

image not found or type unknown



www.juventudrebelde.cu

image not found or type unknown



**Construcción de viales en la franja hidrorreguladora. Autor: Cortesía del entrevistado Publicado: 21/09/2017 | 06:54 pm**

## Contrapunteo del hombre y la naturaleza

Las intensas obras constructivas tras el paso de Matthew han tenido un desfavorable impacto en el medio ambiente; situación que, aunque entendible, debe revertirse

**Publicado: Martes 18 abril 2017 | 12:48:36 am.**

**Publicado por: Haydee León Moya**

BARACOA, Guantánamo.— En cualquier circunstancia, primero que la naturaleza está el hombre. Esa idea la ha tenido bien clara el geógrafo Ricardo Suárez Bustamante durante el complejo proceso de recuperación de los perjuicios causados por el huracán Matthew en Baracoa.

El especialista municipal del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente (Citma) lleva a cuenta desvelos e inquietudes para impedir que los esfuerzos en función de restañar los grandes estragos ocasionados hace seis meses por el meteoro en la región, no agraven en la naturaleza de Baracoa las heridas que ya sufrió en octubre último.

Consciente de que apegarse estrictamente a las leyes y sus procedimientos para el uso de los recursos naturales, cuando casi un pueblo entero vivía el drama de quedarse sin techo y sin bienes, agravaría la tragedia, sostiene, sin embargo, que la flexibilidad ilimitada puede llegar al punto de lo frágil y causar un problema mayor: no tener mañana capacidad de respuesta para enfrentar otros eventos que, como se ha pronosticado, serán cada vez más frecuentes y tremendos.

Después de escuchar su advertencia sobre tal peligro, JR dialogó con el experto sobre un asunto en el que, al parecer, no siempre se ha encontrado el término medio para evitar que el remedio resulte peor que la

enfermedad.

—**¿Algunas acciones han implicado impactos negativos en el medio ambiente?**

—Han prevalecido las urgencias, los desvelos y las decisiones para salir adelante. En un primer momento se produjeron hechos que de algún modo impactan el medio ambiente, pero que en mi opinión estuvieron más que justificados.

«Es el caso del paso a nivel sobre el Toa tras la destrucción del puente que unía a las poblaciones ubicadas a ambos lados del caudaloso río. Fue muy necesario, a pesar de algunos impactos, debido a que no contó con licencia ambiental ni de construcción».

—**¿No hubo alternativa?**

—No. Aunque esa ausencia lógica de documentación pudo suplirse con la consulta a los expertos. Hubiese atenuado, por ejemplo, los efectos del uso de explosivos en una cantera de rocas calizas muy cerca de la comunidad de Maraví, de donde se obtuvo el material para relleno. En ese caso debería tocar a los expertos asesorar cómo hacerlo para que sea menor el daño.

«También se actuó sin cumplir con todas las regulaciones existentes —pero muy urgidos por la enorme cantidad de personas que se encontraban a la intemperie— en la utilización de rocas y arena de playas y ríos para la producción de materiales de construcción, bloques fundamentalmente, en las minindustrias que se instalaron a orillas del río Toa.

«Como están diseñadas para producir con recursos naturales del entorno, obtener los mismos requería de licencia ambiental, de construcción y concesión minera, pero como urgían los materiales y la tramitación legal lleva tiempo, era demasiada la espera para tanta urgencia.

«Sin embargo, se deben escuchar sugerencias en pos de mitigar los impactos, y también para reevaluar la pertinencia de su generalización. Por otra parte, debe controlarse la sostenibilidad del recurso de la misma manera y con el mismo rigor de las construcciones.

«Ya no puede hablarse de utilización, sino de explotación, fundamentalmente de la arena en ríos y playas, ya sobreexplotados ilícitamente durante años, por ejemplo, en los deltas lineales o tibaracónes de los ríos Miel y Macaguaní.

«Esos ecosistemas son barras acumulativas de arena de origen fluvial que actúan como barreras naturales protectoras ante penetraciones del mar. Su drástica disminución es un hecho y un gran peligro en el presente y en el futuro.

