

Caribe VISIBLE

Dirección General:

Dr. Juan Pablo Sarmiento Erazo

1

Investigadores Asociados:

Mariana Díaz Giaimo

Mariana De La Rosa

Barranquilla, Colombia

Octubre 2021

PROBLEMÁTICAS DEL CANAL DEL DIQUE

En este boletín se analizarán las problemáticas que se han desarrollado en torno al Canal del Dique, por medio de un análisis sobre su contexto y origen. Además, se tendrá en cuenta la historia contractual, describiendo los procesos de contratación adelantados y las concurrencias de contratistas y proponentes en los contratos suscritos para superar la situación ambiental y de infraestructura, adentrando así en las emergencias invernales como activadores de urgencias que afectan el bienestar y desarrollo económico y social del país.

Introducción

Los inicios de la construcción del Canal del Dique se remontan al siglo XVII, con el objetivo de comunicar el interior con las costas del país, específicamente facilitar la navegación entre Cartagena y el río Magdalena. Así las cosas, actualmente el Canal "es una vía de comunicación fluvial de 113 kilómetros de largo, que va desde Calamar, Bolívar hasta la bahía de Cartagena." (Aguilera, 2006).

A mediados del 2010 se empezó a notar la presencia de aumentos significativos en las precipitaciones, de forma que las lluvias superaron los promedios normales, particularmente, en la región Caribe. Esto fue conocido como la ola invernal 2010-2011, la cual intensificó la presencia de lluvias, inundaciones, avalanchas, deslizamientos y demás, generando múltiples afectaciones, y además evidenciando la vulnerabilidad del sistema.

Tal intensificación fue causada por el fenómeno de "La Niña", el cual "consiste en el enfriamiento por debajo de lo normal de las aguas del océano Pacífico tropical y provoca un cambio en el patrón de comportamiento de los vientos y por ende en el

patrón de comportamiento de las lluvias con un incremento de éstas sobre las regiones Caribe y Andina en el territorio colombiano.” (IDEAM, 2011). Lo anterior provocó el incremento del nivel del mar, el desborde y crecida de los ríos, trayendo como consecuencia grandes y prolongadas inundaciones que afectaron a gran parte del país.

Una de las inundaciones más significativas fue la del Canal del Dique, pues en noviembre de 2010, los altos niveles del río Magdalena provocaron la rotura del Canal, desencadenando el desbordamiento del agua que ocasionó inundaciones en el sur del Atlántico. En el mencionado percance se registraron más de 120 mil damnificados y pérdidas de miles de hectáreas de tierras fértiles, problemática que fue reparada alrededor del 2012, con un inversión superior a los 171 mil millones de pesos. Es así como esta emergencia evidenció las profundas deficiencias en materia de prevención y atención de desastres y los múltiples problemas de infraestructura que para ese momento existían en el país.

Bajo el escenario antes descrito, el 7 de diciembre de 2010 el Gobierno Nacional decidió tomar medidas al respecto. Fue allí cuando se dictó el **Decreto 4579 de 2010**, por el cual se declara la situación de desastre nacional en el territorio colombiano y el **Decreto 4580 de 2010**, por medio del cual se declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica por la grave calamidad pública con ocasión del fenómeno de “La Niña” que se presentó en Colombia, el que fue declarado exequible mediante la sentencia **C-156 de 2011** por ser una circunstancia imprevisible.

Durante los últimos años, el rápido crecimiento del nivel del Río Magdalena a la altura del Canal del Dique ha sido motivo de alarma y preocupación para los habitantes del

sur del Atlántico, debido a que temen que se repita la tragedia invernal de 2010. Por ello, frente al recrudecimiento de las lluvias y la temporada invernal, el IDEAM declaró alerta amarilla en las zonas aledañas al Canal del Dique, debido al incremento de los niveles de agua, con el propósito de evitar potenciales inundaciones en las zonas cercanas al Canal del Dique.

Ante esto, la Gobernación del Atlántico comenzó a implementar acciones de contingencia necesarias en los puntos más críticos, tales como la limpieza de los canales, comités de gestión de riesgo y barreras con sacos. Asimismo, el monitoreo con drones y patrullajes con apoyo de las autoridades competentes. Sin embargo, dichas medidas no han sido impedimento para la filtración del agua en las zonas más afectadas y expuestas.

