

CAMBIO CLIMÁTICO, ENERGÍA Y MEDIOAMBIENTE

BARCAZAS CONTAMINANTES EN PUERTO VIEJO DE AZUA

Energía que destruye vidas y esperanzas

Carlos Antonio Brito

Febrero 2023



Mediante la Licencia Ambiental N.º 0482-22 emitida por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, se autorizó la instalación de dos barcazas para la generación de 178 megavatios de energía en Puerto Viejo de Azua.



La instalación de las barcazas entra en disputa con el aprovechamiento de bienes y servicios de la biodiversidad en una zona con dos parques nacionales y un refugio de vida silvestre.

CAMBIO CLIMÁTICO, ENERGÍA Y MEDIOAMBIENTE

BARCAZAS CONTAMINANTES EN PUERTO VIEJO DE AZUA

Energía que destruye vidas y esperanzas

Contenido

Introducción	2
La gran amenaza	2
Importancia ecológica del área protegida	3
Medios de vida de la población	4
Licencia ambiental que viola la ley no. 202-04 sobre áreas protegidas y la ley no. 64-00 sobre medio ambiente y recursos naturales	5
Incoherencia institucional.....	6
En los negros no se podrá dormir.....	7
Una decisión política.....	7
¿Incoherencia política?.....	8
Dos caminos con destinos antagónicos	9
Cada minuto millares de colibríes mueven sus alas	10
Conclusiones	10

INTRODUCCIÓN

Los desafíos ambientales que enfrenta la humanidad, relacionados con la visión antropocéntrica¹ que ha predominado en la relación de los componentes humanos con el ambiente natural y los intereses económicos y políticos que se asocian, ha generado —entre otros— graves efectos en el cambio climático y un impacto en los sectores sociales más excluidos y en la naturaleza. Como parte de las alternativas de mitigación y adaptación a esos impactos, la producción de energía limpia se ha convertido en una opción y los gobiernos son compromisarios de esto, mediante acuerdos internacionales, legislaciones y políticas nacionales.

Sin embargo, en la República Dominicana se persiste en acciones que van en vía contraria: primero, apostando por el carbón en Punta Catalina; y, actualmente, con el conflicto ambiental y social que ha suscitado la decisión del Gobierno de instalar barcazas para la generación de energía eléctrica en el ámbito de dos parques nacionales y un refugio de vida silvestre, utilizando para la generación uno de los combustibles más contaminantes y peligrosos, como el Búnker 6. El Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales ha emitido la licencia ambiental obviando los serios daños ambientales, económicos y sociales que esto genera, estando en contra de su propio mandato institucional y dando la espalda a los intereses de la gente.

En el presente artículo se documentan las violaciones a los preceptos jurídicos que violenta el citado Ministerio, contradiciendo su misión de ser el principal garante de los derechos ambientales y la preservación del ambiente natural para la sostenibilidad de todas las formas de vida. Partiendo del enfoque de la ecología social, política y de derechos, como disciplinas que estudian “los sistemas humanos en interacción con sus sistemas ambientales”² y los intereses y visiones que se asocian al uso de los recursos naturales, se analiza el problema, los potenciales problemas, las perspectivas y las propuestas desde los involucramientos sociales.

LA GRAN AMENAZA

Contrariando las aspiraciones de las organizaciones y de la ciudadanía azuana, así como de los diversos movimientos y sectores del país, el Gobierno dominicano, a través del Ministerio de Energía y Minas —y, sorprendentemente, con la aprobación del Ministerio de Medio Ambiente—, pretenden instalar en Puerto Viejo de Azua un proyecto de barcazas para generar energía eléctrica, de acuerdo a la Licencia Ambiental N.º 0482-22 otorgada a la empresa Karadeniz Powerhip. Estas barcazas “inicialmente se instalarían en Boca Chica y, ante las protestas de los lugareños,

la comunidad y los establecimientos turísticos, se trasladaron a Azua”.³

La oposición a este sistema de generación de energía eléctrica, mediante el sistema de barcazas, está fundamentado en el creciente nivel de conciencia de la ciudadanía, debido al alto grado de contaminación que produce. En el caso de Azua es más grave aún porque las barcazas que se pretenden instalar afectan a tres áreas protegidas, e igual que en Boca Chica y el río Ozama, las actividades productivas, el turismo y la salud de la población serán seriamente dañadas y no tendrán garantía del Estado para su mitigación y atención. Estas barcazas podrían operar en base a gas natural, pero la experiencia demuestra que principalmente operan con diésel u otro combustible “debido a la ausencia de suministro de gas natural”.⁴

Según una publicación en espacio pagado del periódico El Caribe, con fecha del 30 de diciembre de 2022, emitido por la Superintendencia de Electricidad, se informa que el combustible a utilizar será Fuel Oil N.º 6 (HFO), con posibilidad de operar a gas natural; y en adición a las barcazas, se establecerán barcos de almacenamiento de Fuel Oil N.º 6, con capacidad para 4000 toneladas. Una descripción en línea sobre este combustible, realizada por Ecopetrol, indica que el Fuel Oil N.º 6 “es un combustible elaborado a partir de productos residuales que se obtienen de los procesos de refinación del petróleo. Se utiliza típicamente en procesos de combustión para calentamiento. Este producto no podrá ser usado como combustible en quemadores, hornos, secadores y calderas o demás equipos y plantas que generen emisiones atmosféricas que puedan afectar la calidad del aire”.⁵

Las barcazas y sus sistemas de generación eléctrica constituyen una de las mayores fuentes de contaminación. En un estudio realizado por la Alianza Mundial de Derecho Ambiental, el cual fue dirigido por Gregory “Rye” Howars, DSc, MPH, (publicado el 27 de junio de 2022 en el periódico El Nacional), sobre los efectos ambientales de las barcazas establecidas en el río Ozama, se destacan los siguientes:

- Óxidos de nitrógeno, los cuales provocan irritación del tracto respiratorio, broncoconstricción y dificultad para respirar; generan ataques de asma; y aumentan el riesgo de infecciones respiratorias.
- Óxidos de azufre, los cuales alteran el desarrollo de la función pulmonar en los niños y contribuyen al deterioro de la función pulmonar en los adultos; además, causan y agravan el asma y las enfermedades cardiovasculares.
- Ruido y vibraciones, los cuales son una fuente de malestar que puede provocar pérdida de audición, interrupción del sueño, deterioro del rendimiento cognitivo en los niños y enfermedades cardiovasculares.

