

Anuario de Estudios Centroamericanos

Revista académica de acceso abierto,
editada en la Facultad de Ciencias Sociales
de la Universidad de Costa Rica

Volumen 47, 2021
e-ISSN: 2215-4175

Dossier [Sección arbitrada]

Canales, Balcanes y volcanes: 200 años de rivalidades geopolíticas en torno al río San Juan

Canals, Balkans and Volcanoes: 200 Years of Geopolitical Rivalries over the San Juan River between Costa Rica and Nicaragua

Pascal O. Girot Pignot
Escuela de Geografía,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica

El *Anuario de Estudios Centroamericanos* (AECA), fundado en 1974, es una revista académica de **acceso abierto**, editada en la **Facultad de Ciencias Sociales** de la **Universidad de Costa Rica**. Es una **publicación continua**, presentada en **formato electrónico**. En la actualidad es una de las pocas publicaciones que se realizan sobre América Central bajo una perspectiva regional. El AECA **cubre temas** que se ocupan del análisis de la realidad histórica y presente de la región centroamericana y de las sociedades que la constituyen.

Síguenos:

Facebook: @elanuarioca

Twitter: @aeca_ucr

Portal de revistas de la Universidad de Costa Rica:

<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/index>

Envíos: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/about/submissions>

Anuario de Estudios Centroamericanos

Volumen 47, 2021

© Pascal O. Girot Pignot, 2021

LICENCIA CREATIVE COMMONS

Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Algunos derechos reservados

Usted es libre de copiar, distribuir y comunicar públicamente esta obra bajo las siguientes condiciones:

- Debe reconocer los créditos de la obra.
- No puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.
- La obra debe ser utilizada solo con propósitos no comerciales.



Canales, Balcanes y volcanes: 200 años de rivalidades geopolíticas en torno al río San Juan

Canals, Balkans and Volcanoes: 200 Years of Geopolitical Rivalries over the San Juan River between Costa Rica and Nicaragua

Pascal O. Girot Pignot

Escuela de Geografía,

Universidad de Costa Rica, Costa Rica

Recibido: 06/09/2021

Aceptado: 22/11/2021

Acerca de la persona autora

Pascal O. Girot Pignot. Costarricense. Geógrafo. Catedrático de la Escuela de Geografía, Universidad de Costa Rica. Actualmente se desempeña como director de dicha Escuela. Trabaja en docencia e investigación, en temas de adaptación al cambio climático.

Contacto: pascal.girotpignot@ucr.ac.cr

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6162-2709>

Resumen

Este artículo identifica tres factores estructurantes del territorio transfronterizo conformado por la cuenca baja del río San Juan: 1) la formación del Estado nacional y la diferenciación territorial, 2) la influencia de ambiciones imperiales vinculadas al imperativo transisthmico y 3) las relaciones de vecindad, integración y de conflicto y cooperación entre Costa Rica y Nicaragua. Se propone la permanencia del río San Juan como una constante en las relaciones interestatales entre Nicaragua y Costa Rica. Al ser una cuenca transfronteriza, se confiere al río San Juan una relevancia histórica, no solo como soporte parcial de un trazado limítrofe, sino también como unidad geomorfológica funcional y como zona de confluencia.

Palabras claves: Nicaragua, Costa Rica, frontera, geografía política, Estado.

Abstract

This article identifies three structuring factors of this transboundary territory formed by the lower basin of the San Juan River: 1) the formation of the national State and territorial differentiation, 2) the influence of imperial ambitions linked to the transisthmian imperative, and 3) the relations of neighborhood, integration, and conflict and cooperation between Costa Rica and Nicaragua. The article proposes that the permanence of the San Juan River as a constant in interstate relations between Nicaragua and Costa Rica. As a transboundary basin, the San Juan River is given historical relevance, not only as a partial support of a boundary, but also as a functional geomorphological unit, as a confluence zone between two national jurisdictions and as a lasting object of geopolitical rivalries over the past 200 years.

Keywords: Nicaragua, Costa Rica, boundaries, political geography, Nation State.

Orígenes históricos y geográficos: la cuenca del río San Juan, el desaguadero del lago de Nicaragua

La cuenca hidrográfica del río San Juan es la segunda más grande de Centroamérica, solo superada por la del río Usumacinta. Tiene una extensión de 38 569 kilómetros cuadrados. De estos, 24 569 pertenecen a Nicaragua y 14 000 a Costa Rica. Cuenta con un embalse natural, conformado por una depresión tectónica que contiene el lago Cocibolca (o lago Nicaragua), el segundo cuerpo de agua dulce más extenso de América Latina y el Caribe.

Por su extensión, el lago de Cocibolca era considerado un mar interior, el cual, en su extremo sureste, drenaba hacia el mar Caribe, por eso se conocía como “Desaguadero del Mar Dulce”, según los primeros cronistas españoles. La búsqueda del estrecho dudoso marcó el imaginario colectivo de Nicaragua desde entonces, lo cual transformó el río San Juan en objeto de rivalidades imperiales y resistencias indígenas desde inicios del siglo XVIII. Con el establecimiento de la presencia británica en Jamaica, a partir de 1655, la rivalidad entre España e Inglaterra culminó con expediciones por corsarios e infantes de marina de guerra en toda la costa Caribe de América Central.

Ya para inicios del siglo XIX, la resistencia indígena por parte de los Sambos-Mískitos se intensificó con ataques frecuentes a puestos militares y saqueos en Matina, el Castillo y hasta Granada. Estas incursiones, alentadas por la Corona británica, culminaron en 1780 con una expedición militar por el río San Juan, encabezada por Horacio Nelson, entonces capitán de navíos, en la cual tomaron San Juan del Norte y El Castillo. Este último fue escenario de una resistencia épica (encabezada por la heroína Rafaela Herrera), a fin de recuperar el Castillo de la Inmaculada Concepción en el río San Juan. Desde entonces, el río San Juan sigue constituyendo un ícono del imaginario nacionalista de Nicaragua (Brannstrom, 1995).

Las rutas transístmicas de Von Humboldt en Mesoamérica

Alexander von Humboldt, en su ensayo político sobre la Nueva España, publicado en 1811, subrayó la importancia del istmo centroamericano para las comunicaciones mundiales. En su obra comparó los cinco sitios principales para un paso interoceánico, incluidos Tehuantepec, Nicaragua y tres lugares en Panamá y Nueva Granada (San Miguel, la bahía de Caledonia y el golfo del río Atrato-Urabá). El trabajo de Humboldt constituyó un importante referente de la comunidad científica y política europea. Su apreciación

del potencial de Centroamérica para un canal interoceánico suscitó un mayor interés por parte de las potencias europeas y estimuló una serie de estudios y proyectos que marcaron el siglo XIX (Girot, 2003).

Figura 1

Las rutas interoceánicas potenciales por Mesoamérica propuestas por Alexander von Humboldt (1811)



Fuente: Rubio (1962).

Este trabajo abrió el camino a toda una serie de estudios de viabilidad similares a través del istmo centroamericano, realizados inicialmente por europeos y durante la segunda mitad del siglo XIX por estadounidenses. Las principales rutas estudiadas en ese momento fueron la del lago Nicaragua-río San Juan y las tres del istmo de Panamá (Figura 1). Además de sus aspectos técnicos, los cuales evolucionaron con el perfeccionamiento de las técnicas geodésicas y cartográficas, estos levantamientos proporcionaron bases firmes sobre las que se asentaron los diseños geopolíticos de las principales potencias mundiales de la época.

Si se analiza la secuencia de levantamientos y proyectos, y los gobiernos que los encargaron, se pueden reconstruir los grandes episodios de rivalidad imperial que marcaron el siglo XIX. Primero fueron los franceses y los británicos; luego, después de 1850, los estudios del canal fueron realizados por empresarios privados. Finalmente, esta tarea estuvo a cargo de cuerpos de ingenieros militares en su mayoría norteamericanos (Brannstrom, 1995; Girot, 2003).

El río San Juan en los albores de la era republicana

Los Estados nacionales nacientes y sus rivalidades

Entre 1821 y 1860, América Central estuvo sumida en un período de marcada inestabilidad política y de conflictividad militar. Las nacientes repúblicas independientes luchaban entre ellas, particularmente luego del fracaso de la República Federal Centroamericana (1824-1838). A los conflictos internos entre facciones liberales y conservadoras, se sumaban también intervenciones militares entre Estados vecinos centroamericanos (Acuña Ortega, 2014). En Nicaragua, la rivalidad entre los conservadores de Granada y los liberales de León culminó en 1854 con una guerra civil entre ambos bandos. Estos conflictos crearon un ambiente propicio para la expansión de intereses hegemónicos británicos y la emergencia de la potencia hegemónica de EE. UU.

Ya desde 1780 la rivalidad imperial entre España e Inglaterra había llevado a un incremento en la presencia de asentamientos británicos en la Costa Caribe de América Central. Lo anterior incluye, a partir de 1841, territorios controlados por la Corona británica en Belice, el entonces Honduras británico, y el protectorado de la Mosquitia. Durante el período colonial tardío (de 1655 hasta 1820), Inglaterra buscó activamente, por medio de acciones militares directas o mediante patentes de corsarios o alianzas con piratas, dividir el Imperio español en América a la mitad, de manera que cercenaba el Norte de América Central y Nueva España (actualmente México) de los Virreinos de Nueva Granada y del Perú, las Audiencias de Quito, de Charcas y de Chile en el Sur (Carlos Granados, comunicación personal, agosto 2021).

Al declararse la independencia de España, las repúblicas de América Central se vieron inmersas en guerras civiles hasta 1860, situación que aprovechó la Corona británica para consolidar sus ambiciones territoriales en el Caribe centroamericano y la isla del Tigre en el golfo de Fonseca en el Pacífico.

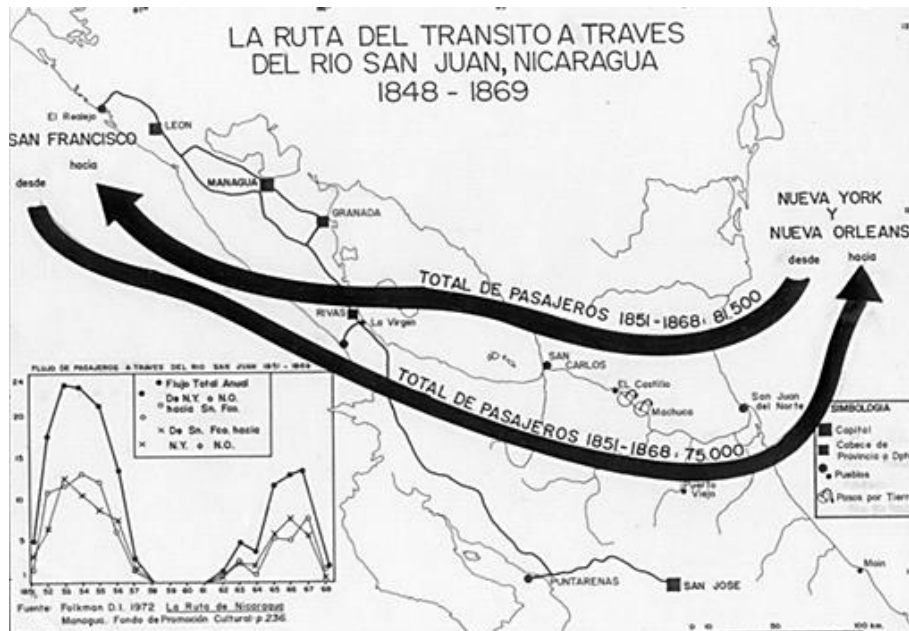
La ruta de tránsito y la guerra contra los filibusteros (1848-1868)

En 1848, Inglaterra toma el control de San Juan del Norte en la desembocadura del río San Juan, y lo rebautiza como Greytown; de facto extendió el control militar sobre toda la costa Caribe de Nicaragua. En ese mismo año inicia la fiebre del oro en California. Cruzar el istmo centroamericano por el río San Juan (Figura 2) era más seguro que cruzar el continente norteamericano a mediados del siglo XIX. En 1848 inició operaciones la Compañía de Tránsito de Cornelius

Vanderbilt; esta llevó pasajeros de costa a costa por el río San Juan y el lago Cocibolca. Ya para 1853 más de 24 000 pasajeros cruzaron el istmo Centroamericano con vapores y diligencias de la compañía de tránsito de Vanderbilt, para alcanzar un total de 156 000, entre 1848 y 1868 (Folkman, 1972; Girot y Nietschmann, 1992).

Figura 2

La ruta del tránsito por el río San Juan 1848-1868



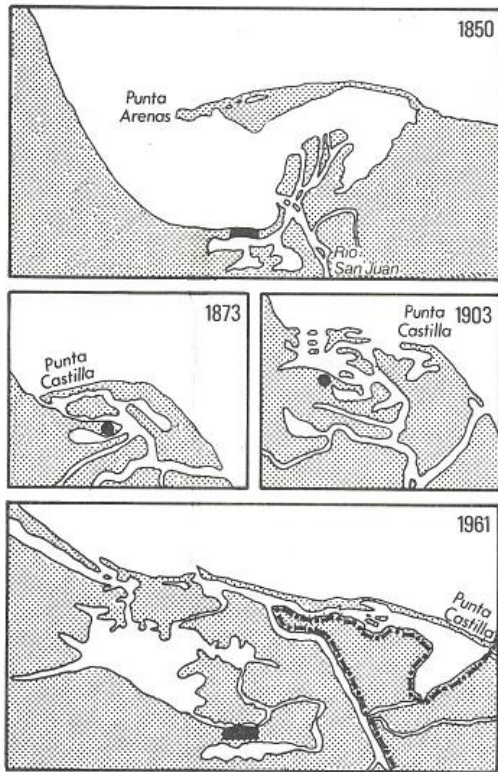
Fuente: Folkman (1972).

Con la inauguración del ferrocarril entre Colón y Panamá, en 1855, y sobre todo con la conclusión del ferrocarril intracontinental entre Nueva York a San Francisco, en 1868, la ruta de tránsito por el río San Juan cumplía una función importante, como tal fue objeto de rivalidades imperiales emergentes.

