



Especialista en relaciones internacionales. Profesor en la Universidad de Costa Rica y en la Universidad Nacional.

Costa Rica - Nicaragua: una historia de litigios fronterizos

..... || **Carlos Murillo**



Es probable que cuando José María Cañas (representante costarricense) y Máximo Jerez (nicaragüense) firmaron el 15 de abril de 1858 el tratado de límites, atendiendo algunas presiones estadounidenses para que el río San Juan no fuera la línea divisoria, sino su ribera sur, no imaginaron que el producto de sus negociaciones sería objeto de tantos litigios. Algunos de ellos se han dirimido mediante arbitrajes, como los del presidente Grover Cleveland y el Ing. Edward Alexander –ambos estadounidenses–, y juicios en la Corte Internacional de Justicia.

Pero no se trata solo del juego de intereses políticos y económicos de los gobernantes de ambos países –particularmente de Nicaragua, donde existen dos arraigados mitos: que se trata del país en la región que más territorio ha perdido a lo largo de su historia y que Costa Rica mantiene la meta de apropiarse del río San Juan–, sino del uso del tema fronterizo para desviar la atención de los problemas domésticos. También hay que tener en cuenta la fragilidad de la cuenca del San Juan y las características de la costa caribeña de ambos países. Prueba de esto es que el mojón



Volver al índice

de punta Castilla –punto de inicio del límite– desapareció hace bastante tiempo y hoy se ubica mar adentro.

El tratado Cañas-Jerez establece algunas disposiciones que son interpretadas de manera particular por cada una de las partes, a pesar de la claridad con que fueron incluidas en el texto. En el artículo IV se declara que las bahías de San Juan del Norte y de Salinas «serán comunes a ambas Repúblicas, y de consiguiente lo serán sus ventajas y la obligación de concurrir a su defensa». Este tipo de obligaciones se aplica al río, puesto que «concurrirán las dos Repúblicas a su defensa en caso de agresión exterior, y lo harán con toda la eficacia que estuviere al alcance». Mientras que en el artículo VI se expone el acuerdo respecto al río San Juan, en el sentido de que «la República de Costa Rica tendrá en dichas aguas los derechos perpetuos de libre navegación, desde la expresada desembocadura hasta tres millas inglesas antes de llegar al Castillo Viejo», para ello «las embarcaciones de uno u otro país podrán indistintamente atracar en las riberas del río, en la parte en que la navegación es común, sin cobrarse ninguna clase de impuestos». Los laudos Cleveland y Alexander precisaron esas competencias y responsabilidades.

Lo de la defensa común no ha sido aplicado en ningún momento, y desde la perspectiva de los mitos predominantes en Nicaragua la obligación que tiene Costa Rica en esa materia sería imposible de hacer efectiva. Mientras, la libertad de navegación en el río San Juan ha sido objeto,

casi desde la misma firma del pacto, de controversias, suspendiéndose totalmente ese derecho a embarcaciones costarricenses o cobrándoseles algún tipo de «impuesto». Esto fue resuelto por la Corte de La Haya a través de la sentencia del 13 de julio de 2009, en que se precisó que las embarcaciones ticas tienen derecho a navegar por el río, de acuerdo a los fines establecidos en el tratado de límites; mientras que indicó el derecho nicaragüense de regular la navegación, pero sin adoptar medidas que la impidan. Pero esto no fue cumplido por las autoridades nicaragüenses.

Tras la decisión de La Haya, las restricciones y los obstáculos para que costarricenses, sobre todo residentes en la zona fronteriza, hicieran uso del derecho, continuaron y provocaron perjuicios económicos. Esto porque para pobladores y comunidades de la zona el río constituía la única vía para el transporte de personas y bienes, ante la escasa infraestructura vial existente. La situación se agravó cuando el gobierno nicaragüense inició las operaciones de dragado en el San Juan e invadió la denominada isla Portillos (parte de isla Calero), argumentando –aun en contra de los mapas oficiales de Nicaragua, hoy desaparecidos– que era nicaragüense, al mismo tiempo que indicaba que el Gobierno costarricense no garantizaba la seguridad en esa parte de su territorio y por tanto facilitaba la libre circulación de drogas y narcotraficantes.

Costa Rica presentó una demanda ante la Corte de La Haya, mientras aumentaba la presencia de tropas y civiles

nicaragüenses en el río e isla Portillos. Esto incrementó los problemas de navegación y aisló todavía más las poblaciones fronterizas, que en general carecían de energía eléctrica y de otros servicios básicos. Incluso se dificultó el intercambio comercial de subsistencia entre comunidades de ambos países. Esto demostró la escasa presencia del Estado en esa parte del territorio y la urgente necesidad de buscar una solución definitiva y no solo una reducción de la dependencia de la navegación por el San Juan —que se hará más difícil cuando se dicte sentencia en el litigio por la ocupación del territorio costarricense—.

