

AMBIENTICO

Revista mensual sobre la actualidad ambiental

EL NUEVO CAMINO FRONTERIZO

AMBIENTE Y CONTEXTO POLÍTICO



Allan Astorga
**Aspectos ambientales del camino
paralelo al río San Juan**

Freddy Pacheco
**La ruta 1856 "Juan Rafael Mora
Porras"**

Alexander López
**Desarrollo fronterizo como alternativa
al desarrollo transfronterizo**

Heidy Vega y Juan D. Gómez
**Dinámica fronteriza y relaciones
políticas entre Costa Rica y Nicaragua:
del abandono a la prioridad territorial**

Carlos Murillo
**Costa Rica-Nicaragua: una historia de
litigios fronterizos**

Nicolás Boeglin
**Alcances de la demanda en La Haya
de Nicaragua contra Costa Rica en
relación con la de Costa Rica contra
Nicaragua referente al dragado:
¿ejercicio de paralelismo inverso?**

Enrique Castillo
El derecho comunitario y Costa Rica

AMBIENTICO

Revista mensual sobre la actualidad ambiental

EL NUEVO CAMINO FRONTERIZO

AMBIENTE Y CONTEXTO POLÍTICO



Director y editor: Eduardo Mora

Consejo editor: Manuel Argüello, Gustavo Induni, Wilberth Jiménez, Luis Poveda

Asistencia y administración: Rebeca Bolaños

Diseño, diagramación e impresión: Programa de Publicaciones, UNA

Fotografía: www.galeriaambientalista.una.ac.cr

Teléfono: 2277-3688. Fax: 2277-3289

Apartado postal: 86-3000, Costa Rica

Correo electrónico: ambientico@una.ac.cr

Sitio web: www.ambientico.una.ac.cr

La carretera. El contexto



Sumario

Editorial	2
Allan Astorga Aspectos ambientales del camino paralelo al río San Juan	4
Freddy Pacheco La ruta 1856 "Juan Rafael Mora Porras"	8
Alexander López Desarrollo fronterizo como alternativa al desarrollo transfronterizo	12
Heidy Vega y Juan D. Gómez Dinámica fronteriza y relaciones políticas entre Costa Rica y Nicaragua: del abandono a la prioridad territorial	17
Carlos Murillo Costa Rica-Nicaragua: una historia de litigios fronterizos	22
Nicolás Boeglin Alcances de la demanda en La Haya de Nicaragua contra Costa Rica en relación con la de Costa Rica contra Nicaragua referente al dragado: ¿ejercicio de paralelismo inverso?	26
Enrique Castillo El derecho comunitario y Costa Rica	31

Hay quienes porfían en examinar el conflicto entre los Gobiernos de Nicaragua y Costa Rica tomando en consideración solo los últimos actos o sucesos. De ese mismo modo actúa, correctamente, el juez de tránsito; pero quien juega de analista político yerra groseramente procediendo así. Ante una colisión de dos vehículos, a aquel le importa la velocidad de estos pero no el por qué del apresuramiento de los choferes; le importa si ellos respetaron o no las señales en la vía, pero no si su insubmisión o sumisión son de cuna o aprendidas; le importa la cantidad de alcohol en su sangre, pero no la angustia que los hizo beber, o la alegría. Asemejándose al proceder del juez de tránsito, ante el conflicto fronterizo algunos ven solo: (1) la invasión militar nica a territorio tico y la tala de bosque que hicieron, (2) el dragado del río San Juan por parte del Gobierno nica sin estudio de impacto ambiental, (3) los impedimentos, puestos por el Gobierno nicaragüense, a la navegación de costarricenses por el San Juan y (4) la construcción, por parte del Gobierno tico, de una carretera paralela al río sin previo estudio de impacto ambiental y sin consultárselo al Gobierno vecino. Ver estos actos desligados entre sí es la vía segura para no comprenderlos, y no ver ese conjunto de actos a la luz de las historias de los Gobiernos protagonistas, de sus "biografías", aleja aun más de la comprensión. Aunque ver las cosas de eso modo ingenuo tiene una "ventaja": permite

rendir dictamen rápidamente y dar imagen de imparcialidad, porque esta imagen peligra siempre que el analista expone información que no es para todos visible o que es compleja y se presta a interpretaciones diversas, y peligra también cuando el analista establece juicios sobre materias difícilmente cuantificables a los que puede entonces imputárseles ser mera opinión interesada. Ciertamente es que los actos últimos realizados por los actores de un conflicto normalmente son consecuentes con el proceder habitual de cada uno de ellos, y son consecuentes también con la historia del conflicto en sí, razón por la que el conocimiento de esos actos últimos ayuda a entender las "biografías" de los actores y la historia del conflicto. Ciertamente. Pero volvemos al punto: para entender los actos últimos de los Gobiernos tico y nica en el conflicto de la frontera hay que tener presente las "biografías" de ambos Gobiernos; a la luz de estas, aquellos cobran su pleno significado.

La invasión militar de territorio costarricense -con tala de bosque- que hace varios meses hizo el Gobierno de Daniel Ortega no puede desligarse de la larga y documentada historia de atropellos -e impunidad- a todas las personas e instituciones que han mostrado resisten-

cia a la satisfacción de los deseos de quienes detentan ese Gobierno. Y esta historia es también base o determinante del impedimento de navegar por el San Juan que ese Gobierno impuso a los costarricenses. Y este impedimento, y la amenaza creciente del Gobierno de Ortega, es lo que mayormente condujo al Gobierno de Costa Rica a construir apresuradamente una carretera paralela al San Juan, sin estudio de impacto ambiental, porque a los campesinos ticos de las vecindades de ese río les urgía seguir con sus vidas, seguir movilizándose en vez de quedarse aislados en sus casas de rodillas.

La historia del Gobierno de Costa Rica (de los sucesivos Gobiernos) no carece de vilezas (como por ejemplo el maltrato a los comunistas durante más de 20 años mientras la Guerra Fría) pero, en general, está exenta de matonismo y de atropellos recurrentes a nadie. Es más bien una historia de evitación permanente no solo del choque sino también de la simple confrontación, como atinadamente lo dicen quienes critican a nuestro país y a sus ciudadanos. La construcción apresurada de la humilde carretera fue la reacción natural del pacífico y huidizo Gobierno tico.



Geólogo especialista en sedimentología y evaluación de impacto ambiental. Profesor en la Universidad de Costa Rica.

