



La Drummond realiza operación de cargue de carbón que produce la mina de La Jagua de Ibirico.

Foto Archivo EL HERALDO/9-19-2011.

“La Economía Azul parte de una premisa sencilla, servirse del conocimiento acumulado durante millones de años por la naturaleza para alcanzar cada vez mayores niveles de eficacia, respetando el medio y creando riqueza, y traducir esa lógica del ecosistema al mundo empresarial...”

GUNTER PAULI

Por **Mario Williams García**

Era la medianoche del 12 de enero de 2013 en Puerto Drummond, en Ciénaga,

Magdalena, cuando empezó a inundarse una barcaza con dos o más toneladas de carbón térmico, según la compañía, y como en Bhopal, India, aunque las dimensiones de las dos tragedias no son comparables en sus consecuencias, siempre sobrevienen las excusas y los datos oficiales de la autoridad santificando una actuación pretendidamente competente, seria y responsable de parte del sujeto causante del daño ambiental, sin que las autoridades académicas y científicas se hubieran pronunciado sobre las causas del daño. Así lo dijo la Capitania de Puerto de Santa Marta, a través de su vocero, capitán de fragata Guillermo Díaz: “...que

Por considerarlo de interés, reproducimos artículo publicado por Latitud, la revista Dominical de EL HERALDO, en febrero 16 de 2013 sobre el accidente la Drummond en aguas de su puerto en Ciénaga, Departamento del Magdalena.

La carbonización del mar





la Drummond, antes de tirar al mar el carbón, informó que una de sus embarcaciones tenía agua y la iban a sacar para evitar el hundimiento... La empresa no mintió sobre el suceso, pero entregaron información parcial...". Del mismo estilo fueron las declaraciones del entonces capitán de Puerto, CF Jorge Enrique Sarmiento Morales, sobre dos siniestros ocurridos a mediados de diciembre de 2010. Se trató del hundimiento de una barcaza con 700 toneladas, de la empresa minera Vale, que quedó a 7 metros de profundidad en el terminal portuario de río Córdoba. También el caso de una barcaza de 2.800 toneladas, de la empresa Drummond, que encalló frente a Pozos Colorados, y una grúa que quedó a la deriva y fue arrastrada por las olas hasta la ensenada de Costa Verde. "El capitán de Puerto dijo que "de acuerdo con expertos, el carbón en el lecho marino no genera efectos contaminantes...". La historia del hundimiento de las barcasas de la Drummond ya es legendaria en el área de sus operaciones, pues no se trata de una o dos, ni siquiera de tres, no. En cálculos prudentes se habla de cerca de 10 barcasas hundidas. En septiembre del año 2010 se informaba que "...en los últimos cuatro años se han hundido nueve barcasas con 600 toneladas de carbón cada una". De igual modo, en septiembre de 2008, el destacado empresario, propietario de la cadena hotelera Decameron, Lucio García, denunciaba que "Ya hemos detectado una barcaza con 3.000 toneladas de carbón que se hundió y nunca fueron reportadas al Puerto de Santa Marta. Nosotros hemos sido vigilados por la gente de Drummond, desde la guardia,

que no dejan que nuestra gente se sumerja para ver exactamente qué hay allí abajo". Es evidente que el tema de la vulnerabilidad e inseguridad de las barcasas para el transporte de carbón a los barcos, más que un método obsoleto y riesgoso es una irresponsabilidad permitirlo, por cuanto pone en peligro todo la rica y variada oferta de biodiversidad del ecosistema en el sector del Puerto, lo que hace extremadamente frágil y vulnerable el ambiente. Debe tenerse en cuenta que estas barcasas tienen una capacidad de tres mil toneladas, lo que significa que estaríamos hablando de cerca de 30.000 toneladas en el lecho marino que, según los 'expertos' del capitán Sarmiento Morales, no lo contaminan. Pero aclaremos esto, si bien el carbón es una roca inerte y como tal no tendría efectos directos, es claro que si en el área donde se arroja existe una oferta de biodiversidad mínima o amplia, va a arrasarla, la va a sepultar. El destacado ambientalista y muy querido capitán Ospina Navia, al referirse al tema nos enseñó: "... lo más grave es que, como las partículas de carbón son pesadas, se van al fondo y van cubriendo el lecho marino -llamado bentos-, una capa blanda de más de un metro de profundidad, en la que habitan ostras, almejas, pepinos de mar, ofiuroideos, anémonas de mar, bivalvos, crustáceos -como camarones-, moluscos, huevos, algas, gusanitos, estrellas de mar, anélidos y erizos, y a donde caen excrementos de animales marinos y quedan los restos óseos de los vertebrados muertos. Se trata de una capa de vida y nutrientes...". "Pero el carbón va cubriendo, como un tapete, el lecho marino e impide que le lleguen

