



DOI: 10.5821/siu.10059

INFRAESTRUCTURA QUE DESDIBUJA LA FRONTERA

Integración de proyectos infraestructurales en el territorio fronterizo entre Nicaragua y Costa Rica

Infrastructure that erases the border.

Integration of infrastructure projects in the border territory between Nicaragua
and Costa Rica

Pérez Monge, Luis Alonso

Universidad Politécnica de Madrid, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Avenida Juan de Herrera 4,
28040, Madrid, España. luisalpe@ucm.es

RESUMEN

Los avances tecnológicos, la inmediatez por la accesibilidad, la velocidad y la conectividad, han modificado la noción del tiempo y la manera en cómo percibimos el espacio. Esto ha repercutido en la manera de entender y transitar las fronteras, en algunos casos conflictivos han dejado de lado las diferencias políticas, con el fin de tener una mejor posición global competitiva, buscando nuevas vías de diálogo, pactos y reaperturas, por medio del desarrollo de proyectos de conectividad que articulan el territorio. Centroamérica no es la excepción, donde los vecinos Nicaragua y Costa Rica plantan pasos comerciales transoceánicos independientes a tan sólo 50km entre ellos, con su línea fronteriza en medio de sus propuestas. Esto duplicaría los servicios y provocaría un impacto natural. Por lo que es pertinente plantear un proyecto unificado e integral, que logre una articulación de los sistemas y rompa con la segregación que genera en esta franja territorialmente sensible.

Palabras clave: infraestructura, frontera, integración, canales.

Bloque temático: Análisis y proyecto territorial.

ABSTRACT

Technological advances, the immediacy due to accessibility, speed and connectivity, have modified the notion of time and the way we perceive space. This has had an impact on the way of understanding and transiting borders, in some conflictive cases they have put aside political differences, in order to have a better global competitive position, seeking new ways of dialogue, pacts and reopening, through development of connectivity projects that articulate the territory. Central America is no exception, where neighbors Nicaragua and Costa Rica plan independent transoceanic trade crossings just 50km from each other, with their border line in the middle of their proposals. This would double the services and cause a natural impact. Therefore, it is pertinent to propose a unified and collaborative project that achieves an articulation of the systems and breaks with the segregation generated by the border transnational cohesion from the infrastructural systems.

Keywords: Infrastructure, border, integration, canals.

Topic: Analysis and territorial project.

Introducción

La gran mayoría de las fronteras en América Latina han estado en constante evolución desde la época colonial y posterior a sus independencias con España o Portugal a inicios del siglo XIX. Las primeras distribuciones departamentales del territorio, impuestas por la Corona Española durante los siglos XVII y XVIII para el manejo y control político-monárquico en América, fueron los virreinos y capitanías, las cuales eran porciones territoriales tan extensas que éstas a su vez estaban subdivididas en “departamentos”. Hoy muchos de estos “departamentos” son los países que conocemos, los cuales eran las provincias internas de los propios virreinos (Bovin, 2013). Sin embargo, las cartografías de aquella época eran muy ambiguas, presentando con frecuencia imprecisiones en el trazado del dibujo, por lo que la definición oficial de los límites territoriales y fronteras, tanto antes como después del proceso de independencia estuvo lleno de controversias. Esto implicó encuentros y procesos legales internacionales largos y conflictivos, como enfrentamientos armados, algunos de los cuales permanecen actualmente.

Pese a las diferencias económicas y políticas en América Central, esta región constituye un bloque de naciones con similitudes socioculturales muy marcadas, aspectos comunes que se perciben claramente al recorrer este estrecho territorio. Este istmo presenta grandes oportunidades por su geolocalización en el centro del continente americano. Por su angostura, sirve de puente entre América del Norte y América del Sur y como paso entre los océanos Pacífico y Atlántico. Condiciones que hicieron que potencias geopolíticas del S.XIX, como Estados Unidos e Inglaterra, pusieran especial interés en esta franja territorial. Recién independizadas estas naciones y aprovechando la situación de incertidumbre política que vivían, Estados Unidos e Inglaterra, bajo sus intereses expansionistas, intentaron adicionar esta región centroamericana a su administración territorial con poco éxito. El principal motivo de este interés se daba por la condición territorial angosta de Centroamérica, ya que esto permitía crear un paso interoceánico y comunicar los dos océanos más grandes del mundo. Era Estados Unidos la potencia internacional más interesada en dicho proyecto, tanto así que no tardó en proyectar un canal interoceánico para el uso comercial, industrial y militar a mitad del siglo XIX; ubicado justamente en la frontera entre Nicaragua y Costa Rica, aprovechando el río San Juan, único río navegable en el istmo, como canal natural y el propio lago Cocibolca, conocido hoy como Gran Lago Nicaragua, condiciones naturales que determinaban que este sector era el ideal para plantear dicha infraestructura. (Fig.1)

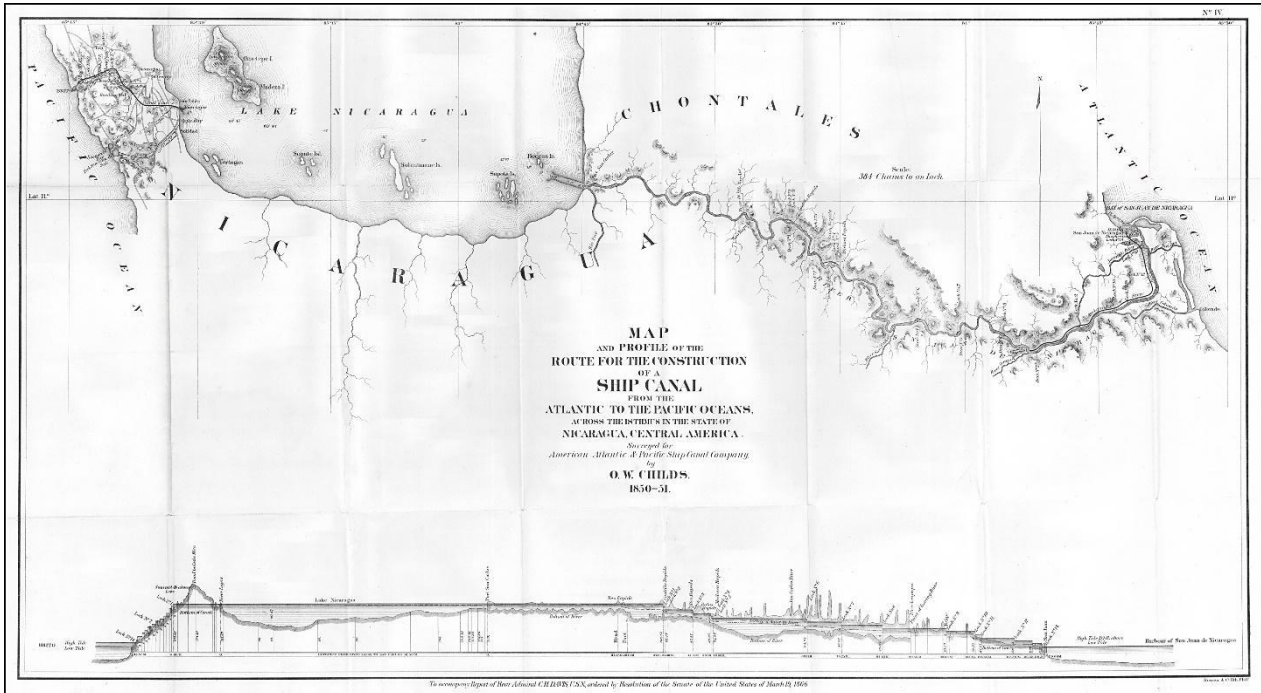


Fig. 01: O.W. Childs. 1850-51. "Map and profile of the Route for the construction of a Ship Canal from the Atlantic to the Pacific oceans" American Atlantic & Pacific Ship Canal Company. New York.

