

# LAS AUTORIDADES LOCALES ESTÁN A ESPALDAS DE LA REALIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA

Teófilo Omar Boyano Fram <sup>1</sup>



El día 8 de marzo de 2016 en las oficinas de Asercol S.A. Agencia de Aduanas Nivel 1, se llevó a cabo la entrevista con el Dr. Víctor Tarra Díaz<sup>2</sup>, quien está en la Dirección Técnica de Aduaneras, realizada por el docente Teófilo Omar Boyano Fram.

Asercol es una Agencia Aduanera que antes eran llamadas Sociedades de Intermediación Aduaneras. SIA, su nombre es Asociación de empresas Aduanera de Colombia, ubicada en la Zona Aduanera de Cartagena por excelencia, en el barrio de Manga y ha participado en varios proyectos de infraestructura portuaria (Ver asercol.com). Los siguientes son apartes de la entrevista.

## ¿Cómo ve el panorama del Puerto de Cartagena?

Antes de la Ley 1 de 1991 la condición era muy precaria, pero a partir de la fecha aunque el cambio ha sido drástico y en especial la Sociedad Portuaria Regional Cartagena S.P.R.C que es una de las mejores de Latinoamérica y la mejor del Caribe con más de 5 premios internacionales, el crecimiento de Muelles El Bosque, hoy día COMPAS y Puerto Mamonal, Puerto Bahía y Puerto de Zonas Francas y Contecar que trabaja con SPRC, con todo ese dinamismo considero que no se ha dado la unificación del Puerto.

## ¿Cree usted que la ciudad está preparada para la ampliación de los Muelles Portuarios?

No en su totalidad, ya que es una necesidad ampliar los muelles, dado el dinamismo del Puerto y la generación de empleo que esto traería, se necesitan ¿por ejemplo, más Astilleros para apoyar a Cotecmar y Astivik

<sup>1</sup> Profesional en Economía de la Universidad de Cartagena, Magister MBA en Administración con la Universidad de Medellín, Especialista en Pedagogía para el desarrollo del Aprendizaje de las UNAD, Especialista en Ciencias Sociales e Innovación Tecnológica de la Universidad de Oviedo-España y Líder de Línea en Logística y Gestión Internacional y Docente de Tempo Completo de la Universidad Libre sede Cartagena. Correo electrónico: oboyano@gmail.com

<sup>2</sup> Profesional en Comercio Exterior de la UJTL y Magister en creación de Empresas con Universidad de Nebrija, Especialista en Derecho Aduanero y Especialista en Gestión Portuaria de la Universidad de Cartagena con más de 24 años en el sector portuario.

### **¿Qué piensa del Canal de Varadero y su incidencia en el Puerto de Cartagena?**

Considero que es un proyecto que está estancado y se hará para permitir entrada de buques Post Panamax, considerados de gran calado y su construcción se requiere; será otra Unidad de negocios en el Puerto, en especial ya que el Canal de Panamá se amplía y permite el paso de ese tipo de buques a Cartagena.

La ciudad seguirá siendo una ciudad cuyo Puerto es de trasbordo, dada la seguridad de sus aguas.

### **¿Cómo los actores sociales del Puerto de Cartagena pueden contribuir a que la ciudad sea más sustentable?**

El Distrito de Cartagena debe pensar en una Secretaria Portuaria para articular al Puerto y que genere empleo inclusivo, es decir gente con necesidad de laborar y que se logre lo que se conoce como “las ciudades puertos” y no “un Puerto en la ciudad”.

### **¿Cómo ve la relación de la Academia con el Puerto de Cartagena?**

Son muy pocas las Instituciones que tiene relación con el Puerto de Cartagena, considero que no han mirado al Puerto, la Universidad de Cartagena como Universidad Estatal debería promover una carrera cuyo eje temático sea el logístico- portuario.