¹ Concepción que considera al ser humano como centro de todas las cosas y el fin absoluto.

² Gudina Eduardo y Evia Graciela: *La praxis por la vida; introducción a las metodologías de la Ecología Social* (CIPFE-CLAES, Uruguay)

³ Bernardo Castellanos, periódico digital Acento, 14-11-2022.

⁴ Bernardo Castellanos, artículo citado.

⁵ Combustóleo (Fuel Oil N,º 6) – Ecopetro.

- Descarga de agua caliente, proveniente de la usada para enfriar las turbinas, lo cual afecta a los organismos acuáticos que son sensibles a la alta temperatura; asimismo, los impactos del afluente calentado pueden ser significativos.
- Una revisión encontró que los procesos de crecimiento, desarrollo y reproducción de la fauna y flora acuática se redujo a la mitad por un aumento de 7 °C. Incluso el aumento de 1 °C en la temperatura del agua se ha asociado con una reducción del 10 % en los procesos biológicos acuáticos.
- Las barcas instaladas en el río Ozama contaminan 15 veces por encima de lo normal, ya que las mismas utilizan motores similares a los de los barcos y están instaladas en un lugar fijo, a diferencia de las embarcaciones que se encuentran movilizándose en el mar y se anclan por muy poco tiempo a tierra.

Al igual que las instaladas en el Ozama, las barcas que se pretenden instalar en Puerto Viejo de Azua, estarán fijas y por tiempo indefinido; es decir, que se pueden esperar efectos ambientales similares.

Una publicación de OCEANA, que es una organización internacional dedicada exclusivamente a proteger los océanos del mundo, indica que la industria naval es responsable de una gran parte del problema del cambio climático. Más del 3 % de las emisiones globales de dióxido de carbono pueden relacionarse con el transporte naval. Además, emiten partículas en suspensión, óxido de nitrógeno (NO_x), óxido nitroso (N₂O) y óxido de azufre (que es uno de los principales agentes de la lluvia ácida).⁶

Mediante un recurso contencioso administrativo, demandando la nulidad de licencia ambiental otorgada por el Ministerio de Medio Ambiente, sometida al Tribunal Superior Administrativo el 10 de enero de 2023 por más de 40 instituciones y organizaciones comunitarias, asesoradas jurídicamente por la Comisión Nacional de los Derechos Humanos y el Instituto de Abogados para la Protección del Medio Ambiente, Inc., se establece lo siguiente: “Las barcas van a operar con Fuel Oil N.º 6 o Búnker 6. Búnker C es de los más contaminantes del Planeta, conforme a los criterios del Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA o GHS, siglas en inglés por Global Harmonized System), quien clasifica este combustible de “peligroso”, porque puede provocar cáncer, daños en el sistema nervioso central y daños en los pulmones tras exposiciones prolongadas o repetidas”.⁷

Entre otros riesgos están los siguientes: el derrame de aceite, grasas, combustibles y óxido ferroso. Una gota de Búnker 6 contamina alrededor de 4,000 litros de agua, causando envenenamiento y otros trastornos.

En coherencia con la capacidad contaminante de las barcas que se proyectan instalar en la Reserva Manglares de Puerto Viejo, según se revela en las diferentes fuentes citadas, la aprobación del Ministerio respalda un peligroso proyecto que, de instalarse, afectará gravemente tanto la flora y fauna marina —una parte en peligro de extinción—, como las fuentes de ingreso y la salud de la población. Además, arruinaría las iniciativas ecoturísticas y representaría una grave violación al derecho constitucional de contar con un ambiente limpio y de acceder a los bienes comunes.

IMPORTANCIA ECOLÓGICA DEL ÁREA PROTEGIDA

En la zona donde se pretenden instalar las barcas convergen tres áreas protegidas, amparadas legalmente en la Ley 202-04 y la Ley 64-00, ambas sobre medioambiente y recursos naturales. Estas áreas son las siguientes: el Parque Nacional Francisco Alberto Caamaño, con 585.76 km² (de los cuales 289.73 km² corresponden a la zona terrestre; y 296 km² a la parte marina, partiendo de Palmar de Ocoa hasta la Punta Martín García, y regresando este-oeste a una distancia de 1,500 m de la costa hasta playa Tortuguero). La segunda es el Parque Nacional Sierra Martín García, con 910 km², cubriendo gran parte de loma El curro y una franja marina de 1,500 m mar adentro, que enlaza justamente con el punto oeste del Parque Nacional Francisco Alberto Caamaño en Punta Martín García.

En el corazón de la zona marítima y terrestre de estos dos parques nacionales, se encuentra el Refugio de Vida Silvestre Manglares de Puerto Viejo. Es una especie de laguna en el mar, protegida por un rompeolas natural (de unos 5 k de longitud este-oeste y separado de la costa a más de un kilómetro). Esa estructura natural genera un ambiente de aguas serenas y en su centro cuenta con islotes, caños, manglares y praderas marinas; y, además, crea un ambiente de mar, alimentado por los ríos Jura, Tábara y aguas subterráneas.

Según la Ley 202-04, tiene el objetivo de preservar el equilibrio biótico ante las intervenciones humanas y está conformada por una zona terrestre y marina de 14.2 km², albergando densos manglares desde Boca de Jura y Boca de Tábara, hasta Playa Caobita, con la función de barrera natural, evitando así la erosión de playas y costas, y aportando a la descontaminación del mar y a la reducción de los efectos de huracanes.

También cumple con una función esencial en la protección ambiental, acogiendo la reproducción de especies de singulares características (como el manatí y los flamencos) y es nicho reproductivo de gran cantidad de crustáceos (particularmente de cangrejos y langostas), muchos de estos en la lista roja de la fauna dominicana; asimismo, es la casa para la reproducción de peces, la protección de corales, el albergue de peces productores de arenas blancas y el refugio de aves nativas y migratorias, a la vez que contribuye con la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático.

⁶ Contaminación por la Industria Naval - Oceana Europe.

⁷ Instancia sometida al Tribunal Superior Administrativo (10 de enero de 2023).



Fuente: Publicación de Diario Libre, 2 de noviembre de 2022; *Barcazas de Azua: ¿estarán o no dentro de un área protegida?* (Por: Marvin del Cid).

MEDIOS DE VIDA DE LA POBLACIÓN

El mar, las playas, la costa, los manglares y el valle de Azua constituyen fuentes de vida para miles de personas de Azua y la región Sur, en forma directa; e, indirectamente, para todo el país.

