

EL CANAL PARA EMBARCACIONES MENORES ATRATO - SAN JUAN

Por: Capitán FRANCISCO OSPINA NAVIA

*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 115, Volumen 35
1981*

Como consecuencia de la pérdida del Istmo de Panamá, los Colombianos no hemos podido superar las causas de éste impacto que mutiló parte del territorio patrio y nos negó la vinculación a esa gran obra del Canal que une los dos grandes océanos del mundo. Después de 7.7 años de ocurrida esa mutilación, el Canal de Panamá sigue teniendo actualidad para los Colombianos y ahora nos encontramos mendigando unos posibles derechos para transitar por allí. Además de las implicaciones de carácter geográfico los Colombianos sufrimos el complejo de la frustración, nuestros litorales quedaron desarticulados, y nuestras naves para trasladarse de un litoral a otro, tienen que recurrir a una vía que depende de intereses de otros Gobiernos. A nivel Departamental se ha debatido con claridad absoluta la falta de vías que integren todas las regiones del Departamento, los intereses de otros Departamentos con mayor influencia política que han desviado la Carretera Panamericana negándole al Chocó, una vía arteria que sería la columna vertebral para su desarrollo económico y para la integración social del Departamento del Chocó.

EL CANAL DEL TRUANDO

Como es sabido en años anteriores el Gobierno de Estados Unidos, estuvo interesado en hacer un gran Canal a nivel que se ha conocido como el Canal del Truandó. Este Canal de unos 250 Kilómetros de largo aproximadamente, cuyos costos en el año de 1960 fueron calculados en 1.500'000.000,00 de dólares, que incluían trabajos con explosiones nucleares, de consecuencia imprevisibles para la ecología y los recursos naturales y humanos. Esta obra monumental para la cual los colombianos no contamos ni remotamente con los recursos financieros ni técnicos, y aceptar la financiación exterior para la fabulosa suma que requieren las obras implicaría un compromiso para el país y había que resguardar la soberanía nacional. Distinguidas personalidades como el ingeniero *Rafael Convers Pinzón*, el ingeniero *Ramón Mosquera Rivas* y el ingeniero *Luis Laverde*

Goubert (q. e. p. d.), han realizado publicaciones promoviendo la idea de este gran canal interoceánico que este cronista en concepto muy personal después de consultar con algunas personalidades de la ingeniería y de la política colombiana considera, fuera de las posibilidades reales del país.

CANAL ATRATO SAN JUAN

En un departamento marginado del desarrollo del país, desconocido por la inmensa mayoría de los colombianos, desprotegido de la clase dirigente acosado con problemas de toda índole como la deficiencia en los servicios públicos en la misma capital del departamento y la ausencia de programas agresivos en materia tan importantes como la educación y la salubridad, es muy difícil motivar a sus habitantes en una obra que a simple vista parece suntuaria y de poca urgencia; pero analizándola más detenidamente, a la luz del desarrollo del país, del acontecimiento internacional y de las necesidades del Chocó, adquiere gran importancia sin quitarle claro está la prioridad y la urgente necesidad que tiene este departamento de obras tan vitales como la carretera tan comentada hacia Babia Solano y la construcción de ese puerto, obras éstas que inexplicablemente no han sido realizadas en años anteriores por el gobierno nacional.

Aunque era muy conocida desde épocas de la Colonia el paso conocido como el Arrastradero del Cura que une una quebrada afluente del río Andágueda con otra quebrada que sale al río San Juan; la idea de la construcción de un canal que permita el paso del río Atrato al San Juan, nació cuando este cronista realizó hace cuatro años una expedición en compañía de su hijo Juan Carlos en una canoa o cayuco de los pescadores de Taganga, haciendo una travesía de 36 días desde Santa Marta hasta Esmeraldas (Ecuador). El señor presidente Alfonso López impresionado por el relato que le hice de la travesía por los ríos Quito y San Pablo saliendo al Municipio de Itsmina, ordenó unos estudios a su Ministro de Obras Públicas. Algunas de las conclusiones de estos estudios, cuya copia tengo en mi poder, dicen: "la zona no presenta dificultades geológicas especiales para el canal que se proyecta. Segundo no hay una posibilidad de hacer una comunicación fluvial navegable a nivel; esto implica, que se dan necesarias estructuras especiales para cualquiera de las rutas estudiadas. Se estudiaron cinco rutas diferentes en la misma región del Istmo de *San Pablo* y los ingenieros que participaron en el estudio según su concepto escogieron la ruta que de Quibdó va a Puerto Nuevo siguiendo el río Quito. De Puerto Nuevo a las Bocas de la Quebrada Mónica siguiendo la Quebrada de *San Pablo* y una conexión de las Bocas de la Quebrada Mónica hasta Itsmina. Tomando como base esta ruta se han analizado los volúmenes de movimientos de tierra y costos aproximados que se presentan en el cuadro adjunto Y que corresponden a las embarcaciones mas grandes que transitan por el río Atrato. Las medidas aproximadas de este canal son las siguientes: largo total 46 kilómetros, ancho, entre los taludes 20 metros, profundidad 5,60. Los costos pueden verse en un cuadro adjunto y varían según el número de esclusas a mayor número de estas esclusas, menor movimiento de tierra y menor costo. La alternativa más económica tiene un costo de 276 millones calculados en 1977.

