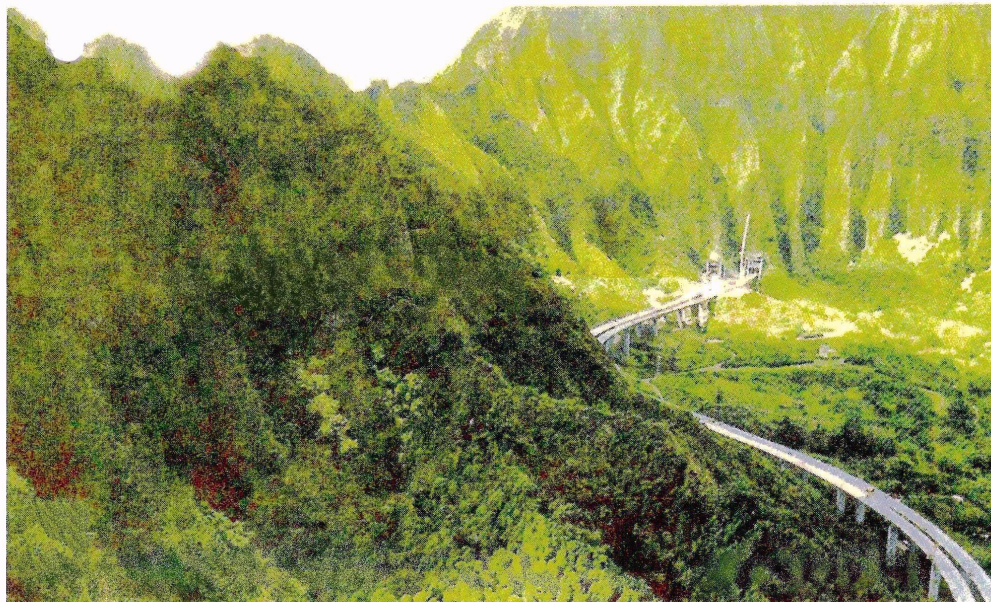


El canal interoceánico

A Antioquia y Chocó, unidos como un único y gran departamento, que es lo que deberían ser, les corresponde ahora sí impulsar, sin más divagaciones, esta maravillosa obra que nos conectaría con el mundo.



ARCHIVO PARTICULAR

Proyecto recientemente ejecutado en Asia, que da una idea de la propuesta aquí presentada.

LUIS GONZALO MEJÍA
lgm@une.net.co

Mucho se ha hablado de comunicar el océano Atlántico y el Pacífico. En 2000, en la revista alemana *Bauingenieur*, órgano de la sociedad alemana de ingenieros (VDI), publiqué el artículo titulado: “Canal interoceánico o conexión férrea interoceánica: un reto”, en el cual planteaba que la mejor solución era unir los dos océanos por medio de un canal seco de unos 200 km utilizando un ferrocarril eléctrico de alta velocidad, en su mayor parte en viaducto, entre Tarena en el Atlántico y Curiche en Bahía Humboldt en el Pacífico.

Tarena es un sitio privilegiado para un puerto de aguas profundas, protegido del permanente divagar del contorno costero del golfo de Urabá ocasionado por los ríos Atrato y León. A su vez, Curiche presenta enormes ventajas sobre Tribugá, no solo por quedar 150 km al norte, haciendo más corto el canal, sino por tener una pluviosidad sensiblemente inferior (3.000 mm vs 9.000 mm anuales), lo que facilitaría la construcción del puerto.

Esta vía tiene la gran ventaja de proteger la biodiversidad evitando una deforestación por colonos depredadores. El ferrocarril iría de Tarena hacia el sur hasta Unguía y luego hasta Sautatá, donde tendría una gran estación a orillas del Atrato, continuaría hacia el sur, cerca al trazado de la carretera Panamericana, hasta llegar al río Truandó, desviándose al suroeste para llegar finalmente a Curiche atravesando con un túnel la serranía del Baudó.

El paso por Sautatá reviste una gran importancia, pues este municipio está a solo 20 km de Lomas Aisladas, hasta donde llega un carretable que empieza antes de Chigorodó.

Estos pocos kilómetros, sin embargo, pasan por toda la ciénaga de Tumaradó, a la cual, por sus difíciles condiciones, se le ha dado el nombre del “Tapón del Darién”. Al igual que el canal seco ya mencionado, este tramo debería construirse con viaductos, que empalmarían con el ramal Urabá, de las Autopistas de la Montaña, permitiendo que todos los productos de exportación de las mediterráneas

empresas de Medellín, el interior del país y Venezuela, lleguen a los puertos de ambos océanos, en forma rápida y económica.

Con las Autopistas de la Montaña e Hidroituango y con el poderío del APEC, el canal seco, con un ferrocarril eléctrico, cobra cada vez más vigencia.

Además, dados los grandes volúmenes de transporte que se movilizarían para alimentar los gigantes barcos post Panamax con más de 250.000,00 toneladas de capacidad, valdría la pena pensar si la conexión entre Medellín y Urabá sí debería ser con dobles calzadas, por terrenos poco estables, o tal vez sería óptimo utilizar una vía férrea, el “Ferrocarril de la Montaña”, que permita movilizar, a bajos costos, enormes cantidades de mercancía y pasajeros.

Mientras algunos desgastan sus fuerzas planeando proyectos para llegar 15 minutos antes al aeropuerto en una vía que va al Oriente, cuando Antioquia y el país requieren con urgencia ir al Occidente, las grandes obras futuristas y de una importancia geoestratégica excepcional que se requieren con urgencia pasan desapercibidas. No debemos amedrentarnos por el costo de estas obras, tal vez alto para un país en vía de desarrollo, pero que son una nimiedad para países como Estados Unidos, Alemania, China, Japón o Corea.

Ejemplos de vías construidas en condiciones difíciles ya existen, como la carretera interoceánica entre Perú y Brasil, que en uno de sus tramos recorre más de 400 kilómetros por la selva.

Hace más de 300 años, el zar Pedro el grande, en la desembocadura del río Neva, en medio de lodazales y con temperaturas bajo cero, construyó, en compañía de su adorada e inteligente esposa Catalina, una de las ciudades más hermosas del mundo: San Petersburgo.

Hoy, con inversionistas deseosos de proyectos rentables y únicos como éste, y con los excepcionales avances de la ingeniería y de la técnica en general, este proyecto podría realizarse en pocos años, efectuando su construcción a partir de ambos océanos.

A Antioquia y Chocó, unidos como un único y gran departamento, que es lo que deberían ser, les corresponde ahora sí impulsar, sin más divagaciones, esta maravillosa obra.