El río como factor de continuidad y cambio

El río San Juan conforma una amplia cuenca y su desembocadura refleja una dinámica propia de un delta en una región del trópico húmedo, con cambios paulatinos de configuración debido a la carga de sedimentos y el efecto de las corrientes marinas. En la Figura 3 se puede apreciar la evolución del delta del río San Juan durante el siglo comprendido entre 1850 y 1961. Se ve claramente como en 1851 existía al frente de Greytown (actualmente San Juan del Norte) una bahía que ofrecía un puerto natural para las embarcaciones.

Figura 3
Evolución geomorfológica del delta del río San Juan 1850-1961



Fuente: Sandner (1985, p. 41).

Al inicio del siglo XX, se fue sedimentando la bahía de San Juan del Norte para tener en 1961 una laguna costera protegida por una amplia barra de arena. Como veremos más adelante, la sedimentación de las aguas del río San Juan es producto de décadas de deforestación y deterioro ambiental en ambas riberas de la cuenca desde la década de 1940; esto ha obligado a dragar el curso del río San Juan en su desembocadura en el mar Caribe. Así, en el 2011, surge la controversial incursión de tropas nicaragüenses y el dragado de isla Calero en el delta del río San Juan.

Hasta la fecha, la configuración geomorfológica del delta del río San Juan ha jugado un rol capital en los litigios limítrofes entre Costa Rica y Nicaragua, incluso llegó a constituir un argumento clave en el último fallo de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de La Haya en 2017, tal como veremos más adelante (International Court of Justice, 2017) (Figura 12).

Por sí mismo, el río San Juan ha sido un factor importante de cambio y continuidad en la frontera entre Costa Rica y Nicaragua. Como soporte

principal del límite entre ambos países, cumple una importante función de separación entre ambos Estados ribereños. No obstante, también ha sido un escenario de confluencia propio de una cuenca transfronteriza, y su dinámica geomorfológica ha constituido un factor de cambios paulatinos en el soporte del límite, los cuales no siempre han sido bienvenidos por los Estados limítrofes, pero han hecho la fortuna de juristas internacionalistas.

El río San Juan como objeto de ambición imperial (1850-1901)

La transición hegemónica entre Inglaterra y Estados Unidos

La década entre 1848 y 1858 fue particularmente turbulenta para la región centroamericana. Las rivalidades entre las grandes potencias por controlar una vía interoceánica culminaron, lo cual dio lugar a incesantes intrigas diplomáticas, con el fin de asegurar los acuerdos y tratados que permitirían garantizar la exclusividad en el uso del canal interoceánico.

Ante el acto militar de toma de la guarnición de San Juan del Norte en la costa Caribe sur de Nicaragua en 1848, Nicaragua solicitó a Estados Unidos defender su soberanía. Con el auge de la ruta de tránsito, miles de pasajeros pasaban por San Juan del Norte. Ese mismo año, el cónsul británico exigió el pago de aranceles a los vapores de Vanderbilt que entraban por San Juan del Norte. Estados Unidos reaccionó y, en uno de los primeros enfrentamientos militares, la marina norteamericana bombardeó San Juan del Norte y destruyó el poblado y las bodegas de la compañía de tránsito. Tres años antes, Estados Unidos e Inglaterra habían firmado el Tratado Clayton-Bulwer (1850), un pacto en el cual ambas potencias se comprometían a no monopolizar futuros proyectos canaleros en el istmo centroamericano. A pesar de esto, dicho incidente marcó una creciente injerencia de Estados Unidos, en directa confrontación y rivalidad con Inglaterra. Probablemente fue lo más cercano a un conflicto armado entre los Estados Unidos e Inglaterra (Dozier, 1985; Ealy, 1971).

Entre los miles de aventureros que atravesaron el istmo centroamericano a mediados del siglo XIX, un filibustero llamado William Walker tomó el poder en Nicaragua en 1855, tras lo cual restituyó la esclavitud y libró una guerra sin merced contra una alianza centroamericana en la cual participaban Costa Rica, el Salvador, Honduras y Guatemala. Las tropas centroamericanas salieron victoriosas de este conflicto en 1858. Después de una interrupción de cuatro años, debido a la guerra contra los filibusteros, el servicio de la *Accesory Transit Company* reinició en 1859, sin volver a conocer los niveles de tránsito alcanzados en 1848-1850, con cerca de dos mil pasajeros por mes (Folkman, 1972) (Figura 2).

La aventura filibustera, al igual que la construcción imaginaria del canal interoceánico por América Central, ha sido retratada tradicionalmente por historiadores como una expresión del destino manifiesto, desde una lectura muy sesgada del nacionalismo metodológico y el modernismo, cuando existen esfuerzos recientes de reescribir la historia cultural del imperialismo, tanto desde la perspectiva centroamericana como desde la norteamericana, dejando de lado sesgos raciales o étnicos, y analizando estos episodios desde una perspectiva de historias imbricadas y conectadas (Acuña Ortega, 2016, p. 134).

Los tratados limítrofes y los laudos entre Nicaragua y Costa Rica

La interrupción del tráfico por Nicaragua en el transcurso de los años 1850 fue por supuesto provechoso para Panamá. En 1846, el tratado Mallarino-Bidlack entre EE. UU. y Nueva Granada les otorgaba a los primeros el derecho de libre tránsito por el istmo de Panamá. Luego, en 1855, se inaugura el primer ferrocarril transístmico en la nación panameña. La vía férrea entre Colón y la ciudad de Panamá presentaba igualmente la ventaja de ofrecer una estructura urbana de acogida a los viajeros; el advenimiento del ferrocarril no hizo más que reforzar esta ventaja en comparación con la ruta por el San Juan.

Al salir de la guerra contra los filibusteros, Costa Rica y Nicaragua firmaron en 1858 el Tratado Cañas-Jerez, el cual fijó la frontera entre los dos países. Se adjudica toda la vía acuática del lago de Nicaragua y del río San Juan a la jurisdicción nicaragüense, aunque Costa Rica obtuvo derechos de libre navegación comercial a perpetuidad. En los tumultuosos años que siguieron la Campaña del Tránsito, el tema en torno al trazado fronterizo y la ruta de un futuro canal interoceánico dominó las relaciones entre Costa Rica y Nicaragua.

El Tratado Cañas-Jerez definió las obligaciones de ambos países, estos debían ser consultados previo a cualquier proyecto futuro canalero (Sibaja, 1986). Las siguientes décadas estuvieron marcadas por numerosos litigios fronterizos entre Costa Rica y Nicaragua, los cuales llevaron a dos arbitrajes internacionales: el Laudo Cleveland (1888) y el Laudo Alexander (1901), ambos bajo el auspicio de Estados Unidos. En el Laudo Cleveland se reitera el derecho de Costa Rica a ser consultada y eventualmente compensada por cualquier obra civil o militar que afecte su territorio; mientras que, el Laudo Alexander facilitó el primer proceso de amojonamiento del límite entre Costa Rica y Nicaragua, de acuerdo con lo establecido en el Tratado Cañas Jerez y los laudos subsiguientes (Giroto, 2003).

Ambiciones imperiales y el canal interoceánico

A partir de 1870, América Central recibió proyectos de canales más ambiciosos y sobre todo concebidos a partir de estudios de terreno más sistemáticos. Lo anterior coincidió con el surgimiento de los imperios nacionales europeos, particularmente Inglaterra y Francia, quienes se repartieron mucho por lo menos hasta la década de 1950. La coyuntura internacional también había cambiado. En el ámbito mundial, dos importantes hazañas en materia de ingeniería civil cautivaron el imaginario público a fines de la década de 1860. Primero, la construcción del canal de Suez en un tiempo récord; esta obra, a cargo de Ferdinand de Lesseps en 1869, lo transformó inmediatamente en héroe nacional y le brindó el prestigio y la reputación para lanzarse, diez años más tarde, a la fatídica aventura panameña (McCullough, 1977). Segundo, la apertura de un ferrocarril intercontinental que conectó las costas Este y Oeste de Estados Unidos, igualmente en 1869.

Ambas hazañas de la ingeniería civil demostraron que esos proyectos, en apariencia titánicos, eran realizables y que el progreso técnico permitía superar los más formidables obstáculos naturales. Tal fe en la modernidad y el progreso técnico impulsó sin duda los proyectos canaleros en América Central a partir de 1870 (Brannstrom, 1995).

Uno de los primeros proyectos canaleros fue la iniciativa conducida por Edward P. Lull, de la marina de Estados Unidos, entre 1872-1873, en Nicaragua. Entre los participantes de la expedición se encontraban el almirante Ammen y el ingeniero Aniceto Menocal, quienes participaron en el Congreso Universal del Canal Interoceánico de París, en 1879, convocado por Ferdinand de Lesseps. Este fue el primero de una serie de estudios topográficos, geológicos e hidráulicos de la cuenca del San Juan que tuvieron lugar en el transcurso del último tercio del siglo XIX.

El proyecto de Lull se enfocó en solucionar los problemas que presentaban los rápidos de la cuenca media del San Juan. Fue el primero en proponer la construcción de represas en serie, con el objetivo de eliminar los inconvenientes que presentaban las aguas tropicales torrenciales en la vía interoceánica. El resultado fue un proyecto muy oneroso, un total de 65,77 millones de dólares, debido esencialmente a los costos que representaban las obras de las represas, terraplenes y esclusas de un canal de semejante envergadura. Aunque el proyecto Lull fue uno de los primeros que puso atención a los problemas hidráulicos presentados por el San Juan en su cuenca baja, los inconvenientes ligados a los ritmos de sedimentación no fueron

tomados en cuenta (estos se tornaron de primerísima importancia en los proyectos consecutivos). El proyecto no fue seleccionado a causa de su costo astronómico para la época (Girof, 2003).

Como se mencionó anteriormente, en 1879, la Sociedad de Geografía de París organizó, bajo los auspicios de Ferdinand de Lesseps, el Congreso Universal del Canal Interoceánico. En esa época, se hizo muy evidente que cada potencia tenía intereses particulares en un canal a través del istmo centroamericano. Por un lado, los norteamericanos, representados por el almirante Ammen y fortalecidos por su experiencia en el terreno (1872-1873), propusieron un nuevo trazado para realizar un canal por Nicaragua. Por otro lado, Francia, con los auspicios del vencedor de Suez, prefería la opción panameña, a pesar de no haber realizado los estudios de terreno previamente.

Cabe decir que Napoleón Bonaparte-Wyse había conseguido garantías del Gobierno colombiano, mediante el acuerdo Roldan-Wyse, de manera que aseguró las condiciones para la construcción de un canal francés en Panamá. El resultado del congreso internacional fue un apoyo incondicional al proyecto de De Lesseps, quien, gracias a su éxito en Suez, tenía una posición de fuerza frente a los norteamericanos.

Posteriormente, en 1880, la Compañía Universal del Canal Interoceánico abrió sus oficinas en Panamá y la construcción del canal fue lanzada gracias a una suscripción nacional. Nueve años más tarde, en 1889, la Compañía Universal anuncia su bancarrota, la noticia trajo sobresaltos en todo el mundo. El fracaso de la empresa provocó tal escándalo que tuvo profundas repercusiones económicas y políticas en Francia (McCullough, 1977).

El fracaso de De Lesseps en Panamá se debió principalmente a la falta de conocimiento de la geografía, la ausencia de estudios de campo previos, el desconocimiento de registros climáticos y de análisis de suelos. Todo lo anterior contribuyó a la trágica subestimación de la envergadura de la obra (Duval, 1940; Mack, 1944; McCullough, 1977). La construcción del canal de Suez implicó una excavación en medio árido, mientras que, en Panamá, con más de 2500 mm de lluvia por año y una vegetación densa, las obras eran sustancialmente más complicadas.

No obstante, el factor decisivo fue de orden sanitario y epidemiológico. Las enfermedades tropicales diezmaron a los trabajadores del canal. Se calcula que, solo en 1883, más de 1300 muertes se atribuyeron a enfermedades vectoriales. El clima húmedo de Panamá y la presencia de cepas endémicas de

paludismo y de fiebre amarilla contribuyeron a la hecatombe humana, tras el primer intento real de creación de una vía interoceánica por el istmo centroamericano (McCullough, 1977).

En la década de 1890, varios factores ayudaron a modificar lo que estaba en juego a través de los proyectos canaleros en América Central. Hay que recordar, primero, que la época coincide con la emergencia de Estados Unidos como potencia mundial. Su consolidación territorial se completó con la incorporación de los estados de Oregon y Alaska, en 1869, lo cual le brinda una verdadera dimensión continental.

Los escritos de Alfred Mahan, historiador naval norteamericano, quien insistía en el papel de la potencia naval en el fortalecimiento de la supremacía militar británica, tuvieron una influencia importante sobre la geopolítica de fin de siglo en Estados Unidos (Mahan, 1970). La guerra hispano-estadounidense de 1898 sin duda marcó un giro decisivo en la geopolítica del canal centroamericano. La retirada española del Caribe, con la caída de Cuba y de las Filipinas, que pasaron a ser protectorado estadounidense, hizo de Estados Unidos una potencia dotada de intereses y ambiciones expansionistas, al mismo título que las potencias imperiales europeas. La doctrina Monroe fue en efecto reemplazada por la diplomacia de las cañoneras (Acuña Ortega, 2016).

Ahora bien, el Tratado Hay-Pauncefote (1901) marcó simbólicamente el fin de siglos de ambición imperial británica en el istmo centroamericano y, a la vez, la consagración de Estados Unidos como potencia hegemónica emergente. Mediante este pacto, Inglaterra cedió plenos derechos a Estados Unidos sobre una futura ruta interoceánica por Centroamérica; esto debido a otros conflictos bélicos que debía enfrentar el Imperio británico en ese momento, en particular la guerra contra los Boers en Sudáfrica.

