

La Ruta 1856 en números ambientales

✚ Primera aproximación a la valoración de los efectos ambientales de su construcción

Allan Astorga G. | Geólogo, especialista en evaluación ambiental | a.astorga.g@gmail.com | 12:00 a.m. | 22/06/2012

Disponible en:

<http://www.nacion.com/2012-06-22/Opinion/la-ruta-1856-en-numeros-ambientales.aspx>

Cumpliendo el ofrecimiento que hice a las autoridades de gobierno de colaborar en el tema ambiental de Ruta 1856, durante las últimas semanas procedimos a realizar un trabajo urgente, cual era hacer una cuantificación de los efectos ambientales de la Ruta con el objeto de priorizar los tramos donde se requiere de intervención ambiental inmediata. El estudio completo que se titula "Ruta 1856: plan de acción ambiental. Primera aproximación", ya fue debidamente entregado a las autoridades de gobierno.

Aclaro que la finalidad de esto no es en ningún momento tratar de minimizar las seriecísimas consecuencias que tiene el hecho de que se dieran cuestionados manejos a los recursos de esta obra vial, o a la forma en que se trabajó en la ella, particularmente a lo que se hizo con la madera de los árboles que fueron talados, entre otras cosas. Esto es objeto de investigaciones por parte del Ministerio Público y será por la vía judicial que se tenga que juzgar a los responsables de estas reprochables y vergonzosas acciones, que incluso han afectado la imagen internacional de nuestro país.

Análisis. La tarea a las que nos hemos abocado, ha sido a analizar más de mil fotografías aéreas oblicuas, tomadas el pasado 25 de mayo por autoridades del Gobierno, de forma sistemática en la Ruta 1856 entre Los Chiles y Delta. Basado en esto, y en trabajo de campo, fue posible hacer una primera aproximación de la disposición de Ruta 1856 sobre las hojas cartográficas a escala 1:50.000 del Instituto Geográfico Nacional.

Ya con la Ruta trazada sobre el mapa, y con datos de fotografías e información de campo, fue posible hacer una separación de esta en tramos según una categorización de evaluación ambiental.

Para ello, se tomaron en cuenta criterios como las condiciones de relieve, la cercanía al río San Juan, el paso por zonas de humedales, la cobertura boscosa y la presencia de áreas geológicamente inestables.

El componente relacionado con el paso por cursos de agua como quebradas, caños, pequeños arroyos y desagües, no se incluyó como parte de esta evaluación en razón de que la Dirección de Aguas del Minaet, ya efectuó un inventario sistemático de estos puntos, que en total llegan a 71. Algunos de ellos requieren acciones concretas de ingeniería para mejorar su condición y garantizar su sostenibilidad.

Resultados. La revisión sistemática realizada permitió separar la totalidad de la Ruta en 36 tramos según su condición ambiental, todos identificados y delimitados en los mapas.

Estos tramos fueron separados en tres categorías ambientales. Los de tipo crítico porque requieren una intervención ambiental rápida, los de tipo intermedio, que serían la segunda prioridad en la aplicación de acciones ambientales mitigativas, y los de tipo bajo porque presentan una condición ambiental aceptable, requiriendo de acciones ambientales principalmente como parte del mantenimiento de la obra.

Los resultados obtenidos llaman la atención.

Los tramos de tipo crítico ya identificados representan 9,3 km del total de la Ruta, es decir el 7 % del recorrido de esta. Se localizan en el sector de Tiricias y al norte de Crucitas.

La condición crítica la determina la presencia de relieve en formaciones geológicas inestables junto con la relativa cercanía al río San Juan.

Por su parte, los tramos de tipo intermedio, corresponden con 17,4 km, es decir el 20% del total de la Ruta.

Finalmente, los restantes 120 km de Ruta corresponden con los tramos de intervención de tipo bajo desde un punto de vista ambiental, es decir, el 73 % de la Ruta.

Cada uno de los tramos fue caracterizado y valorado ambientalmente, y se encuentra respaldado por una serie de fotografías áreas oblicuas y datos técnicos.

Acciones ambientales. Los datos de esta codificación ambiental de la Ruta han permitido priorizar las acciones ambientales que deben implementarse, las cuales ya han sido resumidas e incluyen: estabilización de algunos taludes de corte y relleno, manejo de drenajes, colocación de geotextiles y restauración de cubierta vegetal, así como trampas de sedimento.

Todo esto en tramos ya definidos y que, al ser cuantificados, permite planificarlos con mayor precisión y valorar el costo de esa intervención.

También ha llamado poderosamente la atención el hecho de que, al contrario de lo que se ha especulado, el paso por las áreas de bosque por parte de la Ruta implica una afectación directa de 35 hectáreas

netas, y no los cientos de hectáreas que se han mencionado en algunos casos.

La evaluación de la superficie expuesta, tanto a lo largo de la ruta, como de los taludes de corte expuestos, ha permitido cuantificar que, como máximo, se han expuesto 300 hectáreas de suelo, a lo largo de los 146,7 km de Ruta entre Los Chiles y Delta, número que resulta muy bajo comparado con el área total de la cuenca y que, por tanto, aporta un volumen insignificante de sedimento al Río, con lo que se sigue comprobando lo ya señalado, de que no se ha dado ningún impacto ambiental transfronterizo.

Acciones inmediatas. Es claro que, como producto de la grave situación que se denunció por parte de las mismas autoridades de gobierno sobre el manejo de los fondos para la construcción de la Ruta, y a falta de datos técnicos, al menos aproximados como los que hemos levantado, se ha dado una fuerte especulación sobre los efectos ambientales de la construcción de la Ruta Nacional 1856.

Algunos ha llegado a firmar, erróneamente, que es un "desastre ambiental" sin precedentes y que, con su construcción, se le ha hecho un gran daño al medio ambiente, incluyendo el del territorio de Nicaragua. Esto es un error, que puede ser demostrado.

Lo malo con todas estas especulaciones que se han dado es que ahora, cuando se ocupan recursos para implementar obras concretas de mitigación y control ambiental, estos no están disponibles precisamente porque se requiere instalar una serie compleja de procedimientos administrativos de autorización.

Mientras tanto, habiendo identificado ya las áreas de intervención inmediata, y aprovechando el hecho de que las lluvias intensas en la zona norte todavía no se han presentado, urge tomar medidas concretas por parte de las autoridades de gobierno correspondientes, para garantizar la sostenibilidad ambiental de la obra ya realizada y evitar repercusiones ambientales negativas.

También urge trabajar en el Plan de Ordenamiento y Manejo del Corredor Fronterizo, al menos entre Los Chiles y Delta, para que se evite la especulación inmobiliaria, la deforestación ilegal y el desarrollo de actividades agrícolas intensivas o agropecuarias en áreas ambientalmente sensibles. Ese Plan de programar y garantizar la recuperación de los bosques naturales y los humedales, así como de su fauna silvestre, conforme a lo que corresponde a su categoría de manejo.

Esta debe ser nuestra tarea ambiental más perentoria en este momento.