



Turismo versus Carbón

Panorámica Puerto Drummond - Google Earth

**Relatos a contravía
por la coexistencia
de dos actividades
económicas en el
departamento del
Magdalena**

Editores
Jorge Giraldo
Arnold Riascos

El 6 de agosto del 2003 el periódico El Tiempo en su sección Caribe, exponía las contradicciones políticas y económicas en las que se estaban tejiendo las iniciativas macroeconómicas en el departamento del Magdalena, bajo el título “Turismo versus Carbón”. Esta sencilla ecuación apodíctica marca un hito en la historia de la región Caribe, donde dos grandes actividades económicas no compatibles (¿o compatibles?), empiezan a posicionar o reposicionar su importancia socioeconómica para el departamento, presentándose choques y contradicciones en los límites de acción de una en relación con la otra. Problemas tales como pretensiones de construir nuevos puertos carboníferos en playas utilizadas para el turismo (ejemplo, Bahía Concha), cercanía de los puertos existentes con las zonas hoteleras, afectación a los turistas que llegan a la región por la polución ambiental generada por la actividad carbonera (polvillo), entre otras.

Estas tensiones se incrementaron en el año 2007, cuando incluso en un sólo mes se organizaron dos eventos de carácter político-nacional para encontrar soluciones políticas y sociales ante la dicotomía “turismo versus carbón”. Los dos eventos: el 15 de noviembre hizo presencia la Comisión V del Senado de la República en el Centro de Convenciones Santa Mar (Pozos Colorados), con asistencia del ministro de transporte (Andrés Uriel Gallego), el ministro de minas y energía (Hernán Martínez) y la viceministra de ambiente, vivienda y desarrollo territorial (Claudia Mora). Por otra parte, el 20 de Noviembre la Contraloría General de la Nación desarrolla una audiencia pública deliberativa en el club Santa Marta, con asistencia del contralor general de la Nación (Julio Cesar Turbay Quintero) y el ministro de ambiente (Juan Lozano) y el ministro de transporte (Andrés Uriel Gallego).

Destacando el evento organizado por la contraloría general de la Nación por su carácter “participativo”, se puede evidenciar diferentes discursos y posiciones sociales que dan significado a la relación ambivalente entre el turismo y el carbón y otras problemáticas sociales y políticas en el departamento del Magdalena.

El evento

En el club Santa Marta, uno de los emblemas de la aristocracia samaria, se desarrolla la audiencia pública deliberativa alrededor de la tensión y la problemática política, económica y ambiental generada por la actividad carbonera. Con el salón lleno a rebosar las sillas no daban abasto para el auditorio. Alcanzamos a cruzar dos comentarios con un periodista acerca de la concurrencia a la audiencia pública, la cual difiere totalmente de la escasa asistencia en Pozos Colorados del 15 de Noviembre (Comisión V del Senado), pues según los cálculos, en esa semana se celebraba la coronación de la reina samaria Taliana Vargas en el Concurso Nacional de Belleza, por lo que coloquialmente diríamos que “reina mata carbón”.

En medio del aparente caos que se vivía en el saturado salón, se podía distinguir medianamente organizadas y segmentadas la clase dirigente de la región, la cual tenía bajo reserva una mesa central para el contralor, y la comitiva ministerial (transporte y ambiente). Igualmente, en los costados se localizaban los directivos o altos ejecutivos de los puertos carboníferos (Drummond, Sociedad Portuaria, Prodeco); y en el medio, gente de todas las distinciones sociales: estudiantes, profesores, sindicalistas, ambientalistas, amas de casa, pescadores, entre otros. Empecemos la reconstrucción del evento, tras un orden de

posicionamientos y discursos expuestos, que se presentaron desde el atrio de la tarima.

