

EL CANAL INTEROCEANICO, UN OBJETIVO NACIONAL

Coronel ALVARO VALENCIA TOVAR



Recorramos con la mirada el continente americano, desde las heladas latitudes septentrionales perdidas en la blanca inmensidad del Polo Norte, hasta la angostura rocosa que se sumerge en las frías aguas de la Antártica. Veintidós conglomerados humanos han ido formando en el devenir de la Historia otros tantos pueblos que se han dado a sí mismos, o han recibido de circunstancias determinantes, el ámbito geográfico necesario para el desarrollo de su respectiva nacionalidad.

El mapa nos muestra en su composición multicolora espacios diferentes y características más o menos definidas, que corresponden en la realidad allí representada a imperativos geográficos de la heredad histórica, base a su vez del desarrollo de las condiciones vitales de cada pueblo, que así ha venido definiendo con mayor o menor nitidez su personalidad nacional, inseparablemente ligada al trozo de continente donde lo colocaron las fuerzas extrañas del destino.

Lleguemos en este recorrido visual e imaginativo a la esquina noroeste del gran conglomerado indoibérico del Sur. Allí encontramos un país acodado sobre los dos mares, cuya longitud costanera sensiblemente igual, indicaría la existencia de un pueblo abierto a los amplios horizontes del Universo, con una conciencia también universal de su destino, poseído del ansia de la

inmensidad. Un pueblo viajero, extrovertido, receptivo a las influencias externas, propenso a darse a sí mismo e integrarse en las vastas corrientes del progreso mundial. Un pueblo de navegantes, de aventureros quizá, en el vasto sentido de la magna aventura humana genitora de las grandes cosas que el hombre ha realizado en el curso de los siglos.

Comparemos ahora ese espacio geopolítico con el que el destino entregó a los demás pueblos del subcontinente suramericano. Cada uno de ellos presenta aspectos diferentes. Hay quienes extienden sus fronteras sobre inmensidades selváticas. Quienes hallan zanjado su territorio por ríos gigantescos, arterias vitales de su desarrollo. Quienes se consumen en el aislamiento de los mares, convertidos en un encierro de asfixia. Quienes arquean su lomo en un arriscado panorama de montañas formidables. La geografía parece señalar a cada cual un derrotero que parte de su ubicación y de sus condiciones espaciales. Pero ninguno de los once países que se repartieron la herencia ibérica parece hallar ese derrotero señalado con precisión y claridad comparables a las que se demarcan en el caso de la esquina asomada a los dos mares hemisféricos.

Detengamos de nuevo la vista en ese suelo privilegiado, y observémoslo con mayor atención. Fijemos las ideas que

va produciendo el análisis de sus condiciones geográficas. Vuelve a surgir con fuerza dominante la impresión inicial producida por aquella doble ventana tendida a los espacios por donde se ha desplazado la historia: quien habite este mirador mundial debe tener forzosamente una conciencia ilimitada de su posición universal, si no con la potencia peninsular de los pueblos que emergieron a la historia de zonas bañadas por el mar en tres direcciones como la Roma o la Grecia de la antigüedad, o en todo su perímetro como la Inglaterra imperial, sí con el ímpetu expansivo de una España, una Francia, un Portugal.

Aquí sufrimos la ruda impresión del primer contraste, entre los muchos que habremos de hallar en el estudio de ese pueblo extraño, que parece contradecir empecinadamente su propia geografía y oponerse al destino que ella le traza con prístina claridad.

En aquel mirador geopolítico no habita un pueblo como lo hubiésemos imaginado en el primer contacto visual con su esquina oceánica. Por el contrario, hallamos gentes mediterráneas que han vivido secularmente de espaldas al mar. Sobre sus costas no hay marinos sino pensadores soñolientos. No hay pescadores sino aldeanos. No hay viajeros sino gentes sedentarias, contemplativas, estáticas.

La imagen que podríamos habernos trazado, de puertos en movimiento, de muelles insuficientes para albergar los millares de navíos ansiosos de atracar en ellos, apenas si encuentra una tímida realidad sobre la costa atlántica, obligada a recibir las influencias conquistadoras de la Europa renacentista. Pero, al llegar al Pacífico, solo se halla un vacío desolador, una selva adusta y húmeda que nadie se ha preocupado por abrir, una indiferencia angustiosa ante las riquezas ictiológicas que flotas ajenas arrancan de su mis-

mo zócalo continental y de sus propias aguas territoriales para llevarlas hacia otros sitios y beneficiar a otros pueblos cuando podrían estar robusteciendo la incipiente y estrecha economía de sus legítimos dueños.

