



Capitán de Fragata  
JOSUE G. AGUIRRE SERRANO

**S**OBRE

**UN**

**NUEVO**

**CANAL INTEROCEANICO**

**Es apremiante la necesidad de abrir otro Canal, al nivel del mar, que supla al cada vez menos suficiente Canal de Panamá.**

1. El anterior enunciado, coloca a las naciones del mundo y en particular del Continente ante una serie de interrogantes y de consideraciones que deben ser tenidos en cuenta, por lo que para ellas representará el saber: **¿En dónde** será abierto el nuevo canal? **¿Quién** será encargado de hacerlo? **¿Qué** equipos y sistemas se utilizarán en su construcción? **¿Cómo** —y aquí hay varios de los cuales destacamos estos— cómo se financiará?

¿—Influirá en el desarrollo de la región en que se ha de construir?

¿—Repercutirá en el comercio y en las comunicaciones marítimas de las diferentes naciones?

¿—Afectará la Geopolítica y las relaciones internacionales?

2. Cada país tiene sus propios puntos de vista, de conformidad con sus intereses económicos, políticos, sociales y militares; por lo tanto no todos verán con igual importancia los interrogantes y consideraciones que este problema presenta. Aún más, es factible que esos intereses sean variables en función del tiempo y de las circunstancias del mundo moderno. Naturalmente Colombia es uno de los que deberá poner la mayor atención, en forma permanente, a estos vitales intereses que se encierran dentro de la idea de un nuevo canal interoceánico al nivel del Mar (ANDM).

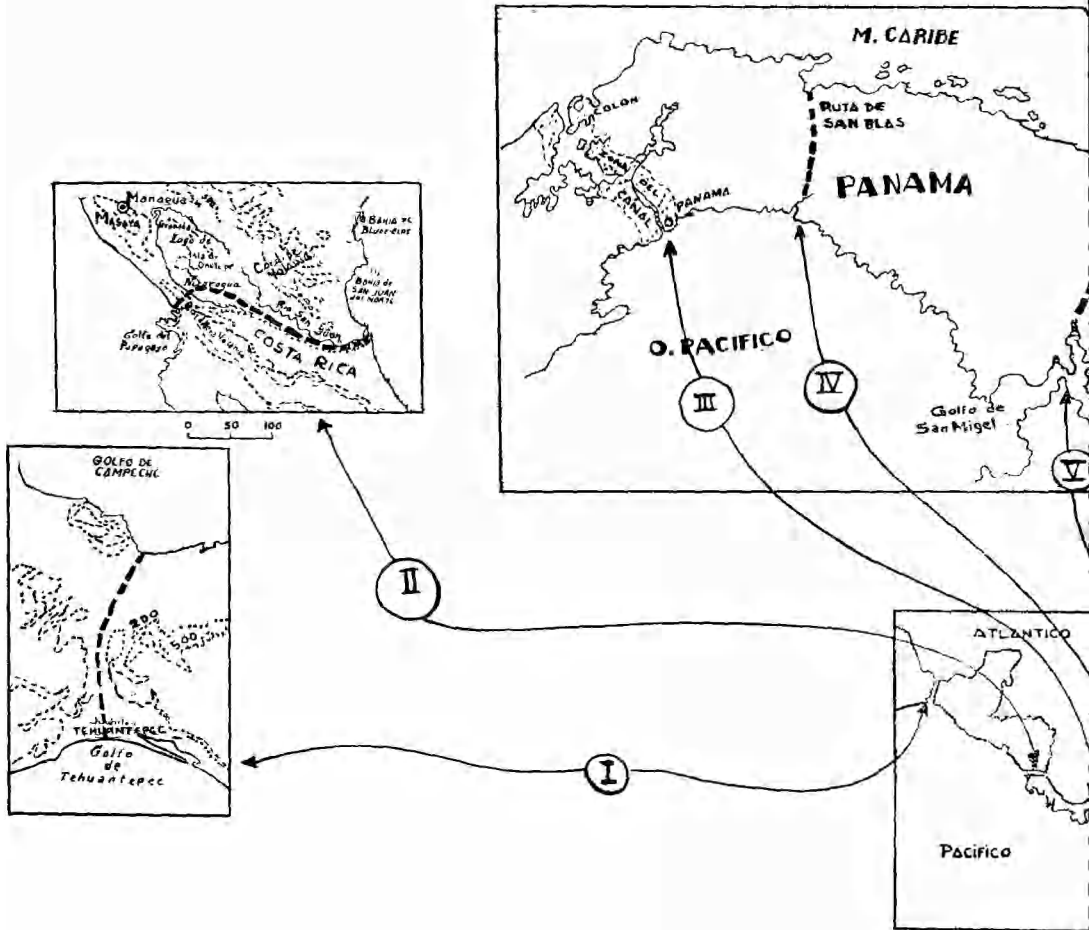
3. Verifiquemos en la **figura 1**, algunos de los posibles lugares por donde es factible la construcción de un nuevo canal ANDM. En el mismo gráfico se presenta un cuadro que sintetiza y compara datos de esos proyectos y que nos dan una buena idea de las grandes posibilidades de Colombia.

### **El Canal Atrato-Truandó.**

A primera vista resulta para nuestro país que ésta vía es la que más conviene si consideramos que ofrece las siguientes ventajas que podríamos estimar como requisitos de gran importancia que interesan desde los puntos de vista geopolítico, estratégico y práctico.

