

Encuentros y desencuentros de la dinámica fronteriza y de las relaciones políticas Costa Rica-Nicaragua

Heidy Vega García

Juan Diego Gómez Navarro

Centro de Estudios Generales

Universidad Nacional de Costa Rica

Recibido: 28 de setiembre, 2012 • Aceptado: 20 de noviembre, 2012

RESUMEN

La controversia fronteriza entre Costa Rica y Nicaragua despierta de nuevo el interés por el tema de la legitimidad de la defensa del territorio, desde un enfoque político y ambiental. Esta frontera posee elementos de potencial de conflicto histórico que se han reactivado en los años recientes, los cuales llegan incluso a denuncias recíprocas ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya; procesos que obviamente resultan desgastantes y onerosos para ambos países. Ante tal panorama se reflexiona sobre la importancia de superar la visión de las fronteras como espacios de fractura para enfocarlos como espacios de unión con el fin de lograr el beneficio de las poblaciones locales.

Palabras clave: Costa Rica, Nicaragua, fronteras, conflicto, desarrollo.

ABSTRACT

The current border dispute between Costa Rica and Nicaragua has sparked a renewed interest in the legitimacy of the defense of territory from a political and environmental approach. Costa Rican-Nicaraguan border keeps potential elements of historical conflict that are currently revived with reciprocal complaints to the International Court of Justice, in The Hague. These processes are clearly strenuous and expensive for both countries. It is the aim of the article to analyze on the importance of overcoming the vision of borders as spaces of fracture and in exchange to approach them as spaces for meeting in order to obtain benefit of local populations.

Keywords: Costa Rica, Nicaragua, borders, conflict, development.

Introducción

Debido a la dinámica tecnológica de la globalización del siglo XXI, en muchos sectores del imaginario popular se considera que las fronteras de espacio y tiempo no existen. Actualmente, la interdependencia y el intercambio de bienes y servicios entre países (incluida la mano de obra) se han convertido en una necesidad para la subsistencia de las sociedades. Incluso varios autores mencionan que las fronteras nacionales tenderán a desaparecer y permitir el libre flujo de personas. Morales (1997) señala, a propósito de las fronteras como figuras de transformación, lo siguiente:

La frontera misma como un hecho político inmutable, pero también como categoría jurídica, está siendo desbordada transversalmente por dinámicas sociales que, nacidas como riachuelos, desembocan como ríos en una reconfiguración territorial más amplia. (p.10)

Desde la óptica ambiental, Centroamérica es una realidad territorial pequeña de gran interdependencia. En esta región el recurso hídrico posee un papel estratégico. En los ámbitos nacionales existen cuencas hidrográficas de gran influencia económica y en el ámbito internacional alcanzan un rol geoestratégico de importancia política.

El caso particular del río San Juan y la actual conflictividad diplomática es un claro ejemplo. Tradicionalmente, las zonas de frontera se convierten en expresión física del nacionalismo, en la concreción de la noción de Estado en un sentido más real, visible y confrontable.

Cada Estado tiene el derecho y el deber de proteger sus fronteras y así salvaguardar los intereses nacionales de su población. Finalmente, la baja institucionalidad de cooperación transfronteriza contrasta con los intercambios sociales, culturales, económicos y de otros tipos que tienen lugar en las zonas de frontera, es decir, donde las interrelaciones entre comunidades y espacios naturales trascienden el límite y generan como resultado la conformación de dinámicas sociales propias de las regiones de frontera.

La actual controversia entre Costa Rica y Nicaragua despierta de nuevo el interés por el tema del territorio, por el tema de la defensa y legitimidad de los deberes y derechos fronterizos concretos, frente a las violaciones unilaterales a las normas contenidas en el tratado de límites territoriales Cañas-Jerez de 1851, su interpretación legal y sus posibles repercusiones. Esta frontera posee elementos de potencial de conflicto *per se* comparables con cualquier otra frontera en el mundo. Aunque este potencial ya se ha expresado en momentos históricos,

resulta válido preguntarse: ¿Cuál es la particularidad coyuntural que genera la conflictividad diplomática por el río San Juan en los años recientes? ¿Qué implicaciones y qué significado político puede atribuirse a esta controversia? A continuación mencionaremos algunas consideraciones que pueden ayudar a responder estas preguntas.