Aspectos ambientales del camino paralelo al río San Juan

|| Allan Astorga ||



El camino paralelo al río San Juan, en construcción desde hace algunos meses por parte del Gobierno de Costa Rica, es una respuesta a la situación de confrontación con Nicaragua originada por la invasión de este país al extremo noroeste de isla Calero y, a su vez, una solución para las comunidades costarricenses ribereñas para que no tengan que depender de la navegación por ese río para comunicarse entre sí y con las ciudades costarricenses localizadas más al sur. La construcción se ha dado amparada a un decreto de emergencia nacional, con lo cual se ha exceptuado de la realización de una evaluación de impacto ambiental.

La obra comprende, en su primera fase, la construcción de un camino de 160 km entre Los Chiles y Delta Costa Rica, de los cuales 120 km se disponen de forma paralela al San Juan. Se trata de un derecho de vía de 20 metros, dentro del que se localiza el camino con unos ocho metros de ancho. Es un camino lastrado. La parte que transcurre paralela al San Juan se dispuso en algunos sectores de forma muy cercana a este, en algunos casos a menos de 15 metros. Se ha esbozado como argumento que esto se ha hecho por-

que se ha seguido como eje principal del trazado la existencia de pequeños trillos o senderos que comunicaban comunidades ribereñas. Así como el hecho de que se ha realizado así, cuando el uso del suelo comprendía potreros y no cobertura arbórea, minimizando así la afectación a zonas boscosas. Además, se incluyó como parte de la construcción la mejora de varios caminos de acceso en sentido norte-sur, con lo que se facilita la movilización no solo a lo largo del corredor fronterizo sino también hacia el sur, hacia la parte central del país. Aunque no hay datos precisos todavía, se estima que la obra atraviesa de 10 a 20% de terrenos con bosques o con cobertura arbórea; el resto del recorrido está conformado principalmente por potreros.

Como parte de la obra se ha tenido que hacer movimientos de tierra, en particular donde se presenta algún relieve, con el desarrollo de cortes y taludes de relleno. En algunos casos se han tenido que extraer materiales de fuentes de materiales temporales localizados al mismo lado del camino. En el paso de las pequeñas quebradas se han instalado rellenos con alcantarillas.

Aparte de la corta de cobertura vegetal, se ha generado un efecto ambiental en la geomorfología y el paisaje, así como el drenaje pluvial. Se han generado impactos ambientales locales y directos en el suelo, el aire, la cobertura vegetal y el sistema de drenaje superficial, principalmente. Además, con el desarrollo de cortes y de taludes de relleno, o la disposición del camino cerca de la margen del río, se ha po-

tenciado la vulnerabilidad a las amenazas naturales, tales como procesos erosivos, derrumbes o una eventual inundación.

A pesar de eso, los impactos ambientales generados siguen siendo locales y directos, es decir limitados al área del proyecto y de una pequeña área de influencia directa. Al desarrollo de estos impactos ambientales se hace necesaria la realización de medidas de corrección, mitigación o compensación ambiental. E incluso de prevención en lo referente al uso que se le vaya a dar al camino cuando ya esté en plena operación.

De acuerdo con lo observado por el autor y por la información suministrada por el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), ya se han estado aplicando ese tipo de medidas ambientales, incluyendo colocación de geotextiles para el control de erosión, manejo de drenajes y reforestación de especies nativas en diversas áreas del corredor fronterizo norte.

Además de los impactos ambientales directos señalados se producen los impactos estratégicos o de mayores dimensiones y alcances, tanto en el tiempo como por su extensión. Uno de estos impactos se refiere a la potencial afectación del río San Juan, que en razón de que se trata de un territorio de otro país se identifica como un "impacto transfronterizo".

Tratándose de un camino rústico, que se construye a partir de movimientos de tierra y colocación de lastre como superficie de rodamiento, sin uso de asfalto para colocación de una carpeta, es lógico derivar que el mayor potencial impacto

ambiental al río San Juan lo representa el aporte de sedimento desde el camino. No obstante, cuando se hace un balance, en el peor escenario de erosión de los 120 km de camino que transcurren paralelos al río se concluye que el aporte de sedimento que se podría dar sigue siendo insignificante respecto al tamaño de la cuenca y, en particular, a la cantidad de sedimento que lleva consigo el mismo San Juan.

Con fines ilustrativos es posible hacer algunos números sencillos: Si se toma en cuenta que el camino paralelo al río San Juan tiene una extensión de 120 km con un ancho de derecho de vía de 20 metros, obtenemos que el área total impactada es de 240 hectáreas, es decir 2,4 km². Si se toma en cuenta que la cuenca hidrográfica del San Juan tiene una superficie total de 38.500 km², resulta que el área impactada por el camino es de 0,00006% del total, es decir un valor muy pequeño, cuando se compara con otros tipos de uso del suelo que se dan en la cuenca, como zonas de cultivo o zonas urbanas que hay en los territorios de ambos países. De esta manera es posible afirmar que la construcción del camino, hasta ahora, no representa ningún daño ambiental ni peligro de contaminación para el San Juan, y que por tanto no hay impacto transfronterizo como producto del mismo.

Pese a lo anterior, es de gran importancia aplicar medidas ambientales locales y directas, como la compactación de los suelos expuestos, el mejoramiento de los taludes y su revegetación para disminuir su vulnerabilidad a la erosión,

la corrección y mejora de los sistemas de drenaje, en particular el área de paso de quebradas y arroyos, así como la revegetación con especies nativas del área de influencia del camino, en particular la margen derecha del San Juan.

También hay una serie de medidas ambientales estratégicas de mediano y largo plazo que deben ser desarrolladas y aplicadas como parte del camino. Una de estas se refiere al establecimiento de un plan de ordenamiento y manejo de uso del suelo para el corredor fronterizo norte, de forma tal que se regule y norme el uso de la tierra para toda la zona. Este plan resulta clave para dar sostenibilidad al camino y al uso del suelo a futuro, cuyo objetivo primordial debería ser la recuperación de áreas degradadas y la protección de los ecosistemas frágiles de la zona, así como promover actividades productivas compatibles y sostenibles, como el ecoturismo, el turismo rural promovido por las comunidades rivereñas, el geoturismo y actividades de agricultura orgánica o ecológica.

También resulta clave establecer las bases de uso del camino durante su operación. Lo ideal sería que el camino no quedara lastrado, pues seguiría siendo vulnerable a la erosión y requeriría de un mantenimiento casi constante. La medida ambiental más acertada sería adoquinar el camino. El asfaltado no debería ser una alternativa, para evitar el uso de potenciales fuentes de contaminación al río.

