

A fondo

ELTIEMPO.COM

El Gobierno de la ciudad de Québec, Canadá, y la Agencia Pública de Empleo del Sena abrieron una convocatoria para colombianos que quieran trabajar en ese país. Conozca los requisitos.

La bahía de Cartagena se está muriendo por los sedimentos y la contaminación ambiental



CRÓNICA
Juan Gossain

ESPECIAL PARA EL TIEMPO

El Tribunal Administrativo de Bolívar falló, hace un año, a favor de la Procuraduría una demanda contra entidades encargadas de proteger la bahía. Y en fecha reciente, el Consejo de Estado les ordenó diseñar, en 6 meses, un plan para cumplir con su tarea.



La contaminación ambiental proveniente principalmente de 40 empresas que funcionan allí, combinada con la sedimentación del mar, más las invasiones de construcciones y fábricas, el abandono y la desidia oficial, está acabando con la histórica bahía. FOTO: EL TIEMPO

Cartagena existe gracias a su bahía. La historia comienza cuando América era tan joven que acababa de cumplir los treinta años de haber sido descubierta. Una muchacha, como quien dice.

Pedro de Heredia era un adelantado, nombre que se le daba al español que traía una misión especial encomendada por el rey, y vivía en Santa Marta, que es la ciudad más antigua de Colombia, fundada en 1525 por su paisano Rodrigo de Bastidas.

Fue Bastidas quien le contó a Heredia que en sus largos viajes por el mar Caribe, en uno de los cuales había descubierto la desembocadura del río Magdalena, también había visto una bahía prodigiosa que le dejó con la boca abierta porque, gracias a su tamaño y su forma redonda, era el lugar perfecto para construir el gran puerto que se necesitaba para el comercio americano con Europa.

Un día de 1527 Bastidas fue asesinado por sus propios compatriotas en la isla de Santo Domingo, que hoy es la República Dominicana. Y a Heredia le quedó sonando con tanta fuerza la existencia de aquella bahía que, el primer día de junio de 1533, al frente de cuatro batallones de voluntarios, se apareció en el sitio, se echó a tierra y fundó una ciudad a la que le dio el nombre de Cartagena de Indias, para que no la confundieran con la Cartagena española.

Bastidas y Heredia tenían tanta razón que, gracias al comercio marítimo que se estableció desde entonces con el mundo entero, vinieron las murallas para proteger el puerto contra piratas y saqueadores, los castillos, las fortalezas, los palacios, las maravillas que, al cabo de los siglos, convertirían a Cartagena en patrimonio de toda la humanidad.

Y ahora, el desastre

Incluso se volvió un patrimonio marino. Cómo será de importante la bahía que, para ponerles un

solo ejemplo, la Sociedad Portuaria de Cartagena ha ganado diez veces consecutivas el premio que otorga cada año la Asociación de Puertos del Caribe al mejor de ellos.

Pues, para que sepan ustedes, y para que nadie se llame a sorpresa cuando estalle la tragedia, aquel portento de bahía, maravilloso, prodigioso, bendición de Dios, milagro de la naturaleza, objeto de admiración y de premios, se está muriendo a pasos acelerados.

La contaminación ambiental de las empresas, combinada con la sedimentación que sufre el mar, más las invasiones de construcciones y fábricas, el abandono y la desidia, están acabando con ella.

Fue por eso que el procurador general de la Nación, Fernando Carrillo Flórez, y sus compañeros se pusieron de acuerdo y presentaron ante la justicia colombiana una demanda contra organismos nacionales y locales, ministerios, institutos oficiales, contra la Alcaldía de Cartagena y la propia Armada Nacional.

Nadie protege la bahía

El procurador Carrillo encargó de presentar la demanda a su delegado ambiental, Diego Fernando Trujillo, atendiendo los reclamos permanentes de las comunidades que padecen en su propia salud la degradación ambiental.

En agosto del año pasado el Tribunal Administrativo de Bolívar falló a favor de la Procuraduría, concediendo la protección de la bahía y de los derechos de la gente, pero, como era de esperarse, las entidades que fueron condenadas apelaron de inmediato.

El caso llegó al Consejo de Estado, en Bogotá, que hace unas pocas semanas, en una decisión histórica, volvió a fallar en favor de los demandantes y ordenó que las entidades estatales se unan para frenar la contaminación de la bahía de Cartagena y protegerla. Para evitar que este caso demore treinta años dormido en los juz-

gados, como ocurre con tantos otros en Colombia, también se ordena que el plan sea diseñado dentro de los próximos seis meses.

Hablé detenidamente con el delegado Trujillo, el procurador delegado que puso la demanda, y él me dice que, a lo largo de los últimos años, "los fallos judiciales siempre mencionaron a cuarenta grandes empresas que contaminan la bahía, pero solo sancionaron a una, Dow Chemical, con multa de 6 millones de dólares".

Ése dinero fue consignado hace más de un año, a órdenes judiciales, pero no se ha podido utilizar porque no hay ningún proyecto para invertirlo. "Algunas autoridades han intentado apoderarse de ellos con otros propósitos", agrega Trujillo, "pero hemos logrado impedirlo hasta que no haya un programa de descontaminación".

