

La Batalla de Zihuatanejo

Por Kent Paterson | 28 de noviembre de 2007

En su aproximación hacia la boca de la Bahía de Zihuatanejo, los cruceros siguen el mismo camino ondulado que el pirata inglés, Francis Drake, se aventuró a tomar hace siglos.

Zihuatanejo, que yace en la costa del Pacífico mexicano, en el Estado de Guerrero, ha atravesado un largo camino desde que los saqueadores europeos la penetraron, cuando era una bahía virgen. Hoy proyecta la dualidad del superdesarrollo y del subdesarrollo. Lujosas villas cubren algunos cerros, mientras que de otros apenas se sujetan barrios paupérrimos. En este municipio, se tienen registrados 400 casos de dengue en lo que va de este año. El centro de la ciudad se encuentra congestionado por embotellamientos antes inimaginables y grandes cadenas comerciales compiten con los pequeños negocios. Un malecón de roca incompleto bloquea la salida de aguas residuales que fluyen hacia la bahía. A pesar de que el Instituto Nacional de Ecología ha señalado este malecón

como la causa del bloqueo del flujo de la contaminación, y la población ha pedido que se desmantele, sigue en pie como monumento al desprecio de la voluntad popular.

Anclados en la bahía, los cruceros desembarcan a sus pasajeros en pequeñas lanchas que los llevan al cercano muelle municipal. Al llegar a la orilla, los turistas tienen su primera impresión de las fabulosas tierras de México y sus desayunos con Margaritas, sus sonrientes señoritas, y su estilo de vida despreocupado. Sin embargo, la escena en el muelle delata una realidad muy distinta a las imágenes perfeccionadas que muestran las postales propagandísticas.



Actualmente solo un crucero puede estar en el muelle a la vez. Sin embargo, hay planes para hacer un muelle nuevo en la pequeña bahía de Zihuatanejo que sería para tres cruceros. Probablemente causaría un aumento en la contaminación, el tráfico y el estilo de vida de la zona, si no es desafiado por activistas locales. Foto: SOS Bahía.



Listos para enfrentar cualquier amenaza a la embarcación madre, se encuentran barcos de la Marina Armada de México. Los visitantes son conducidos a través de una sección enrejada del muelle que vigilan elementos de la Marina armados con rifles automáticos. Cientos de visitantes primerizos son entonces abordados por guías turísticos privados. Frente a la playa, una ceremonia indígena se interpreta por danzantes para los turistas ávidos de tomar fotos. Terri Gray, turista canadiense, dice que la presencia militar la hace sentir segura en un lugar por lo demás encantador. “Me gustan los andadores, la ausencia de tráfico,” observa Gray. “Y me gusta caminar en las tiendas—gente muy agradable.”

El enorme aumento de visitantes tiene efectos secundarios

Sin embargo, muchos lugareños opinan que los enormes hoteles flotantes que trajeron a Gray a conocer los encantos de Zihuatanejo, podrían ser el acabose del destino. El proyecto para la construcción de una gran terminal para cruceros que se conectará a la Playa Principal, tiene a los lugareños en pie de batalla.

Promovido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y programado para dar servicio a tres cruceros a la vez, el muelle podría triplicar el número de pasajeros que llegan a la Bahía de Zihuatanejo. El polémico proyecto es uno de los elementos del ambicioso plan de la SCT para aumentar dramáticamente las llegadas de cruceros a puertos mexicanos.

Los partidarios del fomento a los cruceros favorecen la construcción del muelle, sin embargo, un nuevo movimiento denominado Grupo para la Defensa de la Bahía se está organizando activamente para impedirlo. Los detractores del proyecto temen que el trío de cruceros que se anclarían al mismo tiempo en la bahía arruinaría la atmósfera pueblerina de Zihuatanejo, saturaría las calles de taxis y autobuses turísticos y acabaría con la vista que de la bahía que tienen sus residentes. La pequeñísima Bahía de Zihuatanejo tiene una superficie de agua de aproximadamente 2.59 kilómetros cuadrados, y a los críticos del proyecto les inquietan los efectos que tres cruceros, cada uno de casi 304.80 metros de largo, con un peso de decenas de toneladas cada uno, puedan tener en las corrientes naturales de una bahía ya enferma por la contaminación. Los cruceros que frecuentan la bahía, como el Norwegian Star, llevan abordo varios miles de pasajeros y tripulantes.

