

RESEÑAS

CRÓNICA DE UNA COSTOSA TRAGEDIA

El Canal del Dique. Historia de un desastre ambiental

José Vicente Mogollón Vélez

Bogotá: El Áncora Editores, 2013, 197 p.

Este libro constituye, quizá, el primer trabajo de investigación que estudia, desde una perspectiva histórica, la génesis de la destrucción y deterioro de un valiosísimo patrimonio natural como consecuencia de una obra construida por el hombre – una historia de errores forjada a lo largo de siglos. Al evidenciar y explicar el desastre ambiental generado por el Canal del Dique, José Vicente Mogollón marca un hito en la bibliografía sobre medio ambiente en el país.

Mogollón reitera que el Canal que hoy conocemos, y que es el origen fundamental del desastre, tiene muy poco que ver con la pequeñísima obra de ingeniería que los españoles construyeron en el siglo XVII, y que, en su momento, denominaron «el Dique». Ello no ha sido impedimento para que en el imaginario popular, difundido por algunos grupos de interés, se endilgue a la corona española, con visos de una gesta de su ingeniería colonial, la responsabilidad de la construcción de un gran canal que, simplemente, ha sido objeto de posteriores ampliaciones y correcciones. Se oscurece así la verdadera historia de un desastre ambiental que continuará si no se acometen las obras para detenerlo.

El daño a los ecosistemas y sus servicios

El desastre ambiental generado por el Canal del Dique se evidencia en la destrucción y deterioro de ciénagas de agua dulce y costeras, de caños y esteros, y de manglares (algunos de los cuales se ubicaban en lugares en donde el observador de hoy no se imaginaría que pudiese existir esta vegetación que crece en aguas salobres); en el daño ocasionado a los arrecifes de coral de Barú y del Rosario, y en la pérdida y el declive de diversas poblaciones de especies animales y vegetales, que se traducen, entre otras, en la escasez de la pesca, con sus consecuentes impactos sociales.

Es un desastre que tiene como causa directa la sedimentación depositada por el Canal en diversos ecosistemas, la cual se incrementó en los últimos noventa años como consecuencia del aumento sustantivo de su caudal. Y que se evidencia también en la colmatación y fragmentación de la bahía de Barbacoas, y en la sedimentación del estero de Pasacaballos, que comunicaba a esta con la bahía de Cartagena, así como en la creciente colmatación de esta última desde 1951.

Y es que solo a partir de esta fecha, según lo señala el autor (p. 29 y 31),

en un canal encajonado de 114,5 kms., las aguas del río Magdalena llegaron a la bahía de Cartagena y con ellas, los finos en suspensión, las tarullas y demás vegetación de agua dulce.... El impacto fue inmediato y dramático. En poco tiempo, las aguas azules y transparentes y los bajos corales de la bahía cambiaron por el efecto de las turbias aguas del río... ..Buena parte del sur de la bahía, en época de invierno, es ahora color «barro», como el río Magdalena.

Y de barro también se cubrieron las playas del norte de Barú dentro de la bahía, antes también coralinas, y el barro llegó también a las islas del Rosario, desde 1958, cuando se desviaron parte de las aguas del Canal hacia la bahía de Barbacoas, para disminuir los impactos de los sedimentos sobre la bahía de Cartagena. Tanto este último problema, como los otros daños ecológicos que estaba ocasionando el Canal, fueron señalados años después de su última ampliación, y en forma general, por Eduardo Lemaitre en su historia del Canal del Dique (Lemaitre, 1982).

Como escribe Mogollón (p. 113):

La pérdida de profundidades, la destrucción de manglares y la eliminación de ciénagas y caños produjo un grave deterioro que abrumó y dejó malherido al biofiltro

natural de la ciénaga de Matuna. Estos manglares por miles de años habían filtrado, decantado y limpiado las crecientes del Magdalena. Sus servicios ambientales habían hecho que existieran y prosperaran grandes arrecifes de coral en las islas de Bartú y Rosario, al costado oeste de la bahía de Barbacoas.

Hoy estos corales ya desaparecieron o acusan grave deterioro.

Las causas del desastre ambiental

Mogollón reitera que el Canal del Dique que conocemos hoy es una obra construida fundamentalmente en el siglo pasado, entre 1923 y 1984, y no como señala el muy propalado mito de que fue una gran obra producto de la ingeniería española del siglo xvii, que sería sometida a ampliaciones durante los tres siglos siguientes.