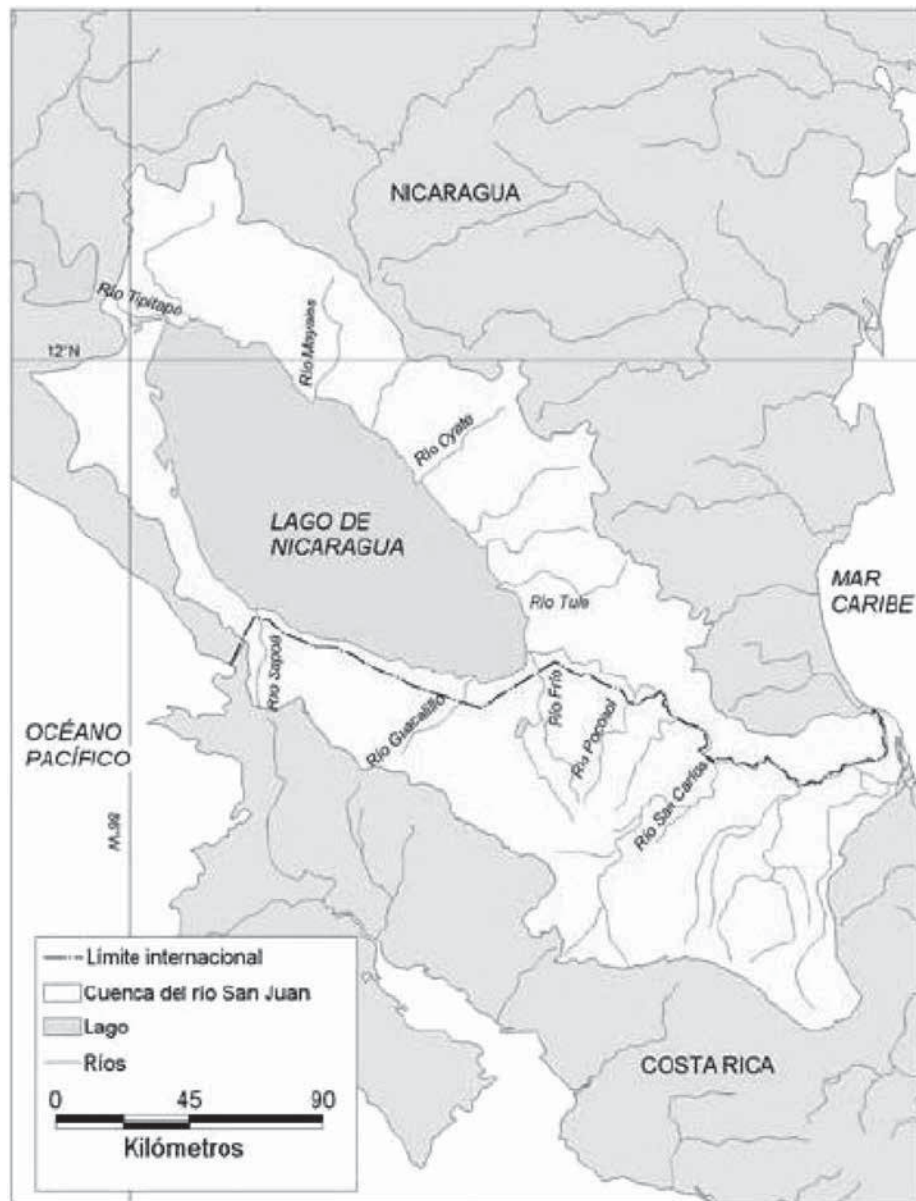
Características generales de la Cuenca

De acuerdo con Granados y Jiménez (2002) la cuenca hidrográfica Lago de Nicaragua – Río San Juan, es la segunda cuenca más grande de América Central, ya que cuenta con un área de 38 500 km², de los cuales 24 500 Km² (64%) pertenecen a Nicaragua y 14 000 Km² (36%) a Costa Rica (Gobierno de Costa Rica; Gobierno de Nicaragua, 1997: 43)

Delimitación fronteriza

El 15 de abril de 1857 se firmó el Tratado Cañas-Jerez y este tratado, junto con el Laudo Cleveland, de 1888, definieron el límite entre Nicaragua y Costa Rica, que de acuerdo con Granados y Jiménez (2002), fue fijado en la margen sur del río, hasta 3 millas al este de El Castillo, desde donde Nicaragua mantiene una franja de 2 millas al sur del río y del lago hasta el Océano Pacífico. Estos instrumentos jurídicos le otorgaron a Nicaragua el dominio y sumo imperio sobre el río, pero Costa Rica “...tendrá en dichas aguas los derechos perpetuos de libre navegación, desde la expresada desembocadura hasta tres millas inglesas antes de llegar a Castillo Viejo, con objetos de comercio” (Zamora, 1995, s/p).

Figura 1
Cuenca Hidrográfica Lago de Nicaragua – Río San Juan



Fuente: Granados, Carlos y Jiménez, Alejandro. (2002) Ambiente, conflicto y cooperación en la Cuenca del Río San Juan/ Cuaderno Proyecto Conflicto y Cooperación Ambiental en Cuenas Internacionales Centroamericanas. 1a. ed. FUNPADEM. San José, C.R.

El río San Juan: perfil político-ambiental

Granados y Jiménez (2002) destacan que el tema de la navegación de costarricenses en las aguas del río San Juan resurge como motivo de tensión y conflicto con cierta frecuencia en ambos países; por ejemplo, en la década de 1990, surgieron conflictos por el tema del uso costarricense del río San Juan para turismo y por la navegación de guardias civiles quienes portaban armas. Entre septiembre de 2005 y julio de 2009 se dio una fuerte disputa por los derechos de navegación en el río San Juan. En este caso, el fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya reconoció los derechos de navegación de Costa Rica sobre el río, aclarando que la soberanía sobre el mismo pertenece a Nicaragua. A pesar del fallo, las tensiones aún no se han resuelto.

Sin embargo, más allá del elemento político en la actualidad surge la preocupación por el deterioro ambiental. En este sentido Granados y Jiménez (2002) manifiestan que la degradación de la cuenca genera no sólo un potencial de conflicto ambiental internacional, es decir, interestatal, sino también transnacional, que involucra a los Estados y a las sociedades de ambos países.

Granados y Jiménez (2002) consideran que los procesos socioambientales dados en esta cuenca evidencian una creciente degradación ambiental, de carácter muy desigual. En la medida que Costa Rica incorporó primero su zona Norte a la economía nacional, es en el sector costarricense donde la degradación es más intensa. La deforestación, ocasionada por la expansión ganadera de los 1960, 1970 y 1980, por la colonización agrícola dirigida en los 1980 o por la presión migratoria de las últimas décadas ha sido muy intensa. Si en 1984 un 50,2% del suelo de la Zona Norte estaba cubierto de bosque, ocho años después sólo un 34,5% disfrutaba de esa condición. En ese lapso se perdieron 123.195 hectáreas de bosque.