Tras la llegada de Theodore Roosevelt a la presidencia de Estados Unidos, en 1899, inició un período de culminación del poder imperial norteamericano, marcado por la diplomacia de las cañoneras y por múltiples intervenciones militares en México, América Central y el Caribe (Brannstrom, 1995).

Con la Revolución liberal de 1893, en la cual llegó al poder en Nicaragua José Santos Zelaya, se consolidó el control territorial de Nicaragua sobre la Mosquitia, ante el retiro de Gran Bretaña y la conclusión de su protectorado. Esta recuperación de plena soberanía de Nicaragua sobre su costa Caribe también tuvo incidencia en la rivalidad por una ruta en el río San Juan. Plagado por las contradicciones generadas durante su gobierno, Zelaya militó

por mantener vivo su proyecto canalero, amenazando directamente los intereses de EE. UU. en el canal de Panamá.

Posteriormente, Zelaya fue derrocado por una intervención militar norteamericana, en 1909, y Estados Unidos mantuvo sus tropas en Nicaragua hasta 1933. A diferencia del episodio del filibusterismo de los ochenta (en los años dorados del destino manifiesto), la consolidación de las pretensiones imperiales norteamericanas, a partir de 1898, obedecieron a la doctrina Monroe, la cual buscaba excluir a las potencias europeas de América Central y el Caribe (Acuña Ortega, 2016). En la siguiente sección veremos la incidencia directa que esto tuvo en la creciente rivalidad por una ruta interoceánica en el istmo Centroamericano.

Un haz de proyectos canaleros (1848-1901)

La dialéctica entre límites y proyectos canaleros

En esta sección, quisiera desarrollar un análisis netamente geográfico de la relación entre el diseño de las consecutivas rutas canaleras propuestas y el trazado limítrofe entre Costa Rica y Nicaragua. Es importante recordar los eventos políticos que precedieron la firma del Tratado Cañas-Jeréz en 1858. Las primeras décadas de la vida republicana en América Central fueron turbulentas, con acérrimas rivalidades y conflictos entre liberales y conservadores. Estos años también marcaron el inicio de la construcción del Estado nacional y de las instituciones que lo constituyen.

En algunos países, como Nicaragua, las rivalidades tenían forma ciudades o ciudades-Estado, como lo sugiere Acuña Ortega (2016), entre León y Granada, y probablemente contribuyeron a una construcción tardía del Estado. Estas rivalidades generaron un Estado nacional débil, fácil presa de los ataques de filibusteros y otros aventureros y empresarios, como Cornelius Vanderbilt.

Entre Costa Rica y Nicaragua, los primeros años de independencia fueron marcados por la Anexión del Partido de Nicoya en 1824, hecho que cambió de facto el trazado limítrofe entre ambos países. A fines de la década de 1840, el interés por la ruta interoceánica por el río San Juan se agudizó con la fiebre del oro en California a partir de 1848, y el inicio de operaciones de la Compañía de Tránsito encabezada por Vanderbilt, un emergente empresario norteamericano que llegó a construir un emporio industrial durante la segunda mitad del siglo XIX. Este interés creciente también se reflejó en un incremento de las tensiones diplomáticas y militares entre Inglaterra y Estados Unidos,

y entre Costa Rica y Nicaragua. La guerra contra los filibusteros a partir de 1856 cambió radicalmente la situación, ya que por ser el río San Juan teatro de operaciones militares la Compañía de Tránsito detuvo sus operaciones de transporte de pasajeros de costa a costa, las cuales no reiniciaron tímidamente sino a partir de 1861 (Figura 2) (Girot, 2003).

Al finalizar las hostilidades de la guerra contra los filibusteros, Costa Rica y Nicaragua procedieron a negociar y firmar en 1858 el Tratado Cañas-Jerez que fija, hasta la fecha, los linderos entre ambos países. La particularidad de este trazado limítrofe hace que es uno de los pocos límites internacionales en el mundo que se basa no en el talweg o el curso navegable del río como soporte sino su ribera sur. Esta excepción claramente obedeció a la necesidad de mantener el curso principal del río San Juan dentro de una sola jurisdicción nacional, precisamente porque ya adivinaba el potencial de un canal interoceánico (Sibaja, 1986). Esta dialéctica entre canal y límite generó interminables litigios y tensiones diplomáticas entre Costa Rica y Nicaragua durante la segunda mitad del siglo XIX, sin hablar de rivalidades entre Estados Unidos, Inglaterra y Francia. No es sorprenderse que tuvieron lugar dos arbitrajes internacionales (1888 y 1901) en manos de la potencia emergente de EE. UU. El Tratado Hay-Pauncefote de 1901 marcó la retirada de Inglaterra de la contienda por controlar una futura ruta interoceánica por América Central, dejándole las manos libres y de facto una plena hegemonía a Estados Unidos para manejar ambas opciones por un canal: Nicaragua y Panamá.

Figura 4
Un haz de canales por la ruta del río San Juan



Fuente: Girot y Nietschmann (1992).

Durante la segunda mitad del siglo XIX se dio una carrera por el canal, en la que las potencias europeas y la emergente potencia norteamericana compitieron por lograr el control sobre una potencial ruta interoceánica. El resultado de esta competencia es un haz de proyectos canaleros por el río San Juan, tal como lo ilustra el Figura 4. La rivalidad franco-americana por la construcción del canal por América Central, inaugurada durante la Conferencia Internacional de París en 1879, se intensificó durante los años 1880. Aniceto Menocal, ingeniero norteamericano de origen cubano que había participado en las expediciones de 1872-1873 en Nicaragua, retomó el proyecto de Lull.

Una de las ventajas de la iniciativa de Menocal es que estaba basada en estudios geológicos e hidrológicos detallados. Menocal aportó importantes modificaciones al trazado del canal, reduciendo el número de esclusas, propuso en 1885 un

proyecto que consistía en una sola represa a la altura del río San Carlos, la cual habría implicado la creación de un embalse extendiéndose en ambas partes de la frontera entre Costa Rica y Nicaragua (Maritime Canal Company of Nicaragua, 1889). El embalse propuesto, alimentaba un canal artificial hasta la costa Caribe de Nicaragua. El proyecto de Menocal evitaba así completamente el curso inferior del San Juan y se ahorraba los problemas de sedimentación y las inundaciones cíclicas propias de la cuenca hidrográfica más extensa de América Central. Menocal lanzaría en 1889, año del fracaso Francés en Panamá, la Maritime Canal Company of Nicaragua (Giroto, 2003).

La construcción del canal inició sobre la costa Caribe en Greytown el mismo año. Varios kilómetros de vía férrea y una extensión de un kilómetro de canal fueron construidos, al igual que en Panamá unos años antes, antes que la Maritime Canal Company fuera declarada en quiebra (U. S. Congress. Senate, 1891; Menocal, 1890) (Figura 5). La crisis económica de 1893 en los Estados Unidos provocó una caída de los mercados y la quiebra de ese último intento de construcción de un canal en Nicaragua. La ciudad de Greytown llegó a albergar a casi dos mil habitantes al principio de los años 1890, adornada con elegantes avenidas y marcada por una vida cosmopolita fomentada por la inminencia, o la “construcción imaginaria” del canal de Nicaragua (Brannstrom, 1995).

Figura 5
Una vista panorámica del canal de Nicaragua



Fuente: Brannstrom (1995).

Tanto el fracaso sufrido por la Compañía Universal del Canal Interoceánico como por la Maritime Canal Company demostraban que se trataba no solo de una obra magna de ingeniería sino además de un asunto de Estado. Ya claramente las empresas privadas, tanto en los intentos en Nicaragua como en Panamá, habían demostrado sus limitaciones. En respuesta ante esta incertidumbre, el Gobierno de los Estados Unidos creó en 1896, el United States Nicaragua Canal Board. Retomando el proyecto de Menocal, dicha comisión insistió sobre la necesidad de realizar estudios más detallados para conseguir registros de aforos y los datos climáticos y geomorfológicos necesarios para el diseño de un canal interoceánico (U. S. Nicaragua Canal Board, 1896). Así fue creada la Nicaragua Canal Commission, dirigida por John G. Walker, quien probablemente llevó a cabo el estudio hidrológico más detallado en la historia del San Juan.

Todos sus afluentes fueron medidos, estaciones pluviométricas fueron instaladas en toda la cuenca inferior y cientos de muestras fueron tomadas en las secciones más importantes del trazado del futuro canal. El proyecto final fue sometido al congreso norteamericano en 1899, por un costo total de más de 138 millones de dólares. Retomando a grandes rasgos el trazado sugerido por Menocal, la propuesta del NCC eliminó la mayor parte de las represas, proponiendo más bien obras mayores de excavaciones para la creación de un canal artificial de cerca de 80 km de longitud a partir de la terminal de la costa Caribe en Greytown (U. S. Congress.Senate, 1904).

Luego del fracasado intento de construcción de un canal por la ruta de Panamá por De Lesseps, uno de los ingenieros de la Compañía Universal, Philippe Bunau-Varilla, retomó los activos de la compañía. Bunau Varilla se dedicó durante la década de 1890 a convencer las autoridades norteamericanas de recuperar y concluir la obra empezada por De Lesseps. En uno de los primeros ejemplos de lobby político, Bunau-Varilla se instaló un tiempo en Washington produciendo panfletos ilustrando las ventajas de la ruta panameña (80 km) y otros documentos, criticando la opción nicaragüense por su extensión (200 km) y los riesgos naturales que la componían (volcánicos y sísmicos). En un famoso panfleto, Bunau-Varilla reprodujo una estampilla postal de Nicaragua representando el Volcán Momotombo, indicando la presencia de volcanes activos y peligrosos a lo largo de la ruta del canal (McCullough, 1977).

La última etapa de la carrera al canal tuvo lugar de 1899 a 1903, el Gobierno de los Estados Unidos creó la Isthmian Canal Commission en 1899 la cual tuvo como mandato el de comparar todas las opciones de la época para una vía interoceánica bajo control estadounidense. Presentando su abultado informe

en 1901, la Isthmian Canal Commission se inclinó a favor de la opción nicaragüense (Girot, 2003). A pesar de las ventajas intrínsecas de la ruta panameña (trayecto de 80 km, instalaciones portuarias y ferrocarril, y una menor elevación), su costo era más elevado debido al monto de los intereses franceses representados por Bunau-Varilla, quien pedía 109 millones de dólares por la compra de unas instalaciones y un equipo que tenía diez años. Aquello elevaba el costo de la opción panameña a 250 millones de dólares, comparado con un costo total de 189,9 millones para la construcción del canal de Nicaragua según la ICC. En su informe final, la Isthmian Canal Commission concluyó que la ruta de Nicaragua parecía constituir “la ruta más práctica y factible para un canal transístmico bajo el control, la administración y la propiedad de los Estados Unidos” (U. S. Congress Senate, 1904).

Aún persistían obstáculos por superar antes que un canal de esta envergadura fuese construido. Sin duda, los más complejos entre ellos eran aquellos de índole no tanto técnico, sino geopolítico. Como vimos anteriormente, el tratado Hay-Pauncefote de 1901, firmado entre EE. UU. y Gran Bretaña, allanó el camino para la construcción de un canal en territorio controlado por Estados Unidos. Esto junto con la aprobación por el Congreso y el Senado Norteamericano de la Ley Spooner en 1902, abrió el paso para la construcción de un canal norteamericano en América Central. Por otra parte, un tratado firmado por el secretario de Estado Norteamericano Hay y su homólogo colombiano Herrán, que limitaba el uso de la opción panameña una vez construida la ruta por Nicaragua fue rechazada por la Asamblea Legislativa de Colombia en 1903 (Girot, 1994; Girot, 2003). Aún en 1902, la ruta destinada a constituir el futuro canal interoceánico en América Central parecía ser la de Nicaragua. Varios factores contribuyeron a ese revés histórico. Finalmente, la explosión de la Montagne Pelée en Martinica en mayo de 1902, que destruyó Saint-Pierre dejando más de 40 000 víctimas provocó consternación en el mundo. Bunau-Varilla capitalizó sobre los miedos y las aprehensiones provocadas en los Estados Unidos, recordando los peligros inherentes a la ruta por Nicaragua (McCullough, 1977).

La trama y el desenlace: 1904-1914

La rivalidad entre Nicaragua y Panamá para ser ungidos como La ruta interoceánica de las Américas surgió con mayor fuerza a partir de la década de 1890. Esta rivalidad fue digna de una novela, con todo e intrigas, embustes y otras tácticas mediáticas de desprestigio. La secesión de Panamá de

Colombia en 1903 modificó la situación en favor de la opción panameña. La presencia de la flota norteamericana en las cercanías de Colón tuvo como efecto de contener una invasión colombiana para sofocar el movimiento separatista. Fortalecido por sus contactos en EE. UU., Philippe Bunau-Varilla se hizo nombrar ministro plenipotenciario de Panamá en Washington. Es allí, en 1903, cuando fue firmado el Tratado Hay-Bunau Varilla, entre un ministro norteamericano y un ingeniero francés. Ese tratado establecía las condiciones de la creación de la zona del canal, otorgando una concesión a perpetuidad a los Estados Unidos de una franja de entre diez y quince kilómetros de cada lado del futuro canal. Dicha condición de extraterritorialidad marcó profundamente las relaciones bilaterales entre EE. UU. y Panamá, ya que este país no pudo alcanzar una soberanía total sobre la zona del canal sino hasta 74 años más tarde, con el Tratado Carter-Torrijos (1977).

La construcción del canal de Panamá se hizo en dos grandes etapas, de 1903-1909 y de 1909-1914. La primera etapa fue implementada por un consorcio de empresas norteamericanas, que compró las instalaciones abandonadas 15 años antes por la Compañía Universal, así como los planos y los datos producidos por los franceses. El canal norteamericano siguió a grandes rasgos el trazado esbozado por De Lesseps, retomando las obras de excavaciones donde habían sido abandonados en 1889. Sin embargo, la empresa americana aportó significativas modificaciones a las obras hidrológicas y al trazado de las trincheras, particularmente la del Col Gaillard o Corte Culebra, el punto más alto de la división continental que perforó el canal de Panamá. El fracaso de los franceses ofreció preciadas lecciones a los norteamericanos, sobre todo en cuanto a los cálculos de volúmenes de materiales por excavar y a la prevención de enfermedades tropicales como el paludismo y la fiebre amarilla.