El interés por crear y controlar un canal interoceánico en América Central no sólo tenía trasfondos económicos, industriales y comerciales, sino también militares, llegándose a dibujar detalladamente los planos constructivos de dicho canal. Sin embargo, tanto Costa Rica como Nicaragua se opusieron a la invasión estadounidense, expulsando a las tropas militares filibusteras norteamericanas de su territorio en 1856. Tres décadas después, Estados Unidos vio la oportunidad de realizar dicho canal en Panamá, a partir de una estrategia político-militar que consistió en ofrecerle la ayuda militar necesaria a Panamá (provincia colombiana en ese momento), para independizarse de Colombia en 1903 (McCullough, 2004). Con esto, Panamá concesiona la porción más angosta de su territorio a los Estados Unidos, para que este terminara la construcción y administrara el canal interoceánico por 100 años, lo que hoy conocemos como el Canal de Panamá. Con esto, el plan del canal interoceánico por Nicaragua se viene abajo y junto con él los sueños de progreso y estabilidad económica de los nicaragüenses. Heredando así, un trazado de línea fronteriza basada por la propia infraestructura, que ha sido el motivo de tantos conflictos fronterizos entre Nicaragua y Costa Rica.

1. Potencial territorial fronterizo

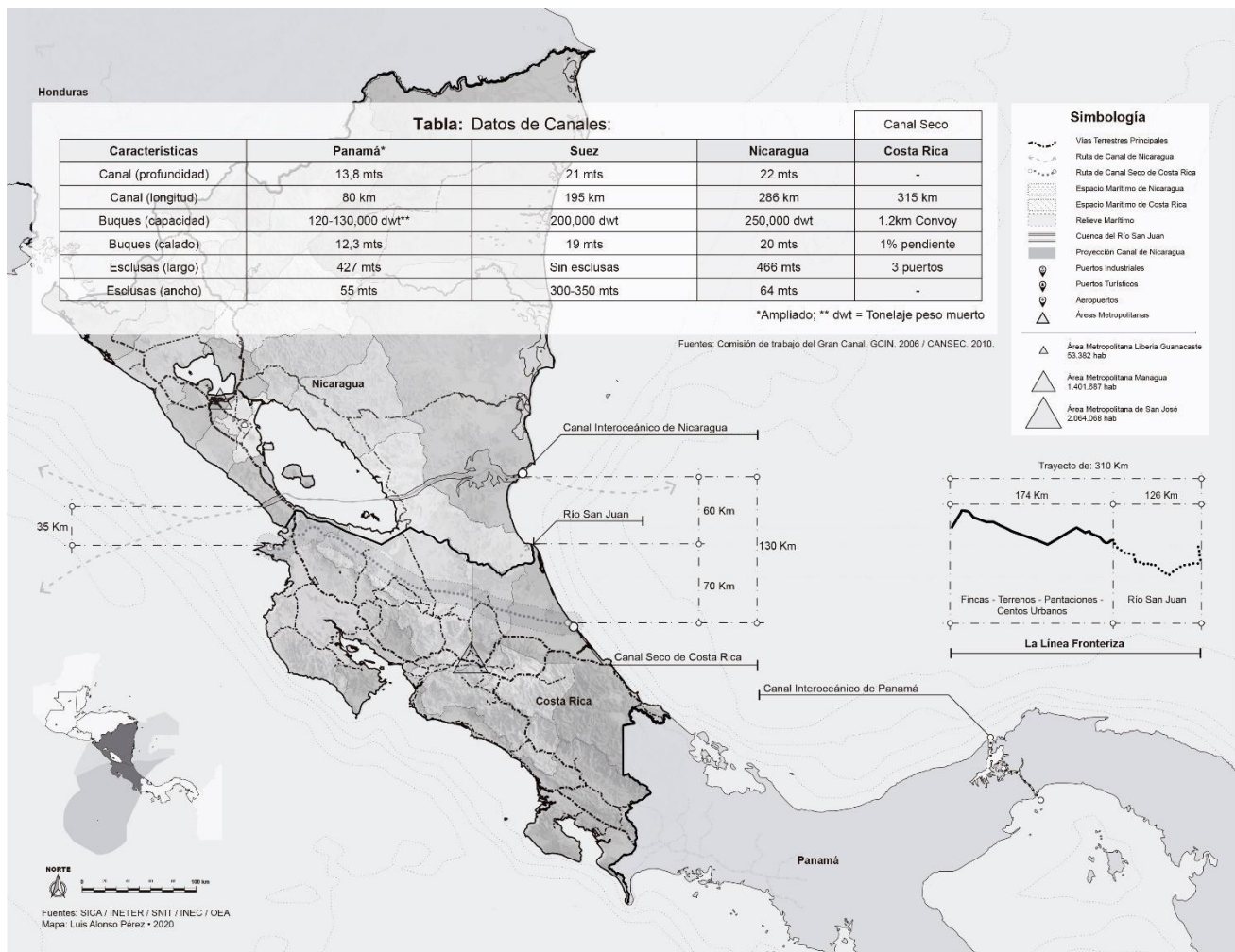


Fig. 02: Cartografía actual de la frontera entre Nicaragua y Costa Rica. Proyectos de canales interoceánicos planteados por cada Estado. Imagen elaborada por el autor. 2021.

La frontera entre Nicaragua y Costa Rica comprende 310 km lineales, 174 km corresponden a una traza geométrica-política regular al oeste, que atraviesa el territorio por bosques, fincas y pequeños poblados. Los otros 126 km corresponden al borde natural sinuoso del cauce del río San Juan, río que territorialmente le pertenece a Nicaragua y que Costa Rica posee un derecho internacional para el tránsito civil y comercial sobre sus aguas, como lo detalla el *Tratado Internacional de Límites Cañas-Jerez*, suscrito el 15 de abril de 1858, reconocido y rectificado por el *Laudo Cleveland el 22 de marzo de 1888* y el cual rige actualmente (Estacio, 2018). El derecho de navegación de Costa Rica por el río ha provocado los principales conflictos fronterizos entre ambas naciones, a pesar de ello, este río representa una gran franja de encuentro e intercambio social y económico. Esta franja fronteriza destaca por su fuerte desarrollo en actividades económicas ligadas a la ganadería, la agricultura y el ecoturismo, lo cual ha representado un crecimiento paulatino socioeconómico para ambos países, posee también un alto valor ecológico, por sus parques nacionales y zonas protegidas. Sin embargo, sufre serios conflictos que le impiden su progreso social y económico, como ha sido el incremento de la inseguridad, la tala indiscriminada, el poder territorial del narcotráfico y la corrupción, además de tener una deteriorada infraestructura de transporte y de comunicaciones. (Fig. 2)