EMBARCACIONES QUE DARIAN TRANSITO POR EL CANAL

Por este canal podrían transitar las conocidas como embarcaciones menores que no pasen de 400 toneladas y que podrían ser de las siguientes características: barcos pesqueros, remolcadores con planchones, las goletas que generalmente transitan entre Quibdó-Turbo y Cartagena, Guarda-Costas y Lanchas Patrulleras, Yates de Turismo y botes pequeños de todas clases.

Es bueno recordar que en el mundo existen alrededor de un millón de Yates de Turismo, que recorren todos los mares del mundo. Las Flotas Pesqueras de los Países europeos se desplazan continuamente buscando la riqueza ictiológica del Pacífico. Según estadísticas de la Compañía del Canal de Panamá aproximadamente cada mes cruzan de un océano a otro mil quinientas de estas embarcaciones menores que entre otras cosas representan un problema para dicha Compañía, ya que estas pequeñas embarcaciones interfieren y demoran el paso de los grandes buques. Para esas embarcaciones representaría el paso del Atrato al San Juan una economía de unas cuatrocientas millas náuticas, lo que incide en el consumo de sus combustibles, evitándoles la navegación por unas costas desoladas en cambio internándose por el territorio chocono para los navegantes el recorrido por estos bellos ríos se convertiría en un placentero viaje turístico.

CONCLUSIONES

1. Al construirse el canal Atrato-San Juan, esta obra por sus implicaciones continentales despertaría mística y fervor colombiano en todos los rincones del país que volvería sus ojos a este abandonado departamento compensando en parte la frustración de los colombianos por la pérdida del Istmo de Panamá.
2. Por cuestiones de soberanía y seguridad nacionales, el país contaría con una vía acuática que comunicaría nuestros dos litorales.
3. Al construirse esta obra, implicaría trabajos para mantener la navegabilidad de los ríos Atrato y San Juan, lo que evitaría la degradación y abandono ocurrida en el río Magdalena.
4. Al estar unificados los ríos Atrato y San Juan se convertiría en una vía arteria a lo largo del Departamento, uniendo las regiones que hoy es tan desintegradas. Como es sabido el río Magdalena fue la arteria que desarrolló el Centro del País.
5. Como es sabido en el norte del Chocó se encuentran las tierras más aptas para ganadería y agricultura, el incremento de la navegación permitiría el intercambio y el comercio racional tanto de productos agropecuarios como de la explotación de maderas y minerales.
6. El desfile por los ríos del Chocó de embarcaciones turísticas tanto de Colombia de todos los países del mundo traería una irrigación de dinero, ya que como consecuencia lógica sería necesaria la construcción de una industria turística y de un intenso comercio de productos de primera necesidad, combustibles y artesanía.
7. Los costos de esta obra no afectarían las apropiaciones que necesita urgentemente el Chocó y de las que se han hecho brillantes exposiciones ya que si el gobierno nacional no estima conveniente realizarla con fondos nacionales existe marcado

interés en los países desarrollados por participar en esta obra, sin necesidad de hipotecar la soberanía de nuestro territorio.

8. Finalmente se ha llegado a la conclusión que el actual atraso en que se encuentra el departamento del Chocó, se debe en parte al desconocimiento que de él tienen la mayoría de los colombianos y a la falta de un grupo de presión que obligue a los gobernantes a invertir en esta zona los dineros que se requieren o sea que existe un círculo vicioso; no hay vías de comunicación porque el Chocó es un departamento arrinconado y desconocido y seguirá siendo una región abandonada mientras no tenga una vía importante. Al constituirse los ríos Atrato y San Juan en un paso obligado y popular dentro y fuera del país, por 16gica los poderes centrales tendrán que llegar a estudiar y resolver toda clase de problemas sociales y económicos.

NOTA: A continuación se publica el memorando técnico del Laboratorio de Ensayos Hidráulicos del Ministerio de Obras Públicas.