En el cantón fronterizo de Los Chiles la tasa de deforestación alcanzó un 60%, en tanto que en Sarapiquí, San Carlos y Guatuso osciló entre un 21% y un 35% (Estado de la Nación: 1988: 271). Esos cambios de cobertura han desembocado en una erosión de suelos y en el aumento de la carga sedimentaria de todos los ríos de la zona. Así, un estudio del año 1997 encontró aportes muy altos de sedimentos en los ríos Frío y San Carlos. En este último se midieron 817 toneladas de sedimentos anuales por cada kilómetro cuadrado, constituyendo el valor más alto encontrado en toda la cuenca del San Juan (Gobierno de Costa Rica; Gobierno de Nicaragua, 1997).

Granados y Jiménez (2002) establecen que la transformación de una agricultura tradicional a una agricultura comercial ha comportado un uso cada vez mayor de agroquímicos, que han tenido un impacto directo en la calidad del agua de los afluentes y del río San Juan mismo. Estas sustancias son aportadas por la actividad bananera y los cultivos de cítricos, palma africana, arroz y caña de

azúcar. Los nefastos efectos de la contaminación han sido registrados en ríos como el Papaturre, La Palma y La Cucaracha, que nacen en territorio costarricense y desembocan en el Lago de Nicaragua, después de atravesar el Refugio de Vida Silvestre los Guatusos, en Nicaragua, y en los que con regularidad se produce una muerte masiva de peces. Además, cada vez es más notorio el problema de las *quemadas*, es decir, el uso del fuego en la preparación de suelos agrícolas, con la consiguiente secuela de erosión y sedimentación.

De la misma forma Granados y Jiménez (2002) consideran que extensas áreas de humedales han sido drenadas o rellenadas con sedimentos. Tal es el caso de los humedales de Medio Queso o Caño Negro, en Costa Rica, cuya existencia misma está en cuestión en el presente. La amenaza que se cierne sobre estos humedales ha sido un acicate para la creación de áreas protegidas en Los Guatusos, Nicaragua, y en Caño Negro y Tortuguero, Costa Rica, y su declaración como sitios RAMSAR de importancia internacional.

Dichos autores destacan que la calidad y cantidad del agua ha sido amenazada también desde otros frentes. Sin la existencia en la región de sistemas apropiados para el manejo de desechos, las aguas residenciales, negras y jabonosas terminan en los ríos. Este impacto es particularmente fuerte en Ciudad Quesada, la ciudad más importante de la región, que incluso envía lixiviados de su relleno sanitario al río San Carlos. Las labores mineras, la extracción de materiales de tajos en particular, se llevan a cabo con poco o ningún control, lo que amplía la carga sedimentaria de los ríos.

En el lado nicaragüense de la cuenca, Granados y Jiménez (2002) sugieren que deben distinguirse dos sectores. Uno es el lacustre, la parte alta, que desde hace mucho tiempo ha sido expuesta a una dinámica de degradación. Managua y Granada se ubican a orillas de los lagos de Managua y Nicaragua y depositan en el lago buena parte de sus desechos, para imaginar las dimensiones del problema. En consecuencia, el Lago de Nicaragua presenta índices físico-químicos que reflejan el impacto del mal uso, en la forma de una alta turbidez y fuertes concentraciones de plaguicidas en los sedimentos del fondo (Gobierno de Costa Rica; Gobierno de Nicaragua, 1997).

El otro sector lo constituyen la cuenca media y baja y el río San Juan propiamente, en el que los niveles de daño son moderados. En esta sección se observan dos cosas. Una, que la degradación es menor, puesto que esta área apenas está en una fase de incorporación a los procesos económicos y sociales del país. Otra, que el deterioro avanza a un ritmo muy intenso y difícil de controlar. El principal factor es la acelerada colonización agrícola del bosque, que se presencia desde 1980.

De continuar las actuales tendencias, el paisaje del sector nicaragüense pronto será igual al que impera al otro lado del río. Hay un avance muy notorio de los frentes de colonización y se verifica una voraz extracción maderera, frecuentemente realizada en asocio con madereros costarricenses y hacia territorio

costarricense. Al mismo tiempo, la agricultura comercial también ha empezado a desarrollarse en la porción nicaragüense de la cuenca. Se trata de los cultivos de naranja y palma africana, cuyas consecuencias ambientales son las mismas que en Costa Rica.

De acusaciones y denuncias: la conflictividad creciente

A los aspectos políticos y ambientales anteriormente mencionados se agrega la actual disputa, surgida en octubre de 2010, cuando Nicaragua invadió la Isla Calero con militares y civiles y causó daños ambientales directos en un humedal fronterizo, como una manera de ejercer su poder soberano en el río San Juan.

En noviembre de 2010 Costa Rica acusó a Nicaragua de nuevo ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya por daño ambiental, en referencia a los dragados nicaragüenses para hacer más navegable el último tramo del río. La denuncia de Costa Rica se encuentra en estos momentos todavía en su fase escrita -en la que las partes presentan documentación-, pero ya ha contado con una orden provisional, dictada en marzo de 2011, en la que se prohibió a ambos países colocar tropas o personal civil en el área de la zona en disputa.