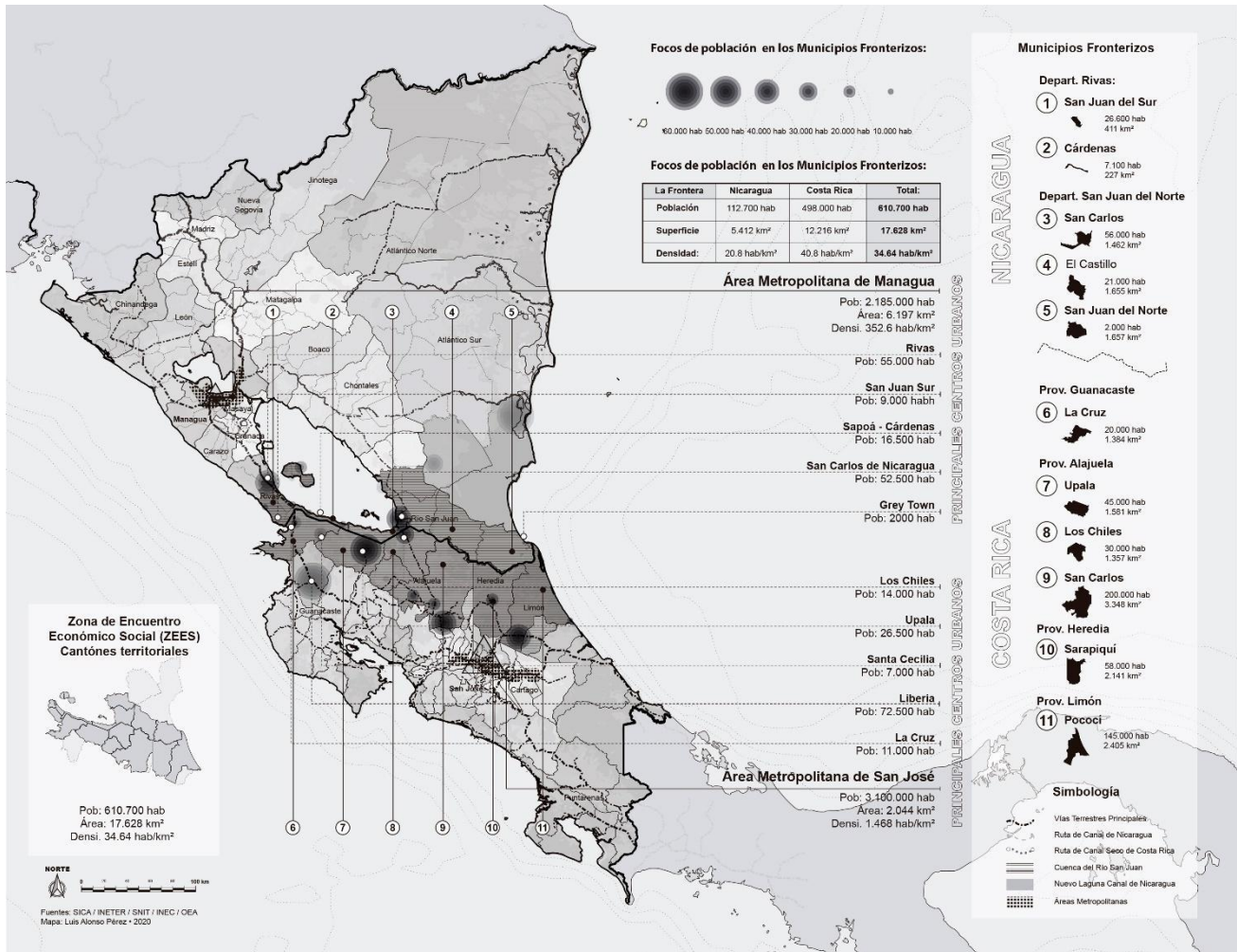


Fig. 03: Principales focos de población y centros urbanos destacados a lo largo de la frontera entre Nicaragua y Costa Rica. Población, territorio y Densidad / logísticas urbanas. Imagen elaborada por el autor. 2021.

Dentro de los intereses políticos del gobierno nicaragüense, se planea realizar un canal interoceánico al sur de este país, el cual tendría una mayor capacidad que la nueva ampliación del Canal de Panamá. Por su parte, Costa Rica, proyecta un canal seco en el sector norte. Ambos proyectos se encuentran planificados al margen de la franja fronteriza, a tan solo 30km del río San Juan sin considerarse entre sí. Estos megaproyectos comparten enfoques industriales, incorporando infraestructuras soporte como puertos, aeropuertos, zonas industriales y centros logísticos, ubicándose muy cerca entre ellos. Dicha cercanía afectaría las logísticas comerciales e industriales del sector, ya que se llevarían a cabo proyectos con enfoques comunes, generando un gasto energético y alto consumo en construcción, lo que puede ocasionar una insostenibilidad económica y ecológica en la región. Dado los factores anteriores, la frontera entre estos dos países podría ser objeto de un desarrollo infraestructural común, para ello sería necesario un cambio de paradigma político, materializado a través de la intervención de las redes de conectividad y de las logísticas urbanas, articulando ambos lados de la frontera. Una inversión conjunta territorial e infraestructural que genere una dimensión sistémica de sus servicios. Esto exigiría fusionar los proyectos propuestos en una única intervención que logre crear una costura social, económica y política del borde, mejorando la seguridad, reduciendo la noción de peligro y desarrollando un sentido de pertenencia. (Fig. 3)

El presente trabajo plantea como hipótesis que ambos proyectos representan dos intervenciones infraestructurales a gran escala que no solo implican una potente inversión económica, sino que también el desarrollo de logísticas territoriales y urbanas complejas y riesgosas para dos Estados con poder de

administración y gestión limitada, tanto por sus condiciones físicas, económicas como políticas actuales. Además, ambas son propuestas que no se consideran entre sí, esto provocaría un impacto a los ecosistemas naturales y manifestaría una sobre demanda de servicios e infraestructuras soporte, un alto riesgo de inversión económica en el desarrollo de obras y servicios a tan sólo 50km de distancia entre ellas con la línea fronteriza de por medio. Por lo tanto, es insensato, inviable y poco responsable la creación de ambas infraestructuras juntas. Con esto, es razonable proyectar una intervención integral y cooperativa que fusione los intereses de ambos países, reuniendo las principales condiciones y los mejores requerimientos que ofrecen ambas propuestas en un único proyecto infraestructural que articule e intervenga la franja fronteriza, mejorando la comunicación y las relaciones entre Nicaragua y Costa Rica. Utilizando tanto una metodología deductiva como especulativa, generando un escenario prospectivo conceptual a partir del análisis del sitio y de fuentes teóricas y críticas. Basándose en fuentes cualitativas primarias de recolección de datos, como entrevistas a expertos, trabajo de campo y estudios de caso, para el desarrollo de una indagación conceptual sobre la capacidad articuladora de las redes infraestructurales en esta frontera.

2. Centroamérica. Un Istmo de fronteras, de economías y de tierra de canales

Estudiar la historia centroamericana significa interrogar un espacio fragmentado dominado por la diversidad física y cultural. La división fronteriza en Centroamérica plantea varias ventajas, ya que se trata de sociedades relativamente simples, incluso, se pueden referir a ellos como microestados, o bien, microeconomías. Todo esto facilita la observación, clasificación y estudio de sus dinámicas territoriales y económicas (Pérez, 2018). El estrecho territorio que va de Guatemala a Panamá comprende 522.760 km², una extensión territorial similar a la de España. En el medio se encuentran dos países que históricamente han sufrido diversos desencuentros por su trazo fronterizo, Nicaragua y Costa Rica, países que poseen elementos culturales en común, pero con una historia política, económica y comercial totalmente diferente. (fig. 4)

El creciente proceso de hiperglobalización de los últimos 30 años ha llevado a buscar nuevas rutas comerciales en el sector Centroamericano. Por esta razón, se han planteado dos propuestas independientes en estas dos naciones. Despertando nuevamente los conflictos del pasado originados por la intención de concretar un paso transoceánico. Hoy la comunicación diplomática entre ambas naciones es tensa y prácticamente nula. En las dos últimas décadas, esta frontera ha presentado el mayor movimiento migratorio centroamericano (INEC, 2020), debido a los conflictos políticos y sociales que han ocurrido en Nicaragua desde la Revolución Sandinista, agravándose recientemente por las manifestaciones en abril del 2018 en contra del gobierno nicaragüense. El panorama laboral y económico de Nicaragua es crítico y la zona fronteriza representa uno de los sectores más desfavorecidos y abandonados del país, su infraestructura es escasa, pero a pesar de ello, posee un gran potencial territorial para desarrollo agropecuario y ecoturístico, lo que sus gobiernos no han sabido aprovechar de buena forma.