oxígeno y luz". Es en esta perspectiva que debemos ver el tema de la agresión y daño ambiental causado.

Responsabilidad en materia ambiental

La conducta desplegada por los funcionarios de American Corp. Company Drummond al mentir sobre las causas reales de la tragedia ambiental del 13 de enero de 2013, diciendo que iban a salvar las vidas de sus trabajadores, cuando realmente lo que pretendían era salvar la barcaza para no aumentar su siniestra colección de barcasas hundidas, agosta la descripción legal que el código de los delitos, que lo contiene en el artículo 332. Mismo que dice: "Contaminación ambiental. El que con incumplimiento de la normatividad existente, contamine el aire, la atmósfera o demás componentes del espacio aéreo, el suelo, el subsuelo, las aguas o demás recursos naturales en tal forma que ponga en peligro la salud humana o los recursos fánicos, forestales, florísticos o hidrobiológicos, incurrirá, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que hubiere lugar, en prisión de tres (3) a seis (6) años y multa de cien (100) a veinticinco mil (25.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes". Es, como pude verse sin esfuerzo alguno, una sanción severa, pero no creo que mi generación vea la imposición de una sanción semejante, por cuanto se trata de una multinacional, para quienes nosotros no somos más que una 'República Bananera' que, como lo denunció el caudillo liberal Jorge Eliécer Gaitán, a propósito del debate sobre la Masacre de Las Bananeras, en el Congreso de la República: "... Las autoridades de la Patria

tienen la rodilla en tierra ante el oro yanqui, y los cañones y fusiles para los humildes de la Patria". He ahí, señor fiscal general de la Nación, un gran reto y especial responsabilidad.

Debe adelantarse el correspondiente proceso penal que castigue severamente este tipo de delincuencia. La responsabilidad por agresiones al ambiente es objetiva; significa lo anterior que basta probar la existencia del daño y, hecho lo cual, el sujeto activo de ese daño no tiene pretexto legal alguno para evadir la imposición punitiva que le aplique el castigo que se derive de su delito. La objetivación de la responsabilidad por daños al ambiente es uno de los más importantes avances del derecho ambiental que deben empezar a encontrar su aplicación punitiva.

Suerte de La Jagua

La Jagua de Ibirico, en el departamento del Cesar, es el centro carbonífero que está considerado como el municipio minero de Colombia, y es de allí de donde la Drummond saca el carbón de las entrañas de la tierra, para trasladarlo a latitudes tan lejanas que algunas alcanzan los 13 mil kilómetros. Se podría pensar que esa riqueza, que le entraría vía regalías, no llevaría a sus últimos cinco alcaldes a la cárcel y al último de los mismos a la suspensión del cargo, como lo reseña María Vélez en un importante trabajo sobre esta riqueza perdida para sus legítimos dueños: los habitantes de La Jagua. Sus Necesidades Básicas Insatisfechas, NBI, porcentualmente están en el orden del 55,65%, y ello se refleja en la carencia de alcantarillado y agua potable, y no posee un sitio para la disposición final de basuras de manera adecuada. En materia

OTROS ACCIDENTES

Las autoridades colombianas están en mora de realizar una inspección con buzos filmadores submarinos, para recoger elementos materiales de prueba y evidencia física que permitan fundamentar la investigación penal correspondiente.

Además, un ligero pantallazo por algunos lugares del mundo nos muestra la vulnerabilidad de este sistema de transporte. Veamos:

- La barcaza 'Spabuner IV', con 1.000 toneladas de crudo liviano, se hundió en enero de 2003 cerca de las costas de Algeciras, España. Llevaba 300 toneladas de diésel.