Es cierto que la ubicación de ese pueblo en un lugar privilegiado de la estrategia geográfica, no lo exime de violentas presiones materiales que su conformación interior determina sobre las gentes a quienes correspondió en el reparto este trozo de patrimonio histórico, este "habitat" distorsionado de su "loca geografía". Las masas montañosas que en pleno trópico alcanzan a producir nieves eternas sobre la cimera de sus elevaciones formidables, han dado origen a compar-timentaciones longitudinales que constituyen fuertes barreras aislacionistas y serios obstáculos al intercambio humano en todos los órdenes de la vida.

Sin embargo, hay en ese pueblo una aversión instintiva hacia los espacios abiertos, y una tendencia ancestral hacia la altitud. Es así como los más densos agrupamientos de población se concentran en la cordillera, produciendo en ciertos casos aglomeraciones rurales cristalizadas en un minifundio de miseria, mientras las amplias llanuras orientales y los extensos valles céntricos presentan inmensidades vacías que tan solo comienza a llenar lentamente la presión desbordante de las montañas saturadas, incapaces en muchos de sus flancos para albergar y alimentar una humanidad en vertiginoso crecimiento.

Y así como se ha desdeñado la planicie, se mira el mar con temerosa inquietud, como si más allá de la línea imprecisa del horizonte terminara la vida. Nada se quiere saber de ese mar ancho y ajeno. El país dueño de dos fronteras marítimas y del patronímico tomado del navegante que escribió la más prodigiosa aventura oceánica de todos los siglos, y que en forma de

más honda trascendencia influyó en el desenvolvimiento de la civilización contemporánea, se dejó oprimir por la presión telúrica de sus cordilleras y se alejó de las aguas que inútilmente la invitan a realizar su destino universal.

En épocas que ya no son sino un melancólico recuerdo de dolorosa frustración, un brazo ístmico prolongaba hacia el occidente la esquina oceánica que nos ocupa. La trascendencia de aquella angosta faja "que une dos continentes y separa dos mares" como reza la heráldica simplista de su escudo de armas, no pasó del tercer cuartel del emblema patrio. El pueblo mediterráneo que detentara la posesión de aquel invaluable tesoro geográfico, soñó inútilmente con abrirlo algún día a la navegación mundial, pero otras inquietudes dejaron año tras año el nebuloso proyecto en el campo de la fantasía. Más importante era dirimir sobre absurdos campos de batalla fratricida la suerte de una bandera partidista y engarzarse en obstinadas luchas parlamentarias sobre la prevalencia de teorías políticas, que si bien es cierto dejaron vibrantes páginas de encendida oratoria, improductiva en todos los demás órdenes constructivos de la nacionalidad, olvidaron que un pueblo no puede sustraerse a las obligaciones incontrastables de su posición geográfica.

El brazo ístmico se perdió oscuramente en un acto claudicante de miopía estatal. Tan solo quedó de él para su legítimo poseedor, el anacrónico cuartel de su escudo, donde aún se muestra como una faja sólida que parte los mares. Tal parece como si más de medio siglo después del trágico episodio de la desmembración, el mismo pueblo que vio cercenar un trozo vivo de su antigua heredad, persistiese en la ceguera y en la torpeza que hicieron posible aquel acto sombrío.

Pero bien. Aquello no es ya sino una parte del pasado, irremediable en la magnitud de sus consecuencias. Interesa ahora el presente, sobre el cual ha de construirse un porvenir que impida la repetición del hecho lamentable. El tiempo pasa, la humanidad cambia de apariencia en un continuo proceso de mutaciones fisonómicas, pero la geografía permanece inalterable, ejerciendo sus invisibles influencias determinantes en la vida de los pueblos.

El acodamiento geopolítico de una nación sobre la más importante esquina oceánica del hemisferio, no es un simple hecho aislado, que pueda desmembrarse del desarrollo avasallante de la civilización. Quien lo posea, contrae por el solo hecho de su posición relativa, obligaciones ineludibles con el resto del mundo, que la sacan de cualquier actitud aislacionista y lo empujan irresistiblemente con la fuerza de una necesidad colectiva de alcance ecuménico. El enclaustramiento ciego y sordo a llamados superiores constituye una actitud negativa que, lejos de preservar los valores que se pretende sustraer a influencias extrañas, produce un nocivo efecto retardatario que acaba por colocar al pueblo que así procede en la forzosa posición de perderlo todo por no sacrificar algo de lo que tercamente se considera intangible.

