Panamá: proyecto de carretera amenaza zona de gran biodiversidad

Por decreto de Gabinete 123 de 4 de Diciembre de 2002, el gobierno de Panamá decidió "exceptuar al Ministerio de Obras Públicas (MOP) del requisito de selección de contratistas y se le autoriza a contratar directamente a CUSA (Constructora Urbana, S.A.) el diseño, financiamiento y construcción del camino ecológico Boquete-Cerro Punta". Se trata de construir una ruta por el Paso del Respingo, que atravesaría los parques Nacional Volcán Barú e Internacional La Amistad, vulnerando el estatus de protección de la zona. El camino está en la ruta del Sendero de los Quetzales y tiene un costo, según la empresa, de 7,5 millones de dólares. La justificación que dan por la contratación directa es la urgencia de aprovechar la estación seca.

El proyecto ya tiene historia. Comienza en 1980-81, en función de intereses personales que no lograron prosperar. En 1991, el entonces Ministro del MOP mandó abrir con un bulldozer una trocha de 1 km en pleno Parque Nacional, desde el Respingo por el sendero de los Quetzales. El Gobernador intervino y logró detener la medida. El ejecutivo introdujo a la Asamblea Legislativa un anteproyecto de ley, declarando que era "de interés público" la construcción de dicha carretera. Un nuevo intento, en 1992, también fue impulsado por una serie de intereses privados de figuras destacadas del gobierno propietarias de fincas cuyo valor aumentaría considerablemente como resultado de la construcción de la carretera.

A pesar de que la Escuela de Geógrafos Profesionales hizo un estudio de la ruta propuesta, en el que indicó que no era recomendable por las pendientes y la geología del lugar, vuelve a insistirse con la propuesta, sin ningún debate público ni transparencia en el manejo de la información y sin contar siquiera con un estudio de impacto ambiental objetivo. A lo largo de estos años se han presentado alternativas a la ruta, recomendando la construcción de un camino por Cuesta de Piedras, por el lado sur del Volcán Barú, que beneficiaría a una serie de comunidades que están aisladas.

Los daños causados por la apertura de carreteras en estos sitios de suma fragilidad son desastrosos, por la compactación, disminución de la infiltración y aumento marcado en la escorrentía superficial, lo cual provoca cambios en el régimen hídrico que se traduce en un peligro de inundación para las zonas bajas (caso de Boquete, que lleva un historial de inundaciones en 1969, 1970, 1990, 1991, 1995 y 2000).

La Iniciativa de la Sociedad Civil para el Ambiente (ISCA) --una red que agrupa a varias asociaciones ambientalistas y de derechos humanos-- tiene mucho interés en que se aclare el proceder, se determine qué es lo que está detrás de todo esto y se siga el proceso debido con el fin de valorar el costo beneficio real de hacer la carretera por el sitio propuesto. También sugieren que quienes conocen bien el Parque Nacional Volcán Barú, podrán decir que entre los potenciales beneficiarios de la construcción de la carretera hay varias personas miembros del actual gobierno que tienen terrenos allí cuyo valor aumentaría considerablemente como resultado de la construcción de la carretera.

ISCA pregunta: "¿Y el Plan de Manejo del Parque Nacional Volcán Barú, el cual está siendo

financiado por el Proyecto del Corredor Biológico Mesoamericano del Atlántico Panameño? Ese tema no estaba incluido en los parámetros de discusión del Plan de Manejo.... ¿quiere decir que toda la inversión y trabajo realizado hasta ahora en la elaboración de dicho Plan de Manejo debe ser hecho de nuevo? ¿Y la Reserva de la Biosfera de Chiriqui-Bocas del Toro, que se anunció con tanto entusiasmo el año pasado? ¿Y los derrumbes y problemas que se causarán a la calidad y caudal de las aguas que alimentan las hidroeléctricas en la región? ¿Y la desaparición de más bosques nubosos que están entre los ecosistemas más amenazados de Mesoamérica? ¿Y el valor de los quetzales y otras especies amenazadas? ¿Y las especies endémicas de aves y flora de las tierras altas?

Artículo elaborado en base a información enviada por Felipe Carazo, TNC - La Amistad Project, correo electrónico: fcarazo@tnc.org