

***Canal intracostero:
"Desarrollo" a costa del ambiente
GREENPEACE MÉXICO***

En México, se presentan cada vez más casos en los que el debate sobre la viabilidad de armonizar desarrollo económico con protección ambiental baja del plano de la retórica para verse confrontado con proyectos concretos, ante los que las autoridades ambientales se encuentran en la disyuntiva de ser consecuentes con la resolución del dilema.

Las fuentes de financiamiento para el rescate y la preservación del ambiente; los alcances y límites de la legislación ambiental; el grado y la forma de participación e influencia en las políticas públicas de la comunidad científica y las organizaciones sociales; los parámetros y criterios en los que se basa la autoridad para aprobar o rechazar proyectos, son aspectos que están, hoy como nunca, en la palestra. De su resolución depende el rumbo que tomará en el país la protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales.

Este es el caso de la construcción del Canal Intracostero Tamaulipeco (CIT), proyecto que en su desarrollo y probable ejecución sienta interesantes precedentes, deja al descubierto los límites y contradicciones de la legislación, normatividad y regulación en materia de estudios de impacto ambiental, y abre la pregunta sobre quién y cómo se pagan los costos ambientales del desarrollo.

Canalizando el desarrollo

El CIT es un proyecto de desarrollo estatal promovido por el gobierno local, que contará con inversión de la iniciativa privada. Su objetivo es aprovechar "las características de la región costera tamaulipeca, conformada por numerosas lagunas, esteros naturales, planicies de inundación y terrenos bajos, para construir una vía de navegación fluvial e intracostera a todo lo largo del litoral tamaulipeco, que se conectará con los 45 mil kilómetros del sistema de navegación fluvial e intracostera de los Estados Unidos de América".

El proyecto contempla la construcción de un canal navegable de doble circulación con una longitud total de 438.85 km, desde el Río Bravo al norte, en el municipio de Matamoros, hasta el Río Pánuco al sur, en el municipio de Ciudad Madero. Al contar con una anchura de 38.10 metros y una profundidad de 3.66 m, es ideal para el tránsito de embarcaciones de bajo calado (ver mapa).

Aunque la idea de construir una vía artificial para el transporte de mercancías —que se extienda desde el sur de Estados Unidos (Brownsville, Texas) hasta el puerto mexicano de Tampico— se remonta desde la Segunda Guerra Mundial, no es sino hasta la administración del gobernador Manuel Cavazos Lerma que el proyecto tomó cuerpo, impulsado sobre todo por la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica.

El CIT está concebido como un plan de desarrollo integral del "centro del estado, de la zona ganadera y cerealera de los Valles de San Fernando y Matamoros, basado en el aprovechamiento de la zona costera con fines turísticos, pesqueros, industriales, comerciales y de transporte, con la consecuente generación de empleos directos e indirectos en toda su zona de influencia". El propio Cavazos Lerma ha señalado que la construcción del canal es "la prioridad en materia de infraestructura" de su gobierno.

Entre los argumentos económicos esgrimidos por el gobierno tamaulipeco para apoyar esta obra, destacan: a) el comercio exterior entre México y Estados Unidos ha tenido un incremento anual sostenido del 18 por ciento durante la década de los años 90; b) el 80 por ciento del intercambio comercial entre ambos países se concentra en la costa Este de Estados Unidos, zona de influencia del sistema de navegación fluvial norteamericano; c) el 56 por ciento de este comercio se realiza por vía terrestre y de éste, el 70 por ciento pasa por la zona de influencia del proyecto, comprendida entre los municipios de Piedras Negras, Coahuila, y Matamoros, Tamaulipas; y d) según los estudios de factibilidad realizados, existen 18 millones de toneladas de carga que pueden ser transportadas por vía intracostera.

El gobierno tamaulipeco calcula que la realización del proyecto generará alrededor de 2 mil empleos directos y otros 2 mil indirectos durante la etapa de construcción. Además, estima que surgirán 8 mil empleos directos y 8 mil indirectos como consecuencia de la obra.

La Madre de todas las lagunas

En el corazón del proyecto del CIT se encuentra ubicada la Laguna Madre, el cuerpo de agua más extenso de México, con 220 Km. de longitud por 15 km de ancho y una superficie de 2 mil km cuadrados.

