



Biólogo especialista en estudios de impacto ambiental. Profesor en la Universidad Nacional (frepaleon07@gmail.com)

La ruta 1856 “Juan Rafael Mora Porras”

..... || **Freddy Pacheco**



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. Así, el prestigioso tribunal, al decidir conforme al derecho internacional la controversia planteada por el gobierno del presidente Abel Pacheco, terminantemente y sin posibilidad alguna de apelar, reafirmó los derechos costarricenses. 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, el derecho a navegar sin reportarse siquiera al inicio y al final de los viajes (como sí ha de hacerse en los otros casos) para satisfacer sus necesidades básicas.

De esa forma, los representantes del Estado que argumentaron el caso a favor de Costa Rica, lograron un muy



Volver al índice

reconocido triunfo y, de paso, una reafirmación de que ante los atropellos del Gobierno del país vecino, están vigentes las opciones del derecho internacional que permiten a Costa Rica resolver por vía pacífica los conflictos que otras naciones con ejército optan por enfrentar por vía armada.

Ahora bien, pese al fallo de la CIJ ratificando el derecho perpetuo a la libre navegación de los costarricenses por la parte del río San Juan donde su ribera derecha es costarricense, el Gobierno de Daniel Ortega, sistemáticamente ha seguido obstaculizando el ejercicio pleno de ese derecho vital para los habitantes y visitantes de la zona limítrofe, y amenazando irrespetar la soberanía territorial costarricense, por ejemplo cuando plantea ante la CIJ la posibilidad de que se le permita a los nicaragüenses libre navegación por el río Colorado, como corolario de la invasión que sus soldados hicieron en parte de isla Calero, territorio igualmente perteneciente a la provincia de Limón.

Ante ello, y como alternativa razonable y, muy importante, pacífica, el Gobierno de Costa Rica tomó las previsiones legales que, a partir de una decisión patriótica e inteligente, le permitieran construir una trocha, una carretera rústica que, al enlazar los caminos existentes en terrenos de propiedad privada y pública, pudieran resolver por vía pacífica y efectiva las necesidades de comunicación de los pobladores que estaban siendo sensiblemente afectados en su calidad de vida por los atropellos de Daniel Ortega

y sus gobernados. Situación que provoca en los habitantes de la zona amenazada por las fuerzas armadas nicaragüenses un estado de zozobra e inseguridad que el resto de los costarricenses no padecemos, pues pese a que como lo ha reconocido la citada Corte, dichos habitantes tienen derechos consuetudinarios, fundamentados en la costumbre, para comunicación por el río San Juan e incluso para pescar en sus aguas, pero que el Gobierno del país vecino irrespeta impunemente. Ante ello y ante la amenaza latente de sufrir una nueva invasión sin importar el pretexto (recordemos con qué clase de personas estamos tratando) el Gobierno de Costa Rica optó por construir una vía de comunicación, al menos de carácter rústico, que permitiera ofrecer a los habitantes de los lugares fronterizos opciones alternativas de transporte de bienes y personas, ajenas a la impertinencia de los guardias del ejército nicaragüense, todo eso sin renunciar al ejercicio del derecho a la libre navegación sin tener que pagar nada por ello.

Así se avanzó también, como parte de una estrategia preventiva de defensa nacional, con un proyecto que aunque no fue calificado de secreto, tomó por sorpresa tanto a nicas como a ticos, provocando en algunas personas reacciones inmediatas, atropelladas y contradictorias. Mientras unos alegaban que Costa Rica estaba otorgando a Nicaragua, “en bandeja de plata”, razones para una demanda ante la CIJ, al tiempo que emitían críticas premonitorias de lo mal que le iba a ir a Costa Rica en un proceso como ese, otros

no lo vimos así y pudimos observar cómo algunos críticos cedieron ante los argumentos en pro de una acción semejante. Y cómo para enredar el inminente fallo a favor de Costa Rica que se espera vaya a emitir la CIJ en el caso de la invasión y daño ambiental en isla Calero, el régimen de Daniel Ortega solicitó que ambos casos se vieran como uno solo, y como medidas precautorias pidió que se obligara a Costa Rica a detener y revertir la construcción de la obra que, según sus ocurrentes juristas, amenazan con “destruir” el río San Juan. Ante tal sinsentido la CIJ ni unió los dos casos ni acogió una sola de las medidas cautelares solicitadas en la presentación de la demanda.