El sistema fronterizo funciona como un sistema abierto para el paso en ambas direcciones. Aunque cuenta con dos puntos de control oficial, existen muchos puntos ciegos sobre la línea por donde ingresan y pasan de un país a otro sin control alguno. Aun así, todo el borde puede considerarse como un puente de oportunidades, pues contiene todo el potencial para desarrollar una propuesta logística infraestructural para formar parte de un plan de desarrollo transfronterizo integral, incorporando los recursos naturales, mejorando las condiciones socioeconómicas de la región. Como punto estratégico para la creación de un nuevo paso comercial transoceánico debe considerar y complementar las lógicas operativas del actual Canal de Panamá (C.I.P), sin competir con este. Incorporando nuevas técnicas de servicio y transporte, aplicando nuevas tecnologías en el manejo de mercancías a través del territorio.

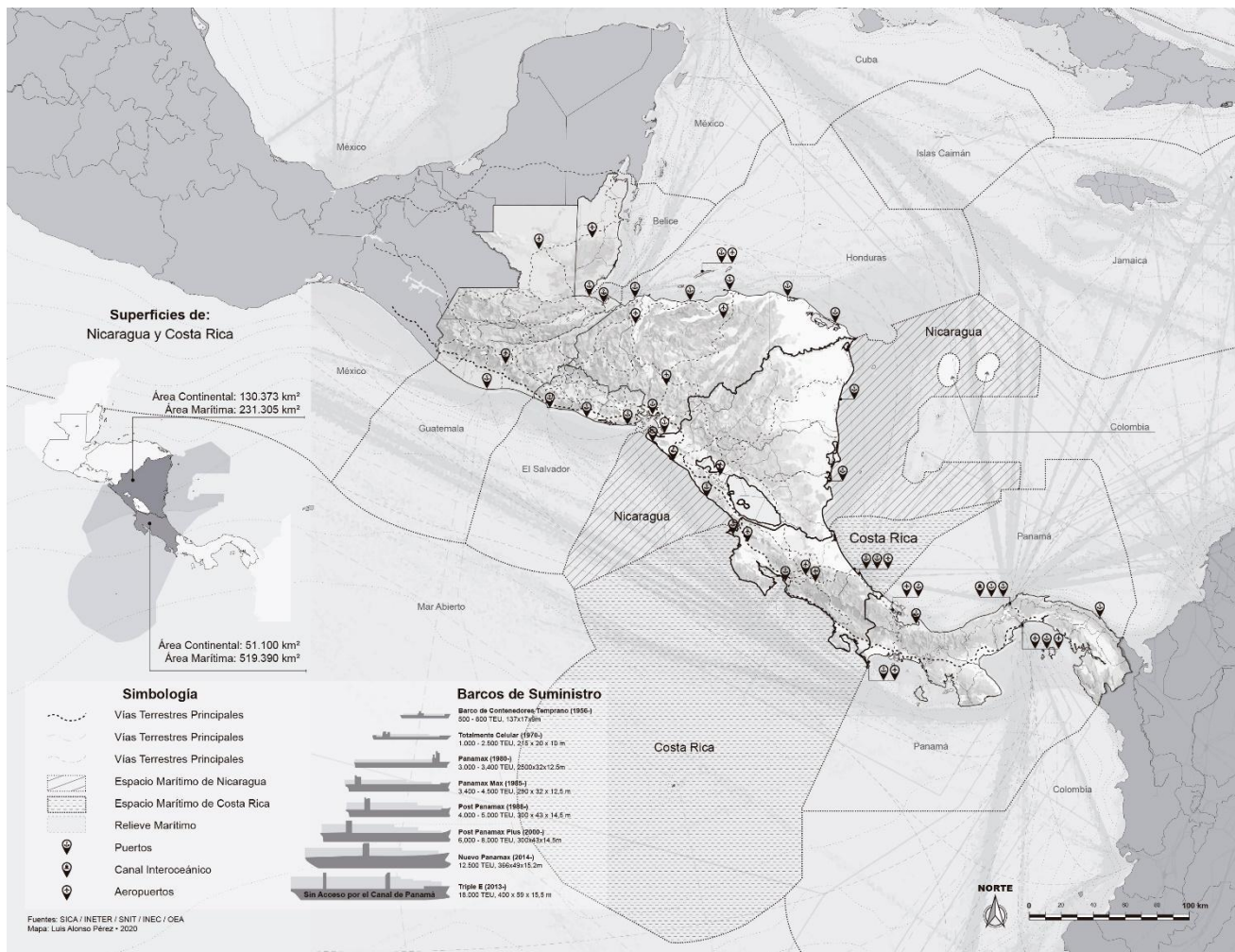


Fig. 04: Lógicas comerciales actuales en Centroamérica. Ruta terrestre de la carretera Interamericana, principales puertos y aeropuertos y rutas de comercio marítimo. Imagen elaborada por el autor. 2021.

3. El Nuevo Gran Canal Interoceánico de Nicaragua (C.I.N).

La idea de conectar el Pacífico con el Atlántico a través de Nicaragua no es nueva. La primera vez que se escuchó mencionar la intención de crear dicho canal fue en 1529, cuando el español Alonso Calero junto con Diego Machuca exploraron por primera vez el río Desaguadero o San Juan, comprobando el potencial de la zona para el paso transoceánico de las embarcaciones y llegar más fácilmente a las Islas de Asia Oriental (Wünderich, 2014). Posteriormente, el Rey de España Carlos IV, retoma la idea en 1803 a través de una alegoría que representaba la idea de dominar los mares a través de dicho canal (IHNCA, 1998). En 1847, esta intención se menciona por primera vez en la literatura, por Louis-Napoleón III quien manifestaba ya sus planes geopolíticos de la época (Álvarez, 2014), lo que posteriormente marcaría una etapa que va de 1850 a 1905 donde Estados Unidos se veía como la principal interesada en la construcción y administración de dicho canal. La más reciente intención de construir un canal por este sector se hace oficial el 21 de febrero de 2012, en un discurso del actual presidente nicaragüense, sin embargo, la idea se venía mencionando ya desde el año 2000. Con el interés de concretar un paso comercial por el río San Juan y lago Nicaragua.

En el 2012 se crea la Autoridad del Gran Canal Internacional de Nicaragua (AGCI), quien supervisaría la construcción. El 13 de junio del 2013 la Asamblea Nacional de Nicaragua aprueba la concesión general del megaproyecto al empresario privado Sr. Wang Jing de origen chino, quien crea la empresa Hong Kong

Nicaragua Canal Development Investment Co. (HKND Group) con la obtención de los derechos por 50 años para la construcción del Canal y toda la infraestructura soporte correspondiente al proyecto. Para entonces, el empresario Jing manifestó la necesidad de iniciar en el año 2014 para culminarlo en el 2019. El gobierno de Nicaragua anunció la estimación de costos en unos 40 mil millones de dólares americanos para el 2013, el empresario Jing declaró que no tendría ningún inconveniente en contar con esta suma de dinero para la inversión (Wünderich, 2014). Sin embargo, hay serias dudas de que el Sr. Jing, presidente de esta empresa privada, pueda conseguir los 50 mil millones de dólares que según esta empresa y el Gobierno de Nicaragua recalcularon como costo total de la obra para el año 2014 (Ruíz, 2015).

