



INFORME FINAL DE TERMINACIÓN DEL PROYECTO

I. DATOS BÁSICOS

Nombre de la Organización: Fundación Kukulcan

Título del Proyecto: Strengthening Public Policy to Mitigate the Impacts of Road Development in the Maya Biosphere Reserve through Public Outreach

Socios Involucrados en la Implementación del Proyecto: Mesa multisectorial del Mirador, Asociación Balam

Fechas de Implementación del Proyecto: 1 Diciembre 2008 – 31 Diciembre 2009

Fecha de Informe (Mes/Año): Ultimo informe enero del 2010

II. COMENTARIOS INICIALES

Incluya cualquier comentario inicial que pueda ayudar en la revisión de este informe: *Los objetivos planteados en el marco de este proyecto fueron alcanzados en su totalidad y a pesar de que se cuenta con resoluciones y dictámenes de distintas instituciones y organizaciones, así como comunicaciones oficiales, se debe de mantener un proceso de vigilancia constante, pues muchas veces las decisiones políticas se anteponen a las recomendaciones técnicas*

III. LOGRO DEL PROPÓSITO DEL PROYECTO

Propósito del Proyecto: *Agenda consensuada y validada con instituciones gubernamentales, organizaciones de desarrollo y de conservación, para futuros planes de desarrollo de infraestructura en áreas protegidas (particularmente carreteras, habiendo utilizado el estudio realizado por el CEPF para este propósito).*

Desempeño Planificado versus Desempeño Real

Indicador	Real a la Finalización
Nivel del Propósito: El CONAP emitirá una resolución del Consejo, que prohíbe la realización de nuevos caminos en la RBM, especialmente el tramo Uaxactun - Arroyo Negro.	Resolución emitida por CONAP y la Mesa multisectorial del Mirador
1. Los actuales Miembros del Consejo del CONAP (MICUDE, Secretaria Ejecutiva del CONAP, MARN, ASOREMA y CECON) emitirán una resolución del Consejo donde resuelve no autorizar nuevos caminos dentro de la RBM y apoyaran acciones de	Resolución emitida por CONAP y la Mesa multisectorial del Mirador, CECON participa eventualmente en la Mesa Multisectorial y apoyo la resolución como miembro de CONAP , al igual que otras ONGs

aplicación de la resolución durante todo el proyecto.	
2. Un mínimo de 8 actores locales, representados en la Mesa Multisectorial de Mirador, conocerán acerca de las consecuencias de apertura de nuevos caminos en el área y apoyaran las resoluciones que se adopten en el seno del CONAP durante todo el proyecto.	El estudio realizado por el CEPF sobre el impacto de las carreteras en áreas protegidas fue presentado, distribuido y socializado con estos y otros actores, así como con los miembros del Consejo Nacional de áreas protegidas CONAP, ONGs conservacionistas y otras instituciones del sector público y el cual sirvió de base para emitir los dictámenes y resoluciones correspondientes
3. 1 estrategia conjunta entre Kukulkan - PPY para incidir en alternativas de transporte que no tengan impacto mayor en la Selva Maya, especialmente enfocada a autoridades de turismo.	Se realizaron visitas reciprocas con PRONATURA Campeche en las que por un lado se presento el resultado y avances de las acciones realizadas en Guatemala y de parte de PRONATURA se realizo una reunión de trabajo acá en Guatemala con las autoridades del MARN y CONAP, en la que ellos presentaron los avances del trabajo realizado en la parte sur de la península de Yucatán

Describe el éxito del proyecto en términos de lograr su meta pretendida de impacto y los indicadores de desempeño.

Las metas de esta iniciativa han sido totalmente alcanzadas

¿Hubo algún impacto inesperado (positivo o negativo)?

Este estudio y experiencia está siendo utilizado en un caso similar de ampliación de una carretera que afecta el parque Nacional Laguna de Lachuá, el cual está en discusión en estas semanas por la pavimentación de la Franja Transversal del Norte en los departamentos de la parte sur del Petén y en el cual las autoridades del Gobierno INAB, CONAP y MARN, podrán utilizar la información de las medidas de Mitigación desarrolladas por PRONATURA

IV. RESULTADOS DEL PROYECTO

Resultados del Proyecto: *Incluya los resultados e indicadores del proyecto proveniente del Marco Lógico para el proyecto.*

Desempeño Planificado versus Desempeño Real

Indicador	Real a la Finalización
Resultado 1: Una estrategia y campaña de divulgación de la información, desarrollada e implementada. La cual contribuirá a fomentar la conciencia y participación de los habitantes de Petén sobre la riqueza de su patrimonio natural y cultural, así como las alternativas más viables para	Además de la distribución del estudio sobre el impacto de las carreteras en áreas protegidas para la realización de las resoluciones y dictámenes de las instituciones responsables, se diseñaron 15 cuñas de radio que se distribuyeron en forma gratuita en radios locales de Peten, se realizaron

<p>su manejo sostenible y sus principales amenazas.</p>	<p>un video de 12 minutos de duración, se hicieron 100 copias que fueron distribuidas en medios de cable local escuelas y ONGs que trabajan en el área para utilizarlas como material educativo y divulgativo, habiéndose llevado estos mensajes a mas de dos mil personas en el departamento, también se distribuyeron copias de el video entre ONGs de la capital.</p>
<p>1.1 <i>Estrategia de divulgación de la información sobre los impactos de la apertura de nuevos caminos en la RBM y la riqueza natural y cultural de la zona, diseñada en el primer trimestre del proyecto y la cual será desarrollada por la coordinación de esta iniciativa en conjunto con los productores del DVD que sean escogidos en base a las tres ofertas y nuestros contactos en medio locales de comunicación como Radio Huy huy Huy y otras en el departamento .</i></p>	<p>Dentro de las acciones de divulgación se realizaron charlas a distintos grupos tanto en el área central del Peten como en las áreas de Carmelita y Uaxactun, las cuñas de radio se entregaron a radio Huy Huy Huy y otras emisoras locales y el video producido a emisoras de cable locales, escuelas y ONGs, habiéndose alcanzado a una población local meta de alrededor de tres mil personas de distintos sectores</p>
<p>1.2. <i>Material visual producido durante el primer trimestre del proyecto, el cual será acompañado por material impreso para distribuir en las comunidades, municipalidades, centros educativos y otras organizaciones del departamento</i></p>	<p>Se realizaron 100 copias del video producido sobre la riqueza natural y cultural del Peten , así como una distribución más amplia de la información del estudio sobre el Impacto de las obras de Infraestructura (carreteras) en áreas protegidas, sobre lo cual también se prepararon 15 cuñas de radios que fueron distribuidas en CDs en radios locales para su utilización sin costo</p>
<p>1.3. <i>3 acciones de divulgación (cable local, radio local y prensa) implementadas durante el segundo y tercero trimestre del proyecto.</i></p>	<p>Se realizaron 3 talleres en la zona central y tres mas en las áreas de Uaxactun y Carmelita con el apoyo de Balam , se presentaron los resultados del estudio a CONAP y la mesa multisectorial para obtener los dictámenes correspondientes , adicionalmente estos resultados se presentaron al menos en tres talleres a nivel de la capital y fueron enviados a las autoridades correspondientes, así también se proporciono esta información que fue utilizada como base para una publicación realizada en Prensa Libre sobre el impacto de las obras de infraestructura en áreas protegidas y dos programas de radio uno en Radio Punto y otro en Emisoras Unidas donde en entrevistas radiales se abarco este tema con más amplitud</p>
<p>Resultado 2: Realizadas acciones de incidencia con los miembros del Consejo del CONAP y la Mesa multisectorial del Mirador para que emitan la resolución que prohíba la apertura de nuevas carreteras y caminos dentro de la RBM.</p>	<p>Acciones realizadas en un 100% y meta alcanzada en este resultado</p>
<p>2.1 <i>Por lo menos 5 Miembros del Consejo del CONAP (MICUDE, Secretaria Ejecutiva del CONAP, MARN, ASOREMA y CECON) conocerán los impactos de la apertura de nuevas carreteras en la RBM y apoyaran la resolución del Consejo sobre la no apertura de nuevos caminos en el Mirador durante el primer trimestre del proyecto.</i></p>	<p>El Consejo en Pleno del CONAP emitió una resolución sobre el “no permitir la construcción de nuevos caminos en la RBM y en particular en el área del Mirador en las dos rutas priorizadas, resolución que fue enviada en cartas específicamente preparadas por esta consultoría a otras entidades del sector público y organismos internacionales que financian este tipo de proyectos de parte de la Secretaria Ejecutiva del CONAP de forma oficial</p>
<p>2.2. <i>CONAP y el MICIVI se comunicaran durante todo el proyecto para mantener información actualizada sobre proyectos de infraestructura de este Ministerio dentro de la RBM.</i></p>	<p>Se realizaron comunicación previas entre el Ministerio de Comunicaciones, transportes, obras públicas y vivienda MICIVI, en la cual por su parte La SE/ CONAP requería información al MICIVI sobre iniciativas en proceso de esta naturaleza</p>