Las repercusiones medioambientales fueron el primer detonante de las diferencias bilaterales ante el dragado de Nicaragua, que buscaba reforzar su soberanía sobre el curso fluvial en cuestión. Aunque posteriormente se han añadido otros factores, como la diversidad de cuerpos de agua dulce en la Cuenca es enorme, dadas las características fisiográficas y geológicas de la región. A pesar de que no se han realizado estudios comprensivos sobre los ecosistemas acuáticos de la zona, existe suficiente información como para concluir que éstos poseen una alta diversidad de flora y fauna, así como una amplia gama de características físico-químicas, por lo que Costa Rica mantiene las implicaciones medioambientales como uno de los principales motivos de su desacuerdo con Nicaragua, y habla de ecocidio. Así, volvió a denunciar ante la conferencia de la ONU sobre cambio climático, celebrada a principios de diciembre de 2010 en Cancún, el daño a los humedales y la destrucción de sus bosques por el dragado nicaragüense.

Por su parte, el 23 de diciembre de 2011 Nicaragua denunció a Costa Rica ante este tribunal internacional porque, a su entender, está causando graves daños medioambientales en la frontera entre los dos países a causa de obras de construcción de una carretera paralela al curso del río San Juan. Según las autoridades nicaragüenses las obras estarían dañando el *frágil ecosistema* del río. La Corte Internacional de Justicia ordenó que Nicaragua puede presentar sus argumentos por escrito hasta el 19 de diciembre de 2012; mientras que Costa Rica, en calidad de país denunciado, tendrá plazo para presentar los suyos hasta el 19 de diciembre del 2013.

El abandono versus la atención del tema fronterizo. Obras en el cauce del Río y en sus zonas adyacentes: la *Trocha Fronteriza*

Granados y Jiménez (2002) destacan que a pesar de que la cuenca del río San Juan mantiene una densidad de población relativamente baja ha tendido hacia un crecimiento acelerado durante las dos últimas décadas.

La zona fronteriza es, además, un área marcada tanto por la dinámica de la migración interna, vinculada con los procesos de colonización en Nicaragua, como por la migración de ese país hacia Costa Rica. En términos de tendencia, la población costarricense de los cantones fronterizos se ha casi triplicado durante los últimos 25 años, pasando de 138.984 habitantes en 1975 a 363.633 en el año 2000, con un índice promedio de crecimiento anual entre 1975 y 1995 de 3,72% por año.

Esta dinámica poblacional y el interés creciente de los Estados han generado recientes preocupaciones por la intervención (modificación) de las características ambientales, tanto del río como de sus zonas adyacentes, *para el beneficio de sus poblaciones*. Este es un elemento de gran importancia, que demuestra que esta zona de frontera, caracterizada históricamente por el abandono y la pobreza, en la actualidad se está convirtiendo en una prioridad, incluso desde el punto de vista de la infraestructura.

Esto es lógico porque las zonas de frontera deben contar con la infraestructura necesaria para garantizar la protección del Estado pero especialmente de las poblaciones que habitan estos lugares. Deben existir servicios públicos necesarios. En este sentido, la idea de subirla la categoría a la zona pareciera implicar un cambio positivo en tanto requeriría un manejo más activo para asegurar, entre otras cosas, que el monitoreo de la condición de la biodiversidad al que está obligado el Estado se realice efectivamente. Asimismo, se plantea la necesidad de que las comunidades estén listas para la apertura a la actividad económica que atraería esa infraestructura, al existir mejores vías de acceso.

Así, lo mejor de las capacidades comunales debería asegurarse mediante modelos de turismo rural comunitario que permitieran que los nichos de mercado aseguren la creación de un modelo de desarrollo turístico a mediana y pequeña escala en el que la mayor parte de los beneficios se internalicen localmente. Debe haber un cuerpo de seguridad con presencia permanente, entrenado en asuntos migratorios y de lucha contra el contrabando, el narcotráfico e incluso la trata de personas. Obviamente las obras deben contar con estudios de impacto ambiental. La intervención por parte de los Estados de un lado o del otro de la frontera debe procurar la mayor armonía y el beneficio común, debido a la cercanía y a la estrecha interrelación que existe en un espacio ambiental como este y no asumir, como se ha dado hasta este momento, un carácter de supremacía e intimidación, de denuncias y venganzas.

La invasión militar de territorio costarricense que hace varios meses hizo el gobierno nicaragüense y el impedimento de navegar por el San Juan que ese Gobierno impuso a los costarricenses, son dos de las varias acciones recientes contra Costa Rica. Y este impedimento, y la amenaza creciente del Gobierno del Presidente Daniel Ortega es lo que, mayormente, condujo al Gobierno de Costa Rica a construir apresuradamente una carretera paralela al San Juan. El Gobierno de Costa Rica declaró emergencia Nacional para construir con toda celeridad, de una carretera que corre paralela al río San Juan tras las medidas tomadas por el de Nicaragua para impedir a los costarricenses navegar por el río pues dejaba incomunicadas a una serie de pequeñas comunidades, entre éstas Los Chiles y Delta Costa Rica, en la zona norte del país, (Decreto de Emergencia Nacional N° 36440-MP). A los campesinos ticos de las vecindades del río les urgía seguir con sus vidas, seguir movilizándose, en vez de quedar aislados.

El camino paralelo al río San Juan construido por parte del Gobierno de Costa Rica, es una respuesta a la confrontación con Nicaragua originada por la invasión de este país al extremo noroeste de Isla Calero y, a su vez, es una solución para las comunidades costarricenses ribereñas para que no tengan que depender de la navegación por el San Juan para comunicarse entre sí y con las ciudades costarricenses localizadas más al sur.

