

# Dinámica fronteriza y relaciones políticas entre Costa Rica y Nicaragua: del abandono a la prioridad territorial



Profesional en relaciones internacionales y diplomacia con énfasis en ambiente y desarrollo. Académica e investigadora del Centro de Estudios Generales de la Universidad Nacional (hveg@una.ac.cr).



Profesional en derecho y relaciones internacionales. Académico e investigador del Centro de Estudios Generales de la Universidad Nacional (jdgomezn@gmail.com).

Heidy Vega y Juan Diego Gómez

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: 10) 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.

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



Volver al índice



**Camino fronterizo**  
Allan Astorga

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. La frontera se convierte en el espacio de separación frente a otras unidades político-administrativas. La defensa de la frontera reafirma la identidad colectiva y se convierte en una prioridad en la agenda de los gobiernos.

La actual controversia entre Nicaragua y Costa Rica despierta de nuevo el interés por el tema del territorio y 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 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 y qué implicaciones y qué significado político puede atribuirse a esta controversia. A continuación haremos algunas consideraciones que pueden ayudar a responder estas preguntas.

La actual controversia tiene sus raíces en la disputa surgida, entre septiembre del 2005 y julio del 2009, 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 este pertenece a Nicaragua.

En octubre del 2010, como una manera de ejercer su poder soberano en el río San Juan, Nicaragua invadió la isla Calero, con militares y civiles y causó daños ambientales directos en un humedal fronterizo.

En noviembre del 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 ambientales 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, Costa Rica mantiene las implicaciones

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

De los elementos anteriores se destaca el hecho de que ambos Estados han manifestado su interés por intervenir (modificar) 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. Y 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. 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 de 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.

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. En este caso, la construcción de la carretera se encuentra justificada, porque se está llevando a cabo enteramente en el territorio costarricense, y que además podría beneficiar indirectamente a los mismos nicaragüenses, al fa-

cilitar 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”.

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” (Siu, 2011).

“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).

“En este trayecto se instalarían cinco puestos de seguridad resguardados por oficiales de la Fuerza Pública. Sin embargo, esto estaría para una segunda etapa” (Siu, 2011).

“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”, señaló Zamora, quien destacó que ahora los vecinos de estas poblaciones también están gozando de lavadoras y de ver televisión nacional (Siu, 2011).

“Desde el punto de vista de prevención de la delincuencia, la carretera está colaborando para evitar la proliferación de grupos mafiosos” (Siu, 2011).

Como consideración final, aún no es posible establecer cuál será el desenlace de la actual controversia. Hay que 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. 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.

### Referencias bibliográficas

- Morales, A. (1997). Las fronteras desbordadas. *Cuaderno de Ciencias Sociales*. N° 104. FLACSO.
- Quirós, G. (2012, enero 10). Carretera norte sobre pastizales. *Diario Digital ElPaísCr*. Disponible en: [http://www.elpais.cr/frontend/noticia\\_detalle/3/60385](http://www.elpais.cr/frontend/noticia_detalle/3/60385)
- 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>