



Biólogo especialista en estudios de impacto ambiental.

Desconocimiento y prejuicios ante las marinas turísticas

..... || **Freddy Pacheco**

 **A** partir de la (¡felizmente fallida!) idea de construir una marina en la zona costera limonense de Puerto Viejo, de la cual no se conoció siquiera un anteproyecto pero que constituía una sinrazón desde el punto de vista ambiental, lamentablemente echó raíces en ciertos sectores una visión desinformada y prejuiciada de las marinas turísticas. La gente escuchó afirmar que tales muelles impactan negativamente el ambiente en un área de hasta 10 km de diámetro, que su contaminación es altamente destructiva e inevitable, que el tráfico de drogas y el contrabando hacen fiesta en ellas, que son centros únicos para la prostitución, que ni Dante se imaginó tales infernales antros de vicio y destrucción.

Por esa senda leemos afirmaciones sin documentar, como esta: “se ha comprobado a nivel mundial y en nuestro país que las ‘marinas’ no son amigables con el ambiente y en todos los casos están asociadas a fuertes impactos ambientales a mediano y largo plazo y en muchos casos de forma irreversible”; o como esta: “es totalmente contradictorio que se declare un santuario de delfines y ballenas y por otro lado se incentiven proyectos de marinas como la de Puerto Jiménez, con capacidad de más



[Volver al índice](#)



Erick Gay. Golfo Dulce, Costa Rica.

de 300 botes, cuando está documentado en todo el mundo que el tránsito de embarcaciones tiene un efecto negativo tanto sobre los mamíferos marinos residentes como en los migratorios” (Fecon, 2008).

Sin embargo, dicha campaña desdeña intencionalmente que en Costa Rica se estructuró una ley específica para el desarrollo de proyectos de marinas y atracaderos turísticos, más bien como una medida efectiva de protección ambiental. Y se hizo cuando en el marco del Proyecto Turístico Golfo de Papagayo, que se desarrolla en poco menos de 2.000 ha de propiedad estatal en Guanacaste, se estimó que en caso de construirse allí las más de 10.000 habitaciones proyectadas en el riguroso Plan Maestro contratado por el Instituto Costarricense de Turismo (ICT), la visita de yates a bahía Culebra superaría quizás el millar. Presencia de yates que, de no contarse con lugares adecuados para atracar, abastecerse de combustible, recibir mantenimiento, disponer desechos,

efectuar reparaciones, etc., traería consigo un impacto ambiental similar al que, a lo largo de nuestros litorales, causan las embarcaciones pesqueras artesanales y semi-industriales que anclan en bahía.

Y se previó así porque es conocido que solo en Estados Unidos, origen del principal mercado turístico nacional, existen unos 15 millones de embarcaciones turísticas que, por la distancia y los atractivos turísticos costarricenses, podrían enrumbarse en números significativos hacia nuestro país.

Así que, para mitigar y enfrentar eficientemente el impacto ambiental que tendría la presencia de las embarcaciones turísticas en la relativamente pequeña bahía Culebra, el ICT planteó la urgente necesidad de avanzar en una legislación que permitiera el desarrollo de marinas en el país, prestándole especial atención a los requisitos necesarios para un adecuado funcionamiento de ellas, en armonía con el ambiente y su capacidad de carga. De esta forma, y como medida excepcional, los proyectos de marinas turísticas y atracaderos turísticos han de buscar la viabilidad complementaria de la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena) y de la Comisión Interinstitucional

de Marinas y Atracaderos Turísticos (Cimat), ente técnico y profesional creado especialmente para el análisis y la resolución de los proyectos que además han de obtener la viabilidad ambiental del Ministerio de Ambiente (Minae).

En el caso particular de Cimat, esta no solo vela por el desarrollo integral de esos particulares muelles de interés turístico, sino que también toma en cuenta la importancia de esas instalaciones como promotoras del muy bien valorado desarrollo del turismo de pesca deportiva, y por los beneficios de carácter ambiental inherentes a ellos. No se ha de olvidar, pues, que la presencia de yates y otros botes de pesca, en ausencia de marinas, conlleva daños ambientales debido al descuido trasiego de combustibles, basuras, aguas servidas, detergentes, pinturas y otros. Impactos que se atienden y mitigan sustancialmente con la operación responsable de marinas y atracaderos, como se describe objetivamente en la *Guía de buenas prácticas para la construcción y operación de marinas turísticas en Costa Rica*, elaborada por la prestigiosa organización conservacionista MarViva (2011).

