

La degradación ambiental de una de las joyas de la Costa Caribe

Vida y muerte en el Canal del Dique

En medio del conflicto, la violencia, varios siglos de historia, el transporte fluvial, depredadores, fenómenos naturales, manejo de recursos poco claros y la supervivencia de una numerosa población azotada por la pobreza, el canal atraviesa por un estado crítico y lucha por no desaparecer.

NORBEY QUEVEDO H.
ENVÍADO ESPECIAL
CANAL DEL DIQUE

La muerte ronda el Canal del Dique. Los sedimentos acabaron con los peces. Murieron zonas de manglares. Desaparecieron varias ciénagas. Barcos petroleros, carboneros y camarones eliminaron especies marinas. En el agua flotan los tóxicos. Y a los turistas de la bahía de Cartagena se acerca una imperceptible mancha oscura.

En medio de una pobreza extrema, los habitantes del canal, ubicados en las riberas de los 115 kilómetros de su recorrido, entre Calamar en el Atlántico y la bahía de Cartagena en Bolívar, también viven cercados por la muerte.

Lloran por la muerte a bala de dos personas y las lesiones a niños y mujeres embarazadas que presuntamente ocasionaron cinco miembros de la Infantería de Marina de la Armada cuando navegaban el canal a la altura de la boca de Caño Correa.

Lo propio hacen Sandra Marcela y Mónica Ricardo Julio. Ellas son las hijas de Benito Ricardo, desaparecido en San Onofre a instancias de alias El Oso, Marco Tulio Pérez Guzmán, jefe de grupo Canal del Dique del Bloque Norte de las Autodefensas. El Oso está hoy recluso en la cárcel de máxima seguridad de Valledupar y las hermanas Sandra y Marcela huyeron de los alrededores del canal, para irse a ocupar los cordones de miseria del barrio Pozón Negro de Cartagena.

El sello de la muerte del canal se marca con el comercio de drogas y el manejo de las armas. Muestra de ello es que a mediados del año pasado, tropas del Batallón de Fuerzas Especiales de Infantería de Marina decomisaron 3,5 toneladas de cocaína en tres lanchas que pretendían transportarla por el canal hacia el Mar Caribe.

Por esa época sucedió lo mismo con un arsenal. Un poblador de la zona fue capturado cuando custodiaba 20 pistolas, 40 proveedores, 5.000 balas para fusil AK47 y 11 aparatos de comunicación.

Es como si una maldición rondara el Canal del Dique. De los diversos intentos que se han hecho por recuperarlo, todavía sale a flote la escandalosa conciliación del Estado con la firma Dragacol. Algunos de los trabajos que hizo esta compañía, buscaron dragar el canal.

Es más, los líos con la recuperación del canal no pararon allí. En diciembre de 2002 se contrataron millonarias obras para solucionar las dificultades de dragado de la obra. Pese a ello, se presentaron varios problemas de navegabilidad. Por eso, y atendiendo una solicitud del Ministerio de Transporte, los organismos de con-

El tráfico naval en el canal es abundante. / FOTOS: HERMINIO RUIZ

trol investigan el hecho.

Hoy el escenario se complica más. Se requiere hacer los estudios y la obra para el plan de restauración ambiental y de navegación, que costaría cerca de 25 millones de dólares. Pero fuertes incidentes entre empresarios de Francia y Holanda por construirla, han ocasionado la revisión del proceso en el Ministerio de Transporte, la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, y la Universidad Nacional.

Entretanto, en la isla de Barú, varios megaproyectos turísticos están prácticamente paralizados, porque la sedimentación del canal impide la construcción de hoteles y nuevas casas para el descanso.

Muerte, guerra, dinero y medio ambiente son las cuatro palabras que identifican el Canal Dique. Es la sin salida de un accidente geográfico otrora con mayores recursos ecológicos y fuente vital para el desarrollo del transporte en el país. De sus aguas depende además el funcionamiento de tres distritos de riego, nueve acueductos municipales y el sostenimiento de cerca de 300 mil habitantes de los departamentos de Sucre, Atlántico y Bolívar.

Eduardo Oviedo, un corpulento moreno de 62 años, pescador de nacimiento y lanchero por accidente, y quien desde hace 18 años recorre el canal, es claro sobre lo que pasa allí: "Hace unos años había hoes-

chico, bagre y barbudo, pero hoy como están las cosas, creo que ninguno de mis nueve nietos conocerá el bocachico".

Su llamado de emergencia lo ratifica el viceministro de Transporte, Juan Ricardo Noero: "Si el canal no se interviene, se va a acabar la bahía de Cartagena. Están entrando 10 millones de toneladas de sedimentos".

PORELAGUA

Recorrer el Canal del Dique es como deslizarse por un tobogán. Tiene tres pasos topográficos: el Alto Canal en Calamar (Atlántico), Medio Canal

Los remolcadores de carbón, en algunos períodos del año encallan.

ro Roberto Castro y el batimétrico Rafael Ruiz.

"La idea es detenerse cada 10 kilómetros y medir el nivel de profundidad del canal", explica Castro, mientras avanza en una pequeña lancha con cinco personas a bordo.

Recorrer el canal produce un susto que sólo se controla con la pericia del lanchero Eduardo para recorrer los trayectos. La inmensidad del paisaje, el cruce en el río Magdalena, la altura del puente de Calamar, la perruza llovizna, un ferry abandonado, la vegetación verde, la soledad y el color amarillento del agua producto de los residuos,

fundidad se mantiene estable, ante el acecho de chulos y gavi-lanes en los sitios de medición.