Los beneficios producidos a las comunidades costarricenses rivereñas al



**Camino
fronterizo**
Allan Astorga

San Juan son muy grandes, y solo esto, cuando se constata con los habitantes de esas zonas, parece ser suficiente para justificar la obra realizada. Además de independizarlos del uso del río San Juan para su movilización, con todo lo que eso implicaba, como pedir autorización a las autoridades nicaragüenses cada vez que se requería, se ha acortado enormemente la cantidad de tiempo requerido para movilizarse hacia San José y hacia otras ciudades de la parte norte de Costa Rica, como Ciudad Quedada y Guápiles. Lo que desde el punto de vista del acceso a servicios de salud resulta sumamente positivo. Por otro lado, la apertura del camino ha permitido instalar tendido eléctrico en toda la zona, así como servicio de telefonía, con lo cual se han integrado todas esas comunidades a las comodidades y beneficios tecnológicos del siglo XXI. Es claro que para los pobladores de esas co-

munidades ribereñas del San Juan el camino representa un importante impulso al desarrollo y una nueva y significativa ventana de oportunidad para su progreso. Progreso que debe estar bien planificado y normado a fin de que exista una verdadera sostenibilidad para el desarrollo futuro de la zona.

Visto así, la decisión de realizar la obra fue positiva, lo que no debe ser entendido como una justificación para no realizar medidas ambientales correctivas o las acciones estratégicas ambientales antes señaladas. Todavía hay tareas por cumplir para dar sostenibilidad a la obra y al desarrollo de todo el corredor fronterizo norte, para lo cual se requiere la participación activa de todos los costarricenses, a fin de que las acciones emprendidas no sean temporales sino permanentes y con ellas se impulse el desarrollo sostenible para toda la zona norte.



Biólogo especialista en estudios de impacto ambiental. Profesor en la Universidad Nacional (frepaleon07@gmail.com)

La ruta 1856 “Juan Rafael Mora Porras”

..... || **Freddy Pacheco**



El 13 de julio de 2009, la Corte Internacional de Justicia (CIJ), principal órgano judicial de la Organización de las Naciones Unidas con sede en La Haya, Países Bajos, emitió el esperado fallo sobre la demanda presentada por Costa Rica contra Nicaragua en defensa del derecho a la libre navegación que se estipula en el Tratado de Límites Cañas–Jerez vigente desde 1858. Así, el prestigioso tribunal, al decidir conforme al derecho internacional la controversia planteada por el gobierno del presidente Abel Pacheco, terminantemente y sin posibilidad alguna de apelar, reafirmó los derechos costarricenses. En su aspecto medular, la Corte ratificó el derecho a la libre navegación con objeto de comercio (como dice el Tratado de 1858) incluyendo el transporte de pasajeros y de turistas, el uso de embarcaciones oficiales y, muy significativo para los habitantes de la ribera costarricense del río San Juan de Nicaragua, el derecho a navegar sin reportarse siquiera al inicio y al final de los viajes (como sí ha de hacerse en los otros casos) para satisfacer sus necesidades básicas.

De esa forma, los representantes del Estado que argumentaron el caso a favor de Costa Rica, lograron un muy

reconocido triunfo y, de paso, una reafirmación de que ante los atropellos del Gobierno del país vecino, están vigentes las opciones del derecho internacional que permiten a Costa Rica resolver por vía pacífica los conflictos que otras naciones con ejército optan por enfrentar por vía armada.

Ahora bien, pese al fallo de la CIJ ratificando el derecho perpetuo a la libre navegación de los costarricenses por la parte del río San Juan donde su ribera derecha es costarricense, el Gobierno de Daniel Ortega, sistemáticamente ha seguido obstaculizando el ejercicio pleno de ese derecho vital para los habitantes y visitantes de la zona limítrofe, y amenazando irrespetar la soberanía territorial costarricense, por ejemplo cuando plantea ante la CIJ la posibilidad de que se le permita a los nicaragüenses libre navegación por el río Colorado, como corolario de la invasión que sus soldados hicieron en parte de isla Calero, territorio igualmente perteneciente a la provincia de Limón.

Ante ello, y como alternativa razonable y, muy importante, pacífica, el Gobierno de Costa Rica tomó las previsiones legales que, a partir de una decisión patriótica e inteligente, le permitieran construir una trocha, una carretera rústica que, al enlazar los caminos existentes en terrenos de propiedad privada y pública, pudieran resolver por vía pacífica y efectiva las necesidades de comunicación de los pobladores que estaban siendo sensiblemente afectados en su calidad de vida por los atropellos de Daniel Ortega

y sus gobernados. Situación que provoca en los habitantes de la zona amenazada por las fuerzas armadas nicaragüenses un estado de zozobra e inseguridad que el resto de los costarricenses no padecemos, pues pese a que como lo ha reconocido la citada Corte, dichos habitantes tienen derechos consuetudinarios, fundamentados en la costumbre, para comunicación por el río San Juan e incluso para pescar en sus aguas, pero que el Gobierno del país vecino irrespeta impunemente. Ante ello y ante la amenaza latente de sufrir una nueva invasión sin importar el pretexto (recordemos con qué clase de personas estamos tratando) el Gobierno de Costa Rica optó por construir una vía de comunicación, al menos de carácter rústico, que permitiera ofrecer a los habitantes de los lugares fronterizos opciones alternativas de transporte de bienes y personas, ajenas a la impertinencia de los guardias del ejército nicaragüense, todo eso sin renunciar al ejercicio del derecho a la libre navegación sin tener que pagar nada por ello.

Así se avanzó también, como parte de una estrategia preventiva de defensa nacional, con un proyecto que aunque no fue calificado de secreto, tomó por sorpresa tanto a nicas como a ticos, provocando en algunas personas reacciones inmediatas, atropelladas y contradictorias. Mientras unos alegaban que Costa Rica estaba otorgando a Nicaragua, “en bandeja de plata”, razones para una demanda ante la CIJ, al tiempo que emitían críticas premonitorias de lo mal que le iba a ir a Costa Rica en un proceso como ese, otros



Volver al índice

no lo vimos así y pudimos observar cómo algunos críticos cedieron ante los argumentos en pro de una acción semejante. Y cómo para enredar el inminente fallo a favor de Costa Rica que se espera vaya a emitir la CIJ en el caso de la invasión y daño ambiental en isla Calero, el régimen de Daniel Ortega solicitó que ambos casos se vieran como uno solo, y como medidas precautorias pidió que se obligara a Costa Rica a detener y revertir la construcción de la obra que, según sus ocurrentes juristas, amenazan con “destruir” el río San Juan. Ante tal sinsentido la CIJ ni unió los dos casos ni acogió una sola de las medidas cautelares solicitadas en la presentación de la demanda.