“No estamos en contra de los cruceros,” dice Enrique Rodríguez Krebs, dueño de una tienda en Zihuatanejo y activista del nuevo movimiento ciudadano así como del grupo ecologista S.O.S Bahía. “Queremos que lleguen como siempre han llegado—anclados en la bahía.” Los activistas opositores han propuesto que se remodele el muelle actual para que tenga la capacidad de atender el tráfico de cruceros actual.

Mario Hernández, operador de la industria turística desde hace muchos años y presidente del Comité de Recepción de Cruceros de Zihuatanejo, se manifiesta seguro de que el pequeño muelle tiene la capacidad de atender más cruceros. En una entrevista realizada este año, Hernández dijo que en la década de los ochentas, la bahía recibía hasta tres cruceros al mismo tiempo. El 28 de diciembre de 2006, dos grandes cruceros desembarcaron a 5,000 pasajeros a la vez, dijo. “Movilizamos a más de 25 autobuses sin ningún embotellamiento porque existía una coordinación entre todos los operadores y teníamos una oficialía de seguridad portuaria,” dijo Hernández. “Todos cooperaron y realizaron una excelente labor.”

Hasta ahora, el proyecto del muelle se ha desenvuelto sin audiencias públicas o la presentación de un estudio de impacto ambiental. La SCT contrató a un despacho de ingenieros del Distrito Federal, Procomar, para que estudiara cinco posibles sitios, dentro y fuera de la bahía, para el nuevo muelle, pero la SCT claramente apoyó su ubicación dentro de la bahía durante una junta el 22 de octubre en Zihuatanejo. El funcionario de la SCT, Celso Morales, citado por *El Sur*, diario acapulqueño, argumentó que los requerimientos internacionales posteriores al ataque terrorista del 11 de septiembre de 2001 hacen que el mezclar a los pasajeros de los cruceros con otros turistas sea poco realista—aunque ambos grupos hayan utilizado la infraestructura existente al mismo tiempo sin problemas. Morales también mencionó que las aguas calmas de la bahía y las calles de la ciudad fueron factores que influenciaron la decisión de la SCT.

En una entrevista previa al anuncio del sitio elegido, el Capitán de Puerto de Zihuatanejo, Cap. Bernardo Crespo Silva, dijo que la seguridad y protección de los pasajeros serían factores determinantes para la elección del sitio para el nuevo muelle. Los cruceros necesitan una profundidad de por lo menos 9.14 metros para atracar, y no pueden abordar pasajeros de noche debido a cuestiones de seguridad, dijo el Cap. Crespo. “Vamos a buscar el lugar ideal para el turista,” añadió. “Tiene que tener alta

seguridad.” La base naval de Zihuatanejo se encuentra dentro de la bahía.

Los opositores del nuevo muelle no fueron invitados a la junta del 22 de octubre, y los estudios sobre los cuales la SCT supuestamente basó su decisión no se pusieron a disposición del público para su revisión. No se ha anunciado una fecha oficial de inicio de la construcción del proyecto, pero se menciona 2008 como posibilidad.

Costos y beneficios para la industria

Durante el curso de la lucha en Zihuatanejo se observa que, rara vez, si no es que nunca, se ha discutido públicamente la gama de impactos económicos y ecológicos de los cruceros antes de una expansión industrial en México. Económicamente, la importancia de los cruceros es muy pequeña en Zihuatanejo. Si bien crea algunos empleos, el dinero normalmente se queda en sectores selectos: compañías de tours diurnos, taxis, piscinas de natación con delfines, tiendas patrocinadas por la industria, algunos restaurantes, y los comerciantes de junto al muelle municipal.

La Secretaría de Turismo de Guerrero reporta que US\$1.763 mil millones de dólares relacionados con el turismo pasaron por Ixtapa-Zihuatanejo durante 2006. De acuerdo a un reporte de *El Sur*, el derrame económico de 76,500 pasajeros y 8,500 tripulantes, aunado a los impuestos, alcanzó la suma neta de US\$7 millones de dólares, esto es, 0.5% del ingreso total del destino atribuible al turismo. De acuerdo con los cálculos oficiales, aún triplicando el número de cruceros que llegan a Zihuatanejo, el porcentaje del ingreso por cruceros se incrementaría aproximadamente a 1.5% del total de los ingresos del sector turismo. Es más, el caudal de dinero únicamente derrama durante la temporada de cruceros—entre los meses de octubre y mayo.