La reproducción de los peces en los manglares de Puerto Viejo representa una fuente relevante del banco pesquero que se expande en toda la bahía de Ocoa y mar adentro hacia el resto de la zona marítima de la región Sur, que además de sus funciones ecológicas es una importante fuente de ingreso para los pescadores de la región; de hecho, así opina uno de ellos: “Yo entro al mar y casi siempre me gano por día entre 2,000 y 3,000 pesos, y he llegado a ganarme 7,000. El mar no lo cambio por nada: ahí está Dios”.⁸

A partir de la pesca como actividad primaria, sigue una cadena de valor que beneficia la dieta de las familias, los comerciantes de pescados y mariscos, y los negocios de comidas en las playas (gestionados especialmente por mujeres).

Las playas de blancas arenas, tales como: Cohabita, Los Negros, Uvero, Uverito, El Barco, Monte Río, Chiquita, Cueva de Los Piratas, Playa Blanca y el litoral de Palmar de Ocoa, históricamente y con gran impulso en los últimos años, se han convertido en un auspicioso atractivo para la recreación y disfrute de la sana naturaleza, atrayendo a miles de per-

sonas del ámbito local, nacional e internacional; lo que al mismo tiempo ha impactado en la inversión en proyectos turísticos y de vocación ecoturística. Estas iniciativas han tenido un impacto positivo muy especial en las comunidades que habitan alrededor de las playas, dinamizando su economía mediante la venta de servicios y productos.

El valle de Azua tiene más de 300,000 tareas de terrenos de alta calidad en producción bajo riego. En su condición de zona árida produce durante todo el año una gran diversidad de rubros agropecuarios. Mientras que, con un gran potencial de ampliación y desde la rivera del mar, hacia el norte, están enclavadas en el valle unas 100 comunidades rurales y urbanas en los municipios y distritos municipales: Los Negros, Barreras, Proyecto 2C, Proyecto 4, Proyecto D1-Ganadero, Sabana Yegua, Tabara Abajo, Pueblo Viejo, El Rosario, Ansonia, Las Barías, Los Jovillos y Azua de Compostela, cuya fuente principal de ingreso es el sector agropecuario (base para la soberanía y seguridad alimentaria de la provincia y el país).

Considerando la estratégica ubicación del puerto de Azua y la condición de encontrarse rodeado por el área protegida Manglares de Puerto Viejo, por dos parques nacionales y por la rica zona agropecuaria que va desde Azua, hasta San Juan y Elías Piña, provincias que no tienen salida al mar; a iniciativa del movimiento campesino, y respaldado por entidades comerciales, ambientalistas y de sociedad civil, se ha identificado como una gran oportunidad que el puerto sea reclasificado y convertido en un puerto limpio enfocado al desarrollo agropecuario y ecoturístico. Aunque las decisiones del Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno van en vía contraria a esta esperanza.

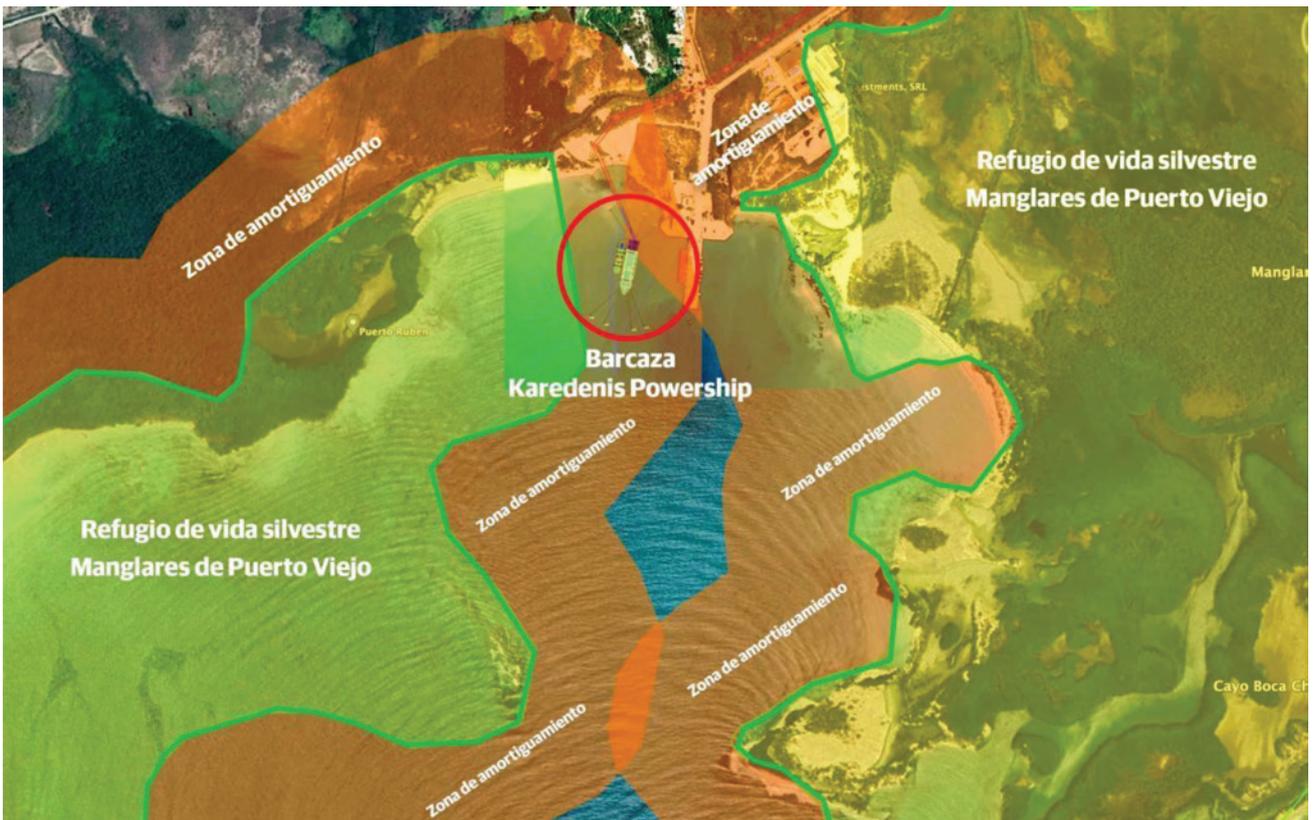
⁸ Juan, pescador de Los Negros.

