

## **Recomendaciones del Comité Técnico integrado en julio 1 de 2011 por el Ministro de Transporte, el Vice Ministro de Ambiente, Cormagdalena y numerosos organismos y personas en la Cámara de Comercio de Cartagena.**

a) RESTAURACIÓN DEL CAUDAL NATURAL, al nivel que entraba por Calamar hasta 1923, usando las herramientas más económicas que la ingeniería ambiental contemporánea tenga en su arsenal. Con el control del caudal, preservando la navegación con una esclusa, se evitará el riesgo de las inundaciones de zonas de antiguas ciénagas desecadas, como las del sur del Atlántico, que aún hoy permanece encharcado.

b) UN PLAN DE MANEJO DE AGUAS, para reducir caudales y mantener los usos actuales. PARA IMPEDIR LA ENTRADA DE LA CUÑA SALINA, USACE/Brown & Root propuso y diseñó estructuras de control, con vertederos para las aguas dulces y para la navegación artesanal. Posteriormente, la U. Nacional propuso construir una esclusa en Paricuica y Conservación Internacional planteó la posibilidad de instalar dos lagunas de decantación y biofiltración, una entre las salidas de Lequerica y Matunilla y otra en la Boca de Luisa, a la salida del Caño de Correa.

c) RECUPERACIÓN DE LAS RONDAS ORIGINALES DE LAS CIÉNAGAS. El Canal no atraviesa tierra firme, salvo en los 500 metros del Corte de Paricuica, sino ciénagas. Es así, un canal sui-generis: encajonado, separado de las ciénagas por jarillones artificiales, para lograr 3 finalidades: a) obtener una velocidad auto-dragante de las aguas, b) evitar sedimentación dentro del propio Canal del Dique, y, c) llevar todos los sedimentos hasta las desembocaduras en las Bahías de Barbacoas y Cartagena. Así, los dragados para mantener la navegabilidad, han resultado más económicos. Pero hoy tenemos una prioridad superior, preservando la navegación: la obligación de restaurar los ecosistemas costeros degradados y sedimentados, y en especial, las ciénagas, las bahías y los corales.

Las ciénagas cercanas al Magdalena son deficitarias. Están ubicadas en una región muy árida, caracterizada por vegetación xerofítica, de trupillos, cactáceas y aromos. En cambio, las ciénagas del Dique medio, por estar ubicadas en zonas de mucha lluvia, le aportan importantes caudales al Canal; entre agosto y diciembre, sus aguas normalmente derrotan a las del Magdalena. Estas dos regiones, por lo tanto, requieren manejos distintos; a las del Río, hay que darles agua; a las del Dique medio, hay que restaurarles sus drenajes naturales, para evitar las inundaciones de sus pueblos ribereños.

d) INTERCONEXIÓN DE LAS CIÉNAGAS, Y CONEXIONES DIQUE-CIÉNAGAS: al controlar activamente los caudales en Calamar, se podrán conectar, con grandes dividendos ambientales y ecoturísticos, las ciénagas Machado-Negros-Hobo, así como las ciénagas Capote-Tupe-Zarzal-Mahates-Matuya-Marialabaja, en la margen sureste, y La Luisa-Las Piedras-Gambote-Juan Gómez, por el noroeste (conexión que beneficiará al Acueducto de Cartagena).

e) CREACIÓN DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS para los moradores de la región de todo el Delta del Magdalena, que permita sacarlos de la pobreza, en perfecta armonía con la conservación de los recursos naturales – ciénagas, puertos, corales -- y la restauración de los ecosistemas. Se fundaría allí una de las industrias ecoturísticas más promisorias de Colombia – con cruceros en vapores/hoteles, como el desaparecido "DAVID ARANGO"-- para aprovechar la belleza de las ciénagas, caños, bahías y corales. Entre otras, incluye áreas protegidas como el Santuario de Fauna y Flora "Corchal del Mono Hernández" y el Parque Natural Nacional Corales del Rosario y San Bernardo.

Si la generación anterior construyó el Canal del Dique pensando únicamente en la navegación, le incumbe a la actual, con el fin de proteger el patrimonio natural de millones de colombianos, iniciar la corrección de sus "estragos ecológicos". Porque si no se hace nada, los millones de metros cúbicos de finos de estéril arcilla en suspensión que le entran a la Bahía de Cartagena, condenarán al Gobierno Nacional a dragar permanentemente los canales de navegación del Puerto Marítimo, tal como lo tiene que hacer desde hace décadas en Bocas de ceniza. Con una pequeña diferencia: en el caso de Cartagena, los sedimentos deberán ser transportados en barcazas y botados 20 kilómetros mar afuera, a unos costos ambientales y económicos tan elevados, que la Bahía de Cartagena, en consecuencia, tendrá que ser eventualmente abandonada, como lo fue la Bahía de Éfeso, que fue sedimentada por un río. Como Barbacoas también terminará colmatada, el delta de Matunilla, se acercará, inexorablemente, cada día más, a los corales de Barú y de las Islas del Rosario.

Es cuestión de tiempo. Por lo tanto, se debe actuar, y ya mismo. Se debe recordar, por último, que los M3 movidos desde 1650, lo fueron, en un 97%, entre 1923 y 1984; que los m<sup>3</sup> movidos, tienen una relación directa con los m<sup>3</sup> de los caudales que entran desde esas fechas, por Calamar; que el Canal de hoy es una obra muy reciente, hecha por el hombre en el siglo XX, con efectos nefastos que es menester corregir; que para ello, existen la voluntad, la ciencia y los recursos.