	dentro de la RBM, habiendo respondido el MICIVI a CONAP sobre la "no existencia de dichos proyectos" en la RBM
Resultado 3: Realizadas acciones de incidencia con actores clave de Peten (Mesa Multisectorial, Proyecto 4 Balam; BID - PDS, Alcaldes, diputados, Consejo de Desarrollo) para generar apoyo a la resolución del CONAP de no apertura de nuevos caminos y carreteras dentro de la RBM.	Además de las acciones de incidencia con CONAP, MARN , MICIVI, Cancillería de la República, entidades de financiamiento BID, BCIE y ONGs, se presento la información del estudio del CEPF a la Comisión de Medio Ambiente del Congreso de la República para su consideración, así como a los demás actores mencionados en este resultado
3.1 <i>Por lo menos 6 actores clave (Coordinación del Proyecto 4 Balam (Eugenio Gabriel), Actores relevantes de la Mesa Multisectorial (Bayron Castellanos, Richard Hansen, Marcedonio Cortabe(ACOFOP), Trópico Verde, Eduardo Cofiño) conocerán los impactos de la apertura de nuevas carreteras en la RBM y apoyaran la resolución del CONAP durante segundo trimestre del proyecto.</i>	Se sostuvieron reuniones de entrega de información con todos los actores actores mencionados en este resultado donde además de compartir el estudio del CEPF se compartieron las resoluciones del CONAP y la Mesa Multisectorial
3.2 <i>Por lo menos 3 alcaldes, 1 Consejo de Desarrollo y 2 organizaciones comunitarias conocerán los impactos de la apertura de carreteras en la RBM y apoyaran la resolución del CONAP, en el segundo trimestre del proyecto.</i>	La información fue compartida con los alcaldes y el gobernador del departamento en las dos reuniones en que se presento esta iniciativa en el marco de las reuniones de la mesa Multisectorial , así como con otras autoridades del departamento de otras instituciones, está aún pendiente la resolución específica del Consejo departamental de Desarrollo
Resultado 4: Realizadas acciones de incidencia ante autoridades como MICIVI, Proyecto Mesoamérica (antiguo PPP) y 4 Balam para garantizar que se atienda la resolución del CONAP y de la mesa multisectorial del Mirador de no abrir nuevos caminos y carreteras en la RBM.	Actividades de incidencia ya realizadas por medio de comunicaciones oficiales de la SE/CONAP e incluso de la Cancillería
4.1 <i>Envío de por lo menos 6 comunicaciones oficiales del CONAP adjuntando la resolución y acompañada de la resolución de la mesa multisectorial, enviadas por parte de la SECONAP, dando a conocer la Resolución del Consejo a Proyecto Mesoamérica - BID, Proyecto 4 Balam, Mesa Multisectorial de Mirador, el Consejo Departamental de Desarrollo, Autoridades Municipales del Área y comisión Binacional (GUA_MEX), durante el último trimestre del proyecto.</i>	Dentro de las entidades a que se enviaran estas resoluciones del CONAP se incluyen: -Ministerio de Relaciones Exteriores (Comisión Binacional GUA_MEX) -Ministerio de Ambiente y recursos Naturales -Mesa multisectorial del Mirador -Gobernador departamental -Alcaldes del área -BID -BCIE
Resultado 5: Autoridades de México y Guatemala establecerán acuerdos de cooperación en torno a la resolución de CONAP para la "no" apertura de nuevos caminos en la Reserva de Biosfera Maya.(Gobernadores del Sur Este de Mexico y autoridades federales)	Estos acuerdos no se han dado en forma escrita, ya que el marco para su adopción es la Comisión Binacional Guatemala-México la cual ya tiene casi un año de no celebrar reuniones y es coordinada por la Cancillería de Guatemala y la Secretaria de Relaciones Exteriores de México , sin embargo a nivel institucional se realizaron reuniones de trabajo entre CONAP, MARN, KUKULKAN y PRO NATURA para intercambio de información sobre el avance de los estudios realizados para el sur de la Península de Yucatán PPY y una visita informativa de parte de Kukulkan a Pronatura para compartir sobre las acciones

	realizadas en Guatemala, tomando en cuenta el desfase temporal de ambas iniciativas ya que de lado Guatemalteco se inició varios meses antes
5.1. <i>2 reuniones bilaterales entre CONAP y CONANP para presentar los resultados del estudio del impacto de nuevos caminos en la Selva Maya y conocer las resoluciones adoptadas en esta materia, en el tercer trimestre del proyecto.</i>	No se realizaron reuniones formales en este tema entre CONANP y CONAP, más que contactos informales de intercambio de información en reuniones internacionales (Poznan y Bonn) en materia de cambio climático, así como en el marco de las reuniones del encuentro de Presidentes de Guatemala y México realizado a finales del 2009 en Guatemala y una reunión interparlamentaria Guatemala México, realizada a finales de noviembre en Antigua Guatemala, por su parte PRONATURA México ha intercambiado información sobre el tema con las autoridades correspondientes del gobierno federal y estatal

Describa el éxito del proyecto en términos de entregar los resultados pretendidos.

Consideramos que los objetivos y metas del proyecto fueron totalmente alcanzados, por lo que ha sido exitosa la iniciativa

¿Hubo algún resultado no logrado? De ser así, ¿cómo ha afectado esto al impacto general del proyecto?

Las únicas dos acciones no concretadas fueron:

1. La reunión Binacional CONAMP-CONAP, en consideración que la convocatoria para tratar estos temas esta en el marco de la reunión binacional que coordinan las Cancillerías y
2. La resolución pendiente del Consejo departamental de desarrollo del Petén sobre este tema, a pesar de que muchos de sus miembros participan en la Mesa multisectorial del Mirador

V. EVALUACIONES DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD

Ofrezca un resumen de la ejecución de cualquier acción requerida dirigida hacia las políticas de seguridad ambientales y sociales dentro del proyecto.

