

Carrere, Michelle, "Cruz Grande: polémico proyecto portuario en la mira de las autoridades chilenas", *Mongabay Latam*, California, Estados Unidos, 24 de febrero de 2020.

Consultado en:

<https://es.mongabay.com/2020/02/cruz-grande-polemico-proyecto-portuario-en-la-mira-de-las-autoridades-chilenas/>

Fecha de consulta: 26/01/2023.



La ONG Oceana solicitó que el permiso ambiental del proyecto portuario Cruz Grande fuera caducado por no cumplir con los plazos de inicio de obras y por realizar actividades por fuera de la norma.

- *Científicos aseguran que el proyecto Cruz Grande posee una línea base deficiente y que por ende el puerto pone en riesgo a una de las áreas marinas protegidas más biodiversas del país.*

La autoridad ambiental chilena le entregó a la Compañía Minera del Pacífico (CAP), el 30 de enero de 2015, un permiso para la construcción y operación del Puerto Cruz Grande. Un proyecto portuario que permitirá que cada año, 75 buques, carguen 13,5 millones de toneladas de hierro en un punto situado a 30 kilómetros de la Reserva Nacional Pingüino de Humbolt y de las Reservas Marinas Isla Choros y Damas, al norte de Chile.

Han pasado cinco años y CAP debería haber empezado a construir el puerto, pues el permiso ambiental emitido por el gobierno solo tiene vigencia hasta inicios de 2020. Por

esta razón, especialistas de la la ONG Oceana viajaron en enero a la zona para comprobar si Cruz Grande había o no comenzado a construirse.

Lo que encontró la organización de conservación marina fueron movimientos de tierra realizados sin cumplir con lo establecido en el permiso ambiental, según explicaron los expertos, y que pondrían en peligro especies vegetales amenazadas.

Con toda la evidencia reunida, Oceana interpuso una denuncia ante la Superintendencia de Medioambiente —organismo chileno encargado de entregar, rechazar y dar seguimiento a los permisos ambientales— y pidió que el permiso de Cruz Grande sea caducado (anulado).

Cruz Grande en la mira

“La caducidad es una herramienta que busca que los proyectos sean ejecutados en condiciones similares a aquellas que se tuvieron a la vista durante la evaluación ambiental”, explica Javiera Calisto, abogada de Oceana. Básicamente, la experta se refiere a la necesidad de que los proyectos de infraestructura, como el de Cruz Grande, sean ejecutados en un período de tiempo determinado, para asegurarse así que las características ambientales del lugar no han variado —desde que se hizo la evaluación ambiental del terreno— y evitar que la construcción de la obra dañe el entorno.

El biólogo Juan Capella tiene más de 30 años estudiando a las ballenas jorobadas y la experiencia para señalar las alteraciones que ha ido observando en la zona donde se levantará el puerto. “Actualmente están cambiando con mucha frecuencia las características ambientales y todos los procesos asociados. Los ciclos se han acelerado y se han modificado”, asegura el investigador y agrega que en cinco años puede cambiar el panorama ambiental.

“De hecho, en la zona de la reserva de Pingüino de Humboldt han habido cambios que se expresan en un período de dos años. Aparece fauna nueva que no existía antes, fauna que sí existía desaparece o disminuye mucho, como por ejemplo poblaciones de cetáceos”, dice el

científico. Es por eso, insiste, que “es importante que entre que se autoriza un proyecto y comienzan las obras no haya un tiempo muy distante”.

Calisto explica que Oceana llevó a un notario a la zona, a días de que se cumpliera el plazo de cinco años, para certificar si es que CAP había realizado alguna obra que diera cuenta del inicio de la construcción del proyecto. Lo que el notario encontró fueron puntualmente dos cosas, asegura Calisto, “que en el camino que va hacia Cruz Grande habían sido instalados unos banderines a los costados [...] y en el lugar mismo donde estaría la obra, una máquina pequeña tipo retroexcavadora [...] con un cuadrado demarcado donde hay signos de haber movimiento de tierra”.