«Por otra parte, las corrientes marinas predominantes en la costa baracoense son de este a oeste. La comunidad de Yumurí está al oeste del tibaracón. Si le sacas la arena —como ha ocurrido, las corrientes depositan frente a la referida comunidad, la costa se erosiona y avanza hacia tierra.

«Si le quitas el colchón al golpe de las olas, estas arremeten contra las viviendas. Además, las extracciones de arena generan brechas para que el mar penetre y se produzcan inundaciones costeras, muy comunes en Baracoa. Otras acciones pueden tener un menor impacto si, a pesar del daño causado, se exige a favor de la naturaleza».

### —¿En qué otro aspecto?

—La obtención de madera del bosque; no solo se utilizaron y utilizan los árboles derribados por el huracán, hoy se tala indiscriminadamente, y eso hay que detenerlo.

«Si hace falta madera, que se tale cumpliendo con la Ley 85 Forestal; si hace falta arena, atenerse a lo que establece la Ley 81 del Medio Ambiente; si fuera necesario construir una vía nueva, hacerlo como dictan las regulaciones del país, que no exceptúan a Baracoa de ese contexto.

El experto alerta de los riesgos ambientales que tiene la construcción de la carretera, a lo largo de casi 20 kilómetros, entre la zona conocida por Neblina y Cayogüín, atravesando y destruyendo parte de uno de los ecosistemas tipo amazónico en el hemisferio septentrional americano; una pluvisilva donde precipitan anualmente más de 3 500 milímetros de lluvia y donde existen 62 afluentes que caen al río más caudaloso de Cuba.

«Imagínese el viaducto La Farola. Se construyó en un terreno rocoso y cada vez que se producen intensas lluvias tienen lugar deslizamientos de tierra y rocas que interrumpen el tránsito. Peor sucederá en Neblina-Cayogüín, donde el terreno es arcilloso y llueve más, con muchos más arroyos que lo atraviesan, con cortes a media ladera, más rigurosas pendientes y vegetación de raíces superficiales.

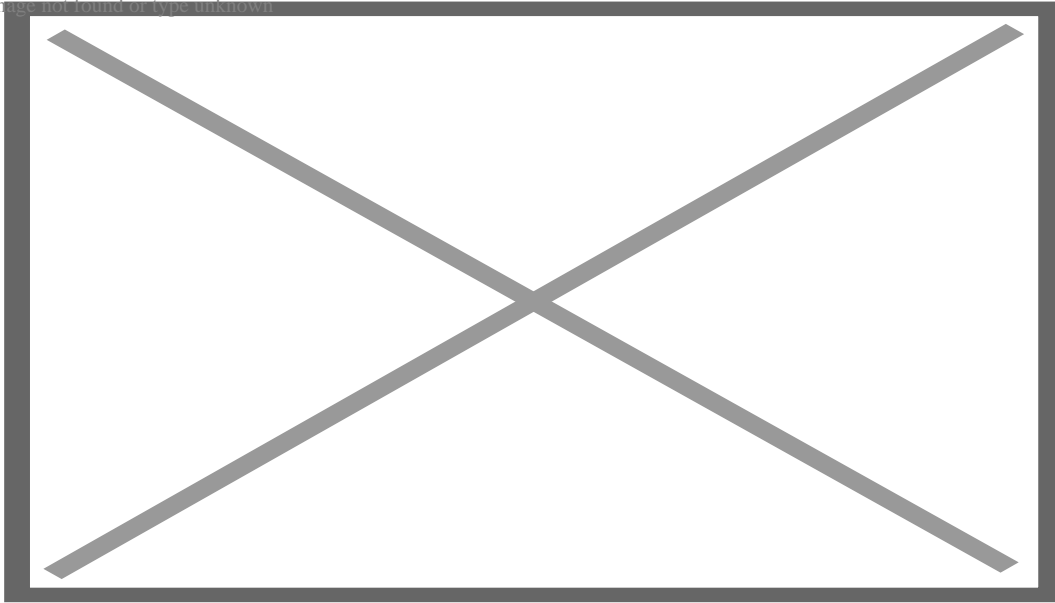
«Además, se construye en la franja hidrorreguladora del río Toa, contrario a lo que establece la norma cubana 23 de 1999, del Instituto Nacional de Recursos Hidráulicos, y el Decreto 138 de 1994 de las Aguas Terrestres. Será inevitable el deslizamiento de tierra que irían a parar al cauce del Toa, y esas tierras contaminarían, a su vez, el tibaracón de ese río.