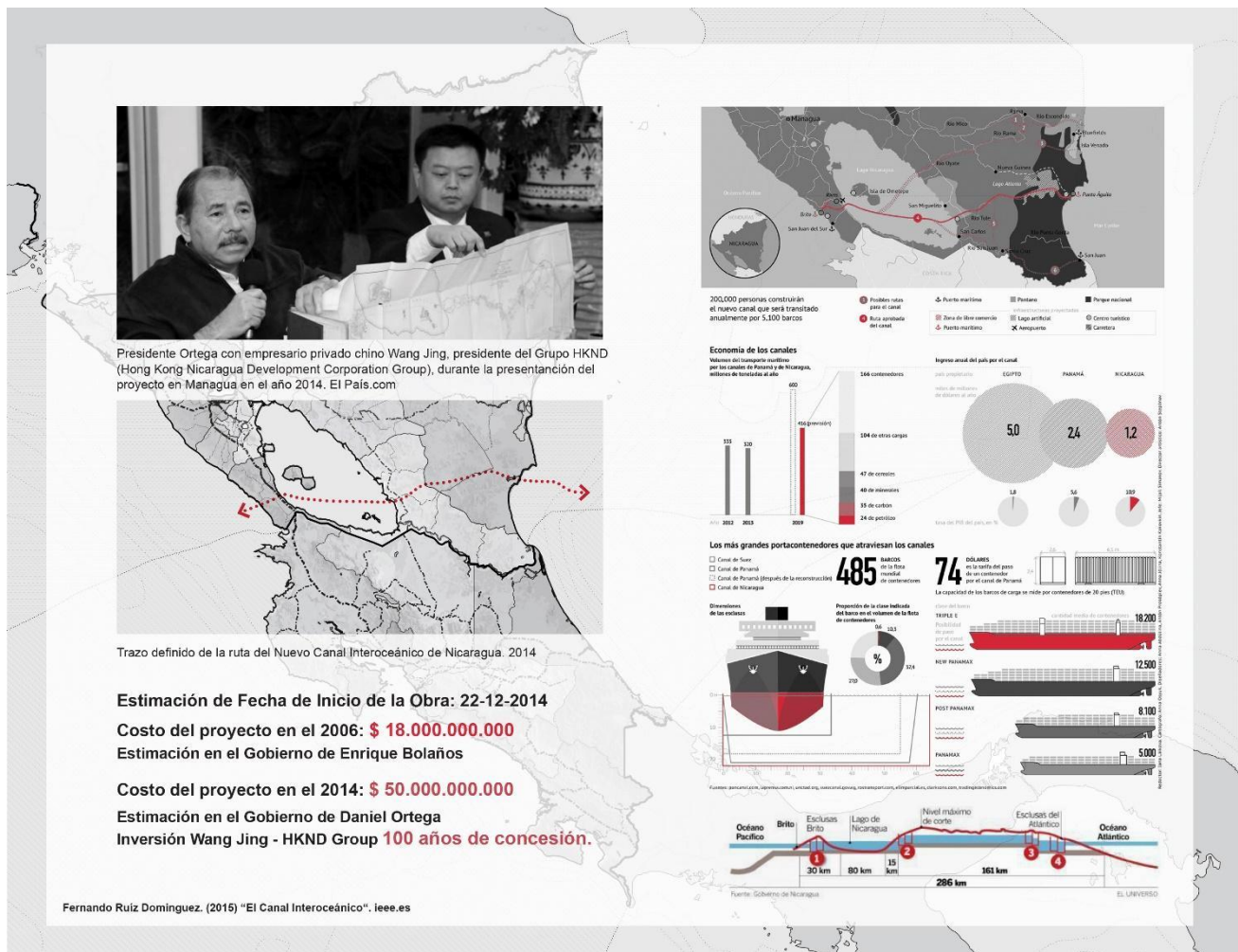


Fig. 05: Perfil del proyecto Canal Interoceánico de Nicaragua. Imagen elaborada por el autor. 2021.

Este es el proyecto más ambicioso y controversial de Centroamérica de las últimas dos décadas. Despierta nuevamente las esperanzas del pueblo nicaragüense, urgido de un mejor panorama económico, de más fuentes de trabajo y reducción de la pobreza. Nicaragua es el único país centroamericano que presenta en los dos últimos años una contracción económica considerable, tiene un 35% de su población en la pobreza, un porcentaje que representa cerca de 2.4 millones de personas, por debajo de sus vecinos Honduras y Guatemala (BM, 2020). La publicación del C.I.N coincidió con el anuncio y confirmación de la ampliación del C.I.P, el cual planteaba aumentar el ancho de sus esclusas y su capacidad de barcos transitados para el año 2014, en el marco de la celebración del centenario de su independencia, obra que se llegó a terminar a tiempo. Sin embargo, el proyecto nicaragüense no consideraba la ampliación de Canal de Panamá, un

proyecto con una visión independiente e indiferente a los movimientos comerciales que se están impulsando en la región.

Es importante mencionar la posición oficial del Gobierno de la República Popular de China, negando su interés en la participación de este proyecto. Incluso, en el 2017 firmó un convenio con el C.I.P, por donde conducirán el transporte relacionado a sus negocios comerciales. Actualmente, gracias a la ampliación panameña, pueden pasar barcos de 13.000 TEU, pues antes sólo pasaban barcos con capacidad de 5.000 TEU. El nuevo C.I.N. pretende un calado de 25 - 30 mts de profundidad, con una longitud de 286 km de largo y un ancho de 230 a 520 mts en algunos tramos (Hochleitner, 2015). Dimensiones superiores a las que ofrece hoy la nueva ampliación del C.I.P, esto permitiría el paso de supertanqueros y la última generación de portacontenedores “Triple E” con capacidad para transportar 18.000 TEU. (Fig. 5)

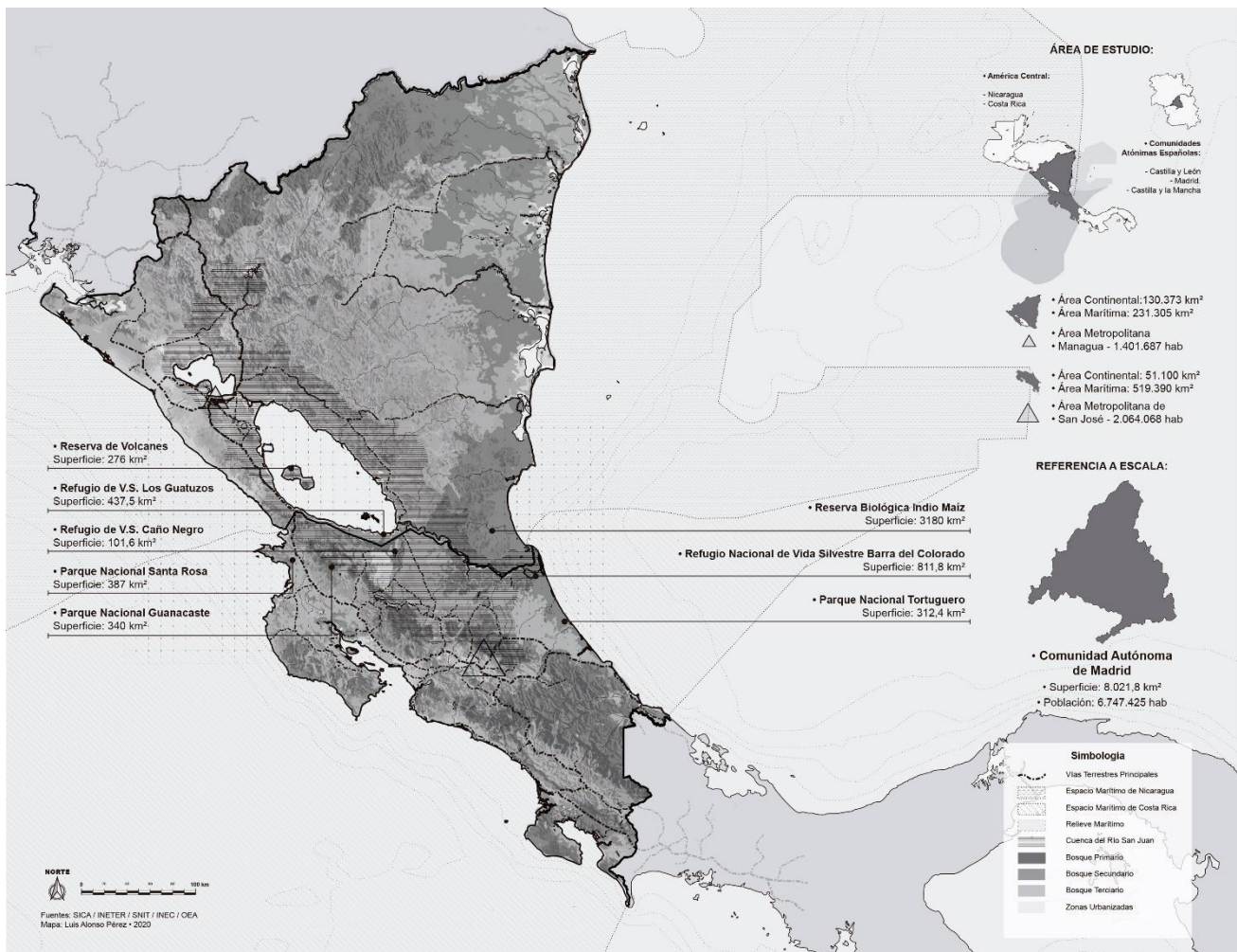


Fig. 06: Sistemas biológicos, Parques Nacionales y Áreas de Reserva forestal en frontera NIC-CR. Imagen elaborada por el autor. 2021.