### **¿Qué competencias debe tener una persona egresada de la Facultad de Ciencias Económicas para laborar en el Puerto?**

Es muy compleja la pregunta, el tema sin embargo es más técnico, insisto en que se deben especializar mínimo en el área logística. La Universidad si quiere ser más competitiva debe enfocarse más al tema Logístico- Portuario, para lograr vincularse al Sector Portuario.

### **¿Quiere hacer algún otro comentario del tema?**

Si, a Cartagena se le viene una competencia que es Puerto Antioquia localizado en Turbo, por lo que el Puerto de Cartagena debe prepararse ante la amenaza que no sabemos si será positiva o negativa, ya que Turbo está más cerca al interior del país y posee mayor infraestructura vial. En contraste con la ciudad de Cartagena que no ha podido solucionar su problema de infraestructura vial. Las autoridades locales están a espaldas de la realidad Portuaria.

# HISTORIA Y ACTUALIDAD DEL CANAL DEL DIQUE

*María Alejandra Benítez Hurtado<sup>1</sup>*

El Canal del Dique a partir del siglo XVI, se convirtió en una obra civil de gran magnitud en nuestra Región Caribe. Fue construido con el objetivo de unir ciénagas y lagunas entre la Bahía de Cartagena y el río Magdalena y ser la vía que uniera el interior del Virreinato con La Heroica sin pasar por el mar entre Bocas de Ceniza y esta, ya que era fácil un bloqueo militar por parte de los enemigos de España mientras se le rodeaba de murallas, baluartes y se construía el Castillo de San Felipe, dado que España dejó de tener la hegemonía naval con la derrota de la Armada Invencible. Subsidiariamente sería una vía de transporte de mercancías, y sobre todo de contrabando, lo que permitiría el desarrollo de Mompós y su defensa militar.

Actualmente esta construcción afronta diversos problemas ambientales y sociales, ya que las últimas obras ejecutadas para darle solución a sus problemas de navegabilidad han traído como consecuencia, entre otros fenómenos naturales, la sedimentación y desaparición de complejos cenagosos, los cuales han sido

el catalizador adecuado para que diversos grupos poblacionales de la zona tales como pescadores y ganaderos, se enfrenten alrededor de sus intereses particulares. Además, parte de las ciénagas se han acondicionado como criaderos de alevinos de Telapias y Basas, especies originarias de Vietnam y aclimatadas en el área del canal, sobre todo próximas a la bahía.

## **SÍNTESIS HISTÓRICA DEL CANAL DEL DIQUE**

Entre las precariedades administrativas de nuestra ciudad, los enemigos tradicionales del progreso económicos de Cartagena, la agreste geografía y las inevitables paradojas que todo esto ocasiona se ha construido el marco histórico que le sirve de soporte.

Desde el año 1503 se exploró la posibilidad de un canal, cruzando por manglares y bosques inundables, con el fin de permitir que chalupas y champanes navegaran hacia el interior del continente.

---

<sup>1</sup> Abogada de la Universidad de Cartagena. Actualmente se desempeña como Abogada y Auxiliar Administrativo Gestión Clientes del Grupo Éxito Distrito Costa – Cartagena e integrante del Grupo de Investigación “Filosofía del Derecho y Derecho Constitucional”. Correo electrónico: alejandra.benitez94@hotmail.com



El primer antecedente acerca de la construcción del Canal del Dique, nos dice José Vicente Mogollón (2011), se ubica hacia el año 1571 cuando el gobernador de turno, atendiendo a la necesidad de superar las barras de arena de la desembocadura del río Magdalena que obstruían la navegación entre mar y río, adjudicó un privilegio para la construcción de un camino acuático entre el puerto y el río que uniera los caños y minúsculas ciénagas; esta obra concluida hacia el año 1582, desapareció por completo debido a la falta de mantenimiento (Mogollón, 2011). Parece que esta idea había quedado en el olvido hasta 1650, cuando el gobernador Don Pedro Zapata, luego de gestiones ante el Cabildo de la ciudad y de las poblaciones ribereñas y de rogar a las cofradías de los conventos de Santa Teresa y Santa Clara por recursos monetarios ordenó su construcción y apertura con el fin de facilitar el transporte entre Cartagena (que se imponía como el principal puerto de la Nueva Granada) y la Barranca del Rey, lo que se conoce actualmente como Barranca Nueva, en el municipio de Calamar: el procedimiento que se siguió fue la unión de varios complejos cenagosos y, en consecuencia, se interconectaron las poblaciones de Pasacaballos, Rocha, Gambote, Mahates, San Estanislao y Barranca, beneficiando a varias haciendas ribereñas al cruce de sus aguas.