LICENCIA AMBIENTAL QUE VIOLA LA LEY NO. 202-04 SOBRE ÁREAS PROTEGIDAS Y LA LEY NO. 64-00 SOBRE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

La licencia ambiental emitida por el Ministerio de Medio Ambiente, a favor de la empresa Karpowership Dominican Republic, S.A.S., otorga permiso para la instalación de las barcazas y accesorios **en la zona de amortiguamiento del Refugio de Vida Silvestre Manglares de Puerto Viejo**, según se ilustra en la imagen que se presenta a continuación:

situación turística de un máximo de 4 metros de altura, y de menos de 6 metros de altura, siempre conforme a las directrices del Plan de Manejo”.⁹

En efecto, no hay forma de sostener legalmente la instalación de una barcaza contaminante en un refugio de vida silvestre.



Fuente: Publicación de Diario Libre, 2 de noviembre de 2022; *Barcazas de Azua: ¿estarán o no dentro de un área protegida?*. (Por: Marvin del Cid).

Primera violación: fundamentado en estas dos leyes, el Ministerio de Medio Ambiente emanó la Resolución N.º 0010/2018, que dispone la normativa para el manejo de las zonas de amortiguamiento de las unidades de conservación del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP) de la República Dominicana. Esta dice lo siguiente:

“Artículo Primero: La zona de amortiguamiento es el área mínima de 300 metros (terrestre, fluvial, lacustre o marina) situada alrededor de una unidad de conservación del SINAP, con categoría I, II, III o IV, que pretende proteger sus recursos y valores sujeta a normas y restricciones de uso y manejo específico, para contribuir a la conservación e integridad de los objetos de conservación presentes en la misma”. El Párrafo II del Artículo 5 establece específicamente los usos permitidos y que son “caminos de herradura o forestales, apicultura, infraestructuras de investigación, pesca artesanal, camping, infraestructuras de apoyo a instalaciones de uso público, de recreación y esparcimiento, centros de vi-

Segunda violación: existe el Reglamento de Evaluación Ambiental (de septiembre de 2014), que tiene por objeto regular el proceso de autorizaciones ambientales establecidas en la Ley General de Medio Ambiente y Recursos Naturales 64-04, con la finalidad de prevenir, mitigar y controlar los posibles impactos sobre el medioambiente y los recursos naturales, que sean ocasionados por obras, proyectos y actividades (como se establece en los Artículos 38 a 55 de la referida Ley).

El Artículo 35 del Reglamento establece que el Ministerio garantizará la participación efectiva de las partes interesadas y de la ciudadanía en general, la cual será democrática, transparente y abierta. En tanto, el Artículo 37 establece que para los proyectos de Categoría A y B (y el que nos

⁹ Resolución N.º 0010/2018, pág. 3.

concierno es Categoría A por los diferentes impactos que puede causar al ambiente), el promotor realizará al menos una vista pública en la zona de influencia del proyecto, con invitación abierta publicada en un periódico de circulación local o en los medios que resulten adecuados, e igualmente le obliga a colocar una valla-letrero (de dimensiones mínimas de 3 x 4 metros, en un lugar visible) donde se construirá el proyecto, indicando tanto nombre, dirección y número de teléfono del promotor, como características principales del proyecto y contactos. De su lado, el Artículo 38 obliga al Ministerio a poner a disposición de los interesados el estudio de impacto ambiental, al menos 15, antes de emitir la licencia. Mientras que, el Artículo 39 establece que el Ministerio convocará a audiencia pública, si así lo considera, antes de emitir la autorización.

Ninguna de las obligaciones pautadas en el articulado anterior fue observada, salvo un encuentro que no fue convocado como audiencia, porque no cumplió con los principios de información previa en un periódico de circulación local, transparente, democrático y abierto. Sin embargo, en este participó masivamente la población interesada (perteneciente a las comunidades y a la provincia), expresando un rotundo rechazo al proyecto.

Esas violaciones básicas se vinculan a otros articulados de la Ley N.º 64-00 y a otras disposiciones de carácter jurídico, destacándose el Artículo 8 de la Ley N.º 64-00 que establece: “El criterio de prevención prevalecerá sobre cualquier otro en la gestión pública y privada del medioambiente y los recursos naturales. No podrá alegarse la falta de una certeza científica absoluta como razón para no adoptar medidas preventivas y eficaces en todas las actividades que impacten negativamente el medioambiente, conforme al principio de precaución”.¹⁰

La Constitución de la República establece que la vida silvestre, las unidades de conservación que conforman el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, y los ecosistemas y especies que contiene, constituyen bienes patrimoniales de la nación; los cuales son inalienables, inembargables e imprescriptibles. Los límites de las áreas protegidas solo pueden ser reducidos por ley, con la aprobación de las dos terceras partes de los votos de los miembros de las Cámaras del Congreso Nacional; mientras que, el 67 apunta que “constituyen deberes del Estado prevenir la contaminación, proteger y mantener el medioambiente en provecho de las presentes y futuras generaciones”.¹¹

INCOHERENCIA INSTITUCIONAL

Las violaciones a leyes nacionales, a los acuerdos internacionales y a la propia ley que rige al Ministerio de Medio Ambiente, entidad rectora y responsable de garantizar los derechos ambientales, son de por sí una grave expresión de incoherencia institucional y de violación a los derechos

fundamentales. Pero la incoherencia se agrava si revisamos el contenido del estudio realizado por el Departamento de Recursos Marinos del propio Ministerio, en febrero de 2022, titulado “Informe de evaluación del estado de conservación de los ecosistemas marinos del Área Protegida Refugio de Vida Silvestre Manglares de Puerto Viejo”.