Al respecto, el Gobierno Nacional dio apertura al Macroproyecto Canal del Dique que consiste en la definición y ejecución de un Plan de Manejo Hidrosedimentológico para la restauración de ecosistemas degradados del Canal del Dique, el cual se compone de cuatro componentes:

1. Estructuración y gestión.
2. Estudios y diseños.
3. Obras para disminuir el riesgo de inundación (12 centros poblados, 2 tramos viales y 1 punto crítico) - Mediano plazo.
4. Obras de esclusas y compuertas - Largo plazo.

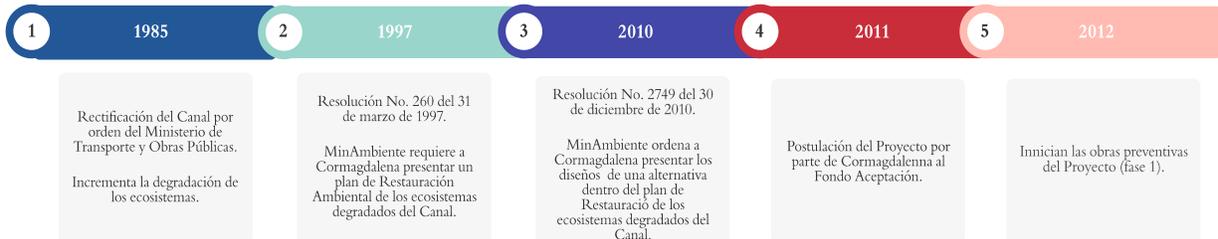
Sobre la misma materia, la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, mencionó que “el Canal del Dique es uno de los proyectos más importantes en temas ambientales y de conectividad para el país, pues garantiza el comercio fluvial y fortalece el

multimodalismo, tan necesario para garantizar un mejor transporte de carga y principalmente la conexión de los colombianos”.

Sobre el Macroproyecto Canal del Dique

Como antes se mencionó, el macroproyecto de “restauración de ecosistemas degradados del Canal del Dique”, es una obra que busca la regulación activa del ingreso de caudales al Canal del Dique y mejorar su navegabilidad. Igualmente, regular el ingreso de caudales al sistema y el control del tránsito de sedimentos, mejorando así las condiciones de las aguas cristalinas a lo largo de las bahías y asimismo, minimizar el riesgo de inundaciones y garantizar la conservación y restauración de ecosistemas.

A través del CONPES 3776 de 2013 se declara la importancia estratégica de la construcción de las zonas afectadas por la ola invernal. A partir de ello, mediante Decreto 4819 de 2010, se creó el Fondo Adaptación, con el fin de atender la construcción, reconstrucción, recuperación y reactivación económica y social de las zonas afectadas, con criterios de mitigación y prevención del riesgo. El Fondo de Adaptación tiene presupuesto de \$1,2 billones de pesos para la recuperación y mitigación de riesgo de las aguas del Canal del Dique. El Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) autorizó las vigencias futuras para las obras de construcción y reconstrucción de las zonas afectadas por la ola invernal, de acuerdo con el Decreto 4580 de 2010.



Elaboración propia a partir de la información publicada por Cormagdalena.

Así las cosas, el objetivo general del presente proyecto es mitigar riesgos generados por la ola invernal, mediante la ejecución de un plan de manejo hidrosedimentológico y ambiental del sistema Canal del Dique, que tome en consideración las problemáticas asociadas con el incremento de caudales, el riesgo de inundaciones en la zona, la navegabilidad, y los efectos de índole económico, ambiental y social.

Ahora bien, los objetivos específicos del proyecto son:

1. Regulación activa del ingreso de caudales al sistema del Canal del Dique.
2. Control de tránsito de sedimentos entre el canal y las bahías de Cartagena y Barbacoas.
3. Control de inundaciones y de niveles de agua en el canal.
4. Control de la intrusión salina.

5. Escenarios para la adaptación al cambio climático.
6. Mejoramiento de las conexiones ciénaga - ciénaga y ciénaga - canal.
7. Restauración de rondas de ciénagas, caños y Canal del Dique.
8. Aseguramiento del recurso hídrico del canal para el agua potable, riego, ganadería, pesca y otros servicios.
9. Navegación fluvial.