En sus primeros años, bajo la vigilancia de Zapata, el canal estuvo bajo el auspicio del

Cabildo, entre sus atribuciones se encontraba el cobro de derechos por mercaderías transportadas y traslado de personas por embarcación; sin embargo, los cabildantes observaron que los impuestos eran pingües (Lemaître, 1983), por lo que decidieron arrendar el canal, siendo su primer arrendatario fue Manuel de Amoscátegui. Surgía entonces un problema: debido a la pretensión por recibir beneficios del canal tanto por el Cabildo como por el arrendatario, muy poco se pensó en su mantenimiento, luego pasó a estar nuevamente bajo el mandato del Cabildo. No se olvide que el río Magdalena es muy caudaloso, máxime en temporada de lluvias que en esa época casi que triplicaban su caudal, produciéndose desbordamientos y anegaciones que mantenían las ciénagas y creaban otras pero todas se llenaban de la arena desprendida de los barrancos y los barranquillos por donde el Río Grande de la Magdalena cruzaba.

Así, entre esas fluctuaciones se mantuvo la administración de Canal del Dique, con negligencias respecto al mantenimiento y por consiguiente, ello trajo su progresivo deterioro; además, el canal tuvo que soportar unos enemigos constantes: los dueños de burros y mulas, los cuales esgrimían que la utilización de las aguas del canal para el transporte de mercancías era una competencia que amenazaba la rentabilidad de su negocio, por esta razón siempre se opusieron a su mejoría y en muchas oportunidades contribuyeron a su



obstrucción. Entre el siglo XVII y XVIII el canal se encontraba taponado, no solo de arena sino de tarulla, aunque se realizaban pequeños trabajos para que se pudiera seguir transitando en él. Siempre se ignoró su cuidado, más no su utilidad en servicio del comercio.

La situación del Canal del Dique regresó a la lista de cuestiones importantes de la administración en el año 1834 cuando El Observador de Cartagena reconocía este problema y aseveraba que, a menos que el Dique u otro canal de proporciones importantes fuera abierto a la navegación, bien podían los cartageneros irse resignando a vivir en una ciudad muerta (Lemaître, 1983). Palabras proféticas que mostraban la lúgubre situación de Cartagena en aquella época: del comercio sólo quedaban los recuerdos y se veía su desplazamiento hacia Sabanilla, en cercanías de Barranquilla. Se suma también la abolición del consulado de Cartagena por el gobierno republicano de la provincia. Nuestra ciudad veía por aquellos años su desmoronamiento, el precio que debió pagar por las luchas independentistas. Fueron muchísimos los intentos para rescatar a Cartagena de su deprimente situación: unas voces abogaban por el dragado constante de Bocachica con la finalidad de mantener su canal en condiciones de navegabilidad; se realizaron, en consecuencia, trabajos de profundización y mejora del canal (Lemaître, 1893).

En 1844, bajo la gobernación de Juan José Nieto, se contrató los servicios del ingeniero civil estadounidense George M. Tottem, quien se encargó de la construcción de un canal de aproximadamente 15 Km. de largo, y les incluyó a sus extremidades un sistema de esclusas. Este dique se encontraba ubicado a 12 Km. del canal que fue construido en la época del gobernador Zapata. Este canal perduró hasta 1923, después de que Rafael Núñez en 1879 porteara de los Estados Unidos dos dragas de vapor y un martinete con los cuales se conectaron ciénagas y caños, aguas arriba de Mahates; ya para el año 1888 se formaron minúsculos deltas que hacían inasequible la navegación con buques, y esta situación indujo a Núñez a preferir firmar el contrato de concesión para el ferrocarril Cartagena - Calamar. (Mogollón, 2011).