Esta zona destaca también por ser considerada como una de las Reservas de Aves Playeras de Humedales más importantes del continente, así como por albergar una gran biodiversidad en flora (280 especies) y fauna (376), con un gran número de especies endémicas y en estatus de protección (36). Entre los animales más importantes del área se encuentran las aves migratorias y la tortuga lora.

Autoridades ambientales, comunidad científica y organizaciones sociales, reconocen que dada la fragilidad de este ecosistema lagunero, la puesta en marcha del CIT requiere de un cuidadoso estudio de los posibles efectos ambientales que pueda ocasionar tanto la construcción del canal como su posterior funcionamiento.

En un hecho sin precedentes en el país, las autoridades ambientales presentaron, previo a su evaluación, la Manifestación de Impacto Ambiental del CIT ante la comunidad científica mexicana, para su análisis, crítica y emisión de recomendaciones. El Instituto Nacional de Ecología (INE) propuso la integración de un Comité de Lectura y la realización de dos seminarios científicos, llevados a cabo durante 1994, en los que

participaron medio centenar de investigadores, profesionistas, autoridades, instituciones, empresas y dependencias.

Las recomendaciones emanadas de los seminarios fueron relativamente incorporadas por el gobierno tamaulipeco al proyecto original del canal y al Programa Maestro de Desarrollo de la Zona Costera Tamaulipeca. Cumplidos estos requerimientos, el INE concluyó que "el proyecto relativo a la construcción, operación y mantenimiento del Canal Intracostero Tamaulipeco es viable en materia de impacto ambiental", siempre y cuando se resuelvan diversos aspectos contenidos en 120 condicionantes. Por otra parte, está en proyecto la firma de diversos compromisos para realizar, junto con el gobierno del estado, programas de ordenamiento territorial y pesquero, así como acciones para incrementar la zona de reserva de la tortuga lora y la creación de un área natural protegida en la Laguna Madre.

Con estos antecedentes, el INE realizó a mediados de febrero de este año una reunión entre grupos ecologistas, investigadores y representantes del gobierno de Tamaulipas, a fin de "discutir en forma abierta todas las particularidades y dudas" en torno a la construcción del CIT.

Recursos financieros: El oscuro objeto del deseo

"El medio ambiente debe ser visto como negocio para que pueda ser sujeto de inversión en infraestructura y en la planta productiva de las empresas", afirmó Víctor Lichtinger, director ejecutivo de la Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte (La Jornada, 24/02/95, p. 24).

Esta forma de pensar, de moda entre cierto sector de autoridades ambientales, resume el modo en que el INE manejó el caso del Canal Intracostero Tamaulipeco. Y aunque el ejercicio de consulta previa practicado en esta ocasión por el INE es encomiable (comité de lectura, seminarios científicos y consulta plural), la manera como se justifica y se piensa aprobar el proyecto deja ver claramente el círculo vicioso de este enfoque.

El INE parte de la idea de que, en un contexto de recesión económica y al no haber recursos para realizar obras de infraestructura que sirvan para proteger o reparar áreas de importancia ecológica, la autoridad debe "coquetear" con proyectos que permitan la obtención de los ansiados recursos financieros. De esta forma y bajo la premisa de que "el que contamina paga", se alientan o autorizan a priori megaproyectos, procurando poner los suficientes "candados" que, en teoría, permitan por un lado el uso "sustentable" de los recursos naturales, y por el otro garanticen el pago de sanciones económicas en caso de ocurrir danos ambientales.

En cuanto al Canal Intracostero Tamaulipeco, el INE supone que su construcción permitirá dar mantenimiento permanente a las bocas de comunicación del mar con las lagunas, lo que provocará la renovación constante de la masa de agua y estabilizará los grados de salinidad de la zona lagunaria, especialmente grave en la Laguna Madre. Las obras de mantenimiento tendrían, sobre todo, un efecto favorable para las especies vegetales y animales de la zona: "El Canal Intracostero —señala la dependencia— permitirá desviar el

tráfico de las embarcaciones pesqueras, turísticas y cargueras que tradicionalmente circulan frente a la zona de arribazón de la tortuga lora, con lo que esta especie se beneficiará al no estar expuesta a este tráfico".