1. No se tendrá que compartir la soberanía nacional sobre el canal con otra nación y de hecho se evitarán tratados y obligaciones de tipo económico y social que las futuras generaciones no tienen por que heredar, seguramen-

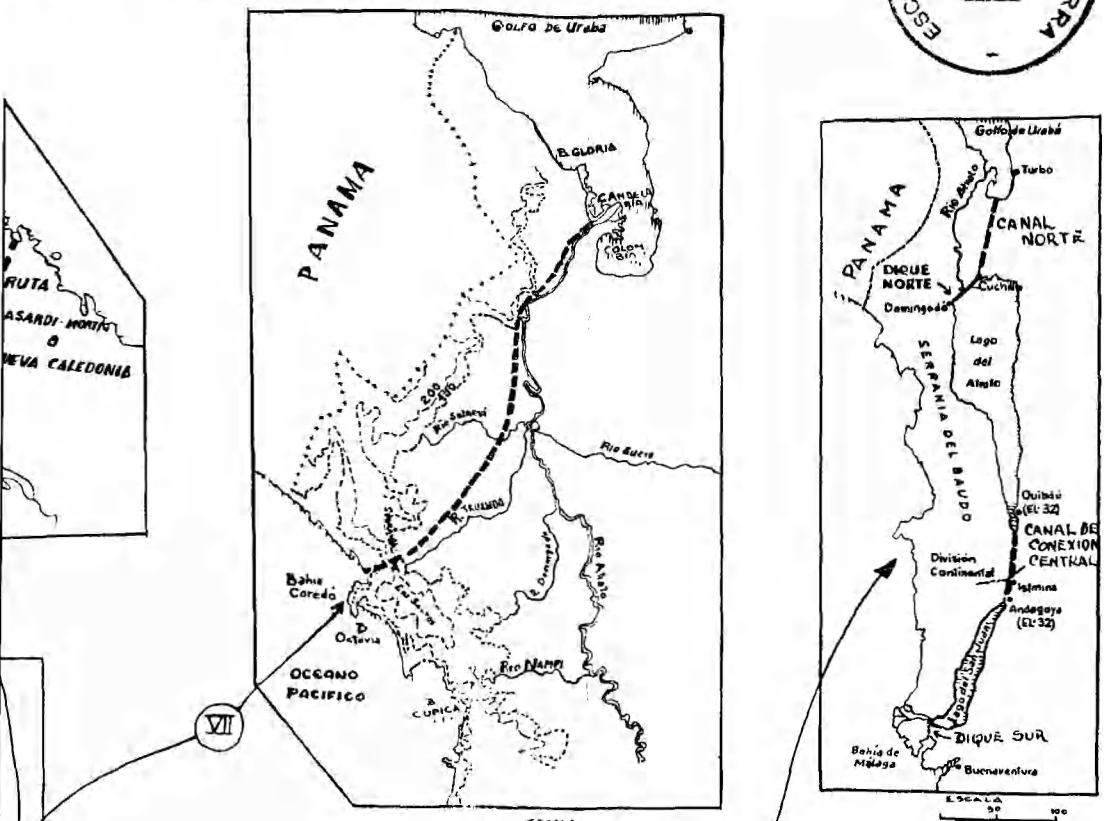
# SOBRE UN CANAL INT



Nr.	VIA	Long Kmts.	COSTO CONSTRUCCION EN MILLONES DE US\$		REFE- REN- CIAS.	
			S/CLASICO	S/NUCLEAR		
I	Tehuantepec (Mexico)	150	13.000	* 2.300	A D	1) MEXICO DICE QUE 2) CONVENIRIA MUCHO
II	Nicaragua Costa Rica	140	4.100 2.200	* 1.900 1.800	A D	1) REGION MUY VOLCANICA 2) HAY PROBLEMAS DE 3) HAY TRATADO DE
III	Nivelación del actual (Panamá)	50	2.300		C	1) PROBLEMAS DE SOBRECARGA 2) PROLONGADO TIEMPO
IV	SAN BLAS	40	6.200 6.300	* 700 670	A D	1) MUY CONVENIENTE



# EROCEANICO — FIG. I —



## OBSERVACIONES

CONSTRUIRA CUANDO PUEDAN HACERLO LOS MEXICANOS.
EE. UU. POR LA MENOR DISTANCIA QUE RECRRIAN SUS BUQUES DE COSTA A COSTA.
ICA.
SOBERANIA ENTRE LOS DOS PAISES EN LA RUTA DEL POSIBLE CANAL.
CARAGUA CON EE. UU. QUE LE PERMITE CONSTRUIRLO EN CUALQUIER EPOCA.
CRANIA.
DE CONSTRUCCION.
OR SU CORTA EXTENSION.

EL INTERES DE LA COMUNIDAD (UNA) PUEDE SER EL ALTERNATIVO

te con las complicaciones que en la política internacional se crean por la personalidad de los estadistas o por las circunstancias que en el mundo se presentan, como por ejemplo, las controversias ideológicas de hoy.

2. Su relativa corta extensión, facilitará desde su planeamiento la organización, la construcción y luego, la operación, el mantenimiento, la seguridad y el control de la nueva obra, además de que los costos serán por estas razones muchísimo menores.

3. Se evitará ofrecer a la subversión, a los enemigos de nuestra nación, internos o externos, los provocativos blancos que representarían las compuertas de una esclusa o los muros de contención de un dique.

4. Se evitaría anegar innecesariamente enormes extensiones de terreno potencialmente riquísimas en minerales preciosos y en bosques maderables, entre otros aspectos.

5. No se desperdiciarían las facilidades hidroeléctricas de la región; a su debida hora se podrían ir aprovechando sin perjuicio de un Canal ANDM.

