

EL DARIÉN

Por
LUIS GONZALO MEJÍA
mailto:lgm@une.net.co



A la par que inician su período un alcalde y un gobernador que han prometido hacer más con menos, se avizora un futuro extraordinario para Medellín y Antioquia jalonado por las llamadas vías 4G, que comprenden 29 proyectos que buscan acercar al país a los puertos y a las fronteras y de los cuales 8 pasan por Antioquia. Mientras unas vías van hacia el río Magdalena, que se convertirá en la gran arteria fluvial al océano Atlántico y por la que circularán barcos con capacidad de 7.200 toneladas, es decir el equivalente a 240 tractomulas y que contempla un puerto principal en Puerto Berrío, otras van hacia el Pacífico, llamadas Pacífico 1, 2 y 3. De la primera, llama la atención su trazado, pues en vez de ir por Fredonia directo a La Pintada, como ya lo recomendaba el profesor *Gabriel Poveda* en un

artículo del año 2000 publicado en este periódico, hace un recorrido más largo y costoso por Bolombolo. Hacia el Atlántico irá la Conexión Norte y hacia Urabá, las llamadas autopistas Mar 1 y 2.

A este excepcional momento contribuirán los ferrocarriles que están siendo recuperados. La red férrea entre Buenaventura y el puerto seco de La Tebaida en el Quindío ya está en funcionamiento y la continuación hacia Puerto Berrío solo requiere de la buena voluntad del gobierno nacional, pues ya figura en los planes del nuevo gobierno departamental.

Las vías Mar 1 y 2 son las más importantes para Antioquia y Chocó, y lo serán para el país, si se construyera finalmente el canal interoceánico del que ya existen muchos estudios y trazados. De estos, es importante mencionar el publicado en 1859 en los Estados Unidos por el señor *Frederick Kelley* en el que propone un canal sin esclusas y los estudios para un canal seco realizados por el ingeniero *Hugo Henao*, los cuales contemplan trenes de carga eléctricos con energía de Ituango, entre dos puertos multimodales de tercera generación, situado uno en Sautatá, donde el río Atrato tiene 300 m de ancho y 80 pies de profundidad y el otro en Bahía Humboldt, con una profundidad de 87 pies y aguas tranquilas, ambos especialmente aptos para los barcos del siglo XXI con calados de unos 60 pies.

Acerca de una alternativa de canal seco, he efectuado algunos estudios particulares corroborados con un sobrevuelo realizado en el 2012 por el co-

redor Sautatá-Bahía Humboldt, encontrando su completa viabilidad, ya sea utilizando el río Truandó o alternatively el río Salaquí aprovechando una depresión existente entre las serranías de los Saltos y la del Darién. Este último trayecto también fue estudiado por ingenieros norteamericanos como lo ha reseñado el periodista *Carlos Alberto Giraldo*.

A la par que inician su período un alcalde y un gobernador, se avizora un futuro extraordinario para Medellín y Antioquia jalonado por las llamadas vías 4G, que comprenden 29 proyectos

Finalmente, es apropiado mencionar que como complemento a las vías Mar 1 y 2, debería estudiarse la construcción de un ferrocarril al Darién para carga y pasajeros, por la ruta propuesta por el Ingeniero Henao, que partiría de Medellín por el corredor del río Porce, para desviarse hacia el occidente cerca de Zaragoza y de ahí seguir al corregimiento el Jardín, atravesando luego la depresión de Saisa, para pasar cerca de Chigorodó y llegar finalmente al puerto de Sautatá ■