Aunque no se ha profundizado , actualmente se discute a un nivel inicial con varias autoridades de Seguridad el incluir factores de Cambio Climático y ambiente , en un concepto más amplio de seguridad, la participación de las distintas organizaciones tanto públicas como privadas, así como la utilización de recursos de comunicación visuales y radiales, han sido importantes para generar conciencia en el área del Petén sobre la

importancia de la conservación del patrimonio cultural y natural y sus potenciales para un desarrollo a largo plazo

VI. LECCIONES APRENDIDAS DEL PROYECTO

Describa cualquier lección aprendida durante las varias fases del proyecto. Considere las lecciones tanto para los proyectos futuros, como para el desempeño futuro del CEPF.

- 1. La vigilancia para mantener la integridad de las áreas protegidas debe de ser permanente ,pues las decisiones políticas se dan en cualquier momento y por lo general estas están movidas por intereses muy particulares y visiones de corto plazo**
- 2. La participación ciudadana y auditoría social son claves para el logro de la defensa de nuestro patrimonio natural, una población local consiente puede ser el mejor aliado o el peor enemigo de la conservación**
- 3. Es necesario mantener un nivel de información con otros Ministerios y autoridades no directamente relacionadas con la conservación del patrimonio natural, tanto a nivel de autoridades nacionales como departamentales**
- 4. Es importante continuar construyendo acuerdos, compromisos y marcos de cooperación entre países vecinos que incluyan cada vez más la participación ciudadana y la auditoría social**

Proceso de Diseño del Proyecto: (aspectos del diseño del proyecto que contribuyeron a su éxito o fracaso.)

Considero que el diseño de la iniciativa fue muy preciso y concreto, pues su finalidad principal fue la de conseguir dictámenes y resoluciones y elevar el nivel de conciencia de organizaciones, instituciones y personas para no desarrollar proyectos y obras de infraestructura que puedan hacer más vulnerables y afectar áreas protegidas

Ejecución del Proyecto: (aspectos del diseño del proyecto que contribuyeron a su éxito o fracaso.)

Dentro de los factores principales se incluyen:

1. La importancia de contar con un estudio científico que sustenta las premisas del impacto de la apertura de nuevos caminos dentro de la RBM
2. La integración de esfuerzos con otros actores clave en el área (Balam y Mesa Multisectorial del Mirador)
3. La voluntad y apertura de autoridades del departamento y a nivel nacional en particular del CONAP y MARNi

VII. FINANCIAMIENTO ADICIONAL

Proveer detalles de donantes adicionales que apoyaron este proyecto y de financiamiento recibido como resultado de la donación de CEPF o el éxito del proyecto.

Ninguno

Donante	Tipo de	Cantidad en	Comentarios
---------	---------	-------------	-------------

	Financiamiento*	USD	
XXX	XXXX	XXXXXX	XXXX

***Financiamiento adicional debe reportarse según las siguientes categorías:**

- A** *Co-financiamiento de proyecto (Otros donantes contribuyan directamente a los gastos del proyecto con CEPF). Ninguno*
- B** *Financiamiento complementario (Otros donantes contribuyan a organizaciones y agencias socias quienes están implementando un proyecto relacionado con este proyecto con CEPF). Ninguno*
- C** *Apalancamiento de la Organización o Socios (Otros donantes contribuyan a su organización o una organización socia como resultado directo de éxitos de este proyecto con CEPF). Únicamente el trabajo de las ONGs que apoyaron en la organización de los talleres realizados*
- D** *Apalancamiento Regional (Otros donantes inviertan grandes cifras en una región debido a la inversión de CEPF o éxitos relacionados a este proyecto con CEPF). Ninguno, únicamente enmarcar esta iniciativa como parte de la internalización de la estrategia regional Agroambiental y de Salud ERAS y la estrategia regional de cambio Climático ERCC*

VIII. COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES ADICIONALES

Como comentario final pienso que sería importante por medio de CONAP, BALM, la Mesa Multisectorial y otras organizaciones, mantener un esquema de vigilancia permanente, ante eventuales iniciativas para el desarrollo de obras de infraestructura en áreas protegidas, en particular de la RBM, ampliando el concepto a otras actividades incluidas en el proyecto Mesoamérica como la interconexión eléctrica, gaseoductos y otras que pudieran afectar la integridad de las áreas protegidas; así mismo y en relación al tema de seguridad, el Plan Mérida debería de contemplar el apoyo a las autoridades de áreas protegidas para que ejerzan un mejor control de estos territorios en particular en la zona del Peten, por la presencia del narco tráfico en dichas áreas, reforzando esquemas con enfoques más integrales de seguridad que incluyan la aplicación de la justicia y cumplimiento de la legislación en materia ambiental.

VIII. COMPARTIENDO INFORMACIÓN

CEPF tiene como objetivo compartir experiencias, lecciones aprendidas y resultados entre las organizaciones recipientes de nuestras donaciones y las comunidades de conservación y donantes más amplias. Una manera de lograr este objetivo es poniendo el texto de los informes finales de terminación de proyecto disponibles desde nuestra página Web: www.cepf.net, y incluyendo estos informes en nuestro boletín electrónico y otras comunicaciones.

Para obtener más información sobre este proyecto, favor de comunicarse con:

Nombre: Jorge Cabrera Hidalgo

Dirección Postal: 10 avenida 15.48 zona 10

Tel: 502 23634092

Fax: 502 23634092

E-mail: jcabrerahidalgo@gmail.com

Anexos

- I. Resolución de CONAP
- II. Documento resumen básico
- III. Comunicaciones enviadas a la SE/CONAP
- IV. Comunicación de Alcalde de Flores
- V. Reporte de Prensa Libre

Anexo I



CONSEJO NACIONAL DE AREAS PROTEGIDAS
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
GUATEMALA

REFERENCIA _____

La Infrascrita Secretaria Ejecutiva del Consejo Nacional de Áreas Protegidas

CERTIFICA

Haber tenido a la vista el Acta de Consejo número diecisiete guión dos mil ocho, de fecha veintitrés de octubre del año dos mil ocho, la cual en su Punto TERCERO, Resolución 01-17-2008, textualmente dice:-----

RESOLUCION 01-17-2008

I. El Consejo manifiesta su oposición a la construcción de nuevas carreteras en la RBM.-----

II. Su compromiso fiel al cumplimiento del artículo 21 de la Ley de Áreas Protegidas, que establece: "Impacto ambiental en rutas. Cuando por cualquier razón las áreas protegidas tengan o deba construirse caminos, ya sea para el transporte interno o del área protegida o para transporte de uso general, éstos deben ser construidos solamente si se logra un estudio de impacto ambiental favorable, presentado por el ente o empresa interesada en la construcción y aprobado por la Comisión Nacional del Medio Ambiente (actualmente el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales) y por el CONAP. Cuando la construcción sea realizada por un concesionario, éste será el responsable de su construcción, modificaciones y mantenimiento por, al menos, el tiempo que dure la concesión, salvo si en el contrato se especifica lo contrario. En el caso de las Áreas Públicas, las rutas serán construidas y mantenidas por el Ministerio de Comunicaciones, Transporte y obras Públicas."-----

