



COLUMNISTA

Vía acuática contrahecha

En 2011, el Fondo de Adaptación, quedó a cargo de la rehabilitación del Dique. Los estudios estuvieron listos en el 2017. Y vino la demora de la ANLA.

Rodolfo Segovia S.

POR: RODOLFO SEGOVIA S.

El Canal del Dique fue el contrato más grande hasta 1984 del **Ministerio** de Obras. Cuando concluyó la ampliación y profundización del cauce y la eliminación de curvas, dejó una autopista acuática de Barrancabermeja a Cartagena. Los usufructuarios han sido **Ecopetrol** y los transportadores de subproductos pesados de **petróleo** (fuel oil). Evidenció influencia ante el presidente Turbay y su **ministro**.

El ensanche y la rectificación del Dique facilitó el tránsito gratuito de convoyes con dos hileras de tres planchones (3x2) empujados por un remolcador, formación estándar que acarrea hacia Cartagena el 80 por ciento de la carga que transita por el río Magdalena. Son dueños casi únicos de la vía fluvial.

Las obras del Dique se acometieron en buen momento. Le permitieron a Colombia exportar más barriles de fuel oil en épocas de altos precios por las huelgas del carbón de la Inglaterra de Margaret Thatcher. Beneficio no pequeño en años magros cuando el país era importador de **petróleo**. Pero no todo ha sido agua de rosas.

Con más flujo hidráulico, el Dique arrastra un mayor volumen de sedimentos, 80 % de ellos finos en suspensión, que van a dar a las ciénagas del cauce, a las varias bocas del Canal y mayormente a la bahía de Cartagena. Una vez en contacto con el agua de mar, los finos se floculan y van a ahogar los corales o a precipitarse en la bahía formando un largo delta submarino que amenaza partirla e impedir la navegación de gran calado. El delta avanza inexorable.

Hace 25 años el **ministro** de Medio Ambiente, José Vicente Mogollón, dictó una resolución de alerta: al Canal del Dique, hecho a la topa tolontra por desconocimiento, era necesario aplicarle la ciencia de administrar ríos y sistemas lagunares, conocida con el bello nombre de Potamología.

Ahora bien, pese a las advertencias, el gran impulso renovador no llegó sino a raíz de las devastadoras inundaciones de 2011. El Fondo de Adaptación, nutrido con la generosidad de los colombianos, quedó a cargo de la rehabilitación del Dique.

Los completísimos estudios se gestaron desde el 2013 y estuvieron listos en el 2017. Surtió la demora (un año) de la ANLA, que nunca tiene prisa, y el cierre financiero, en el que todos ponen. La licitación está cerca de abrirse por la ANI.

Lo que ha mejorado poco es el tiempo de ejecución. Según don Sancho Jimeno, el heroico castellano de Bocachica en 1697, la comunicación fluvial de Cartagena con el Magdalena comenzó a discutirse durante la gobernación de Francisco de Murcia (1630-35) y estuvo lista en 1650.

La de ahora está por verse: algunos navieros, que tuvieron amplia oportunidad de sentarse con los consultores y que disfrutaron sin peaje de la autopista contrahecha, pretenden que se rediseñen y amplíen las esclusas –obra fundamental que retiene los sedimentos finos– para dar cabida a imaginarios convoyes, pero en realidad para demorar este proyecto de interés nacional que nunca les ha gustado. Gadejo.

Rodolfo Segovia Salas
Exministro - Historiador.
rsegovia@sillar.com.co

Lo más leído

1. Menos personas recibieron cuota monetaria de las cajas de compensación
2. Nuevas restricciones generan deterioro de la actividad productiva
3. Dólar amplió sus pérdidas este miércoles
4. Así puede consultar el grupo en la clasificación del Sisbén
5. Ya está disponible el segundo pago de Colombia Mayor del 2021
6. 'Nuestras finanzas públicas no pueden depender de choques externos'

COLUMNAS ANTERIORES DE

RODOLFO SEGOVIA S.

25/02/2021 **No será tan negro el panorama**

11/02/2021 **¿Cuál es la bulla?**

28/01/2021 **'Qué vasallo que fuera...'**

14/01/2021 **Brisa fresca**

[VER TODAS](#)

[REPORTAR ERROR](#)

[IMPRIMIR](#)