Aun más, la construcción del Canal implicaría también la realización de obras de beneficio social como el mejoramiento de vialidades, construcción de trampas de azolve y apertura de marinas turísticas, entre otras.

Visto de esta manera el proyecto se presenta como la panacea que permitirá, por un lado, el desarrollo económico del estado con su consecuente impacto en la economía nacional; y por el otro, garantizará la entrada de recursos frescos y permanentes para la protección o recuperación de los ecosistemas laguneros. Por consiguiente — según el INE— la construcción del canal debe ser avalada, con ciertos condicionantes, generales e imprecisos, al grado de que su incumplimiento no obstaculice la realización de la obra.

Detrás de este tramposo planteamiento se esconde la apuesta que las autoridades ambientales están haciendo a favor de una estrategia que, en un caso muy similar, ya probó no ser la más adecuada para garantizar la correcta protección de los recursos naturales.¹

En realidad, el hecho de que las autoridades tengan que coquetear con este tipo de proyectos para conseguir fondos, habla del escaso interés que el tema ambiental tiene en las prioridades federales. Como ocurre con los recursos destinados a salud, educación y programas de asistencia social, los que se relacionan con el medio ambiente son también de los primeros en sufrir las consecuencias de la recesión económica.

Todos los trabajos de restauración y prevención ambiental en ecosistemas afectados deberían contar con un lugar destacado en el presupuesto federal, de lo contrario las autoridades ambientales continuarán atrapadas en esta falsa disyuntiva.

Consulta ciudadana: "Mírame pero no me toques"

Muchas de las 120 condicionantes establecidas por el INE para que la construcción del CIT proceda, plantean una ausencia de información sobre aspectos específicos que permitan obtener una evaluación de los efectos concretos que tendrá la obra sobre los delicados ecosistemas que interactúan en toda la zona.

Ante esto, una coalición de grupos ambientalistas —en la que participan destacadas organizaciones de ambos lados de la frontera norte del país que lograron la colaboración de renombrados miembros de la comunidad científica, expertos en impacto ambiental y derecho internacional— se dieron a la tarea de investigar los probables riesgos ambientales del proyecto.

Este trabajo arrojó importante información y propuestas metodológicas para evaluar las manifestaciones de impacto ambiental, señalando las limitaciones de la actual legislación cuando se trata sobre todo de megaproyectos de esta envergadura.

Luego de la reunión de febrero, quedó claro a los participantes que todavía falta mucha información sobre el proyecto. Sin embargo, tanto para quienes planifican y toman decisiones, como para los científicos y organizaciones ambientalistas, la pregunta central es ¿cuánta información es necesaria para considerarla suficiente?

Para los primeros, las ventajas económicas del proyecto obligan a una decisión política favorable ya que, suponen, los riesgos siempre existirán y, además, podría ser lamentable dejar pasar esta oportunidad de allegarse recursos. Para los segundos, en cambio, los efectos ambientales sobre ecosistemas tan frágiles, obligan a la aplicación del Principio Preventivo, que representa también una decisión política, pero más consecuente con los compromisos adquiridos a nivel internacional por el gobierno mexicano. Dado el grado de destrucción ambiental que existe en el país, ya no es posible seguir dándose el lujo de experimentar sobre la naturaleza. Si falta información y la disponible alerta sobre presuntos riesgos, es el medio ambiente quien merece el beneficio de la duda.

Pero más allá de toda la información que se pueda compartir con los grupos ambientalistas para hacerlos sentir que son tomados en cuenta, es necesario entender que el actual marco normativo en materia ambiental está diseñado para proteger y priorizar a la inversión antes que a la naturaleza. Bajo estas condiciones, cualquier proceso de apertura a la sociedad civil, no pasará de ser un mero trámite de validación de decisiones tomadas de manera unilateral por la autoridad.

