

Mal ambiente

Las obras en el Canal del Dique, en la región Caribe, se han presentado como el proyecto de cambio climático más importante del país. Sin embargo, hay dudas por los posibles impactos ambientales que puedan tener en ecosistemas aledaños. / [Investigación p. 4](#)



Obras de contención para prevenir inundaciones del Canal del Dique en el corregimiento de Santa Lucía, departamento de Bolívar. / Cortesía Johan Luna - Ideam



Obras de contención para prevenir inundaciones por desbordamientos del Canal del Dique en Bolívar. / Cortesía Johan Luna - Ideam

No hay indicadores para medir la restauración

Las inquietudes ambientales de las obras en el Canal del Dique

Las obras en el Canal del Dique se han presentado como el proyecto de cambio climático más importante del país. Sin embargo, quedan dudas sobre sus posibles impactos en ecosistemas aledaños.



DANIELA QUINTERO DÍAZ

dquinterod@elespectador.com
@DanielaQuintero

En solo dos días, como está establecido según el cronograma de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el gobierno saliente de Iván Duque dejaría adjudicado el contrato de concesión del megaproyecto del Canal del Dique, que busca reducir la entrada no controlada de sedimentos a la bahía de Cartagena y controlar los riesgos de inundación en la zona de influencia del canal a través de un sistema de esclusas y compuertas. Pese a las peticiones de las comunidades, de víctimas del conflicto, de congresistas y del gobierno entrante, el presidente Duque, su vicepresidente Marta Lucía Ramírez y la ANI han reiterado que no hay argumentos para detener la contratación, por lo que se realizará antes de que finalice este mandato.

Aunque gran parte de la atención se la ha llevado la licitación por 3,2 billones de pesos, así como su único oferente para ejecutarla —la firma española Sacyr, ampliamente criticada por obras fallidas como el puente Hisgauro—, lo cierto es que las inquietudes ambientales de la obra también ocupan parte importante del panorama.

Las obras en el Canal del Dique se han presentado como “el proyecto de cambio climático más

importante del país y de América Latina” por el Gobierno. Desde su concepción, el proyecto fue postulado al Fondo de Adaptación, una entidad adscrita al Ministerio de Hacienda, que fue creada para ejecutar proyectos de gestión del riesgo y adaptación al cambio climático. Los estragos del fenómeno de La Niña en 2010, que dejaron a más de 150 mil damnificados y varios municipios de Bolívar y Atlántico bajo el agua por el desbordamiento del canal, hicieron evidente que se necesitaban medidas urgentes, por lo que en 2016 la propuesta fue aceptada.

Sin embargo, algunos factores abren nuevos interrogantes de si se trata más de una obra de navegabilidad que de medidas efectivas de adaptación a la crisis climática. Entre ellos, que el proyecto también esté listado en las concesiones fluviales 5G, y que el presidente Duque lo presente como parte de la reactivación económica del país. Por ese canal, por ejemplo, se transporta el 92% de la carga líquida de productos derivados del petróleo en el país.

Inquietudes ambientales

En las últimas semanas, la ministra de Ambiente designada por el próximo gobierno, Susana Muhamad, ha hecho pública una solicitud de no entregar la licencia al proyecto. Según explica, para realizar esta obra era necesario solicitar una licencia ambiental o un plan de manejo ambiental. En declaraciones a Caracol Radio aseguró que la

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) afirmó primero que si era necesario un plan de manejo ambiental, pero luego revocó su decisión. “Esto deja incertidumbre frente al instrumento de manejo de una obra que puede tener impactos en la zona”, aseguró. Aunque *El Espectador* se contactó con la ANLA para aclarar las inquietudes sobre los requerimientos ambientales, anunciaron que, por el momento, no habría pronunciamientos.

Pero Muhamad no es la única que ha manifestado sus preocupaciones ante el proyecto. Hace algunos meses la Procuraduría Delegada de Asuntos Ambientales entregó un informe en el que mostraba varios vacíos en los estudios y la propuesta del proyecto. El primero tenía que ver con las zonas costeras que podrían verse afectadas con las intervenciones. “Se evidencia que la información oceanográfica correspondiente a corrientes marinas, régimen de mareas y oleaje presentada en el estudio se centra en la bahía de Cartagena, que ha si-

do diagnosticada de manera suficiente (...) sin que se haga referencia a la zona que será más afectada por el proyecto, ubicada al frente del delta del Canal del Dique, en el corregimiento de Boca Cerrada”, expresaba la entidad. Según explicaron, la preocupación estaba en que esos datos eran los que permitirían determinar cuál sería el desplazamiento de los sedimentos y del agua dulce que sería vertida en ese sector, con lo que se podría conocer si se verían afectados ecosistemas estratégicos como los corales del archipiélago de San Bernardo y los pastos marinos de la costa hasta el golfo de Morrosquillo.