Es inevitable que la construcción de la ruta 1856 hubiere traído consigo algunas acciones que podrían aumentar el impacto ambiental que las actividades humanas han venido provocando, a través de los años, sobre la extensa cuenca binacional del río San Juan y sus tributarios principalmente costarricenses. Especialmente por las actividades agrícolas y pecuarias extensivas, los bosques de esta zona no se libraron de los procesos de deforestación que alguna vez le dieron a Costa Rica el vergonzoso primer lugar en la tasa de deforestación a nivel mundial, por lo que la pérdida de las características ambientales de todo el trayecto a lo largo de la trocha, es una constante que estaba presente antes de iniciar la construcción de la ruta y que, por tanto, no ha de sorprender al observador informado.

También es reconocido que, como parte de cualquier proceso de desarrollo

sostenible que involucre proyectos como el que nos ocupa, habrá de colocarse en una balanza el impacto social y económico (en este caso beneficioso) para así valorar objetivamente la viabilidad de un proyecto. Es precisamente aquí donde para la mayoría de los conciudadanos, pero más directamente para los habitantes de la zona ahora conectados por una vía terrestre acompañada de servicios de electricidad y comunicación telefónica, se trata de un proyecto positivo desde el punto de vista de los beneficios socioeconómicos inherentes a él. Y si a ese aspecto fundamental le sumamos la estrategia como se decidió enfrentar la conflictiva geopolítica del área, más razonable parece la decisión tomada por desarrollar un proyecto que, pese a lo alegado por algunas personas y gobernantes nicaragüenses, no pretende jamás provocar degradación ambiental, ni sobre el río San Juan ni sobre ningún ecosistema de la vasta área de influencia directa e indirecta, a lo largo de los 160 km de recorrido.

En concordancia con los alegatos nicaragüenses ante la Corte Internacional de Justicia, algunas personas han cuestionado el hecho de que el proyecto de la ruta “Juan Rafael Mora Porras” no goce de un acuerdo de viabilidad ambiental emitido por la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena) obtenido vía estudio de impacto ambiental. Los que así se han incomodado parecieran desdeñar la situación conflictiva que reseñamos antes y la necesidad de actuar ágilmente. De haberse seguido el camino usual determinado para situaciones ordinarias, el objetivo del

proyecto jamás se hubiera cumplido, pues por la extensión de la ruta, un trabajo multidisciplinario semejante, exhaustivo, con estudios geológicos, hidrogeológicos, ingenieriles, arqueológicos, biológicos, socioeconómicos, dentro de otras formalidades reglamentarias, hubiera requerido al menos un par de años. Había que actuar rápido, pues la situación de emergencia era y es reconocida.

Fue fundamentada la legalidad en el Decreto de Emergencia Nacional N° 36440-MP, a su vez sustentado en la Ley Nacional de Emergencias y Prevención de Riesgos (N° 8438), que estipula que en los casos en que se identifique la probabilidad de que se presenten pérdidas, daños o consecuencias económicas o sociales, bajo circunstancias de eventual calamidad pública, se permite gestionar, por la vía de excepción, las acciones y la asignación de recursos necesarios para atender, como en este caso, la emergencia. Y es que no solo se estaba ante una situación de amenaza, sino que se estaba viviendo lo que la misma ley define como peligro latente provocado por el hombre, capaz de producir efectos adversos en las personas, bienes y los servicios públicos. Así, el gobierno estaba obligado a ejecutar acciones inmediatas con el fin de evitar el sufrimiento y atender las necesidades de los afectados. Ha de quedar claro que la Ley Orgánica del Ambiente sigue incólume, plenamente vigente, no se le está degradando, pues los actos que permitieron alcanzar la meta propuesta se dieron bajo el contexto de la excepcionalidad, según lo permiten la Constitución y las leyes.

Pero como se ha de tener especial cuidado en mitigar cualquier impacto del proyecto de construcción de la trocha, es satisfactorio constatar que el gobierno de la República, con la participación de diversos entes del Estado (Instituto Costarricense de Electricidad, Conavi, municipalidades, Coopelesca, Dinadeco y los ministerios de Ambiente, Relaciones Exteriores, Seguridad Pública, Salud y Presidencia) se comprometió responsablemente a tomar en cuenta la protección del ambiente. Compromiso estampado en el “Plan preliminar para la mitigación y/o compensación ambiental del área impactada por la construcción del camino paralelo al río San Juan” elaborado por el Minaet y en el cual se reconoce la posibilidad de daños ambientales a lo largo de la ruta (¡no necesariamente sobre el río San Juan!) para eventualmente establecer prioridades y elaborar un plan conducente a mitigar y, si es del caso, compensar, como es usual en los procesos de evaluación ambiental, los impactos sobre el ambiente que pudieren haberse dado. Documento donde se explica que al decidir por razones prácticas la interconexión de trochas ya existentes para así evitar la tala en lo posible, hubo que acercarse en unos pocos sitios a la ribera del río San Juan sin causar daño a éste. De esta forma se identificaron impactos relacionados con la tala de árboles, contaminación sónica y por residuos, extracción de materiales en tajos existentes, obstrucción parcial de drenajes naturales, movimientos de tierra y deslizamientos, para cada uno de los cuales se señalan las medidas necesarias para atenderlos.



Especialista en relaciones internacionales. Director de la Escuela de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional.

Desarrollo fronterizo como alternativa al desarrollo transfronterizo

Alexander López

Como consecuencia del proceso de configuración limítrofe que tuvo lugar después de la disolución de la Federación Centroamericana en 1824, América Central se ha convertido en una de las regiones más fragmentadas del planeta, pues en esta pequeña franja ístmica de 523.160 kilómetros cuadrados se encuentran siete estados. Esta división territorial originó 10 colindancias, entre ellas la de Costa Rica-Nicaragua.

Así que los Estados tuvieron que formarse en territorios poco conocidos, y este escenario de poca precisión territorial provocó que una de las primeras tareas de los nacientes Estados fuera iniciar las negociaciones limítrofes para conformar los territorios que hoy ocupan. Este proceso, aún no totalmente resuelto como lo demuestra el caso Costa Rica-Nicaragua, estuvo marcado por largos periodos de negociaciones, formación de comisiones de límites y disputas, lo cual generó que varios de los límites tuvieran que ser establecidos mediante laudos arbitrales.

Tradicionalmente, en Centroamérica las fronteras son el lugar donde se expresa con mayor claridad el peso de la soberanía nacional. En estas zonas es posible observar como

partes del paisaje los puestos del ejército o la policía nacional, las aduanas y los puestos migratorios. Es posible distinguir varios rasgos característicos de las fronteras terrestres de América Central que son evidentes en el caso de la frontera Costa Rica-Nicaragua:

Son áreas periféricas en contraposición con la capital. Esto se une a una condición de marginalidad con respecto al desarrollo económico y político del resto de los países. Esto se hace axiomático en la frontera Costa Rica-Nicaragua.

