniería colombiana, a su industria, al comercio nacional e internacional, con la apertura del Canal Interoceánico Atrato-Truandó?

He aquí el gran reto.

Hace 100 años estábamos viviendo estas mismas circunstancias con respecto al Canal de Panamá. Se ha dicho que el pueblo que no conoce su historia está condenado a repetirla. Sería muy bueno para todos los que leyéramos el libro "Panamá y su separación de Colombia" del historiador cartagenero EDUARDO LEMAITRE donde explica, con magistral metodología y claridad los antecedentes y el desenlace de este ingrato suceso.

Dice Lemaitre que TEODORO ROOSVELT, El presidente de los Estados Unidos de la época, el de la doctrina política del "gran garrote" refiriéndose a las dificultades que había encontrado el gobierno norteamericano para negociar las condiciones de la obra con el gobierno colombiano escribió en carta a uno de sus Amigos:

"Colombia no es si no una corrupta comunidad simiesca. Hablar de Colombia como una potencia responsable es un puro absurdo. La analogía es con un grupo de bandidos sicilianos o calabreses".

Cuando FERNANDO DE LESSEPS, el constructor del canal de Suez, encargado luego para iniciar el Canal de Panamá, analizó en mayo de 1889, ante la Sociedad Geográfica de París, las posibles opciones, descartó la del Atrato por la alta insalubridad del área y por la ausencia total de alguna infraestructura física que facilitara su construcción. Cien años después, estamos igual.

Recordamos también que después bregar por más de 20 años con diferentes compañías constructoras, contra las condiciones insalubres, especialmente contra el paludismo y la fiebre amarilla, se jugó el gobierno norteamericano su última carta depositando la responsabilidad de la

obra en manos del cuerpo de Ingenieros Militares de los Estados Unidos, al mando del General George Washington Goethals y la fórmula del éxito del curtido militar fue aislar la zona de trabajo de las influencias adversas de un medio ambiente que había diezmando todas las expediciones anteriores.

Veamos hoy sin querer que de pronto se nos trate de pesimistas que después de 100 años, tampoco estamos ni convencidos ni preparados física y anímicamente de aprovechar esa gran oportunidad que se nos brinda para entrar con paso firme al siglo XXI, bien sea afianzándonos en nuestra privilegiada posición geopolítica o bien controlar las condiciones de insalubridad del área.

Digo física porque 100 años después no hemos podido erradicar el paludismo y anímicamente porque hay dentro de nosotros tantos intereses encontrados que no hemos podido determinar el rumbo a seguir

Para comenzar a vivir y a sentir ese compromiso de colombianos es conveniente que cambiemos nuestra manera de ver el mapa del mundo en que estamos ubicados. Nosotros, siempre tan pendientes culturalmente de los Estados Unidos, estamos acostumbrados a ver nuestra posición en el globo y por consiguiente nuestras relaciones geográficas ligadas a la proyección de Mecator en la cual la línea del Ecuador nos parte por la mitad y nos pone a mirar hacia arriba, como si estuviéramos de rodillas ante un gran país colocado encima de nosotros, muy parecido a como si estuviéramos pidiendo al "Sagrado Corazón de Jesús".

Afortunadamente, en el mundo de hoy, con la globalización de la economía, no tenemos que mirar a ninguna parte en particular, nos podemos colocar en el centro de nuestro universo. Así como la historia nos habla de la ruta de la seda o de la ruta de la especias, en los siglos XIII, XIV y XV, refiriéndose a las numerosas caravanas que saliendo del centro de Asia inundaban de estos preciosos elementos a todo el mercado europeo y regresaban cargadas de cultura, así los colombianos tenemos que empezar hablar de la ruta del Ecuador, para que nosotros y las nuevas generaciones tengan una visión macro de nuestro destino, para que entendamos que geográficamente no estamos encasillados en ninguna cuadrícula especial del globo terráqueo, que si navegamos paralelos a la línea del Ecuador accedemos a los océanos del futuro: el Pacífico y el Indico, donde asienta más del 70% de la población mundial y que ante esta privilegiada posición seremos protagonistas de un mercado de obligada reciprocidad de donde un lado está el pujante desarrollo de los países asiáticos : el Japón, los cuatro tigres: Corea del Sur, Taiwan, Singapur y Hong Kong y la china y de nuestro lado todos los países americanos que miran hacia el pacífico.

Observemos que el transporte mundial ya no se mueve por la ruta de los meridianos si no por la de los paralelos, bien sea desde Europa hasta Asia o viceversa. Démonos cuenta, poniendo un ejemplo no más, que siendo la economía británica de las cerradas y celosas del mundo, hoy no es raro que veamos por las calles de Londres, circulando numerosos vehículos de marcas Hyundai, Mazda o Daewoo.

Se dice que el 70% de la carga entre Japón y Europa llega a la Costa Oeste de los Estados Unidos, atraviesa en tren el continente norteamericano y vuelve a embarcarse en la Costa este con rumbo a Europa.

Este complicado sistema bien pudiera facilitar SI existiera un canal interoceánico, de mucha más capacidad y fluidez del actual y que permitiera el tránsito de navíos de más de 70.000 toneladas. En el interesante ciclo de conferencias sobre el Canal Atrato-Truandó, que acaba de pasar, organizado por la Sociedad Geográfica de Colombia, escuchamos cosas interesantes como estas:

El Capitán GUILLERMO FONSECA TRUQUE, nos hizo caer en cuenta, con sobrado conocimiento, que no nos debe asustar un movimiento de tierra, necesario primero en el dragado de 160 Km

iniciando en la bahía de la Candelaria en el Golfo de Urabá, rectificando el cauce de los ríos Atrato y Truandó y luego de los 26 Km de corte de la Serranía de los Alpes, en alturas máximas de 212 metros hasta terminar en la bahía Coredó sobre el Océano pacífico. No nos debe preocupar porque este movimiento de tierra es inferior al que se ha hecho en las canteras que circundan la ciudad de Bogotá.

