

# INFORME FINAL DE TERMINACIÓN DEL PROYECTO— PEQUEÑA DONACIÓN

## I. DATOS BÁSICOS

**Nombre de la Organización:** Asociación Nacional para la Conservación de la Naturaleza

**Título del Proyecto:** Fortalecimiento de las acciones de la Sociedad Civil para proteger al Parque Nacional Volcán Barú

**Socios Involucrados en la Implementación del Proyecto:** ADATA, Universidad de Panamá, The Nature Conservancy. Otros actores involucrados incluyeron de la sociedad civil y estudiantes, así como productores personas naturales del área.

**Fecha de Implementación del Proyecto:** 01 de marzo del 2003

**Fecha de Informe (Mes/Año):** Octubre, 2006

## II. COMENTARIOS INICIALES

*Incluya cualquier comentario inicial que pueda ayudar en la revisión de este informe.*

### **Metas:**

- Difusión, socialización, y concienciación masiva del impacto de la carretera en la integridad de la zona de conectividad del PNVB y el PILA.
- Participación efectiva de la población en pronunciamientos pacíficos contra la carretera
- Grupos metas claves como periodistas, agrupaciones cívicas y grupos ambientalistas, involucrados coordinadamente en la lucha contra el proyecto carretero
- Retrazo de la implementación de la carretera hasta el cambio de gobierno o eventualmente la cancelación del proyecto carretero.

## III. PREGUNTAS NARATIVAS

### **1.Cuál fue el objetivo inicial de este proyecto?**

Apoyar las acciones en contra de la propuesta gubernamental de construcción de una carretera por la ruta norte que estaban llevando a cabo entidades de la sociedad civil, para lograr que se mantenga la integridad de la zona de conectividad entre Parque Nacional Volcán Barú, y el Parque Internacional La Amistad.

### **2. Se cambiaron los objetivos del proyecto durante su implementación? De ser así, explicar por que y como.**

Los objetivos del proyecto no cambiaron mientras era implementado. Una vez se cumplió con todos los objetivos iniciales (cancelación definitiva de la carretera por la

ruta norte en el 2006), se propuso alcanzar otros objetivos para consolidar los resultados del proyecto original. Después de la implementación inicial del proyecto, hubo un remanente económico. ANCON solicitó y recibió una extensión en el tiempo para ejecutar acciones con los fondos que quedaban en el proyecto.

Entre las acciones adicionales del proyecto estuvieron el apoyo a la constitución legal de la Asociación para la Conservación de la Biosfera, organización basada en Boquete que co-lideró el movimiento ambientalista contra el proyecto de carretera. Otra nueva acción aprobada dentro de la extensión fue el apoyo a la Alianza para el Desarrollo Ambiental de las Tierras Altas (ADATA), en iniciar la campaña para denunciar e interponer recursos legales contra los intereses de una empresa privada que reclama derechos de propiedad dentro del PILA en el sector de Cerro Punta.

### **3. Su proyecto fue exitoso en términos de haber logrado objetivos planificados?**

El proyecto tuvo un total éxito. Se excedieron todas las metas inicialmente propuestas. Además el proyecto logró incluso crear capacidad local adicional en Chiriquí para dar continuidad a la sociedad civil en sus esfuerzos de conservación en el área.

Algunos logros concretos que destacan el impacto del proyecto son:

- Folleto de divulgación masiva de los puntos a favor y en contra del proyecto de carretera por la ruta norte. Más de 60,00 ejemplares distribuidos principalmente a través del periódico La Prensa de circulación nacional. Además del impacto de este folleto (copia adjunta), el mismo incluía una encuesta. De los 60,000 ejemplares ANCON recibió más de 11,500 encuestas de regreso, una tasa de respuesta de casi el 20%. La tasa de respuesta refleja no solo el impacto del proyecto si no la efectividad de las acciones anteriores de difusión a través de los medios de comunicación por parte de ANCON y de otros. El 98% de los encuestados preferían la ruta alternativa sur en vez de la construcción de la carretera por la ruta norte. Este dato también fue dado a conocer a través de los medios de comunicación. Posterior a ello y, en los días después que sale el folleto, la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), emite un decreto rechazando el Estudio de Impacto Ambiental sometido para la construcción de la carretera por la ruta norte. Menos de dos semanas más tarde el Administrador General de la ANAM, Ricardo Anguizola sale de la entidad. Este evento marca la posposición indefinitiva del proyecto con miras a una cancelación eventual.
- En la primera demanda del 24 de abril 2004, la Corte Suprema de Justicia emite un fallo a favor de ANCON en la demanda interpuesta ante la carretera. Este fallo de la Corte Suprema, es una de varias acciones del nuevo gobierno de Panamá, para cancelar definitivamente el proyecto de carretera por la ruta norte.
- La Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia anula el contrato de camino ecológico, así como la Anulación de las Resoluciones de Gabinete 123 de 4 de diciembre de 2002 y No. 10 de 29 de enero de 2003, y el contrato administrativo celebrado entre el Ministerio de Obras Públicas y Constructora Urbana, S.A.