Son áreas donde se expresa la visión de seguridad y la soberanía nacional, por varias razones, entre ellas la desconfianza de los Estados sobre esos espacios por motivos que van desde el tráfico hasta la suspicacia respecto de las acciones de los otros Estados, como es el caso de Costa Rica-Nicaragua.

Son espacios en que, a pesar de las fuertes interacciones fronterizas donde se comparten recursos como humedales y cuencas -entre otros-, no existe una institucionalidad de cooperación transfronteriza y esta debilidad institucional es uno de los factores que explican por qué los conflictos crecen en lugar de decrecer.

Son zonas donde se concentra una gran cantidad de personas en condición de migrantes permanentes y estacionales. De nuevo el caso de la frontera Costa Rica-Nicaragua ilustra muy bien este fenómeno.

Finalmente, la baja institucionalidad de cooperación transfronteriza contrasta con los intercambios sociales, cul-

turales, económicos y de otros tipos que tienen lugar en las zonas de frontera, es decir, donde las interrelaciones entre comunidades y espacios naturales transcienden el límite y generan como resultado la conformación de dinámicas sociales propias de las regiones de frontera.

Los anteriores elementos explican y dan forma al argumento central de este artículo, que es que, ante la imposibilidad de generar una institucionalidad de desarrollo transfronterizo para nuestra frontera norte, se opta por una opción de desarrollo fronterizo dentro de la que la construcción de la carretera Juan Rafael Mora Porras se presenta como el elemento más visible, pero que, como se explica seguidamente, debe ser parte de un plan de desarrollo de mayor alcance.

La carretera que se construye en el margen derecho del San Juan se ubica en una región de escasa conexión con el resto de las actividades que se desarrollan desde la Gran Área Metropolitana (Gam) por el Gobierno central. Es así que el desarrollo de infraestructura y servicios ha permeado esta región solamente por el acceso que permite, en mayor o menor medida, la vía fluvial del San Juan y las políticas de tránsito dispuestas por las autoridades nicaragüenses. Para constatar el abandono del que tradicionalmente ha sido víctima esta región, en menoscabo de todo su potencial por desarrollar, vale la pena recordar algunos indicadores: la

Región Huetar Norte (RHN) representa el 7% de la población del país en un área de 9.803 km² (18% del territorio nacional), lo que indica una densidad poblacional promedio de 30 habitantes por kilómetro cuadrado, en contraste con los 803 habitantes por kilómetro cuadrado de la Gam (4% del territorio nacional); asimismo, la RHN muestra bajos índices de desarrollo social, principalmente en los cantones Upala -en el puesto 77- y Los Chiles -en el 79-, y también un bajo índice de desarrollo humano: puestos 73 y 79, respectivamente, del total de 81 cantones del país.

Estos bajos valores en los índices señalados sugieren bajos niveles de ingreso en la RHN, lo que, unido a una reducida diversificación productiva (seis productos concentran el 90% del total del área sembrada en la RHN: piña, naranja, yuca, caña de azúcar, palmito y granos básicos) y a una baja calificación de la mano de obra, limita la posibilidad de generar un mayor desarrollo (Procomer, 2008)

En general, las actividades agrícolas han generado empleo y desarrollo en la región; entre ellas, algunas no tradicionales como la piña, de rápida expansión, que en el periodo 2003-2007 duplicó su área de siembra sobrepasando las 17.000 hectáreas. Estas y otras acciones aisladas le han permitido a la región aprovechar las oportunidades comerciales de la demanda internacional. Como lo señala Procomer en su análisis de la oferta potencial exportadora de la región, dado el potencial en cuanto a recursos productivos es menester orientar esfuerzos hacia

la búsqueda de actividades productivas alternativas que complementen y refuercen las actuales y le permitan a la región generar nuevas fuentes de desarrollo.

Tradicionalmente, la distribución de la población de la RHN está asociada con la ubicación de la actividad productiva y los servicios básicos, de tal manera que el grado de urbanización y el desarrollo turístico consecuentemente han tenido relación directa con la disponibilidad de infraestructura vial primaria o secundaria, como por ejemplo la utilización del río San Juan, provocando disparidad entre el desarrollo de los distintos cantones que conforman la región y que de manera general tienen mejores estadios de desarrollo por su proximidad a la Gam.

Dadas las condiciones anteriores, el fortalecimiento de la competitividad de las actividades productivas y de desarrollo de la región en cuanto a infraestructura productiva y física, así como un mayor apoyo para la generación de mano de obra calificada, se convierte en algo imprescindible. El fortalecimiento de la competitividad regional, más el aprovechamiento de los recursos productivos de la zona, podría permitir ampliar la oferta productiva del país y con ello aprovechar el potencial exportador de la zona.

Con la construcción de la carretera se proyecta que al menos 30 comunidades fronterizas se verán de manera directa beneficiadas, y ella facilitará al resto de la población costarricense y turistas el acceso a los atractivos naturales al margen del San Juan. El sector de pequeños productores agropecuarios, que está conformado en

un 83% por empresas micro, pequeñas y medianas, tendrá la posibilidad de transportar en camiones el ganado y no arriando los hatos en trayectos de 30 km o por la tradicional vía fluvial. A los pobladores se les facilitará el traslado a centros de estudio y servicios de salud dentro del territorio nacional por la vía terrestre independientemente de las disposiciones de las autoridades nicaragüenses.

Al ser esta una región de gran extensión territorial, concentra una gran cantidad de recursos naturales: 1.036 km² (10% del territorio de la RHN) corresponden a zonas de conservación y reservas administradas por el Sistema Nacional de Áreas de Conservación, lo cual favorece tanto el desarrollo de una importante oferta productiva agropecuaria dirigida al mercado local y la exportación como también el desarrollo de la actividad turística, sector que se ha diversificado y especializado y del cual la región puede potenciar el ecoturismo, el agroturismo, el turismo de aventura, el turismo educativo, el turismo gastronómico, el etnoturismo, el turismo técnico-científico y el turismo de salud. Esta variedad puede permitir el encadenamiento y desarrollo de empresas familiares de esta región en mipymes, lo que dependerá en gran medida del crédito de la banca para el desarrollo y la atracción de inversión para explotar estas riquezas para el crecimiento y desarrollo humano de la región siempre bajo un sistema de desarrollo sostenible.

La construcción de la carretera puede convertirse en dinamizador que potencie la generación de empleo y de actividades productivas, y desde la institucionalidad puede ser de beneficio para la mejora de la gobernanza para la sostenibilidad de estas zonas, permitiendo a las instituciones gubernamentales una mejor vigilancia y movilización para garantizar su preservación y permitir realizar acciones prontas y oportunas en caso de inminente daño.