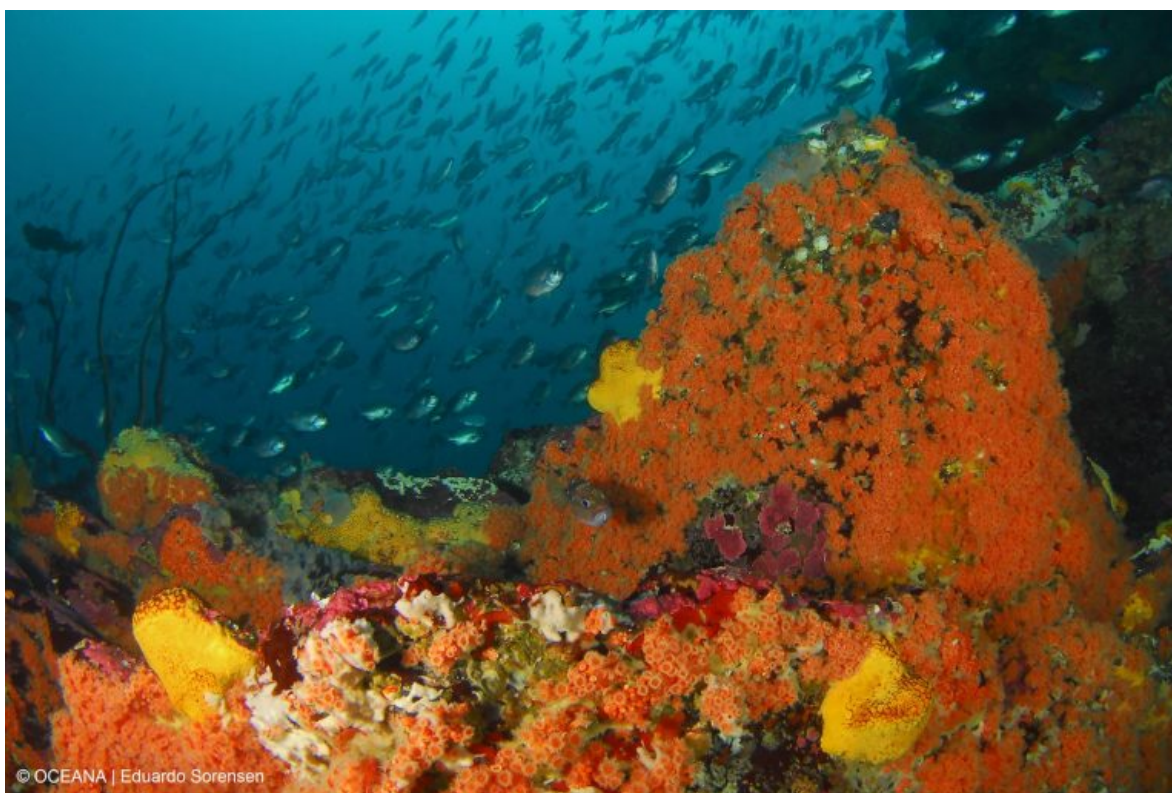


Lontra felina) es una de las especies protegidas en la Reserva Nacional Pingüino de Humboldt. Foto: © OCEANA | Eduardo Sorensen

Calisto señala que “el titular, para impedir la caducidad de su RCA [Resolución de Calificación Ambiental o permiso ambiental] y demostrar que había desarrollado obras, removió tierra en el lugar donde se emplaza el proyecto mismo”.

La abogada asegura que aunque el permiso ambiental de la empresa no especifica cuál es la obra mínima para considerar iniciada la construcción del proyecto, una remoción de tierra como la observada no debiera considerarse un argumento.

Pero lo que realmente es relevante, dice Calisto, es que la RCA establece que la empresa, antes de remover tierra o empezar cualquier tipo de intervención en el terreno, debió cumplir con trasladar especies vegetales que están en peligro a un santuario de la naturaleza que la misma empresa se comprometió a crear.



Fondo marino sector La Higuera. Foto: Oceana – Eduardo Sorensen.

La abogada asegura que el santuario no existe aún y que “la empresa incumplió su permiso ambiental al hacer remociones de tierra”, poniendo en peligro, además, a especies cuyo estado de conservación es frágil. Entre ellas se encuentra el lucumillo, (*Myrcianthes coquimbensis*), arbusto endémico de la región de Coquimbo que se encuentra En Peligro de extinción según el Libro Rojo de la Flora nativa; el palo gordoe (*Vasconcella chilensis*), clasificado como Vulnerable, así como la *Alstroemeria magnifica var. tofoensis*, la

Copiapoa coquimbana y la *Trichocereus coquimbanus* que se encuentran como Casi Amenazadas.

Tras comprobar estos hechos, Oceana denunció a CAP, el principal productor de minerales de hierro en toda la costa oeste americana, el mayor productor siderúrgico en Chile y el más importante procesador de acero del país, ante la Superintendencia de Medioambiente y solicitó que su permiso sea caducado.

“De partida las obras no constituyen lo mínimo como para decir que se dio inicio a la construcción del proyecto. Pero en cualquier caso, esas obras no podrían impedir que caduque el permiso porque se hicieron incumpliendo la ley”, señala Calisto.



Pescadores de La Higuera cosechando machas. Foto: Oceana – Eduardo Sorensen

Mongabay Latam se puso en contacto con CAP para tener su versión. Sin embargo, hasta la publicación de esta nota, la empresa no entregó respuesta a nuestras preguntas.

Desde la Superintendencia comunicaron a este medio que el organismo “ha procedido a realizar un requerimiento de información a la empresa para contar con la información que nos permita identificar si existe una hipótesis de caducidad” y “que la empresa se encuentra en plazo para responder dicho requerimiento de información”. Asimismo, el organismo asegura que está coordinando en los próximos días una inspección a la zona del proyecto.

La ciencia de cara al proyecto

El Archipiélago de Humboldt, el territorio que va desde Punta Poroto por el sur hasta Punta Pájaros por el Norte, en la región de Coquimbo, y donde se emplaza el proyecto, es un importante corredor de ballenas. Es también hogar de 122 especies de aves —entre ellas el pingüino de Humboldt—, de la única colonia residente de delfín nariz de botella de Chile, de 68 especies de peces y 180 macroalgas e invertebrados. En total, hasta 560 especies marinas son posibles de encontrar en este lugar.

