

La entrevista de Cecilia Orozco | 30 Abr 2011

"La ministra de ambiente y la consejera no existen"

Por: Cecilia Orozco Tascón / Especial para El Espectador

El exministro de Medio Ambiente Manuel Rodríguez, uno de los ecologistas más respetados del país, hace un descarnado análisis de las causas de la emergencia nacional provocada por las inundaciones.

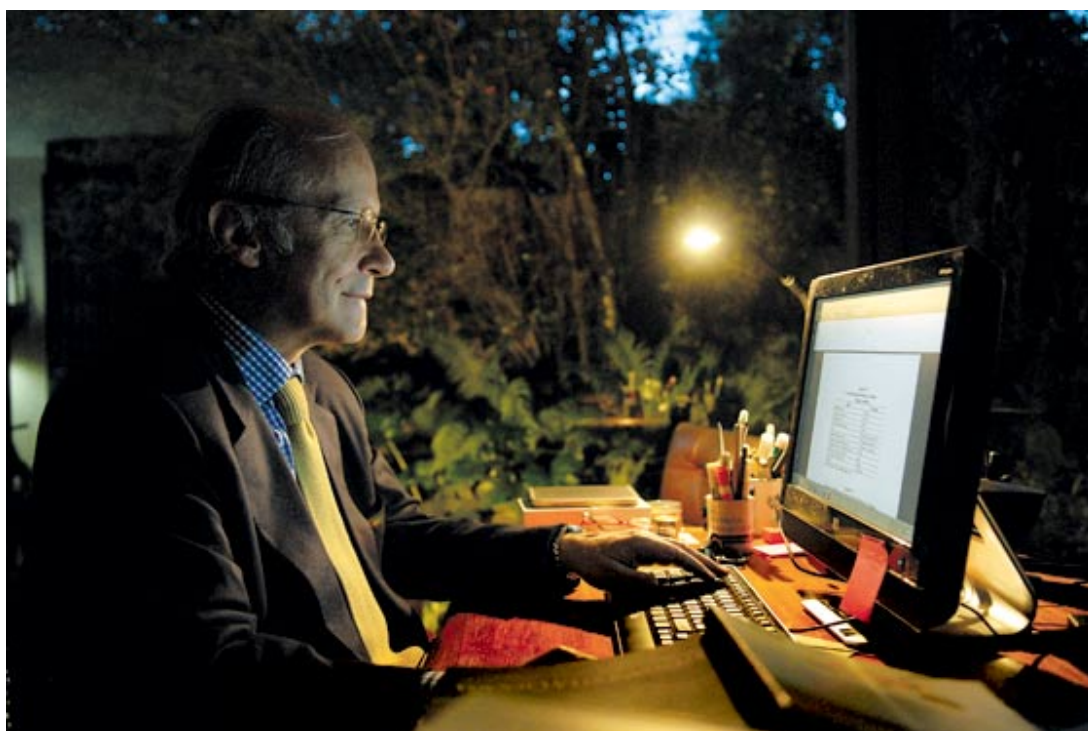


Foto: Daniel Gómez - El Espectador

Echarle la culpa de todo a las CAR, es ridículo, afirma el exministro de Medio Ambiente Manuel Rodríguez Becerra.

Cecilia Orozco Tascón.- Todo el mundo le echa la culpa de las inundaciones que sufre el país a la mala gestión de las CAR (corporaciones autónomas regionales) ¿Son esas entidades las responsables del desastre invernal?

Exministro Manuel Rodríguez Becerra.- Debe quedar claro que soy partidario de que las CAR se reformen. Pero también hay que decir que la teoría de que las CAR son las culpables de todo y que si se modifican se acabarán los problemas ambientales, es absolutamente ridícula. Esta ola invernal no tiene antecedentes y se sabe cuáles son los efectos del fenómeno de la niña reforzado por el cambio climático. Pero hay razones esenciales: la pérdida de los páramos, la deforestación del bosque alto andino, la destrucción de los humedales han hecho que se altere la regulación del ciclo de agua de una forma extraordinaria.

C.O.T.- La degradación ambiental es el resultado ¿Cuáles son las causas?

M.R.B.- Las grandes causas de la degradación ambiental están en la política agrícola, minera, de infraestructura... ¿Quién supone que las CAR son tan poderosas como para lograr que los gobiernos cambien las decisiones de cada sector de la economía para evitar daños ambientales? Durante más de dos décadas, el Incora primero, y el Incoder después, exigían como calificación de buena explotación, para adjudicar un baldío de la nación que antes era bosque que ¡no quedara ni un solo árbol en pie!

C.O.T.- ¿Cómo han influido las políticas agrarias, ganaderas o de infraestructura en el deterioro ambiental?

M.R.B.- Los ganaderos y los agricultores han secado, en muchas regiones, los humedales para ganar tierra y han arruinado muchos bienes públicos como las ciénagas. Otro ejemplo: sería muy interesante examinar cuántos créditos de los bancos públicos o privados han estimulado a los cultivadores industriales de papa a incrementar su negocio a costa de la conservación de los páramos.