La obra comprendió, en su primera fase, la construcción de un camino de 160 km entre Los Chiles y Delta Costa Rica, de los cuales 120 km se disponen de forma paralela al San Juan. Se trata de un derecho de vía de 20 metros, dentro del que se localiza el camino con unos ocho metros de ancho. Es un camino lastrado que se ha seguido como eje principal del trazado la existencia de pequeños trillos o senderos que comunicaban comunidades ribereñas.

Así como el hecho de que se ha realizado cuando el uso del suelo comprendía potreros y no cobertura arbórea, minimizando de esta forma la afectación a zonas boscosas. Se estima que la obra atraviesa de 10 a 20% de terrenos con bosques o con cobertura arbórea; el resto del recorrido está conformado principalmente por potreros. En algunos casos se han tenido que extraer materiales de fuentes temporales localizadas al mismo lado del camino. A pesar de eso, los impactos ambientales generados siguen siendo locales y directos, es decir limitados al área del proyecto y de una pequeña área de influencia directa. Al desarrollo de estos impactos ambientales se hace necesaria la realización de medidas de corrección, mitigación o compensación ambiental.

De acuerdo con la información suministrada por el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) ya se han estado aplicando ese tipo de medidas ambientales, incluyendo colocación de geotextiles para el control de erosión, manejo de drenajes y reforestación de especies nativas en diversas áreas del corredor fronterizo norte. Además de los impactos ambientales directos señalados se producen los impactos estratégicos o de mayores dimensiones y alcances, tanto en el tiempo

como por su extensión. Uno de estos impactos se refiere a la potencial afectación del río San Juan, que en razón de que se trata de un territorio de otro país se identifica como un *impacto transfronterizo*. (Diario Digital de Costa Rica). Tratándose de un camino rústico, que se construye a partir de movimientos de tierra y colocación de lastre como superficie de rodamiento, sin uso de asfalto para colocación de una carpeta, es lógico derivar que el mayor potencial impacto ambiental al río San Juan lo representa el aporte de sedimento desde el camino.

También hay una serie de medidas ambientales estratégicas de mediano y largo plazo que deben ser desarrolladas y aplicadas como parte del camino. Una de estas se refiere a establecer un plan de ordenamiento y manejo de uso del suelo para el corredor fronterizo norte, de forma tal que se regule y norme el uso de la tierra para toda la zona. Los beneficios producidos a las comunidades costarricenses rivereñas al San Juan son muy grandes, y solo esto, cuando se constata con los habitantes de esas zonas, parece ser suficiente para justificar la obra realizada. Además de independizarlos del uso del río San Juan para su movilización, con todo lo que eso implicaba, como pedir autorización a las jurisdicciones nicaragüenses cada vez que se requería, se ha acortado enormemente la cantidad de tiempo requerido para movilizarse hacia San José y hacia otras ciudades de la parte norte de Costa Rica, como Ciudad Quedada y Guápiles. Lo que desde el punto de vista del acceso a servicios de salud resulta sumamente positivo, permite ofrecer a los habitantes de los lugares fronterizos opciones alternativas de transporte de bienes y personas, todo eso sin renunciar al ejercicio del derecho a la libre navegación sin tener que pagar nada por ello.

Por otro lado, la apertura del camino ha permitido instalar tendido eléctrico en toda la zona, así como servicio de telefonía, con lo cual se han integrado todas esas comunidades a las comodidades y beneficios tecnológicos del siglo XXI. Es claro que para los pobladores de esas comunidades rivereñas del San Juan el camino representa un importante impulso al desarrollo y una nueva y significativa ventana de oportunidad para su progreso. Progreso que debe estar bien planificado y normado a fin de que exista una verdadera sostenibilidad para el desarrollo futuro de la zona.

También es reconocido que, como parte de cualquier proceso de desarrollo sostenible que involucre proyectos como el que nos ocupa, habrá de colocarse en una balanza el impacto social y económico (en este caso beneficioso) para así valorar objetivamente la viabilidad de un proyecto. Es precisamente aquí donde para la mayoría de los conciudadanos, pero más directamente para los habitantes de la zona ahora conectados por una vía terrestre acompañada de servicios de electricidad y comunicación telefónica, se trata de un proyecto positivo desde el punto de vista de los beneficios socioeconómicos inherentes a él. Y si a ese aspecto fundamental le sumamos la estrategia como se decidió enfrentar la conflictiva geopolítica del área, más razonable parece la decisión

tomada por desarrollar un proyecto que, pese a lo alegado por algunas personas y gobernantes nicaragüenses, no pretende jamás provocar degradación ambiental, ni sobre el río San Juan ni sobre ningún ecosistema de la vasta área de influencia a lo largo de los 160 km de recorrido.

Implicaciones y significado político

Con respecto a lo que se puede considerar la raíz del conflicto, el tema de la navegación en el río San Juan, Costa Rica tiene derecho (según el Tratado de Límites) a utilizarlo como vía de comunicación y tránsito. Si Nicaragua unilateralmente le niega esta posibilidad, Costa Rica se encuentra legitimada para tomar medidas alternativas.