Dejando de US\$60 a 70 dólares en promedio, los pasajeros de cruceros gastan mucho menos dinero en Zihuatanejo que otros turistas. Si los pasajeros de cruceros aprovechan la oferta del gobierno federal de reembolsarles el IVA al partir, el gran beneficio económico de este tipo de turismo se vuelve cuestionable.

México tiene que invertir para que los barcos sigan viniendo. Además de infraestructura para los muelles, las terminales, y calles, el gobierno tiene que gastar en los salarios de soldados, marinos, policías locales y personal

de seguridad para cumplir con las nuevas disposiciones antiterroristas. Los pasajeros deben presentar identificaciones emitidas por la embarcación para volver a abordar; los guías turísticos, taxistas y otros que entran en contacto con los pasajeros en los muelles deben portar credenciales oficiales; y la policía local a menudo se encarga de vigilar las llegadas y de controlar el tráfico.

La protección de los cruceros es otro paso más hacia la segmentación y privatización de la seguridad pública en México, país en el cual el personal de seguridad privada supera en número a los cuerpos policíacos en muchos lugares.

La Comisión Hacendaria de la Cámara de Diputados aprobó un impuesto al turismo de aproximadamente US\$5 dólares por pasajero de crucero para solventar los gastos de mantenimiento y recepción. El impuesto ha generado una gran oposición por parte de los promotores mexicanos de cruceros, así como del Instituto Nacional de Migración que asegura que esta medida implica más papeleo de lo que vale la pena.

Mario Hernández y otros representantes de la industria turística se levantaron en contra de una versión anterior del impuesto que fue aprobada a finales de 2006 por el ex presidente municipal y ahora diputado federal, Amador Campos, quien propuso cobrar una cuota de US\$17 dólares a los pasajeros de cruceros para ayudar a pagar los gastos de recepción.

Alegando que los cruceros ya pagan a la SCT cuotas por anclaje que van de US\$28,000 a 35,000 dólares, Hernández dijo que Campos debería cabildear para que los fondos recaudados por la SCT se regresen a Zihuatanejo para el mantenimiento de la infraestructura turística. “Creo que se vería muy mal si invitaras a tu casa a alguien y le dijeras, ‘Te invito a mi casa pero tendrás que pagar diez dólares’. Creo que eso es una falta absoluta de sentido común,” dijo Hernández.

Sin embargo, los turistas que visitan a México por aire o por tierra, pagan actualmente una cuota aeroportuaria de aproximadamente US\$20 dólares, misma que se carga en el boleto de avión o bien se paga por separado en un banco privado. Los impulsores del impuesto, 80% del cual está destinado a municipalidades que reciben cruceros, argumentan que a los pasajeros de los cruceros, en su mayoría acomodados, no les parecerá oneroso y que deben asumir parte del costo de la infraestructura y la protección ambiental.



S.O.S. Bahía y otros activistas locales marcharon para demostrar su desacuerdo con los cambios que están siendo hechos a los muelles sin aprobación de los ciudadanos. Varios activistas locales han reportado ser amenazados por un gobierno local que está promoviendo muy fuertemente el desarrollo turístico. Foto: SOS Bahía.

En una era de crisis ecológica, los costos relacionados a los cruceros deberían considerarse en el análisis de costo-beneficio. De acuerdo con la Campaña para Salvaguardar las Aguas de América, organización que critica a la industria de cruceros, la contaminación que emite diariamente al aire un crucero es igual a las emisiones de 12,000 automóviles. En algunos países, se han impuesto multas a los cruceros por tirar aguas residuales al mar, aunque la industria insiste en que recicla sus aguas residuales.

Yadira Ríos, educadora y activista afiliada al Grupo Ecologista Nuevo Mundo que se especializa en estudios turísticos, cuestiona los beneficios y los costos ambientales del tipo de turismo inherente a los cruceros, que un día está y al otro ya no.

“No creo que lo que gastan aquí compense el impacto que generan los cruceros, como basura, contaminación del aire y el hecho de que el agua de la bahía, o de dondequiera que se encuentren, está turbia y esto afecta a los peces,” Ríos declaró. En Zihuatanejo, a algunas personas les preocupa que el incremento en tráfico de cruceros remueva la gruesa capa de sedimentos de aguas negras oculta y pegada al fondo de la bahía. Este año, en reiteradas ocasiones, se han documentado descargas de aguas residuales de plantas de tratamiento municipales ya obsoletas en Playa La Ropa, que es una de las más populares con los turistas, así como en otros lugares de la bahía.