Al respecto es importante destacar que la RHN cuenta con la Asociación Agencia para el Desarrollo de la Región Huetar Norte, quien ha promovido la estrategia de Zona Económica Especial, iniciativa que busca fortalecer la competitividad de la Región e incidir en la generación de empleos, promover la articulación de actores claves del territorio como lo son los municipios, los empresarios, el sector educativo y las instituciones públicas del ámbito productivo y empresarial. Esta Asociación realiza en forma conjunta acciones de gestión e incidencia orientadas a impulsar proyectos estratégicos que fortalezcan la competitividad territorial y empresarial.

Teniendo una visión global de las iniciativas que se realizan desde distintos frentes paralelamente a la construcción de la carretera al margen del San Juan, se podría pensar que este emprendimiento le dará un nuevo impulso al proyecto Puerto Seco, que es un megaproyecto

hasta ahora supeditado a la construcción del trayecto vial Tapón de Chilamate, a la construcción del ferrocarril desde Río Frio hasta San Carlos y a otras obras mayores, para unir las costas Pacífico y Caribe. Con el proyecto Puerto Seco se pretende, entre otras acciones positivas, favorecer el descongestionamiento de la Gam al evitar que se internalicen productos para luego sacarlos y transportarlos a las regiones, se disminuya la contaminación y gastos de transporte al evitar subir carga al valle Central y luego distribuirla a las regiones, como se hace actualmente.

Se puede argumentar que la imposibilidad de desarrollar un verdadero esquema de cooperación transfronteriza Costa Rica-Nicaragua en la cuenca del San Juan, en los humedales e incluso en bahía Salinas, ha hecho que la apuesta costarricense sea por un desarrollo fronterizo en lugar de transfronterizo, cuya más evidente expresión es la carretera Juan Rafael Mora Porras, pero que sin embargo debe ser parte de un proyecto mayor que implique toda la región Huetar Norte y que genere una nueva dinámica de desarrollo. La imposibilidad de desarrollo transfronterizo se explica por muchos factores que van desde las condiciones políticas en Nicaragua, y algunos episodios históricos que tienen que ver con el imaginario político y el significado que Nicaragua le asigna a esa frontera, hasta elementos más "técnicos" como por ejemplo el hecho de que la administración de recursos compartidos, como la cuenca del San Juan, plantea un severo desafío

dado que implica la creación de reglas e instituciones que incorporan nociones de responsabilidades y deberes compartidos. Del mismo modo, hay ciertos conflictos asociados al manejo de esta interdependencia, ya que los costos y beneficios tienen que ser distribuidos entre los Estados y, por lo tanto, se precisa un nivel de coordinación y de desarrollo de institucionalidad transfronteriza allende los conceptos tradicionales de soberanía y seguridad nacional.

Referencias bibliográficas

- Área de conservación Arenal Huetar Norte. ACA-HN. Recuperado el 23 de febrero de 2012. <http://www.guiascostarica.com/ap10.htm>.
- Jiménez, F. De frente y no de espaldas a Costa Rica. *La Nación*, Opinión, (2012, 14 de febrero).
- Procomer, Sepsa(2008). Región Huetar Norte: Oferta exportadora actual y oferta exportadora potencial de productos agropecuarios alternativos. Recuperado de: <http://www.territorioscentroamericanos.org/turismorural>
- Prodecar-Ica. (2006) Análisis del potencial turismo rural en los cantones de Upala, los Chiles, Guatuso y La Cruz. 2006. Recuperado de: http://www.infoagro.go.cr/SEPSA/documentacion/pub/Huetar_NorteLibro-final.pdf
- Proyección preliminar de los Sectores, Mercados y Productos con mayor potencial económico en la Zona Huetar Norte de Costa Rica. Director de Proyecto. Recuperado el: 23-2-2012 en: http://www.sirzee.itcr.ac.cr/modules/Guia_Exportar/mercado_pdf/sector_agroindustrial.pdf
- ZEE. Zona Económica Especial: Zona Norte Costa Rica. Presentación. Recuperado el 14-2-2012 <http://www.zeezn.com/>

Dinámica fronteriza y relaciones políticas entre Costa Rica y Nicaragua: del abandono a la prioridad territorial

Heidy Vega y Juan Diego Gómez



Profesional en relaciones internacionales y diplomacia con énfasis en ambiente y desarrollo. Académica e investigadora del Centro de Estudios Generales de la Universidad Nacional (hveg@una.ac.cr).



Profesional en derecho y relaciones internacionales. Académico e investigador del Centro de Estudios Generales de la Universidad Nacional (jdgomezn@gmail.com).



Debido a la dinámica tecnológica de la globalización del siglo XXI, en muchos sectores del imaginario popular se considera que las fronteras de espacio y tiempo no existen. Actualmente, la interdependencia y el intercambio de bienes y servicios entre países (incluida la mano de obra) se han convertido en una necesidad para la subsistencia de las sociedades. Incluso, varios autores mencionan que las fronteras nacionales tenderán a desaparecer y permitir el libre flujo de personas. Morales (1997: 10) señala, a propósito de las fronteras como figuras de transformación, lo siguiente: "La frontera misma como un hecho político inmutable, pero también como categoría jurídica, está siendo desbordada transversalmente por dinámicas sociales que, nacidas como riachuelos, desembocan como ríos en una reconfiguración territorial más amplia.

Desde la óptica ambiental, Centroamérica es una realidad territorial pequeña de gran interdependencia. En esta región el recurso hídrico posee un papel estratégico. En los ámbitos nacionales existen cuencas hidrográficas de gran influencia económica y en el ámbito internacional alcanzan un rol geoestratégico de importancia política. El



Camino fronterizo
Allan Astorga

caso particular del río San Juan y la actual conflictividad diplomática es un claro ejemplo. Tradicionalmente, las zonas de frontera se convierten en expresión física del nacionalismo, en la concreción de la noción de Estado en un sentido más real, visible y confrontable. Cada Estado tiene el derecho y el deber de proteger sus fronteras y así salvaguardar los intereses nacionales de su población. La frontera se convierte en el espacio de separación frente a otras unidades político-administrativas. La defensa de la frontera reafirma la identidad colectiva y se convierte en una prioridad en la agenda de los gobiernos.

La actual controversia entre Nicaragua y Costa Rica despierta de nuevo el interés por el tema del territorio y por el tema de la defensa y legitimidad de los

deberes y derechos fronterizos concretos, frente a las violaciones unilaterales a las normas contenidas en el tratado de límites territoriales Cañas-Jerez de 1851; su interpretación legal y sus posibles repercusiones. Esta frontera posee elementos de potencial conflicto per se comparables con cualquier otra frontera en el mundo. Aunque este potencial ya se ha expresado en momentos históricos, resulta válido preguntarse cuál es la particularidad coyuntural que genera la conflictividad diplomática por el río San Juan en los años recientes y qué implicaciones y qué significado político puede atribuirse a esta controversia. A continuación haremos algunas consideraciones que pueden ayudar a responder estas preguntas.