Estos hitos representan algunos de los muchos logros que tuvo el proyecto con un presupuesto moderado. Vale mencionar que además de lograr de manera contundente las metas principales del proyecto, se logró además fortalecer a las organizaciones en tierras altas de Chiriquí, con apoyos específicos que ayudaban a brindar continuidad a la conservación en el área a largo plazo.

(para mayores detalles referirse al artículo de la revista Conservation Frontlines N. 6.2 de C.I., en la pagina 15 por John Tidwell)

El proyecto demostró un gran éxito al despertar una masiva preocupación y participación activa dentro del sector civil, mucho más allá de lo esperado. Los resultados de este importante movimiento ambiental se observa claramente al lograr el principal objetivo, el rechazo de los estudios que favorecían al proyecto y la derogación del Decreto Ejecutivo que perjudicaba al parque e impulsaba la construcción de la carretera.

**4. Su equipo experimentó desilusiones o fracasos en la implementación del proyecto? De ser así, explicar y comentar de como el equipo de dirigió a estas desilusiones y/o fracasos.**

El proyecto enfrentó solo problemas menores en el cumplimiento de objetivos. La coordinación entre otros varios grupos que colaboraron con ANCON en el proyecto fue fluida, aunque generó un esfuerzo administrativo muy superior a lo esperado para el monitoreo de los gastos, y de la ejecución de los otros grupos aliados. En particular, hubo desembolsos menores que ANCON tuvo que absorber porque nunca logró que los grupos referidos enviarán los recibos, facturas, y otra documentación de sustento adecuada. También hubo que realizar repetidos esfuerzos explicando los procedimientos en el manejo de gastos y comprobantes para cumplir administrativamente con los requerimientos del proyecto. Sin embargo, al final de todo el ejercicio, el espíritu de cooperación entre las organizaciones de base y las ONG's participantes quedó enormemente fortalecido.

Cabe reiterar que los problemas en la ejecución del proyecto, fueron menores dentro de lo que se hubiera podido esperar.

**5. Favor de describir cualquier lección aprendida del proyecto, positivo o negativo, que pueda servir a otras organizaciones interesadas en implementar un proyecto similar.**

La principal lección positiva ha sido la experiencia de compartir en una causa común los diferentes roles que cumplieron cada una de los sectores de la sociedad civil, que participaron en la lucha contra un proyecto de desarrollo que atentaba contra un importante sitio del patrimonio natural nacional. La voluntad manifiesta de estos sectores debieron ser dirigidos por organizaciones líderes aliadas, con el fin de aprovechar todo su potencial para complementar y armonizar un frente coherente y coordinado, logrando que la presión pública generada con el movimiento civil se convirtiera en un factor que provocará el rechazo del estudio de impacto ambiental, que fue presentado de manera tal que favoreciera al incompatible proyecto.

Esto fue posible al definirse muy bien los roles de las organizaciones aliadas que presentaban fortalezas para organizar y desarrollar acciones claves como la disposición ágil de recursos económicos (Conservación Internacional, TNC), manejo de información técnica y científica (ANCON, Universidad de Panamá), promotores del movimiento ambiental local (ONGs como ADATA y otras) y manejo de la información masiva

(medios de comunicación). Cada una de estas organizaciones trabajó intensa y estrechamente sobre una estrategia que dio rápidos y contundentes resultados.