También evidenciaron vacíos en los estudios de las ciénagas de zonas bajas, ubicadas en el delta del Canal del Dique, que, a su vez, serían las más afectadas por el proyecto. Y alertaron que la línea base del proyecto tenía “varias falencias”. La conclusión de informes es inquietante. “No se entiende cómo en los documentos relacionados con el estudio se manifiesta que el proyecto va a mejorar las condiciones ambientales de la zona del delta del Canal del Dique y, en general, de los ambientes marinos y costeros del área de influencia, sin tener la información suficiente y sin hacer un análisis detallado de las consecuencias que podría acarrear el mismo”.

No obstante, la ANI asegura que este proyecto tiene “un alcance enorme en temas ambientales”. En diálogo con *El Espectador* afirmó que, de los 10 objetivos que

tiene la obra, nueve son de carácter ambiental. “Es un proyecto que va a volver a conectar las ciénagas a lo largo de 115 kilómetros, y que está buscando recuperar las condiciones naturales de la zona”, previas a las intervenciones históricas que causaron su degradación.

Pero hay quienes difieren. Para Sandra Vilardy, bióloga marina, doctora en ecología y directora de Parques Cómo Vamos, el proyecto está enfocado en la navegación y no en la restauración, como lo han querido presentar. “El proyecto no comprende el papel del Canal del Dique, un paleocauce del río Magdalena, una antigua desembocadura de este en el mar Caribe. Su papel de delta y de trampas de sedimentos fue el que permitió que los corales del Rosario y San Bernardo existieran”, explica. “Pero hoy hay muchísima incertidumbre sobre el manejo de los sedimentos que va a tener el sistema y se desconoce el papel de las zonas naturales de inundación como sitios muy importantes para la fijación de carbono y amortiguación de inundaciones”.

Además, insiste, si se trata de un proyecto de restauración, aún quedan muchas preguntas: ¿Cuáles son los modelos de restauración? ¿En qué tiempo y a qué plazo están pensando esa restauración? ¿Con qué indicadores van a medir esa restauración? “Es muy preocupante, porque a estas alturas todos los proyectos deberían tener indicadores ante diferentes escenarios: de lluvia, de picos de fenómenos de La Niña o El Niño, entre otros. Así se puede ver realmente su efectividad. Pero hasta ahora no los tienen”, cuenta.

Más allá de lo ambiental

Para la ANI, este es un proyecto en el que la socialización ha sido un pilar fundamental. “En un proyecto promedio se hacen unas 20 reuniones de socialización con la comunidad, acá hicimos más de 234 reuniones con la comunidad, se tienen cerca de 16 consultas pre-

» En el municipio de San Onofre, el 100% de sus habitantes podrían verse afectados por inundaciones tras las obras, según la Procuraduría.

vias que fueron desarrolladas recientemente”, dice la Agencia a **El Espectador**. Sin embargo, las comunidades aseguran que llevan 18 meses solicitándole a esta entidad y a la dirección de consulta previa del Ministerio del Interior que les den garantías de participación, que las consultas previas fueron “amanadas” y que muchas comunidades quedaron por fuera.

En mayo de este año, la Procuraduría General y la Defensoría del Pueblo le pidieron a la ANI atender las inquietudes de las comunidades frente al proyecto y dar una respuesta clara y oportuna a sus interrogantes. Sin embargo, hasta el momento –afirman los líderes comunitarios– las respuestas no han llegado.

Hay un agravante. Durante años, el Canal del Dique ha sido depósito de miles de cuerpos de personas asesinadas en el marco del conflicto

armado. El pasado 14 de julio, la Justicia Especial para la Paz ordenó establecer medidas preventivas y poner en conocimiento de la Unidad de Búsqueda de Personas dadas por Desaparecidas (UBPD) cualquier hallazgo de relevancia forense durante los trabajos de dragado, de personas dadas por desaparecidas y dispuestas en el canal. También ordenó proteger esos lugares donde podrían estar los restos de las víctimas del conflicto. Según cálculos de la Comisión de la Verdad, en el Canal del Dique fueron arrojadas más de 10 mil personas asesinadas.

Léyner Palacios, Comisionado de la Verdad, alertó a través de redes sociales sobre “el grave riesgo de violación de los derechos de las víctimas de desaparición forzada en el Canal del Dique y de sus familias si se lleva a cabo el proyecto de restauración del canal a partir

del 4 de agosto, sin que exista una ruta de exhumación de los cuerpos”. Asimismo, en el Auto 161, el magistrado Alejandro Ramelli aseguró que “las obras de dragado de toneladas de sedimentos, sin ningún tipo de medida preventiva o de verificación, pueden suponer la materialización de una desaparición de carácter permanente de cuerpos de personas dadas por desaparecidas”.

Pese a todo esto, el proyecto parece no tener marcha atrás. “Es muy importante decirlo: nosotros estamos obligados a continuar el proceso licitatorio porque no tenemos causas objetivas, estas son causas taxativas de ley, para dar terminación al proceso o para desistir del mismo. En caso de que eso llegara a ocurrir, el Estado colombiano podría enfrentar demandas de cientos de millones de dólares”, afirman desde la ANI. ■