



Necesidad de ordenamiento en construcción de marinas e impacto de la de Puerto Viejo

ANA C. FONSECA

La cercanía de marinas a ecosistemas sensibles puede impactar corales, pastos marinos y manglares, no solo por el dragado y la generación de sedimentos durante la construcción, sino también por riesgos en el manejo inadecuado de combustibles, aceites, aguas servidas y desechos que llevan a cabo los proyectos en operación. Es urgente el ordenamiento costero para la construcción de marinas y atracaderos.

Actualmente, la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat), creada por la ley 7.744 y su reglamento como parte del Instituto Costarricense de Turismo, se encuentra realizando una caracterización ambiental de la costa pacífica de Costa Rica y desarrollando mapas con índices de fragilidad ambiental en el área marino-costera para tener una guía de análisis de las propuestas de construcción de marinas y atracaderos turísticos. Este año se está trabajando únicamente en el Pacífico (Villalobos 2008).

Aunque el mapa de índices de fragilidad ambiental marino-costera para el ordenamiento de marinas y atracaderos no está listo, la construcción y administración de una marina en bahía Potrero -en Flamingo- ya fue adjudicada -en abril de 2008- por el Concejo Municipal de Santa Cruz a la empresa Desarrollos de Marinas Matapalo Demm S. A. La compañía prometió invertir \$91 millones, en un plazo de dos años, en la construcción de 420 puestos de atracadero y 18 para pescadores artesanales de la zona, en un hotel, en un centro comercial, en un redondel y en un centro de exposición y venta de artesanías. La antigua marina de Flamingo dejó de operar el 11 de junio de 2004 por orden del Tribunal Ambiental Administrativo pues no contaba con un estudio de impacto ambiental y contaminaba (Pérez 14-4-08). Por otro lado, la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena) y el Cimat, en mayo de 2008, avalaron la construcción de la marina de punta Centinela, en El Coco, proyecto que está a cargo de la Asociación para el Desarrollo de la Marina de El Coco y que contempla 299 embarcaciones. Ahora el plan está bajo análisis en el Concejo de Carrillo para obtener la respectiva concesión (Cantero 15-5-08).

Ante la Cimat se encuentra la propuesta del consorcio Grupo Caribeño Internacional S. A., inversionistas del sector inmobiliario y agrícola, para establecer la marina turística más grande del país, denominada Marina Ecológica Nuevo Mundo, en Puerto Viejo, cantón de Talamanca, desde playa Negra hasta Salsa Brava, entre el Parque Nacional Cahuita y el Refugio de Vida Silvestre Gandoca Manzanillo. Esa sería la primer marina del Caribe, originalmente propuesta con 398 atracaderos o puestos de amarre, dos rompeolas, una zona comercial, oficinas administrativas, bodegas y un espacio para reparación y mantenimiento de yates y un canal en el área cercana al rompeolas para puestos de artesanías (Agüero 24-9-07, Plaza y Carvajal 5-4-08, Alvarado y Quirós 2007).

Con la construcción de esta marina se desviarían dos riachuelos, alterando el flujo de nutrientes al arrecife y a las especies marinas que han requerido por siglos un ambiente estuarino en su vecindad, y se vertería en el mar 80.000 vagonetas de piedra y arena extraídas de ríos cercanos para construir estacionamientos y muelles sobre una área marina de 18,5 ha, incluyendo 3 ha de arrecife vivo. También se dañaría severamente los arrecifes coralinos de Manzanillo, debido a que los sedimentos que traería la piedra de los rellenos, con agregados arcillosos de toda índole, serían arrastrados por las corrientes paralelas al litoral y hacia el este. Estos sedimentos podrían terminar ahogando la respiración de estos frágiles ecosistemas.

La zona del proyecto es un humedal, y en la *Ley orgánica del ambiente* (art. 41) todos los humedales se declaran de interés público. Las dimensiones de la marina y la intensa actividad naviera asociada incrementarían el potencial de derrames, desechos y aceites que afectarían drásticamente la vida submarina. Además, el incremento en el tránsito y el cambio en el oleaje desajustarían los patrones naturales de comportamiento de delfines (Agüero 24-9-07, Plaza y Carvajal 5-4-08, Alvarado y Quirós 2007).