### —¿Qué sugiere a estas alturas del avance del vial?

—Realizar la evaluación del impacto ambiental. Muchas obras sociales, de tremendo beneficio en la población, aunque se iniciaron sin licencia, las han ido adquiriendo progresivamente y los impactos no eran precisamente los más comprometedores. Lo importante es que las autoridades, sin renunciar a realizar aquellas obras que consideren necesarias para el progreso social, tengan en cuenta los males que se engendran cuando priman la voluntad y la urgencia sobre la ciencia.

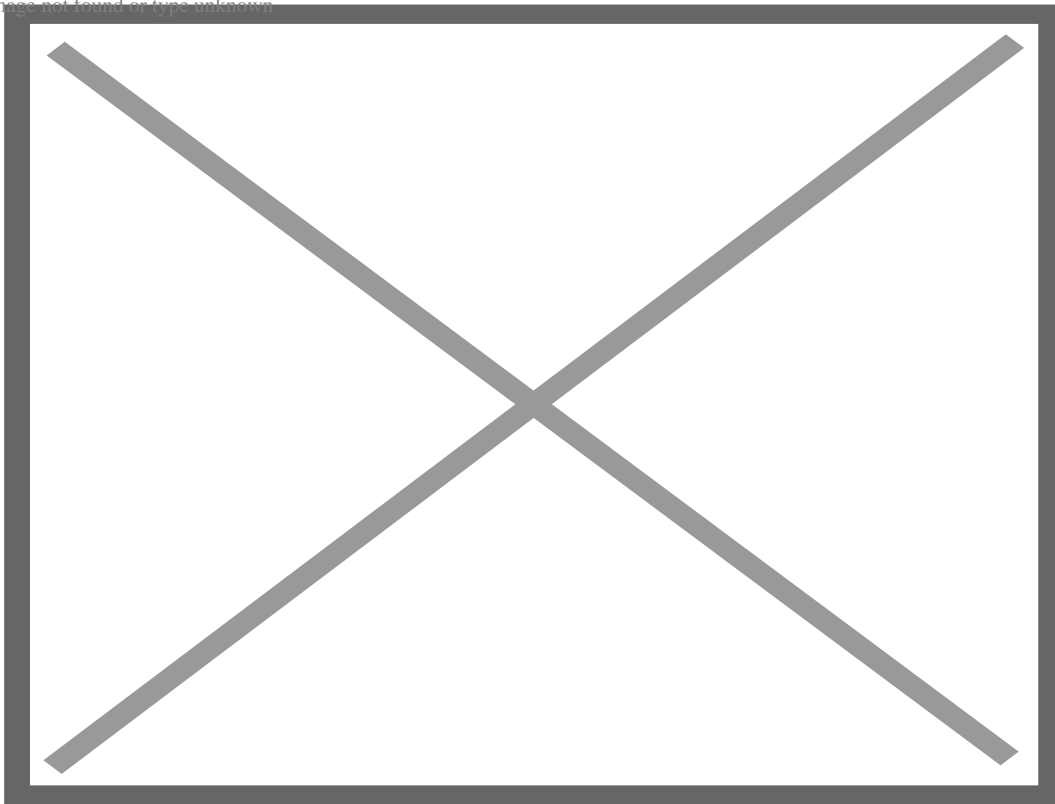
Es importante, como precisa el especialista, que donde se chequea y exige el cumplimiento del plan de reducción de desastres, se tenga en cuenta cómo no agredir el entorno que nos protege de esos mismos desastres, a partir de las regulaciones que existen.

Image not found or type unknown



**Ricardo Suárez Bustamante, especialista municipal del Citma en Baracoa. Foto: Richard López**

Image not found or type unknown



**Sin ser autorizado, de los tibaracones se ha extraído arena para labores de recuperación. Foto: Cortesía del entrevistado**

<http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2017-04-18/contrapunteo-del-hombre-y-la-naturaleza>

**Juventud Rebelde** | Diario de la juventud cubana  
Copyright © 2017 Juventud Rebelde