6. La relativa calidad baldía del terreno facilitaría el uso de energía nuclear para remover grandes promontorios en ciertos trayectos o en toda la extensión de la vía.

7. En el agitado Mar del Caribe, el Golfo de Urabá ofrece una amplia zona de abrigo, la mayor parte del año, facilitando el acceso al canal que por

allí se construya. En el lado del Pacífico se requerirá un mínimo de ayudas técnicas para la entrada al canal por allí comparado con las que tiene el actual Canal de Panamá.

8. La propiedad absoluta del canal le daría mayor valor a las iniciativas del país en materia del transporte marítimo mundial y lo mantendría en condiciones ventajosas en asuntos de estrategia nacional o internacional. Con su posesión, Colombia explotaría a fin el gran valor de lo que representa su ventajosa posición geográfica.

Se ofrecería un importantísimo servicio que las naciones del mundo requieren cada vez con mayor urgencia, sin que nuestra soberanía tenga que sufrir menoscabo.

9. Un canal en terreno colombiano daría solución propia al problema del tránsito interoceánico de sus flotas mercantes y de guerra, como también una fuente rica de divisas por el solo concepto del tráfico marítimo entre los dos océanos.

### **Concepto para la negociación de un Canal ANDM.**

Es indispensable partir del fundamento que es el Estado Colombiano, en ninguna forma otro país o consorcio **el que en definitiva ha de decidir si construirá el canal por su territorio, y de países.**

Lógicamente es necesario buscar la ayuda técnica y financiera de organismos oficiales o particulares del mundo si queremos que la obra se realice dentro de términos oportunos, ya sea co-

mo una alternativa de solución al problema actual del Canal de Panamá, o simplemente como una ruta que se ha de abrir en Colombia en el caso de que alguna potencia decida por su cuenta abrir el nuevo canal en territorio panameño, en donde sería muy conveniente por razones geológicas y de reducida longitud que allí se presentan, o en cualquier otro país de Centro América.

— Dentro de este revolucionado mundo y especialmente en el Continente Americano, Colombia se destaca a pesar de sus problemas como un país estable y democrático con posibilidades de superación cada vez mayores gracias a la capacidad que por lo general han demostrado sus estadistas y siempre al apoyo irrestricto que las instituciones legítimas y el orden han tenido en el instrumento castrense, secundados, no hay duda, por la gran mayoría de una población numerosa de formidables capacidades físicas y mentales que equilibran un espíritu nacional, prestigioso ya por su seriedad, racionalidad, legalidad en sus acciones y respeto por el individuo y las instituciones extranjeras.

— Es así como se posee una base importante para negociar los créditos que permitirán construir esa obra de importancia universal y que augura un efectivo y relativamente pronto rembolso a los organismos interesados en la inversión, los que seguramente serán varios.

— Es importante considerar, además, que esta ayuda la debemos buscar principalmente en aquellos países con

los cuales tenemos una afinidad de conciencia, una filosofía semejante sobre el valor del individuo, sobre la importancia del bien común, sobre la prioridad del espíritu de ese Dios en el cual el hombre busca la plenitud de su ser.

— Quienes crean que Colombia se endeudaría indefinidamente para pagar la financiación de un Canal ANDM construido en su territorio, tengan las siguientes "cuentas alegres" basadas en dos datos estadísticos: (1) el promedio actual diario de buques que trafican por el Canal de Panamá, (2) el costo que para cada uno representa en promedio y en números redondos dicha operación:

55 buques a US \$ 5.500.00 c/u., dan un producto bruto de US \$ 302.500.00 diarios. Los cálculos para 1980 (1) determinan que el tráfico de buques superará la capacidad del actual Canal, el cual requiere para su operación más de 14.000 hombres (un canal ANDM se estima que solo requerirá unos mil hombres). Sin exagerar, podemos estimar que para esa década por lo menos 100 buques podrían transitar diariamente por un canal ANDM incluyendo los Super-Tanques de cien mil y más toneladas lo que nos permite suponer también lógicamente que la tarifa promedio puede perfectamente doblar en valor a la actual; para no pasar por demasiado optimistas dejemos esa misma tarifa promedio y se obtendrán entonces US \$ 550.000.00 de ingreso bruto. Pongamos un gasto exagerado de funcionamiento y mantenimiento diarios del 25% y nos darían entonces

US \$ 412.000.00 líquidos, suficientes para pagar una financiación de mil quinientos millones de dólares en diez años.

Agréguese a lo anterior el desarrollo y la explotación que paralelo con el usufructo del Canal se obtendría de una extensión tan potencialmente riquísima como es la del Chocó y obtendríamos otras fuentes mucho mayores de trabajo y de riqueza que pagaría con creces el esfuerzo que se requerirá para construir un canal ANDM en nuestro territorio. También es de considerar que, en gracia de las relaciones internacionales de Colombia con pactos como el Andino y otros de aspecto económico, se obtengan fórmulas que faciliten aún más la financiación de la obra.