El informe apunta: “Azua cuenta con importantes ecosistemas costeros marinos, como dunas, estuarios, manglares, lagunas costeras, praderas marinas y arrecifes coralinos. Toda esta biodiversidad se encuentra amenazada por el impacto de la sobrepesca, contaminación ambiental, turismo y el cambio climático”. (Pág. 3) Entre las instalaciones que producen problemas de contaminación ambiental que ponen en riesgo el área protegida, su laguna arrecifal y sus playas, el estudio indica: “Las instalaciones portuarias de Puerto Viejo, una de las más antiguas del país, se especializa en la carga y descarga de clinker, cemento y gas natural. La zona cuenta con la Terminal de Combustibles Monte Río, Código 14052, para el almacenamiento de gas licuado de petróleo (GLP), con doce (12) tanques de almacenamiento de GLP de noventa mil galones (90,000) y un gasoducto de 550 m que va desde el muelle a los tanques de almacenamiento; también se encuentran ubicados los tanques de almacenamiento de combustible de la Planta Monte Río Power Corp, que funciona con fuel oil y la terminal de GLP de OPUVISA”.¹²

Ese conjunto de proyectos contaminantes se inicia en 1985 con la instalación de la terminal de GLP de OPUVISA, que había sido rechazada en Haina por su potencial contaminante; la comunidad de Los Negros y las organizaciones de la provincia se opusieron también a los demás proyectos contaminantes que se han establecido, imponiéndose los intereses económicos de sectores externos, afectando las posibilidades de desarrollo sostenible de las comunidades y la protección de los ecosistemas, que ahora se pretende agravar con el proyecto de las barcazas.

Igualmente, el estudio realizado por el Ministerio alerta sobre el dragado de la margen oeste del muelle indicando: “La remoción y vertido de material dragado podrían incrementar la resuspensión de contaminantes, segmentación y disminución de la calidad del agua marina en perjuicio de las praderas marinas y los corales”.

Entre las recomendaciones se propone: “Implementar enfoques de gestión basados en ecosistema de arrecifes y sus ecosistemas asociados (praderas marinas, manglares, pendientes arrecifales y lagunas costeras), alentado la gestión y la cogestión basadas en los ecosistemas, para reducir las prácticas que tengan un impacto negativo en los arrecifes y ecosistemas asociados, incluyendo la pesca, turismo, contaminación en la costa y en el mar y producción de desechos, y otros desarrollos terrestres, así como actividades marinas”.¹³

¹⁰ Ley 64-00, Artículo 8, pág. 14.

¹¹ Constitución de la República Dominicana 2015, Artículo 16.

¹² Informe de evaluación del estado de conservación de los ecosistemas marinos del Área Protegida Refugio de Vida Silvestre Manglares de Puerto Viejo Pág. 8, Viceministerio de Recursos Marinos-Costero, febrero de 2022.

¹³ Informe citado Pág. 11.

El Gobierno dominicano con la asistencia técnica GIZ-cooperación alemana, en el marco del programa Del campo al plato, está implementando el proyecto corredor biológico de Azua que impacta en las áreas protegidas: Parque Nacional Francisco Alberto Caamaño, Parque Nacional Sierra Martín García y el Refugio de Vida Silvestre Manglares de Puerto Viejo. Este tiene el propósito de incorporar el uso sostenible de la biodiversidad y ecosistémicos en las cadenas de valor del sector alimentario, específicamente en la producción bananera y de piña. El Ministerio de Medio Ambiente es la entidad del Estado rectora para ese proyecto, además se involucran diversas instituciones de la provincia y, en forma muy activa, organizaciones como Los Negros, Barreras y de otras comunidades circundantes, con iniciativas innovadoras que concilian el desarrollo económico y social con la sostenibilidad ambiental.

Por tanto, es inconcebible, contradictorio e incoherente, que el Ministerio de Medio Ambiente, principal garante de los derechos ambientales, haya emitido la licencia ambiental para las barcasas altamente contaminantes, cuando ha realizado -en fecha reciente- estudios que indican los riesgos de contaminación de las instalaciones existentes en Puerto Viejo. Además, cómo se explica que autorice una recarga de contaminantes tan peligrosos como son las barcasas y el uso de Búnker 6, cuando el propio Ministerio está ejecutando en esa zona el proyecto corredor biológico, asumido con mucho entusiasmo por comunidades, organizaciones e instituciones, que podría ser un referente para una parte de las necesarias soluciones a la inmensa cantidad de conflictos que existen en el país, relacionadas a la intervención humana en las áreas protegidas.

EN LOS NEGROS NO SE PODRÁ DORMIR

Se espera que, como resultado de la creciente presión social y jurídica impulsada por las organizaciones y la ciudadanía, el proyecto de las barcasas no se concrete. Si a pesar del rechazo social y la ilegalidad se impone, una de las diversas consecuencias será que en Los Negros no se podrá conciliar el sueño. ¿Y cuál es la razón?

Resulta que, en octubre del año 2022, el Organismo Coordinador del Sistema Eléctrico Nacional Interconectado (OC) publicó el "informe análisis impacto interconexión karpowerhip en flujos de potencia área sur, oc-go-08-iaakfp-20221007-V0". Este establece: "aproximadamente el 45 % del tiempo ocurriría congestión en la red de transmisión del área sur, en especial, en las horas de luz solar".¹⁴ Ante esta situación, la primera interrogante que surge es: ¿Por qué insistir en generar energía de base altamente contaminante, si no hay capacidad de transmisión?

La solución que la empresa ha comunicado, se supone que con aprobación del gobierno, es la siguiente "Nosotros podemos despachar una cantidad mínima técnica entre las 6:00 de la mañana y 5:00 de la tarde y una capacidad completa pasadas las 6:00 de la tarde hasta las 5:00 de

la mañana", expresó Carlos Matamorros, representante de Karadeniz Powerhip".¹⁵ Esto implica contaminación sónica de alto impacto que, además de perturbar el sueño, genera los múltiples trastornos indicados más arriba a la población humana y a la fauna marina.

UNA DECISIÓN POLÍTICA

Llama poderosamente la atención que los permisos y la licencia ambiental para el proyecto de las barcasas se otorgaron en forma fragmentada. Es decir, el proyecto contiene dos grandes componentes que son las barcasas y sus accesorios instaladas en el mar, así como las líneas de transmisión que van desde las barcasas a la interconexión con las subestaciones de Monte Río Power Corp y, también, pasan por una porción de la zona de amortiguamiento del área protegida. Esto supone que el permiso para establecer las líneas de transmisión debía otorgarse luego de haberse aprobado la licencia ambiental al proyecto completo.

Pero resulta que el permiso para las líneas de transmisión fue otorgado por el Ministerio de Medio Ambiente un mes antes de otorgar la licencia ambiental. Inmediatamente, la empresa empezó a instalar las líneas de transmisión, protegida por un contingente militar y policial. Igualmente, el ayuntamiento de Azua, con aval de algunos directores de distritos municipales de la zona, emitió el permiso de uso de suelo para las líneas de transmisión, sin cuestionarse si se trataba de un proyecto violatorio a las leyes ambientales, labor que debió ser realizada en primer lugar por su Unidad de Gestión Ambiental y no existe ninguna evidencia de que lo haya hecho.