Miles de visitantes generarán, inevitablemente, más basura en Zihuatanejo. La ciudad no cuenta con un tiradero permanente y moderno, y por ello podría ser

acreedora a multas impuestas por el gobierno estatal, según reportes de prensa recientes.

La construcción “fast-track” del muelle iría en contra de las recomendaciones hechas por dos diferentes organizaciones. Según S.O.S Bahía, hace dos años el Consejo para Desarrollo Sustentable de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales pidió a esta entidad federal que no aprobara la construcción de una terminal para cruceros que se había propuesto anteriormente para la bahía.

En 2006, el Tribunal Latinoamericano del Agua (TLA), iniciativa no gubernamental que dirime controversias relativas al agua con base en Costa Rica, declaró que el presidente municipal de Zihuatanejo, Silvano Blanco debería trabajar con la ciudadanía para hacer un plan maestro para la limpieza de la bahía y un estudio a fondo de cómo podría afectar el muelle para cruceros a las corrientes de la bahía. Ninguna de las recomendaciones del TLA se ha efectuado hasta la fecha.

No obstante la creciente conciencia ecológica en el desarrollo económico internacional, ninguna evaluación oficial de los costos ecológicos asociados a la terminal para cruceros de Zihuatanejo ha sido discutida públicamente.

Acoso a los activistas opositores del muelle

El Grupo para la Defensa de la Bahía ha celebrado juntas, ha puesto a circular peticiones por internet, ha publicado anuncios en el periódico, ha marchado por las calles, y ha mandado cartas al Presidente Felipe Calderón y a otros funcionarios en semanas recientes. Muchos de los visitantes foráneos visitan Zihuatanejo cada año desde hace muchos años, y por ello ya son legendarios en el pueblo. Se mantienen constantemente conectados a Zihuatanejo a través del ciberespacio, y así metidos en la batalla.

Estos ciberguerreros están enfurecidos ante el prospecto de la construcción de un enorme muelle en la bahía. La Batalla de Zihuatanejo es un excelente ejemplo de cómo las decisiones que antes tomaba la industria turística local a puerta cerrada, ahora pueden convertirse en controversias internacionales.

Enrique Rodríguez manifiesta que el activismo ha generado represalias. El 6 de octubre, Rodríguez dice que lo confrontaron agentes de la Policía Ministerial Estatal

entrenados en EEUU. Sorprendido por el encuentro, Rodríguez dice que los oficiales lo acusaron de tener un vehículo robado. “Lo compré cuando tenía cero kilómetros y lo pagué durante cinco años,” recuerda Rodríguez.

El incidente ocurrió sólo unos días después de que a uno de los coches de Silvestre Pacheco, director de proyectos de S.O.S Bahía, le rompieran el parabrisas sin robar nada del interior del vehículo. “Esto se trata de acoso por tomar una posición en contra de la construcción del muelle en la bahía,” dice Rodríguez. Ambos incidentes se suscitaron después de la publicación de un anuncio anti-muelle que fue firmado por lugareños prominentes, algunos de los cuales han sido presionados desde entonces por el gobierno municipal para que retiren su apoyo al movimiento ciudadano, según Rodríguez.

Las presiones en contra de los opositores del muelle reflejan un patrón más grande de ataques recientes en contra de activistas sociales y voces críticas en Guerrero. Celsa Valdovinos, presidente de la Organización Ecologista de Mujeres de Petatlán, ha denunciado actos de vandalismo y el robo de propiedades pertenecientes a su organización y a su esposo, Felipe Arreaga, ex prisionero político que encabezó protestas en contra de los talamontes en la sierra de Guerrero. S.O.S Bahía ha apoyado desde hace tiempo al pequeño movimiento campesino ecologista.

En octubre, Gladivir Cabañas, pariente del legendario líder rebelde asesinado, Lucio Cabañas y representante en Zihuatanejo de la Asociación de Familiares de Detenidos, Desaparecidos, y Víctimas de Violaciones a los Derechos Humanos en México (AFADEM), dijo a *El Sur* que ha recibido múltiples amenazas telefónicas advirtiéndole que se calle en torno a los mexicanos desaparecidos detenidos durante la “guerra sucia” de los años 70 y 80.

