

Intervención ambiental en la ruta nacional 1856

✚ El medio ambiente no puede ser el receptor de las malas acciones y decisiones tomadas

Allan Astorga G. | Geólogo | 12:00 a.m. | 30/05/2012

Disponible en:

<http://www.nacion.com/2012-05-30/Opinion/intervencion-ambiental-en--la-ruta-nacional-1856.aspx>

Ante los últimas informaciones suministradas por algunos medios de prensa, referente al cuestionado manejo de fondos, la falta de diseño y de procesos de control ambiental de la Ruta Nacional 1856 y ante la solicitud de algunos colegas, respecto a la opinión externada previamente (La Nación, 04/01/2012), se hace necesario aclarar algunos aspectos relevantes, en particular respecto al tema ambiental.

Antecedente. Ante todo es importante recalcar que desde el mes de octubre del 2011, en entrevista al Semanario Universidad había señalado que la obra “debe desarrollarse e implementarse bajo un efectivo sistema de gestión ambiental para evitar que genere daños”, precisamente como consecuencia directa del hecho de no haber cumplido con un trámite de evaluación de impacto ambiental en razón de que se circunscribió a un decreto de emergencia nacional.

En el artículo del pasado mes de enero se señaló: “Pese a que se han aplicado algunas medidas, es claro que todavía faltan más para poder equilibrar de forma apropiada la condición ambiental de la vía y su área de influencia inmediata”.

Por su parte, en un artículo publicado en la *Revista Ambientico* del pasado mes de febrero, señalé: “Aparte del corte de cobertura vegetal, se ha generado un efecto ambiental en la geomorfología y el paisaje, así como el drenaje pluvial. Se han generado impactos ambientales locales y directos en el suelo, el aire, la cobertura vegetal y el sistema de drenaje superficial, principalmente. Además, con el desarrollo de cortes y de taludes de relleno, o la disposición del camino cerca de la margen del río, se ha potenciado la vulnerabilidad a las amenazas naturales, tales como procesos erosivos, derrumbes o una eventual inundación”.

También en dicho artículo manifesté: “A pesar de eso, los impactos ambientales generados siguen siendo locales y directos, es decir limitados al área del proyecto y de una pequeña área de influencia directa. Al desarrollo de estos impactos ambientales se hace necesaria la realización de medidas de corrección, mitigación o compensación

ambiental. E incluso de prevención en lo referente al uso que se le vaya a dar al camino cuando ya esté en plena operación”.

Impacto transfronterizo. Tanto en el artículo de enero en La Nación, como en febrero en Ambientico sostuve que “que todos esos impactos se limitan únicamente a territorio costarricense, de manera que no es posible afirmar que se esté generando un impacto transfronterizo que esté afectando al río San Juan”.

Y todavía ahora, después de las denuncias planteadas, esta afirmación sigue teniendo validez y también sigue siendo fundamental para diferenciar los problemas ambientales de la vía. Esto en razón de que algunas personas han confundido el alcance de los impactos ambientales, y consideran que en razón de que se han dado impactos ambientales negativos, algunos de ellos reconocidos como “daños ambientales” por las mismas autoridades del Minaet, interpretan que entonces se está dando la razón a las demandas de Nicaragua de que se ha generado un daño ambiental al río San Juan. Y esto, no es así.

Como se indicó, los impactos ambientales producidos por la construcción de la ruta 1856 y que todavía están vigentes, son de carácter directo y local. Aclaro que esto no significa que no sean importantes y que deban atenderse lo antes posible, empero eso no significa automáticamente que se pueda afirmar, como algunos lo han hecho, de que se ha generado un daño ambiental y por tanto un impacto transfronterizo al río San Juan.

Para detallar esto, se hace necesaria una explicación importante. En primer lugar, se debe recalcar que el efecto ambiental que podría generar un potencial impacto significativo al río San Juan, lo representaría el aporte de aguas cargadas de sustancias contaminantes desde la obra vial.

Durante la construcción, esa contaminación comprendería principalmente sedimentos erosionados de la misma ruta o de los cortes realizados en las fuentes de materiales temporales. Durante la operación, podrían darse otras fuentes de contaminación que requieren ser reguladas a fin de que no representen fuentes de riesgo ambiental.

En el tema de sedimentos, se debe tomar en cuenta que la Ruta 1856 representa una obra lineal, que se extiende por 120 kilómetros de forma paralela al río, con un ancho de 20 metros, es decir, que representan un área expuesta de 2 hectáreas por kilómetro lineal. Como ya he referido previamente, si se calcula la cantidad máxima de sedimento que podría aportarse para esa área por kilómetro lineal, resulta que la cantidad de sedimento que se produce sigue siendo poco significativo respecto al caudal que tiene el río San Juan y la carga de sedimento que ya lleva,

en consecuencia a las dimensiones y características de la cuenca hidrográfica.

En consideración de lo expuesto, y a pesar de todo lo expuesto, es posible afirmar que la ruta 1856 no ha generado ni está generando todavía un impacto transfronterizo al río San Juan, y, por tanto, ningún daño ambiental a su ecosistema, en lo referente al territorio de Nicaragua.

Urgente intervención. Lo anterior no significa de ningún modo que no se deba iniciar, de manera urgente, la aplicación de medidas ambientales, como las que sugerí al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a su solicitud de colaboración, desde el pasado mes de enero, por medio de la propuesta de un Plan Remedial de Gestión Ambiental en el que se establecen acciones concretas para las obras ya realizadas y por realizar, así como medidas estratégicas de control ambiental para la operación futura de la obra vial y el área silvestre en la que se localiza.

Cabe aclarar que ese Plan Remedial no surge de la nada, sino que representa una adaptación de un instrumento de gestión ambiental regional promovido por la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo, desde el año 2006 y oficializado como tal en nuestro país desde el año 2008 por medio del decreto ejecutivo N.º 34522 – Minae.

En el artículo del pasado mes de enero, señalé la importancia estratégica que tiene esta vía, principalmente por el tema de beneficio social que tiene para las comunidades costarricenses rivereñas al río San Juan y la posibilidad de que las autoridades de seguridad del país tengan un mejor acceso a esas zonas, sin depender de forma exclusiva de que las autoridades nicaragüenses les den permiso para desplazarse por el río San Juan.

Las denuncias de irregularidades hechas públicas por las mismas autoridades del Gobierno y detalladas por algunos medios de prensa, sin lugar a dudas, empañan de forma muy significativa los aspectos positivos de dicha obra vial. Y no solo eso, sino que también incrementan un sentimiento de desconfianza en las autoridades responsables de desarrollar la obra, la cual, al no estar concluida, corre el riesgo de que sea paralizada y que no se complete de forma correcta.

En consideración de ello, se hace urgente resolver dos situaciones.

En primer lugar que lejos de detenerse el desarrollo de acciones concretas para garantizar la sostenibilidad de la obra, estas deben incrementarse, en particular, respecto a la aplicación de las medidas ambientales señaladas en el Plan Remedial que antes señalamos.

En segundo lugar, que se instaure un sistema de control efectivo de acciones específicas, con participación de actores de la sociedad civil, incluyendo el tema ambiental, para lo cual, así como lo planteé el pasado mes de enero, mantengo mi disposición de colaborar con las autoridades del Gobierno, dada la importancia estratégica que dicha obra tiene para nuestra nación en la actual coyuntura.