El proyecto final presentado por la empresa HKND Group difiere del plan original del C.I.N. Descartándose la ruta original por el río San Juan, la cual parecía lógica por la utilización del caudal navegable de dicho río, que, por su tamaño, ancho y conexión directa con el lago de Nicaragua, constituía un paso natural para los barcos. Ahora el nuevo planteamiento inicia en el Mar Caribe, en la desembocadura del río Punta Gorda, 70 km al norte de la desembocadura del río San Juan. Una decisión inusual y contraproducente, pues este río es más irregular que el río San Juan y atraviesa la selva nicaragüense por varias zonas de reservas naturales, como la Reserva Punta Gorda y la Reserva de Indio Río Maíz, uno de los sistemas biológicos mejor

conservados de Centroamérica. Adicional a esto, se requerirá de intervenir en el dragado del río para cumplir con la profundidad adecuada, una obra que precisa de una logística milimétrica debido a lo sensible de sus ecosistemas naturales. Además, se requiere la construcción de una laguna artificial “lago Atlanta”, ubicada cerca de la costa este y de una extensión similar a la del Lago Gatún del Canal de Panamá con 436 km², para suministrar el agua necesaria para las operaciones de las esclusas. (Fig. 6)

El diseño incluye cinco esclusas de una dimensión superior a las del C.I.P, además de la construcción de cuatro subproyectos infraestructurales de gran escala que le darían soporte a este megaproyecto, entre estos la construcción de dos mega puertos “hub”; el primero localizado en Brito, en la costa pacífica, cerca de Rivas, a 35 km de la frontera con Costa Rica. El segundo puerto se localizaría en Punta Águila, una región autónoma de la costa caribe sur. El tercer subproyecto plantea una zona de libre comercio y centro logístico tecnológico, con parques industriales y centros financieros, proyectando centros urbanos para 140.000 habitantes, con la generación de más de 50.000 empleos directos y 200.000 indirectos. El cuarto subproyecto es un aeropuerto internacional en Rivas, con capacidad para el paso de un millón de personas y 22.000 toneladas de carga por año, con una escala similar al que ya existe en la ciudad de Liberia en Costa Rica, el cual se ubica a 100 km de distancia (Cesar, Arnaiz, 2014).

Actualmente, no hay información del estatus del proyecto por parte del gobierno nicaragüense, aunque la prensa internacional ha publicado que el presidente de Nicaragua asegura que el proyecto sigue vivo y no ha renunciado al mismo (DW, 2019). A esto se suma que la empresa China Railway Construction Corp. contratada para llevar a cabo la evaluación de la viabilidad inicial, no ha publicado nada en su página oficial. El mismo silencio e incertidumbre han guardado las empresas McKinsey & Company, encargadas de la investigación y análisis del proyecto y la empresa Environmental Resource Management, contratada para llevar a cabo las evaluaciones sociales, ambientales y evaluaciones de impacto.

El sueño de un canal interoceánico que aproveche el paso natural del río San Juan y lago Nicaragua otra vez se difumina. Su estatus no es claro, aunque el pueblo nicaragüense tiene la esperanza de que un proyecto así les ayude a salir de la fuerte crisis económica en que se encuentran. Situación que se agrava con la pandemia del COVID 19, lo que ha vuelto a generar oleadas migratorias de nicaragüenses hacia Costa Rica.

4. Canal Seco de Costa Rica (CANSEC)

Desde la década de los 80's, el gobierno del entonces presidente de Costa Rica, Rodrigo Carazo Odio, publicó la idea de elaborar un canal seco que atravesaría el territorio norte costarricense de este a oeste, conectando con puertos importantes en ambas costas, sirviendo como paso de contenedores y de materia prima como alimentos y minerales, a través de un corredor ferroviario, una autopista, oleoductos y cableados. Sin embargo, no se había hecho ningún plan al respecto hasta el año 2010, cuando se publica una licitación para su diseño y estudio de impacto ambiental. El proyecto nació con la intención de darle soporte al C.I.P, utilizándolo como punto para el transbordo de barcos, debido al incremento de buques de carga que se iba a producir por la ampliación del canal panameño en el 2014, también ampliaría y diversificaría la oferta de turismo por medio de los cruceros. El diseño de este canal seco no solo debía cumplir con las expectativas y demandas del comercio en un mundo cada vez más hiperglobalizado, sino que debía aplicar la última generación de tecnologías para el manejo y manipulación de barcos y contenedores. La infraestructura formaría parte de una red global de canales, puertos y zonas industriales gestionadas y operadas como “puertos en red”, incorporando centros de transporte intermodal, plataformas logísticas, zonas francas y clústeres tecnológicos.

Su ruta se proyectó por el sector norte, pues este tramo posee las condiciones geográficas ideales para su desarrollo, reduciendo la cantidad de operaciones de movimientos de tierra. Además, con esto, se pretende evitar la entrada de transporte pesado en la denominada Área Metropolitana, pues su enfoque es meramente transporte industrial. Conectará dos puertos industriales en cada costa. En el caribe se desarrollaría un complejo portuario en Parismina, sección más al norte donde se podría desarrollar un puerto con tales características, evitando impactar sobre las reservas biológicas y parques naturales protegidos que se encuentran cercanas a Tortuguero. En el Pacífico ocurre una condición similar; el punto ideal para desarrollar el complejo portuario es la Península de Santa Elena, para evitar el paso por diversas zonas protegidas que se encuentran en su entorno.

A parte de esto, se plantea un puerto seco en el punto central del trayecto, en el cantón de San Carlos, muy cerca de la frontera con Nicaragua. Esta conexión se dará por medio de una carretera de 10 carriles con capacidad especial para transporte de carga, una línea férrea para trenes de carga con capacidad para vagones de dos niveles de contenedores. Diseñado para que no supere el 1% de pendiente en su trayecto, todo un reto en un país de una topografía tan irregular. La ruta total recorrerá 325 km y se estima que se tardará 27 horas en completar el proceso de transbordo de un extremo a otro, proyectando una capacidad de traslado de 15.000 TEU por día. Su diseño incorpora una estrategia de crecimiento y expansión a 20 años y 50 años, para hacerle frente al crecimiento y demanda de carga en el futuro. Parte del trayecto pasará a pocos kilómetros de la frontera con Nicaragua. El gobierno del presidente Oscar Arias Sánchez (2006-2010) especificó que el coste total del proyecto se estimaba en 16 mil millones de dólares (CANSEC, 2018). (Fig. 7)