Un Contralor General ante un dilema:

“En esta oportunidad hemos querido crear este espacio de diálogo, este espacio de intercambio de opiniones entre la comunidad, los empresarios, las autoridades, la academia, los estudiosos del tema ambiental y específicamente del tema del carbón, de su transporte, de su exportación y de las consecuencias buenas y malas que pueda tener para la comunidad esta actividad. Indudablemente, nos encontramos ante la presencia de un fenómeno que tiene dos lados muy claramente marcados y que generan un dilema; el país no puede renunciar a la exportación del carbón, el país no puede renunciar de ninguna manera a los ingresos que genera la industria y la actividad extractora y exportadora del carbón, el carbón se ha convertido en uno de los principales renglones de exportación de Colombia y viene aumentando significativamente los beneficios económicos que le ofrece al país y que le ofrece a las diferentes regiones a través de las regalías que genera para los entes territoriales en los cuales se desarrolla la actividad.

Por el otro lado, tenemos la circunstancia de que esta actividad está poniendo en riesgo la salud de vastos sectores de la población, está poniendo en peligro la salud de la niñez, de la juventud, está, además de atentando contra la salud humana, está poniendo en peligro el ecosistema, está poniendo en crisis el medio ambiente y está afectando de manera grave y posiblemente irreparable el medio ambiente, también esta actividad está atentando una industria natural de la zona que por su belleza y sus condiciones climáticas ofrece uno de los mejores escenarios turísticos del país y del mundo, de manera que el dilema consiste en determinar qué pesa más: si la salud humana, si el medio ambiente, si la empresa del turismo con todos sus derivados o el interés que genera económicamente la explotación del carbón.

En un tiempo ese dilema habría que resolverlo tajantemente diciendo vamos a escoger alguna de las dos, hoy en el mundo civilizado y moderno se ha llegado a la conclusión de que el desarrollo puede coexistir con el interés ciudadano, que el desarrollo no es enemigo de la comunidad y no debe considerarse enemigo de la comunidad y que en virtud de eso se ha desarrollado la tesis universalmente aceptada del desarrollo sostenible; el desarrollo sostenible consiste en que, el interés de las diferentes partes que se encuentren en conflicto, por una u otra razón puedan ser conciliados y que puedan ser superados los problemas que generan una u otra preocupación[...].

No podemos seguir indiferentes ante la grave situación que está presentando hoy la actividad del carbón, claro que se han tomado medidas en el pasado, yo dijera, bien intencionadas pero que no han producido los resultados esperados. En algún momento, el señor procurador general de la Nación, yo creo que hace cerca de dos años, habló de un plazo de un año para que el carbón no se siguiera transportando por tractomulas sino que existiera la línea férrea que del Cesar condujera a los puertos del carbón. En diferentes oportunidades el gobierno nacional ha tomado medidas, ha tomado decisiones, ha dictado decretos y actualmente está en vigencia el decreto 3083 de agosto del 2007 que con la firma de los ministros de medio ambiente, de transporte, de minas y energía fue expedido, en ese decreto se da un plazo para que en el 2010 el cargue de carbón de exportación se haga en forma directa del puerto al buque y no en la forma como hoy está ocurriendo, puesto que las aguas de la bahía de Santa Marta no tienen la profundidad suficiente en toda la extensión entre Ciénaga y Santa Marta para que haya cargue directo entonces se está haciendo cargue a través de barcasas que transportan el carbón desde las playas hasta los barcos donde finalmente es trasladada [...].

El transporte se hace en tractomulas [por los puertos Prodecco y de la Sociedad Portuaria de Santa Marta] que no tienen el mayor cuidado para que el carbón no sea esparcido. Hay otra dificultad identificada que es la congestión vial que representa y genera el transporte de todas esas toneladas de carbón que día a día aumenta y la exportación viene aumentando significativamente, el precio del carbón ha venido en ascenso y por un espacio de tiempo ha sido especialmente atractivo el precio internacional del carbón lo que hace que rápidamente se esté fomentando una mayor explotación y que cada día haya mayor exportación. Esa circunstancia hace que el flujo vehicular aumente muy significativamente sin que existan unas vías especiales para el transporte de ese carbón, creando la inmensa dificultad que representa esa congestión vial y creando los trancones inmensos que se crean, ustedes mejor que nosotros conocen lo que representa transportarse por esa vía en la época de congestión turística, ustedes son conscientes de la accidentalidad que hay en la vía y de la cantidad de muertos que se producen a consecuencia del tránsito de esas tractomulas y, por supuesto, de la tensión que genera el transporte de ese carbón que esparce sus partículas de forma abundante y que tiene afectada a toda la región y a toda la zona de influencia y, naturalmente, todos somos conscientes del problema que representa el descargue de ese carbón y, por supuesto, el transporte hasta las barcasas, unas barcasas que