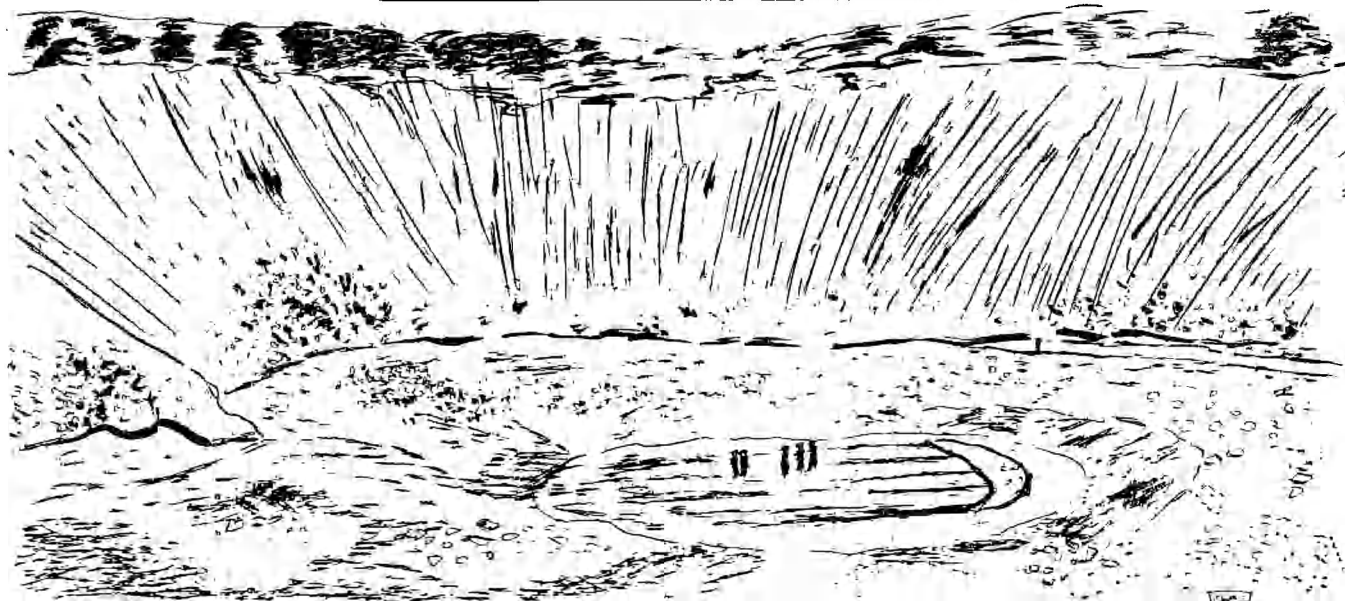
#### **El uso de explosivos nucleares para la construcción del Canal ANDM.**

Las técnicas clásicas para la excavación de un canal de esta clase, tienen hoy ayudas eficacísimas con las cuales no se contó ni se soñó hace 60 años cuando se construía el actual Canal de Panamá, y que darían un rendimiento inusitado a los trabajos para abrir uno nuevo en cualquier parte que se piense construir. Sin embargo, el empleo de estos métodos de excavación es aún motivo de discusión por los factores Costo-Tiempo que inciden pesadamente en el problema y que en algunas de las vías que se estudian llegarían a cifras que sobrepasan los 6 mil millones de dólares y los 14 años. Los adelantos científicos de hoy permiten pensar en la factibilidad de emplear la

Energía Nuclear en la construcción de un nuevo canal, lo cual, según los entendidos reduciría en forma muy considerable los costos y los tiempos necesarios para realizar la obra por los sistemas clásicos. Sabios del Proyecto Plowshare (Arado) de la comisión de Energía Atómica de los EE. UU. de Norteamérica (3) que han estado realizando investigaciones sobre el uso pacífico de esta clase de energía, aseguran que podrían abrir un canal ANDM aplicando este método, en un par de años y a un costo bastante bajo; las experiencias obtenidas indican que la técnica de excavación nuclear sirve igualmente para roca maciza y para terrenos flojos.

En uno de los experimentos se utilizó una bomba de 100 KT que dejó un enorme cráter (3), **figura 2**; con un centenar de estas cargas colocadas a 260 metros una de otra en huecos que podrían taladrarse usando torres comunes de perforación petrolera y a profundidades que irían de 250 metros en áreas al nivel del mar a más de 800 metros en regiones montañosas (4), explotadas simultáneamente se podría abrir una zanja de 488 metros de ancho, 105 metros de profundidad y 26 kilómetros de longitud, **figura 3** (3); siendo estos explosivos "limpios" los científicos creen que la radioactividad liberada sería de poca monta; el polvo y las demás partículas levantadas a la atmósfera por la explosión no son muy radioactivos; casi toda la radioactividad queda sepultada bajo los escombros que caen nuevamente dentro del cráter; la explosión arroja la