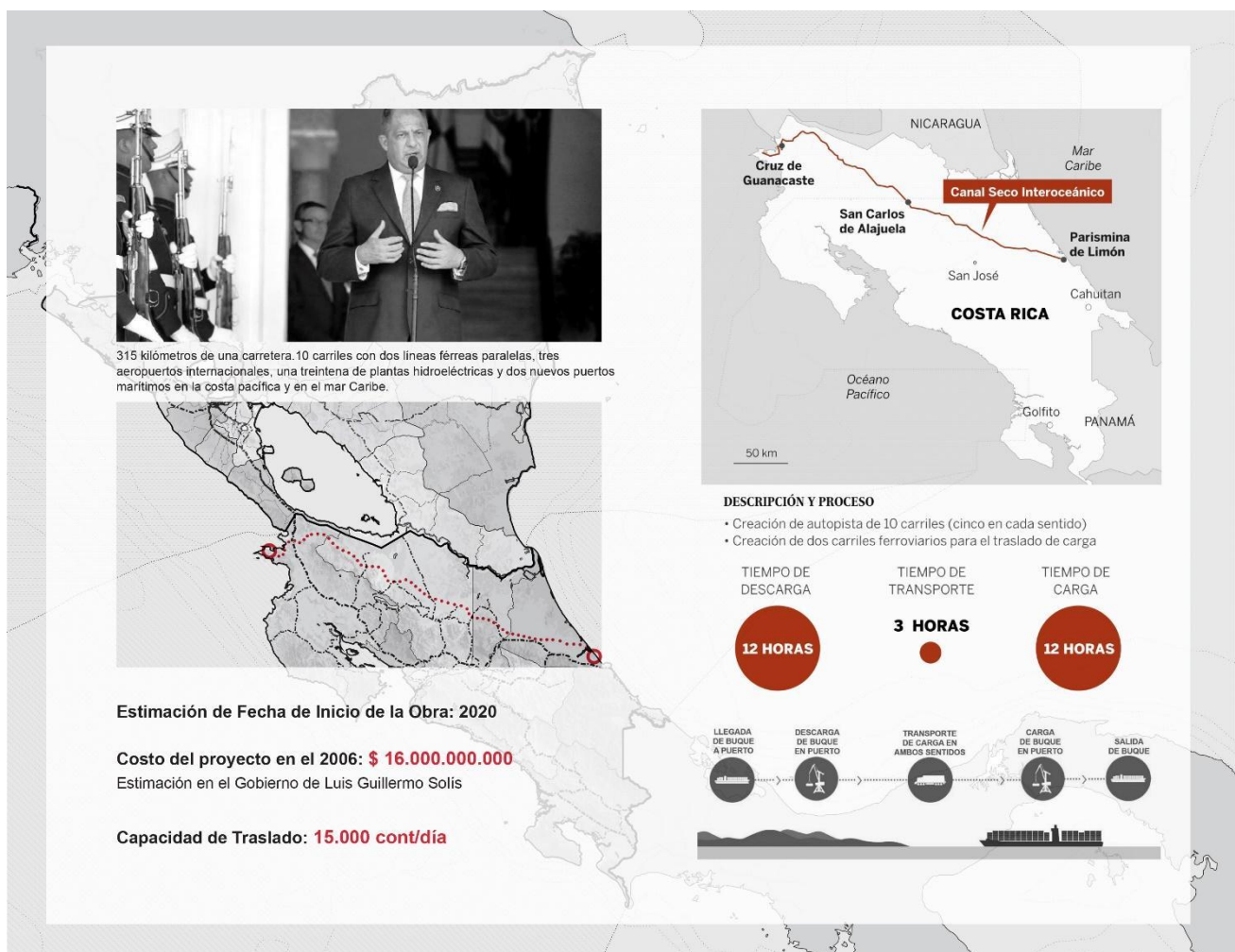


Fig. 07: Perfil del proyecto Canal Seco de Costa Rica. Imagen elaborada por el autor. 2021.

El CANSEC, como se le conoce, pretende proporcionar servicios a buques y a la carga que llega, con recepciones para cruceros para el sector turístico. Busca actuar como interfaz entre el medio marítimo y terrestre conformado por un entorno productivo y logístico de gran importancia en Centroamérica, constituyéndose como un punto estratégico en el sistema de producción, transporte y de comercio mundial, siendo consciente del papel que juegan los puertos en la economía. La intención de este proyecto es dedicarse a la operación de la demanda insatisfecha de toneladas métricas que el C.I.P. no podría transportar por su capacidad, por ello, este proyecto pretende trabajar en conjunto con la operación panameña, aumentando su pertinencia y viabilidad. Actualmente el proyecto se encuentra pausado, pues el actual gobierno costarricense, además de enfrentar la crisis de la pandemia del COVID 19, se ha concentrado en la inversión de infraestructuras en la Gran Área Metropolitana de San José que consideraban como una prioridad. Por esta razón aún no se saben las fechas de reanudación del proyecto.

5. Conclusiones. Hacia un proyecto en común y colaborativo.

La presente investigación se cuestiona si es coherente o razonable plantear estas dos mega infraestructuras en un sector tan puntual y cercano entre sí, en países que por sus condiciones y capacidades económicas no presentan un panorama financiero favorable para afrontar dichas obras de forma independiente sin optar por la solicitud de un préstamo del BID, o bien, buscar empresarios potentes arriesgándose a negocios que atenten nuevamente con sus economías a futuro. Debido a su escala territorial de impacto, es posible pensar en la sinergia de ambas inversiones, realizando una infraestructura común, integral y menos invasiva. El desarrollo de las infraestructuras auxiliares soporte que se duplicarían, provocaría una sobredemanda de servicios en una escala geográfica relativamente puntual. De esta forma, la existencia de ambos proyectos se interpreta como una gran oportunidad de acción, con el fin de tomar a la propia infraestructura como herramienta de integración y cooperación, modificando los sistemas fronterizos que interactúan en este borde a través de los sistemas de conectividad, buscando generar una identidad cohesiva y de unión en esta franja, con el fin de mejorar y sanar la ruptura que la política ha creado por doscientos años.

Está claro que la franja fronteriza entre Nicaragua y Costa Rica se encuentra localizada en un punto muy estratégico de América Central, llamando la atención de potencias internacionales en distintas épocas, las cuales han visto en ella la oportunidad para desarrollar un paso interoceánico comercial. Esta franja constituye un cuerpo multisistémico vivo y policéntrico, con focos de actividades especializadas a su largo, rodeados de una riqueza natural invaluable, trascendiendo del plano continental al plano marítimo. Los gobiernos de ambas naciones no han sabido aprovechar estas condiciones y su potencial, ya que los apoyos socioeconómicos a los municipios transfronterizos han sido escasos y limitados, demostrando que la inversión sobre la franja no ha sido una prioridad para ambos Estados. Sin embargo, una intervención integral en este sistema puede derivar en el escenario perfecto de gestión infraestructural sostenible que interviene una frontera, proyectando el sector ecoturista del istmo, a través de un proyecto inédito, jamás planteado desde esta visión.

Una de las alternativas para lograr y proponer una intervención conjunta que tome como base el impulso económico global y el funcionamiento de redes de suministro y reparto que se han dado gracias al aceleramiento de la hiperglobalización; se extrae de las ideas, mecanismos y funcionamientos de la Zonas Económicas Especiales (ZEE). Una ZEE es una región geográfica determinada que posee leyes especiales y mecanismos de comercio especial que solo funcionan en su interior, y se orientan en mayor medida a una economía de libre mercado, en contraposición a las leyes típicas de un país o nación en donde están contenidas. Las leyes de “alcance nacional” pueden ser suspendidas dentro de una Zona Económica Especial. Esto haría una dimensión territorial única e inédita de encuentro económico que permita el

desarrollo de las infraestructuras adecuadas en la zona fronteriza para crear una única propuesta integral (Farole & Akinci, 2011). (Fig. 8)

El economista Dani Rodrik (2018) comenta que, como parte de las consecuencias de la hiperglobalización, está la capacidad autónoma o identitaria que desarrollan las fronteras, donde no se podrían imponer restricciones y en las cuales se armonizan y compatibilizan algunos sistemas legales, regulatorios y económicos. Esto determina la capacidad de adaptar estas franjas como ZEE, por medio de la readequación de la figura legal y reajuste de sus mecanismos territoriales y regulatorios aplicados a una zona fronteriza. Se impulsa así un proceso de cooperación bilateral entre Nicaragua y Costa Rica, creando un sistema común que distribuye las infraestructuras y desarrollos en ambos territorios, mejorando el panorama para afrontar la inversión. Es necesario la generación de distintos pactos transnacionales que definan roles y alcances estatales, con el fin de que la frontera deje de ser un sector marginado y abandonado, y sea un punto de referencia global. Creando un modelo único de desintegración de una frontera a través del desarrollo conjunto e integral de las infraestructuras.

