

El Golfo de California: Grandes proyectos sorprenden a comunidades pequeñas

Por Talli Nauman | 20 de abril de 2006

Las propuestas de desarrollo llegan de puntitas a los pueblos remotos y despreocupados de la región del Golfo de California, como Bahía Kino, Santa Rosalillita, Bahía de los Ángeles, El Golfo de Santa Clara, Puerto Libertad y Punta Colonet.

Muchos de los habitantes no tienen los servicios básicos, como agua, luz, drenaje, ni caminos. Mientras, los gobernantes juegan a ofrecer estas comodidades a empresas de megaproyectos de infraestructura, las que con base en las dádivas, entregan ganancias a sus inversionistas foráneos.

Los lugareños han sido sorprendidos con los proyectos multimillonarios de *Seawater Farms* Bahía Kino, la Escalera Náutica, la carretera costera de Sonora, una cadena de terminales de gas natural licuado (GNL), los gasoductos y oleoductos, y un centro marítimo de transporte multimodal, así como un sinfín de desarrollos turísticos costeros y las obras para depositar los desechos tóxicos y orgánicos de todos éstos.

“Las corporaciones más grandes del mundo tienen sus ojos puestos sobre las costas de la región del Golfo de California”, observa Serge Dedina, fundador de *Wildcoast*. “Adicionalmente, hay una ola de desarrollo al estilo condómino desde la Baja hasta Centroamérica”. Su organización trabaja con otras como *Baja Coastkeeper* para involucrar a las comunidades en el desarrollo de fuentes de ingreso que aseguren la conservación de grandes extensiones de hábitat.

La participación ciudadana en las decisiones y en la riqueza generada es lo que marcará la diferencia en el éxito de los proyectos comunitarios y los megaproyectos, por muy tecnológicamente atractivos que sean, explica. “No queremos ver a la gente pobre desplazada por los ricos inversionistas, sean de México o Estados Unidos, porque emigran a Tijuana o más al norte cuando se les acaba el dinero”.

No sólo la sociedad civil cuestiona los megaproyectos en la región. Hay servidores públicos que lo hacen también. “Para nosotros es un absurdo que [la región del golfo] esté designada como Patrimonio de la Humanidad y están haciendo todos estos proyectos industriales”, dice un representante del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

Escalera Náutica provoca revuelo

Escalera Náutica es el megaproyecto que más revuelo provocó, después de la derrota en la década pasada para extender hacia la Laguna de San Ignacio los campos de la empresa Exportadora de Sal en Guerrero Negro. El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) impulsó la formación de la empresa Operador Náutico Singlar para integrar 27 escalas en cinco corredores con puentes



Escalera Náutica: el “sueño del especulador”. Mapa: Cortesía Secretaría de Comunicaciones y Transportes



terrestres y alojamiento de lujo para los turistas, mismas que se subsidiaban para atraer divisas del extranjero. Su lema es “Desarrollo sustentable, un reto ineludible”, y su programa realza, “La Región del Mar de Cortés constituye un verdadero paraíso. Ahora sólo resta convertirla en el nuevo icono del turismo mexicano”.

Sin embargo, al decir de Dedina, Escalera Náutica es el “sueño del especulador. Puso los puntos en el mapa para la compra-venta de bienes raíces en cada puerto”.

La primera etapa termina con el sexenio del Presidente Vicente Fox, y con un costo al erario de 140 millones de dólares, incluyendo la construcción de una nueva carretera. Restan nueve años de actividades para concluir la propuesta completa. Aunque es ambiciosa, nunca alcanzará las dimensiones anticipadas, porque un estudio independiente realizado por expertos en desarrollo de turismo náutico determinó que Fonatur sobreestimó el mercado en un 474%. Una docena de grupos conservacionistas dieron a conocer el estudio “*Northwest Mexico Marina Market Analysis*” realizado por EDAW en 2002.

