



## ANTECEDENTES

El Golfo de Honduras abarca un cuerpo trinacional de aguas costeras y marinas, incluidas partes de las zonas económicas exclusivas de Belice, Guatemala y Honduras. El Golfo vincula ecosistemas altamente diversos y productivos, como estuarios, manglares y arrecifes de coral que se extienden desde Monkey River en Belice hasta Punta Sal en Honduras. La productividad marina en el Golfo se mantiene gracias a las contribuciones de nutrientes terrestres de los principales ríos, la producción orgánica del Arrecife de Coral Mesoamericano y las aguas oceánicas profundas que ingresan al Golfo desde la cercana Fosa de las Caimán. Las aguas poco profundas del Golfo brindan refugio a especies marinas, como las poblaciones comercialmente explotadas de camarones, langostas, caracoles y peces, la mayoría de los cuales utilizan la diversidad de hábitats durante diversas etapas de su desarrollo. La mayor población de manatíes antillanos del Caribe, así como tortugas verdes, carey y tortuga laúd y extensas poblaciones de delfines y tiburones ballena también utilizan el Golfo como hábitat de alimentación y cría. Se ha planificado un sistema vinculado de áreas protegidas propuestas y establecidas para apoyar las funciones de los ecosistemas del Golfo, que a su vez forman la base del sustento de varias ciudades y pueblos costeros en los tres países.

Los principales centros comerciales y de población alrededor del Golfo son: los puertos de embarque de Puerto Cortés, Honduras, el puerto más grande de la región, y Puerto Barrios, Guatemala (cada uno con poblaciones superiores a 80,000); Livingston, Guatemala (población 35,000) y Punta Gorda, Belice (población 3,500). Las principales industrias que rodean el Golfo incluyen la producción de banano, la pesca comercial y artesanal, la acuicultura y el turismo. Las comunidades del área son culturalmente diversas, con un predominio de garífunas, mestizos y criollos.

Las condiciones que sostienen la productividad y diversidad del Golfo (es decir, la proximidad de diversos tipos de hábitats marinos y costeros, flujos significativos de agua dulce, aguas poco profundas semi cerradas, circulación adyacente de aguas profundas) son los mismos factores que hacen que el área sea vulnerable a la contaminación basada y marítima. La erosión acelerada en las cuencas que desembocan en el Golfo está contribuyendo a aumentar los volúmenes de sedimentos que llegan a la zona costera. Las fuentes terrestres de contaminación, como los pesticidas y otros agroquímicos y la contaminación industrial de las áreas urbanas de San Pedro Sula y Puerto Cortés en Honduras, sugieren que los sedimentos depositados en los puertos contienen altos niveles de contaminantes tóxicos persistentes. Inseguridad ambiental inadecuada en los puertos y en la navegación las rutas de transporte en el Golfo son una preocupación creciente, debido a los posibles impactos negativos en los ecosistemas costeros cercanos, así como en la salud pública y el desarrollo económico. Todos los puertos



enfrentan problemas con el manejo inadecuado y la eliminación final de los desechos, incluidos los desechos peligrosos y el agua de lastre. Además, las operaciones de dragado mal planificadas y ejecutadas (incluida la eliminación de material de escombros de dragado) plantean un problema potencial transfronterizo debido a la liberación de contaminantes en la columna de agua dentro de las aguas semi cerradas del Golfo. Los contaminantes y el aumento del transporte de sedimentos a través de las fronteras marítimas y hacia las aguas internacionales representan una amenaza cada vez mayor para un sistema costero y marino que incluye la barrera de coral mesoamericana.