III. Cualquier proyecto para el desarrollo fronterizo dentro de los límites de la RBM deberá ser sometido a la evaluación de impacto ambiental., según el artículo 20 de la Ley de Áreas Protegidas, que expresa: "Actividades dentro de las Áreas Protegidas. Las empresas públicas o privadas que tengan actualmente, o que en el futuro desarrollen instalaciones o actividades comerciales, industriales, turísticas, pesqueras, forestales,



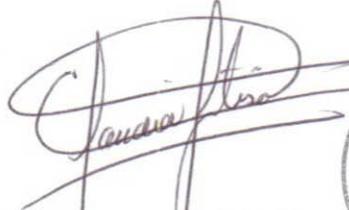
CONSEJO NACIONAL DE AREAS PROTEGIDAS
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
GUATEMALA

REFERENCIA _____

en el que se establecerán las condiciones y normas de operación, determinadas por un estudio de impacto ambiental, presentado por el interesado al Consejo Nacional de Áreas Protegidas, el cual, con su opinión lo remitirá a la Comisión Nacional del Medio Ambiente (actualmente Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales), para su evaluación, siempre y cuando su actividad sea compatible con los usos previstos en el plan maestro de la unidad de conservación de que se trate."-----

IV. Ante la negociaciones bilaterales México- Guatemala en relación al puesto fronterizo del Ceibo, el Consejo se pronuncia de que en cuanto no existe un ordenamiento y planificación en el territorio y las garantías de control y vigilancia de las entidades de gobierno hacia las actividades de sitio, y la presencia permanente institucional de las autoridades correspondientes, no se debe aperturar como una frontera de uso comercial."-----

Por lo que extiendo, sello y firmo la presente en la Ciudad de Guatemala e veintitrés de octubre del año dos mil ocho; quedando contenida en dos hojas de papel membretado del Consejo Nacional de Áreas Protegidas impresas únicamente en su lado anverso."-----


M. Sc. Licda. Claudia Santizo
SECRETARIA EJECUTIVA
CONAP



Anexo II

LOI /INFRAESTRUCTURA CI/KUKULKAN



Varios proyectos de ampliación y construcción de carreteras han sido planteados dentro la Selva Maya; Esta región forma parte del Hotspot Mesoamericano, una de las áreas con mayor biodiversidad a nivel mundial; pero a su vez de ser una región con altos índices de pobreza. Las carreteras se han propuesto como una alternativa de desarrollo económico para la región, sin embargo es importante analizar su factibilidad económica y su impacto ambiental.

Distintos estudios muestran que las carreteras son uno de los principales promotores de la expansión de la frontera agropecuaria en los bosques tropicales. Sin el debido cuidado en su planeación, estas pueden afectar el desarrollo de proyectos sustentables, poniendo en riesgo los bienes y servicios ambientales que la Selva Maya provee.

con imágenes satelitales LANSAT de las últimas tres décadas (1980-1990-2000), las cuales cubren aproximadamente un área de 10,000 Km². Utilizamos esta información para analizar los principales promotores de la deforestación así como el impacto que las carreteras ejercen en la región. A partir de estos resultados modelamos los efectos, sobre la deforestación y la fragmentación de la Selva Maya, de la ampliación y/o construcción de los tramos carreteros: Caobas-Tikal, San Andrés-Mirador, Mirador-Calakmul, Uaxactún-Mirador, Yaxha-Nakum-Naranjo, Melchor de Mencos-Arrollo Negro, ¿-Lamanai, El Ceibo-El Naranjo, Escárcega-Ixpujil, y del camino para el tendido eléctrico Potencia Escárcega-Ixpujil

Para evaluar el rendimiento de estos proyectos para la sociedad guatemalteca y mexicana, realizamos un análisis de costo beneficio de los tramos carreteros Caobas-Arrollo Negro-Tikal y San Andrés- Carmelita-Mirador. El rendimiento económico de estos proyectos, aún antes de incluir sus costos ambientales, es negativo al mostrar que los costos de inversión serán mayores a sus beneficios. En un horizonte de 30 años, el proyecto carretero Caobas-Arrollo Negro-Tikal generará pérdidas de aproximadamente 40 millones para Guatemala y de US\$ 14 millones para México.

Como lo indican los resultados, el desarrollo proyectos carreteros en la Selva Maya tendrá un impacto significativo en la deforestación y fragmentación de uno de los macizos de bosque tropical continuo más importantes del planeta, al mismo tiempo de presentar un alto costo económico para la sociedad. Los impactos ambientales y las pérdidas económicas para la sociedad Mexicana y Guatemalteca indican que la construcción de los tramos propuestos es una mala decisión para ambos países

Además el aumento en la fragmentación y accesibilidad a la Selva Maya incrementará la vulnerabilidad del ecosistema ante perturbaciones como incendios y huracanes, así como por presiones antropogénicas como la toma de tierras dentro de áreas protegidas. Por otro lado estos proyectos generarán una barrera para la movilidad de especies dentro y fuera de las áreas protegidas de la región lo que afectara significativamente los esfuerzos del Corredor Biológico Mesoamericano