Las obras llevadas a cabo durante la Colonia, sumadas a las realizadas en el siglo xix para asegurar el tránsito de vapores, tan solo representaron el 3 % de las adelantadas hasta hoy, medidas en términos de los metros cúbicos de material dragado. En contraste, las obras del siglo xx representan el 97%, concentrándose el 27% en las realizadas en 1923-30, el 23 % en las correspondientes a 1951-52, y el 47 % a las de 1981-84 (Lemaitre, 1982, p. 61, citado por Mogollón, Tabla 1, p. 21).

En realidad, las obras realizadas en 1650 consistieron en una excavación de tan solo 3.000 varas de largo por un ancho variable de 4 a 8 varas. Su propósito era conectar al Magdalena, desde Barranca Nueva, con las ciénagas de Machado y el Negro. Se conformaba así, desde estas, un camino acuático natural que, a través de ciénagas y caños, llegaba al norte de la Matuna para comunicar con la bahía de Barbacoas y llegar al estero de Pasacaballos, último tramo de comunicación con la bahía de Cartagena. La denominación de dique a la canalización de 3.000 varas se generalizó para todo el camino acuático de entonces, y ha permanecido hasta nuestros días.

Muy pronto la canalización y la ruta hasta más allá de la ciénaga del Negro fueron víctimas de la sedimentación proveniente del Magdalena, lo que hizo necesario la excavación manual para mantenerla. Pero, a mediados del siglo xviii, la sedimentación galopante hizo imposible en época de verano la navegación de bongos y champanes desde la ciénaga de Sanaguare, a mitad de camino, hasta el río

Magdalena, teniendo que cubrir el trayecto a lomo de mula. Y, ya en el siglo XIX, no fue posible establecer la entonces revolucionaria navegación a vapor desde Cartagena hasta el Magdalena, debido a que se contaba con el mismo canalito de 1650, más unas varas adicionales producto de su mantenimiento.

Esta grave situación se intentó resolver con la rectificación y ampliación de un nuevo dique de quince kilómetros, que comunicaba a Barranca Nueva con la Ciénaga de Sanagure, con esclusas en cada extremidad para controlar el caudal de las aguas provenientes del río, y por consiguiente, la sedimentación. En 1852, dos años después de entrar en servicio, las esclusas fueron arrasadas por una creciente del río, con lo cual quedó inutilizada la obra del ingeniero norteamericano George M. Totten. Fue una tragedia para Cartagena, que se sumió en un profundo declive, a favor de la naciente Barranquilla, que tenía fácil acceso al río mediante pequeños vapores. Pero el canal de Totten, inutilizado, con una quinta parte de caudal del canal actual, tuvo impactos de consideración al traer aguas fluviales y sedimentos a ecosistemas que siempre habían sido marinos.

Entre 1878 y 1879, Rafael Núñez, entonces gobernador del Estado Soberano de Bolívar, emprendió la excavación y ampliación del Dique, como un canal a nivel, para llevarlo hasta Mahates, estableciendo así una nueva embocadura del río en Calamar y utilizando el canal de Totten. Esta obra fue facilitada por el uso de las excavadoras de cangilones.

La decisión de Núñez, de prescindir de las esclusas, a contrapelo de las lecciones dadas por la sedimentación durante más de 230 años de historia, y de las recomendaciones de los estudios hechos en 1725, 1748, 1776, 1794, 1844, y 1872, habría estado influida no solo por el fantasma del fracaso de las esclusas de Totten y de sus graves consecuencias para Cartagena, sino también por la fascinación de Núñez con el fulgurante éxito del Canal de Suez, inaugurado en 1869, con condiciones muy diferentes a las del Caribe colombiano.

Al restablecerse la comunicación con el Magdalena con barcos a vapor, Cartagena refloreció, pero no pasaron muchos años para que de nuevo el canal estuviera inutilizado. Núñez, ya en su condición de Presidente de la República, abandonó la idea del Canal. Le apostó, en vez, a la construcción del ferrocarril a Calamar, con el cual aseguró el futuro de Cartagena como gran puerto de Colombia.