Los grupos elaboraron “Escalera Náutica del Mar de Cortés: Reorientación hacia la sustentabilidad”, en que alegaron: “El proyecto desatiende la fragilidad del Mar de Cortés y de la Península de Baja California, desarrollando infraestructura en hábitats críticos y en ecosistemas de alta productividad natural, base de la economía tradicional de la región.



Cirios protegidos: Sacrificados al construir el camino. Foto: Talli Nauman

Por lo que respecta a lo social, ha habido una falta notable de involucramiento de los actores, sectores e instituciones locales, tanto en la planeación como en la implementación y en los beneficios del proyecto. Se presenta ya una seria y creciente oposición a la forma en que se desarrolla el proyecto, lo mismo en el plano local, que en el nacional y el internacional”.

El propósito de los grupos era redimensionar, consolidar la infraestructura náutica en polos bien identificados con mercados ya probados, e involucrar de manera destacada a las comunidades, sectores, operadores de marinas actuales e instituciones locales. En respuesta, Fonatur cambió el nombre del proyecto a Mar de Cortés, redujo el número de escalas planeadas y a duras penas intenta seguir adelante.

Hoy, las águilas pescadoras anidan encima del letrero de “Puente Terrestre Escalera Náutica del Mar de Cortés” en una cruce de la Carretera 1 a la altura de Santa Rosalillita, pueblo sin calles, sin electricidad, conocido antes del megaproyecto sólo por unos cuantos pescadores y aficionados al surfing. Aquí en la costa del Pacífico, el operador que construyó una marina privada de acuerdo con el megaproyecto pero sin permisos terminó pagando 80 mil dólares de multas, al ser sorprendido por una demanda del Grupo de los Cien. La marina fue abandonada por falta de ingeniería apropiada.

Si fuera poco fracaso, la Carretera Transpeninsular de 110 kilómetros entre Santa Rosalillita y Bahía de los Ángeles, suscitó una demanda por parte de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) en contra de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Resultó que esta última ilegalmente sacrificó a cardones, cirios y otras especies protegidas al construir el camino en un parque nacional sin contar con manifestación de impacto ambiental.

Para acabarla de moler, Derechos Ambientales Noroeste ganó un amparo contra el gobierno federal hace unos meses, para cancelar una marina concebida para 500 embarcaciones en Bahía de los Ángeles. Alegó que las autoridades perjudicaron a los ejidatarios, pescadores artesanales y guías de ecoturismo al no avisarles del plan de concesionar la marina a inversionistas foráneos.

Abraham Vázquez, médico del pueblo y ejidatario, guía de pescadores deportistas en Bahía de Los Ángeles, anticipa que sus vecinos recibirán las migajas del megaproyecto. “Lo que va a suceder es que Fonatur y el gobierno estatal van a entrar y traer su desarrollo. La gente no tiene mucho lugar en ese tipo de desarrollo. Tronará en unos cuantos años. Beneficiará de cierta manera al desarrollo chico. Si pensamos en la vocación ecoturística, podría haber un desarrollo de bajo impacto”.

La carretera costera apuesta por el turismo de altura

Considerada por la SCT como parte de la Escalera Náutica, la carretera costera rodeará al Mar de Cortes por la parte norte y centro de Sonora. Conectará San Luís Río Colorado, El Golfo de Santa Clara, Puerto Peñasco, Puerto Libertad, Bahía Kino y Guaymas. Su primera fase de construcción en los 134 kilómetros entre El Golfo de Santa Clara a Puerto Peñasco debe concluir en 2006 con un presupuesto de 43 millones de dólares.

Ricardo Bours Castelo, hermano del gobernador de Sonora, formó la empresa Operadora de Proyectos Estratégicos del Estado de Sonora Impulsor en 2005 con otros socios para realizar la obra y otros proyectos turísticos contemplados a sus alrededores. Bours anunció la empresa al pronunciar, “Tenemos que perderle el miedo a pensar en grande”. Y la firma ha respondido a su llamada. Los socios esperan construir un total de 500 kilómetros de carretera con 150 millones de dólares para 2009. Pero esto es lo de menos.