Hoy vemos otro Canal del Dique, diseñado inicialmente por el coronel C. Vanderburg, hacia los años 1917 y 1920. En este período, si bien se dragó el volumen de 10,850.175 m<sup>3</sup> de tierra, estos esfuerzos no fueron suficientes para lograr el principal interés: el tránsito de los barcos de mayor calado; el segundo tramo del canal fue realizado entre los años 1951 y 1952 bajo el gobierno de Laureano Gómez, y con estos trabajos, se logró la meta que se tenía en el período anterior: la Standard Dredging con una nueva tecnología, realizó una serie de ampliaciones al canal, con 93 curvas y una profundidad de



más de 2 metros; los verdaderos problemas ambientales que hoy sustentan esta reflexión se agravaron aún más en el período de 1981 y 1984, con las mal denominadas “obras de rectificación”: por la ambición de la Naviera Fluvial Colombiana de agrandar el tamaño de sus convoyes a 6 botes, y posteriormente logró que el Ministerio de Obras de la época autorizara la ampliación del Canal del Dique, reduciendo el número de sus curvas a 50 sin que mediara ninguna solicitud de ninguna entidad cívica cartagenera (Mogollón, 2011) y tampoco se le consultó a las poblaciones aledañas a esta importante construcción.

La paradoja que se encuentra implícita en la anterior síntesis histórica es que nuestra ciudad, con la construcción del canal, entre descuidos y ampliaciones en los primeros años del siglo XX, logró en 1952, con tardanza, su apetencia centenaria frente al transporte fluvial. Como nos ilustra Gustavo Bell (1989) ese logro ya estaba desfasado para esa circunstancia, pues el transporte por camiones ha sido un *trust* entre nuestra región y el resto del país, y se suma también el hecho de que Colombia dejó de invertir en las vías fluviales y en el transporte por el río Magdalena, ante las dificultades creadas a lo largo del río por el incremento de la sedimentación y la presencia permanente de frentes guerrilleros que usaban el río para la minería ilegal y el transporte en chalupas de sus efectivos. Todo esto hizo que los dragados fueran cada vez más caros y fre-

cuentes. Incrementándose la deforestación de las cuencas del Cauca y el Magdalena. (Bell, 1989), no se olvide que el primero de esos ríos desemboca en el Magdalena en la zona de la mojana. De modo tal que la única actividad económica era el traslado de petróleo y sus derivados desde la Refinería de Barrancabermeja hasta los puestos de Cartagena y Barranquilla. Hoy se habla del transporte multimodal, lo que ha revalorizado el transporte fluvial y el canal del Dique. Sin embargo, este sistema aún no ha llegado con óptimas bases a nuestro país, ya que la empresa que se creó para este fin dependía de la tristemente célebre Odebrecht, así pues, nació muerta.

En la actualidad el canal, desde el punto de vista de la navegación, es utilizado por Ecopetrol y Carbones del Caribe sólo para transportar su producción por otras vías, con lo cual demuestra que, teniendo en cuenta los fines para los cuales fue construido y remodelado, este canal perdió importancia. El Tráfico de carga se hace por camiones que remolcan los contenedores que traen los cargueros de los mismos a los puertos caribeños del país.

El aspecto neurálgico de lo anterior estriba en que el mayor volumen de Contenedores por camiones ya saturó las carreteras de Colombia que no fueron adecuadas con dobles calzadas para el mismo. En el evento de que se completaran esas dobles calzadas con la nueva generación de cargueros Post-Panamá

quedarían, casi que enseguida, ellas también, saturadas. Estos aspectos demuestran, una vez más, que somos nacionales de un país de locos donde se generan situaciones absurdas por estar siempre dedicado a improvisar.