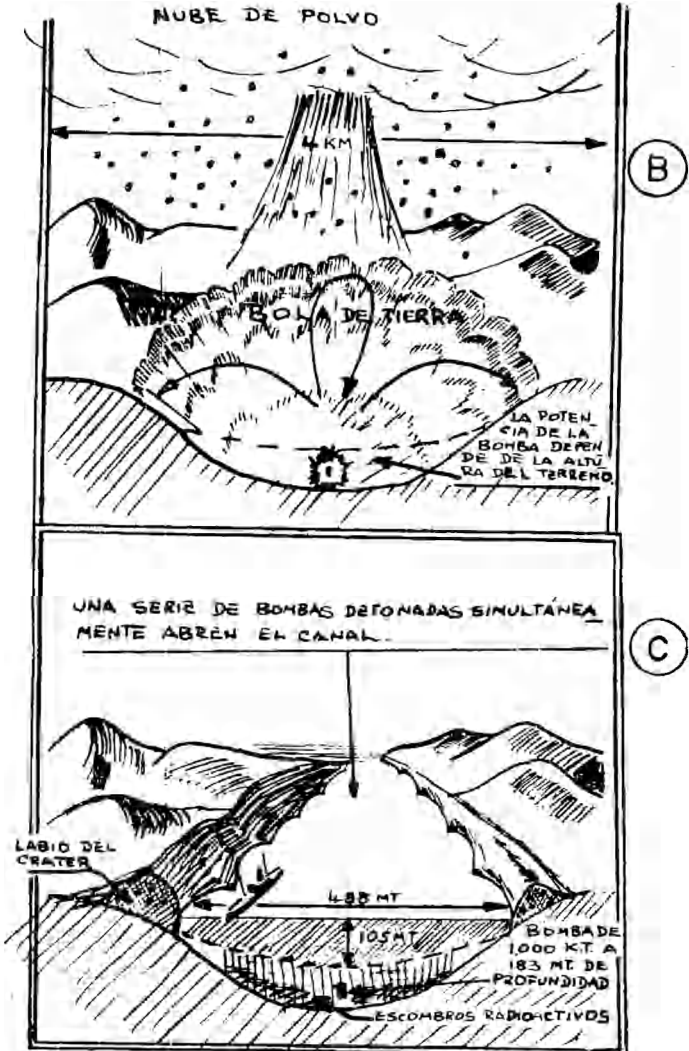
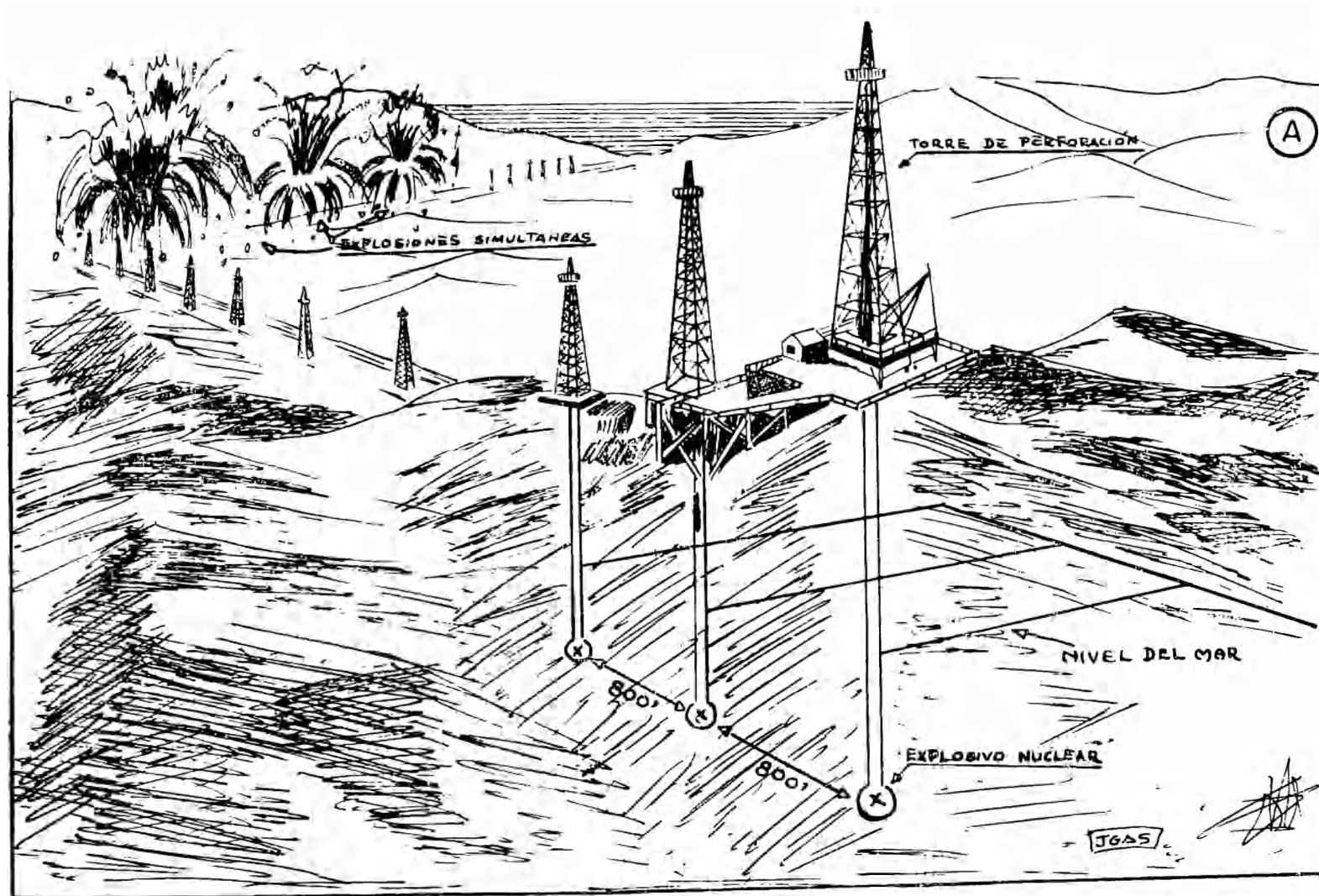
SOBRE UN CANAL INTEROCEANICO Fig. 2



DIBUJO TOMADO DE "LIFE" EN ESPAÑOL Nº 5 DE MARZO 2/64.  
Nótese la proporción de figuras humanas de Técnicos que inspeccionaron el fondo de  
este cráter producido por la explosión de una carga nuclear.



SOBRE UN CANAL INTEROCEANICO FIG. 3



A — Figura copiada de dibujo de WALTER MORTENS aparecida en el USN PROCEEDINGS No. 775 vol. 93 No. 9 de Septiembre de 1967 y que ilustra el Artículo "TO BUILD A BIGGER DITCH" por A. C. MILLER JR.