“Los sedimentos que arrastra el canal del Dique forman cada año, en la bahía de Cartagena, una muralla de barro y piedras de 108 metros cúbicos. Cada año, nada menos”.

Como si fuera poco con semejante desgracia que le ha caído encima a la pobre bahía, tenemos también el drama de la sedimentación que está tapándole como si se tratara de una maldición bíblica.

Resulta que hace ya trescientos setenta años, en 1650, el gobierno español de la colonia tuvo la magnífica idea de unir el río Magdalena con la bahía de Cartagena, para que también el interior del país pudiera viajar y comerciar con la región del Caribe y con el mundo entero.

Fue entonces, con las uñas y con palas, subiendo de día y de noche, cuando abrieron el canal del Dique, que tanto le ha servido a Colombia durante estos siglos. Pero nunca se han construido las esclusas y obras de protección que el canal necesita para controlar el barro, la tierra suelta y los incontables desperdicios que arrastra a lo largo de sus 119 kilómetros, hasta depositarlos en el mar.

De esa manera, el canal del Dique, que durante trescientos años fue el mejor amigo de la bahía de Cartagena, terminó convertido en su peor enemigo.

Los apóstoles del canal

José Vicente Mogollón, el dirigente cartagenero que fue ministro de Medio Ambiente unos años atrás, se ha convertido, junto con otros líderes de la región, en los

verdaderos apóstoles del canal de Dique. Son ellos quienes organizan foros, dictan conferencias y no se cansan de advertir al país sobre la tragedia que se nos viene encima si no hacemos ya los dragados y esclusas.

Como será de grave el asunto que el propio Mogollón se toma el trabajo, con la ayuda de equipos electrónicos, de irse con frecuencia a medir los niveles de la sedimentación en pueblos y aldeas, en los recodos y playones alejados al canal.

Fueron él y sus compañeros quienes descubrieron esta realidad aterradora: la sedimentación que arrastra el canal del Dique forma cada año, en la bahía de Cartagena, una muralla de barro y piedras de 108 metros cúbicos. Cada año, nada menos.

“Eso es tan terrible -concluye él-, y ha ocurrido sin interrupciones a lo largo de tantos años, que ya ese muro tiene cuatro kilómetros de largo. Y pensar que en esa zona, donde desemboca el canal, la bahía tiene solo seis kilómetros.

La terrible profecía

Mientras habla, en la cara y en la voz se le nota a Pepino Mogollón -como le dice todo el mundo, con cariño y admiración- el gesto de dolor y el acento de sufrimiento. Y concluye con esta frase que parece una profecía bíblica, como el anuncio del diluvio universal:

“Antes de quince años, el canal navegable estará partido en dos. Y se habrá acabado la navegación”.

Y a mí, oyéndolo, me duele el alma de solo pensar que en este momento, a lo largo de esa orilla marina, operan en este momento 56 concesiones portuarias. Cuántos serán los trabajadores que se queden sin empleo, y los empresarios que se queden sin exportaciones ni importaciones, y las fábricas de todo el país que se queden sin oficio, y los barcos que se queden sin carga, y los cruceros que se queden sin turistas.

Y el Gobierno, ¿dónde está? ¿Dónde está no solo ahora, sino desde hace tantos años? ¿Y qué se hicieron los poderosos voceros de los gremios económicos?

“Cada vez será peor”

Los funcionarios que dirigen la Procuraduría General de la Nación coinciden totalmente con el análisis y el pronóstico desolador del señor Mogollón.

“Como le venía contando -me dice el delegado Trujillo-, podemos descontaminar la bahía, pero mientras no se haga la obra de recuperación del canal del Dique, no hay nada que hacer. Si no se hace el dragado constante y las esclusas que se necesitan en la población de Calamar, cada vez será peor y cada año se agravará más el problema”.

Y por último, como si ya no fuera suficiente con esta larga letanía de angustias, me cuentan que, si se llega a taponar la conexión entre la bahía y el río Magdalena, el país podría quedarse sin combustible. Así como lo oye.

“Esa sería una tragedia adicional -me explica José Vicente Mogollón-. Resulta que Ecopetrol, a través de la Refinería de Cartagena (Reficar), no tiene sino una forma de enviarle a todo el país los combustibles que la gente necesita. Esa forma es en barcos que salen del puerto de Cartagena y reparten la carga por pueblos y ciudades.

¿Qué pasará el día en que esas embarcaciones no puedan pasar del mar al río?

Epílogo

Ahora recuerdo que hace más de dos años se celebró en Barranquilla una reunión con cara sonriente para anunciar, por millonésima vez, que ya el Gobierno estaba listo para iniciar las obras del canal del Dique. Acababa de empezar la administración del presidente Duque.

Yo era el moderador y le repetí al auditorio la frase que había oído en una calle de Cartagena:

“Si el presidente hace esa obra, el pueblo agradecido le cambiará el nombre de canal del Dique por el de Canal del Duque...”