### **SITUACIÓN ACTUAL Y DAÑOS AMBIENTALES DEL CANAL DEL DIQUE**

Como se aseveró en líneas atrás, las últimas obras de rectificaciones al Canal del Dique son las que hoy tienen encendidas las alarmas en nuestra región. En las obras de 1981 se redujeron el número de curvas a 50 y al perder esas curvaturas las aguas adquieren más velocidad y en consecuencia, arrastran más sedimentos. Unas obras con las cuales se pretendían solucionar un inconveniente de navegabilidad, se convirtió en un problema mayor, con asolamientos al medio ambiente de esta eco-región. Esto ha aumentado, para el caso de Mahates, que entre otras cosas, es zona baja, las proporciones de las inundaciones. Pero hay muchos problemas que se atrincheran en el canal: nos dice Mogollón (2011) que estas obras al canal han provocado que a los corales de las Islas del Rosario lleguen en época invernal una especie de bombazos de agua dulce, colmados de nutrientes, los cuales provienen de las bocas del canal sobre Barbacoas y Correa.

Hay otros problemas además de las inundaciones y los corales de la Isla del

Rosario: el Canal colmató la ciénaga de Matuya y está en riesgo inminente de colmatación la Bahía de Barbacoas, igualmente está en vía de sedimentarse nuestra Bahía de Cartagena, esta última problemática, es una amenaza permanente para sus habitantes porque hay una clara afectación de la calidad del agua, el medio ambiente y la navegabilidad. Los sedimentos hacen que la bahía se vea de color amarillento, siendo que su color natural y exuberante es el azul.

El problema de las ciénagas tiene similitudes con el de las bahías, pero embarga en el fondo un interés económico: las ciénagas han desaparecido porque se han colmatado de sedimentos y estos, al llegar a una ciénaga, no retornan y se convierten en suelos para ganadería. Con la sedimentación desaparecen los ecosistemas y sus especies migratorias.

La desaparición del caño de Matuya y la ciénaga de María Luisa son una ilustración a lo descrito anteriormente: estos cuerpos de agua desaparecieron por el fenómeno de la sedimentación. Estos permitían el ingreso del agua hacia un complejo cenagoso que va hacia Maríalabaja pero allí se erigieron diversas construcciones, los cuales provocaron que estos perdieran su contacto permanente con el Canal del Dique. A raíz de las inundaciones recientes en los municipios de esta zona deltaica, el Fondo Nacional de Adaptación sugirió la protección de terrenos con jarillones,



en estas zonas sedimentadas, y las respuestas dadas por aquellos habitantes fue que esos terrenos eran de su propiedad, desconociendo que estos son territorios baldíos, tal como lo establecen las normas medio ambientales.

Alrededor del Canal del Dique y el complejo cenagoso sobre el cual se asienta, hay varios intereses, que generan una serie de conflictos: en primera línea se ubican el grupo de los pescadores, su conveniencia es el fluir del agua; el grupo de los agricultores, los cuales necesitan la existencia del agua para que disminuya en los meses de verano y poder cultivar; y los ganaderos que también quieren apropiarse de las ciénagas que son tierras del Estado ya que cuando pierden el agua pasan a ser baldíos nacionales.

La situación del Canal del Dique en la actualidad no dista mucho de su gran tragedia histórica: desde el año 2015 la Procuraduría General de la Nación advirtió los grandes atrasos del Megaproyecto Canal del Dique, con un costo aproximado de dos billones de pesos, acompañado de serias irregularidades contractuales: *...las demoras en las ejecuciones contractuales y la falta de inicio de ejecuciones hacen presumir que no se cumplirán los cronogramas establecidos para la terminación de los contratos. Ocho meses después de la firma, no se han suscrito actas de inicio de los contratos de obra (...) mes a mes se han reportado informes*