B-C — Figuras copiadas de dibujos de J. DONOVAN aparecidos en "LIFE" en Español No. 5 del 2 de Marzo de 1964 en informe sobre "Cómo excavar un canal con una ristra de bombas nucleares".

mayor parte del material sobre los "labios" del cráter creado.

Para el empleo de este método la población permanente de la zona tendría que alejarse de las proximidades del canal durante 6 meses por lo menos, pero los trabajadores bajo supervisión médica podrían empezar las obras en unas dos semanas.

No obstante, las anteriores afirmaciones, parecía hasta hace dos años, que había controversia entre los científicos sobre estas materias técnicas. El doctor Herbert York, físico de la Universidad de California manifestó: (5), que la precipitación radioactiva podría ser minimizada, pero que serían necesarios explosivos nucleares especiales y métodos de asentamiento que podrían ser costosos en tiempo y en dinero además de que la cantidad de precipitación no podría ser fácilmente verificada. Es así como parece, aunque se están encarando los siguientes problemas técnicos:

¿—Cómo abrir un cráter cuyas paredes no se derrumben?

¿—Cómo obtener un cráter de tamaño apropiado en diferentes clases de terrenos?

¿—Cómo controlar los efectos de las explosiones simultáneas al abrir varios cráteres en una línea o dirección determinada, y,

¿—Cómo controlar la radiación?

En septiembre de 1968 (6), el Presidente Johnson envió al Congreso el IV Informe Anual de la Comisión que estudia la construcción de un canal en

tre los Océanos y en él dice que: "aún está por decidir cuál sería el mejor lugar para un nuevo canal, y si deben usarse, teniendo en cuenta consideraciones técnicas y políticas, explosivos nucleares para tales obras".

Agrega el informe "que se ha terminado un año de trabajo de los tres proyectos para el estudio de la **ruta 25**" (la posible vía del canal en Colombia).

Dice también, "que se llevó a feliz término, a principios de 1968, dos de los proyectados seis experimentos relacionados con técnicas de excavación nuclear, y que por el momento se están experimentando las técnicas con explosivos convencionales, a fin de informar el declive de las excavaciones, con la esperanza de que una serie de explosiones nucleares suministren las características físicas del proyectado canal". Termina diciendo que la comisión presentará su informe final en diciembre de 1970, de donde deducimos que sería al terminarse el estudio de la **ruta 25**.

Parece que los experimentos nucleares para este fin han sido efectuados en el desierto de Nevada, con características geológicas, meteorológicas y climáticas muy diferentes a las de las regiones del Istmo Centro-Americano; de ser así, nos induce a pensar en la necesidad de sugerir que se efectúen esas pruebas sobre el terreno, aprovechando algunos puntos sobre las rutas de los posibles canales (Sasardi-Morti o Atratc-Truandó), en donde la mínima densidad de población permite

aún, según se entiende, esa clase de experiencias.

### El actual canal y Panamá.

De una publicación (2) se extractan los siguientes datos básicos:

— Fue construido en 10 años a un costo de US \$ 385.000.000 y tiene aproximadamente 50 millas de largo de aguas profundas a aguas profundas.

— Hasta 1966 la inversión total en el Canal por los Estados Unidos fue de US \$ 1.600'000.000 de los cuales había recuperado US \$ 1.100'000.000.

— El Canal cubre el costo de sus operaciones, paga al Tesoro de EE. UU. intereses sobre la inversión y costea el actual (1966) programa de mejoras por US \$ 90'000.000.

— Existen tres sistemas de esclusas que son operadas y mantenidas con gran técnica, las cuales permiten subir los buques hasta 85 pies de altura.

— El tiempo promedio que una nave permanece en aguas del Canal es de unas 14 horas; la duración promedio del tránsito mismo es de 8 horas.

— Los ingenieros que originalmente estudiaron un canal por el istmo panameño recomendaron desde el comienzo uno ANDM, pero la tremenda cantidad de excavaciones necesarias determinó, en gran parte, la construcción del canal con esclusas; en el corte Gaillard, lugar escogido por la más baja altura de la Cordillera Continental, que se eleva sin embargo, a 312 pies sobre el nivel del mar, en las 9 millas

que de largo tiene (y solo en esta sección), se extrajeron más de 230 millones de yardas cúbicas de material, un volumen equivalente al de un pozo de 12 pies cuadrados que atravesara el Planeta pasando por su centro.

— Existen 289 naves en el mundo que por sus dimensiones no pueden pasar las esclusas y otras 87 en construcción que tampoco podrán usarlas. Además, hay 949 naves en la actualidad que no pueden entrar a las esclusas con su carga completa.

— El calado máximo jamás autorizado es de 39 pies y 6 pulgadas (cerca de 11.8 metros).

— El peaje más alto jamás pagado, US \$ 30.446, correspondió al Buque-Tanque **Orion Hunter** de 39.287 toneladas brutas que transitó el 4 de enero de 1963. El peaje más alto pagado por un barco de pasajeros fue de US \$ 23.603.40, por el trasatlántico **Camberra** el 11 de junio de 1962. El mínimo corresponde a Albert Oshiver, quien pagó 45 centavos de dólar por nadar de las esclusas de Gatun a Gamboa en diciembre de 1962.