En materia de salubridad pública, los norteamericanos habían adquirido experiencia tanto en Cuba y en Puerto Rico como en las Filipinas, bajo protectorado Norte Americano desde 1898. En particular, la venida del Dr. Gorgas, médico del Ejército, especialista en enfermedades tropicales, permitió transformar las condiciones de salubridad en la Zona del Canal. Sus estudios permitieron descubrir que el zancudo *Anófeles* era el principal vector del paludismo y de la fiebre amarilla, que habían diezmando los contingentes de trabajadores del canal durante los años 1880. Deseccando los pantanos y controlando la presencia de recipientes de agua, Gorgas y su equipo sanearon la región del canal de Panamá, ofreciendo condiciones más saludables de estadía tanto para los trabajadores como para los eventuales usuarios (McCullough, 1977).

A pesar de las precauciones, el consorcio norteamericano tuvo que enfrentar problemas de orden financiero y fue a partir de 1909 que debutó la segunda etapa de la construcción del canal en la cual el papel del Estado norteamericano y, en particular, del Ejército norteamericano, fue preponderante. En efecto, a partir de 1909 fue el Cuerpo de Ingenieros del Ejército Americano que tomó en sus manos la construcción del canal y aseguró su conclusión en 1914, con todas las consecuencias políticas del caso.

Geopolítica y el canal de Panamá 1914-1945

Varios factores contribuyeron a modificar en los años 1890 lo que estaba en juego por medio de los proyectos canaleros en América Central. Hay que recordar primero que la época coincide con la emergencia de los Estados Unidos como potencia mundial. Su consolidación territorial se completó con la incorporación de los estados de Oregón y Alaska en 1869, dándole así una verdadera dimensión continental. Los escritos de Alfred Mahan, historiador naval norteamericano, quien insistía acerca del papel de la potencia naval en el fortalecimiento de la supremacía militar británica, tuvieron una influencia importante sobre la estrategia militar hemisférica de fin del siglo XIX en los EE. UU. (Mahan, 1970).

La guerra hispano-americana de 1898 sin duda marcó un giro decisivo en la geopolítica del canal centroamericano. La retirada española del Caribe con la caída de Cuba y de las Filipinas, que pasaron bajo protectorado estadounidense, hizo de EE. UU. una potencia dotada de intereses y ambiciones expansionistas al mismo título que las potencias imperiales europeas. El canal interoceánico por el istmo centroamericano constituyó la piedra angular de una estrategia militar que elevó a Estados Unidos al rango de superpotencia durante la primera mitad del siglo XX (Duval, 1940; Ealy, 1977; Mack, 1944).

La construcción del canal de Panamá en manos del ejército norteamericano explica también por qué el destino de la Zona del Canal fue tan íntimamente vinculada a su función militar y estratégica. La zona del canal dependerá, durante el resto del siglo XX, en gran medida del secretario del Comercio y del Departamento de Defensa de los Estados Unidos. El Comando Sur constituyó en Panamá en aquella época la base militar más importante fuera de los Estados Unidos, funcionó como una de las llaves maestras de la estrategia militar estadounidense en el hemisferio americano. El sueño de McKinley se había cumplido, un canal americano sobre suelo americano en manos americanas había sido construido en el istmo centroamericano. Los grandes perdedores fueron obviamente Colombia y Nicaragua (que quedó sin canal y bajo

intervención militar hasta 1934). Hasta cierto punto Panamá, quien hasta los acuerdos Torrijos-Carter de 1977, tuvo que lidiar con una soberanía limitada por la presencia del enclave norteamericano del canal. Esa característica de extraterritorialidad de la zona definida a partir del Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, perduró a pesar de las modificaciones constitucionales y los tratados que siguieron la independencia de Panamá (Giro, 2003).

El descaecimiento de la ruta del río San Juan y su surgimiento como frontera extractivista (1890-1960)

Al optar finalmente por la ruta panameña, Estados Unidos se aseguró un enclave cuya condición de extraterritorialidad dentro de un mismo Estado nacional le garantizaba una estabilidad política a largo plazo. La ruta propuesta por el río San Juan había sido “casi un canal”, para usar la expresión acuñada por Brannstrom (1995), y siempre estuvo atada a un límite entre dos estados, y por ende presa a potenciales litigios y conflictos armados.

Después de 1903 la ruta de Nicaragua cayó en desuso, y muchas de las infraestructuras dejadas por Menocal y hasta algunos vapores dejados por Vanderbilt 30 años antes siguieron surcando las aguas del río San Juan y del lago Nicaragua hasta la década de 1940 en manos de navegantes y boteros locales (Herrera, 1999).

Cabe recordar que, desde 1893, José Santos Zelaya lideraba su revolución liberal en Nicaragua y había logrado recuperar su soberanía sobre la Mosquitia. No obstante, su mandato fue marcado por constantes conflictos armados con Honduras y Guatemala y generó crecientes contradicciones a lo interno de su propio régimen. A pesar de la adversidad, Zelaya sentó las bases constitucionales e institucionales del Ejército y la Guardia Nacional de Nicaragua, y fue reelecto en 1902 y nuevamente en 1906. Por otro lado, su nacionalismo y afán de unir nuevamente a una Centroamérica profundamente dividida entre conservadores y liberales, le creó muchos enemigos. Zelaya se mantuvo en el poder hasta 1909, cuando fue derrocado por la invasión de tropas Norte Americanas.

Muchas interpretaciones existen sobre la ocupación militar norteamericana de Nicaragua entre 1912 y 1934, sin duda una de las preocupaciones recurrentes a partir de 1914 era la de proteger al nascente canal de Panamá contra una posible competencia desleal, sobre todo por parte de potencias emergentes como Alemania (Ealy, 1971; Brannstrom, 1995). Durante la ocupación norteamericana,

surgen varios estudios canaleros, conducidos exclusivamente por el cuerpo de ingenieros del ejército norteamericano (Tabla 1). También, esta ocupación militar dio lugar a la guerrilla nacionalista por parte de tropas lideradas por Augusto César Sandino a partir de 1927 hasta su muerte en 1934. Su gesta quedó como parte de la iconografía nacionalista en Nicaragua hasta la fecha (Ramírez, 1973).

Tabla 1
Cronología de proyectos canaleros en el siglo XX y XXI

1912-1934:	Ocupación militar de Nicaragua por Estados Unidos
1932-1933:	Proyecto Sultán
1947:	Estudio de Rutas Alternativas al Canal luego de la Segunda Guerra Mundial
1956:	Crisis de Suez
1964:	Proyecto Plowshare
1970:	Estudio de Rutas Alternativas
1989:	Proyecto Japonés de Canal / tren Interoceánico por Nicaragua
1989:	Invasión de Panamá por Estados Unidos
1994-1999:	Proyectos de canales secos por Costa Rica, Nicaragua y Honduras
2014:	Proyecto de Canal Interoceánico Chino-concesión de cincuenta años para construir el Canal al Hong-Kong Nicaragua Canal Development Investment group (HkND), perteneciente al Sr. Wang Jing

Fuente: Elaboración propia.

La crisis económica de los años treinta obligó los Estados Unidos a reducir su presencia militar en América Central, replegándose sobre la zona del canal. Antes de retirar sus tropas de Nicaragua, el ejército norteamericano realizó una serie de estudios en la zona del lago de Nicaragua y del San Juan, que desembocaron en el proyecto Sultan de 1933. El estudio, dirigido por el teniente Dan O. Sultan, tenía como objeto el analizar la factibilidad de una ruta transístmica adicional (Sultan, 1932). La Segunda Guerra Mundial contribuyó a borrar la probabilidad de ver realizarse este proyecto.

En cambio, la guerra de los submarinos que libraron entre 1941 y 1943 los aliados contra los alemanes en el Mar Caribe, atizó los temores de una invasión alemana del canal de Panamá. Hay que recordar que los submarinos alemanes llegaron hasta la costa Caribe del istmo centroamericano y, en julio 1942, un barco de la United Fruit Co. fue torpedeado en Puerto Limón, causando la

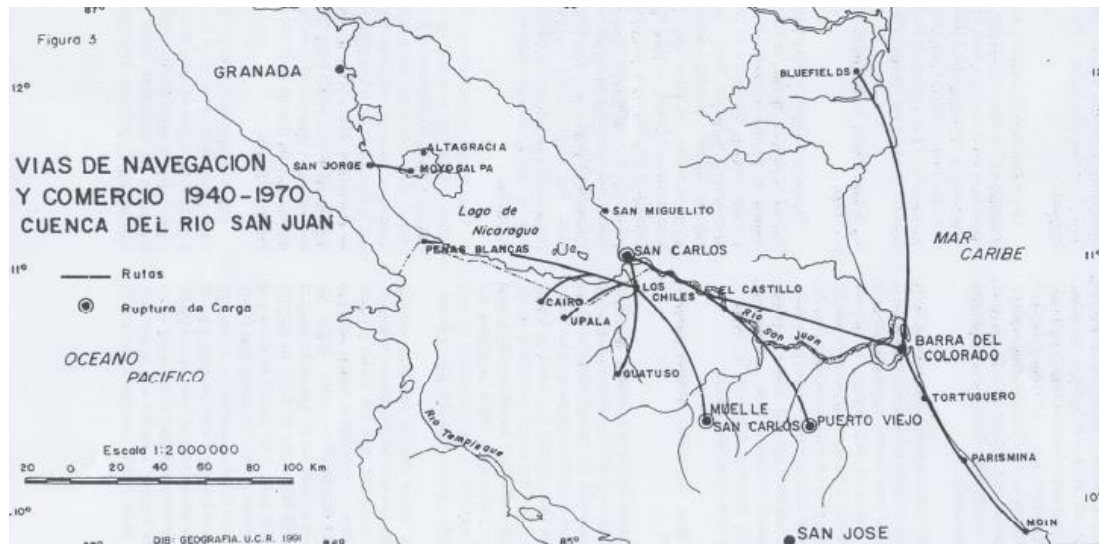
muerte de 12 costarricenses (*Tico Times*, 2014). Pero los principales combates de la guerra de submarinos en el Mar Caribe se libraron alrededor de los ejes de abastecimiento de petróleo provenientes de Venezuela y de Trinidad y Tobago (Sandner, 1985). Este episodio convenció al Estado Mayor norteamericano de la necesidad de pensar en rutas alternativas al canal de Panamá, en caso de invasión o de ataque por una fuerza hostil. Es en tal contexto de posguerra que se sitúa el estudio comandado por el congreso estadounidense en 1947 acerca de unas rutas alternativas para la comunicación interoceánica por América Central. Entre las opciones reconocidas para el estudio, encontramos obviamente la ruta de Nicaragua, pero también la del Atrato en Colombia, así como rutas transísmicas por Honduras, Guatemala y el Istmo de Tehuantepec en México (U. S. Government, 1947).

El río San Juan como hinterland (1890-1945)

El descaecimiento de la ruta del río San Juan también ofreció a ambos Estados ribereños una oportunidad para integrar estos territorios fronterizos al resto de sus economías nacionales. La Zona Norte de Costa Rica fue colonizado desde mediados del siglo XIX por nicaragüenses que trabajaban y vivían a lo largo de la amplia red fluvial de la cuenca del río San Juan. En la década de 1940, la llegada de motores diésel y fuera de borda aumentó la cantidad y el alcance del comercio fluvial transfronteriza y actividades extractivas. Desde finales del siglo XIX la zona norte de Costa Rica constituía una frontera de recursos o un *hinterland* de la cual se extraía maderas duras, hule (*Hevea sp.*) y raicilla (*Ipecacuana sp.*). Gran parte de estas actividades extractivas estaba a cargo de ladinos nicaragüenses, muchos de los asentamientos del norte de Costa Rica, como Upala y Los Chiles fueron inicialmente asentados por nicaragüenses (Herrera, 1999) (Figura 6).

Figura 6

Vía de navegación y comercio por la cuenta del río San Juan 1940-1970



Fuente: Girot (1987).

En la década de 1950, la mayor parte del comercio transfronterizo de recursos estaba conducido por redes de cabotaje fluvial entre asentamientos del Norte de Costa Rica con los pueblos nicaragüenses del lago Nicaragua (San Carlos), del río San Juan (El Castillo) y de la Costa Caribe (San Juan del Norte y Limón). Mucho de estos recursos extractivos (madera, pieles de animales, raicilla, tortugas marinas verdes) se comerciaban a través del Caribe, desde Matina y Puerto Limón. Como resultado, muchas comunidades de la costa Caribe costarricense, como Limón, Matina, Parismina, Tortuguero y Barra del Colorado, fueron pobladas por poblaciones creoles y ladinos de origen nicaragüense (Girot y Nietschmann, 1992). El interés de Costa Rica por un eventual canal interoceánico por el río San Juan se agudizó con los proyectos propuestos como el Project Plowshare que buscaba abrir un canal por el istmo de Rivas, mediante el uso de la energía atómica. Nuevamente, esto generó una serie de publicaciones de parte del Ministerio de Relaciones Exteriores de Costa Rica, recordando su derecho a ser consultada y eventualmente compensada por cualquier obra en la zona fronteriza que la podría afectar (Jinesta, 1964).

A partir de la década de 1960, Costa Rica empezó a acelerar la construcción de carreteras en la región norte para facilitar la integración política y territorial, entregando tierras a agricultores, ganaderos y madereros que se expandían por la frontera agrícola (Sandner, 1971). El estudio realizado por el geógrafo alemán Gerhard Sandner (1971) para el Instituto Costarricense de Tierras y

Colonización (ITCO) a mediados de los años sesenta, constituyó el primer estudio exhaustivo de la Región Norte. Tanto los datos como los mapas compilados a base de un extenso trabajo de campo, nos provee una visión exacta de la estructura regional durante una época de transición de una frontera de penetración espontánea a una zona de colonización dirigida. Sandner (1971)) elaboraron su estudio con claros fines de planificación del proceso colonizador de la Zona Norte de Costa Rica.