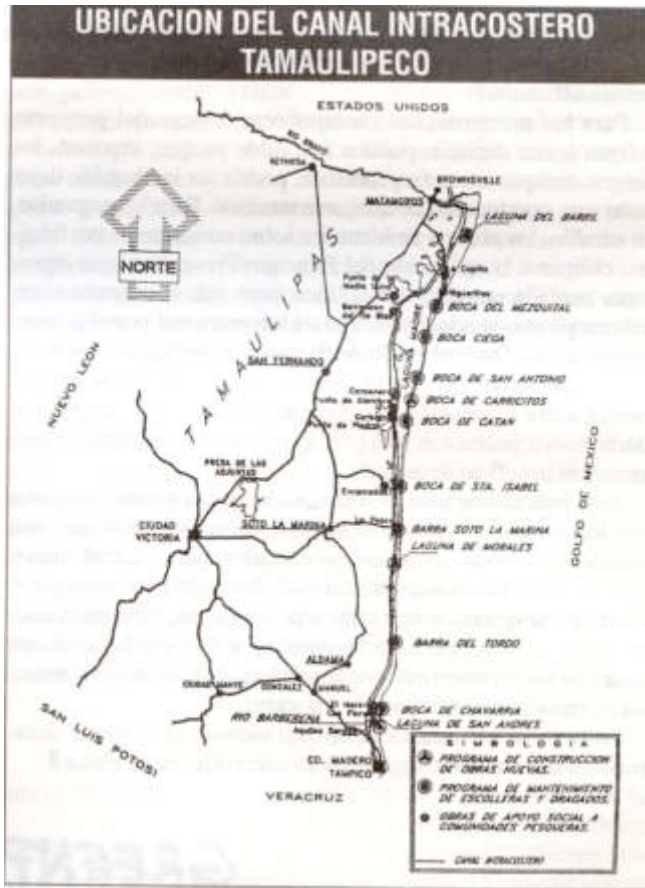
En tanto no se rompa este círculo vicioso, el conflicto desarrollo medio ambiente seguirá en el país como hasta ahora.

1 El Texas Center for Policy Studies realizó un análisis del segmento del Canal Intracostero del Golfo de Texas que se extiende desde Corpus Christi hasta Brownsville, para demostrar que el beneficio económico directo del Canal ha sido inferior a los costos de su operación y mantenimiento, además de provocar pérdidas a largo plazo relacionadas con daños a las industrias turística y pesquera de la zona.

Para la realización de este artículo, la información básica se tomó de: Instituto Nacional de Ecología. Proyecto Canal Intracostero Tamaulipeco, Carpeta Básica, febrero de 1995.

Daniel Roth y Mary Kelly. Informe Inicial sobre la Propuesta Mexicana del Canal Intracostero. Texas Center for Policy Studies, abril de 1994.

Ubicación del canal intracostero Tamaulipeco



Fuente: Proyecto canal intracostero tamaulipeco, INE

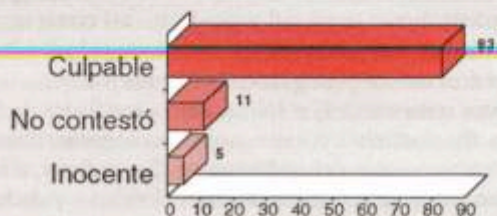
Indicadores

Raúl Salinas y la economía



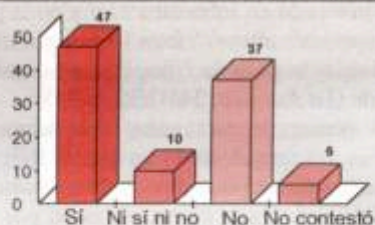
Pregunta textual: ¿Cree ud. que la aprehensión de Raúl Salinas beneficiará o perjudicará la situación económica del país?

Raúl Salinas ¿inocente o culpable? (% de los que sí se enteraron)



Pregunta textual: ¿Se enteró ud. quién es el supuesto coautor intelectual del homicidio de José Francisco Ruiz Massieu (sí se enteró) ¿Cree ud. que sea culpable o inocente?

¿Se aclararán los crímenes?



Pregunta textual: ¿Cree ud. que el presidente Zedillo hará lo necesario para esclarecer los crímenes de José Francisco Ruiz Massieu y Luis Donaldo Colosio?

Vitrina metodológica

Fecha de levantamiento: 3-6 de marzo de 1995; tamaño de la muestra: 500 entrevistas

Patrocinador: *Este País*; responsable de la investigación: MORI de México; tipo de entrevista: telefónica; población entrevistada: D.F. y Zona Metropolitana de la Ciudad de México; método de muestreo: aleatorio por conglomerado; margen de error: ± 4.3 ; confiabilidad estadística: 95%;

MORI
DE MEXICO