



Impacto ambiental de la ampliación de la carretera a Limón

..... || **Mauricio Álvarez**

Geógrafo. Profesor en la Universidad de Costa Rica y presidente de Fecon (Federación de organizaciones ecologistas de Costa Rica).



En materia ambiental, lo único “nuevo” del proyecto de ampliación a cuatro carriles de la Ruta 32 (Expediente legislativo 18.945) –la que conduce a Limón–, discutido desde la Administración Chinchilla, es un cambio en la numeración de los artículos: el 17 y el 18 pasaron a ser 20 y 21. En lo demás, la ley aprobada¹ es la misma, obligando a la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena) a realizar una evaluación “expres” en menos de un mes, incurriendo en un trato discriminatorio, como lo denunció oportunamente la Cámara Costarricense de la Construcción.

Esta modalidad de trámites expeditos es inconstitucional pues podría estar modificando y eliminando el principio precautorio, y viola el principio de progresividad y el de no regresión ambiental. Está más que claro que faltan estudios importantes para predecir y mitigar el posible daño ambiental de la ampliación de la Ruta 32 sobre humedales, nacientes, fuentes de agua y vida silvestre.

La infraestructura se convierte en un problema cuando subvalora la planificación ambiental y estratégica.

1 Ver ley 9293 en <http://www.aselex.cr/boletines/Gaceta/GAC4-5-15.pdf#page=2>



Volver al índice

Despegado del cuidado del bienestar colectivo y de la naturaleza, el desarrollo de infraestructura se convierte en asidero de conflictos sociales y técnicos. Ese descuido no solo quebranta nuestro equilibrio económico, social y ambiental, sino que destina las mismas obras y proyectos al fracaso o a largos litigios legales. La infraestructura, *per se*, no es sinónimo de progreso, y sí lo es tejer consensos y preservar la soberanía y el capital socio-ambiental del país.

En proyectos como el de la Ruta 27, el de la autopista a San Ramón, el de la carretera a San Carlos, el de la Ruta 257 y el de *la trocha*, no se ha podido anticipar y mitigar muchos de los impactos socio-ambientales, dada nuestra débil legislación ambiental o su débil fiscalización. Se sigue apostando por la improvisación y a que, “en medio de prisas”, se resuelvan los problemas de los malos diseños y las malas decisiones.

La aprobación del proyecto chino de la Ruta 32 fue a toda prisa, a lo sumo en un par de semanas, y casi intacto se intentó aprobar un proyecto del Gobierno anterior utilizando el argumento de la “urgencia” para minimizar la discusión y los cambios. Como la ley 9293 permite segmentar el proyecto de ampliación de dicha Ruta en diferentes componentes para que se realicen “estudios específicos” (artículo 20), se cierran las posibilidades de que se solicite un estudio de impacto ambiental (EIA) integral, como lo necesita un proyecto de tales dimensiones, impacto y costo. También

refuerza el nefasto papel -que hemos denunciado- de la Setena, pues le permite a esta definir la rigurosidad, realizar el EIA y, finalmente, evaluarlo. Todo ello viola claramente el espíritu y la lógica de la evaluación ambiental.

Recordemos que el trazado original de la Ruta 32 actual se hizo entre 1978 y 1987 sin un EIA, por lo que faltan estudios de base importantes para predecir y mitigar el posible daño ambiental. Como lo asegura el Consejo Universitario de la Universidad de Costa Rica, “[l]a ausencia de una línea base de información técnica sobre suelos, hidrología, impacto ambiental, expropiaciones, entre otros, evidentemente tuvo incidencia en el costo del proyecto ofrecido por el contratista debido al riesgo asumido” (Consejo Universitario, 6-4-2014).

La ley tampoco deja claro cuáles serían las consecuencias legales que tendría el hecho de que Setena no cumpliera con el plazo de revisión de un mes... ¿Se podrían interponer demandas?, ¿se modificarían los costos? La ley tiene un mecanismo expedito para otorgar concesiones mineras con el fin de extraer material para el desarrollo de la Ruta (artículo 21). De esta manera, además de simplificar el trámite de EIA de estos proyectos, también se simplifica al máximo el trámite ante la Dirección General de Geología y Minas, por medio de un procedimiento que parece anteponer la urgencia al criterio técnico para la aprobación de los proyectos.



A. Huerta. Bosques en las inmediaciones de la carretera a Limón.

Con base en las experiencias de la trocha fronteriza, de la Ruta 257 y de la Ruta 27 -entre otras-, es importante evaluar el impacto que tendrá la ampliación de la Ruta 32 sobre las fuentes de agua. Como no se conoce el diseño final, si se considera que la carretera se ampliará sobre la carretera actual hay que destacar que atraviesa numerosos bosques riparios (vinculados a las riberas de los ríos), áreas de protección, zonas de recarga acuífera muy vulnerables, gran cantidad de tuberías de agua del Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AyA) y de por lo menos nueve *asociaciones administradoras de acueductos rurales* (las llamadas *asadas*). En algunos casos, estas verían afectados los lugares de toma de agua y tendrían que buscar otros. ¿Quién asumirá esos costos?, ¿las comunidades, las *asadas* o las municipalidades?