Agregamos aquí, que una propaganda que sales en estos días en prensa y televisión pagada por la empresa Carbocol, dice con relativo orgullo que en sus años de vida han hecho excavaciones de 12 millones de metros cúbicos. Pues bien, este mismo movimiento de tierra es el que habrá que hacerse para permitir el paso previsto entre el Atlántico y el Pacífico.

El Doctor Mogollón, Ex ministro del Medio Ambiente, nos hizo caer en cuenta de la necesidad de orientar la obra sin descuidar un medio ambiente tan rico en biodiversidad, tanto que una sola hectárea del Chocó contiene más seres vivos que toda Inglaterra.

Curiosamente, también hemos creído siempre que los chocoanos no han tenido ferrocarril. Pues bien quienes hemos tenido la oportunidad de caminar por sectores de Acandí. San Miguel, Balboa Titumate en el Urabá Chocoano, hemos observado que todavía están ahí los rieles de un ferrocarril construido por los Alemanes antes de la segunda guerra, para su explotación bananera y con no se que otros propósitos.

Seguimos insistiendo que en cualquier momento de interés geopolítico el primer protagonista es el hombre. En este orden de ideas tenemos buenas y malas noticias. Las buenas: ya inversionistas colombianos han comparado tierras aledañas al trazado del futuro canal, y las malas: antes que ellos, ya llegaron al área representante de la guerrilla para ejercer su control. Por algo será; los colombianos somos así: compañías petroleras de nuestro país gastan inmensas cantidades de dólares en la exploración del petróleo; cuando lo encuentran; encuentran también que la guerrilla ya sabía de la riqueza del área y se había establecido en ella con alguna antipación.

Todavía no hay estudios precisos de la que costaría la construcción del canal. Los más precisos dicen que se acercarán a lo que cuesta hoy la deuda externa colombiana. Deliberadamente no insistimos en precisar el costo porque cualquier apreciación quedará corta si no se controla la especulación financiera que suele dispararse ante esta clase de proyectos. Por el lado de los beneficios, se ha dicho que la construcción del canal generará aproximadamente 10.000 empleos directos. Y 20.000 empleos indirectos y que las industrias de la Costa Atlántica y de Antioquia tendrán la opción de suministrar todos los insumos relacionados con cementos, Plásticos, vidrio, textiles, acero, maderas, alimentos, carbón, construcción de vivienda, mantenimiento de maquinaria, etc.

Es decir a más de las ventajas que traerá la obra una vez construida, traerá también los beneficios de ocupación de mano de obra y de la aceleración económicas de la zona, durante sus años de operación.

La descertificación a Colombia primero y luego la cancelación de la visa a nuestro Presidente y a otros dirigentes políticos, así parezca solamente como una retaliación en la lucha contra el narcotráfico, es en realidad una parte dela estrategia de los norteamericanos para bajarnos altura y dimensión moral ante el mundo y para mostrarnos como somos incapaces de emprender y administrar una obra de estas características. Esta es precisamente la misma estrategia utilizada por ellos en 1903 cuando acabábamos de perder la Guerra de los Mil días.

Es decir, aplicarnos un tratamiento de subalternos similar al que siempre hemos recibido.

Afortunadamente pasada la separación de Panamá, la historia de este siglo nos da lecciones de dignidad y solvencia por países del tercer mundo: en 1958, el Coronel GAMAL ABDEL NASSER, Presidente de Egipto, decretó la nacionalización, del Canal de Suez y tomó por la fuerza su administración, rescatando lo que históricamente les pertenecía.

Por Parte nuestra, no se nos puede asomar a la mente, ni por intereses partidistas o de desorden público, que pueda permitirse a la más mínima intervención de otros países que listos y presurosos como Inglaterra y Japón, la aprovecharían inmediatamente.

Por todo esto lo primero que tenemos que hacer es robustecer una conciencia nacional que opere como un objetivo geopolítico para el siglo XXI no sólo sobre la bondad y la conveniencia del canal sino nuestra capacidad para emprender la obra y luego para administrarla.

Para robustecer esa conciencia nacional tenemos que aplicar los consejos que dicta la geopolítica. Dice la geopolítica que son las vías terrestres las únicas venas que efectivamente llevan al sentir nacional a los más apartados rincones de la geopolítica. Démonos cuenta también que turbo es el puerto colombiano más cercano al corazón nacional. Escasos 800 Km y por una topografía adecuada para el transporte de carga, nos lleva desde Bogotá pasando por Honda, Puerto Berrío, Caucásica, Valencia, San Pedro de Urabá hasta Turbo.

Seguramente habrá cosas importantes sobre las cuales conciliar intereses; cosas como el manejo adecuado de biodiversidad, como intereses del pueblo chocoano que son los primeros dueños del terreno, como el manejo de la paz en Urabá donde se enfrentan 3 grupos antagónicos representando cada uno de ellos los intereses en conflicto y muchas otras más, pero por encima de todos estos intereses está el objetivo geopolítico nacional para el siglo XXI de volver realidad la aspiración de nuestro canal interoceánico para aprovechar la única oportunidad que vuelve a tener Colombia de brillar en el escenario de la historia y de la escala universal.