Asimismo, es importante señalar que en Estados Unidos existen más de 12.000 marinas con 875.000 espacios de atraque, algunas de ellas con hasta 6.000 espacios de estacionamiento. Un lugar reconocido de investigación en ciencias marinas, como el pequeño Estado de Rhode Island, tiene 300 marinas que no son noticia por su supuesto “poder destructivo”. Mientras tanto, aquí en Costa

Rica los prejuicios llevan a algunos a hablar de “megamarinas” que albergan solo 200 o 250 yates, como la proyectada para Puerto Jiménez, en el Pacífico Sur, que pese a que se ubicaría en una concesión de unas 25 ha de área costera y marina, alegremente se dice que acabaría con el ecosistema de un gran golfo de 80.000 hectáreas de extensión, con una longitud de 50 km y una línea costera de 195 km. Nuestro venerable golfo Dulce destruido por una pequeña marina que no ocuparía ni el 0,03% del espejo de agua. ¿Verdad que es insostenible tan catastrófica premonición? ¿Verdad que hay algo que no está bien en ese tipo de “argumentos”?

Claro que algunos (¡o muchos!) de estos proyectos chocan con el deficiente ordenamiento territorial del país que, pese a las promesas gubernamentales, sigue sin ser atendido por los organismos del Estado. Según el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal, solo la mitad de los cantones tienen planes reguladores aprobados, y muchos de ellos, ante la realidad del régimen municipal nacional, se han hecho o están siendo elaborados por profesionales contratados por los gobiernos locales como asesores externos, en numerosos casos con aportes financieros privados. Así, obligados por las circunstancias, cantones como San Isidro, Santa Bárbara, Flores, Acosta, Montes de Oca, Nicoya, Valverde Vega, Palmares, San Ramón, Esparza y Alajuelita, se cuentan entre los que hacen esfuerzos por tener sus necesarios planes reguladores cantonales bajo esa modalidad.

Para ciertas municipalidades de cantones con extensos litorales y diversos accidentes geográficos que regular, como los guanacastecos Santa Cruz y La Cruz y los puntarenenses Osa y Golfito, el trabajo ha sido difícil, porque han tenido que avanzar en el ordenamiento territorial bajo su jurisdicción optando por ese procedimiento de ejecución y financiamiento que ahora se quiere satanizar cual si se tratara de corrupción. De acuerdo al oficio del ICT # MPD-204-2008, AL-2564-2008 de 8 de diciembre de 2008, “no hay delegación de competencias cuando los municipios, por su falta de capacidad técnica y financiera, adquieren servicios técnicos de particulares para elaborar esos planes reguladores”, o, como señalara la Contraloría General de la República en el oficio DAGJ-0119-2009 de 23 de enero de 2009, que consideró posible la contratación de un ente universitario “siempre bajo la fiscalización, control y aprobación municipal, indicando en forma clara y expresa los aspectos que son objeto del convenio”, agregando que “para la elaboración del plan regulador se puede contar con donaciones en los términos del artículo 130 al Reglamento de la Ley de Contratación Administrativa, siempre que ambas entidades públicas implementen mecanismos preventivos para garantizar la transparencia de los fondos y evitar conflicto de intereses entre los donantes y beneficiarios del plan”.

Cabe, pues, preguntarse cuál sería la solución que se le ofrecería a los municipios para que, sin recursos técnicos ni financieros, pudieran cumplir con el

deber de estructurar formalmente planes reguladores en sus muchas veces extensos cantones. Municipios que no gobiernan necesariamente regiones costeras y que, por muchos años y sin enfrentar obstáculos en su camino, han encontrado la forma de contratar profesionales que, bajo fe pública y control municipal, han contribuido con los habitantes en la promoción sostenible del desarrollo de sus áreas geográficas. Pregunta válida en vista de que ahora, después de algunos años y si se quiere en forma inconstitucionalmente retroactiva, entes con intereses difusos e inconfesos en el campo ambiental están invirtiendo recursos financieros para detener el proyecto de construcción de una pequeña marina turística en la paupérrima localidad de Puerto Jiménez. De esta forma, por una oposición sustentada en elementos reglamentarios (¡no ambientales!) expresados por la no siempre infalible Procuraduría General de la República, los señores magistrados de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia estarían ante al dilema de valorar el sentido común y el interés general, frente a la admisión de argumentos emitidos conjuntamente por los abogados del Estado y el ente recurrente, que no evidencian haber tomado en cuenta las consecuencias que tendría ¡a todo lo largo y ancho del país!, una resolución judicial que invalidara planes reguladores hechos de buena fe y con metas progresistas.