Supongamos que, luego de instaladas las líneas de transmisión, se denegara la licencia ambiental, representando una importante pérdida económica; pero si no hubiera existido la seguridad de que el gobierno, a través del Ministerio de Medio Ambiente, otorgaría la licencia, la empresa no se arriesgaría a hacer esa inversión. Tampoco se puede alegar que se ignoraba que un proyecto de esa naturaleza no se podría fraccionar para su aprobación, empezando por el ministro y gran parte del equipo técnico del Ministerio, expertos en proyectos.

En un encuentro en la comunidad de Los Negros, el ministro de Medio Ambiente informó que el proyecto aún no contaba con licencia ambiental pero sí con el permiso para establecer las torres de transmisión, y un dirigente comunitario le preguntó: "Entonces, si no hay licencia ambiental para las barcasas, ¿de dónde se van a conectar las líneas, de una ballena?".¹⁶ No hubo respuesta. En otra asamblea de las comunidades, el síndico del Distrito Municipal de Los Negros admitió haber participado en una reunión con la Alcaldía del municipio de Azua en la que se decidió aprobar

¹⁴ Bernardo Castellanos artículo citado.

¹⁵ Diario Libre "Una sorpresa en proyecto de instalación de las barcasas de Azua", Paola Wiski, 3 de nov, 2022)

¹⁶ Grabación de la reunión en Los Negros con los ministros de Medio Ambiente y de Energía y Mina, el 6 de octubre 2022.

el uso de suelo para las líneas de transmisión y que en la misma: “El alcalde de Azua pidió a todos los presentes que entregaran sus celulares y luego les explicó que tenían que aprobar el uso de suelos para el proyecto, porque se trataba de un proyecto del presidente”.¹⁷

La única explicación que se puede encontrar a la forma y el fondo sobre las decisiones tomadas es que había una decisión política para establecer este proyecto en Puerto Viejo; lo que representa una vergüenza para quienes adoptaron la decisión, que ni siquiera se ocuparon de cuidar las formas para aparentar que siguieron el debido proceso, a sabiendas de que una decisión de esta naturaleza tiene que en primer lugar y sobre cualquier otro interés, de carácter técnico y científico.

¿INCOHERENCIA POLÍTICA?

PRM Y PROTECCIÓN DE COSTAS Y ÁREAS DE CONSERVACIÓN

El programa de gobierno del PRM 2020-2024 plantea lo siguiente con relación a los recursos marinos-costeros y áreas protegidas: “En el manejo de las costas hay un desorden alrededor del uso del espacio costero. Ecosistemas tan vitales como el manglar y los arrecifes de corales no están siquiera en el imaginario de la planificación económica ni de la visión política, a pesar de su papel primordial en el mantenimiento de la pesquería, de la calidad del agua de las costas, de las dinámicas de las arenas que conforman las playas, de la protección frente a fenómenos climáticos, además de la rica biodiversidad que contienen. Destruir el manglar pone en peligro a la costa frente al avance del mar y potencializa el impacto”¹⁸, proponiendo garantizar la integridad del sistema nacional de áreas protegidas.

Evidentemente, la emisión de la licencia ambiental al proyecto energético contaminante, que afecta tres áreas protegidas en su zona marítima y terrestre, es profundamente irreconciliable con las apuestas y promesas contenidas en el plan de gobierno y va en vía contraria al eje transversal del programa del PRM que estipula: “Se puede tener un presente productivo sin destruir las posibilidades de un mejor futuro”.¹⁹

CON FAVORES SE PRETENDE NEGAR DERECHOS

Desde diversas entidades del gobierno, destacándose la Gobernación provincial, la Oficina Presidencial para el Desarrollo Provincial, el Plan Social y algunos dirigentes del partido en el gobierno, se aplicó toda una estrategia de

ablandamiento y compra de conciencia en las comunidades para neutralizar la oposición masiva y consistente de la ciudadanía al proyecto energético. Entre las acciones de ablandamiento del gobierno se reporta: la entrega de alimentos casa por casa, promesas para la construcción de viviendas, ofertas de empleos del Estado, sensibilización sobre beneficios de empleo y otros impactos del proyecto a favor de las comunidades, así como una intensa labor de cooptación de líderes de asociaciones, otras instituciones, de partidos y líderes informales. En condiciones normales de la vida en esas comunidades, nunca se había observado esa intensidad de esas ayudas y favores. Esas otras acciones realizadas son contradictorias con el programa de gobierno 2020-2024 del PRM, que en su diagnóstico dice: “se trafica con la pobreza y las privaciones del pueblo dominicano, intercambiando una ayuda a la población pobre por lealtad política”. Y aboga por la apuesta: “La protección social es un derecho, no un favor”.²⁰

En este caso hay también una sustancial contradicción entre lo prometido y la práctica en las comunidades circundantes a Puerto Viejo.

CON METRALLA CUANDO LOS FAVORES NO FUNCIONABAN

Cuando las estrategias de cooptación no reportaban los resultados esperados, entonces se recurrió en forma combinada a la represión, opresión e intimidación.

Una declaración pública a la firma de unas 42 organizaciones e instituciones en diciembre del año 2022, denunciando la situación, expresa:

“La comunidad de Los Negros ha sido sometida a la opresión militar y policial, obedeciendo órdenes superiores, lo que ha dejado personas heridas, golpeadas y apresadas, con la gravedad de un comunitario que perdió un ojo por impacto de las municiones, además, casas violentadas con daños físicos en su estructura, incluyendo la escuela pública, vehículos con daños y la quema del local donde los pescadores limpian y venden el pescado. Actualmente, unos 300 militares y policías mantienen vigilada permanentemente la comunidad, atemorizando a las familias, generando temor y problemas psicológicos en padres, madres y, especialmente, a niños y niñas”.²¹

En una declaración a la prensa nacional, uno de los dirigentes comunitarios expresó lo siguiente: “La comunidad de Los Negros tiene en su cabecera la instalación de una generadora de 100 mega vatios que consume combustible fósil, instalada a menos de un km de la población. También hay una terminal de gas licuado de petróleo con capacidad de 12,000 metros cúbicos; y cada dos a tres meses se descargan entre 40 a 50 mil toneladas de clinker; ahora

¹⁷ Grabación de la exposición del director del DM de los Negros, señor Antonio Segura (Renco) en la reunión comunitaria en Los Negros, 30 de septiembre 2022.

