

Qué pasa con el Canal de Panamá y el Canal del Chocó

MY. (r) IC.

Rafael Convers Pinzón

El canal de Panamá fue puesto en servicio en 1914, o sea hace 72 años y hoy está utilizando las 24 horas diarias, teniendo los barcos que hacer "colas" de varios días para poder cruzar el canal. Se han construido oleoductos para pasar el petróleo de Alaska a los puertos norteamericanos del Golfo de México y de usar el FC. de Colón a Panamá para transportar la carga en containers del Pacífico al Atlántico y viceversa. Además, se han tenido que usar buques tanques hasta de 55.000 toneladas para recibir el petróleo de Alaska de los grandes tanqueros y con estos transportar el petróleo a través del Canal para seguir a Houston y demás puertos petroleros del Atlántico.

Estas medidas están siendo insuficientes debido a que las aguas de los lagos de Miraflores y Gatún que abastecen las esclusas, están disminuyendo su caudal por lo anteriormente expuesto, el mundo requiere la construcción de un canal a nivel para

embarcaciones por lo menos de 285.000 toneladas y dicha obra requiere aproximadamente de 10 años para su construcción por la ruta Atrato-Truandó. Además si se trata de un canal a nivel por Panamá se presenta el grave problema consistente en la diferencia de altura de las mareas entre el Pacífico y el Atlántico. En el Pacífico las mareas son hasta de 11 pies (3,352 m.) por encima del nivel del mar y hasta de 10 pies (3,048 m.) por debajo de ese nivel, mientras que en el Atlántico entre la cresta de las mareas y la bajamar hay menos de 1 metro de diferencia. Esto supone que tendría que ser un canal con esclusas y para un canal a nivel de doble vía, el costo supera cualquier presupuesto posible de financiación.

En cambio, si el canal se hace por Colombia, su mayor longitud utilizando la ruta Atrato-Truandó, hace innecesarias las esclusas y si acaso una compuerta reguladora de mareas, pues la pendiente se reduci-

ría, al punto de no crear problemas para la manipulación de los barcos. Esta vía de 101 millas (162,543 kms.) aprovecha parte de los ríos Atrato y Truandó, los cuales se excavarían con métodos hidráulicos de dragado de bajo costo.

El problema por esta ruta es el corte de la Serranía del Baudó en una extensión de 20 millas (32,186 kms.), este corte fue estudiado por una de las comisiones norteamericanas y se llegó a la conclusión que su costo y el tiempo en efectuarlo se reduciría de 10 a 5 años y a la mitad del valor si se compara con los métodos convencionales, empleando la energía nuclear.

En el desierto de Nevada hicieron estudios y una experimentación, llegando a la conclusión de que en lugar de emplear grandes bombas atómicas, se deberían utilizar microbombas a cortas distancias, en que los cráteres se superpusieran y así en forma de rosario, se obtendría la menor contaminación posible, que sólo requeriría la desocupación de la zona por tres meses. Esto fue calculado teniendo en cuenta 3 estaciones meteorológicas, donde por un año se tomaron la dirección de los vientos y su velocidad. En particular los provenientes del Nordeste (Alisios) que llevarían las posibles radiaciones hacia el Pacífico. En todo caso el corte se puede efectuar sin usar la energía

nuclear, sino los métodos convencionales, con explosivos químicos.

Para el caso Atrato-Truandó, se prevee que si la nación cede a la obra del canal del Chocó el valor de sus riquezas naturales, estas pueden financiarlo ampliamente, como puede verse en el anexo N° 1, pero para los pesimistas se les puede presentar una alternativa; en primera etapa efectuar el dragado Atrato-Truandó y paralelamente al futuro corte de la serranía del Baudó, construir un túnel por encima del nivel de mareas, que se utilizará como obra de infraestructura del futuro canal, consistente en dos carreteras (doble vía) a ambos lados de doble vía férrea de trocha ancha y de un poliducto, para resolver el problema del tapón interoceánico de flujo de carga, dejando para una segunda etapa el tramo de canal a nivel a través de la serranía del Baudó. Ver la sección o corte transversal del túnel proyectado para cruzar la serranía citada.

Si esta obra de empalme del Pacífico con el Truandó, afluente del Atrato se efectúa se economizarían inicialmente US\$ 30.000 millones de dólares aproximadamente. El túnel tendría aproximadamente 35 kms. de largo por 4 metros de altura y 20 metros de ancho dividido en 3 módulos, para dar paso a la doble vía férrea, a la doble vía carretable y a los poliductos. Ver anexo No. 2.

RESUMEN DE FUENTES DE FINANCIACION PARA EL CANAL DEL CHOCO I ETAPA

			Millones	Millones US \$
CAPITULO I	Riqueza forestal en pie	500.000 Has.	450.000	US \$3.000
CAPITULO II	Parcelación Baldíos Desde 5 Has. por parcela.	500.000 Has. \$100.000 c/u.	50.000	Con fideicomiso inmobiliario.
				sigue →

CAPITULO III	Lotes 3 puertos	24'000.000 M2. a \$3.000 M2.	72.000	
CAPITULO IV	Acciones privilegiadas Tipo "A"	Para lotes o Baldíos 2a. Etapa o accio- nes en empre- sas varias.	150.000	Agroindustrias Transportes Hidroeléctricas etc.

RIQUEZAS NO CUANTIFICABLES

Aportes de Naciones Extranjeras.

Concesiones o Licencias de exploración mineras.

Venta de energía eléctrica en el Chocó o para exportación a Centroamérica.