No se trata, aclaramos, de que sean bienvenidos aquellos proyectos que violenten la normativa ambiental y jurídica

que los regula, y que conlleven amenazas de destrucción ambiental por su construcción y funcionamiento. Posibilidad que gracias al “control cruzado” de al menos dos organismos del Estado con participación multidisciplinaria, como son Cimat y Setena, no vislumbramos posible. Pero tampoco se trata de avalar los argumentos prejuiciados, emitidos a la ligera como parte de una oposición, de los que no quieren marinas y atracaderos turísticos en ningún punto de los más de 1.400 km de la línea costera de las vertientes Caribe y Pacífico del país. Posición que podría calificarse de egoísta e interesada, que no valora los beneficios ambientales y socioeconómicos inherentes a ellas, como los que se esperan para los casi 7.000 habitantes de Puerto Jiménez, sin fuentes de trabajo y progreso reconocidos, pese a vivir en uno de los lugares más atractivos para el desarrollo del ecoturismo y, especialmente, del turismo de pesca deportiva, para cuya promoción exitosa se requiere la presencia de por lo menos una marina

turística, que sería un polo de atracción para visitantes nacionales y extranjeros aficionados a ese deporte. Una marina, acompañada de un pequeño hotel de 74 habitaciones, como el que se proyecta en Puerto Jiménez, traería un aumento sustancial de visitantes que, ante servicios comunales adecuados asociados a la marina, como comercios, centros de salud y recreación, etc., harían más extensas las estadias de los turistas, consolidándose las fuentes de empleo que, gracias a un atracadero de unos 40 espacios ya existente en el mismo sitio, son una realidad en Puerto Jiménez.

Para complementar el argumento de que es importante que existan tales instalaciones, tenemos lo siguiente. Aunque se reconoce que las actividades turísticas constituyen la principal fuente de empleo y divisas de Costa Rica, pocos reconocen la importancia del turismo de pesca deportiva. No se percatan de que alrededor de 300.000 turistas ingresan por diferentes puertos en búsqueda de los casi inigualables sitios que ofrecen los litorales de las vertientes Caribe y Pacífico, que hacen que nuestro país sea mundialmente reconocido como destino privilegiado para esa actividad. La pesca turística deportiva de captura y liberación es una actividad de muy bajo impacto ambiental pero de muy alto impacto socioeconómico. Más de 70.000 empleos directos e indirectos y una cifra superior



Erick Gay. Puerto Jiménez, Costa Rica.

a los \$600 millones constituyen la contribución de ese turismo especializado a la economía nacional.

Asimismo, no ha de olvidarse que desde 1998 se incorporó a nuestro ordenamiento la legislación que garantiza la construcción de marinas en el ámbito privado como parte de un proceso donde la protección ambiental es sustancial. A la vez, al promoverse ese turismo sin prever sus consecuencias, se fomentaría la presencia de cientos de embarcaciones en zonas marino-costeras que, al abastecerse de combustible en sitios inapropiados, realizar reparaciones, producir residuos sólidos y aguas residuales, conllevarían una amenaza ambiental indiscutible en sus lugares de concentración. Amenaza que se enfrenta, precisamente, con la construcción y operación regulada de marinas y atracaderos turísticos, según lo dispone la ley y el propio interés empresarial.

Un estudio realizado hace un lustro por el Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica, publicado en la revista *Summa* de agosto del 2010, describe cómo para ese entonces unos 3.700 pescadores deportivos tenían sus propias embarcaciones en el país e invertían alrededor de \$278 millones en combustible,

mantenimiento, reparaciones, muebles, accesorios, personal, tripulación, derechos de marina, impuestos y seguros. Es claro, pues, que con facilidades inherentes a los pequeños muelles que nos ocupan, regiones olvidadas como Barra del Colorado y Puerto Jiménez, para citar solo dos, tendrían quizás por primera vez opciones de progreso que hoy no se ven en el horizonte que adorna sus paisajes.

Referencias

- Fecon (2008). *Oposición al Proyecto Marina Puerto Jiménez y al Proyecto de Reforma de Ley de Marina*. Disponible en http://feconcr.org/index.php?option=com_content&task=view&id=799&Itemid=70
- MarViva . (2011). *Guía de buenas prácticas para la construcción y operación de marinas turísticas en Costa Rica*. Disponible en http://www.visitcostarica.com/ict/paginas/cimat/pdf/GUIA_MARINAS_COSTA%20RICA_FINAL.pdf .



Mar Viva. Golfo Dulce, Costa Rica.