El 13 de julio de 2009 la Corte Internacional de Justicia (CIJ), principal órgano judicial de la Organización de las Naciones Unidas con sede en La Haya, Países Bajos, emitió el esperado fallo sobre la demanda presentada por Costa Rica contra Nicaragua en defensa del derecho a la libre navegación que se estipula en el Tratado de Límites Cañas–Jerez vigente desde 1858. En su aspecto medular, la Corte ratificó el derecho a la libre navegación con objeto de comercio (como dice el Tratado de 1858) incluyendo el transporte de pasajeros y de turistas, el uso de embarcaciones oficiales y, muy significativo para los habitantes de la ribera costarricense del río San Juan de Nicaragua. A la espera de que la Corte Internacional de Justicia reitere lo dispuesto por el Laudo Alexander, se espera que la reacción nicaragüense no haga nuevos problemas para el tránsito de costarricenses.

En cuanto a los sucesos recientes relacionados con la construcción de la carretera, en primer lugar se considera que se está construyendo enteramente en el territorio costarricense, pero que además podría beneficiar indirectamente a las poblaciones de la parte nicaragüense al facilitar el acceso a diversos territorios. En este sentido Quirós (2012) señala que: “Si bien estamos frente a una obra que por ahora podríamos considerar preliminar, nos permite consolidar un sueño centenario de nuestro pueblo al unir ambos océanos por la ruta más accesible, esto es, sin pasar por las elevaciones de la cordillera meridional.

Así la nueva vía constituye la base lógica de un canal seco interoceánico que podría unir comercialmente ambos océanos de una manera más competitiva que Panamá; o el canal seco Honduras-El Salvador de operación actual en aquellos países. Proyectos que traerían consigo empleo digno en aquellos olvidados territorios, que bien podrían capturar mano de obra migrante elevando el nivel de vida transfronterizo; catapultando un desarrollo descentralizado en la zona norte”. Además este proyecto resulta clave para dar sostenibilidad a la carretera y promover actividades productivas compatibles y sostenibles, como el ecoturismo, el turismo rural promovido por las diferentes comunidades.

Por ejemplo, el Ministro de Seguridad, Mario Zamora, destaca los beneficios que la carretera traerá para los vecinos de poblaciones cercanas a Isla Calero, quienes habrían estado por más de 40 años en el abandono:

Estamos dando libertad de tránsito a nuestras poblaciones, que antes se veían obligadas a transitar por el San Juan. Con el caso de Calero hubo una interrupción comercial y del curso lectivo; eso refleja una situación de vulnerabilidad de los costarricenses al tener que someterse a una autoridad extranjera. (...) La carretera consta de 120 kilómetros, que va desde Sarapiquí hasta Los Chiles, lo que a futuro se convertirá en un anillo ecoturístico, según los planes de la administración Chinchilla Miranda (Siu, 2011).

Según el Ministro Zamora, quien destacaba que los vecinos de las poblaciones ahora gozaban de lavadoras y de ver televisión nacional:

La carretera abrió el paso al transporte en autobús, estamos cambiando la vida de estas personas; estamos hablando de poblados que no tenían comunicación entre sí, lo que es sinónimo de subdesarrollo, creando una situación de vulnerabilidad en materia de seguridad (Siu, 2011).

La carretera le ha cambiado el rostro a una zona históricamente abandonada por el Estado y tal como le mencionaba la señora Presidente Chinchilla en su discurso de inauguración oficial de la Ruta 1856:

Hace tan solo 7 meses, los pobladores de Delta Costa Rica, zona colindante con el río San Juan, tenían que caminar por horas para abastecer sus viviendas de lo primordial, o utilizar improvisadas barcas para navegar en el río y ahorrarse algo de tiempo. Sin agua potable, sin luz eléctrica y con solo caminos abiertos en medio de potreros, ese barrio y los sitios aledaños vivían en las mismas condiciones que hace más de 150 años. Pero la nueva vía trajo consigo el alumbrado y el transporte público, la telefonía celular, el Internet y pronto traerá agua potable y turismo. (<https://www.presidencia.go.cr/prensa/prensa-presidencia>)

A pesar de los aspectos indicados, mucho se ha especulado sobre las consecuencias ambientales negativas de este caso. Rivera (La Nación 24-05-2012) destaca que entre diciembre de 2010 y diciembre de 2011, la maquinaria avanzó a lo largo de 160 km de bosques, pastizales, ríos y humedales sin valorar el impacto sobre el entorno, ni realizar un inventario forestal, ni designar un equipo que ejerciera la regencia ambiental del proyecto, al amparo del decreto ejecutivo 36.440, promulgado el 7 de marzo del 2011 por la presidenta Laura Chinchilla.

La emergencia a la que alude el Gobierno es la defensa de la soberanía del país, a propósito de la invasión del ejército nicaragüense a isla Calero en octubre del 2009. La construcción se vio relevada de contar con la aprobación previa de un estudio de impacto ambiental. Es decir, durante un año el Gobierno eludió establecer controles ambientales y no tuvo ningún plan para mitigar el daño que provocaba sobre la naturaleza la construcción de la trocha Juan Mora Porras, en la frontera con Nicaragua. Así lo hicieron al amparo de un decreto de emergencia publicado por el gobierno de Laura Chinchilla, a raíz del conflicto con Nicaragua, por la invasión y destrucción de un humedal en isla Calero, en el extremo caribeño de la frontera. Las características de este decreto (emergencia) permiten al Ejecutivo obviar ciertos requisitos, entre ellos, un estudio previo del impacto ambiental de la obra. La Sala IV así lo avaló en marzo.

