

OPORTUNIDAD PARA CONSTRUIR EL CANAL ATRATO- TRUANDÓ

RAMÓN MOSQUERA RIVAS

Ing. Civil de Minas
Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 115, Volumen 35
1981

Parece que ha llegado la hora en que Colombia "se ponga las pilas" para reestudiar y construir el canal interoceánico a nivel por su territorio, del cual hay dos opciones importantes: la del río Napipí y la del río Truandó. Tales estudios fueron hechos en los años 1967/68 y aunque intervinieron algunos técnicos colombianos, no se dieron a conocer las conclusiones y hoy son una reserva del gobierno estadounidense.

Al decir que es llegada la hora que Colombia haga lo posible a efecto de construir el canal, me guían las últimas informaciones conocidas en los años 1979 y 1980.

La primera información mencionada, procede de Barranquilla, enviada por la corresponsal en esa ciudad, Celina Lizarazo, y en ella manifiesta que en declaraciones-del señor Gerardo Castro Sarmiento, llegado de Panamá dijo: 'Que el canal se seca debido a la constante sedimentación del Lago Gatún, a la voluminosa pérdida de agua 52 millones de galones –al cruce de cada barco y a la tala indiscriminada de árboles en el área de la vida operativa".. "Aseguró que Estados Unidos, son *conocedores* de esa situación y por esa razón hace más de 10 años comenzaron los estudios de los ríos Atrato y Truandó, en Colombia, para la posible construcción de otro canal, que "sería la única alternativa mundial" Dos expresidentes de Colombia, doctores Pastrana Borrero y López Michelsen, conocen el "negro futuro" que le espera al Canal de Panamá y las excepcionales condiciones de Colombia en toda América, para la construcción de un canal sin exclusas, que abarataría la posible ejecución de la obra".

El canal por territorio chocoano tendría muchísimas ventajas sobre los que hicieran en Centro América, porque la mayoría de las tierras son volcánicas y su costo mayor.

Con lo anterior quedan demostrados dos hechos: primero, que los estudios del Canal Atrato Truandó fueron hechos hace más de 10 años, como se dijo arriba; y segundo, que la mejor opción del mundo para tener un canal a nivel superior y más barato está en territorio colombiano. Yo, de mi parte, comprobé tales estudios en 1968, cuando, en mi condición de

Gobernador del Chocó, visité en los campamentos el personal de estudios, dirigidos por un Coronel de Estados Unidos.

Y la segunda de estas informaciones es un despacho de la UPI, que copiamos textualmente: "Washington; agosto 27 (UPI). Preocupado por la futura ineficacia del viejo canal y su situación económica, Panamá propuso formalmente a Estados Unidos el inicio de estudios para la construcción de una nueva vía interoceánica a nivel del mar. "La propuesta fue hecha por el nuevo Embajador de Panamá ante la Casa Blanca, Juan José Amado, al presentar cartas credenciales al presidente Jimmy Carter. Panamá está preocupada por la vejez del actual canal y el mayor tonelaje en los barcos de carga, que limita el tráfico marítimo por esta vía. "Esos son los motivos que nos llevan a expresarles, señor Presidente, las ansiedades panameñas, a fin de que forme la correspondiente comisión conjunta que inicie el análisis de un tema de tanta importancia", declaró al flamante enviado. "Respecto a la factibilidad de la construcción de un canal a nivel en Panamá, Estados Unidos está dispuesto a discutir con Panamá y otras naciones interesadas, los requisitos para realizar un estudio actualizado sobre ese asunto", asintió Carter al dar contestación a la propuesta panameña".

Estas dos noticias son más que suficientes para que Colombia realice un anhelo y dar cumplimiento a un viejo deseo de su pueblo y de algunas naciones que ven nuestra vía interoceánica como su salvación.

Por todo lo expuesto, Colombia debe emprender la construcción del canal Atrato Truandó, cortando la Cordillera del Pacífico para salir a la Bahía de Humboldt o Coredó. Así tendríamos un canal a nivel del mar y sin esclusas, un poco más largo, pero mucho más económico que cualquiera que se construya en uno de los países de Centro América, cuyos terrenos, en la mayoría, son volcánicos.

Algunas personas se preguntarían: ¿y la financiación? Y decimos, no es cosa del otro mundo, y se hallaría dentro de nuestras finanzas fiscales. De un presupuesto nacional que sobrepasa los 190.000 millones de pesos, bien pudiera sacarse una partida no inferior a 20.000 millones de pesos anualmente, para la construcción de una obra redentora por varios aspectos. Desde luego, habría que recortar gastos presupuestales superfluos, que se destinan a obras que muchas veces se abandonan, y duermen la "sinfonía del abandono", como se hallan tantas a lo largo y ancho del país.

Ya ha habido formulación de por parte de los colombianos o por un consorcio de banqueros nacionales o propuesta de formar una empresa especial por Colombia y algunas naciones interesadas en resolver este problema universal. Una de ellas es la insinuada por el ingeniero militar, Mayor (r) Rafael Convers Pinzón, uno de los abanderados de esta inaplazable vía en un interesante artículo en el *"Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia"*, correspondientes al volumen 34, N° 114 de 1979 página 41. Sus Planteamientos son claros y dignos de que los pongan en práctica el Congreso y gobiernos nacionales.

Se entiende que la financiación y ejecución de la obra deben ser acogidas por todos los colombianos sin distingos de clases, profesión, condición económica y militancia política.

Los colombianos tenemos que pensar en grande y demostrar que somos capaces de emprender obras de gran envergadura especialmente en esta que nos ocupa, que es *"pro mundo beneficio"*, como bien lo dice el ingeniero Convers Pinzón en su artículo citado.