Al calor de los programas de integración económica centroamericana que marcaron los años setenta, varios proyectos de desarrollo vial vieron luz. Entre ellos se puede identificar el proyecto de carretera uniendo Terrón Colorado en el río San Carlos a Los Chiles. Originalmente financiado por el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) en 1969, esta carretera tenía como justificación económica la de unir los puntos centrales de la región, desde San Carlos en Costa Rica hasta Chontales y Boaco en Nicaragua, para terminar en Olancho, Honduras (Giro, 1987).

La influencia del conflicto nicaragüense sobre las políticas de desarrollo en la Zona Norte ha sido tratada en varios trabajos (Granados y Quesada, 1987). Mientras que la formulación de algunos proyectos de carretera anteriores a 1979 (como el caso de la carretera hacia Los Chiles). El ímpetu dado por el Gobierno costarricense al desarrollo infraestructural de la Zona Norte, a partir de 1982, respondía claramente a imperativos geopolíticos, a pesar de la declaración de Neutralidad Perpetua por parte del gobierno de Luis Alberto Monge. En particular, el Proyecto Integral por la Desarrollo y Administración la Zona de Norte (PIDZN), auspiciado por la Administración Monge y financiado a partir de 1983 por fondos del USAID, se fijó como principal meta, la integración de regiones fronterizas mediante programas de colonización y construcción de caminos (Giro, 1991).

Conflicto y Cooperación en el río San Juan

El río San Juan como teatro de operaciones revolucionarias y contra revolucionarias (1977-1987)

Con el proceso de lucha contra Somoza y la revolución Sandinista en Nicaragua, el río San Juan se transformó en un escenario bélico a partir de 1977. La mayoría de las acciones militares del Frente Sur tuvieron lugar por el istmo de Rivas y al norte de Liberia y La Cruz, pero una de las primeras acciones armadas del FSLN fue el asalto al cuartel de la guardia nacional en San Carlos de Nicaragua en octubre 1977. Con esto iniciaron casi diez años de conflicto armado en la cuenca

del río San Juan Este proceso se aceleró en la década de 1980, a raíz del conflicto armado por la lucha revolucionaria sandinista, y actividades de tropas irregulares contrarrevolucionarias a partir de 1982. Las actividades bélicas llevaron, al igual que en 1856, al congelamiento del comercio transfronterizo y esta situación se extendió hasta el 1987 con la firma de los Acuerdos de Esquipulas II. A pesar de esto, la red fluvial del río San Juan se transformó en el teatro de operaciones de muchas de las actividades militares durante este cruento episodio de conflicto transfronterizo (Figura 7).

Figura 7
EL río San Juan como teatro de operaciones para el conflicto armado (1977-1988)



Fuente: Girot y Nietschmann (1992, p. 57).

A partir del año 1982, las actividades contrarrevolucionarias y la presencia de tropas irregulares en Guanacaste y la Zona Norte también dio lugar a muchas escaramuzas y ataques a lo largo de la cuenca del río San Juan. Al igual que en el 1978, el frente sur de la contrarrevolución de ARDE se centró en la zona de Upala y Los Chiles, pero también en la cuenca baja del río San Juan. Muchos de los ríos de la cuenca se convirtieron en teatro de operaciones de insurgencia y contra insurgencia del lado nicaragüense (Figura 7). El conflicto bélico generó importantes bajas entre combatientes regulares y tropas irregulares contrarrevolucionarias, se estima que en esta guerra en Nicaragua se libraron 3278 combates entre fuerzas sandinistas y los contras entre 1981 y 1985, de los cuales la mitad corresponden a 1985 (1637 combates). Igualmente se registraron 641 incursiones navales y 2809 violaciones del espacio aéreo.

A nivel humano, las bajas en ambos bandos ascendieron a 31 000 personas entre 1981 y el primer semestre de 1986, cifra de por sí alarmante, sobre todo si se compara con la cifra de pérdidas humanas durante la insurrección sandinista de 1978 al 19 de julio de 1979, que se estima en aproximadamente 40 000 personas. Durante la mal llamada Guerra de Baja Intensidad, se calcula el total de víctimas entre 1981 y el primer semestre de 1985 fueron 2817 muertos; 3020 heridos o mutilados; 2825 secuestrados; 114 mujeres violadas; 6239 niños huérfanos y 142 980 desplazados internos de las zonas de combate. A lo anterior se añaden los daños físicos y pérdidas en la producción, que suman 392,9 millones de dólares entre 1981 y 1984, sin hablar del minado de amplias extensiones del territorio al norte del río San Juan (Citado por Lozano y Benítez, 1986). Las consecuencias sociales y económicas de esta guerra han perdurado hasta la fecha.

Los Acuerdos de Esquipulas II y el desescalamiento de la guerra 1988-1990

La conformación en enero del 1983 del Grupo de Contadora, iniciativa latinoamericana encabezada por México y Colombia, a la que se sumó Venezuela y Panamá, impulsó acuerdos de alto nivel entre los países centroamericanos, en particular el Acta de Paz y Cooperación en Centroamérica en 1984. A raíz de estas iniciativas de diálogo centroamericano impulsado por el Grupo de Contadora se sentaron las bases del proceso de paz en Centroamérica, en particular con la gestión del presidente Vinicio Cerezo de Guatemala en 1986, culminando con la gestión del presidente de Costa Rica, Óscar Arias, permitió la firma de los Acuerdos de Esquipulas II en 1987. Esto permitió un desescalamiento del conflicto bélico en Guatemala, El Salvador y Nicaragua. A raíz de los acuerdos, en 1988 iniciaron en Costa Rica los patrullajes conjuntos entre el Ejército de Nicaragua y la Guardia Civil de Costa Rica, que permitieron progresivamente desarticular y desmovilizar una buena parte de las tropas irregulares que operaban en la frontera entre ambos países.

Desde finales de la década de 1980, se desarrollaron en toda Centroamérica varios proyectos de áreas protegidas transfronterizas tales como el Parque Internacional La Amistad, entre Panamá y Panamá y Costa Rica; el proyecto internacional Trifinio entre El Salvador, Guatemala y Honduras; y el Sistema Internacional de Áreas Protegidas Para La Paz (SIAPAZ) entre Costa Rica y Nicaragua, en la región del río San Juan. El SIAPAZ pretendió proteger la mayor extensión de selva tropical y ecosistemas de humedales ubicados de ambas partes de la frontera entre Costa Rica y Nicaragua. El proyecto buscaba

consolidar los parques nacionales existentes y creaba nuevas áreas protegidas a lo largo de la cuenca del río San Juan para convertirse en un sistema transfronterizo integrado de áreas protegidas (Figura 9).

En 1987, al finalizar el conflicto armado, el SIAPAZ surgió como un medio para rescatar y preservar el patrimonio histórico, cultural y ambiental de la cuenca del río San Juan. Fue creado formalmente en 1991 por los presidentes y ministros de ambiente de Costa Rica y Nicaragua, el SIAPAZ, conformándose una comisión binacional compuesta por representantes de los gobiernos de cada país, organizaciones rurales y organizaciones no gubernamentales. Con una superficie de 11 500 km², el SIAPAZ contiene el Parque Nacional Tortuguero, el Refugio de Vida Silvestre de Barra del Colorado y Caño Negro en Costa Rica, y la reserva biológica río Maíz de 5000 km², una importante extensión de selva tropical intacta en la costa Caribe Sur de Nicaragua (Figura 8).

Las nuevas áreas protegidas propuestas incluían una gran zona de humedales transfronterizos desde la orilla sur del lago de Nicaragua hasta Caño Negro en Costa Rica forma la Reserva de Vida Silvestre Los Guatusos una de las zonas más importantes de Centroamérica para las aves acuáticas residentes y migratorias. La fortaleza colonial del río San Juan, el Castillo de la Inmaculada Concepción, Sitio de Patrimonio Mundial de la Unesco, como monumento histórico también formaba parte del sistema. El acuerdo político del SIAPAZ proponía una cartera proyectos de desarrollo económico local para el ecoturismo, la pesca deportiva, la observación de aves y el turismo histórico. Si bien, el SIAPAZ como tal no sobrevivió la década de 1990, por diferencias entre los estados limítrofes y por falta de recursos. Desde luego, había otros intereses en juego más allá de la conservación de la biodiversidad y del patrimonio cultural.

Figura 8

El sistema internacional de áreas protegidas para la paz 1991



Fuente: Girot y Nietschmann (1992, p. 60).

Los proyectos canaleros contemporáneos 1989-2014

La firma de los Acuerdos de Esquipulas en 1987 dio lugar a un repunte de proyectos e iniciativas canaleras en el río San Juan. En 1989, un consorcio de empresas japonesas le propuso al gobierno de Nicaragua un proyecto de canal seco a lo largo del río San Juan. El diseño esbozado por el consorcio aprovechaba el puerto natural de la bahía de San Juan del Norte y combinaba vía férreas, carreteras y navegación lacustre por el lago Cocibolca, para salir al Océano Pacífico por el Istmo de Rivas. El proyecto no sobrevivió el cambio de gobierno en 1990 con la elección de Violeta Chamorro de Barrios, ya que iba a afectar las áreas protegidas propuestas en el marco del SIAPAZ (Girot, 1994).

Un hecho importante que marcó el final del siglo XX en el istmo centroamericano fue la devolución, en acatamiento del Tratado Torrijos-Carter de 1977, del Canal de Panamá a soberanía del Estado panameño en diciembre 1999. Sin duda, este hecho cobró un valor simbólico y significó el fin del enclave canalero a lo largo de la ruta del canal de Panamá, y un retiro de la presencia

militar norteamericana, trasladando su centro de mando para América Latina y el Caribe a Miami, Florida.

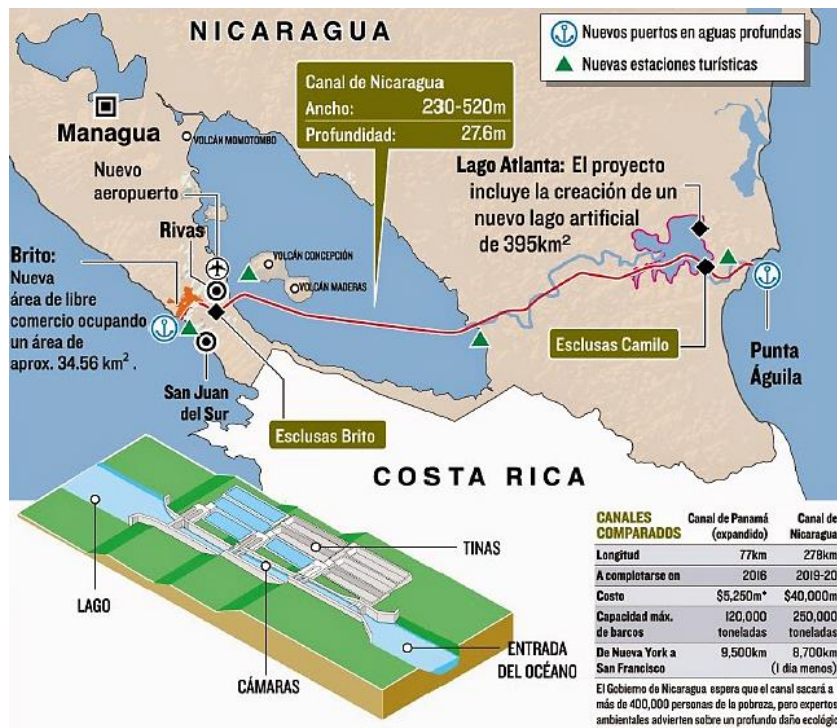
En la década de 1990, una época marcada por el renacimiento del Sistema de Integración Centroamericano (SICA), creado desde 1960 pero a raíz de casi dos décadas de conflicto armado en la región había quedado con un mandato limitado. Al calor de los preparativos para la cumbre de río en 1992, se creó en 1989 la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD), que impulsó durante los noventa una ambiciosa agenda en materia de desarrollo sostenible que cristalizó en octubre 1994 en Managua, Nicaragua, con la cumbre de presidentes centroamericanos en que se aprobó la Alianza Centroamericana para el Desarrollo Sostenible (ALIDES) con el vicepresidente Norteamericano Al Gore de testigo de honor. Paralelamente, se dio en los noventa el surgimiento de gobiernos de corte neoliberales en la región, con una agenda de reducción del aparato de estado en muchos de los países de la región, en la que también propusieron grandes planes de inversión en infraestructura a escala Mesoamericana (Estado de la Región, 2002).

Entre ellos el Plan Puebla Panamá (2000) que llegó a concretarse en el Proyecto Mesoamérica dominaron el imaginario ingenieril de los países mesoamericanos de los 1990s. A solicitud de los presidentes de la región, a partir de 1995 se trabajó con el Instituto Centroamericano de Administración de Empresas (INCAE), en la definición de una Agenda para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible de Centroamérica hacia el siglo XXI (Estado de la Región, 2002).

Es en el marco de estos procesos de integración mesoamericanos que el presidente electo de México, Vicente Fox, planteó el 12 de septiembre del 2000, durante una gira por los países de Centroamérica, la posibilidad de un plan de desarrollo regional, que cubriera el territorio desde el estado de Puebla en el sur de México hasta Panamá, incluyendo los nueve Estados del Sur-Sureste de México y a los siete países del istmo centroamericano. El Plan Puebla Panamá (PPP) dio lugar a una proliferación de proyectos de canales secos en varios países de la región (Guatemala, Honduras y Costa Rica), también permitió visualizar el corredor logístico Mesoamericano, que incluía una red vial regional ampliada, el Sistema Interconectado Eléctrico para América Central y Panamá (SIEPAC), así como obras portuarias modernizadas y una reforma del sistema aduanero Centroamericano (Estado de la Región, 2002). De ahí se deriva la construcción del eje transversal del Norte de Costa Rica (actual Ruta 4) y el puente sobre el río San Juan entre Las Tablillas de Los Chiles de Alajuela y San Carlos de Nicaragua, completado en el 2014, gracias a un financiamiento del Gobierno de Japón.