El INAH apenas ha atendido la mitad de las excavaciones originadas por la fase inicial de la obra. Encuentra la primera evidencia en la historia del uso de recursos marítimos, como conchas de adorno, en las rutas de comercio de los moradores prehispánicos. Mientras, Impulsor ya se considera “un caso de éxito” porque detonó las obras privadas en el corredor turístico de: *Sonoran Spa Resort*, *Sonoran Sea Resort*, y *Sonoran Sun Resort*, ya concluidas con más de 600 habitaciones y condominios; *Mayan Palace*, son 174 de los más de 6 mil unidades programados; Las Palomas con 84 de más de mil esperados; Laguna *Shores*, en obra para tener más de mil 300; Puerta Privada, Esmeralda



Bahía de Los Ángeles: “Podría haber un desarrollo de bajo impacto”. Foto: Talli Nauman

Resort, Casa Blanca Golf Villas, y Luna Blanca, todas en construcción con la promesa de más de 600 lugares a futuro.

Por su parte, el gobernador Eduardo Bours Castelo puso en marcha el primer ordenamiento costero estatal y logró que el gobierno federal moviera sus casetas de pago de permisos vehiculares que entran al país hasta al sur de Guaymas, para facilitar la llegada del turismo.

Sin embargo, está por ver si procede la carretera. Apenas iniciada la obra en 2005, indígenas seri, o conca’ac, como ellos se autodenominan, dispararon e hirieron a un piloto de helicóptero y supuestamente tuvieron una balacera con la policía de Sonora después de expresar su enojo porque la carretera quizás cruzará por sus tierras costeras al sur de Puerto Libertad.

Dos megaproyectos estadounidenses esperan que la carretera llegue a Puerto Libertad para realizar el desarrollo turístico de altura *Liberty Cove* y la Terminal de la Regasificadora Sonora Pacific. El primero consiste en una área tres veces más grande que la isla de Manhattan en Nueva York, con 24 kilómetros de costa, residencias, casas móviles y vehículos recreativos, áreas verdes, campos de golf, comercios y una pista de carreras Nascar Formula 1. El otro implica la construcción y operación de una planta industrial para procesar 1 mil 300 millones de pies cúbicos diarios de gas natural licuado traídos por buques que llegarían del extranjero y canalizarlos a unos gasoductos. Los dos megaproyectos compiten por el uso del suelo sin preocuparse mucho por ganarse el corazón de la gente. Enfrentados con ambas propuestas a la



Vecinos del pueblo de Desemboque: Podrían vender sus artesanías. Foto: Dahl McLean

vez, los integrantes de la población local se preocupan más por la gasera.

El pescador conca'ac Ramón Morales dice que sus vecinos del pueblo de Desemboque podrían vender sus artesanías a los turistas de *Liberty Cove*, pero la regasificadora “nos puede dañar y causar problemas como pescadores. Si [las embarcaciones] vienen a descargar en Puerto Libertad, la contaminación llega hasta acá. Como pueblo indígena, nos hace mucho daño si muere el pescado chiquito y no crece; de ahí estamos comiendo”.

Puerto Libertad hace 28 años todavía era un campamento pesquero de los conca'ac, u “hombres de la arena”. Los mestizos los ahuyentaron. Hace 20 años, la Comisión Federal de Electricidad impuso la inmensa paraestatal termoeléctrica de Puerto Libertad que emplea a unas 260 personas. Ellas, otros 200 pescadores, y sus familias son la razón de ser del pueblo. Los conca'ac viven a unas horas al sur por la brecha, en Desemboque y Punta Chueca.

Puerto Libertad sucumbe a las inversiones extranjeras

Visto desde un cerro a la distancia, Puerto Libertad se perfila como un idílico pueblo pesquero en una bahía natural todavía sin descubrirse. Actualmente, unos 120 kilómetros de baches conducen al sitio desde Hermosillo, por un camino tan desolado que el cruce del ganado puede ser la única distracción para el chofer. Una vez adentro, por las calles de

arena se, revelan vistas de la playa entre palmeras, mangos, eucaliptos, ocotillos, y bugambilias en donde los pájaros y las mariposas encuentran un oasis. “Una de las razones por las que estamos aquí es la tranquilidad”, dice el médico del pueblo Horacio Pérez. “Nos va doler mucho perder esto”.