De gran seriedad es también el daño a la sociedad, pues la cultura, la economía y el estilo de vida cambiarían radicalmente en Puerto Viejo. Se habla de 2.000 nuevos empleos, pero de ellos el 20 por ciento correspondería a personal administrativo propio de las corporaciones y traído del exterior, 40 por ciento correspondería a marineros extranjeros que constituirían la tripulación, 10 por ciento a oficinas de gobierno central, 20 por ciento a especialistas foráneos en mantenimiento de lujosos yates, motores, velamen y pinturas marinas, y, tal vez, unos 25 ayudantes locales de toda índole (1 por ciento). Pero a cambio se perdería el ingreso de miles de turistas anuales que vienen a ver la naturaleza (\$3.000.000), unos 300 empleos directos y unos 400 indirectos en esta comunidad (Alvarado y

Quirós 2007).

El proyecto forma parte de una estrategia mediante la que, para poder evadir las restricciones propias de la *Ley de la zona marítimo terrestre* y la categoría de área protegida del arrecife, el Poder Ejecutivo ha declarado *ciudad* a Puerto Viejo y se ha sustituido el decreto de creación del Refugio de Vida Silvestre Gandoca-Manzanillo (número 34.043-Minae, del 22-10-07), haciendo desaparecer de esa manera las restricciones. Además, uno de los empresarios del consorcio es Jan Kalina, propietario del hotel Las Palmas, en Gandoca-Manzanillo, cuyas instalaciones fueron ocupadas y cerradas en septiembre de 2005 por el Ministerio del Ambiente tras comprobarse daños ambientales dentro de la reserva (Alvarado y Quirós 2007, Plaza y Carvajal 5-4-08).

Grupos de ambientalistas, comerciantes y la Cámara de Turismo del Caribe Sur han interpuesto recursos de amparo que han detenido las acciones. No obstante, el proyecto ha sido acogido para su estudio por el órgano técnico responsable de las marinas (ICT-Cimat) y cuenta con el aval irrestricto de la Municipalidad de Talamanca, la cual ha ofrecido inclusive construir los rellenos marinos. Ante las observaciones del Cimat al proyecto inicial, que pasó la fase de consultas previas, la empresa está reduciendo los planos de 398 a 100 atracaderos (Alvarado y Quirós 2007, Plaza y Carvajal 5-4-08).

A pesar de que existen las propuestas de construir una gran marina en Puerto Viejo y, además, un atracadero de yates en Moín (Agüero 24-9-07), la Cimat no está trabajando aún en el desarrollo de índices de fragilidad ambiental en la costa caribeña. Utilizando el principio precautorio, se recomienda no permitir la construcción de ninguna marina ni atracadero hasta



que no estén terminados Puerto Viejo, Limón

Michael Klingler

los índices de fragilidad ambiental del Caribe, que éstos incluyan aspectos socio-económicos y que sean decretados oficialmente.

Un documento de análisis de la *Ley de concesión y operación de marinas turísticas* llama la atención sobre la falta de representación de centros de investigación marina de las universidades y organizaciones no gubernamentales en la conformación de la Cimat, la falta de estudios de capacidad de carga de marinas, atracaderos y embarcaciones en las costas y el efecto en la biodiversidad, la falta de un plan de ordenamiento marino costero, y la falta de certificaciones que sirvan como parámetro de aprobación de las marinas y atracaderos en el país (Echeverría 2008). Es necesario modificar esa ley, en especial su artículo 1, que dice que se podrá otorgar concesiones en la zona marítimo-terrestre para la construcción de marinas y atracaderos turísticos con excepción de en las áreas de manglar, en los parques nacionales y en las reservas biológicas. Lo correcto sería excluir no solo los manglares, sino todos los humedales como arrecifes coralinos y pastos marinos.

Referencias bibliográficas

- Agüero, M. *La Nación* 24-9-07.
Alvarado, J. J. y G. Quirós. 2007. *Caribe sur y la marina de Puerto Viejo. Informe técnico*. TNC - Instituto de Costas.
Cantero, M. *La Nación* 15-5-08.
Pérez, O. *La Nación* 14-4-08.
Plaza, S. y M. Carvajal. *La Nación* 5-4-08.

Entrevistas

- Echeverría, D. 2008
Villalobos, O. 2008.