C.O.T.- Cuando un humedal se seca para usar la tierra en actividades 'útiles', por ejemplo, para construcción de vivienda ¿Cuál es la respuesta de la naturaleza?

M.R.B.- Los humedales tienen varias funciones. Una de ellas es la de servir de amortiguador en época de invierno. Cuando se presenta un caudal muy fuerte en los ríos, los humedales reciben el agua y la albergan. Cuando viene la época de sequía, sirven de alimentador porque devuelven parte del agua a los ríos y éstos aumentan así sus caudales. Aparte, son muy ricos en diversidad biológica y tienen una función importante en el ciclo reproductivo de las especies. Sin ellos, se altera todo el ecosistema. Una de las causas de la reducción de la pesca en Colombia ha sido la destrucción de ciénagas y humedales. En la cuenca del Magdalena y Cauca se pescaban en el año 72, alrededor de 70 mil toneladas. Hoy la pesca no pasa de 4 mil toneladas. Eso es producto de la contaminación pero también de la destrucción.

C.O.T.- ¿Qué sucede cuando usted destruye una ciénaga?

M.R.B.- Acaba con un elemento regulador del ciclo hídrico y, desde luego, el día que haya un invierno como el de ahora, los ríos reclaman su ciénaga y vuelven a tomar su lugar. Hay una parte muy importante de las tierras inundadas del Valle del Cauca, para ponerle solo un caso, que originalmente eran ciénagas o humedales.

C.O.T.- ¿Es lo mismo que ocurrió en la sabana de Bogotá?

M.R.B.- Definitivamente.

C.O.T.- ¿Nunca ha debido construirse en esas tierras?

M.R.B.- No. Estamos siguiendo un patrón de urbanización llamada por los norteamericanos ciudad dispersa. Hay dos tipos de ciudades que se pueden construir: en forma de huevo frito, es decir, que tienen la yema en el centro; ahí

está la ciudad y el resto es naturaleza. Y las ciudades tipo huevo perico, extendida hacia fuera. Nosotros estamos yendo hacia este tipo de urbanización, con el deterioro ambiental consiguiente.

C.O.T.- ¿Debido a cuáles circunstancias?

M.R.B.- Debido a varios fenómenos, uno de ellos, el sacrificio de ecosistemas importantes y tierras muy ricas y productivas para dedicarlas a vivienda de familias pudientes. La urbanización dispersa implica mayor gasto de energía y mayor deterioro. Por eso hoy se sabe que las ciudades deben ser densas y compactas pues éstas permiten construir en forma económica y eficiente sistemas de recolección de aguas lluvias; porque logran mayor eficiencia energética y porque emiten menos gases con efecto invernadero.

C.O.T.- La capacidad de presión de los grandes grupos económicos puede hacer que se suspenda la prohibición de construcciones o que se modifiquen los planes de desarrollo ¿Cuánta incidencia tiene este fenómeno en el problema ambiental?

M.R.B.- En todas las ciudades los planes de ordenamiento territorial (POT) se han convertido en presa predilecta de alcaldes, concejales y urbanizadores corruptos. Uno de los puntos que hay que poner en tela de juicio en el país es cómo se han estado modificando esos POT para autorizar la urbanización de tierras que no son aptas para este fin. Se sabe que cuando se declara una tierra rural como urbana, su precio se incrementa tres o cuatro veces. Este esquema de corrupción es el responsable de gran parte de los desastres que vivimos hoy.

C.O.T.- El “esquema de corrupción” como usted lo llama ¿Alcanza hasta el alto gobierno?

M.R.B.- No puedo hablar de corrupción en el alto gobierno pero el desorden general ha llegado a tal punto que el Ministerio de Ambiente expidió un decreto, en la etapa final del gobierno del expresidente Uribe, en el que se decía que era posible urbanizar en Colombia en zonas de alto riesgo, que deberían ser prohibidas por lo que implican como peligro incluso para la vida humana, a cambio de que el urbanizador demostrara que había hecho obras para disminuir ese riesgo. Es grotesco.

C.O.T.- Eso es una locura ...

M.R.B.- Ilustra hasta dónde se distorsionó la tarea del ministerio en los dos gobiernos anteriores. Entre otras cosas, explica por qué el ministerio de Ambiente no suena ni trueno hoy, cuando debería ser el líder para proponer soluciones y educar a la ciudadanía sobre las causas del desastre. Todos los ministros actuales hablan de la ola invernal en lo que les corresponde. Pero la de Ambiente no ha dicho nada. La ministra y la consejera no existen. Desaparecieron.

C.O.T.- Usted que ha sido ministro de Ambiente ¿Cree que alguna vez esa cartera ha tenido importancia similar a la de otro ministerio?

M.R.B.- No se puede decir que en el pasado tuviéramos un ministerio ideal pero sí era mejor. A partir de los gobiernos Uribe se deterioró su importancia en forma dramática. Ese gobierno le dio una estocada al sistema ambiental de todo el país

el cual, de todas formas, ya venía con problemas. Le proporciono un dato: en la última década se deforestaron 350 mil hectáreas por año triplicando, aproximadamente, la deforestación de la década anterior.