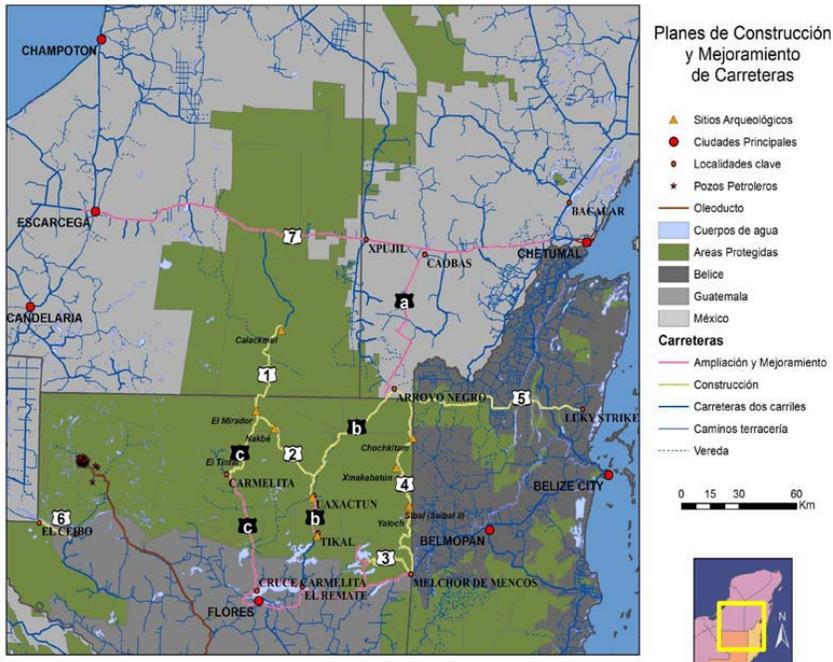
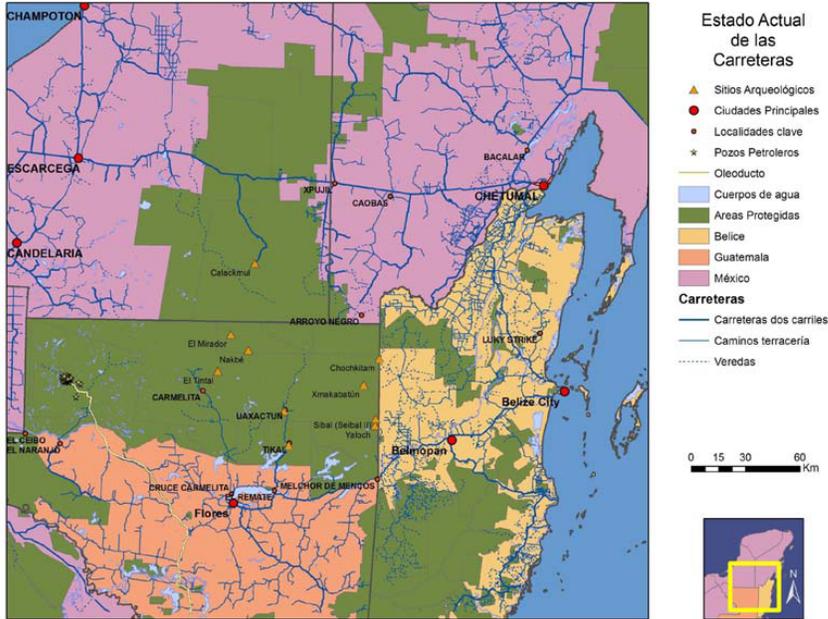
La construcción de carreteras y caminos se ha propuesto como una alternativa de desarrollo económico para mejorar las condiciones de vida en zonas rurales. Sin embargo, los beneficios económicos no siempre son mayores a los costos iniciales de inversión y mantenimiento, por lo que el beneficio social puede ser muy bajo o incluso negativo (Reid J. & Hanily G. 2003; Fleck *et al.* 2006). Se ha demostrado que estos beneficios sólo se traducen en un mayor bienestar para los pobladores cuando se realizan conjuntamente con inversiones adicionales tales como escuelas, infraestructura sanitaria, suministro de agua, transporte público, crédito, etc. (Lebo & Scheling 2000; Jalan & Ravallion 2002). Por otro lado, distintos estudios muestran que las carreteras son uno de los principales promotores de la deforestación y expansión de la frontera agropecuaria en los bosques tropicales. Esto se debe a que son la principal vía de acceso para nuevos pobladores en busca de tierras para subsistencia. Para 1992 se estimaba, que un tercio de billón de los pobladores establecidos en los bosques tropicales eran agricultores que fueron desplazados de sus tierras originarias por crecimiento poblacional, degradación ambiental, violencia o programas gubernamentales de colonización de los trópicos (Myers 1992). De estos pobladores, Myers (1992) estima, que un alto porcentaje es posteriormente desplazado por terratenientes que se establecen para desarrollar ganadería o agricultura extensiva. Esto a su vez promueve que los primeros colonizadores migren nuevamente en busca acceso a nuevas tierras, las cuales por lo general son bosques aledaños. Actualmente seguimos observando este patrón de colonización en los bosques tropicales del mundo.

Sin duda el problema de la deforestación en los bosques tropicales no son los campesinos desplazados en busca de tierra, el problema reside en el manejo de las políticas de desarrollo de estos países. En muchos casos los bosques tropicales han fungido como una válvula de escape a los problemas agrarios, debido a que proveen tierras que son consideradas ociosas. Por el contrario, los bosques tropicales tienen gran importancia económica y ambiental ya que contienen gran diversidad biológica y proveen bienes y servicios ambientales tanto a los pobladores locales, como a nivel regional y global.

Debido a que las carreteras son uno de los principales promotores de la deforestación en los trópicos (Chomitz & Gray 1996; Pfaff 1999; Cropper *et al.* 2001; Nepstad *et al.* 2001; Geist & Lambin 2002; Helmut J. Geist & Lambin 2002; Pfaff & Sanchez 2004; Pfaff *et al.* 2006), resulta clave determinar cuáles serán los efectos de su construcción y ampliación tanto en términos socioeconómicos como ambientales, cuando estos proyectos se desarrollan en los bosques tropicales remanentes. En este documento analizamos el impacto económico y en la deforestación de varios proyectos carreteros que se están desarrollando o se han propuesto en la Selva Maya.

Tabla 1. Descripción de los planes de construcción o ampliación de tramos carreteros.

A Caobas-Arrollo Negro En obras de ampliación y mejoramiento En construcción 1,2 *
B Arrollo Negro-Uaxactún En negociación Gob. México y Guatemala Alta 1,2
B Uaxactún-Tikal Programada para mejoramiento Alta 1,2



Proyectos carreteros en México

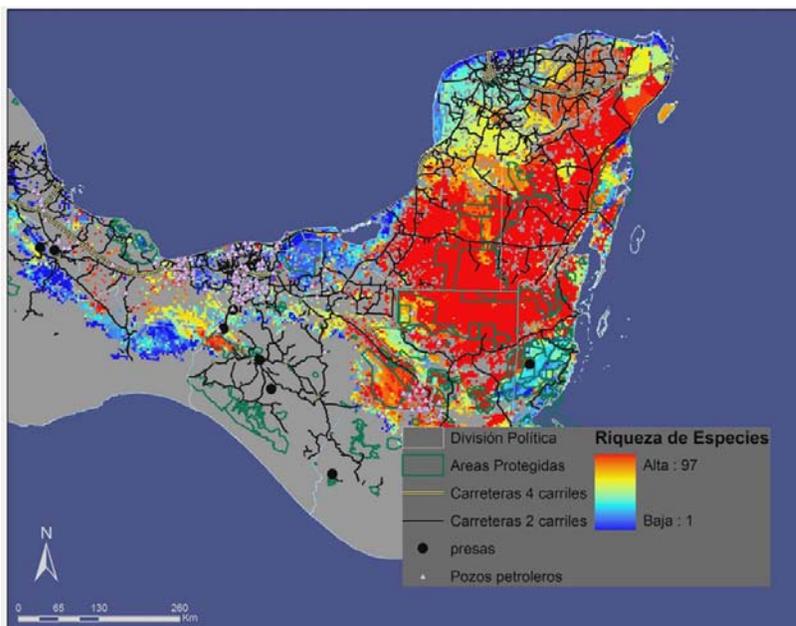
Los proyectos carreteros principalmente plantean la ampliación de carreteras. Estas ya se encuentran en obras y se dividen en tres proyectos principales: 1) Carretera “Escárcega-Ixpujil”, con una longitud de 152.82 Km. la cual será ampliada de 9 a 12 m con acotamiento. Esta carretera divide la reserva de la Biosfera de Calakmul y la reserva estatal Balam-kú en dos

fragmentos; 2) la ampliación de la carretera “Caobas-Arrollo Negro” de 6 a 9 m con una longitud de 86 Km. (SCT 2004); y 3) La carretera “Mahahual- Bacalar” con 6.3 Km. de ampliación de dos a cuatro carriles con camellón central. Esta última no fue incluida en este estudio. También se ha propuesto la habilitación de un camino que correrá paralelamente al tramo Escárcega- Ixpujil para la instalación de un tendido eléctrico y de torres de alta tensión. De acuerdo al documento L.T. Escárcega Potencia-Ixpujil (CFE 2006) e información personal con la CFE, este tramo estaría ubicado a un kilómetro de distancia de la carretera y dentro de la reserva estatal de Balam-Kú. Este camino tendría un ancho de 18.5 m y la habilitación de un área para el hincado y armado de estructuras, así como de un área de tendido y tensado de cables de guarda y conductor. Es probable que este tramo sea construido en tres modalidades: a tocón, a matarrasa permanente y matarrasa temporal. Esta brecha sería mantenida en un futuro con una vegetación promedio 1.5 metros de altura.

