



COLOMBIA

I N T E R O C E Á N I C A

13.

EL DARIÉN RIQUEZA NATURAL INEXPLORADA

POR GUILLERMO CORREA TABORDA I. C.
CORPORACIÓN UNA RUTA DOS MARES



www.colombiainteroceanica.com

EL DARIÉN RIQUEZA NATURAL INEXPLORADA

Benton Mackaye, a quien muchos consideran como un de los precursores de la Planeación Regional y del moderno concepto del Desarrollo Sostenible, publicó en 1.928 su memorable obra *The New Exploration, A Philosophy of Regional Planning* en la que planteaba serios interrogantes sobre las maneras de utilizar los recursos naturales y culturales sin destruir las posibilidades de desarrollo futuro.

Para Mackaye las grandes civilizaciones del pasado practicaron “La Antigua Exploración” que abarcaba tres elementos geográficos. La Tierra, El Agua y la Atmósfera. La Nueva Exploración tiene sus propios elementos equivalentes a los anteriores. Ellos son los siguientes: Los recursos naturales, el flujo de los productos y el medio ambiente. Con sorprendente clarividencia anotaba Mackaye que “La Planificación Regional consistía en la visualización de los trabajos potenciales de los procesos de conservación de los recursos naturales, el control del flujo de productos y el desarrollo del medio ambiente”.

En Colombia hemos sido desafortunados en la planeación de nuestras regiones por que aun practicamos los principios y métodos de la Antigua Exploración y por que han primado las soluciones inmediatas o cortoplacistas que nos impiden otear las enormes posibilidades que la naturaleza ha puesto en nuestras manos. Diríase que hemos perdido la capacidad de compromiso con las grandes empresas y los arrestos para enfrentar los retos a los que hemos sido llamados en razón de nuestra privilegiada ubicación geográfica.

En el mundo son pocos los países que tienen acceso directo a dos mares y poquísimos los que tienen costas en dos océanos. De estos últimos, los que pueden ofrecer conexiones interoceánicas, técnica y económicamente viables, son ya casos excepcionales. Colombia ocupa un lugar privilegio en este “podio de ganadores”.

Por fortuna aun no hemos perdido del todo la capacidad de pensar en grande. Una Corporación que propende por el desarrollo de la región noroccidental Colombiana y que ha escogido para si misma el insinuante nombre: **CORPORACIÓN UNA RUTA, DOS MARES: CANAL SECO INTEROCEÁNICO**, ha presentado a la consideración de los gobiernos nacional y departamental de Antioquia y al escrutinio de la opinión pública nacional, un macroproyecto que lleva su mismo nombre, el que unirá los

océanos Atlántico y Pacífico mediante la construcción de un canal seco interoceánico vía ferrocarril y que proporcionaría la posibilidad de explotación de la conexión interoceánica que es la mayor riqueza que posee el Darién (Antioquia-Chocó). Este macroproyecto consta de cinco proyectos cuya construcción podría programarse de manera escalonada en un período de ejecución que cubriría los próximos diez o quince años, ellos son: 1 La construcción de un ferrocarril de 78.8 kms entre Chigorodó-Río Atrato-Sautatá. 2 La construcción de un puerto de tercera generación en Sautatá, donde el río tiene 300 metros de ancho y ochenta pies de profundidad. 3 La construcción de un ferrocarril de 131 kms entre el río Atrato (Sautatá) y Coredó, en la Bahía de Humboldt en el océano Pacífico. 4 La construcción de un puerto de tercera generación en Coredó, que tiene profundidad de 87 pies. 5 Un ferrocarril eléctrico de 399 kms entre Chigorodó y el municipio de Bello, en el sector norte del Área Metropolitana del Valle de Aburra.

Los resultados de los estudios de prefactibilidad no podrían ser más halagüeños. Con la construcción de los proyectos 1 y 2 Antioquia ahorraría en el transporte de las mercaderías que comercia internacionalmente, más de 20 millones de dólares al año. A esto se le agregarían los ahorros en el transporte de productos y mercaderías que tienen origen y/o destino en los departamentos del Eje Cafetero.

Con la construcción de los proyectos 3 y 4 se abriría el nuevo canal interoceánico para proyectarnos a la APEC y ofrecer una facilidad logística al comercio mundial. Con la construcción del proyecto 5 la costa norte de Colombia accedería por carretera y vía fluvial al puerto multimodal que se construiría en el corregimiento de El Jardín, (Cáceres) sobre la carretera troncal de occidente, el río Cauca y el ferrocarril, para llegar al Pacífico; la región metropolitana del Valle de Aburra, quedaría a solo seis o siete horas de puertos modernos sobre el Atlántico y el Pacífico.

Además de los centenares de miles de empleos que se generarían en la construcción y operación de los proyectos, se incorporarían más de un millón de hectáreas de tierras aptas para las labores agropecuarias y la agroindustria, que podrían generar 2.5 empleos por hectárea.

Que hace falta para iniciar toda esta nueva era de progreso que necesita Colombia para solucionar los graves conflictos y problemas socioeconómicos

que la aquejan a la hora presente?. Solo hace falta la voluntad política de los altos gobiernos nacional y departamental que deben avalar este macroproyecto. La financiación de los estudios, construcción y puesta en marcha de todos los proyectos, estaría garantizada por inversionistas internacionales.

Dice Mackaye “Los elementos esenciales de la antigua exploración eran **Realidades**, los de la nueva exploración son **Potencialidades**. La antigua exploración describió **aquello que es**, mientras que la nueva exploración proyecta **aquello que puede ser**.

Si de verdad queremos que Antioquia acceda a la mejor esquina de América, debemos renovar con urgencia muchos de nuestros paradigmas. No existe ninguna explicación plausible para que el Darién permanezca como una riqueza natural inexplorada.

Guillermo Correa Taborda I. C.
Corporación Una Ruta Dos Mares