C.O.T.- ¿Por qué no supimos lo que estaba pasando?

M.R.B.- Tal vez porque muy pocos nos interesamos en el tema. Me llamó la atención que la crítica más contundente a lo que pasó en los últimos años la hizo, recientemente, la embajadora de Holanda que dijo que su gobierno estaría considerando retirar su asistencia a Colombia en materia ambiental porque no está cumpliendo con los compromisos.

C.O.T.- ¿A qué se debe esa reacción?

M.R.B.- El gobierno holandés es el que mayor cooperación técnica sobre medio ambiente le ha dado a Colombia. Antes, ese gobierno había hecho un diagnóstico sobre la situación ambiental del país durante la primera administración Uribe y se concluyó que la entidad se había debilitado. Por eso decidió entregarle recursos en el año 2007 con el compromiso de que se fortaleciera y mejorara su gestión. La embajadora afirmó que no se estaba cumpliendo. Es la crítica más feroz que se le ha hecho a la política ambiental colombiana.

C.O.T.- En materia de carreteras ¿También hay deterioro ambiental?

M.R.B.- Lo que ha pasado con las carreteras no tiene perdón. Algo muy grave ha ocurrido en el diseño, proyección y construcción de vías ¿Cómo es posible que se hayan derretido muchas de ellas? Da pena que no haya habido aún un debate nacional en esta materia que también tiene que ver con el mal manejo ambiental.

C.O.T.- ¿Qué hacer con los daños ya hechos?

M.R.B.- Hay que realizar proyectos razonables. Hay que tratar, por todos los medios, de detener el deterioro de los páramos, de conservar los pocos bosques alto andinos que tenemos y se debe examinar cuáles habría que regenerar por su importancia. El rescate de los humedales es complejo pero hay que restituirlos.

C.O.T.- ¿“Restituirlos” significa recuperarlos aunque estén en manos privadas?

M.R.B.- Significa que el Estado tiene que volver a tomar posesión de ellos. Estas inundaciones nos han recordado cuáles son los espejos originales de los humedales. Seguramente hay exceso de inundación en algunos de ellos por el fenómeno excepcional de la niña y el cambio climático, pero básicamente los humedales estaban y están ahí donde los vemos ahora. Entonces hay que restituirlos como bienes públicos porque hacen parte del patrimonio nacional que ha sufrido un asalto vil.

“El Ministerio de Transporte no hizo nada”

Cecilia Orozco.- El canal del Dique, del que tanto se ha hablado en estos días ¿Fue más un problema que una solución?

Manuel Rodríguez.- En su momento el canal del Dique se construyó como si fuera una gran obra. Pero a largo plazo se demostró que fue un error. Hay soluciones de ingeniería que se pueden aplicar. Lo lamentable es que durante ocho años estuvieron en el escritorio del ministro de Transporte varias alternativas para resolver el problema de lo que se sabía que iba a pasar en caso de emergencia, que fue lo que sucedió en esta temporada invernal. Y el Ministerio no hizo nada.

C.O.- ¿Qué preveían los estudios y de cuándo son?

M.R.- Los primeros estudios fueron promovidos por José Vicente Mogollón cuando era ministro de Medio Ambiente y se relacionaban con la gran sedimentación que estaba generando el canal en la Bahía de Cartagena. Para el año 2002 estaban listas las propuestas de solución. No se hizo nada y se perdieron los estudios. Algo similar ocurrió en la Mojana, donde hubo un desastre ambiental en 2005. El Ministerio de Transporte no construyó las obras para evitar las inundaciones a pesar de que el Conpes se lo ordenó en 2006.

A lo salvaje

C.O.- ¿Por qué la Orinoquia, donde el gobierno Uribe proyectó grandes obras presuntamente para potenciar y desarrollar la riqueza de la zona, se ha convertido en un punto crítico de discusión ambiental?

M.R.- Los proyectos de la Orinoquia van en pésima dirección porque los gobiernos de Álvaro Uribe le comunicaron a la gente que ese formidable ecosistema era simplemente un espacio vacío que se podía llenar de cualquier forma. El mensaje era que estaba para la venta. Han llegado, entonces, centenares de inversionistas y están comenzando a alterar las regiones sin ninguna consideración con las condiciones ambientales. Se detonó una transformación de la Orinoquia absolutamente desordenada, y se inició una adjudicación de tierras igualmente desordenada. No existen restricciones que se les impongan a los nuevos propietarios sobre la conservación de aquellas áreas de sus predios que guardan valores ecológicos importantes y que son estratégicos para el presente y futuro del país. Se está haciendo la “conquista” de la Orinoquia a lo salvaje, como si fuera un nuevo lejano oeste americano en materia ambiental y como si no existieran allí unas comunidades llaneras y unos pueblos indígenas que han ocupado el territorio por cientos de años.