Pero el megadesarrollo obedece a sus propias reglas. “Aquí el ritmo al que se van a hacer las inversiones depende de *Liberty Cove* y la gasera”, explica Carlos Espinosa, subsecretario de Infraestructura Urbana y Ecología del Estado de Sonora. “Si *Liberty Cove* y *Sonora Pacific* no hubieran anunciado los proyectos, nadie se estaría fijando en Puerto Libertad”. De hecho *Liberty Cove* fue propuesta antes de la administración actual del estado, mientras que representantes del gobierno de Bours invitaron a los inversionistas de la gasera a la entidad.

Los inversionistas son de alto poder. *Liberty Cove* es el proyecto de *Rockingham Asset Management*, con sede en Los Ángeles, que promete invertir 25 millones de dólares en la primera etapa para eventualmente atraer 100 mil residentes. Sus directivos son tres especialistas en correduría de bienes raíces, como Craig M. Ricketts, consultor de empresas del nivel de *Fortune 500*. La gasera es el proyecto de *Sonora Pacific*, que destina mil millones de dólares a la construcción para terminarla en 2009. Es una subsidiaria mexicana 100% propiedad de *DKRW Energy*, empresa con sede en Houston, Texas, cuyos cuatro socios son ex ejecutivos de *Enron Corp.* que evitaron la cárcel cuando esa empresa de



Razón de ser de Puerto Libertad: La termoeléctrica, la pesca, la tranquilidad. Foto: Talli Nauman

energéticos fue acusada del fraude más grande en la historia del continente. Uno de ellos, Thomas E. White, también fue secretario de la Armada estadounidense entre 2001 y 2003. Una de las empresas asociadas al proyecto es *El Paso Pipeline Co.* Otra es *Bechtel Corp.*, que abandonó Bolivia poco después de administrar el servicio privatizado de agua potable de tal manera que propició una rebelión generalizada.

White considera a Puerto Libertad como “el mejor sitio en América del Norte para importar el gas hacia México y los mercados del oeste de Estados Unidos”, según comentó al *Houston Business Journal*. Por otro lado, el pueblo que no tiene agua gran parte del día, ni un relleno sanitario, y cuya única ambulancia ni siquiera tiene un tanque de oxígeno, ahora enfrenta los impactos ambientales de la planta. Para empezar, la población aumentará a 10 mil habitantes este año, debido a los trabajadores que laborarán en la construcción. Los habitantes sabrán de los impactos previstos y cómo responder, si pueden tomar parte en los foros de consulta sobre la requerida manifestación de impacto ambiental, programados para 2006.

Y eso es un gran detalle. A fines de diciembre de 2005, más de 100 familias invadieron el predio que *DKRW Energy* adquirió del gobierno estatal. “Está claro que la falta de información a la comunidad provoca estos problemas”, dijo Armando Olea, presidente de la asociación civil Amigos en Libertad, la única organización no gubernamental del pueblo. Puerto Libertad carece de una tradición de participación ciudadana y procesos democráticos, explica. Supone que la toma se debe a la falta de respuesta a una petición en que 15 moradores exigieron a *Sonora Pacific, Liberty Cove*, y a la compañía de luz aportaciones para recolectar y confiar los desechos sólidos de acuerdo con la ley.