Ello porque al momento que la Corte Internacional de Justicia reitera lo dispuesto por el laudo Alexander, la reacción nicaragüense —teniendo en cuenta los citados mitos— hará que se generen nuevos problemas para el tránsito de costarricenses. Ante esta perspectiva se vio vital el desarrollo de la infraestructura vial en la zona para interconectar los poblados a lo largo de la ribera sur del río.

El gobierno de Laura Chinchilla acordó, en tiempo record y argumentando emergencia nacional (según decreto 36440), la construcción de una vía entre Los Chiles y Delta Costa Rica (con una longitud de 160 km, de los cuales unos 120 km van paralelos al río San Juan), complementada con la rehabilitación de 300 kilómetros de rutas de acceso a los diferentes poblados de la zona fronteriza. Ello con el propósito de la «defensa de la soberanía y de la integridad territorial» y

por «razones de carácter social». Si bien este tipo de caminos paralelos a las líneas limítrofes no son comunes, si existen varios países que los utilizan. Incluso Costa Rica y Panamá han construido una carretera que sirve de línea divisoria en algunos tramos y que zigzaguea el límite en otros, por el que circulan policías de ambos países, sin que se generen problemas políticos ni litigios.

Este hecho constatable desarma la posición de algunos especialistas ticos que se oponen a una vía fronteriza por considerarla contrario a los principios de derecho y política internacionales. Pero junto a estos argumentos la construcción ha provocado dos denuncias contra Costa Rica, una por parte del Gobierno nicaragüense en La Haya, y otra de grupos ambientalistas afines al presidente Daniel Ortega ante la Corte Centroamericana de Justicia (de la cual el país no es parte y por ende es improcedente, primero por no tener esa instancia jurisdicción sobre las acciones costarricenses, y segundo por no atender lo establecido en el estatuto de creación de esa Corte en cuanto a sus competencias).

Desde la perspectiva de la administración Chinchilla, el camino no solo sirve para conectar a las comunidades fronterizas al resto del territorio nacional, sino que, como indicó el vicescanciller Carlos Roverssi, se construye para «no depender del río». Esto ha sido reconocido por medios de prensa en Nicaragua. Por ejemplo El Cronista Digital.com tituló, el 19 de diciembre de 2011, uno de sus informes: «Ticos abjurán del río San Juan».

Sin embargo, desde la perspectiva de Managua se han atribuido a la obra otros fines, sobre todo de naturaleza militar y como plataforma para «invadir» Nicaragua y «tomar de una vez por todas» el río San Juan. Pero también se ha argumentado un daño ambiental irreversible sobre los bosques ticos de la franja fronteriza y sobre el río, que provocará que «este desaparezca por la cantidad de sedimentos y árboles arrancados de raíz que se lanzaron al cauce», generándose, según comunicados oficiales, «un crimen contra la naturaleza». El gobierno costarricense solicitó, en al menos tres oportunidades, pruebas sobre ese daño a su homólogo nicaragüense, pero estas no fueron presentadas.

Para Nicaragua la construcción de esta carretera es un componente del juego político que desde hace años maneja el gobierno de Ortega –al igual que otros en el pasado–, por lo que el discurso ambientalista es parte de su retórica y no su verdadera preocupación. Esto porque tradicionalmente los gobiernos nicaragüenses no han adoptado políticas ambientalistas en gran escala y este no ha sido tema de la agenda en la cuenca del San Juan, como lo evidencia la construcción del proyecto hidroeléctrica Brito con dos represas y el dragado que están realizando en esa vía fluvial.

Mientras que desde la perspectiva costarricense se trata de un intento –urgente y por eso en algunos aspectos apre-

surado– para eliminar la dependencia del río y debilitar algunos de los principales argumentos nicaragüenses. Prueba de ello es que el gobierno anunció que tras la conclusión de la vía se iniciarán las obras de mitigación del impacto ambiental (oficio DP-0013-2012; 9 de enero de 2012). En ese oficio Chinchilla identifica los impactos de la obra y las acciones que se adoptarán.

En síntesis, la historia de las relaciones fronterizas tico-nicaragüenses ha estado distanciada de lo establecido en el tratado de 1858 y en los laudos y sentencias. Por ende, lamentablemente es de esperar que la construcción de esta vía no ponga fin a las argumentaciones nicaragüenses, pues no es un asunto de legalidad o ambiental sino del juego político.



Camino fronterizo
Allan Astorga