Hay que recordar que por lo menos dos *asadas* -la de Milano y El Cairo- resultaron contaminadas por la vulnerabilidad del acuífero y desde hace nueve años reciben agua en cisternas, esperando una solución integral al problema. En su momento, el hoy gobernante Partido Acción Ciudadana denunció que la construcción del edificio de los Tribunales de Guápiles afectó el acuífero de la zona. Por todo lo anterior, las obras de traslado de tuberías de agua, poliductos y tendidos eléctricos tendrían que hacerse con un cuidado extremo y no de forma chambona ni flexibilizando los mecanismos ambientales, como se quiere imponer con este anteproyecto.

Según AyA, la región sur de la carretera nacional N° 32 -desde el cruce de Río Frío hasta Siquirres- es la segunda región que produce más agua en el país y constituye una reserva estratégica actual y futura (Bermúdez, 2004). Por esto, el Poder Ejecutivo emitió tres decretos para la protección de la zona: dos asociados a la creación y administración de la Reserva Forestal Cordillera Volcánica, y el otro crea la Zona Protectora Acuíferos de Guácimo y Pococí.

Asimismo, las más importantes luchas socio-ambientales de Guácimo y Pococí han estado ligadas a la defensa de esta zona, lo cual ha sido clave para resguardar la calidad, la cantidad y la continuidad del abastecimiento del recurso hídrico. Por estos motivos, la Municipalidad ha realizado un plan regulador que excluye actividades que podrían dañar esta vulnerable riqueza.

Esta preocupación fue respaldada por un plebiscito organizado por la Municipalidad de Guácimo y la comunidad en 2001, amparado en el Código Municipal y con la participación del Tribunal Supremo de Elecciones. De acuerdo con los resultados, un 97,3 % de la población estuvo en contra de que la Municipalidad autorizara o permitiera la ejecución de actividades humanas o económicas -como construcción de viviendas, represas, explotaciones mineras, tajos, canteras, quebradores y explotaciones forestales- en la Zona Protectora de Acuíferos.

No solo el agua está en riesgo, sino que más de 1.000 animales silvestres murieron atropellados en la Ruta 32 el año pasado. La zona protegida conocida como La Montañita, otro sitio de gran importancia afectado por la ampliación de la carretera, es una de las áreas con mayor incidencia de atropellos de animales. Este dato es resultado de una evaluación realizada durante ocho meses a lo largo de los 94,9 km que forman parte del proyecto de ampliación de tal Ruta (Artavia, 2015). A ambos lados de la carretera existen sitios cercanos a parques nacionales, corredores biológicos y reservas, por lo que ensanchar la vía aumentaría el riesgo existente de atropellos de fauna silvestre.

Sorprende cómo la relación con China está mediada por proyectos contaminantes, como la refinería, y por la ampliación de una calle que seguirá atrasando el cambio hacia una economía más limpia.

En vez de esto, podríamos avanzar en proyectos sostenibles, como el de un tren eléctrico que permitiera disminuir significativamente el tránsito de miles de camiones y hacer una ampliación menos costosa de la carretera.

Ampliar la Ruta 32 significa seguir subvencionando la economía del petróleo y un sistema de transporte obsoleto, poco eficiente y caro, que está en manos de unos pocos empresarios. La ampliación de esa carretera muy probablemente está ligada a la propuesta de la refinería y, eventualmente, al interés del Gobierno chino de extraer petróleo nacional. En contraste, un tren eléctrico tendría la ventaja de que podría funcionar de noche, cuando las plantas hidroeléctricas “duermen”. Es decir, no se necesitaría construir más hidroeléctricas sino, más bien, usar la infraestructura existente y los derechos del ferrocarril actual. Esa opción iniciaría una vía alterna a la economía basada en el petróleo; una vía más eficiente, ambientalmente más sana y socialmente más justa.

Referencias

- Artavia, A. (2015). *Identificación y caracterización de cruces de fauna silvestre en la sección de la ampliación de la carretera nacional Ruta 32, Limón*. Tesis de maestría presentada en Catie, Costa Rica.
- Bermúdez, M. (2004). *Memoria del Seminario “El acuífero es de todos: Una agenda común”, 2004*. San José: Proyecto Cobodes-UE.
- Consejo Universitario de la Universidad de Costa Rica. (6-4-2014). Acta de la sesión N.º 5792, pp. 23-43. Disponible en <http://www.cu.ucr.ac.cr/actas/2014/5792.pdf>