Los tres principales puertos dentro del Golfo, que son de gestión privada o pública, Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla en Guatemala y Puerto Cortés en Honduras, carecen de la capacidad suficiente para operaciones ambientalmente adecuadas en relación con la naturaleza y el volumen del tráfico marítimo. Puerto Cortés, el único puerto de aguas profundas de Centroamérica y uno de los puertos más grandes y mejor equipados de la región, tiene capacidad para más de 1700 buques por año (volumen total: 5 millones de toneladas métricas) con una carga diversa que incluye productos petrolíferos refinados y agroquímicos. Puerto Santo Tomás de Castilla recibió más de 1200 barcos al año, incluidos 160 transportistas petroleros (4,5 millones de toneladas métricas). Los petroleros también usan Puerto Barrios para transportar volúmenes sustanciales de hidrocarburos y productos químicos. Se espera un crecimiento acelerado en el tráfico y manejo de hidrocarburos en la próxima década como resultado del aumento de la producción de crudo en Guatemala, la expansión de la exploración y el aumento de la demanda de energía en la región. Esto está siendo acompañado por varios proyectos para la expansión o construcción de nuevas instalaciones portuarias en los cuatro puertos. Por ejemplo, Puerto Santo Tomás de Castilla se encuentra actualmente en expansión como parte de un esfuerzo del Gobierno para privatizar las instalaciones y operaciones portuarias. Hay planes para el dragado de expansión en los tres puertos dentro del Golfo (ver Anexo A).

- 
1. Puerto Barrios en Guatemala es operado actualmente bajo concesión privada por la compañía bananera Chiquita Brands. Puerto Santo Tomás de Castilla es estatal pero se encuentra en proceso de privatización. Puerto Cortés en Honduras es estatal y está operado por la Compañía Nacional de Puertos. Big Creek en Belice se ha agregado como un cuarto puerto que se incluirá en el análisis transfronterizo regional debido a su proximidad al Golfo.
  2. Ver el Anexo A para una comparación preliminar de las operaciones en los cuatro puertos.



El tema de la seguridad de la navegación es muy relevante en el Golfo. Los riesgos de colisiones y encallamientos son importantes debido a la accesibilidad limitada de los principales puertos de Guatemala en la parte interior de la Bahía de Manabique, así como a las profundidades poco profundas y el espacio limitado en las líneas de navegación (en promedio 11 metros de profundidad, mientras que muchos barcos alcanzan profundidades de hasta 10.5 metros). Existe una necesidad ampliamente reconocida de mejorar la seguridad de la navegación, incluidos los sistemas de comunicación mejorados y la infraestructura, así como la capacidad de actualizar los mapas batimétricos, que en gran medida deben actualizarse debido a la gran cantidad de sedimentos depositados en el área como una consecuencia del huracán Mitch en octubre de 1998.

Un análisis oceanográfico actual realizado en la Bahía de Manabique por el instituto de investigación EPOMEX (Programa de Ecología, Pesquería y Oceanografía del Golfo de México), demostró que un gran derrame de petróleo podría extenderse a lo largo de las costas de la Bahía en 48 horas y luego llegar a otras áreas del Golfo, incluido el Parque Nacional Hondureño de Jeanette Kawas. Esta vulnerabilidad a los derrames se debe a la naturaleza cerrada y poco profunda de la bahía combinada con fuertes corrientes circulares. El estudio también demostró que, en el caso de que los vientos predominantes fueran en la dirección opuesta a las corrientes, la trayectoria del derrame de petróleo fluiría hacia la costa de Belice y, por lo tanto, amenazaría a la Barrera Arrecifal Mesoamericana. Se necesitan estudios similares y más detallados para comprender la vulnerabilidad del Golfo trinacional a derrames accidentales.

El riesgo de contaminación puede reducirse al mínimo en el Golfo a través del desarrollo de la legislación y las capacidades técnicas necesarias para ratificar e implementar los convenios, protocolos y acuerdos regionales internacionales. La armonización de las reglamentaciones nacionales y los códigos de prácticas dentro del Golfo podría garantizar un trato justo y equitativo a los usuarios y beneficiarios de las aguas marinas y costeras. Un estudio reciente "Transporte de productos peligrosos en el Golfo de Honduras: Evaluación de riesgos, políticas de prevención y plan de contingencia" (PROARCA / Costas, 1997) encontró que la aplicación de las reglamentaciones marítimas a nivel local era casi inexistente debido a la insuficiencia humana y técnica recursos, información y educación insuficientes, marco institucional y legal inadecuado, y colaboración transfronteriza inadecuada. Algunos de estos problemas se están abordando en los países interesados, como la creación, en 1997, de una Comisión MARPOL dentro de la Autoridad Nacional del Ambiente (CONAMA) en Guatemala y las discusiones actuales para crear una Autoridad Marítima Nacional en ese país.