Un año y medio después de iniciados los trabajos, un estudio del Ministerio de Ambiente (abril 2012) revela que durante los trabajos se alteraron humedales y talaron bosques primarios en la zona comprendida entre el río Medio Queso y la Boca de San Carlos. También, se acumularon sedimentos en un humedal entre la desembocadura del río Sarapiquí y el caño La Tigra. De forma más específica, Oviedo (La Nación 24-05-2012) menciona que según el estudio del Ministerio del Ambiente la construcción de la trocha paralela al río San Juan provocó una sedimentación moderada en los ríos y quebradas de la zona, ya que los residuos de la tierra removida con maquinaria pesada, a lo largo de 160 kilómetros, cayeron en las corrientes de agua. Más de un año después del inicio de la obra, ocurrido en diciembre del 2010, el MINAET propuso instalar trampas de sedimentos a *fin de capturarlos antes de que abandonen el área de trabajo y alcancen cuerpos de agua cercanos*.

Además, sugirió limpiar quebradas de sedimentos y crear cunetas al pie de los taludes, los cuales fueron construidos sin diseño. Este estudio también llamó la atención sobre la alteración del humedal Medio Queso, ubicado en Los Chiles. En ese caso, urgió abrir drenajes en el camino que permitan rescatar la dirección y el movimiento natural del agua. También se advierte de modificaciones al ecosistema producidos por los movimientos de tierra, así como eliminaciones de sectores de bosque primario y pequeños cambios al curso de quebradas. Por ejemplo, se menciona la afectación de un tramo de bosque de 75 metros de longitud y 30 metros de ancho entre la desembocadura del río Sarapiquí y Caño La Tigra. En el tramo Caño La Tigra-Delta Costa Rica, también se eliminaron árboles a lo largo de tres kilómetros. Se cortaron almendros, gavilanes y jobos. El Minaet propuso reforestar o permitir la regeneración, así como tomar medidas para evitar los procesos de erosión.

De acuerdo con los elementos señalados, es evidente que este daño no sólo afecta a la región desde la perspectiva ambiental sino que también afecta la credibilidad y la imagen del país como protector del ambiente. Además, la sucesión de escándalos relacionados con la administración pública costarricense en este tema es realmente grave e implica supuestas irregularidades en torno a las contrataciones

que se hicieron en el proyecto de ¢20.000 millones al amparo del decreto de emergencia del Poder Ejecutivo que exoneró de concurso público dichos contratos. De esta forma, la corrupción ha sido otra gran polémica, lo cual es lamentable, ya que se pone en entredicho el papel del Estado costarricense en el control presupuestario y la mitigación de los efectos ambientales, ante la importancia de esta obra.

Consideraciones finales

Tal y como señalan Granados y Jiménez (2002) la frontera común a Costa Rica y Nicaragua ha sido históricamente la frontera problemática de cada uno de ellos. Las disputas por Nicoya y el río San Juan, después de la independencia, animadas por los sueños de un canal interoceánico en el río, y atizadas por los intereses británicos y estadounidenses, matizaron el siglo XIX. Durante el siglo XX diferentes administraciones costarricenses tuvieron dificultades con la dictadura somocista, especialmente en su fase de caída.

Cuando los sandinistas llegaron al poder, el norte de Costa Rica y el sur nicaragüense fueron convertidos en un escenario de contrarrevolución, lo que llevó a los gobiernos a uno de los puntos más bajos de su relación. Durante la administración de Violeta Barrios, en Nicaragua hubo una notoria mejora de las relaciones intergubernamentales al tiempo que se producía una pacificación de la frontera.

En definitiva, el período de la administración Barrios parece no haber sido más que una tregua en una larga historia de conflicto. En efecto, los años de la administración del presidente Alemán, en Nicaragua, y Rodríguez, en Costa Rica, presenciaron una nueva espiral de tensiones, asociadas, esta vez, por lo menos en apariencia, a diferencias de interpretación sobre el tratado limítrofe. Y, en la medida que el asunto se abordó desde el discurso de la soberanía, se cerrarían las posibilidades de llegar a un acuerdo y de establecer políticas de cooperación en la frontera. Una vez más los centroamericanos, Nicaragua y Costa Rica en este caso, ratificaron su incapacidad histórica para resolver sus disputas en ausencia de terceros.

Actualmente, el tema parece complicarse. La administración Chinchilla Miranda inauguró una trocha fronteriza con la República de Nicaragua, la cual, bordeando en muchos tramos el río limítrofe San Juan, sería denominada como Ruta 1856. Su construcción inició con una alianza entre instituciones públicas para construir 160 kilómetros de longitud. Participaron en esta alianza el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Nacional de Vialidad, el Instituto Costarricense de Electricidad, la Comisión Nacional de Emergencias, el Ministerio de Educación Pública entre otras instituciones públicas. Se supone que la Ruta 1856 creará un polo de desarrollo en beneficio de nuestros pueblos fronterizos. Se busca con ella una comunicación e intercambio comerciales más eficientes, algo fundamental alrededor de toda la zona fronteriza.

Las lecciones de la historia nos demuestran que lo más grave en este territorio es la idea de soberanía omnipresente: cada país invoca, por encima de todo, sus derechos soberanos. Sin embargo, Granados y Jiménez (2002) destacan que existen razones para creer que la cooperación ambiental en este escenario es posible. Por ejemplo, hoy, a diferencia de otros momentos en el pasado, existe un clima internacional que no incentive el conflicto, como la década de 1980. En segundo lugar, resulta evidente que la extraordinaria riqueza biológica y cultural de Centroamérica requiere de la cooperación transfronteriza ambiental. El Plan Trifinio, llevado a cabo por Guatemala, Honduras y El Salvador, con el respaldo de la Unión Europea, es el mejor ejemplo de ello. Finalmente, la idea de las cuencas como unidades básicas de gestión ambiental se abre paso cada día. Si el mapa político centroamericano nos habla de cuencas y ríos divididos entre Estados, el mapa físico nos muestra 23 cuencas compartidas en Centroamérica.