En este documento analizamos el efecto en la deforestación de la ampliación de los tramos “Escárcega- Ixpujil”, “Caobas-Arrollo Negro” y del tramo para la colocación y mantenimiento de torres eléctricas paralela al tramo “Escárcega-Ixpujil”. El análisis económico lo realizamos únicamente para el tramo “Caobas-Arrollo Negro” de 86 Km de longitud.

Proyectos carreteros en Guatemala

Varios de los proyectos carreteros en Guatemala plantean la ampliación y mejoramiento de tramos existentes, así como la construcción de nuevos caminos. Actualmente, con el apoyo financiero del gobierno mexicano, se está construyendo la carretera fronteriza entre Tabasco y el Petén: “El Ceibo – el Naranja”. Con apoyo del Banco Centroamericano de Desarrollo, se está ampliado y restaurando la carretera de Melchor de Mencos a Flores. Por otro lado, México espera que Guatemala apruebe la construcción de una carretera de Arrollo Negro, en México, a Petén, Guatemala, la cual forma parte del “Proyecto Carretero Caobas, México-Flores, Guatemala” (SCT 2004). También se plantea la ampliación de la carretera San José Carmelita y alternativamente la posible construcción de un tren o carretera de Carmelita al sitio arqueológico el Mirador (GHF 2006) y la pavimentación y mejoramiento del circuito “Yaxha - Nakum-Naranja”. En este estudio nos enfocamos únicamente al análisis económico de los tramos “Arrollo Negro-Uaxactún-Tikal”

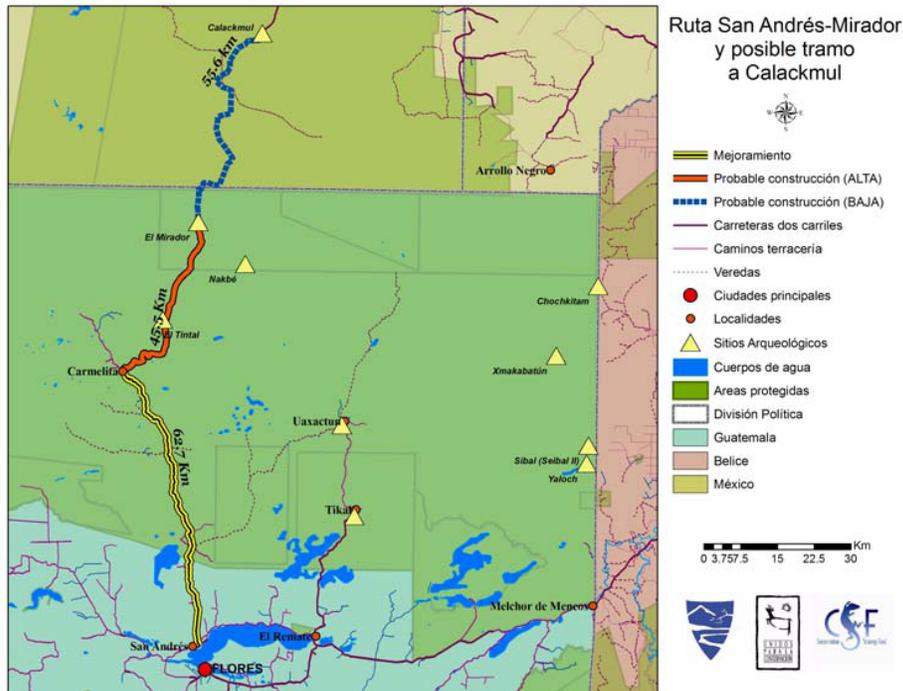
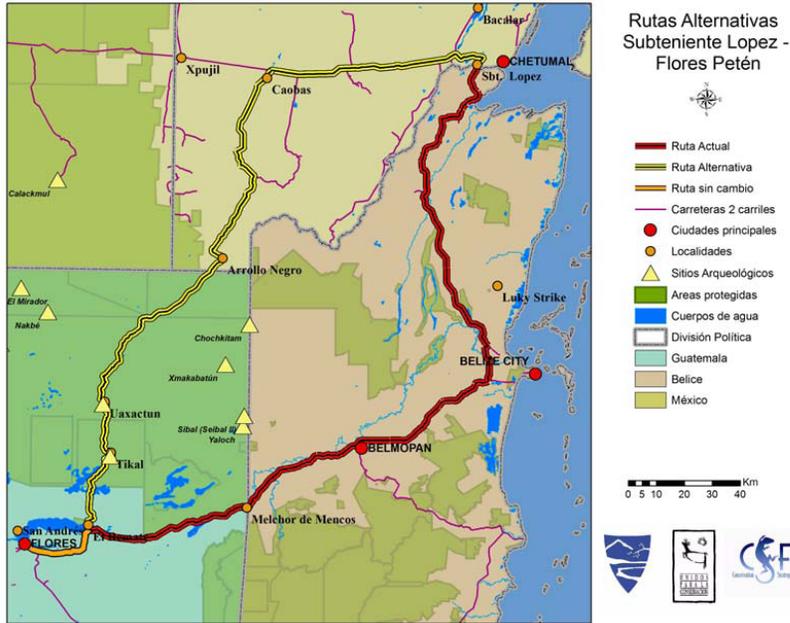


Proyecto Tikal-Caobas, compuesto por los subtramos siguientes:

- Tikal-Uaxactún
- Uaxactún-Arroyo Negro
- Arroyo Negro-Caobas

Proyecto San Andrés-Mirador compuesto por los sub tramos siguientes:

- San Andrés-Carmelita
- Carmelita-Mirador



Adicionalmente los proyectos Caobas-Arrollo Negro-Tikal y San Andrés-Carmelita-Mirador ocasionarían la deforestación de alrededor de 53,570 has y 36,128 has de bosque respectivamente. Esta deforestación se traduce en una pérdida adicional por emisiones de dióxido de carbono para el proyecto “Caobas-Arrollo Negro-Tikal” de más de US\$ 24 millones, y para el proyecto San Andrés-Carmelita- Mirador de más de US\$ 15 millones.

Es importante recalcar que las carreteras ocasionarían diversos otros impactos ambientales que no fueron valorados en este estudio pero que implicarían otras pérdidas económicas. Además, se debe destacar que según proyecciones de SCT (2004), se espera un tránsito diario en el tramo entre Caobas- Tikal, de 800 vehículos en el 2015 y más de 7000 para el año 2034. Si estas estimaciones se cumplen, la carretera tendrá impactos negativos en los valores culturales y ambientales del Parque Tikal, además de alterar dramáticamente a la comunidad de Uaxactún y al Parque Río Azul.

Además, los proyectos carreteros analizados aumentarán la accesibilidad a la Selva Maya, facilitando la explotación ilícita de recursos naturales así como las invasiones a las áreas naturales protegidas. Si contemplamos que la RBM con 2.1 millones de hectáreas únicamente cuenta con 257 guarda recursos, la reserva de Calakmul con 723,185 has con 47 vigilantes, y la reserva estatal Balam – Kú , la expansión de la red de carretera traería consigo la necesidad de invertir en actividades de vigilancia para la protección de las áreas. Esto incrementaría los costos de dichos proyectos.