El pueblo está en desventaja ante los inversionistas. El gobierno del estado elaboró el plan de desarrollo urbano para acomodar los megaproyectos porque el municipio de Pitiquito, al que pertenece Puerto Libertad, no tiene la capacidad. “No tenemos un plano del desarrollo por venir”, admitió el Comisario Municipal Víctor Sañudo un mes antes del comienzo de la obra de urbanización. Sañudo ni siquiera fue electo. El presidente municipal, quien lo nombró, llega a Puerto Libertad desde



La única ambulancia ni siquiera tiene un tanque de oxígeno. Foto: Armando Olea, Amigos en Libertad

Pitiquito, a unas horas sobre unos 150 kilómetros de brecha, no para platicar con el pueblo sino para reunirse con los representantes de los megaproyectos cuando visitan sus propiedades. Los impuestos pagados por el pueblo entre 2003 y 2005 fueron a Pitiquito, sin devolver un centavo para obras. Al confesar que ninguna fecha estaba establecida para públicamente dar a conocer los planes de las empresas, a Sañudo no le quedó más que reír por lo atrasado de los procesos, “Mis amigos me llaman de fuera y me preguntan, ‘¿cómo van las cosas en el Viejo Oeste?’ ”.

DKRW promete usar tecnología de punta, incluso vaporizar el gas licuado con aire caliente, en vez de descongelarlo con agua, siendo que este último método es más común pero trastorna a la vida marina. Otra ventaja sería que la planta de luz podría cambiar el uso del combustible más sucio, el combustóleo, a esta fuente de gas, el menos sucio de los combustibles fósiles.

Aún así, los solicitantes se quejan, como en otros lugares, de la dependencia a fuentes de energía extranjeras, por el riesgo de explosión, posibles derrames de los barcos, daños a sitios sagrados, amenazas a especies protegidas, y competencia con la pesca y el turismo. “Es una bomba atómica lo que nos van a poner”, dice el permisionario de pesca Moisés Matsumiya, cuyos empleados alzaron mantas en contra de la gasera durante una reunión. Pero su compadre, el encargado local de la Comisión Nacional de Emergencia, Eduardo

Peralta, no está de acuerdo. “La gente tiene miedo del desconocido”, considera. “La gente no sabe. ¿Por qué? Porque las empresas no han tenido la delicadeza de explicarlo”.

En respuesta, Sonora Pacific programó una serie de talleres sobre el proyecto en todo el Golfo de California para recopilar quejas y sugerencias. La empresa invitó a expertos de distintos sectores a reunirse en abril y mayo en Hermosillo, Guaymas, Tijuana y La Paz. Como parte del proceso, la compañía encuestadora C3 organizó la información para mostrarla en dos presentaciones públicas en Puerto Libertad, el 22 de enero y el 8 de mayo de 2006, y para incorporarla en la manifestación de impacto ambiental requerida por Semarnat.

Actualmente, México no importa GNL, pero la situación cambiará drásticamente, tal vez antes de despertar la fuerte oposición que los pueblos han mostrado desde Estados Unidos hasta Europa. En la región del Golfo, la oposición ya echó a perder los planes de *ConocoPhillips* y de *Marathon Oil Corp.* para edificar terminales en Rosarito y Tijuana, respectivamente. Pero *Sempra-Shell* construye una planta en Ensenada y planea ampliarla, a pesar de las quejas de los pescadores y surfers, y de los bloqueos de tráfico en la entrada. Mientras, *Shell* está por concluir otra terminal en asociación con Total, al otro lado del continente en el puerto de Altamira, Tamaulipas, en el Golfo de México. La regasificadora que *Chevron-Texaco* quiere poner a un paso de las Islas Coronado, cerca de Tijuana, no avanza por el momento, debido a recursos legales presentados por los ambientalistas. El gobierno



Punta Colonet: “Ser parte de la historia con nosotros”. Foto: Cortesía Punta Colonet Real Estate

federal defiende a los inversionistas al negar una investigación pública del caso pedida por la Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte. A la vez, la autoridad abre un concurso de licitación para una regasificadora en Topolobampo, también dentro de la región del Golfo de. El gobierno paga la edificación de una regasificadora más al sur en Manzanillo, Colima, programada para iniciar operaciones en 2010.