Petróleo, carbón y otras fuentes de energía (Etanol) etc.

Carbones bituminosos y coquisables.

Minerales varios: Preciosos, metálicos y no metálicos.

Productos vegetales y animales. Industrias cárnicas, etc.

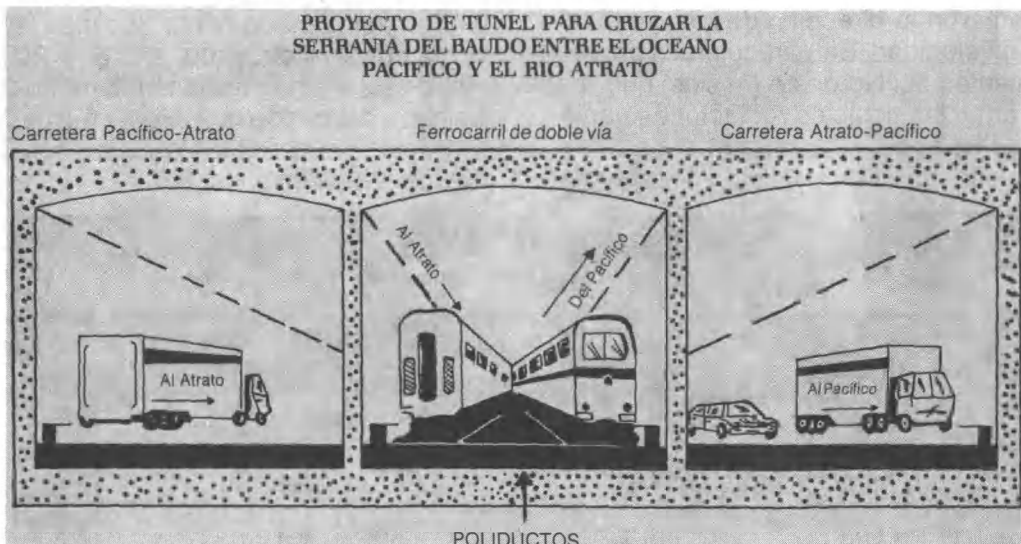
Industria turística.

Industria pesquera.

Industria pesada.

Zonas de libre comercio.

Valor de tránsitos por buques que crucen el canal etc..



DIRECCION DE RECLUTAMIENTO Y MOVILIZACION DEL EJERCITO

Calle 10ª N° 14-95

ENTIDAD DE SERVICIO A LA COMUNIDAD A TRAVES DE LA CUAL LOS COLOMBIANOS DEFINEN SU SITUACION MILITAR

I N F O R M E S

BOGOTA		INDICATIVO	TELEFONO	GUARNICION	INDICATIVO	TELEFONO		
ZONA ESPECIAL			34100115	BOGOTA	CUARTA ZONA	94	348947	MEDELLIN
DIM-01			2365900	BOGOTA	DIM-48	94		MEDELLIN
DIM-02			2722049	BOGOTA	DIM-11	950	2104	SINCELEJO
DIM-03			2655888	BOGOTA	DIM-13	9401	3268	MONTERIA
DIM-04			2150070	BOGOTA	DIM-24	94	545590	MEDELLIN
DIM-51			2623308	BOGOTA	DIM-25	84	543165	MEDELLIN
DECIMA TERCERA ZONA			2132684	BOGOTA	DIM-26	94	348967	MEDELLIN
DIM-48 - Faca	9842		4491	FACA	DIM-27	94		MEDELLIN
DIM-47			2152789	BOGOTA	DIM-28			PTO. BERRIO
DIM-52			2795856	BOGOTA	DIM-29	94006	515	QUIBO
PRIMERA ZONA				TUNJA	QUINTA ZONA	971	53748	B/MANGA
DIM-06				CH/QUIRA	DIM-32	971	53070	B/MANGA
DIM-07				TUNJA	DIM-33	970	20791	SOCOORO
DIM-08				SOGAMOSO	DIM-34	9710	3347	B/BERMEJA
					DIM-35	970	20791	LUCUTA
					DIM-36	9701	442	PAMPLONA
					DIM-37	9709	2280	OCAÑA
SEGUNDA ZONA				B/QUILLA	SEXTA ZONA	982	30248	ISAQUE
DIM-10	95	459114		B/QUILLA	DIM-38	982	30246	ISAQUE
DIM-12	95	459047		STA MARTA	DIM-40	9889	5333	IBONDA
DIM-14	9501	21047		CARTAGENA	DIM-41	9832	5054	TOLEMAIDA
DIM-15	958	42746		VALLEDUPAR				
DIM-44	9508	5102		B/QUILLA	SEPTIMA ZONA	9792	5182	V/VIGENCIO
DIM-45	95	459084		RIOHACHA	DIM-05	9801	6363	V/VIGENCIO
	95002	304			DIM-09			VOPAI
					DIM-54			GRANADA
TERCERA ZONA				CALI	OCTAVA ZONA	960	44189	ARMENIA
DIM-16	93	891327		CALI	DIM-23	961	35756	PEREIRA
DIM-17	93	393127		CALI	DIM-30	9696	730	CARTAGO
DIM-18	931	28049		PALMIRA	DIM-31	969	25021	MANTALON
DIM-19	9311	75120		BUGA	DIM-39	960	25021	ARMENIA
DIM-20	9334	1378		POPAYAN				
DIM-21	9304	2530		LPIALES	NOVENA ZONA	980		NEIVA
DIM-33	9301	2012		PASTO	DIM-42	980	23440	NEIVA
					DIM-43	98-56	897	FLORENCIA