tampoco tienen el mecanismo que garantice el no esparcimiento de esas partículas de carbón durante el traslado desde las playas hasta los buques, eso sin mencionar que varias barcasas se han hundido cargadas y esos accidentes representan que la bahía está llenándose de carbón, no solamente el esparcido por la brisa y por el mal manejo de los traslados del carbón, sino por estos accidentes que atentan seriamente con el medio ambiente. Hoy se habla de la solución del transporte por tren desde el Cesar hasta la bahía de Santa Marta como una alternativa que hasta el momento es una alternativa de una empresa privada [Drummond] y no genera beneficios desde el punto de vista de atender todo el transporte del carbón que esto genera [...].

Pregunto a las autoridades, en primer lugar, por qué se ha autorizado tantos puertos exportadores de carbón [Puerto Caribe -Ciénaga-, Drummond, Prodecco -Glencore- y Sociedad Portuaria de Santa Marta], cuando un solo puerto especializado, moderno y tecnificado puede prestar el servicio a todas las empresas. Señor ministro del medioambiente [Juan Lozano], en lugar de expedir tantas licencias y autorizar la presencia de tantos puertos individuales en diferentes zonas de la bahía, en un espacio tan reducido, existiera una reglamentación que permitiera que un solo puerto especializado, con todas las especificaciones modernas se adecuara y se pusiera al servicio para la exportación de carbón [...].”

Julio Cesar Turbay Quintero

Un ambientalista en contra de la depredación económica:

“Hoy se pretende por parte de las empresas que explotan el carbón, utilizar un mega tren compuesto por cinco locomotoras de 120 vagones cada una, con capacidad de transportar 60 toneladas de carbón, ejerciendo el monopolio en la vía férrea que pasa por diferentes municipios del Cesar y Magdalena y, en especial, por el corredor turístico de Santa Marta. Pero lo insólito del proyecto mencionado es el hecho de que no se conozcan los estudios de impacto ambiental, ni los permisos, ni la licencia ni el plan de manejo requerido por las autoridades ambientales y que no se haya tenido en cuenta la comunidad. Consecuencia de este acontecer es nuestro medioambiente, hoy que se halla seriamente deteriorado..., el único argumento esgrimido por las empresas carboneras es que la puesta en marcha de un tren de un kilómetro y medio de largo sacaría de circulación a más de 1500 mulas que hoy transitan y que deterioran las calles de la ciudad de Santa Marta. Creemos que los intereses particulares de las empresas explotadoras y exportadoras del carbón contradicen y vulneran

los principios de la política ambiental establecida en beneficio del interés general. Defendida por el estado colombiano a través de la constitución nacional y por la ley 99 de 1993 y la declaración de Río de Janeiro de 1998, consideramos que no se ha establecido el control, quiero que se investigue el patrimonio del estado cuando con dineros provenientes del fondo nacional de regalías se financiaban estudios para la mejor alternativa que condujera a la implementación de un puerto integrado único para exportación del carbón en el Magdalena, para lo cual el ministerio del medio ambiente le otorgó una licencia ambiental a la empresa Colpuertos, la cual aún se encuentra vigente. Quiero, por último, pedir soluciones integrales, inmediatas a nombre de la comunidad.”
Ovidio Tovar

En defensa del gremio transportador (tractomulas) por su estigmatización:

“El pueblo samario y en Colombia nos quieren estigmatizar como asesinos sobre el corredor vial en esta problemática del carbón, no solo transitamos nosotros por estos corredores viales, por acá se transitan también otras cargas, buses de pasajeros y turistas, estas vías deben tener el conocimiento de que no son vías viables para el tráfico vehicular que hay en Colombia. ¿quién tiene la culpa de esta problemática social de los transportadores en los corredores viales y de esta cantidad de vehículos que va acabar también con el pequeño transportador?: es el señor presidente de la República, quien con este decreto, número 1898 del 2006, avaló que la chatarrización de los vehículos se hiciera por reposición de equipos, pero más abajito le puso que si usted no paga millón 250 por tonelada que equivalen a 43 millones de pesos la póliza de cumplimiento, usted puede quedar con su vehículo en Colombia. En estos momentos hay más de 46 mil transportes de carga por carretera y camiones articulados sin contar la demás carga. Entonces todos somos asesinos, todos contaminamos porque estos vehículos son de combustible [...].

Fijémonos en esta temática del carbón que al transportador también lo está afectando en gran parte, pero miremos más allá, miremos en el corredor vial, nuestros pueblos indígenas, afrodescendientes y de la Sierra quienes viven al borde de la carretera, viviendo una economía informal que generamos, no tanto los transportadores de carga sino ustedes cuando se desplazan en vehículos particulares o en buses de pasajeros de otras empresas. El carbón está acabando con nosotros, el tren contamina más, vienen descarpados los vagones, no digo que el tren

no venga, sí, que llegue porque el gobierno supuestamente puede más que el pueblo, pero si miramos un billete de mil pesos. Un reconocido en nuestro país como Gaitán dice que ‘él no es un hombre, él es un pueblo’ y el pueblo manda más que sus propios dirigentes señores. La contaminación del carbón, le estamos arrancando los pulmones a la tierra y lo estamos vendiendo por basura, porque el carbón en Colombia no se vende por toneladas sino por regalías, ¿adonde están yendo estos dineros?, por eso el gobernador actual, el alcalde saliente y el que entre estarán de acuerdo en que las regalías lleguen, pero no hay inversión social con estos dineros; mientras llueve y se inundan los barrios de Santa Marta, nosotros nos sometemos a esta esclavitud moderna, política y corrupta en Colombia que lo único que trae son cadenas invisibles para todos los colombianos que vivimos de la pobreza a la miseria. Señores, tengan conciencia y los invito a que participemos y conozcamos las problemáticas que vive el corredor vial cuando empiece a funcionar este tren que son 120 vagones, 18 viajes diarios por estas líneas férreas, afectando a los empleados de los hoteles, a la gente que vive en el corredor vial y de paso al transporte colombiano, gracias”

Jairo Gómez

Un representante de la junta de acción comunal del barrio Don Jaca, ante el posible cierre de un puerto: “Tenemos ciento ocho familias que vivimos de la empresa Prodeco S A., nosotros no teníamos un colegio y le doy gracias a Alejandro Palacios [Concejal de Santa Marta] quien puso el primer grano de arena para construir el colegio. La empresa Prodeco SA [en el 2009 se expira la licencia ambiental a este puerto y para disminuir los índices de contaminación, el gobierno ha considerado no renovarla] con nosotros tenemos una sociedad y nos está ayudando para terminar de construir el colegio, porque ni siquiera el Distrito de Santa Marta sabe dónde queda el Pueblo de Don Jaca, solamente estamos defendiendo nuestro patrimonio de trabajo, en esta semana se va hacer la negociación de un terreno donde la empresa Prodeco nos va a regalar para construir ahí. Entonces señores, qué vamos a hacer..., si cada familia tiene aproximadamente siete personas donde somos casi 600 familias que vamos a quedar sin empleo, señores, necesito que me digan qué vamos a hacer la comunidad de Don Jaca, que nunca el Distrito de Santa Marta nos ha tenido presente en ningún ámbito, gracias.”