Naturalmente, todas las plantas requieren de gasoductos y derechos de vía. Unos 750 kilómetros es el cálculo para la planta de Puerto Libertad. La tubería puede llegar fácilmente a los 80 pies de ancho, tal como en el caso de la línea de *Sempra-Shell*. Actualmente los ambientalistas de Rosarito defienden una reserva ecológica municipal ante los intentos de que la cruce un gasoducto. La Secretaría de Energía ha firmado una carta de entendimiento con *Arizona Clean Fuels Yuma* para construir y operar un oleoducto propio entre Puerto Libertad y Tacna, Arizona. La empresa considera otra terminal de recepción como alternativa, en Punta Colonet, donde además se plantea la construcción de un centro marítimo con puerto profundo.

Punta Colonet puede convertirse en el puerto más grande del Pacífico oriente

Si algo habría de generar la especulación con los bienes raíces es la propuesta del centro marítimo, o puerto comercial, en Punta Colonet para concentrar los crecientes intercambios con Asia en el estado de Baja California. Localizada a unos 130 kilómetros al sur de Tijuana en la costa del Pacífico, la comunidad de unos 2 mil 500 agricultores y pescadores de subsistencia vieron mejores días antes de la actual época de sequía. Ahora el grupo ciudadano Visión Ensenada 2025 identifica a Punta Colonet como el mejor sitio para un megapuerto bajacaliforniano. Ya el Consejo Coordinador Empresarial de la ciudad está enterado del proyecto, mismo que recibiría barcos de gran calado que no pueden ingresar a Ensenada. El gobernador Eugenio Elorduy ha pedido un estudio de factibilidad.

Los grupos conservacionistas que se preocuparon por redimensionar la Escalera Náutica ya ponen

sus ojos en el proyecto porque implica una inversión de 4 mil millones de dólares, el desarrollo de instalaciones de apoyo que van desde viviendas y hoteles hasta tiendas, y desde el mejoramiento de la carretera y de instalaciones ferroviarias hasta un aeropuerto. De convertirse en centro marítimo multimodal, Punta Colonet sería el puerto más grande de México y el tercero más grande del mundo, después de los de Singapur y Hong Kong. Tendría una población de 250 mil personas para el año 2025. Los rotativos de la industria del cabotaje ya señalan al mayor operador mundial *Hutchinson Port Holdings* como el candidato para administrarlo. Mientras, *Maritime Terminals Corp. Holdings* anunció su interés en Punta Colonet en 2005 y formó la filial MTC de México en 2006. Estos pueden manejar hasta 6 millones de contenedores al año y así atenuar los problemas de contaminación en los puertos más usados de este lado del Pacífico, que son los de Los Ángeles y Long Beach, California.

En vez de cumplir con las cada vez más estrictas reglas de esos sobresaturados puertos, los transportadores de mercancías entre América y Asia pueden encontrar facilidades en Punta Colonet. Los lugareños tendrían que exigir la tecnología de punta y la vigilancia si no quieren sufrir las mismas consecuencias que sus vecinos en los puertos del norte, dice Jesse Márquez, fundador de la Coalición por un Medio Ambiente Seguro, con sede en el pueblo portuario de Wilmington, California. La fuente única más grande de la contaminación del aire en Wilmington y San Pedro, California, es la operación portuaria de los barcos, camiones y locomotoras. A la vez, las aguas negras, pinturas tóxicas y especies invasivas despedidas por las embarcaciones ensucian las bahías. Arruinan la pesca. Aún con su reputación de fuerte defensa del ambiente, California no sabe cómo cubrir los altos costos a la salud pública ocasionados por los puertos. Por eso la coalición ganó 14 demandas en los últimos cinco años, y se ofrece como “ángel guardián” para los bajacalifornianos. Inclusive, tiene una Carta de Derechos de las Comunidades de Puertos para proteger el ambiente y la salud de los trabajadores de los puertos, quienes son los más expuestos a la contaminación.