*sobre la gestión en materia de avances y cumplimiento de compromisos.*

*Y al revisar el estado de los contratos entre enero y agosto, solo el 2014-C194, que estaba en proceso, aparece terminado.<sup>2</sup> Todo lo anterior ha conllevado al perjuicio de las comunidades afectadas por los trastornos ambientales del Canal del Dique.*

Luego de los anteriores señalamientos, el 22 de junio de 2016 se dio inicio a las obras de protección de la orilla en los 1.400 metros de la ribera del Canal del Dique en el municipio de Santa Lucía (Atlántico): *La protección se hará con un material robusto (concreto) se asimila a un 'muro flexible' que toma la forma de la orilla y protege hasta el fondo, evita erosión y filtración.<sup>3</sup> Se advirtió en ese entonces que las obras se dividirían en dos largas fases para que pudiese catalogarse de carácter definitivo: una fase prioritaria para atender las necesidades de los habitantes afectados por las inundaciones; y la segunda para el diseño de dos esclusas para darle punto final a los sedimentos y regular el agua.*

A pesar de ello, los entes de control evidencian adelantos de tan solo 0, 003% lo cual constituye un grave riesgo para los ecosistemas, el eventual desarrollo económico de la región y la vida y bienes de los habitantes de las regiones aledañas.

<sup>2</sup> El Tiempo. Economía, Proyecto del canal del Dique no presenta avance, alerta la Contraloría. 23 de diciembre de 2015. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16465447>

<sup>3</sup> Leonardo Herrera Delghams, corresponsal de EL TIEMPO Barranquilla. 30 de junio 2014. Este jueves comienzan obras en el Canal del Dique. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16633578>



## CONCLUSIONES

Se desprende de lo expuesto lo siguiente:

1°.- El Canal tal como lo concibieron los españoles fue en principio una vía con carácter militar y subsidiariamente comercial que iniciada la decadencia de los Habsburgo o Austrias en el siglo XVII no recibió el interés adecuado. Durante el siglo XIX, después de la Independencia, no servía para una navegación de mayor calado y tal como lo afirma el historiador Eduardo Lemaître el puerto de Cartagena entró en decadencia y empezó el ascenso de Barranquilla junto con Puerto Colombia.

2°.- En las tierras que aparecieron al secarse ciénagas y lagunas, con un régimen de baldíos que invitaba al fraude, aparecieron "Propietarios" que legalizaban lo invadido como cesión de baldíos por parte de la nación o prescribían porque el Estado no tenía un sistema de control de la propiedad inmobiliaria. Estos "Propietarios" deben ser indemnizados por expropiación para hacer lo que en verdad se necesita: un Canal todo nuevo reinventado de lo que la incuria y dejadez materializada en obras para salir del paso han dejado.

3°.- Las Alternativas para solucionar el problema adolecen de un estudio técnico completo, de otro estudio medio ambiental de im-

pacto al ecosistema que sea satisfactorio y, lo último, pero no por ello lo menos importante, un cálculo financiero del valor de las obras.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BELL, G. (1989). El Canal del Dique: el viacrucis de Cartagena.
- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA
- CUBILLOS C., ORDÓÑEZ, J. y FORERO G. (2009) Balance hídrico y sedimentológico del Canal del Dique y sus efectos sobre la sedimentación en la Bahía de Cartagena. Disponible en [http://irh-fce.unse.edu.ar/Rios2007/index\\_archivos/C/6.pdf](http://irh-fce.unse.edu.ar/Rios2007/index_archivos/C/6.pdf)
- LEMAITRE, E. (1983) Historia general de Cartagena. Tomo IV "La República". BANREP
- MOGOLLÓN, J. (2011). Una vía con historia. 1811-2011. Bicentenario Cartagena de Indias.

## SITIOS WEB

- El Tiempo. Economía, Proyecto del canal del Dique no presenta avance, alerta la Contraloría. 23 de diciembre de 2015. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16465447>
- Leonardo Herrera Delghams, corresponsal de EL TIEMPO Barranquilla. 30 de junio 2014. Este jueves comienzan obras en el Canal del Dique. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16633578>