Ya en los años veinte del siglo pasado, el empresariado cartagenero, al identificar una oportunidad de negocios en la navegación a vapor, emprendió un nuevo proyecto de habilitación y ampliación del Dique, con dragas de succión, prefiriendo no considerar las esclusas como parte de la obra. Y en los años cincuenta, y

después en los ochenta, por iniciativa del Gobierno Nacional, aparentemente con incidencia de la empresa que desde entonces ha monopolizado el transporte de hidrocarburos hasta Mamonal, se hicieron las obras del canal que hoy conocemos, cuya magnitud se refleja en el hecho de que el dragado correspondiente equivale a aproximadamente al 70% del que se ha hecho en sus 300 años de historia.

La obra realizada entre 1981 y 1984 fue de tal envergadura que, en la práctica, se acabó construyendo un brazo del río Magdalena con desembocaduras en las bahías de Cartagena y Barbacoas, cuyo caudal es mayor que el del río Sinú. Si bien se previeron unos sistemas para atrapar la sedimentación, estos poco funcionaron. De esta manera, el mantenimiento del Canal en 2012, centrado fundamentalmente en el dragado, tuvo un costo aproximado de \$ 12.000 millones, todo ello para el transporte de 1'200.000 toneladas de carga, en un 85% hidrocarburos.

El futuro en el pasado

Mogollón señala que, para impedir que el desastre ambiental se continúe profundizando, es necesario, entre otras acciones, disminuir sustantivamente el caudal de las aguas que, con su enorme carga de sedimentos, se embocan por el Canal del Dique desde el río Magdalena, en Calamar, hacia las bahías de Cartagena y Barbacoas. También se impone emprender una restauración dirigida a recuperar los ecosistemas deteriorados, entendiéndolo que ello solo es posible en forma parcial. Y la obra podría incluir la construcción de unas esclusas para el control de los sedimentos, en particular en Calamar.

Mogollón muestra que la historia del Dique, es, en retrospectiva, una historia de errores. En parte, estas equivocaciones se cometieron por el poco conocimiento que, en su momento, existía sobre la enorme fragilidad de los ecosistemas acuáticos asociados a lo que hoy es el Canal, incluyendo los humedales continentales y costeros, y las bahías de Cartagena y Barbacoas, entre otros. En parte también se cometieron cuando ya se tenía conocimiento sobre los potenciales impactos ecológicos de nuevas ampliaciones, como ocurrió en 1981-1984. Y, sobre todo, se cometieron al desconocer una de las más reiteradas recomendaciones técnicas efectuadas a lo largo de los siglos, principalmente por parte de expertos extranjeros: que el Canal tuviera esclusas para mitigar la sedimentación, la principal causa próxima del desastre ambiental.

Una aproximación que nos permitiría interpretar el por qué de estos errores, la encontramos en una reciente obra del ambientalista Julio Carrizosa (2014). En ella se muestra como en las élites colombianas han predominado unos imaginarios muy simplistas del territorio nacional que ha llevado que se haya intervenido mediante formas muy simples (que incluyen las tecnológicas), cuando el país se caracteriza por una enorme complejidad biológica, geomorfológica y cultural. Y ese choque entre las intervenciones simplistas y la complejidad del territorio ha generado, según Carrizosa, gran parte de los problemas sociales y ambientales que hoy enfrenta el país.

Sobre la gran complejidad biológica y geomorfológica de la zona de influencia del Canal del Dique, así como de la cuenca del río Magdalena, la obra de Mogollón es contundente, como lo es también sobre los imaginarios simplistas con que las élites cartageneras y nacionales concibieron y construyeron el Canal. Podríamos terminar, entonces, diciendo que las multimillonarias inversiones que se proyectan para arreglar los problemas del Dique, y para asegurar la navegación del río Magdalena, dos obras íntimamente ligadas, corren el riesgo de que se adelanten a partir de intervenciones simplistas en lo que es una cuenca hidrográfica de alta complejidad, con lo cual se ahondaría así el desastre ambiental. Y el riesgo es alto, puesto que los imaginarios simplistas de las élites sobre el complejo territorio colombiano, reforzados por intereses de corto plazo, parecen seguir predominando.

MANUEL RODRÍGUEZ BECERRA
Universidad de los Andes

REFERENCIAS

- Carrizosa, Julio (2014), *Colombia compleja*, Bogotá: Jardín Botánico José Celestino Mutis, Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt.
- Lemaitre, Eduardo (1982), *Historia del Canal del Dique*, Bogotá.