Aún no es posible establecer cuál será el desenlace de la actual controversia, ya que se debe esperar el fallo de la Corte Internacional de Justicia. Como conclusión, creemos que más allá de un conflicto por fronteras, este tema debe generar en las autoridades de ambos Estados una visión de la necesidad de la cooperación y la comprensión mutua, de los deberes y especialmente de los derechos que pueden ser ejercidos en los espacios fronterizos compartidos y los espacios fronterizos nacionales. El Frente para la Protección de Humedales reiteró al Gobierno sobre la necesaria implementación de los sistemas “de protección y vigilancia ambiental que abarquen la totalidad de estos sistemas ecológicos binacionales y que permita su conservación, planificación y desarrollo integrado” (Diario Digital de Costa Rica, 22 de abril 2012) y recomendó la aplicación de herramientas como las evaluaciones de impactos ambientales transfronterizos, haciendo especial énfasis en la necesidad de que en este caso sea un esfuerzo tanto de Costa Rica como de Nicaragua.

No es admisible seguir gastando recursos económicos en denuncias internacionales cuando estos pueden ser utilizados para el desarrollo y bienestar de las poblaciones fronterizas. Tal y como se mencionó al inicio de esta reflexión, se puede considerar que en el siglo XXI hay una redefinición de los alcances del concepto de *frontera*. En este caso, es necesario que ambos Estados superen las limitaciones de la visión nacionalista *a la defensiva*.

Cada Estado tiene el derecho y el deber de proteger sus fronteras para salvaguardar los intereses nacionales de su población. Pero esta protección debe hacerse por medio de una planificación estratégica que involucre a todos los interesados y/o beneficiados o afectados. Esta frontera debe convertirse en un espacio de interacción positiva y no ser un escenario recurrente de conflictos coyunturales desgastantes. La trocha fronteriza puede convertirse en un potencial para el desarrollo de ambos países.

Bibliografía

Decreto de Emergencia Nacional N° 36440-MP de Costa Rica.

Gobierno de Costa Rica; Gobierno de Nicaragua. (1997) *Estudio de Diagnóstico de la Cuenca del Río San Juan y Lineamientos del Plan de Acción*. Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Unidad de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente Secretaría General de la Organización del Estados Americanos. Washington, D.C.

Granados, C. y Jiménez, A. (2002) *Ambiente, conflicto y cooperación en la Cuenca del Río San Juan*. Cuaderno Proyecto Conflicto y Cooperación Ambiental en Cuencas Internacionales Centroamericanas. 1a. ed. FUNPADEM. San José, C.R. Disponible en: http://funpadem.org/proyectos_detalle.php?q=27&op=1

Informa-Tico, El Diario Digital de Costa Rica. (2012, abril 22) www.informa-tico.com/content/news.aspx?id=1238

Morales, A. (1997). *Las Fronteras desbordadas*. Cuaderno de Ciencias Sociales. N° 104. FLACSO.

Oviedo, E. y Hernández, C. (2011, octubre 17). Gobierno construye carretera de 120 km paralela al río San Juan. *La Nación*. Disponible en: <http://www.nacion.com/2011-10-17/ElPais/gobierno-construye-carretera-de-120-km-paralela-al-rio-san-juan.aspx>

Oviedo, E. (2012). Tierra removida cayó sobre ríos, quebradas y humedales. *La Nación*. 24 de mayo. Disponible en: <http://www.nacion.com/2012-05-23/ElPais/tierra-removida-cayo-sobre-rios--quebradas-y-humedales.aspx>

Pacheco, F. (2012, enero 10). Los temores sobre trocha cercana al San Juan. *Diario Extra*. Disponible en: <http://www.diarioextra.com/2012/enero/10/opinion10.php>

Proyecto Estado de la Nación. (1998). *Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible*. Editorama S.A. San José.

Quirós, G. (2012, enero 10). Carretera norte sobre pastizales. *Diario Digital El País Cr*. Disponible en: http://www.elpais.cr/frontend/noticia_detalle/3/60385

Rivera, E. (2012) Gobierno eludió aplicar control ambiental en trocha fronteriza. *La Nación*. 24 de mayo. Disponible en: <http://www.nacion.com/2012-05-23/ElPais/tierra-removida-cayo-sobre-rios--quebradas-y-humedales.aspx>

- Siu, M. (2011, diciembre 14) Carretera trae desarrollo a poblados cercanos a Calero. *Diario Extra*. Disponible en: <http://www.diarioextra.com/2011/diciembre/14/nacionales03.php>
- Sin autor. (2011, diciembre 23) Nicaragua demanda a Costa Rica ante La Haya por carretera del San Juan. *La Nación*. Disponible en: <http://www.nacion.com/2011-12-23/ElPais/Nicaragua-demanda-a-Costa-Rica-ante-La-Haya-por-carretera-del-San-Juan.aspx?Page=3>
- Respuesta de la Presidenta Laura Chinchilla, San José 9 de febrero, DP-0031-2012 <http://www.neotropica.org/archivos/download/DP-0031-2012ti5512.pdf>
- Zamora, A. (1995) *Intereses Territoriales de Nicaragua San Andrés y Providencia, Cayos, Golfo de Fonseca, Río San Juan*. Managua: Fondo Editorial de lo Jurídico.