Recomendaciones

- Debido al impacto económico y ambiental de los proyectos carreteros Caobas-Tikal y San Andrés-Mirador no se recomienda su implementación. Especialmente cuando el Banco Centroamericano de Integración Económica ha invertido USD\$95 millones en el mejoramiento del tramo Flores –Melchor de Mencos (BCIE 2005), que es parte de la ruta turística a Tikal y Flores desde Quintana Roo vía Belice.
- Para los tramos que se encuentran en obras o terminados, se recomienda tomar medidas que permitan el establecimiento de corredores para las especies en áreas as claves de conectividad entre las Áreas Naturales Protegidas. Esto sin duda aumentará los costos, sin embargo es importante que los inversionistas y gobiernos involucrados asuman la responsabilidad social y ambiental del impacto de estos proyectos. Proyectos tales como puentes de conectividad sobre o por debajo de carreteras han mostrado ser efectivos (Say 2004). Esto se recomendaría en zonas tales como la importante cueva de los murciélagos en el kilómetro 130 de la carretera Escárcega –Ixpujil.
- Particularmente para el proyecto del tendido eléctrico “Potencia Escárcega – Xpujil” la recomendación específica es utilizar el mismo trazo que tiene la carretera “Escarcega – Xpujil”. La franja de 18.5 m de ancho que correrá a 1 Km de distancia de la carretera propuesta por la CFE, generará dos obras que por su cercanía y en paralelo tienen un impacto agregado. El problema es que esto disminuirá el valor escénico de la selva para el turismo que utilice dicha carretera, sin embargo de esta forma se limitara el acceso a las ANPS Calakmul y Balan-Kú únicamente a la carretera existente. Por otro lado, en lugar de presentarse dos barreras para el movimiento de especies, se reducirán los mismos por ejercerse en un mismo sitio ya impactado. La gran ventaja, es que esto permitirá llevar a cabo medidas de mitigación para restablecer la conectividad de las especies en sitios claves, reduciendo así los costos de inversión.
- Se recomienda que para los análisis de proyectos de infraestructura se incluya la pérdida y fragmentación de áreas naturales, y se utilicen criterios que incluyan los efectos a un nivel regional. A pesar de que las áreas naturales transfronterizas presentan gran reto para su manejo, estas representan una oportunidad para la cooperación internacional.
- Es necesario plantear proyectos y elementos de desarrollo y atención a la pobreza de distinto tipo, como es el caso del turismo responsable de naturaleza que requiere de una menor

infraestructura y genera beneficios importantes con base en la propia conservación de la naturaleza, como es el caso del ecoturismo.

- No se recomienda el desarrollo de los proyectos de ampliación del circuito “Yaxha-Nakum-Naranja” y los posibles proyectos de carreteras “Mirador-Calakmul” y “Melchor de Mencos – Arollo Negro”. Esto se debe a que la deforestación y fragmentación que ocasionarían estos proyectos, combinada con la alta presión humana por cambio de uso de suelo y a la ingobernabilidad en la que se encuentra la RBM dificultaría enormemente la conservación del área, poniendo en peligro el segundo macizo más extenso de selva que queda en América después del Amazonas. La conservación de la Selva Maya es crucial no sólo para el mantenimiento de la biodiversidad y los recursos naturales, sino también para detener los efectos del cambio climático

Anexo III- Cartas

Guatemala 9 de julio del 2008

Ingeniero
Luis Alfredo Alejos Olivero
Ministro de comunicaciones, transporte y obras públicas
Su despacho

Señor Ministro

Después de presentarle mi respetuoso saludo, por este medio me dirijo a usted en representación del Consejo Nacional de Áreas Protegidas CONAP y en el marco de nuestras responsabilidades como autoridad de la Reserva de Biosfera Maya RBM , ubicada al norteen el departamento del Petén, con el objeto de solicitarle información sobre los estudios y proyectos de infraestructura que se estén desarrollando en su Ministerio, a efecto de poder fortalecer la coordinación y armonización de las políticas y proyectos entre el CONAP y el Ministerio en ese territorio, de acuerdo a los marcos jurídicos vigentes y en nuestro interés por mantener la integridad de la RBM, considerando el interés del Presidente de la República con la iniciativa del parque “ 4 Balam ´s”.

Mucho le agradeceremos el envío de esta información para que posteriormente podamos realizar reuniones de trabajo entre delegados técnicos de ambas instituciones y poder así desarrollar acciones coordinadas y más efectivas.

Al agradecer su atención a la presente, me suscribo de usted con las muestras de mi respeto y consideración

Dra Claudia Santizo
Secretaria Ejecutiva
CONAP

Guatemala 9 de julio del 2008

Ingeniero
Carlos Valerio Meany
Ministro de energía y Minas
Su despacho

Señor Ministro

Después de presentarle mi respetuoso saludo, por este medio me dirijo a usted en representación del Consejo Nacional de Áreas Protegidas CONAP y en el marco de nuestras responsabilidades como autoridad de la Reserva de Biosfera Maya RBM , ubicada al norte en el departamento del Petén, con el objeto de solicitarle información sobre los estudios y proyectos en materia energética (hidroeléctricas en el Río Usumacinta y concesiones petroleras en la RBM) que se estén desarrollando en su Ministerio, a efecto de poder fortalecer la coordinación y armonización de las políticas y proyectos entre el CONAP y el Ministerio en ese importante territorio, de acuerdo a los marcos jurídicos vigentes, considerando también el interés del Presidente de la República con la iniciativa del parque “ 4 Balam ´s”.

Mucho le agradeceremos el envío de esta información para que posteriormente podamos realizar reuniones de trabajo entre delegados técnicos de ambas instituciones y poder así desarrollar acciones coordinadas y más efectivas.

Al agradecer su atención a la presente, me suscribo de usted con las muestras de mi respeto y consideración

Dra Claudia Santizo
Secretaria Ejecutiva
CONAP



Guatemala, 18 de agosto de 2008
Licenciada Claudia Santizo
Directora Ejecutiva
Consejo Nacional de Areas Protegidas
Ciudad
Licenciada Santizo:

Después de presentarle mi respetuoso saludo, por este medio me dirijo a Usted con el objeto de solicitarle un espacio en una próxima reunión del Consejo Nacional de Áreas Protegidas CONAP para presentarles un análisis sobre los posibles impactos de la construcción de nuevos caminos dentro de la Reserva de la Biósfera Maya, en particular de la construcción de la ruta Uaxactun-Arroyo Negro a efecto de que el Consejo pueda emitir una resolución sobre este tema previo a que otros sectores puedan tomar la iniciativa de la apertura de ese tramo.

Esta presentación la podemos hacer con 15 minutos que nos den en una reunión ordinaria del Consejo y así presentar los elementos centrales del análisis de los impactos y una propuesta de resolución del CONAP para mantener la integridad de la Reserva de la Biósfera Maya.

AL agradecer su atención, aprovecho para saludarle muy atentamente,

ARQ. JORGE A. CABRERA H.
Director Ejecutivo
FUNDACION KUKULKAN

CC: Dr. Luis Ferraté F
Ministro de Medio Ambiente



Guatemala 21 de Septiembre del 2008
Licenciada Claudia Santizo
Secretaria Ejecutiva –CONAP
Presente
Licenciada Claudia Santizo

Después de presentarle nuestro respetuoso saludo, por este medio nos dirigimos a usted con el objeto de solicitarle que el Consejo Nacional de áreas Protegidas CONAP, considere la renovación de la resolución adoptada por CONAP en el año 2004 durante la gestión de la Licencia Ana Luisa Noguera como Secretaria Ejecutiva del CONAP, en el sentido de no abrir nuevos caminos de acceso dentro de la Reserva de Biosfera Maya y en particular del área del Mirador; esta decisión fue tomada en el marco del trabajo que el BID estaba desarrollando como investigación para el Proyecto o Circuito Turístico Mundo Maya, hacemos esta solicitud en consideración a que sabemos del interés de grupos de turismo y autoridades fuera del territorio nacional en promover la apertura de estas rutas para atraer turismo al área de Calakmul.