En el 2013, el gobierno de Nicaragua firma el Acuerdo para un Canal Interoceánico con el empresario de Hong Kong, el Sr. Wang Jing, otorgándole una concesión de cincuenta años para construir el Canal Hong Kong-Nicaragua Canal Development Investment Group (HkND). Según lo establecido en ese acuerdo, el gobierno nicaragüense debía recibir diez millones de dólares por año, durante un periodo de diez años, seguido por una transferencia gradual de la propiedad, acorde con un esquema de una acción acumulada del 10 por ciento por cada década posterior al periodo inicial de diez años. El proyecto era faraónico, con costos estimados entre 40 000 y 50 000 millones de dólares, con, además del canal y su embalse regulador, dos zonas de libre comercio, un aeropuerto, una vía férrea y proyectos de oleoductos (Van Dijk y Mons, 2015) (Figura 9).

Figura 9
Trazado del proyecto de Gran Canal de Nicaragua (2014)



Fuente: *La Nación* (2014).

Llama la atención que desde 1989, por primera vez, la mayoría de los proyectos de canal propuestos por Nicaragua involucraban empresarios o consorcios asiáticos, y con un involucramiento marginal de empresas o del Gobierno norteamericano. Sin embargo, el aspecto más sorprendente de esta última

propuesta china de canal interoceánico es que el trazado es mucho más al norte del río San Juan, alejándose así de la zona fronteriza, y garantizando absoluto control por parte de Nicaragua sobre la ruta interoceánica. Este proyecto canalero partiría Nicaragua a la mitad y generó a partir del 2014 mucho movimiento de especulación tierras y expropiaciones de familias campesinas ubicadas en la ruta propuesta, en Nueva Guinea, a nombre del megaproyecto. El desplazamiento de miles de campesinos ubicados en el trayecto del canal entre San Miguelito en la costa oriental del lago Cocibolca, y la Bahía de Bluefields en el Caribe, generó un conflicto agrario de grandes proporciones que llevó a una movilización anticanal a nivel nacional entre 2015 y 2017. Este movimiento de protesta sentó las bases del movimiento de resistencia actual en contra del régimen de Daniel Ortega y Rosario Murillo (Cortés, López y Moncada, 2020).

Litigios limítrofes terrestres y marítimos entre Nicaragua y Costa Rica

La Ley del Mar y los Estados centroamericanos

El instrumento internacional más importante en materia limítrofe surgido de la década de 1980 fue la Ley del Mar (1982), en que los Estados signatarios se comprometían a delimitar sus pretensiones territoriales en el mar. La entrada en vigor de la Ley del Mar obligó a muchos Estados centroamericanos a definir y defender su mar territorial, lo cual llevó a numerosos litigios entre Estados centroamericanos y con otros Estados latinoamericanos limítrofes tales como Colombia y Ecuador. Durante la década de 1990 y, sobre todo, del 2000, Nicaragua sostuvo numerosos litigios con sus vecinos. Los datos son sin duda sorprendentes, Nicaragua es el segundo país del mundo, después de EE. UU. y empatado con el Reino Unido con más litigios fronterizos en la Corte Internacional de Justicia de La Haya.

Entender la relación entre el río San Juan y la proyección del límite internacional en el Mar Caribe, obliga a ponerle mucha atención a la dinámica geomorfológica fluvial y costera del delta del río San Juan, tal como lo vimos anteriormente en la Figura 1, ya que determina en buena medida el punto de anclaje y los mojones que permiten proyectar la línea fronteriza en el mar. Esta proyección geométrica del límite permite luego determinar la configuración del Mar Territorial y dentro de ella la Zona de Exclusión Económica (ZEE).

Litigios fronterizos entre Costa Rica y Nicaragua (1986-2017)

Uno de los primeros casos presentados por Nicaragua ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya fue la demanda contra Costa Rica en 1986 por acciones armadas fronterizas y transfronterizas por tropas irregulares. Desde entonces, Nicaragua ha presentado un total 14 demandas internacionales en La Haya, y seis de ellas han sido contra Costa Rica y de este país contra Nicaragua (Tabla 2). La lista de litigios ilustra la importancia acordada por los Estados limítrofes de Costa Rica y Nicaragua a la definición de la demarcación del límite tanto en tierra como en el mar. En noviembre 2010, Costa Rica presentó ante la CIJ una demanda en contra de Nicaragua en defensa de su “derecho a la soberanía, a la integridad territorial y a la no injerencia en sus derechos sobre el río San Juan, sus tierras, sus áreas ambientalmente protegidas, así como la integridad y el caudal del río Colorado” (Corte Internacional de Justicia, 2014).

Tabla 2

Corte Internacional de Justicia de La Haya, casos de litigio presentados por Nicaragua 1959-2017

-
1. Laudo arbitral dictado por el Rey de España el 23 de diciembre de 1906 (Honduras contra Nicaragua).
 2. Acciones armadas fronterizas y transfronterizas (Nicaragua contra Costa Rica).
 3. Actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua (Nicaragua c. Estados Unidos de América).
 4. Acciones armadas fronterizas y transfronterizas (Nicaragua contra Honduras).
 5. Disputa fronteriza terrestre, insular y marítima (El Salvador/Honduras: Nicaragua interviene).
 6. Disputa sobre derechos de navegación y conexos (Costa Rica contra Nicaragua).
 7. Disputa territorial y marítima (Nicaragua contra Colombia).
 8. Solicitud de revisión de la sentencia del 11 de septiembre de 1992 en el caso relativo a la controversia sobre fronteras terrestres, insulares y marítimas (El Salvador/Honduras: intervención de Nicaragua) (El Salvador contra Honduras).
 9. Presuntas violaciones a los derechos de soberanía y a los espacios marítimos en el Mar Caribe (Nicaragua vs. Colombia).
 10. Disputa territorial y marítima entre Nicaragua y Honduras en el Mar Caribe (Nicaragua v. Honduras).
 11. Cuestión de la Delimitación de la Plataforma Continental entre Nicaragua y Colombia más allá de las 200 millas náuticas de la costa nicaragüense (Nicaragua c. Colombia).
 12. Ciertas actividades realizadas por Nicaragua en la zona fronteriza (Costa Rica c. Nicaragua).
 13. Delimitación Marítima en el Mar Caribe y el Océano Pacífico (Costa Rica c. Nicaragua).
 14. Construcción de una carretera en Costa Rica a lo largo del Río San Juan (Nicaragua c. Costa Rica).
 15. Límite de tierras en la parte norte de Isla Portillos (Costa Rica contra Nicaragua).
-

Fuente: International Court of Justice obtenido en www.icj-cij.org

Mediante su Solicitud, Costa Rica pretendía en particular obtener la retirada de todas las tropas nicaragüenses del territorio en disputa, el cese inmediato de la construcción del canal y la suspensión del dragado del río Colorado. La CIJ les solicitó a ambas partes en la querrela de abstenerse en enviar personal o tropas mientras se resolvía el caso.

En el 2014, Costa Rica entabló un procedimiento ante la CIJ contra Nicaragua en relación con un “disputa relativo a la delimitación marítima en el Mar Caribe y el Océano Pacífico”. Observando que ambos Estados habían agotado los medios diplomáticos para resolver sus disputas sobre los límites marítimos, Costa Rica solicitó a la Corte que determinara el curso completo de un único límite marítimo entre todas las áreas marítimas que pertenecen, respectivamente, a Costa Rica y a Nicaragua en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, sobre la base del derecho internacional. Consideraba que sus costas generaban derechos superpuestos sobre las zonas a ambos lados del istmo (Corte Internacional de Justicia, 2014).

Figura 10

Detalle del punto de anclaje del límite terrestre entre Costa Rica y Nicaragua para la delimitación del mar territorial



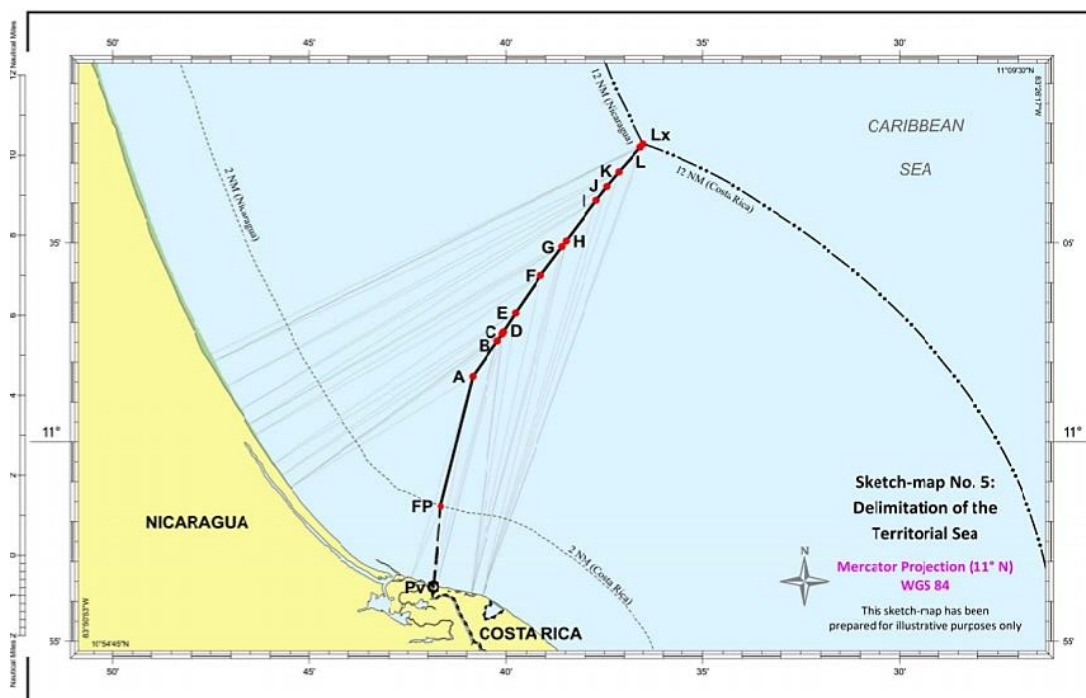
Fuente: International Court of Justice (2017).

En su sentencia en 2017, la Corte recuerda entonces que, según su interpretación del Tratado de Límites de 1858 entre Costa Rica y Nicaragua, en su sentencia de 2015, “el territorio bajo la soberanía de Costa Rica se extiende hasta la margen derecha del río bajo San Juan hasta su desembocadura en el Mar Caribe”, pero que, en 2015, seguía existiendo cierta incertidumbre con respecto a la configuración de la costa de isla Portillos. Desde entonces, sin embargo, el informe presentado al Tribunal por los expertos que éste designados en el caso conjunto relativo a la Delimitación Marítima en el Mar Caribe y el Pacífico

(Costa Rica contra Nicaragua) ha despejado toda incertidumbre sobre la geografía de la zona.

La Corte observa, en particular, que ya no existe ningún canal de agua que conecte el río San Juan con la laguna Harbor Head y que, por lo tanto, no puede haber ningún límite que lo recorra. La Corte llega a la conclusión de que Costa Rica tiene soberanía sobre la totalidad de Isla Portillos hasta el punto en que la orilla derecha del río San Juan llega a la marca de bajamar de la costa del Mar Caribe de la costa del Mar Caribe. Ese punto constituye el inicio de la frontera terrestre y, en el día de la sentencia, se encuentra en el extremo del arenal que constituye la orilla derecha del que constituye la margen derecha del río San Juan en su desembocadura. Sin embargo, el área bajo soberanía de Costa Rica no incluye la laguna Harbor Head y la barra de arena que la separa del Mar Caribe, que están bajo la soberanía de Nicaragua (International Court of Justice, 2017).

Figura 1
Trazado de línea de delimitación del mar territorial en el Mar Caribe entre Costa Rica y Nicaragua



Nota: El trazado fue propuesto en una resolución de la Corte Internacional de Justicia en La Haya 2017. Fuente: International Court of Justice (2017).

La sentencia de la CIJ también falló a favor de Costa Rica en cuanto a la delimitación marítima en el Océano Pacífico. Ambas correcciones en la demarcación

del mar territorial le agregaron un total de 36 210 km² a favor de Costa Rica en ambos mares (10 880 km² en el Caribe y 25 330 Km² en el Pacífico). A pesar del costo astronómico para ambos países en gastos legales a lo largo de más casi 30 años, tanto Costa Rica como Nicaragua utilizaron en repetidas ocasiones el recurso de derecho internacional para defender su soberanía. Como veremos más adelante había probablemente más en juego que una definición limitada de soberanía territorial.