— Los peajes se calculan sobre el tonelaje neto, de acuerdo con arqueo efectuado por el Canal de Panamá. Se cobra 90 centavos de dólar por tonelada a las naves con carga y 72 centavos de dólar la tonelada a las que transitan en lastre. Una nave que tuviera que navegar alrededor del Cabo de Hornos, gastaría fácilmente 10 veces la cantidad que paga en peajes para transitar el Canal, además, de que emplea-

ría unos 20 días más de viaje entre San Francisco y Nueva York, por ejemplo.

— El peaje promedio es de US \$ 5.795.

— El primer tránsito oficial lo efectuó el vapor **Ancon** el 15 de agosto de 1914.

— Antes de la II Guerra Mundial el más intenso tráfico registrado fue en 1921 con 6.289 naves.

— Durante 1966 fueron 13.303 las naves, de las cuales 12.601 tenían más de 300 toneladas netas. Transportaron 85.031.600 toneladas largas de cargamento y pagaron US \$ 72.589.000 en peajes.

— En 1951 diez naves de más de 18.000 toneladas transitaron el Canal. En 1961 la cantidad de buques de este tamaño llegó a 330.

Unas preguntas sueltas que pueden tener respuestas varias en pro y en contra:

“¿—Por qué no pensar en las ventajas socio-económicas que obtendría Panamá al convertirse en Estado, o en Estado asociado de un país mayor?”

El mundo tiende a integrarse económica y políticamente; en un futuro estará firmemente polarizado por bloques cada vez mayores hasta llegar al gobierno mundial. No lo dudemos.

“¿—Por qué no considerar la posibilidad de unión en función del bienestar del ciudadano común?”

“¿—Por qué no pensar en que fuera esa unión con los Estados Unidos, me-

yor que con cualquier otro Estado del mundo?”.

### **Colombia y el Canal de Panamá.**

Mientras funcione la organización de “**Canal de Panamá**”, Colombia tiene derechos que por Tratado celebrado con los EE. UU. (8), se acordaron y que a continuación se transcriben en su artículo pertinente con las modificaciones y ratificaciones que en 1921 y 1922 formularon EE. UU. y Colombia, respectivamente:

“**Artículo I.** — La República de Colombia gozará de los siguientes derechos respecto al Canal Interoceánico y al Ferrocarril de Panamá:

1º — La República de Colombia podrá transportar en todo tiempo por el Canal Interoceánico sus tropas, materiales de guerra y buques de guerra, sin pagar ningún derecho a los Estados Unidos.

2º — Los productos del suelo y de la industria colombiana que pasen por el Canal, así como los correos colombianos, estarán exentos de todo gravamen o derechos de aquellos a que pueden estar sometidos los productos y correos de los Estados Unidos. Los productos del suelo y la industria colombiana, tales como ganado, sal y víveres serán admitidos en la zona del canal, así como en las islas y tierra firme ocupadas o que se ocupen por los Estados Unidos como auxilios y accesorios de la empresa, sin pagar otros derechos o impuestos que los que deben pagarse por productos similares de los Estados Unidos.

3º — Los ciudadanos colombianos que atraviesen la Zona del Canal quedarán exentos de todo peaje, impuesto o derecho a que no estén sujetos los ciudadanos de los Estados Unidos, con la condición de que presenten la prueba competente de su nacionalidad.

4º — Siempre que esté interrumpido el tráfico por el Canal o por cualquier otra causa sea necesario hacer uso de ferrocarril, las tropas, material de guerra, productos y correo de la República de Colombia, arriba mencionados, serán transportados por el ferrocarril entre Ancón y Cristóbal o por cualquier otro ferrocarril que lo sustituya, pagando solamente los mismos impuestos y derechos a que están sujetos las tropas, materiales de guerra, productos y correos de los Estados Unidos. Los oficiales, agentes y empleados del Gobierno de Colombia, mediante la comprobación de su carácter oficial o de su empleo, tendrán derecho también a ser transportados por dicho ferrocarril en las mismas condiciones de los oficiales, agentes y empleados del Gobierno de los Estados Unidos.

5º — El carbón, el petróleo y la sal marina que se produzcan en Colombia para el consumo colombiano y pasen de la Costa Atlántica de Colombia a cualquier puerto colombiano en las Costa del Pacífico, y viceversa, se transportarán siempre que el tráfico por el canal esté interrumpido, en el dicho ferrocarril, libres de todo gravamen, excepto el costo efectivo de transporte y de carga y descargue de los trenes, coste que en ningún caso podrá

ser superior a la mitad del flete ordinario que se cobra por productos similares de los Estados Unidos que pasen por el ferrocarril en tránsito de un puerto a otro de los EE. UU.<sup>17</sup>.

Como se observa, las facilidades de otras vías de comunicación modernas, como las aéreas, han restado importancia a algunas de las cláusulas anteriores; son esenciales, sin embargo, aquellas como la primera, mientras Colombia este supeditada al uso del transporte por el Istmo panameño.

Es oportuno agregar bajo el concepto que se trata en este punto la opinión de un articulista capitalino publicada hace un par de años (9) y que será de actualidad siempre que tratemos de estos temas:

“...Los privilegios de que Colombia goza en Panamá no son una concesión graciosa sino una contraprestación que los Estados Unidos nos otorgaron en un Tratado de que ellos mismos son garantes y que tenían derecho a dar, porque los panameños a cambio de su independencia les enajenaron prácticamente su soberanía en la Zona del Canal, y de eso no tenemos la culpa los colombianos. Es obvio que tales privilegios tendrán que quedar a salvo en las estipulaciones que ese país pacte con Panamá en el futuro, porque ya desde los tiempos de Roma se sabía que las cosas hechas entre terceros no pueden ni aprovecharnos ni dañarnos. Cuyo es el caso presente. Porque si el nuevo y legítimo propietario de un fundo me concede sobre este una servidumbre de tránsito, y un día, por cualquier motivo, resuelve



devolverle dicho inmueble a su antiguo dueño, no por eso mi servidumbre activa de tránsito se me afecta, disminuye ni anula”.