Colombia —así se llama la esquina oceánica— retorna al plano mundial, revestida de la inmensurable importancia que ha entrado a jugar su posición en el campo apasionante de los canales interoceánicos. Una nueva posibilidad de revisar la historia se presenta a su pueblo, trágicamente devorado por la pasión enfermiza de sus luchas interiores. Una revisión valerosa, audaz, apta para canalizar las energías dilapidadas en destruirse a sí misma, hacia un objetivo nacional; superar el pasado de oscurantismo que

hizo inútil la inmensa significación del istmo dibujado en el tercer cuartel de su escudo, y unir los mares por un nuevo canal, indiscutiblemente propio, pero universal en su alcance y beneficios.

El Canal del Atrato, aparece según estudios preliminares como físicamente realizable. Su ubicación resulta más económica para la navegación europea, asiática y africana interesada en cruzar de un océano a otro, en gracia al acortamiento sensible de las rutas con respecto al Canal de Panamá, cada día más congestionado e insuficiente.

Una pregunta, que es simultáneamente un reto, se conforma como inquietud dinámica: **qué nos detiene?**

Las respuestas estallan atropelladamente: el costo es astronómico. Se carece de técnica propia. Hay obstáculos gigantescos. Sería preciso recurrir a financiaciones extranjeras y ello comprometería nuestra soberanía. Puede ocurrir un nuevo Panamá. Abrir el canal es perder la independencia económica y entregarla a intereses foráneos. El canal puede resultar impracticable.

Hay en todo esto una actitud —o serie de actitudes— típicamente nuestras: buscarle problemas a las necesidades en lugar de producir soluciones a los problemas

Lo real, lo trascendente, es el querer nacional en torno a este tópico, el de mayor importancia de cuantos se presentan al análisis de las generaciones que hoy pesan en la conducción de los destinos nacionales. Es decir, hacer del proyecto un objetivo cuyo logro sea capaz de impulsar las fuerzas creadoras de la nación.

Colombia debe asumir, de inmediato la iniciativa y tomar el caso en sus ma-

nos, con firmeza y decisión. Llevar la voz en cuantas discusiones se susciten. Presidir todo estudio que se adelante. Adueñarse del problema en toda su magnitud, y encauzarlo hacia realizaciones efectivas. Una clara conciencia de su valor como nación, debe inspirarla en el análisis de cada etapa, y en la conducción superior de las soluciones necesarias.

Es preciso delinear una estrategia política frente al problema, la cual debe ser, a su vez, fruto de estudios meditados y profundos que permitan conformarla con toda la previsión que demanda su importancia. Deben prevverse dentro de su ámbito todas las contingencias, y anticiparse a cualquier posible desviación de propósitos.

Si Colombia realiza su obra máxima, podrá salir del subdesarrollo y ocupar el sitio a que está llamada por su posición geográfica. El papel que podría jugar con esta arteria vital de las comunicaciones marítimas en el campo de la política mundial darían a su nombre una importancia que se realiza por sí sola. Los ingresos en divisas equilibrarían pronto la desfavorable balanza de pagos, aún dedicando a la amortización gradual de los costos de construcción parte sustancial del peaje obtenible.

Lo importante en el problema es hallar fórmulas de solución ante las amenazas más o menos imaginarias o reales que la posesión de un punto de tan extraordinario valor estratégico puede representar contra la soberanía nacional, y ante la insuficiencia de recursos colombianos para acometer una obra evidentemente fuera de nuestro alcance financiero. Se abren innumerables perspectivas que sería preciso explorar detenidamente. La asociación inteligentemente organizada ha sido desde tiempos inmemoriales un medio de reunir esfuerzos para superar la

magnitud de problemas no solubles por la acción individualizada.

No podemos desoír el mandato geopolítico, ni sustraernos a la responsabilidad universal que nuestra posición significa.

Hay que tender la mirada al mar que nos rodea y abrir la conciencia a sus espacios infinitos, en los cuales puede hallarse la verdadera grandeza de nuestro destino, despojándonos de inútiles prejuicios y golpeando con decisión en la forja de la historia.

INDUSTRIAL CONSTRUCTORA

incol Ltda.

La Firma Especializada en Propiedad Horizontal

PLANEAMIENTO Y CONSTRUCCION DE VIVIENDAS COLECTIVAS

ESTUDIOS DE PROYECTOS DE CONSTRUCCION CON FINANCIACIONES ESPECIALES

GERENTE

Mayor (R)

ENRIQUE MENDOZA CAMPO

DIRECTOR TECNICO

Ingeniero

JOSE MARIA MEDINA CERVANTES

CARRERA 7a. No. 11-75 3er. PISO

TELS: 432-739 — 340-970