

Situación actual

Reunión con personeros de Municipalidades y Cámaras de Turismo de Limón

El martes 29 de agosto de 2000, se celebró una reunión a las diez horas, en las instalaciones del Hotel y Cabinas Surfside, en la cual estuvieron presentes las siguientes personas: Carlos Dixon, Alcalde de la Municipalidad de Talamanca; Miguel Jiménez, Vicepresidente Concejo Municipal Talamanca; George Brown, Regidor Municipalidad de Talamanca; Edwin Patterson, Presidente Cámara de Turismo Puerto Viejo; Rodolfo Enríquez, Presidente Asociación de Desarrollo Cahuita, Alfredo Grant, Desarrollo JAPDEVA y Luis Fernando Arias, Presidente de la Asociación de Desarrollo Ecológico de Cocles, Manzanillo y Gandoca; además se encontraban presentes el Ing. Gerardo González, Consultor General de la Zona Atlántica, Ing. Víctor Gutiérrez, Ingeniero de Proyecto de la Zona de Limón y el Ing. Danny Rodríguez de la empresa COMESA.

En dicha reunión se abordaron los puntos descritos en este informe y se aclararon las dudas de los presentes, en relación con la problemática de los desbordamientos del Río Bananito y las acciones que se tomarán.

Trabajos realizados por parte de Conservación Vial

En relación con la intervención de Conservación Vial de CONAVI en la zona, hasta el momento los trabajos realizados han resultado satisfactorios (dique, protección del dique y de una de las márgenes del río y canales). Esto en lo que a atención y solución de las emergencias presentadas en dicha ruta, se refiere.

Las obras construidas en el lugar han funcionado tal y como se había previsto, evitando que se ocasionen mayores daños a la infraestructura vial y permitiendo, en un tiempo razonable, la reanudación del paso normal por la carretera.

La situación de inestabilidad que presenta el río en la actualidad, no es en lo absoluto causada por las obras que se han realizado por medio de Conservación Vial. Esta

problemática se debe a que las características hidráulicas del río han cambiado y están cambiando, lo que ocasiona que se presenten este tipo de comportamientos.

Dentro de estas características hidráulicas cabe destacar el cambio en el gradiente hidráulico del río, ocasionado principalmente por la alteración en las diferencias de alturas o la longitud del río. Además, el levantamiento del litoral del Caribe, provocado por el terremoto ocurrido en el año de 1991, agrava aún más este problema, produciéndose en algunas ocasiones un remanso desde la boca hacia aguas arriba, provocando un taponamiento hidráulico que causa problemas de reducción de la capacidad hidráulica y de inundaciones en algunos casos.

La pérdida del gradiente hidráulico significa una pérdida de energía, lo que implica una reducción en la capacidad de arrastre de sedimentos del mismo, produciendo problemas de sedimentación significativos. Esta situación se evidencia con el hecho de que el río trata de salir al mar, antes de llegar a la desembocadura.

También, es necesario resaltar que en algunos casos se le han eliminado meandros al río (ver Foto # 8), lo que ocasiona un cambio en las características hidráulicas del río, tal y como se mencionó anteriormente. Este río, al igual que muchos otros, por la topografía plana en la que viaja necesita de estos meandros, para poder mantener su régimen hidráulico y la estabilidad del flujo.

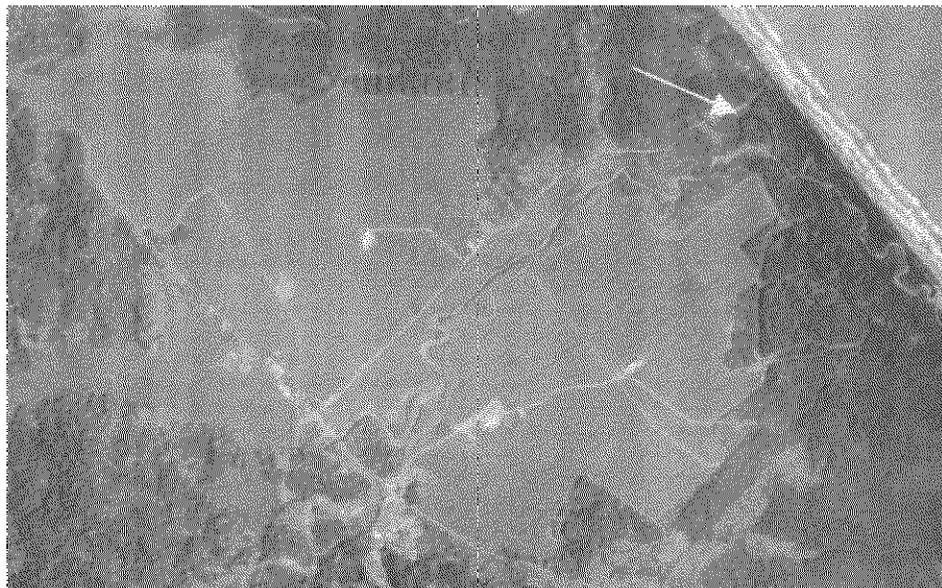


FOTO # 8. Fotografía aérea del 28/03/1998, donde se evidencia la alteración de los meandros (ver flecha) y la deforestación que ha sufrido esta zona.

Canal después del puente

Es necesario aclarar que no son ciertas la afirmaciones de que Conservación Vial abrió un canal desde el puente hasta la actual desembocadura, pues éste siempre ha existido, tal y como se aprecia en las fotografías aéreas anexas.



FOTO # 9. Fotografía aérea del 18/08/1976, en la que se aprecia la desembocadura y el canal después del puente.



FOTO # 10. Fotografía aérea del 16/06/1988, en la que se aprecia la desembocadura y el canal después del puente.