Los proyectos no dibujan los servicios de tratamiento de descargas. Foto: Dahl McLean

Entre tanto, la correduría de bienes raíces Punta Colonet *Real Estate* invita a “ser parte de la historia con nosotros”, y aprovechar el “proyecto de obra pública más grande de México”. Por cierto, los terrenos subieron 100% en su valor durante los últimos cinco años.

Confinamiento de desechos tóxicos: Permisos bajo sospecha

Tanto desarrollo industrial y turístico requiere disponer de sus desechos. Aún así, los proyectos mencionados no dibujan los servicios de tratamiento de descargas como parte integral de los planes. Es más, los pocos intentos para limpiar los residuos tóxicos y municipales que acompañan al crecimiento carecen de medidas de transparencia y de mecanismos para la participación ciudadana. Así que, sistematizar la responsabilidad corporativa es un sueño todavía por estos rumbos.

Por ejemplo, el Centro de Gestión Integral de Residuos, con sede en Hermosillo, desde 2005, supuestamente consiguió un permiso del gobierno federal para operar un confinamiento de desechos tóxicos industriales cerca de Puerto Peñasco a partir de 2006, sin consultar a las comunidades alrededor del proyecto cuya inversión puede llegar a 4.5 millones de dólares. La manifestación de impacto ambiental no estaba disponible siquiera en el sitio en Internet de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. La ubicación no tiene mayor justificación puesto que México carece

de un inventario obligatorio de las descargas peligrosas.

Al otro lado del Golfo, la ciudad más grande de la región es presa de las aguas negras que corren por doquier en la ausencia de un plan general de tratamiento de residuos municipales. Las autoridades pelean entre sí sobre un contrato multimillonario firmado sin licitaciones con una empresa para llevar a cabo el Proyecto Bajagua. En el proyecto se debe construir una planta tratadora en Tijuana para 2008, pero los lineamientos no prevén el crecimiento poblacional de los próximos años, y los mecanismos para la supervisión del contrato son tan débiles que los grupos de defensa cívica claman por otra solución.

“Nadie está en contra de poner las infraestructuras”, esclarece Dedina, “pero sí, en contra de las operadoras sin garantías de ponerlas bien”.

El Proyecto Fronterizo de Educación Ambiental y otros grupos promueven la capacitación para el uso de los mecanismos de participación ciudadana, como las consultas públicas sobre las manifestaciones de impacto ambiental y las solicitudes al Instituto Federal de Acceso a la Información Pública. Esta capacitación también llega de refilón a los pueblos alejados de la región del Golfo.

Talli Nauman es cofundadora y codirectora de Periodismo para Elevar la Conciencia Ecológica, responsable de esta serie de reportajes de investigación sobre el desarrollo sustentable en El Golfo de California, misma que fue realizada gracias al apoyo de gente en toda la región y patrocinada a instancia del Fondo Educación Ambiental, el Centro Internacional para Periodistas, y la Fundación David y Lucile Packard.

Publicado por el Programa de las Américas del Centro de Relaciones Internacionales (IRC, www.irc-online.org). © Creative Commons - algunos derechos reservados.

The Americas Program

“Un Nuevo Mundo de Acción Ciudadana, Análisis, y Alternativas Políticas”

Fundado en 1979, el IRC es un centro de estudios políticos, sin fines de lucro, pequeño pero dinámico cuyo objetivo principal es ayudar a forjar una nueva agenda de relaciones exteriores para el gobierno y los ciudadanos de EE.UU.-una que haga de Estados Unidos un líder global y vecino más responsable. Para mayores informes sobre nuestro Programa de las Américas, visite www.americaspolicy.org.

Cita recomendada:

Talli Nauman, “El Golfo de California: Grandes proyectos sorprenden a comunidades pequeñas,” Programa de las Américas (Silver City, NM: International Relations Center, 20 de abril de 2006).

Dirección en el Internet:

<http://www.ircamericas.org/esp/3223>

Información de producción:

Escritor: Talli Nauman

Redacción: Miguel Ángel Torres

Producción y diseño: Chellee Chase-Saiz, IRC