Figura 12

Evolución geomorfológica del delta del río San Juan 1850-1961

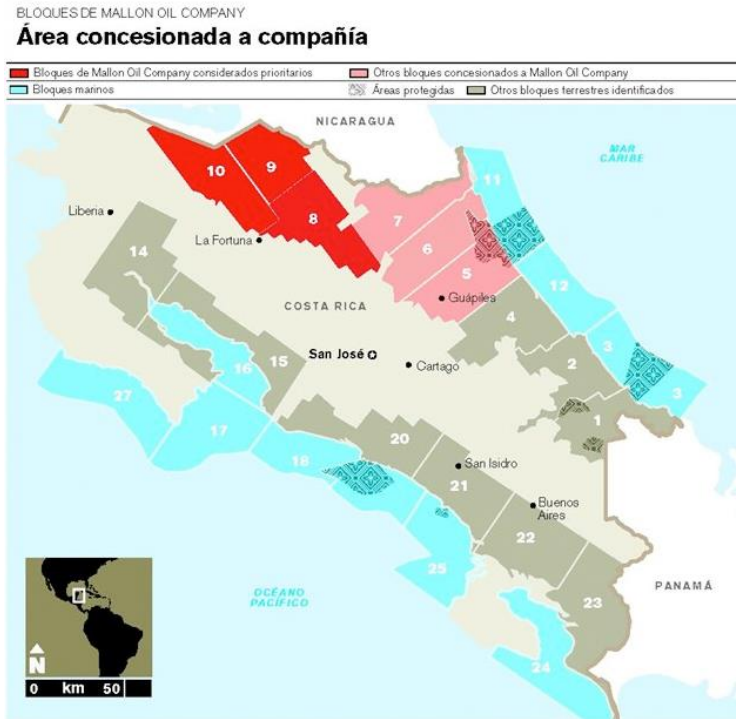


Fuente: Internacional Court of Justice obtenido de <https://www.icj-cij.org/en/case/157>

Conflictos territoriales y concesiones petroleras y mineras

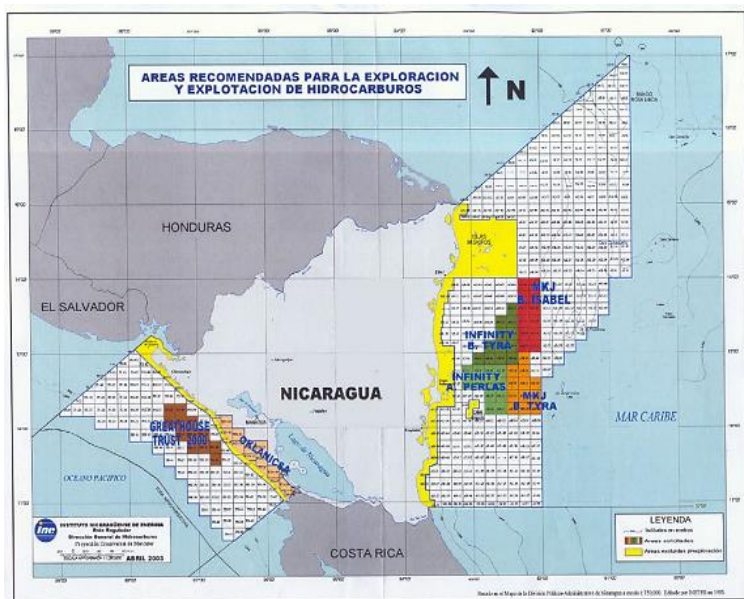
Desde la aprobación de la Ley de Hidrocarburos (Ley N.º 7399 del 03/05/1994) durante la Administración de José María Figueres (1994-1998), Costa Rica abrió buena parte de las planicies de la Región Huetar Norte a la exploración petrolera. Esto llevó al otorgamiento de importantes concesiones petroleras tanto terrestres como en el mar territorial, en particular a la empresa Mallon Oil en la Zona Norte. El otorgamiento de concesiones petroleras en los bloques más cercanos a la costa Caribe provocó una importante movilización ciudadana, que llevó a la Moratoria a la Explotación Petrolera en Costa Rica en el 2005. En 1998 Nicaragua aprobó la Ley 286, “Ley Especial de Exploración y Explotación de Hidrocarburos y su Reglamento” y, a partir de su entrada en vigor, se otorgaron numerosas concesiones petroleras tanto en el mar territorial en el Caribe como en el Pacífico.

Figura 13
Distribución de concesiones petroleras en el mar territorial de Costa Rica



Fuente: *La Nación*, 2004.

Figura 14
Distribución de concesiones petroleras en el mar territorial de Nicaragua



Fuente: República de Nicaragua, Instituto Nacional de Energía (INE).

Figura 15

Concesiones petroleras y litigios limítrofes entre Costa Rica y Nicaragua



Fuente: La Nación (2018).

Esto explica en parte el recrudecimiento de los litigios fronterizos entre Costa Rica y Nicaragua a partir del año 2014, a raíz del conflicto por isla Calero. Claramente, pequeñas diferencias en la ubicación de mojones y puntos de anclaje del límite terrestre entre ambos países, podía significar importantes ganancias o pérdidas en la superficie del mar territorial de ambos países. Al disponer de un área mayor en el mar, cada Estado dispone de mayores

opciones de acceso a yacimientos petrolíferos submarinos. A pesar del hecho que se haya mantenido a la fecha la Moratoria a la Explotación Petrolera en Costa Rica, existen creciente presiones políticas por parte de sectores a favor de reestablecer la exploración y explotación petrolera en el país.

Conclusiones

Este artículo propone un recorrido histórico-geográfico centrado en la larga duración y revela factores estructurantes que han perdurado a lo largo de los últimos 200 años en la configuración territorial de los estados nacionales de Costa Rica y Nicaragua. Específicamente, este estudio se centra en el río San Juan como objeto de rivalidades, ambiciones y cooperación. A pesar de las aguas turbulentas de la política bilateral entre Costa Rica y Nicaragua, es mi convicción que son claras y hondas las aguas profundas del río San Juan que une a los pueblos de ambos países. El río San Juan ha sido factor de cambio y continuidad, a la vez soporte físico y dinámico del límite político entre ambas jurisdicciones nacionales, y factor de confluencia de intercambio y de conflicto. Separa dos Estados nacionales, pero une dos pueblos con una larga historia de interacción y relación.

La geografía histórica del río San Juan ofrece también una oportunidad, en este año del Bicentenario de Vida Republicana en América Central, de reflexionar sobre la conformación del estado nacional en la región. Pasa por entender las fuerzas contrapuestas y las contradicciones inherente de cada época, pero también por entender los factores que permitieron determinar las identidades nacionales, y los imaginarios colectivos asociados al río San Juan. Sin duda, el río San Juan constituye uno de los pivotes del imaginario nacional de Nicaragua, como ruta transistmática con una larga historia, como objeto de orgullo nacional y de rivalidades imperiales, pero también como un tesoro natural e hídrico gracias la mayor reserva (el lago Cocibolca) de agua dulce de América Central. Para Costa Rica, el río San Juan es un límite, un río de frontera, y una fuente recurrente de conflictos, litigios y diferendos con Nicaragua. Sin embargo, es importante señalar que ambos estados nunca (a diferencia de Honduras y el Salvador) han estado oficialmente en guerra, con la notable excepción de la campaña del tránsito entre 1856 y 1857. Esto debería ser motivo de reflexión en esta conmemoración del bicentenario. Las visiones y los imaginarios son importantes, ya que los lugares y las obras muchas veces empiezan con ideas. De ahí, que la construcción imaginaria del canal de Nicaragua y su uso por políticos inescrupulosos como bandera y propaganda, haya sido fuente de innumerables tribulaciones, intrigas y rivalidades.

También el río San Juan ha sido por siglos objeto de rivalidades geopolíticas, muchas de ellas remontan a la época colonial, cuando Inglaterra buscaba abrir en Nicaragua una cuña por la mitad del Imperio español, o cuando Estados Unidos consolidó su posición hegemónica buscó asegurarse la exclusividad sobre una futura ruta interoceánica por Centro América, en dónde la opción nicaragüense competía con la panameña. También las ambiciones canaleras, a principios del siglo XX llevó a la independencia de Panamá, y la creación de un enclave canalero, que perduró casi un siglo. La protección del canal de Panamá explica en buena medida el afán de mantener a la ruta nicaragüense como un *casi-canal*, una opción que nunca fue. Explica también la ocupación militar de Nicaragua, el derrocamiento de José Santos Zelaya en 1909, y la presencia de los marines en Nicaragua hasta 1934. La guardia nacional fue creada por Zelaya y Somoza García fue instalado en Nicaragua por los Estados Unidos antes de retirarse en 1933. Desde 1972, los proyectos canaleros han dejado de ser diseñados y propuestos por el ejército de los Estados Unidos, pero cada vez más por consorcios internacionales, muchos de ellos asiáticos.

El último capítulo de la saga canalera es el canal chino, y el contrato leonino firmado en el 2014 entre el estado nicaragüense y un empresario de Hong Kong. Este último proyecto canalero del haz de canales que hemos estudiado en este capítulo tiene la particularidad estar ubicado al Norte del río San Juan, fuera de toda zona fronteriza, enteramente bajo jurisdicción nicaragüense. Esta *des-sanjuanización* del canal, constituye una ruptura de una larga secuencia de proyectos canaleros fallidos ubicados a lo largo de la cuenca del río San Juan y del lago Cocibolca. A pesar de las serias dudas persistentes sobre la factibilidad del canal chino, este nuevo capítulo muestra una clara transición entre un período de más de un siglo de rivalidades imperiales por una ruta transístmica por el río San Juan. Si augura el siglo chino o no, o si tendrá o no viabilidad, claro está que generó un conflicto socioambiental de gran magnitud en Nicaragua, cuyo desenlace está aún por verse. Toda acción lleva a una reacción. Y la lucha anticanal en Nicaragua desde 2014, constituyó la primera fisura en el proyecto político de Daniel Ortega, y sembró los cimientos de la resistencia actual al régimen.

Los últimos episodios de litigios fronterizos entre Costa Rica y Nicaragua nos demuestran también, que más allá del Historia del Destino Manifiesto que tiende a reducir los acontecimientos políticos a designios predeterminados por la geopolítica y por las potencias hegemónicas del momento, los intereses nacionales también privan. Si bien el trazado limítrofe del Tratado Cañas-Jerez consagra el control de Nicaragua sobre la ruta acuática del río San Juan, el diferendo de isla Calero y Punta Portilla del 2011-2014 tiene una dimensión

más centrada en explotación de recursos petroleros en el mar territorial de ambos países. Ya la frontera de recursos que era el río San Juan, en las décadas de 1940 y 1950, se trasladó al mar en las primeras décadas del siglo XXI. Los litigios limítrofes entre Costa Rica y Nicaragua desde 2014, se han centrado en definir con certeza jurídica una línea en el mar que está anclada en la costa dinámica del delta del río San Juan.

Construir un canal interoceánico en un río que también configura una línea fronteriza, tiene sus retos, ya que tendría que crear un enclave transfronterizo y negociar con dos Estados. El Tratado Cañas Jerez (1858) consagra la idea de una ruta canalera en aguas exclusivamente nicaragüenses. Sin embargo, en la práctica, el río San Juan ha demostrado ser cambiante y resiliente, una eterna fuente de sorpresas... y de litigios. Es interesante leer los fallos de la Corte Internacional de Justicia, y ver el peso que le asigna al soporte geográfico de estas líneas imaginarias que son las delimitaciones internacionales. Un límite requiere de continuidad y estabilidad en el tiempo. Y por definición un delta de un río caudaloso en el trópico húmedo es dinámico y cambiante.

A pesar del peso de la historia y de la diferenciación territorial e institucional entre Costa Rica y Nicaragua, es importante señalar también que el río San Juan ha jugado un rol importante en la articulación entre las sociedades ticas y nicas, como parte de la integración y la confluencia Centroamericana. A cada episodio conflictivo, le ha seguido un período de acuerdos y se construcción de proyectos en común. El Tratado Cañas-Jerez, negociado y formado al salir de la guerra contra los Filibusteros, sigue siendo la base jurídica internacional para determinar la frontera entre Costa Rica y Nicaragua. Después de las guerras revolucionarias y contrarrevolucionarias fratricidas de los setenta y ochenta, se lanzó la iniciativa del SIAPAZ. Todo queda por verse si los últimos fallos de la Corte Internacional de Justicia que establecen una nueva línea de demarcación del mar territorial de Costa Rica y Nicaragua, tanto en el Caribe como en el Pacífico, resolverán para un tiempo estos diferendos limítrofes entre ambos estados. Las lecciones de la historia entre ambos países desde 1858, nos demuestran que nada es tan cierto.

Cabe preguntarse entonces en esta conclusión, ¿qué van a deparar los próximos 200 años en el río San Juan?, ¿será que nos esperan 200 años más de conflictos, litigios y tribulaciones entre Costa Rica y Nicaragua?, o ¿será que al desvincularse el río San Juan del canal les permitirá a ambos Estados valorar este extraordinario patrimonio natural y cultural a su justo valor?

Cabe soñar en un río San Juan, tal como nos lo imaginábamos en la época del SIAPAZ, como un espacio de paz, confluencia, de desarrollo fronterizo articulado, y una verdadera integración centroamericana basada en los pueblos y la naturaleza. Como las ideas son a menudo los motores de la historia, es importante contrastar escenarios plausibles... El cambio climático durante la segunda mitad del siglo XXI le dará un golpe de gracia a la ventaja geográfica absoluta del istmo centroamericano como ruta interoceánica, con la apertura de la ruta del paso del Noroeste al norte de Canadá. La desaparición del potencial económico y geoestratégico del canal por América Central no debería verse como un flagelo sino como una liberación. Por fin, el devenir del río San Juan y de los pueblos limítrofes que habitan sus riberas dependen que lo que querrán los centroamericanos, los nicaragüenses y los costarricenses. Enhorabuena!