Según la empresa, el área de influencia del proyecto, es decir, el espacio que puede ser afectado por este, “se limita al área de maniobras de las naves dentro del puerto —específicamente al sector de costa ubicado frente al poblado de Chungungo— como también el área de maniobra de aproximación de los buques a las instalaciones del puerto”.



Pescadores artesanales de la Higuera, Chile, cosechando locos. Foto: Oceana – Eduardo Sorensen

Pero la línea base que construyó la empresa, es decir, el estudio que describe detalladamente el área de influencia, no contempla el trayecto de las naves antes de entrar a la bahía. De esa manera, a pesar de la particular diversidad marina que tiene esta franja costera, “el proyecto no considera el impacto que el desplazamiento de las naves podría tener sobre las especies que transitan en el lugar”, confirma el científico Yerko Vilina, experto en aves marinas.

Capella, por su parte, asegura que “los choques de buques a ballenas son un riesgo real”, puesto que es un área donde los cetáceos deambulan alimentándose. Sin embargo, este impacto “nunca se consideró dentro del proyecto”, precisa.

Durante todo el proceso de evaluación, distintos organismos con competencia ambiental le pidieron a CAP que ampliara su línea base y “que no se restringiera al sector donde se ‘estacionan’ los barcos”, explica Calisto, sobre todo por su cercanía con la reserva Pingüino de Humboldt y las Reservas Marinas Isla Choros y Damas.

Tras la insistencia, CAP se comprometió finalmente a que las naves entraran a la bahía por un corredor específico. Sin embargo, dicho compromiso la empresa lo asumió como un

‘esfuerzo voluntario’ y se mantuvo firme en la idea de que ese espacio no hace parte de su área de afectación. Por ello, si bien el corredor existe, no cuenta con una línea base, asegura Calisto. El problema de esto, explica la abogada, es que al no haber estudios de esa área, “el corredor no da ninguna certeza de que las especies no van a ser afectadas”.



La Higuera. Foto: Oceana.

El proyecto tampoco incluye a las zonas protegidas dentro de su área de afectación, aunque existe evidencia científica de que las zonas de alimentación de las aves que habitan las reservas se encuentran justamente en donde se emplaza el proyecto.

El biólogo marino Carlos Gaymer, coordinador regional de WCPA-Marine para el sudeste del Pacífico, miembro e investigador del Núcleo Milenio de Ecología y Manejo Sustentable de Islas Oceánicas (ESMOI) del Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas (CEAZA) y de la Universidad Católica del Norte, explica que todos los animales que viven en las reservas Pingüino de Humboldt, Isla Chañaral e Isla Choros y Damas, no se alimentan en dichas islas. Su principal zona de alimentación es Totalillo Norte, Chungungo y toda el área costera que va desde Caleta de Hornos hasta Punta de Choros.

Es por ello que un grupo de científicos viene reclamando desde hace años la conservación de toda la franja costera del Archipiélago de Humboldt. “Ningún sentido tiene proteger las

áreas de nidificación, si no proteges sus áreas de alimentación”, dice Gaymer. De hecho, el Plan de Conservación para el Pingüino de Humboldt señala que “la degradación de los sitios de alimentación es la amenaza prioritaria en cuanto alcance, gravedad e irreversibilidad”.



Ballena Fin. Foto: Oceana-Eduardo Sorensen

El proyecto se aprobó ambientalmente a pesar de que la comunidad científica, organizaciones civiles y algunos organismos evaluadores del Estado señalaron que el área de afectación considerada por el proyecto era “deficiente”. El problema de ello, según especifica la Corporación Nacional Forestal, una de las entidades públicas opositoras al proyecto, es que “sin la información adecuada, ningún diseño de reparación, mitigación y compensación podría hacerse cargo de los reales alcances del proyecto”.

“Es tan burda la evaluación ambiental del proyecto Cruz Grande, que es posible ver que en la evaluación la empresa presentó un panfleto, un tríptico, de ballenas en Panamá”, asegura Calisto.

La abogada de Oceana agrega, además, que el proyecto “se caracterizó por la no consideración de la participación ciudadana”, lo que conduce, según Calisto, a evaluaciones

menos exigentes con estudios de impacto ambiental y medidas de compensación y de mitigación más débiles.

Por todo ello, Puerto Cruz Grande fue objeto de reclamaciones por ilegalidad en los Tribunales Ambientales, aunque finalmente obtuvo su Resolución de Calificación Ambiental. Hoy, cinco años después, defensores ambientales y científicos esperan que la caducidad del permiso ambiental del proyecto pueda ser una nueva oportunidad para proteger una de las áreas de conservación marina más importantes del país y de América del Sur.

***Imagen principal:** *La colonia más grande en el mundo de Pinguino de Humboldt vive en la Reserva Nacional Pinguino de Humboldt a 30 kilómetros de Puerto Cruz Grande. Foto: Oceana – Eduardo Sorensen.*