

Vía acuática contrahecha



RODOLFO SEGOVIA

13 de marzo de 2021 12:00 AM

[@ElUniversalCtg](#)



El canal del Dique fue hasta 1983 el contrato más grande hasta 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% de la carga que transita por el río Magdalena. Son los 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 mas 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 ahogan los corales, y se precipitan 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 tolondra 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 del 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.

Más Leído

mar 13 - 11:59
Aplican extinción de dominio a bienes de narcos en Turbaco, Cartagena y Santa Marta

mar 13 - 17:02
Roban \$5 millones a comerciante y atracadores matan al empleado que lo acompañaba

mar 13 - 11:47
Asesinan a un joven en La Boquilla en medio de un atraco

mar 13 - 16:31
¡Atención! Mayores de 80 pueden vacunarse sin cita, pero hay pico y cédula

mar 13 - 14:00
Presunto homicida de mototaxista estaba prestando el servicio

MULTIMEDIA