Algunas lecciones específicas del proyecto son:

- La importancia de la rapidez de respuesta del CEPF en una situación urgente de gran importancia. A pesar de que el proyecto era de solo US\$ 20,000, estos fondos proporcionaron la liquidez que de otra manera las organizaciones no hubieran podido obtener para ejecutar acciones que llevaban la ya existente oposición al proyecto de carretera a un nivel realmente exitoso. Si el CEPF hubiera demorado el tiempo usual en decidir sobre este desembolso, hubiera sido demasiado tarde.
- ANCON como recipiente paraguas de los fondos, quien a su vez iba a hacer desembolsos para gastos de varias de las organizaciones participantes, logró mantener una ejecución razonablemente transparente de los fondos, en base a un presupuesto abierto y consensuado con todas las organizaciones desde el principio de la propuesta. La especificidad con que se ubicaron los rubros desde un principio en acciones ejecutadas por cada organización, permitió evitar diferencias que hubieran podido generar fricción entre las organizaciones en un momento en que se necesitaba solidaridad y trabajo en equipo.
- La carga administrativa de coordinar esta misma transparencia, y además aunada a la carga administrativa de perseguir a las organizaciones para recoger la documentación de sustento referente a los gastos que cada una ejecutó, resultaron más alta de lo que ANCON había estimado. Esto a pesar de la buena voluntad de las partes existentes en el esfuerzo. Las organizaciones más pequeñas o más nuevas sentían que el esfuerzo de estar pidiéndole cuentas, recibos, facturas, denotaba una falta de confianza en la manera que se habían gastado los fondos, cuando en realidad era simplemente el procedimiento para mostrarle al CEPF que los fondos se habían gastado apropiadamente.
- Existía un valioso documento que demostraba que los beneficios económicos de la propuesta ruta norte no compensaban la inversión en dinero que el estado panameño necesitaría realizar para construir la carretera; mientras que la ruta sur, a pesar de ser más costosa, mostraba, en el mismo estudio que podía generar beneficios económicos que si cubrían la inversión. Esto se debía que la ruta sur beneficiaba a una población muchísimo más numerosa que la ruta norte. El estudio, titulado “Análisis Económico de Tres Inversiones Viales a través del Parque Nacional Volcán Barú y Áreas aledañas en Panamá Occidental”, que fue apoyado por Conservación Internacional, The Nature Conservancy entre otros, ya se había dado a conocer a mediados del 2004. Sin embargo, el insistir sobre el mensaje del estudio, que brindaba más argumentos a la no construcción de la carretera por la ruta norte, fue clave. Esta insistencia sobre este mensaje que se dio durante los primeros meses del 2004 gracias a este proyecto del CEPF (entre otras vías a través del folleto adjunto), fue la que en realidad llevo el mensaje a un nivel de amplia penetración entre la ciudadanía panameña. La lección aquí es que muchas veces se genera información de valor técnico y se empuja hasta el nivel de algunos tomadores de decisión, pero en casos específicos es importante invertir dinero y esfuerzos adicionales para llevar los mensajes a un nivel y a una difusión que le permitan premiar a un público más amplio. Esto era el caso de la carretera Cerro Punta-Boquete, en donde el público ya estaba interesado en el tema, pero no estaba todavía digiriendo ampliamente los argumentos técnicos, incluyendo los del estudio referido.

## **6. Favor de describir cualquier actividad de seguimiento relacionado a este proyecto.**

Muchas de las relaciones creadas o fortalecidas mediante esta experiencia han continuado entre algunas de estas organizaciones, relaciones que han permitido identificar intereses en común que permiten la colaboración actual y futura entre ellas.

Este conjunto de organizaciones ambientalistas de Chiriquí, al igual que ANCON están acompañando, vigilando la consecución y el avance de la carretera por la ruta al sur del Parque Nacional Volcán Barú, que era la opción menos impactante al ambiente, y que habían apoyado como la mejor alternativa los ambientalistas. El gobierno nacional ha anunciado la construcción de esta carretera, ya está en la fase de diseño, y le ha asignado fondos en el presupuesto nacional para su construcción durante el 2007 y 2008. Con la construcción de esta carretera se descartará definitivamente cualquier argumento futuro que pudiese resucitar el proyecto de carretera por la ruta norte entre Cerro Punta – Boquete.

## **7. Proveer cualquier información adicional que usted piensa ayudaría al CEPF entender mejor otros aspectos de su proyecto cumplido.**