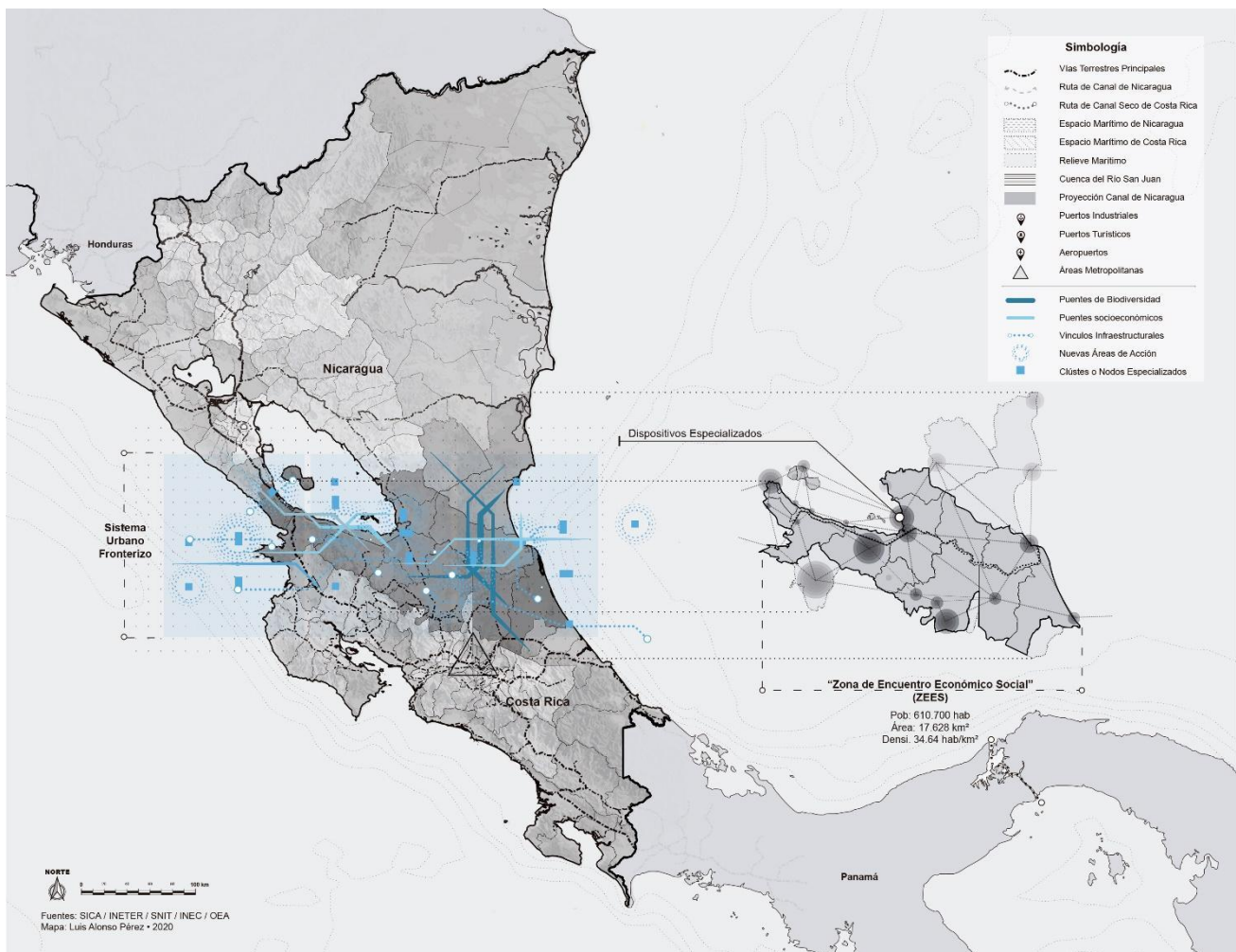


Fig. 08: Logísticas urbanas e infraestructurales para la integración fronteriza entre NIC y CR. Imagen elaborada por el autor. 2021.

6. Bibliografía

6.1. Obra completa

ÁLVAREZ, P. (2014) Reflexiones sobre la propuesta del Canal Interoceánico: ¿Desarrollo Económico versus Protección Ambiental? En El Canal Interoceánico de Nicaragua, Aportes al debate. Managua, Mapas ed. Ciencia, Técnica y Sociedad. (24-36)

BANCO MUNDIAL (BM). (2020). "El Banco Mundial en Nicaragua: Panorama General". Contexto, estrategia y resultados. Washington. (en: <https://www.bancomundial.org/es/country/nicaragua/overview#1>)

BOVIN, P. (2013). "Las Fronteras del Istmo. Fronteras y sociedades entre el sur de México y América Central", Universidad Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS). México, Ed: Centro de estudios mexicanos y centroamericanos.

CANSEC (2018) "Presentación de Megaproyecto – Canal Seco CR" CANSEC, Costa Rica, Digisoft.

FAROLE, T. AKINCI, G. (2011). Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions. The international Bank for Reconstruction and Development. The World Bank Publications. Washington DC.

FUNPADEM. (2000). Cuencas Internacionales: Conflictos y Cooperación en Centroamérica. Cuadernos de trabajo, Las Fronteras Centroamericana, Proyecto de Cooperación Transfronteriza, Fundación Ford, Costa Rica.

INSTITUTO DE HISTORIA DE NICARAGUA Y CENTROAMÉRICANA [IHNCA]. (1998). Exposición Documental: El Canal Interoceánico en la Historia de Nicaragua, Catálogo. Managua: Autor.

MCCULLOUGH, D. (2004). Un camino entre dos mares: La creación del Canal de Panamá. S.L.U. Espasa Libros. Madrid, España.

PÉREZ, H. (2018). "Breve historia de Centroamérica". Edición actualizada. Madrid, Editorial Alianza.

6.2. Revistas

CESAR, D. ARNAIZ, S. (2014). "El Canal Interoceánico de Nicaragua: Una Geopolítica con historia". DRd. Desemvolvimento Regional em debate. Año 4, nº 1, (165-188), jan/jun. Brasil, Universidade de Contestado.

DW. (2019). "Ortega revive proyecto de canal interoceánico en Nicaragua". América Latina. 14.08.2019, en:(<https://www.dw.com/es/ortega-revive-proyecto-de-canal-interoce%C3%A1nico-en-nicaragua/a-50019224>)

ESTACIO, J. (2018). "El río San Juan: Dos siglos de conflictos entre Costa Rica y Nicaragua". Revista Electrónica Iberoamericana. Vol.12, n1. España. Universidad Rey Juan Carlos.

HOCHLEITNER, A (2015). La construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua: Situación de partida y efectos en el desarrollo nacional. Fundación Friedrich Ebert Stiftung. Análisis. nº 4, San José, Costa Rica.

PROCUENCA SAN JUAN. (2004). Análisis de diagnóstico transfronterizo. Cuenca de San Juan. San José, OAS.

RODRIG, D. (2018). Is hyperglobalization feasible? September 17, 2018 in X edition of the Workshop in International Economics Boston, Ford Foundation Professor of International Political Economy at Harvard's John F. Kennedy School of Government. U.S.

RÚÍZ, D. (2015). El Canal Interoceánico de Nicaragua. 23 de enero del 2015. Documento opinión, ieee.es.

WÜNDERICH, V. (2014) El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño. Encuentro No. 97, 24-35, 2014

INEC (2020). Instituto Nacional de Estadística y Censos de Costa Rica.2020. <https://www.inec.cr/>