



Especialista en relaciones internacionales. Director de la Escuela de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional.

Desarrollo fronterizo como alternativa al desarrollo transfronterizo

Alexander López



Como consecuencia del proceso de configuración limítrofe que tuvo lugar después de la disolución de la Federación Centroamericana en 1824, América Central se ha convertido en una de las regiones más fragmentadas del planeta, pues en esta pequeña franja ístmica de 523.160 kilómetros cuadrados se encuentran siete estados. Esta división territorial originó 10 colindancias, entre ellas la de Costa Rica-Nicaragua.

Así que los Estados tuvieron que formarse en territorios poco conocidos, y este escenario de poca precisión territorial provocó que una de las primeras tareas de los nacientes Estados fuera iniciar las negociaciones limítrofes para conformar los territorios que hoy ocupan. Este proceso, aún no totalmente resuelto como lo demuestra el caso Costa Rica-Nicaragua, estuvo marcado por largos periodos de negociaciones, formación de comisiones de límites y disputas, lo cual generó que varios de los límites tuvieran que ser establecidos mediante laudos arbitrales.

Tradicionalmente, en Centroamérica las fronteras son el lugar donde se expresa con mayor claridad el peso de la soberanía nacional. En estas zonas es posible observar como



[Volver al índice](#)

partes del paisaje los puestos del ejército o la policía nacional, las aduanas y los puestos migratorios. Es posible distinguir varios rasgos característicos de las fronteras terrestres de América Central que son evidentes en el caso de la frontera Costa Rica-Nicaragua:

Son áreas periféricas en contraposición con la capital. Esto se une a una condición de marginalidad con respecto al desarrollo económico y político del resto de los países. Esto se hace axiomático en la frontera Costa Rica-Nicaragua.

Son áreas donde se expresa la visión de seguridad y la soberanía nacional, por varias razones, entre ellas la desconfianza de los Estados sobre esos espacios por motivos que van desde el tráfico hasta la suspicacia respecto de las acciones de los otros Estados, como es el caso de Costa Rica-Nicaragua.

Son espacios en que, a pesar de las fuertes interacciones fronterizas donde se comparten recursos como humedales y cuencas -entre otros-, no existe una institucionalidad de cooperación transfronteriza y esta debilidad institucional es uno de los factores que explican por qué los conflictos crecen en lugar de decrecer.

Son zonas donde se concentra una gran cantidad de personas en condición de migrantes permanentes y estacionales. De nuevo el caso de la frontera Costa Rica-Nicaragua ilustra muy bien este fenómeno.

Finalmente, la baja institucionalidad de cooperación transfronteriza contrasta con los intercambios sociales, cul-

turales, 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.

Los anteriores elementos explican y dan forma al argumento central de este artículo, que es que, ante la imposibilidad de generar una institucionalidad de desarrollo transfronterizo para nuestra frontera norte, se opta por una opción de desarrollo fronterizo dentro de la que la construcción de la carretera Juan Rafael Mora Porras se presenta como el elemento más visible, pero que, como se explica seguidamente, debe ser parte de un plan de desarrollo de mayor alcance.

La carretera que se construye en el margen derecho del San Juan se ubica en una región de escasa conexión con el resto de las actividades que se desarrollan desde la Gran Área Metropolitana (Gam) por el Gobierno central. Es así que el desarrollo de infraestructura y servicios ha permeado esta región solamente por el acceso que permite, en mayor o menor medida, la vía fluvial del San Juan y las políticas de tránsito dispuestas por las autoridades nicaragüenses. Para constatar el abandono del que tradicionalmente ha sido víctima esta región, en menoscabo de todo su potencial por desarrollar, vale la pena recordar algunos indicadores: la

Región Huetar Norte (RHN) representa el 7% de la población del país en un área de 9.803 km² (18% del territorio nacional), lo que indica una densidad poblacional promedio de 30 habitantes por kilómetro cuadrado, en contraste con los 803 habitantes por kilómetro cuadrado de la Gam (4% del territorio nacional); asimismo, la RHN muestra bajos índices de desarrollo social, principalmente en los cantones Upala -en el puesto 77- y Los Chiles -en el 79-, y también un bajo índice de desarrollo humano: puestos 73 y 79, respectivamente, del total de 81 cantones del país.

