

La manipulación del término "sostenible"

Algo que no aparece en la propaganda oficial del Plan Puebla-Panamá son los impactos ambientales que va a provocar. En este proyecto se da, como en pocos, la manipulación del término sostenibilidad hasta límites insospechados. La propaganda habla del impulso al desarrollo sostenible de la región. Pero uno de los problemas de fondo con esto es que hasta ahora la sostenibilidad no ha pasado de ser más que una ilusión; un discurso de algo que se debería alcanzar pero que aún no se sabe cómo. La manipulación del término sostenibilidad se da en dos vías. Por una parte, en el hecho de que se plantee exclusivamente en los lugares donde aún existen áreas naturales importantes, mientras que fuera de esos lugares se impulsa el desarrollo tradicional destructivo y contaminante. Por otra parte, en que los proyectos lleven irremediablemente al llamado manejo sostenible, esto es, a poner en uso todos los recursos que se encuentren en áreas naturales de la región. Debido a las incertidumbres que plantea el llamado uso sostenible, que no ha comprobado que realmente sirva para garantizar la supervivencia de los bosques tropicales ni de la diversidad biológica que albergan, fomentar el uso sostenible se convierte más en una amenaza que en una garantía.

Turismo de masas en la selva virgen

La iniciativa de turismo impulsada por el Plan, uno de cuyos pilares lo constituye el Programa Mundo Maya (BID, 2001i), pretende impulsar el crecimiento turístico de los países donde floreció la antigua civilización maya. En abril del 2001 una consultoría pagada por el Mundo Maya propone crear dos rutas turísticas hacia el parque nacional el Mirador - Río Azul (Godoy, 2001), la única área protegida de Guatemala, junto con el adyacente Biotopo Dos Lagunas, que se mantiene libre de presencia humana permanente (Albacete, 2001 y 2002). El documento causó polémica, no sólo por su nombre sacbé, que significa calzada-, sino porque las rutas que plantea coinciden con toda una estrategia de construir carreteras en la zona impulsada por el Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT), el Instituto de Antropología e Historia (IDAEH), y los gobiernos de los estados de Campeche y Quintana Roo. A mediados del 2002 el Gobierno de Guatemala solicitó un préstamo al BID para realizar la carretera que uniría el Parque Nacional Tikal con Río Azul, al este del parque nacional, que fue denegado por la institución financiera. Este hecho ha servido al Mundo Maya para asegurar que el PPP no está impulsando ninguna carretera en la zona (Navia, 2002, com. pers.). Sin embargo, las evidencias son extremadamente coincidentes como para pensar que son casuales. Una de las características del Plan Puebla Panamá es que una parte de los proyectos van a ser impulsados por los gobiernos con fondos propios, y otra por la iniciativa privada. El hecho de que el BID deniegue un préstamo no quiere decir que el proyecto no se vaya a dar, ni que no entre en la lógica del PPP. De construirse las carreteras planteadas en la Reserva de la Biosfera Maya, el último bosque primario de Guatemala desaparecería víctima de la degradación, llevando sus impactos fuera de las fronteras de Guatemala, hacia la Reserva de la Biosfera Calakmul. Este es otro ejemplo más de lo fácilmente manipulable que es la palabra desarrollo sostenible: se plantean proyectos que parecen respetuosos con el ambiente –caso del turismo-, pero que no necesariamente garantizan ni la conservación ni el respeto a los frágiles ecosistemas tropicales mesoamericanos. Dos de los grandes problemas con los que se han enfrentado las áreas naturales de la región son la degradación por el uso intensivo y los patrones de asentamientos humanos y urbanización (Segnestam et al., 2000). Estos patrones se pueden ver impulsados por los flujos previsibles de población una vez que la infraestructura del PPP se empiece a construir. El grueso de desplazamientos recorrerá un eje sur-norte –más correctamente hablando sureste-noroeste, pues Mesoamérica está orientada de esa manera-, dirigido a los lugares de infraestructura portuaria y de desarrollo industrial. En este sentido, los grandes polos de atracción serán, en primer lugar, los

puentes terrestres que se terminen construyendo –seguramente no todos los que se plantean-. En segundo término los puertos del Pacífico y del Atlántico mesoamericano, y por último la Península de Yucatán, el norte de Guatemala y Belice, debido al desarrollo portuario y turístico que se ha planificado. Estos flujos de población impactarán de una manera aún desconocida los alrededores de la Selva Maya y al Pacífico mexicano del estado de Chiapas, dos de las zonas naturales más importantes de la región. Lo que es indudable es que los asentamientos humanos en estos lugares van a poner en alto riesgo ecosistemas de un gran valor por la diversidad biológica que albergan.

¿Energía fósil o hidroeléctrica?