Este proyecto no hubiera podido lograr su objetivo, sino hubiera podido responder rápidamente a una oportunidad extraordinaria de incidencia. Las organizaciones de la sociedad civil ya nos estábamos movilizándolo, y había considerable empuje en oposición al proyecto de carretera. Sin embargo, y a pesar de los poderosos argumentos en contra de la carretera por la ruta norte, el gobierno nacional y la Presidenta de la República de manera personal y directa estaban aplicando todo su poder político para lograr que la carretera se construyera. La presión sobre el aparato gubernamental entre el 2002 y el 2004, para lograr que la carretera era enorme. Aunque las organizaciones, las ONG's y los grupos estudiantiles, y las demás entidades estaban dispuestas a hacer enormes esfuerzos voluntarios o con recursos propios, carecían de la liquidez para lograr un mayor impacto de sus esfuerzos. En muchos casos los faltantes en el presupuesto eran pequeñísimos: el costo total de diseñar y redactar los contenidos del folleto adjunto, del cual se repartieron más de 60,000 copias principalmente en el diario La Prensa, probablemente excedió los US\$ 10,000.00, incluyendo aportes en efectivo y en especie. Pero sin los US\$ 1,500.00 que aportó el CEPF, este folleto nunca hubiera circulado, ni se hubiera recogido las más de 11,500 respuestas a la encuesta, en donde el 98% de población se oponía a la carretera por la ruta norte. Este ejemplo ilustra la dinámica de apalancamiento excepcional y difícil de cuantificar de todo el esfuerzo de este proyecto. Los grupos aportaron esfuerzos gigantescos para quintuplicar o sextuplicar el valor de los aportes en efectivo dado por el CEPF en esta coyuntura.

También importante es señalar que mucho de los esfuerzos permitieron no solo generar aún mayor apoyo e involucramiento de la ciudadanía en general, sino dar precisamente a conocer la extraordinariamente elevada oposición al proyecto que había a nivel nacional. Gracias al tipo de acciones que favoreció el proyecto, al momento que la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), tenía que emitir su decisión sobre si aceptar o rechazar el Estudio de Impacto Ambiental, era abundantemente evidente para todos, que la población rechazaba el proyecto de carretera, y esto significaba que el Administrador General podía sentirse seguro de el respaldo de la población en general

de una decisión de rechazo que a todas luces se había vuelto política y a todas luces contradecía la voluntad manifiesta del Órgano Ejecutivo.

#### IV. 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.*

Donante	Tipo de Financiamiento*	Cantidad	Comentarios

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

- A** *Co-financiamiento de proyecto (Otros donantes contribuyan directamente a los gastos del proyecto con CEPF).*
- B** *Financiamiento complementario (Otros donantes contribuyan a organizaciones y agencias socias quienes están implementando un proyecto relacionado con este proyecto con CEPF).*
- 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).*
  - Aporte en especie y efectivo de ANCON más de US\$ 10,000.00
  - Aporte en especie de individuos externos que apoyaron a la iniciativa más de US\$ 6,000.00
  - Aporte en especie de estudiantes y otros voluntarios asociados a la iniciativa más de US\$ 8,000.00
  - Aporte en especie de empresas y negocios de Chiriquí que ofrecieron facilidades, transporte, alojamiento, comidas, comunicaciones y otros servicios a los ambientalistas vinculados a este proyecto más de US\$ 12,000.00
  - Aporte en especie de individuos en Boquete y Cerro Punta que ayudaron a actividades asociadas con esta iniciativa brindando hospedaje, alimentación, y numerosos otros apoyos a la iniciativa más de US\$ 3,500.00
  - Valor de los servicios brindados pro bono por la firma de abogados Morgan & Morgan para las tres demandas que ANCON presente a la Corte Suprema de Justicia contra la carretera: más de US\$ 15,000.00

**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).*

## V. COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES ADICIONALES

A cuatro meses de haber finalizado las acciones directas del proyecto, sería conveniente realizar acciones orientadas a mantener la capacidad de las organizaciones que dieron apoyo incondicional a este proyecto. Algunas de las actividades que pueden ser integradas en un nuevo proyecto podrían fortalecer la capacidad de acción y de respuesta local para garantizar el mantenimiento del Parque Nacional Volcán Barú, y su consecuente beneficio directo al Parque Internacional La Amistad.

## VI. 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](http://www.cepf.net), y incluyendo estos informes en nuestro boletín electrónico y otras comunicaciones. Favor de indicar si usted está de acuerdo compartiendo su informe final del proyecto con otros en las maneras indicadas.

Sí  \_\_\_\_\_

No  \_\_\_\_\_

**For more information about this project, please contact:**

Name: Lider Sucre

Mailing address: Cerro Ancón, Calle Amelia Denis de Icaza Edificio N° 153, Quarry Heights.

Apdo. 1387 Panama

Tel: (507) 314-0060; Lide

Fax: (597) 314-0062

E-mail: [ancon@ancon.org](mailto:ancon@ancon.org)