Estos bajos valores en los índices señalados sugieren bajos niveles de ingreso en la RHN, lo que, unido a una reducida diversificación productiva (seis productos concentran el 90% del total del área sembrada en la RHN: piña, naranja, yuca, caña de azúcar, palmito y granos básicos) y a una baja calificación de la mano de obra, limita la posibilidad de generar un mayor desarrollo (Procomer, 2008)

En general, las actividades agrícolas han generado empleo y desarrollo en la región; entre ellas, algunas no tradicionales como la piña, de rápida expansión, que en el periodo 2003-2007 duplicó su área de siembra sobrepasando las 17.000 hectáreas. Estas y otras acciones aisladas le han permitido a la región aprovechar las oportunidades comerciales de la demanda internacional. Como lo señala Procomer en su análisis de la oferta potencial exportadora de la región, dado el potencial en cuanto a recursos productivos es menester orientar esfuerzos hacia

la búsqueda de actividades productivas alternativas que complementen y refuerzen las actuales y le permitan a la región generar nuevas fuentes de desarrollo.

Tradicionalmente, la distribución de la población de la RHN está asociada con la ubicación de la actividad productiva y los servicios básicos, de tal manera que el grado de urbanización y el desarrollo turístico consecuentemente han tenido relación directa con la disponibilidad de infraestructura vial primaria o secundaria, como por ejemplo la utilización del río San Juan, provocando disparidad entre el desarrollo de los distintos cantones que conforman la región y que de manera general tienen mejores estadios de desarrollo por su proximidad a la Gam.

Dadas las condiciones anteriores, el fortalecimiento de la competitividad de las actividades productivas y de desarrollo de la región en cuanto a infraestructura productiva y física, así como un mayor apoyo para la generación de mano de obra calificada, se convierte en algo imprescindible. El fortalecimiento de la competitividad regional, más el aprovechamiento de los recursos productivos de la zona, podría permitir ampliar la oferta productiva del país y con ello aprovechar el potencial exportador de la zona.

Con la construcción de la carretera se proyecta que al menos 30 comunidades fronterizas se verán de manera directa beneficiadas, y ella facilitará al resto de la población costarricense y turistas el acceso a los atractivos naturales al margen del San Juan. El sector de pequeños productores agropecuarios, que está conformado en

un 83% por empresas micro, pequeñas y medianas, tendrá la posibilidad de transportar en camiones el ganado y no arriando los hatos en trayectos de 30 km o por la tradicional vía fluvial. A los pobladores se les facilitará el traslado a centros de estudio y servicios de salud dentro del territorio nacional por la vía terrestre independientemente de las disposiciones de las autoridades nicaragüenses.

Al ser esta una región de gran extensión territorial, concentra una gran cantidad de recursos naturales: 1.036 km² (10% del territorio de la RHN) corresponden a zonas de conservación y reservas administradas por el Sistema Nacional de Áreas de Conservación, lo cual favorece tanto el desarrollo de una importante oferta productiva agropecuaria dirigida al mercado local y la exportación como también el desarrollo de la actividad turística, sector que se ha diversificado y especializado y del cual la región puede potenciar el ecoturismo, el agroturismo, el turismo de aventura, el turismo educativo, el turismo gastronómico, el etnoturismo, el turismo técnico-científico y el turismo de salud. Esta variedad puede permitir el encadenamiento y desarrollo de empresas familiares de esta región en mipymes, lo que dependerá en gran medida del crédito de la banca para el desarrollo y la atracción de inversión para explotar estas riquezas para el crecimiento y desarrollo humano de la región siempre bajo un sistema de desarrollo sostenible.

La construcción de la carretera puede convertirse en dinamo que potencie la generación de empleo y de actividades productivas, y desde la institucionalidad puede ser de beneficio para la mejora de la gobernanza para la sostenibilidad de estas zonas, permitiendo a las instituciones gubernamentales una mejor vigilancia y movilización para garantizar su preservación y permitir realizar acciones prontas y oportunas en caso de inminente daño.