La actual controversia tiene sus raíces en la disputa surgida, entre septiembre del 2005 y julio del 2009, por los derechos de navegación en el río San Juan. En este caso, el fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya reconoció los derechos de navegación de Costa Rica sobre el río, aclarando que la soberanía sobre este pertenece a Nicaragua.

En octubre del 2010, como una manera de ejercer su poder soberano en el río San Juan, Nicaragua invadió la isla Calero, con militares y civiles y causó daños ambientales directos en un humedal fronterizo.

En noviembre del 2010, Costa Rica acusó a Nicaragua de nuevo ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya por daño ambiental, en referencia a los dragados nicaragüenses para hacer más navegable el último tramo del río. La denuncia de Costa Rica se encuentra en estos momentos todavía en su fase escrita -en la que las partes presentan documentación-, pero ya ha contado con una orden provisional, dictada en marzo de 2011, en la que se prohibió a ambos países colocar tropas o personal civil en el área de la zona en disputa.

Las repercusiones ambientales fueron el primer detonante de las diferencias bilaterales ante el dragado de Nicaragua, que buscaba reforzar su soberanía sobre el curso fluvial en cuestión. Aunque posteriormente se han añadido otros factores, Costa Rica mantiene las implicaciones

ambientales como uno de los principales motivos de su desacuerdo con Nicaragua, y habla de ecocidio. Así, volvió a denunciar ante la conferencia de la Onu sobre cambio climático, celebrada a principios de diciembre de 2010 en Cancún, el daño a los humedales y la destrucción de sus bosques por el dragado nicaragüense.

Por su parte, el 23 de diciembre del 2011, Nicaragua denunció a Costa Rica ante este tribunal internacional porque, a su entender, está causando graves daños ambientales en la frontera entre los dos países a causa de obras de construcción de una carretera paralela al curso del San Juan. Según las autoridades nicaragüenses las obras estarían dañando el "frágil ecosistema" de ese río. En este momento, la Corte Internacional de Justicia ordenó que Nicaragua puede presentar sus argumentos por escrito hasta el 19 de diciembre del 2012; mientras que Costa Rica, en calidad de país denunciado, tendrá plazo para presentar los suyos hasta el 19 de diciembre del 2013.

De los elementos anteriores se destaca el hecho de que ambos Estados han manifestado su interés por intervenir (modificar) las características ambientales, tanto del río como de sus zonas adyacentes, para el beneficio de sus poblaciones. Este es un elemento de gran importancia, que demuestra que esta zona de frontera, caracterizada históricamente por el abandono y la pobreza, en la actualidad se está convirtiendo en una prioridad, incluso

desde el punto de vista de la infraestructura. Y esto es lógico porque las zonas de frontera deben contar con la infraestructura necesaria para garantizar la protección del Estado pero especialmente de las poblaciones que habitan estos lugares. Deben existir servicios públicos necesarios. Debe haber un cuerpo de seguridad con presencia permanente, entrenado en asuntos migratorios y de lucha contra el contrabando, el narcotráfico e incluso la trata de personas. Obviamente las obras deben contar con estudios de impacto ambiental. La intervención de parte de los Estados de un lado o del otro de la frontera debe procurar la mayor armonía y el beneficio común, debido a la cercanía y a la estrecha interrelación que existe en un espacio ambiental como este y no asumir, como se ha dado hasta este momento, un carácter de supremacía e intimidación, de denuncias y venganzas.

Con respecto a lo que se puede considerar la raíz del conflicto, el tema de la navegación en el río San Juan, Costa Rica tiene derecho (según el Tratado de Límites) a utilizarlo como vía de comunicación y tránsito. Si Nicaragua unilateralmente le niega esta posibilidad Costa Rica se encuentra legitimada para tomar medidas alternativas. En este caso, la construcción de la carretera se encuentra justificada, porque se está llevando a cabo enteramente en el territorio costarricense, y que además podría beneficiar indirectamente a los mismos nicaragüenses, al fa-

cilitar el acceso a diversos territorios. En este sentido Quirós (2012) señala que: “Si bien estamos frente a una obra que por ahora podríamos considerar preliminar, nos permite consolidar un sueño centenario de nuestro pueblo al unir ambos océanos por la ruta más accesible, esto es, sin pasar por las elevaciones de la cordillera meridional. Así la nueva vía constituye la base lógica de un canal seco interoceánico que podría unir comercialmente ambos océanos de una manera más competitiva que Panamá; o el canal seco Honduras-El Salvador de operación actual en aquellos países. Proyectos que traerían consigo empleo digno en aquellos olvidados territorios, que bien podrían capturar mano de obra migrante elevando el nivel de vida transfronterizo; catapultando un desarrollo descentralizado en la zona norte”.

Por ejemplo, el ministro de Seguridad, Mario Zamora, destaca los beneficios que la carretera traerá para los vecinos de poblaciones cercanas a isla Calero, quienes habrían estado por más de 40 años en el abandono: “Estamos dando libertad de tránsito a nuestras poblaciones, que antes se veían obligadas a transitar por el San Juan. Con el caso de Calero hubo una interrupción comercial y del curso lectivo; eso refleja una situación de vulnerabilidad de los costarricenses al tener que someterse a una autoridad extranjera” (Siu, 2011).

“La carretera consta de 120 kilómetros, que va desde Sarapiquí hasta Los

Chiles, lo que a futuro se convertirá en un anillo ecoturístico, según los planes de la administración Chinchilla Miranda” (Siu, 2011).

“En este trayecto se instalarían cinco puestos de seguridad resguardados por oficiales de la Fuerza Pública. Sin embargo, esto estaría para una segunda etapa” (Siu, 2011).

“La carretera abrió el paso al transporte en autobús, estamos cambiando la vida de estas personas; estamos hablando de poblados que no tenían comunicación entre sí, lo que es sinónimo de subdesarrollo, creando una situación de vulnerabilidad en materia de seguridad”, señaló Zamora, quien destacó que ahora los vecinos de estas poblaciones también están gozando de lavadoras y de ver televisión nacional (Siu, 2011).

“Desde el punto de vista de prevención de la delincuencia, la carretera está colaborando para evitar la proliferación de grupos mafiosos” (Siu, 2011).