- También en 2003, en octubre, una barcaza se hundió con 1.450 toneladas de cemento en el río Paraguay. Se impide la pesca y la navegación en la zona del Ita Pyta Punta.

- El Servicio de Mejoramiento a la Navegación Amazónica (Semena) rescata 9 barcasas hundidas en los ríos del oriente de Bolivia, en diciembre de 2008.

- En el tramo del río Nilo, en Egipto, denominado Naha Hammadi, gobernatura de Qena, se hundió una barcaza que puso en peligro el suministro de agua de la ciudad. No se supo la cantidad de combustible derramado. Días antes de este accidente se había hundido, cerca de la ciudad de Aswan, otra barcaza con 100 toneladas de combustible.

- En marzo de 2010, 16 barcasas cargadas con soja del Paraguay -y con destino al puerto de Buenos Aires- que navegaban por el río Paraná, se hundieron cerca del puente General Belgrano, en el kilómetro 1.237, cuando hace agua el remolcador que las llevaba. Nunca se determinó la cantidad de toneladas transportadas.

de salud, con la amenaza mortal del polvillo del carbón, cuyas nefastas secuelas ya han empezado a cobrar víctimas mortales. Mismas que denuncia el sindicato, y las que a la fecha no señalan responsabilidades de ningún orden. Sin embargo, se dispone de un hospital de primer nivel, que está subutilizado, dado que no cuenta con la planta de personal completa. La plata de las regalías no da para tanto, no puede ser utilizada proveyendo cargos. La Jagua, por su boom carbonífero, dio un salto extraordinario al pasar de 6.000 habitantes en 1994, a 30.000 en el 2011, lo que agrava más sus precarias condiciones, de las que sus cinco alcaldes presos explican el destino infeliz de unas regalías que se esfuman como el dinero de los nuevos ricos, pero lo que sí tiene seguro La Jagua es ese cráter que se comenta de más de 400 metros de profundidad y frente al cual solo recordamos que "Nada se parece más a un desierto lunar, que una mina abandonada a cielo abierto".

La suspensión

Con ocasión de la última agresión al ambiente marino acaecido el 13 de enero de 2013, por parte de la Drummond y sus barcasas, y del cual las autoridades solo tuvieron conocimiento 14 días después de ocurrido el siniestro, se dictó la Resolución del 6 de febrero de 2013, por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, Anla; por medio de la cual se impone la suspensión de las operaciones de cargue de carbón a los barcos utilizando barcasas. Qué duda cabe, pero es una decisión tardía si la autoridad, que ahora se muestra tan diligente, lo hubiera hecho cuando conoció las denuncias anteriores, seguramente el

cargue directo ya lo estarían cumpliendo y no utilizando un ejército de rúbulas para evitar el cumplimiento del Decreto 3083 de 2000, que así lo dispuso, pero al que le hicieron las gambetas de siempre y no lo dejaron entrar a regir, y cuya vigencia terminó por sepultar para el 2014 el artículo 113 de la Ley 1450 de 2011, o Plan de Desarrollo 2010-2014 del actual Gobierno. Paradojas del equilibrio universal...

Me asiste la más absoluta y total certidumbre de que la American Corp. Company Drummond, en los Estados Unidos de Norteamérica, cumple, más que rigurosamente, tanto sus obligaciones impositivas como sus obligaciones medioambientales. Dos entidades desvelan a los empresarios en los Estados Unidos: la Agencia de Protección Ambiental, EPA, y la Agencia de Impuestos. Aquí han demostrado estas empresas que eso no los desvela. Pero aunque tardía la decisión de la autoridad ambiental nuestra, ya era hora de que diera el primer paso, y los medios deben seguir acompañando estos procesos, porque de lo contrario, como enseñó García Márquez: "Aquí no pasa, no ha pasado, ni pasará nada". De la naturaleza, como dice Gunter Pauli, debemos aprovechar ese conocimiento acumulado durante tantos millones de años, para alcanzar mayores niveles de eficacia, respetando el medio y creando riqueza, incorporando, por tanto, al mundo empresarial la lógica del ecosistema, esa es la premisa de la que parte la Economía Azul... y es posible. {L}

**Vicepresidente del Cap. 11 de Recursos Naturales y Medio Ambiente de la Federación Interamericana de Abogados, con sede en Washington.*