José Antonio Torres

Un pescador resignado:

“En nombre de mi comunidad, a pesar de que nuestra actividad de pesca es desarrollada por

muchos años por nuestros indígenas de la región, no es [una] economía del producto interno bruto, sin embargo sirve de sustento para novecientas cabezas de familia del municipio de Ciénaga. Últimamente, el gobierno nacional nos pone unos puertos carboníferos y a pesar de que esta actividad [la pesca] no contribuye a la economía del país, sí es una tradición y esto conlleva a que las zonas de pesca tradicionales dejen de existir y que nosotros nos tengamos que desplazar a uno de los ríos más turbulentos del mundo como es Bocas de Ceniza [desembocadura del río Magdalena], donde muchos de nosotros hemos perecido por culpa del fuerte oleaje. Señor ministro [de Ambiente, Juan Lozano], esperamos que con esta solución salomónica [concentrar la exportación de carbón en un solo puerto] se acabe con este impacto y se beneficie también al municipio de Ciénaga, hablo de la parte natural, estas playas se erosionan fácilmente... , señor ministro le ruego que se haga un estudio serio sobre estos proyectos en Ciénaga y no se margine a una comunidad que desde hace años ha vivido de la pesca”.

Moisés Junieles

Un ministro con autocrítica política:

“El reto que tenemos nosotros los organismos hoy es lograr que esa riqueza del carbón le permita al pueblo colombiano tener unos recursos para inversión social que se derivan de las regalías, sin que se deterioren los recursos naturales y sin que se roben la plata de las regalías, de tal manera, que estos recursos vayan efectivamente para inversión social. Tenemos muy claro señor contralor que hay muchas regiones de Colombia en las que la huella del carbón está reflejada en unos pocos con los bolsillos llenos de billetes y las comunidades en la miseria, por eso, señor contralor, empezamos en este tema con el dolor que nos ha producido encontrar con lo que deberían de dar de beneficio por la explotación del carbón se ha esfumado en muchos lugares y estamos hablando muy seriamente, para lograr con el apoyo y compromiso, el respaldo y la lucha categórica que ha dado la contraloría en la lucha contra la corrupción por lograr tener en todos los municipios auditores visibles, que la plata de las regalías se ejecute de cara a la gente, que se ejecute en proyectos socialmente validados, que la plata de las regalías rinda cuenta ante los ciudadanos y el país, que cada vez que haya una obra que se ejecuta con las regalías, el alcalde correspondiente y los contratistas le pongan la cara al pueblo, que los contratistas sean visibles también, que los contratistas no sean fantasmas, amigos de quienes tienen la oportunidad de adjudicar los contratos en tantos y tantos municipios de Colombia.”

Juan Lozano

Desenlace

Los procesos sociales de concertación pueden dimensionar una crisis política, social y ambiental concreta y, de igual manera, se pueden legitimar las estructuras de poder en armonía con las presunciones políticas y económicas. Son elementos a tener en cuenta y sobre todo al considerar el trabajo de transcribir los diferentes relatos sociales frente al fenómeno “turismo versus carbón”, en el que se evidencian unos procesos de discriminación y exclusión social ante las prerrogativas políticas y económicas.

En esta dirección, cabe tener en cuenta y citar una voz, digamos constreñida, por un evento en el que sólo los altos senadores y la clase dirigente de la región exponían sus principios económicos y políticos. Al finalizar la sesión de la Comisión V del Senado en Pozos Colorados, donde incluso se presentaron señalamientos de parte de los senadores a la clase dirigente de la región tildándolos de “arrodillados” ante los intereses de las grandes transnacionales del carbón, una mujer en representación de la junta de acción comunal de Don Jaca expresó airadamente:

“¡Sí es importante su presencia señores senadores, pero si no escuchan nuestras voces para qué mierda venimos nosotros aquí. Es importante el turismo, pero el turismo también contamina... los habitantes de Don Jaca no estamos de acuerdo que se vaya el carbón, ni yo estoy contra el carbón, yo estoy es en contra de la mala manipulación [ambiental] y de contaminación política frente al carbón!”.