Al respecto es importante destacar que la RHN cuenta con la Asociación Agencia para el Desarrollo de la Región Huetar Norte, quien ha promovido la estrategia de Zona Económica Especial, iniciativa que busca fortalecer la competitividad de la Región e incidir en la generación de empleos, promover la articulación de actores claves del territorio como lo son los municipios, los empresarios, el sector educativo y las instituciones públicas del ámbito productivo y empresarial. Esta Asociación realiza en forma conjunta acciones de gestión e incidencia orientadas a impulsar proyectos estratégicos que fortalezcan la competitividad territorial y empresarial.

Teniendo una visión global de las iniciativas que se realizan desde distintos frentes paralelamente a la construcción de la carretera al margen del San Juan, se podría pensar que este emprendimiento le dará un nuevo impulso al proyecto Puerto Seco, que es un megaproyecto

hasta ahora supeditado a la construcción del trayecto vial Tapón de Chilamate, a la construcción del ferrocarril desde Río Frio hasta San Carlos y a otras obras mayores, para unir las costas Pacífico y Caribe. Con el proyecto Puerto Seco se pretende, entre otras acciones positivas, favorecer el descongestionamiento de la Gam al evitar que se internalicen productos para luego sacarlos y transportarlos a las regiones, se disminuya la contaminación y gastos de transporte al evitar subir carga al valle Central y luego distribuirla a las regiones, como se hace actualmente.

Se puede argumentar que la imposibilidad de desarrollar un verdadero esquema de cooperación transfronteriza Costa Rica-Nicaragua en la cuenca del San Juan, en los humedales e incluso en bahía Salinas, ha hecho que la apuesta costarricense sea por un desarrollo fronterizo en lugar de transfronterizo, cuya más evidente expresión es la carretera Juan Rafael Mora Porras, pero que sin embargo debe ser parte de un proyecto mayor que implique toda la región Huetar Norte y que genere una nueva dinámica de desarrollo. La imposibilidad de desarrollo transfronterizo se explica por muchos factores que van desde las condiciones políticas en Nicaragua, y algunos episodios históricos que tienen que ver con el imaginario político y el significado que Nicaragua le asigna a esa frontera, hasta elementos más “técnicos” como por ejemplo el hecho de que la administración de recursos compartidos, como la cuenca del San Juan, plantea un severo desafío

dado que implica la creación de reglas e instituciones que incorporan nociones de responsabilidades y deberes compartidos. Del mismo modo, hay ciertos conflictos asociados al manejo de esta interdependencia, ya que los costos y beneficios tienen que ser distribuidos entre los Estados y, por lo tanto, se precisa un nivel de coordinación y de desarrollo de institucionalidad transfronteriza allende los conceptos tradicionales de soberanía y seguridad nacional.

Referencias bibliográficas

- Área de conservación Arenal Huetar Norte. ACA-HN. Recuperado el 23 de febrero de 2012. <http://www.guiascostarica.com/ap10.htm>.
- Jiménez, F. De frente y no de espaldas a Costa Rica. *La Nación*, Opinión, (2012, 14 de febrero).
- Procomer, Sepsa(2008). Región Huetar Norte: Oferta exportadora actual y oferta exportadora potencial de productos agropecuarios alternativos. Recuperado de: <http://www.territorioscentroamericanos.org/turismorural>
- Prodcar-Iica. (2006) Análisis del potencial turismo rural en los cantones de Upala, los Chiles, Guatuso y La Cruz. 2006. Recuperado de: http://www.infoagro.go.cr/SEPSA/documentacion/pub/Huetar_NorteLibro-final.pdf
- Proyección preliminar de los Sectores, Mercados y Productos con mayor potencial económico en la Zona Huetar Norte de Costa Rica. Director de Proyecto. Recuperado el: 23-2-2012 en: http://www.sirzee.itcr.ac.cr/modules/Guia_Exportar/mercado_pdf/sector_agroindustrial.pdf
- ZEE. Zona Económica Especial: Zona Norte Costa Rica. Presentación. Recuperado el 14-2-2012 <http://www.zeezn.com/>