Tenemos entendido también que la propuesta del plan de manejo del área del Mirador incluye este tipo de recomendaciones, ya que en las condiciones actuales de ingobernabilidad que se vive en el área y que no son sencillas de cambiar, el abrir nuevos caminos significaría perder la integridad de la RBM. Existen estudios que sustentan este trabajo de los cuales tiene conocimiento y tuvo participación directa el Ing. Gerardo Paiz Sub Secretario del CONAP, quien puede dar mayor información sobre este particular.

Por lo tanto, deseamos solicitar que podamos tener una copia de esta resolución que fuera adoptada por el CONAP en el 2004 y solicitar que se incluya este punto en una de las próximas reuniones del CONSEJO. Al agradecer su atención a la presente, nos suscribimos de usted con las muestras de nuestro respeto

Jorge Cabrera
Fundación Kukulkan

Anexo IV- Resolución alcalde de Flores



Municipalidad

Ciudad Flores, Petén

Guatemala, C. A.

Núm.	_____
Ref.	_____

Conservación y manejo sustentable que hasta la fecha ha sido reconocido tanto a nivel nacional como internacional.

Por lo que rechazamos todo proyecto o acciones que no cuente con el aval representativo de la comunidad.

Es por ello que acudimos su calidad de Mandatario de la Nación para que intervenga y que nuestra comunidad le sean respetadas sus derechos, su forma tradicional de vida y sus decisiones.

Agradezco profundamente su atención y en espera de su respuesta ante este llamado urgente, me suscribo muy atentamente



E. Barillas
Eulalio Barillas

Alcalde Auxiliar Uaxactún
Concesión Forestal Integral
Flores, Petén

C. C. Asociación de Comunidades Forestales de Petén-ACOFOP
Sr. Enrique Iglesias/Banco Interamericano de Desarrollo
Interaction / American Council for Voluntary / Internacional Action



Municipalidad

Ciudad Flores, Petén

Guatemala, C. A.

Núm.	_____
Ref.	_____

Aldea de Uaxactún, Flores, Petén
16 de junio del 2,003

Sr. Presidente
Lic. Alfonso Portillo
Presidente de la República de Guatemala
Su Despacho

Excelentísimo Sr. Presidente Lic. Portillo:

Por medio de la presente me permito en nombre de la comunidad y como Autoridad Auxiliar Municipal saludarlo deseándole bienestar en todas sus actividades cotidianas.

El motivo de la misma es para expresar la gran preocupación de nuestra comunidad por acciones donde se menciona el compromiso presidencial o de gobierno a proyectos con intención de ejecutarse en la comunidad de Uaxactún y que amenaza la seguridad de los recursos naturales y culturales así como a la población en general.

Estos proyectos son mencionados en su mayoría con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y proyectos como Mundo Maya, Ruta Maya II, Circuito Maya, el Plan Puebla Panamá, las Concesiones Petroleras, Cuenca Mirador y otros más que en el futuro tengan alguna relación o parecido y que a largo plazo sean una amenaza.

Lo más preocupante es la mención sobre una carretera que conecta Parque Nacional Tikal-Concesión Comunitaria Uaxactún-Parque Nacional Mirador Río Azul y México. En nuestra comunidad han llegado personas a realizar estudios pero ni siquiera nos informan de lo que hacen mucho menos nos toman en cuenta.

Esta acción causaría un impacto tan fuerte que vendría a destruir tanto a los recursos naturales y culturales, a la comunidad de Uaxactún así como a la parte más conservada de la Reserva de la Biosfera Maya.

Nosotros a través del proceso concesionario tenemos un contrato con el Estado donde estamos autorizados para velar por la conservación y manejo sustentable de los recursos naturales y culturales de nuestra área y estos proyectos a largo plazo representan una gran amenaza de destrucción.

Reporte de Prensa Libre, lunes 6 de Octubre 2008

Preocupan rutas en Biosfera Maya

Por Alberto Ramirez



Las autoridades no han podido controlar la depredación en parques nacionales.

Por Alberto Ramírez E.

En México se promociona mucho la construcción de carreteras que unirán sitios arqueológicos de Petén con ese país, pero ambientalistas temen que, de concretarse, ocasione la destrucción de la reserva de la Biosfera Maya.

Jorge Cabrera, director del grupo ambientalista Kukulcán, informó que en los medios de comunicación de México se insiste mucho en que esos proyectos serán realidad.

“El 6 de este mes, un diario de México informó sobre el interés de abrir el parque binacional Calacmul-Mirador; el problema es que para eso se necesita infraestructura, la cual atraería más invasiones”, destacó.

El ambientalista consideró que primero se debe avanzar en consolidar el área, recuperar la gobernabilidad y luego pensar en accesos alternativos, como caballos o carros eléctricos, que no dañen las reservas.

Un estudio efectuado el año pasado por el Fondo de Conservación Estratégica y la Universidad de Duke, EE. UU., muestra que los daños serían cuantiosos.

En territorio mexicano se insiste en varias rutas que unan Tikal con Caobas, México, y otra de Carmelita a El Mirador, y de allí a Calakmul, también de México.

El Centro de Acción Legal Ambiental y la organización Trópico Verde también se pronunciaron en contra de esos proyectos que contempla el Plan Puebla Panamá.

Claudia Santizo, secretaria ejecutiva del Consejo Nacional de Áreas Protegidas (Conap), comentó que oficialmente no se tiene conocimiento de proyectos carreteros dentro de la Biosfera Maya.

“No es viable abrir carreteras, porque eso sería condenar a muerte la Biosfera Maya”, enfatizó Santizo, y agregó que el Conap se opondría a un proyecto de esa naturaleza.

La funcionaria destacó que una vez abierta una carretera, es difícil detener los procesos de invasiones humanas, como ocurrió con el Parque Nacional Laguna del Tigre, luego de que se abriera la ruta al pozo Xan.

Eduardo Cofiño, director del Programa de Desarrollo de Petén, también aseguró que no se ha planificado construir esos tramos carreteros ni los contempla el proyecto Cuatro Balam.

Cofiño subrayó que el Programa prevé mejorar carreteras pequeñas que ya existen, como el camino de terracería de Tikal a Uaxactún, pero nunca se ha considerado una carretera de este sitio a Quintana Roo.

Selva

Severos daños, por carreteras

El informe del Fondo de Conservación Estratégica revela:

- **47 mil 318** hectáreas serían deforestadas por la carretera de Tikal a Río Azul y Arroyo Negro (México).
- **US\$39.8 millones** serían las pérdidas para Guatemala, por esa destrucción.
- **25 mil 342** hectáreas fueron deforestadas al construirse la carretera de San Andrés a Carmelita.

- **10 mil 786** hectáreas serían destruidas, si se construye la carretera de Carmelita a El Mirador.
- **Entre** US\$15 millones y US\$77 millones serían las pérdidas por esa carretera.
- **Ocho mil 932** hectáreas son deforestadas actualmente por la carretera El Naranjo a El

Fotos de carretera Calacmul