El proyecto cuenta con varias fases, la primera abarca la estructuración y diseños, obras preventivas y estructuración financiera de la segunda fase. Por un lado, la primera fase ya está a punto de finalizar (99%), y durante ésta, el Gobierno ejecutó tres obras preventivas de control de inundación para la protección de 77,439 habitantes del centro poblado Gambote, Higueretal y Dique Polonia en Manatí, Atlántico. Por otro lado, la segunda fase se compone de las obras principales y la operación y mantenimiento por quince años.

Por otra parte, en junio de 2020 el Gobierno Nacional anunció la apertura al proceso de precalificación para el proyecto APP Restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique, mediante la publicación en el Secop de los requisitos legales, financieros y de experiencia en inversiones que deben cumplir los interesados para participar en la licitación del proyecto.

Ahora bien, en lo que respecta a la inversión del proyecto, ésta será alrededor de 3 billones de pesos en CAPEX y OPEX, y tiene una longitud de 117 km que corresponde a la construcción de dos sistemas de esclusas (Calamar y Puerto Badel), compuertas (Calamar) y obras de interconexión entre ciénaga - ciénaga y ciénaga - canal, las obras se realizarán a lo largo del Canal del Dique desde el Río Magdalena hasta las ciénagas

de Barbacoas y Cartagena. De manera resumida, los datos generales del proyecto se plasmarán en el siguiente cuadro.

DATOS GENERALES DEL PROYECTO	
Tipo de proyecto	APP con recursos públicos
Estructurador	ANI - FA - Cormagdalena
Longitud Origen - Destino	117 km
Ancho canal navegable	52 - 60 m
Profundidad	2.13 m
Duración construcción	51 meses
Capex (año 2020)	\$2,2 billones
Opex (año 2020)	\$1,2 billones

Elaboración propia a partir de la información publicada por Cormagdalena.

Por último, es importante mencionar que este proyecto beneficiará a 20 municipios de tres departamentos: Bolívar, Sucre y Atlántico. Tendrá influencia específicamente en los siguientes municipios:

- En Atlántico: Campo de la Cruz, Candelaria, Sabanalarga, Santa Lucía, Suan, Repelón, Luruaco, Manatí.
- En Bolívar: Calamar, Arroyo Hondo, Mahates, Arjona, María la Baja, Cartagena, San Estanislao, Turbana, Turbaco, Soplaviento, San Cristóbal.
- En Sucre: pasará por San Onofre.

Documentación contractual

Sobre la materia del Canal del Dique se han llevado a cabo distintos contratos y negociaciones con el fin de mitigar las problemáticas que se han presentado a lo largo de los años, como consecuencia de diferentes hechos, tales como los niveles de los causales y la rotura del Canal, ocasionada por los altos niveles del Río Magdalena.

Ahora bien, para el Macroproyecto del Canal del Dique, se realizaron varios contratos, algunos de estos tenían como finalidad la construcción de obras de protección de orilla de la margen derecha del Canal del Dique en el Municipio de Santa Lucía en el Departamento del Atlántico, en el área de influencia del Canal; la construcción de obras de refuerzo del Dique, carretera existente en la margen derecha del Canal entre Puente Calamar y Santa Lucía, y los Diques de la margen izquierda del mismo sector en los departamentos del Atlántico y Bolívar, como parte de las obras preventivas para la mitigación del riesgo de inundaciones en los municipios y corregimientos del sur del Atlántico y norte del departamento de Bolívar, que se vieron afectados por el fenómeno climático de la niña 2010-2011; la construcción de obras preventivas para control de inundaciones en los puntos críticos de Caño Arenas, Caño Tabaco y sector de Boquitas en el tramo vial Santa Lucía - Villa Rosa en el departamento del Atlántico; realizar la gestión predial para las obras preventivas de control de inundaciones en municipios y centros poblados ubicados en el área de influencia del Canal del Dique, así como responder los requerimientos especiales en temas de gestión predial solicitados por otros proyectos y sectores del fondo; entre otros.

Actualmente, el megaproyecto se encuentra pronto a culminar con su primera fase completamente. Durante el Gobierno del Presidente Duque, para proteger a los habitantes del centro poblado Gambote, Higuieretal y Manatí, se han llevado a cabo

tres obras preventivas de control de inundación y se ha realizado una inversión de \$48.920 millones de pesos, con el fin de mitigar estos eventos que perjudican gravemente a la población que reside cerca del Canal.