### **Colombia y un nuevo canal fuera de su territorio.**

— La posibilidad de abrir otro nuevo canal que remplace al actual en Panamá o en otro país creará para Colombia, a la larga, de todas maneras, situaciones que incidirán en su economía y peor aún en su soberanía y defensa nacionales, pues, de no funcionar más el actual o el hacerlo irregularmente afectará el tráfico marítimo colombiano entre los dos océanos y su flota naval quedará dividida y sujeta a restricciones y/o a negociaciones no muy convenientes para la Nación.

— Cualquier país del Istmo Centroamericano puede y tiene todo derecho a abrir un Canal; no nos corresponde, pues, hacer presiones a favor o en contra. Colombia debe interesarse por su propio desarrollo y por poseer una vía interoceánica desligada de obligaciones que limiten el libre uso de ella para sus naves.

— Es conveniente tener en cuenta que posiblemente podamos contar en un futuro con dos flotas de pequeñas pero rápidas y efectivas unidades navales contra las amenazas que atentan contra nuestra economía y contra nuestra soberanía, o contra nuestro orden social.

Esta posibilidad no descarta sin embargo, la importancia y la necesidad de que Colombia posea un Canal AN-DM propio, como aquí se ha tratado de argumentar.

### **Un canal binacional.**

El doctor Mauricio Obregón ha sido el impulsor de esta idea que de acuerdo con estudios técnicos podría ser la vía de más opción para construirlo en territorios de Colombia y de Panamá.

Tendría una longitud de 144 millas, 70 pies de profundidad por 550 pies de ancho. Se estima su costo en 3 mil millones de dólares y el tiempo para construirlo sería de 13 a 15 años.

Respetando los muy valiosos conceptos que sustentan este proyecto de Canal Binacional, creemos sinceramente que son más fáciles de salvar los grandes problemas técnicos que tendrían los ingenieros y sabios que se comprometen en hacer la obra, que resolver en común, los dos países, los problemas políticos y administrativos que desde ahora y luego mientras se desarrolle la construcción se han de presentar; además, aquellos de carácter económica y social que posteriormente se tendrán mientras el Canal esté operando.

Es más factible que un solo país se ponga de acuerdo, en todos sus niveles, para una empresa de esta magnitud que tratar de poner de acuerdo a dos países desde ahora para una obra que debe perdurar indefinidamente con un servicio mundial, sujeto a eventualidades de difícil pronóstico en la vida de ambos países pero que indudablemente se han de presentar.

### **Conclusiones.**

1. El mundo de los transportes marítimos urge la construcción de un nuevo Canal AN-DM. Colombia dadas sus ventajas geográficas y políticas,

puede negociar tal obra por su territorio con organismos internacionales que faciliten las inversiones necesarias para su realización.

2. La prontitud con que se requiere el Canal, exige que dentro de nuestra Política Nacional de Desarrollo pongamos toda la prioridad, inteligencia y capacidades que poseemos en la organización del sistema que tendrá a su cargo la planeación, la programación, la ejecución y el control de la magna tarea aquí considerada.

3. La inversión en el Canal ANDM constituirá uno de los bienes de capital más valiosos del país, a cuyo alrededor surgirán las más variadas y ricas fuentes de trabajo, aun desde el momento mismo que se decida su construcción.

4. Siendo los EE. UU., el país en donde mayores esfuerzos y dinero se han gastado a lo largo de más de 100 años, en los estudios de estas vías interoceánicas y siendo por lo tanto allí en donde se encuentran actualizados los mayores conocimientos para una obra de esta clase por nuestro país, es apenas lógico que acudamos a sus diferentes organismos, oficiales o no, en propuesta de una negociación para financiar y adelantar la empresa sin que esto nos limite la posibilidad de interesar a otras entidades internacionales que con su colaboración puedan hacer aún más factible la financiación que se requiere.

5. A la alta investidura del Honorable Congreso Nacional corresponde ve-

rificar, en el Nivel Estatal, la Conveniencia, la Factibilidad y la Practicabilidad de esta empresa de importancia tan grande para el desarrollo de Colombia y cuya atención y decisión positiva se solicita con toda la vehemencia y fervor de nuestro patriotismo y nacionalismo colombianos.

#### Referencias.

- (1) "To build a Bigger Ditch" - N. I. Proceedings de sept./67 - pág. 27. (Este artículo lo presentó traducido el Teniente de Navío César Rojas en la Revista de las FF. AA. N° 48 de enero de 1968).
- (2) "Información básica sobre el Canal de Panamá". De un boletín informativo de la Compañía del Canal de Panamá - 16 agosto de 1966.
- (3) "En perspectiva una segunda vía ANDM". "Life" de 2 de marzo de 1964. Pág. 18.
- (4) Misma (1). Pág. 30.
- (5) Misma (1). Pág. 31.
- (6) Boletín USIS de 6 de septiembre de 1968.
- (7) "Prognosis for the Panama Canal" N. I. Proceedings. Marzo de 1964. Página 66.
- (8) Tratado Colombo-Estadounidense del 6 de abril de 1914. "Sobre arreglo de las diferencias provenientes de la separación del Canal de Panamá".
- (9) "Otra vez Panamá" por Juan de Calamar. "El Tiempo". Edición del 18 de noviembre de 1967.