Es inevitable que la construcción de la ruta 1856 hubiere traído consigo algunas acciones que podrían aumentar el impacto ambiental que las actividades humanas han venido provocando, a través de los años, sobre la extensa cuenca binacional del río San Juan y sus tributarios principalmente costarricenses. Especialmente por las actividades agrícolas y pecuarias extensivas, los bosques de esta zona no se libraron de los procesos de deforestación que alguna vez le dieron a Costa Rica el vergonzoso primer lugar en la tasa de deforestación a nivel mundial, por lo que la pérdida de las características ambientales de todo el trayecto a lo largo de la trocha, es una constante que estaba presente antes de iniciar la construcción de la ruta y que, por tanto, no ha de sorprender al observador informado.

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 directa e indirecta, a lo largo de los 160 km de recorrido.

En concordancia con los alegatos nicaragüenses ante la Corte Internacional de Justicia, algunas personas han cuestionado el hecho de que el proyecto de la ruta “Juan Rafael Mora Porras” no goce de un acuerdo de viabilidad ambiental emitido por la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena) obtenido vía estudio de impacto ambiental. Los que así se han incomodado parecieran desdeñar la situación conflictiva que reseñamos antes y la necesidad de actuar ágilmente. De haberse seguido el camino usual determinado para situaciones ordinarias, el objetivo del

proyecto jamás se hubiera cumplido, pues por la extensión de la ruta, un trabajo multidisciplinario semejante, exhaustivo, con estudios geológicos, hidrogeológicos, ingenieriles, arqueológicos, biológicos, socioeconómicos, dentro de otras formalidades reglamentarias, hubiera requerido al menos un par de años. Había que actuar rápido, pues la situación de emergencia era y es reconocida.

Fue fundamentada la legalidad en el Decreto de Emergencia Nacional N° 36440-MP, a su vez sustentado en la Ley Nacional de Emergencias y Prevención de Riesgos (N° 8438), que estipula que en los casos en que se identifique la probabilidad de que se presenten pérdidas, daños o consecuencias económicas o sociales, bajo circunstancias de eventual calamidad pública, se permite gestionar, por la vía de excepción, las acciones y la asignación de recursos necesarios para atender, como en este caso, la emergencia. Y es que no solo se estaba ante una situación de amenaza, sino que se estaba viviendo lo que la misma ley define como peligro latente provocado por el hombre, capaz de producir efectos adversos en las personas, bienes y los servicios públicos. Así, el gobierno estaba obligado a ejecutar acciones inmediatas con el fin de evitar el sufrimiento y atender las necesidades de los afectados. Ha de quedar claro que la Ley Orgánica del Ambiente sigue incólume, plenamente vigente, no se le está degradando, pues los actos que permitieron alcanzar la meta propuesta se dieron bajo el contexto de la excepcionalidad, según lo permiten la Constitución y las leyes.

Pero como se ha de tener especial cuidado en mitigar cualquier impacto del proyecto de construcción de la trocha, es satisfactorio constatar que el gobierno de la República, con la participación de diversos entes del Estado (Instituto Costarricense de Electricidad, Conavi, municipalidades, Coepelesca, Dinadeco y los ministerios de Ambiente, Relaciones Exteriores, Seguridad Pública, Salud y Presidencia) se comprometió responsablemente a tomar en cuenta la protección del ambiente. Compromiso estampado en el “Plan preliminar para la mitigación y/o compensación ambiental del área impactada por la construcción del camino paralelo al río San Juan” elaborado por el Minaet y en el cual se reconoce la posibilidad de daños ambientales a lo largo de la ruta (¡no necesariamente sobre el río San Juan!) para eventualmente establecer prioridades y elaborar un plan conducente a mitigar y, si es del caso, compensar, como es usual en los procesos de evaluación ambiental, los impactos sobre el ambiente que pudieren haberse dado. Documento donde se explica que al decidir por razones prácticas la interconexión de trochas ya existentes para así evitar la tala en lo posible, hubo que acercarse en unos pocos sitios a la ribera del río San Juan sin causar daño a éste. De esta forma se identificaron impactos relacionados con la tala de árboles, contaminación sónica y por residuos, extracción de materiales en tajos existentes, obstrucción parcial de drenajes naturales, movimientos de tierra y deslizamientos, para cada uno de los cuales se señalan las medidas necesarias para atenderlos.