Curiosamente, las amenazas a activistas resurgen en un momento en el que el partido de centro-izquierda, Partido de la Revolución Democrática (PRD) gobierna tanto en Zihuatanejo como en el estado de Guerrero. El PRD, cuyos fundadores incluyen a víctimas de la “guerra sucia”, se convirtió en el tercer partido más importante del país a través de una plataforma política que pregona fuertemente los derechos humanos y el poder popular.

Enrique Rodríguez dice que mucha gente en Zihuatanejo está “desilusionada” del presidente municipal perredista, Silvano Blanco, quien al principio hacía comentarios en

contra de un muelle dentro de la bahía, pero más tarde argumentó que la mayoría de la población apoyaba la construcción dentro de la bahía. Blanco ha acusado, en reiteradas ocasiones, a los activistas opositores del muelle de “distorsionar” el tema ante la comunidad internacional.

Sin embargo, una empírica encuesta cibernética llevada a cabo en agosto por el periódico *Despertar de la Costa* reveló que 59.5% de las 665 personas que respondieron la encuesta están en contra de la construcción del muelle dentro de la bahía, mientras que 30% dijo que no debe construirse un muelle nuevo. Sólo 5.1% de los participantes estuvieron a favor de la construcción de un nuevo muelle dentro de la bahía. A partir de la encuesta, el periódico redujo considerablemente su cobertura del movimiento anti-muelle.

Cruceros en la guerra por México

Estratégicamente, la batalla que se ve venir en Zihuatanejo abre otro frente en la guerra por el corazón, alma e identidad de México. De manera similar al actual conflicto en Zihuatanejo, los mega-proyectos ideados en la Ciudad de México para la ampliación de la termoeléctrica de Petacalco, costa arriba de Zihuatanejo, y la construcción de una presa en La Parota, cerca de Acapulco, han originado una oposición ciudadana masiva. Múltiples muertes, lesiones y arrestos han acompañado a la lucha por estas dos causas.

En los tres conflictos, funcionarios electos del PRD a nivel estatal y municipal están, ya sea activamente promoviendo o pasivamente permitiendo el desarrollo de proyectos diseñados por las administraciones federales, sin que la comunidad local pueda debatirlos, participar en ellos y exigir rendición de cuentas. Las batallas por el desarrollo en Guerrero representan casos claves en los

cuales se pone a prueba el alcance que se le permitirá a la transición democrática de México.

Por ahora, la batalla por el muelle para cruceros se recrudece mientras que la temporada de cruceros llega a su apogeo. Los opositores del proyecto planean entregar sus peticiones a funcionarios públicos en la Ciudad de México en estos días; y para finales de noviembre se ha programado tentativamente una audiencia con el Comité de Medio Ambiente y Recursos Naturales de la Cámara de Diputados Federal en la cual se podrían escuchar testimonios de los que apoyan el proyecto, de los que se oponen y de la SCT.

En un comunicado emitido el 12 de octubre, el Grupo para la Defensa de la Bahía pronosticó que habrá consecuencias negativas para Zihuatanejo si el muelle se construye en la bahía. “El turismo fiel que nos visita y que da fama mundial a Zihuatanejo, desaparecerá con la llegada en masa de cruceros, porque la tranquilidad y belleza de la bahía se verá afectada de manera atroz por la contaminación visual de estos monstruos del mar,” advirtió el Grupo.

Kent Paterson es un periodista independiente que se dedica a cubrir el sureste de los Estados Unidos, México y América Latina, es analista del Programa de las Américas, con página web: www.ircamericas.org. Ha visitado Zihuatanejo desde hace 17 años. Le asistió en la investigación para este artículo el Fondo de Investigación Periodística. Las fotografías las proporcionó S.O.S Bahía.

PARA MÁS INFORMACIÓN

www.SOSBahia.org
info@sosbahia.org

Publicado por el Programa de las Américas, copyright © 2007, todos derechos reservados.

Programa de las Américas

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

Cita recomendada:

Kent Paterson, "La Batalla de Zihuatanejo," Programa de las Américas Reporte Especial (Washington, DC: Center for International Policy, 28 de noviembre de 2007).

Dirección en el Internet:

<http://www.ircamericas.org/esp/4769>

Información de producción:

Escritor: Kent Paterson

Redacción: Laura Carlsen

Producción y diseño: Chellee Chase-Saiz