¹⁸ Lineamientos generales, programa de gobierno del PRM 2020-2024, página 167.

¹⁹ Lineamientos generales, programa de gobierno del PRM 2020-2024, 22.

²⁰ Lineamientos generales, programa de gobierno del PRM 2020-2024, página 45.

²¹ Declaración pública rechazando la instalación de las barcazas, dirigida al presidente de la República el 7 de diciembre del año 2022, por 42 organizaciones.

las autoridades se despachan, violando todo tipo de procedimiento legal e irrespetando el área protegida autorizando instalar unas barcazas que estarían en el área de amortiguamiento y acabaría con el turismo y todo tipo de vida (...). De una manera arbitraria los interlocutores del presidente de la república, sobornando infelices y diciendo que ese es un proyecto directamente del presidente,(...) Llegado al extremo de militarizar la comunidad (...) nosotros estamos aquí en pie de lucha y vamos a seguir hasta tanto el presidente nos escuche directamente, porque allá se ha vendido que es un proyecto del presidente, aunque no lo podemos aseverar(...) pero sus interlocutores, esa son las versiones que están dando y aterrizando la población de todas las maneras".²²

Nadando contra esa corriente de intereses, sobornos, clientelismo manipulador, represión e intimidación, las comunidades circundantes y movimientos sociales del país mantienen la firmeza en la lucha social y legal contra ese proyecto que atenta contra sus vidas.

DETRÁS DEL TELÓN, ¿CUÁLES INTERESES SE MUEVEN?

Si bien es cierto que respecto al Programa de Gobierno del partido en el poder se evidencian las indicadas incoherencias políticas, la práctica desarrollada por las instituciones estatales en Los Negros con el proyecto de las barcazas, no necesariamente es contradictoria con los intereses económicos y políticos de sectores de poder en el gobierno.

Al respecto, surge la siguiente interrogante: ¿Es que a esos sectores les interesa convertir a Puerto Viejo y la Bahía de Ocoa en un atracadero con puertos sucios, destruyendo el sentido de las áreas protegidas y a lo mejor hasta buscando modificarla, permitiendo así consolidar y ampliar proyectos ya existentes que pertenecen a familias que están en el centro del poder político? Planteamos la interrogante como una hipótesis para la investigación, el seguimiento, el debate y adelantamos las siguientes evidencias.

Desde hace años, diversos sectores nacionales y locales vinculados a la industria, el comercio, la exportación y la importación, han venido planteando la idea de construir un megapuerto en la Bahía de Ocoa y esa idea no ha perecido en el ideal de quienes lo promueven, cuyo objetivo es convertir a la República Dominicana en un Hub logístico del Caribe para la importación y la exportación a otros destinos. Es decir, grandes barcos traerían productos y, desde aquí, se distribuiría en embarcaciones más pequeñas. Entre los lugares preliminarmente identificados, además de Puerto Viejo, están las áreas colindantes a las playas Tortuguero, Villeya, Chiquita en Hatillo, en este último lugar se intentó establecer un astillero en la década de 1980. Incluso, ya hubo un experimento estableciendo grandes barcos cargados de combustible en la Bahía de Ocoa desde el año 2007, autorizado como transitorio por la emergencia provocada por una tormenta tropical y se convirtió en per-

manente por 10 años, hasta que la lucha de los movimientos sociales y sectores turísticos establecidos en Palmar de Ocoa lograron que se derogara el permiso. Además, solo unos meses antes de conocerse el proyecto de las barcazas en Los Negros, la empresa MIDIRALESS SHIPYARDS se proponía establecer un astillero para desguace de embarcaciones en Puerto Viejo, llegando al punto de anclar por varias semanas una barcaza en el puerto con permiso de la autoridad portuaria, acción que fue rechazada por las organizaciones de Azua.

En la actualidad, el uso predominante del Puerto Viejo está liderado por actores económicos y políticos con nexos en el corazón del poder. Así, en la terminal de GLP OPUVISA se destaca la familia Villeya - Paliza, de la cual forma parte el presidente del partido en el poder. Interquímica, dedicada a suplir combustibles blancos, según la autorización con potencial para exportar al caribe: la importación de clinker que se deposita en una zona alejada al puerto y se traslada a la fábrica de cemento Santo Domingo localizada entre Hatillo y Las Charcas, de la cual es inversionista la familia presidencial y también está la planta de generación eléctrica Monte Río Power Corp relacionada a la Barrick Gold.

Considerando la existencia de esas inversiones e intereses y la manera en cómo se ha impuesto la licencia ambiental para las barcazas, genera razonables dudas sobre el interés no revelado con relación a Puerto Viejo, provocando interrogantes que dejamos abiertas para el debate, el seguimiento al problema que se ha planteado y las respuestas que espera la sociedad del gobierno:

- ¿Será que la estrategia detrás de las barcazas legalizadas por el Ministerio de Medio Ambiente lo que se busca es crear condiciones que justifiquen más inversiones similares en ese lugar?
- ¿El permiso de la Autoridad Portuaria para anclar una barcaza para un astillero fue un ensayo para medir la potencial reacción de la población al proyecto de barcazas para la generación de electricidad?
- ¿Podrían ser estos los primeros pasos para el proyecto de Mega Puerto en Los Negros?
- ¿Por qué a pesar de que la congestión de las líneas de transmisión del sur no soportan la carga que generarían las barcazas, se insiste en instalarlas? ¿El fin último es suplir energía al megapuerto proyectado?
- ¿Los intereses detrás de estas apuestas son tan poderosos que no les importa desprestigiar los resultados de los propios estudios realizados por el Ministerio de Medio Ambiente e incluso violar las leyes ambientales, la constitución y acuerdos internacionales dañando tres áreas protegidas?

DOS CAMINOS CON DESTINOS ANTAGÓNICOS

Desde la perspectiva de la Ecología Social y política se evidencia muy claramente dos grupos humanos vinculados al ambiente natural y como construido en la zona de Puerto Viejo, la Bahía de Ocoa y sus áreas protegidas, con visiones e intereses contrapuestos sobre su uso actual y potencial.