En materia energética, la utilización de gas natural destinado a usos industriales aumentará a largo plazo los niveles de emisión de gases de efecto invernadero en la región. Aún cuando los propagandistas del plan argumentan lo contrario, debido a que el gas está destinado a industrias que aún no se han establecido en la región y a proveer a los puertos de energía suficiente, en la realidad lo que se está planteando es cubrir las necesidades energéticas de toda una actividad industrial emergente con combustibles fósiles. Esto indudablemente llevará al aumento de emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera. Conviene recordar que Mesoamérica está catalogada como un área muy vulnerable a los efectos del calentamiento global (Espinosa, 1998). No parece casualidad, entonces, que el Plan Puebla-Panamá proponga una iniciativa de prevención y mitigación de desastres naturales. Presumiblemente esta iniciativa no está destinada proteger a las personas sino a salvaguardar las enormes inversiones que se van a realizar. Si la utilización del gas es de dudoso beneficio social, aún lo es más la construcción de hidroeléctricas. Entre México y Panamá se está planeando la construcción de represas. Se conocen cerca de 70 diferentes proyectos en la región, y cinco proyectos solamente en el Río Usumacinta. Los impactos de una hidroeléctrica no se quedan sólo en los desplazamientos de la población y la inundación de las áreas donde se establecen. Algo menos conocido, aunque suficientemente documentado, es la desecación de tierras que una represa provoca aguas abajo. Este hecho ha sido aprovechado en otros países para realizar monocultivos agrícolas y forestales, y para expandir actividades de acuicultura en los lugares desecados que se encuentran más próximos al mar. La acuicultura industrial de camarón y otras especies es una actividad altamente perjudicial al ambiente que le rodea. Un estudio reciente patrocinado por Greenpeace y Trópico Verde demuestra que la acuicultura de camarón que se realiza en la costa de Champerico necesita el doble del manglar que existe en toda Guatemala para absorber los residuos que genera (Thompson, 2001). Debido a que dos de los proyectos hidroeléctricos conocidos se sitúan sobre el Usumacinta, no parece casualidad que en su desembocadura se esté planeando construir un proyecto industrial camaronero de gran escala.

Arrecifes en peligro

La construcción de puertos a lo largo de las costas pacífica y atlántica mesoamericana significa la necesidad de realizar dragados constantes. Los puertos que se están planificando en Chetumal, Belmopan, Bahía de Amatique y Puerto Cortés se van a realizar en el lugar donde se desarrolla el Arrecife Mesoamericano, el segundo arrecife de coral en importancia del mundo. El aumento del tráfico marítimo, la posibilidad de accidentes y la turbidez de las aguas provocada por los dragados pueden ser determinantes para este ecosistema se degrade de forma irremediable. Los anteriores no son más que unas pocas previsiones de los impactos ambientales que va a traer consigo el Plan Puebla-Panamá. Habría que estudiar proyecto por proyecto y caso por caso para conocer más en profundidad lo que va a significar este proyecto para la diversidad biológica y los ecosistemas de la región. Junto con el impacto al ambiente, el PPP va a traer consigo repercusiones sociales de envergadura insospechada. La panorámica de que Mesoamérica se convierta en un gran puerto no parece halagüeña para las poblaciones menos favorecidas, así como tampoco parece servir para el desarrollo de las culturas locales de las que la región es tan rica. La falta de transparencia

gubernamental ha provocado ya un amplio movimiento de resistencia y un fuerte debate, lo que se puede tomar como el primer impacto social del PPP.

¿A quién beneficia el Plan Puebla-Panamá?

Una vez planteada toda esta perspectiva, a cada uno de nosotros nos queda analizar a quién beneficia el Plan Puebla-Panamá y si es la alternativa que los habitantes de la región estamos esperando. Un par de datos más podrían ayudar a este análisis. En primer lugar, el PPP es un plan que se va a ir desarrollando poco a poco. En poco más de diez años ya será evidente toda la infraestructura que hoy parece cosa de ciencia ficción. En el 2004 se plantea firmar el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos (TLC), lo que en la práctica supondrá el respaldo definitivo al PPP. El TLC es el marco sin el cual el plan no se podría desarrollar: las empresas que van a invertir en la región necesitan una seguridad de largo plazo para hacerlo, y ésta sólo se consigue con la firma de acuerdos de largo plazo. Además, para que la región se pueda usar como lugar de paso es necesario que las mercancías provenientes tanto de Asia como de Estados Unidos no paguen impuestos adicionales. El TLC asegura que cualquier mercancía que provenga de Estados Unidos no va a pagar impuestos en Centroamérica, y que la que proviene de Asia sólo va a pagar impuestos en su destino final. Un análisis de las mercancías que están pasando por el Canal de Panamá provenientes del sudeste de Asia muestra que la región ya está siendo utilizada como lugar de paso. De los más de 26 millones de toneladas largas que provienen de Asia y pasan por el Canal de Panamá, 23 millones van directamente a la costa este de los Estados Unidos. El resto se reparte entre Europa, la costa este de Sudamérica y la costa este de Centroamérica. El dato curioso es que en Centroamérica se queda seis veces más mercancía que la que va a Sudamérica y 16 veces más que la que va a Europa. Sin embargo, el 75% de la carga que viene a Centroamérica va de paso: se descarga en diferentes puertos de la región dentro de un contenedor, y posteriormente se envía, sin sacarla del contenedor, a otros puertos de destino. El Plan Puebla-Panamá plantea esta misma perspectiva pero aumentada y repartida en la región. La cuestión que queda por hacerse es, si Centroamérica ya se está utilizando como lugar de paso, ¿ha habido realmente beneficios? Si el PPP es lo mismo pero aumentado, ¿habrá beneficios para la mayoría de la población y servirá para sacarnos de la pobreza?

Terborgh *et al.* (2002) plantean con claridad las grandes incertidumbres que ha traído para la biodiversidad el fomento del uso sostenible en los bosques tropicales en el mundo. Iniciativa turística impulsada por las secretarías de turismo (o su equivalente) de México, Guatemala, Belice, Honduras y el Salvador Para IDAEH e INGUAT ver IDAEH, 1999. Para los Gobiernos de Campeche y Quintana Roo ver Campeche, 2000 y Quintana Roo, 2000. Valenzuela, 2002b. Para entender más profundamente el debate creado se puede consultar Barreda, 200; García 1999; Jornada de Oriente, 2001; Molina, 2001; PBI, 2000; Valenzuela, 2002a; Venegas y Garduño, 2001 y Villamar, 2001. Bond (1997) demuestra que la inversión en infraestructura del transporte se ve incentivada por la liberalización del comercio entre países vecinos. Todos los datos sobre el tráfico de mercancías provienen del análisis de ACP, 2001a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k y m.)