Bibliografía

- Ayón, Tomás. (1872). *La cuestión de límites territoriales entre la República de Nicaragua y Costa Rica*. Imprenta del "Centroamericano".
- Acuña Ortega, V. H. (2016). *Centroamérica: Filibusteros, Estados, Imperios y Memorias*. Colección Nueva Biblioteca Patria. Editorial Costa Rica
- Belly, Felix. (1867). *A travers l'Amérique Centrale: Le Nicaragua et le Canal Interocéanique*. Victor Goupy.
- Bermann, Karl. (1986). *Under the Big Stick: Nicaragua and the United States Since 1848*. South End Press.
- Brannstrom, Christian. (1995). Almost a Canal: Visions of Interoceanic Communication across Southern Nicaragua. *Ecumene*, 2(1), 65-87.
- Castillero R., Ernesto J. (1954). *Historia de la Comunicación Interoceánica y de su influencia en la formación y en el desarrollo de la Entidad Nacional Panameña*. Imprenta Nacional.
- Childs, Orville W. (1851). *Nicaragua Canal: Map and profile of the route for construction of the ship canal*. Bryant and Co. Printers.
- Comission Européene, Unité. Économique pour l'Amérique Latine 1997 Evaluation of the Development Alternatives of the Panama Canal: A Study of the Long Term Traffic Forecast. Europroject, S. A./G. P. Wild (international) Ltd.
- Cortés Ramos, A., López Baltodano U. y Moncada Bellonrin, L. (Eds.). (2020). *Anhelos de un nuevo horizonte. Aportes para una Nicaragua democrática*. FLACSO.
- Costa Rica. Comisión de Límites. (1897). Exposición presentada por la comisión de límites de Costa Rica al ingeniero árbitro honorable E. P. Alexander. Tipografía Nacional.
- Díaz, Juan H. (1997). Managing and Preserving the Canal's Principal Natural Resources- Water and the Environment. Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama, Panama, Septembre 1997.
- Dozier, Craig L. (1985). *Nicaragua's Mosquito Shore: The Years of British and American Presence*. University of Alabama Press.
- Duval, Miles P. (1940). *Cadiz to Cathay: The Story of the Long Struggle for a Waterway Across the American Isthmus*. Stanford University Press.
- Ealy, Lawrence O. (1971). *Yanqui Politics and the Isthmian Canal*. Pennsylvania State University
- Estado de la Región. (2002). Jorge Cabrera "Estudio sobre Corredor Logístico Centroamericano y los posibles impactos ambientales". Ponencia para el II Informe Regional de Desarrollo Humano, San José, Costa Rica.
- Floyd, Troy S. (1967). *The Anglo-Spanish Struggle for Mosquitia*. University of New Mexico Press.

- Folkman, David I. (1972). *The Nicaragua Route*. University of Utah Press.
- Girot, Pascal. (1989). Origen y estructuración de una frontera viva: El Caso de la Región Norte de Costa Rica. *Geostmo*, 3(2).
- Girot, Pascal y Nietschmann, Bernard. (1992). Geopolitics and Ecopolitics of the Río San Juan. *National Geographic Society Research and Exploration*, 8(1), 52-63.
- Girot, Pascal. (1991). Perspectiva Canaleras en Centroamérica. En J. L. Barros y M. Vereá (Eds.), *La Política Exterior de Estados Unidos hacia Centroamérica* (pp. 329-349). Editorial Miguel Ángel Porrúa.
- Girot, Pascal y Granados, Carlos. (1993). La Integración Centroamericana y las Regiones Fronterizas ¿Competir o Compartir? *Presencia*, 5(19), 12-37.
- Girot, Pascal. (1994). The Interoceanic Canal and Boundaries in Central America: The case of the San Juan River. En P. Girot (Ed.), *Boundaries in the Americas* (pp. 84-109). Routledge.
- Girot, Pascal Olivier. (2003). Pasado y perspectiva del canal interoceánico en América Central. *Revista del Archivo Nacional*, 195-230.
- González, Paulino. (1976). La Ruta de Sarapiquí: Historia Sociopolítica de un camino. Avances de Investigación. Universidad de Costa Rica.
- Graves, Ernest. (1964). Nuclear excavation of a sea-level isthmian canal. *Civil Engineering*, 34(10), 48-55.
- Herrera, Miguel Ángel. (1999). *Bongos, Bogas, Vapores y Marineros. Historia de Los Marineros del Río San Juan, 1849-1855*. Panamá Ediciones Centroamericanas.
- Von Humboldt, Alexander. (1811). *Political Essay on the Kingdom of New Spain*. Longman.
- Ireland, Gordon. (1941). *Boundaries, possessions and conflicts in Central and North America and the Caribbean*. Harvard University Press.
- Jinesta, Ricardo. (1964). *El Canal de Nicaragua y Los Intereses de Costa Rica en la Magna Obra, Ministerio de Relaciones Exteriores*. Imprenta Borrás.
- Keasbey, Lindley Miller. (1896). *The Nicaragua Canal and the Monroe Doctrine*. G.P. Putnam's Sons.
- La Faber, Walter. (1978). *The Panamá Canal: The Crisis in Historical Perspective*. Oxford University Press.
- Leonard, Thomas M. (1991). *Central America and the United States. The Search for Stability*. University of Georgia Press.
- Liss, Sheldon B. (1978). *The Canal Aspects of United States-Panama Relations*. Notre Dame University Press.
- Loos, Eduardo. (1863). *Empresa Centro-Americana y Universal del Canal de Nicaragua*. Imprenta del Gobierno.
- Lozano, Lucrecia y Benítez, Raúl. (1986). De la contención pasiva a la guerra de baja intensidad en Nicaragua. *Cuadernos Políticos*, 47, 75-88.

- Mack, Gerstle. (1944). *The Land Divided: A History of the Panama Canal and Other Isthmian Canal Projects*. Alfred A. Knopf.
- Mahan, Alfred Thayer. (1970). *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Kennikat Press.
- Maritime Canal Company of Nicaragua. (1889). *Nicaragua, the Gateway to the Pacific*. J. Bien and Co.
- Maritime Canal Company of Nicaragua. (1890). *The Maritime Ship Canal of Nicaragua*. The M.C. Co. of Nic.
- McCullough, David. (1977). *The Path between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870-1914*. Simon & Schuster.
- McKenney, James W. (1983). *U. S. Panama relations 1903-1978: A Study in Linkage Politics*. Westview Press.
- Melville, George Wallace. (1898). *The strategic and commercial value of the Nicaragua canal, the future control of the Pacific*. GPO.
- Menocal, Aniceto. (1890). *The Nicaragua Canal: Its Design, Final Location and Work Accomplished*. Press of the New York Printing Co.
- Molina, Felipe. (1851). *Memoir on the Boundary Question Pending between the Republic of Costa Rica and the State of Nicaragua*. Gideon and Co.
- Murillo J. Hugo. (1986). La controversia de límites entre Costa Rica y Nicaragua: el laudo Cleveland y los derechos canaleros 1821-1903. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 12(2), 45-58.
- Nicaragua. Ministerio de Relaciones Exteriores. (1872). *Documentos relativos a las últimas negociaciones entre Nicaragua y Costa Rica sobre límites territoriales y canal interoceánico*. Imprenta Nacional.
- Nicaragua. Ministerio de Relaciones Exteriores. (1954). *Situación jurídica del río San Juan*. Imprenta Nacional.
- Ohta Ke, Kunihiro. (1997). The present situation and the future forecast of the Panama Canal Traffic. *Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama*. Panama, Septembre.
- Peralta, Manuel María. (1882). *El río San Juan de Nicaragua, derechos de sus ribereños, las Repúblicas de Costa Rica y Nicaragua según documentos históricos*. M. Murillo.
- Peralta, Manuel María. (1898). *Costa Rica y costa Mosquitos. Documentos para la historia de la jurisdicción territorial de Costa Rica y Colombia*. República de Costa Rica, Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Ramírez, Sergio. (1973). El Pensamiento Vivo de Sandino (el muchacho de Niquinhomo), Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/el-pensamiento-vivo-de-sandino-el-muchacho-de-niquinhomo/html/a6ab14d2-a8cc-45d6-ac51-5a9dae4a9968_2.html

- Royo Ruiz, Natalia. (1999). Le Canal de Panama et autres routes alternatives. Conférence présentée à l'occasion du Colloque "La Circulation interocéanique en Amérique Centrale au XXIe siècle". Société de Géographie, Paris, Juin 1999.
- Sa Bonge, Rodolfo R. (1997). *Proyecciones a Largo Plazo del Canal de Panamá*. Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama.
- Salisbury, Richard V. (1975). *Costa Rican Relations with Central America, 1900-1934*. Council on International Studies.
- Sandner, Gerhard. (1971). Das nördliche Tiefland von Costa Rica: Geographische Regionalanalyse als Grundlage für die Entwicklungsplanung. Universität Hamburg, Walter de Gruyter.
- Sandner, Gerhard. (1985). Zentralamerika under ferne karibische Westen: Konjunktoren, Krisen un Konflikt 1503-1984 Stuttgart. F. Steiner Wiesbaden GmbH.
- Sandner, Gerhard. (1987a). Perspectivas del Rol Futuro de Panamá en el contexto regional de Centroamérica y el Caribe. Conférence présentée lors du Séminaire International in titulé Panamá y su canal: Problemática y Perspectivas. Hambourg, 30 Novembre-2 decembre 1987, Hambourg. Instituto de Estudios Iberoamericanos.
- Sandner, Gerhard. (1987b). Aspectos de problemas de Geografía Territorial del Mar Caribe en el contexto de las nuevas delimitaciones. *Geostmo*, 1(1), 9-32.
- Seiler, Otto J. (1988). El Canal de Panamá, su importancia para el tráfico naviero internacional. En Instituto de Estudios Iberoamericanos-Hamburgo, *Panamá y su Canal: Problemática y Perspectivas*. Universität Hamburg Press.
- Sibaja Ch. Luis Fernando. (1974). *Nuestro límite con Nicaragua: Estudio histórico*. Don Bosco.
- Sibaja Ch., Luis Fernando. (1986). Después de la tormenta: Relaciones con Nicaragua en la década posterior a la firma del tratado de límites Cañas-Jeréz, *Revista de Ciencias Sociales*, 32, 7-20.
- Stagg C., Carlos. (1997). *El Proyecto de Tercer Juego de Esclusas*. Comisión de Estudio de las Alternativas al Canal de Panamá.
- Sultan, Dan I. (1932). An army engineer explores Nicaragua. *National Geographic Magazine*, 61, 593-627.
- Tico Times. (2014). The story of Costa Rica's forgotten World War II internment camp. <https://ticotimes.net/2014/12/15/the-story-of-costa-ricas-forgotten-world-war-ii-internment-camp>
- Urriola C. y Gregorio A. (1997). Construyendo el Futuro: Prospectiva Tecnológica, la Reversión Canalera y el Desarrollo Nacional. Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama, Panama, Septembre 1997.

- U. S. Congress. Senate. House Committee on Foreign Affairs. Nicaragua Canal Report, to accompany H.R. 6799 47th Congress, House Report no. 1698, 1882.
- U. S. Congress. Senate. The Nicaragua Canal. by Clarence E. Dutton. 52nd Congress, 1st Session, Mis. doc. no. 97, 1892.
- U. S. Congress. Senate. Report of the Isthmian Canal Commission, 1899-1901. 58th congress, 2nd Session, Doc. no.222, 1904.
- U. S. Congress. Senate. U.S. Navy Department. Reports of explorations and surveys for the location of a ship canal between the Atlantic and Pacific Oceans. 43d Congress, 1st. Session, Senate Ex. Doc. no.57, 1874.
- U.S. Congress. Senate. (1897). U. S. Navy Department. Reports of explorations and surveys... 45th Congress, 3d. session, Senate Ex. Doc.
- U. S. Congress Senate. (1886). U. S. Navy Department Report of the U. S. Nicaragua Surveying Party 1885 by A. G. Menocal. GPO.
- U. S. Nicaragua Canal Board. (1896). *Report of the Nicaragua Canal Board*. GPO.
- U. S. Nicaragua Canal Commission. (1899). *Report of the Nicaragua Canal Commission, 1897-1899*. The Frienwald Co.
- Van Dijk, P. y S. Mons. (Comps.). (2015). *Un recorrido por líneas locales: Aportes para políticas públicas en el sector rural de Centroamérica, el Caribe y la Región Andina*. Centro de Estudios para el Desarrollo Rural.
- Vega R., Víctor. (1997). *Desmilitarización y Libertad de Navegación por los Canales Interoceánicos*. Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama, Panama, Septembre, 1997.
- Williams, Max Harrison. (1971). *The San Juan River-Lake Nicaragua waterway, 1502-1921* (Ph.D. dissertation). Louisiana State University Press.

Anuario de Estudios Centroamericanos

Equipo editorial/Editorial Team

Directora

Dra. Elizeth Payne Iglesias
Escuela de Historia,
Universidad de Costa Rica
elizeth.payne@ucr.ac.cr

Editora

Ariana Alpízar Lobo
Universidad de Costa Rica
ariana.alpizar@ucr.ac.cr

Consejo editorial/ Editorial Board

Dra. Eugenia Ibarra Rojas
Academia de Geografía e Historia de Costa Rica, Costa Rica
eugenia.ibarra68@gmail.com

Dr. Jorge Rovira Mas
Profesor Emérito,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
jroviramas@gmail.com

Msc. César Villegas
Escuela de Trabajo Social,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
cvillegash@gmail.com

Dra. Tania Rodríguez Echavarría
Dra. Denia Román Solano
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
Escuela de Antropología,
denia_rs@yahoo.com

Escuela de Geografía y Escuela de Ciencias Políticas,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
tania.rodriguezechavarría@ucr.ac.cr

Dr. Carlos Sandoval García
Escuela de Ciencias de la Comunicación Colectiva,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
carlos.sandoval@ucr.ac.cr

Dr. Ronald Alfaro Redondo
Escuela de Ciencias Políticas,
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
ralfaro@estadonacion.or.cr

El **Anuario de Estudios Centroamericanos** (AECA), fundado en 1974, es una revista académica de acceso abierto, editada en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Costa Rica. Es una publicación continua presentada en formato electrónico. En la actualidad es una de las pocas publicaciones que se realizan sobre América Central bajo una perspectiva regional. Así, el AECA cubre temas que se ocupan del análisis de la realidad histórica y presente de la región centroamericana y de las sociedades que la constituyen.

El Anuario es una publicación internacional. En sus páginas tienen cabida artículos, ensayos y reseñas que se realicen, en español e inglés, desde una perspectiva interdisciplinaria en el amplio espectro de las ciencias sociales y la cultura en general, tanto dentro como fuera de la región. El objetivo central es comprender las sociedades centroamericanas desde las más diversas perspectivas: económicas, sociales, políticas y culturales. De manera que se puedan obtener explicaciones científicas y académicas a las principales problemáticas que aquejan la región o que la caracterizan desde sus tradiciones, cultura material e inmaterial, poblaciones y grupos étnicos, género y ambiente, entre otros aspectos.

El AECA está dirigido a personas interesadas en la realidad actual e histórica de la región centroamericana. Actualmente, se encuentra en índices rigurosos como SciELO, Redalyc, Dialnet, DOAJ, Latindex, REDIB, entre otros.