²² <https://www.facebook.com/100001169167769/posts/pfbid-081TWrbpU4jh8agxT2m281c7x6VS8GfjmJUH5HewAP8Bnicr-65s814xSX9NXqPkMSl/?sfnsn=mo&extid=a&mibextid=VhDh1V>

Por un lado, el grupo arriba identificado y otros por identificar o que podrían incorporarse, cuyo accionar en la actualidad afecta el ambiente natural, los medios de vida y la salud de la población, situación que se agravará si se impone el establecimiento de los proyectos de barcazas eléctricas, asfaltero y megapuerto, que se han presentado y otros que podrían aparecer en el futuro.

Y por el otro lado, con una visión contrapuesta, está la mayoría de la población que habita en el entorno. En alianza con un conjunto de organizaciones, instituciones locales, regionales, nacionales y la ciudadanía en general, abogan y proponen el uso sostenible de los ecosistemas marinos y terrestres, armonizando el uso productivo con la necesidad de protegerlo, garantizando así los medios de vida de la población presente y hacia el porvenir, en una relación armónica y de recuperación creciente del ambiente natural y construido con impacto mínimo en los ecosistemas y favorable a la vida de la gente, tal y como son las propuestas ecoturísticas que se promueven con el corredor biológico y clúster turístico, las organizaciones comunitarias y todo el movimiento social y ambiental que se han articulado en oposición a las barcazas. Con un discurso coherente con esta visión el PRM ganó las elecciones en el año 2020 y ahora en el gobierno hace todo lo contrario, generando una gran decepción en la población.

CADA MINUTO MILLARES DE COLIBRÍES MUEVEN SUS ALAS

- **Por la ofensa**, al tratar de imponer un proyecto utilizando la represión, el chantaje y el soborno; que ha sido rechazado tanto por las comunidades como por el resto del país y descartado en el mundo por sus efectos ambientales, sociales y económicos.
- **Por la indignación expresa, silenciosa y silenciada;** acumulada y que se manifiesta con frases de la población local, tales como “El que quiere barcazas, que las lleve a su casa”, “en las urnas les cobramos” “se proyecto será la muerte para este Pueblo”; “quiero hablar, pero no puedo” así como Esto, sumado a las imágenes de niños y niñas, mujeres y población en general aterrizadas; con personas agredidas que se han ido de la comunidad “Eso nunca se había visto aquí”. Es el caso de la persona que perdió un ojo por impacto de una munición disparada por el contingente policial y militar.
- **Protestas con propuestas**, transformado la indignación en articulación social para la defensa de los derechos, basada en propuestas de soluciones. Más de 100 organizaciones del país se han articulado para enfrentar el problema, sumando voluntades de la ciudadanía no organizada. Las acciones no se han detenido en ningún momento; sensibilizando casa por casa, por las redes sociales, los medios de comunicación, la organización

de manifestaciones, evento de fin de año “Navidad sin barcazas”, marchas y piquetes frente a las instituciones públicas que han promovido el proyecto y una importante iniciativa jurídica mediante instancias legales ante los tribunales de primera instancia, administrativo, el Ministerio de Medio Ambiente y la Presidencia de la República. Todo basado en un “no a las barcazas” y una apuesta por el desarrollo integral y sostenible de la zona marino-costera de Puerto Viejo y áreas aledañas.

CONCLUSIONES

El proyecto de instalación de barcazas eléctricas en Los Negros de Azua afronta profundas limitaciones de viabilidad técnica y social; así como también, graves violaciones a la legislación ambiental. El conflicto socioambiental en que nos encontramos requiere de acciones concretas de todos los actores de la sociedad.

Por un lado, en el ámbito del movimiento social y ambiental que se ha articulado para afrontar el problema, consolidar y ampliar la suma de organizaciones, saberes, ciudadanía y aliados, incrementando las capacidades de influencia, agotando todos los procesos jurídicos y la movilización social con propuestas alternativas.

Por otro lado, las y los legisladores/as del país están en el deber de asumir su responsabilidad de fiscalizador, en este caso concreto, con relación a las leyes 202-02, 64-00 y la Constitución de la República, a los fines de que los funcionarios públicos que han violentado la legislación rindan cuentas y se hagan los reparos correspondientes.

Para evitar que escale la conflictividad socioambiental que se ha generado como consecuencia de la emisión de la licencia ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, lo que corresponde es que el Gobierno dominicano detenga la ejecución del proyecto, que se ha iniciado con la construcción de las torres de transmisión y se aboque a lo siguiente:

- Constituir una comisión independiente de las partes interesadas, en la que podría estar la academia de Ciencias, la Universidad Autónoma de Santo Domingo, El Defensor del Pueblo, entre otros, y que en base a los diversos estudios que se han realizado, incluyendo el entregado por la empresa Karadeniz Powerhip y otros que resulten necesarios realizar, emita un informe independiente sobre el proyecto.
- En caso de que el informe indique señales de viabilidad, agotar todos los pasos previstos por la ley, en forma transparente, con información previa, participación efectiva de todos los sectores interesados generando resultados que sean vinculantes a la decisión final.

ACERCA DEL AUTOR

Carlos Antonio Brito

Sociólogo dominicano, egresado de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD), República Dominicana. Miembro directivo de Iniciativa Solidaria (ISOL), activista socioambiental, con formación y experiencia en investigación participativa, ecología social y facilitador de procesos en comunidades rurales y urbanas.

Correo: carlosn80@yahoo.com.mx

PIE DE IMPRENTA

Fundación Friedrich Ebert

Edificio Plaza JR, piso 8, av. Tiradentes
esq. Roberto Pastoriza, Santo Domingo.
www.caribe.fes.de

Responsable

Gilbert Kluth
Representante FES
República Dominicana
Director FES Cuba
Tel.: 809-221-8261

Coordinadora de Proyectos

María Fernanda López

Corrección de estilo

Correctomanía

El uso comercial de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) está prohibido sin previa autorización escrita de la FES.

BARCAZAS CONTAMINANTES EN PUERTO VIEJO DE AZUA

Energía que destruye vidas y esperanzas



La emisión de la Licencia Ambiental para la instalación de las barcazas en Puerto Viejo de Azua, no solo entra en contradicción con el programa de gobierno del presidente Luís Abinader sino que genera un conflicto socioambiental de consecuencias indeterminadas.



Es rol del gobierno dirimir el conflicto socioambiental generado en Puerto Viejo de Azua y eso pasa por gestionar la emisión de un informe independiente sobre la viabilidad o no del proyecto y el cumplimiento de los preceptos legales que garanticen la participación efectiva de los todos los sectores.