

## **Muerte por asfixia.**

### **La navegabilidad de la bahía de Cartagena.**

#### **Alfonso López Michelsen.**

El río Magdalena trabaja día y noche contra la bahía de Cartagena. No tiene horas extras, ni dominicales, ni vacaciones, en su tarea de transportar sedimentos al interior de la bahía. Vale decir, en el más prosaico de los lenguajes, que la está llenando de barro desde hace años y que si no se le pone coto al desagüe del Canal del Dique, la bahía de Cartagena estará expuesta a perder, en veinte o treinta años, su navegabilidad. Algo que ya ocurrió con la bahía de Cispata, que desapareció para siempre y que hubiera podido ser asiento de un puerto ideal para Córdoba y Sucre.

Lo inaplazable muchas veces es más importante que lo urgente. El conflicto armado y la búsqueda de la paz nos están distraendo de dos problemas de primera magnitud, sobre cuya urgencia solo son conscientes los entendidos: la sedimentación de la bahía de Cartagena y la explosión demográfica de San Andrés y Providencia. Recapitemos la historia de cómo el Canal del Dique acabó convirtiéndose en una mortal amenaza para el más bello y activo de nuestros puertos.

En 1650, el gobernador de Cartagena, don Pedro Zapata de Mendoza, realizó una hazaña comparable a la construcción de las murallas, al intentar construir un canal que uniera el río Magdalena con Cartagena de Indias. Ciertamente es que ya existía, en épocas de creciente, una salida navegable, que permitía el acceso, a través de ciénagas de agua dulce y de la ciénaga de La Matuna, por entre el Caño del Estero, a la bahía de Barbacoas. La hazaña consistió en realizar un trabajo de limpieza y, por último, en romper un dique, vocablo derivado de muro, en holandés, que sirvió para darle el nombre de Canal del Dique. Tal muro aislaba, en las épocas de verano, al río Magdalena de dichas ciénagas.

Con el transcurso del tiempo y la construcción empírica de obras encaminadas a mantener la navegabilidad, todo el litoral norte de Colombia se fue transformando en su diseño original. Desaparecieron ciénagas, como la de La Matuna, comparable en tamaño a la Ciénaga Grande de Santa Marta y dos veces y media más grande que la propia bahía de Cartagena. Estas y otras ciénagas permitían llegar a Cartagena por el Caño del Estero, que separaba del continente a la isla de Barú.

De esta suerte, lo que había sido más que un canal, culminó, tras sucesivas obras de ingeniería, pero principalmente por las que se realizaron en el curso del siglo XX, entre los años 1951-1952 y 1981-1984, en un verdadero brazo del río Magdalena, sin que la antigua contracorriente, que desviaba la precipitación de sedimentos en ciertas épocas del año, desempeñara ya ningún papel.

El balance no puede ser más desconsolador. Actualmente entran al año, por Calamar, unos 10 millones de metros cúbicos de sedimentos. De estos 10 millones, 3,5 millones de metros cúbicos salen por Pasacaballos hacia la bahía de Cartagena, en donde van siendo depositados gradualmente, con consecuencias claramente previsibles. El resto se distribuye por distintos caminos, sedimentando, en épocas de creciente, las ciénagas aledañas, hasta desembocar en el mar, al sur de la punta de Barbacoas, en donde los vientos hacen particularmente riesgosa la navegación en la época de verano.

Cuatro son los distributarios del caño de Correa: el caño de Matuna, hoy ya colmatado; el "chorro" de Luisa, así llamado por la velocidad de su corriente; el caño de Portobello y el caño de Boca Cerrada. Estos nombres hay que retenerlos para entender la situación actual, a la que se llegó en junio de 1999, tras los estudios de Diagnóstico Ambiental de Alternativas. Quedó, entonces, en manos del Ministerio del Medio Ambiente la escogencia entre las cuatro alternativas que se consideraron. Tales estudios fueron coordinados por la Universidad del Norte y en su elaboración participaron expertos de U.S. Corporation of Engineers; de Brown & Root; de BioColombia, y otros más.

Después de 28 meses, en octubre del 2001, el Ministerio se pronunció a favor de la cuarta alternativa, que contempla la construcción de una esclusa grande en Calamar y la reconstrucción del Dique Viejo, con una estructura de control. El desvío de parte del agua hacia Boca Cerrada, con una estructura más, y restauración

del Caño del Estero, que, como vemos, comunica las bahías de Cartagena y Barbacoas, todo con un costo estimado, similar al de la rectificación de 1981-84, de 100 millones de dólares.

La Ley 161 de 1994 le asignó a Cormagdalena, con sede en Barrancabermeja, las responsabilidades propias de la ejecución del proyecto y le traspasó los activos, como dragas y laboratorio hidráulico sobre el río Magdalena y el Canal del Dique, incluyendo el mantenimiento de la bahía de Cartagena. En los considerandos de la Resolución 0260 del 31 de marzo de 1997 se resume el análisis jurídico de esta operación.

La verdad es que está en manos de la Administración Uribe poner en marcha la cuarta alternativa, empezando por la ingeniería detallada, la factibilidad económica y los aspectos ambientales, para que el proyecto pase a Planeación Nacional y comiencen a procurarse los recursos internacionales con el Banco Mundial y/o el BID, para que la bahía de Cartagena no corra la suerte de la de Cispata.

Parece que el nuevo Ministro de Transporte, el doctor Andrés Uriel Gallego, no está familiarizado con esta historia, que muy pocos, empezando por el suscrito, conocen a fondo. En cambio, y seguramente, debe estar al tanto de un fenómeno similar en el caso del golfo de Urabá, en donde, frente a Turbo, quedan apenas 1,5 metros de profundidad y las barcazas tienen que entregarles el banano a los buques en la mitad del golfo.

Se me informa, por otra parte, que el Ministro de Transporte aspira a dragar el río Magdalena a 12 pies, desde Puerto Berrio hasta Barranquilla y Cartagena, asumiendo el riesgo que se corre de hacer más grave la situación de la bahía de Cartagena.

El actual director de Cormagdalena, prudentemente se propone reforestar toda la cuenca del río y de sus afluentes, lo cual, en unos treinta o cuarenta años, puede reducir la carga sedimentaria, que ya va camino de asfixiar la bahía de Cartagena. Tan benéfica como sería la reforestación, no es menos cierta la consideración con que se inicia este artículo: el río Magdalena trabaja día y noche, sin prestaciones sociales ni paros de ninguna clase. Apenas los ciclos de creciente y de sequía, propios de las regiones tropicales. El contraste con la reforestación no puede ser más dramático.

Posiblemente esta creará mayor número de empleos e, inclusive, puede ser menos costosa, pero el gasto en tiempo es fatal, a consecuencia de la incesante precipitación de residuos con que el río va sedimentando la bahía de Cartagena, hasta colmatarla en menor tiempo del que toman las plantas en transformarse en un verdadero bosque, protector de la humedad ambiental.

Publicación

El Tiempo

Sección

Opinión

Fecha de publicación

1 de diciembre de 2002

Autor

Alfonso López Michelsen