En el kilómetro 40 del canal, en Arenal, Rosa, una madre soltera de 22 años y quien atiende un restaurante a la orilla, sirve el almuerzo, mientras suena una tanda de champeta. Ella también observa con nostalgia lo que pasa en el canal.

El trayecto continúa, la destrucción de las ciénagas de Capote, Zarzal y Tupe es evidente. En el kilómetro 52, cerca del municipio de Mahates, el viaje se interrumpe abruptamente ante el llamado de los soldados del Batallón de Infantería. Nos confunden con unos secuestradores, pero verifican la documentación y el recorrido transcurre.

Y aparece el primer remolcador de carbón. Una mole con no menos de 300 toneladas del mineral. Luego se divisan otros dos. Se observan más barcos petroleros y camarones. En el kilómetro 80 se ve la ruta de entrada de los paramilitares hacia San Onofre, en Sucre. El nivel del agua se reduce a 4 metros de profundidad.

La noche cae, es el kilómetro 114. El recorrido se suspende en el municipio de Pasacaballos. Allí, por unas monedas, Franklin Martínez limpia el canal y ayuda a los visitantes. En la madrugada se reinicia el viaje. Aparece la parte crítica: la entrada a la bahía de Cartagena. Allí, muchos remolcadores han encallado, hay basura, resi-

duos de minerales y pescadores trabajando. Se divisan Bocachica, Tierrabomba, Boca-grande y Mamonal. La profundidad de las aguas llega a los tres metros.

CONTRA EL TIEMPO

La lucha por la supervivencia del Canal del Dique continúa. Sus vicisitudes se remontan a 1571, cuando el en ese entonces gobernador de Cartagena autorizó su construcción. Pero diferencias entre los gobernantes provocaron que su inauguración sólo sucediera en 1582. Cayó en desuso por falta de mantenimiento, recuerda Gus-tavia crónica del canal: 1571-1582.

Luego, en intentos en 1650, 1789 y 1817, Cartagena retomó el tema del canal. En 1838, tras un préstamo de \$50.000, se reinicia la obra. Después, con la construcción de un ferrocarril entre Calamar y Cartagena, el tema perdió interés. A mediados de 1950, por fin el canal se volvió indispensable para el transporte.

Pero en 1984, el Ministerio de Transporte realineó el canal porque tenía cerca de 50 curvas y la sedimentación era lenta. Le obra, aunque mejoró el transporte, aumentó el caudal del agua y entró el sedimento en el canal.

Hacia 1996, el entonces ministro del Medio Ambiente, José Vicente Mogollón, ordenó a Cormagdalena la restauración del canal. Por la complejidad de las obras, los estudios se entregaron el año pasado. A partir de allí se ordenaron trabajos hidráulicos y ambientales.

ESPERANZA DE VIDA

Los mismos habitantes del canal quieren recuperarlo. Once mujeres del municipio de Arjona, Bolívar, cerca del Canal del Dique, laboran como niñeras de cientos de babillas. En los patios de sus casas, desde hace varios meses crían los reptiles y luego los llevan a las ciénagas de la zona. Hace un mes liberaron las primeras 600. La idea es apoyada por la Fundación Biodiversa y Cardique. Pretenden acabar la destrucción de las ciénagas y repoblarlas con la especie, que tiene un mercado de 600.000 babillas al año.

En el Gobierno y las organizaciones ambientales hay consenso para sacar adelante el canal. Claudia González, del Ministerio del Medio Ambiente, considera que "con el apoyo de todos se puede recuperar y zonificar canal".

Horacio Arroyave, director de Cormagdalena, destaca: "Estamos trabajando para solucionar el problema, contratando los estudios, apoyando a las comunidades y aprovechando el canal para el transporte, pero preservando el ecosistema".

El Canal del Dique no se quiere morir.

Si tiene comentarios sobre este tema u otros, por favor comuníquese al 4282390 ext. 1211 o al correo nquevedo@elespectador.com.

ONCE MUJERES LABORAN COMO NIÑERAS DE CIENTOS DE BABILLAS. QUIEREN RECUPERAR EL CANAL.

en Mahates (Bolívar) y el Bajo Canal en Turbana (Bolívar).

El viaje de 115 kilómetros, se inicia antes del mediodía en Calamar y termina en la bahía de Cartagena. Pausadamente puede durar hasta ocho horas.

Desde el comienzo del trayecto se percibe la urgencia de una solución. Calamar es su primer punto crítico. Aunque hay un período invernal, los niveles de profundidad en este sector del canal descienden a 6,5 metros aproximadamente. Así lo muestran el equipo satelital y la ecosonda monitoreada mayoritariamente por el ingenie-

hacen reflexionar.

Precisamente allí radica uno de los mayores problemas del canal, la sedimentación. "Los niveles del agua son aceptables en octubre y noviembre, pero en otros meses, como enero, disminuye y los barcos encallan", explica Rafael Ruiz, quien ayuda a medir la profundidad del agua en cada estación. Para hacerlo hay que parquear la embarcación a la orilla del canal.

Luego se atraviesa Santa Lucía, un municipio que sueña con encontrar petróleo, como lo rum hace 50 años. La pro-

La sedimentación en Calamar permite al ganado tomar agua.

Los pescadores son conscientes de la reducción de su actividad.