Como consideración final, aún no es posible establecer cuál será el desenlace de la actual controversia. Hay que esperar el fallo de la Corte Internacional de Justicia. Como conclusión, creemos que más allá de un conflicto por fronteras este tema debe generar en las autoridades de ambos Estados una visión de la necesidad de la cooperación y la comprensión mutua, de los deberes y especialmente de los derechos que pueden ser ejercidos en los

espacios fronterizos compartidos y los espacios fronterizos nacionales. No es admisible seguir gastando recursos económicos en denuncias internacionales cuando estos pueden ser utilizados para el desarrollo y bienestar de las poblaciones fronterizas. Tal y como se mencionó al inicio de esta reflexión, se puede considerar que en el siglo XXI hay una redefinición de los alcances del concepto de frontera. En este caso, es necesario que ambos Estados superen las limitaciones de la visión nacionalista a la defensiva. Cada Estado tiene el derecho y el deber de proteger sus fronteras para salvaguardar los intereses nacionales de su población. Pero esta protección debe hacerse por medio de una planificación estratégica que involucre a todos los interesados y/o beneficiados o afectados. Esta frontera debe convertirse en un espacio de interacción positiva y no ser un escenario recurrente de conflictos coyunturales desgastantes.

Referencias bibliográficas

- Morales, A. (1997). Las fronteras desbordadas. *Cuaderno de Ciencias Sociales*. N° 104. FLACSO.
- Quirós, G. (2012, enero 10). Carretera norte sobre pastizales. *Diario Digital ElPaísCr*. Disponible en: http://www.elpais.cr/frontend/noticia_detalle/3/60385
- Siu, M. (2011, diciembre 14). Carretera trae desarrollo a poblados cercanos a Calero. *Diario Extra*. Disponible en: <http://www.diarioextra.com/2011/diciembre/14/nacionales03.php>



Especialista en relaciones internacionales. Profesor en la Universidad de Costa Rica y en la Universidad Nacional.

Costa Rica - Nicaragua: una historia de litigios fronterizos

Carlos Murillo

Es probable que cuando José María Cañas (representante costarricense) y Máximo Jerez (nicaragüense) firmaron el 15 de abril de 1858 el tratado de límites, atendiendo algunas presiones estadounidenses para que el río San Juan no fuera la línea divisoria, sino su ribera sur, no imaginaron que el producto de sus negociaciones sería objeto de tantos litigios. Algunos de ellos se han dirimido mediante arbitrajes, como los del presidente Grover Cleveland y el Ing. Edward Alexander –ambos estadounidenses–, y juicios en la Corte Internacional de Justicia.

Pero no se trata solo del juego de intereses políticos y económicos de los gobernantes de ambos países –particularmente de Nicaragua, donde existen dos arraigados mitos: que se trata del país en la región que más territorio ha perdido a lo largo de su historia y que Costa Rica mantiene la meta de apropiarse del río San Juan–, sino del uso del tema fronterizo para desviar la atención de los problemas domésticos. También hay que tener en cuenta la fragilidad de la cuenca del San Juan y las características de la costa caribeña de ambos países. Prueba de esto es que el mojón

de punta Castilla –punto de inicio del límite– desapareció hace bastante tiempo y hoy se ubica mar adentro.

El tratado Cañas-Jerez establece algunas disposiciones que son interpretadas de manera particular por cada una de las partes, a pesar de la claridad con que fueron incluidas en el texto. En el artículo IV se declara que las bahías de San Juan del Norte y de Salinas «serán comunes a ambas Repúblicas, y de consiguiente lo serán sus ventajas y la obligación de concurrir a su defensa». Este tipo de obligaciones se aplica al río, puesto que «concurrirán las dos Repúblicas a su defensa en caso de agresión exterior, y lo harán con toda la eficacia que estuviere al alcance». Mientras que en el artículo VI se expone el acuerdo respecto al río San Juan, en el sentido de que «la República de Costa Rica tendrá en dichas aguas los derechos perpetuos de libre navegación, desde la expresada desembocadura hasta tres millas inglesas antes de llegar al Castillo Viejo», para ello «las embarcaciones de uno u otro país podrán indistintamente atracar en las riberas del río, en la parte en que la navegación es común, sin cobrarse ninguna clase de impuestos». Los laudos Cleveland y Alexander precisaron esas competencias y responsabilidades.

Lo de la defensa común no ha sido aplicado en ningún momento, y desde la perspectiva de los mitos predominantes en Nicaragua la obligación que tiene Costa Rica en esa materia sería imposible de hacer efectiva. Mientras, la libertad de navegación en el río San Juan ha sido objeto,

casi desde la misma firma del pacto, de controversias, suspendiéndose totalmente ese derecho a embarcaciones costarricenses o cobrándoseles algún tipo de «impuesto». Esto fue resuelto por la Corte de La Haya a través de la sentencia del 13 de julio de 2009, en que se precisó que las embarcaciones ticas tienen derecho a navegar por el río, de acuerdo a los fines establecidos en el tratado de límites; mientras que indicó el derecho nicaragüense de regular la navegación, pero sin adoptar medidas que la impidan. Pero esto no fue cumplido por las autoridades nicaragüenses.

Tras la decisión de La Haya, las restricciones y los obstáculos para que costarricenses, sobre todo residentes en la zona fronteriza, hicieran uso del derecho, continuaron y provocaron perjuicios económicos. Esto porque para pobladores y comunidades de la zona el río constituía la única vía para el transporte de personas y bienes, ante la escasa infraestructura vial existente. La situación se agravó cuando el gobierno nicaragüense inició las operaciones de dragado en el San Juan e invadió la denominada isla Portillos (parte de isla Calero), argumentando –aun en contra de los mapas oficiales de Nicaragua, hoy desaparecidos– que era nicaragüense, al mismo tiempo que indicaba que el Gobierno costarricense no garantizaba la seguridad en esa parte de su territorio y por tanto facilitaba la libre circulación de drogas y narcotraficantes.

Costa Rica presentó una demanda ante la Corte de La Haya, mientras aumentaba la presencia de tropas y civiles

nicaragüenses en el río e isla Portillos. Esto incrementó los problemas de navegación y aisló todavía más las poblaciones fronterizas, que en general carecían de energía eléctrica y de otros servicios básicos. Incluso se dificultó el intercambio comercial de subsistencia entre comunidades de ambos países. Esto demostró la escasa presencia del Estado en esa parte del territorio y la urgente necesidad de buscar una solución definitiva y no solo una reducción de la dependencia de la navegación por el San Juan –que se hará más difícil cuando se dicte sentencia en el litigio por la ocupación del territorio costarricense–.

Ello porque al momento que la Corte Internacional de Justicia reitera lo dispuesto por el laudo Alexander, la reacción nicaragüense –teniendo en cuenta los citados mitos– hará que se generen nuevos problemas para el tránsito de costarricenses. Ante esta perspectiva se vio vital el desarrollo de la infraestructura vial en la zona para interconectar los poblados a lo largo de la ribera sur del río.

El gobierno de Laura Chinchilla acordó, en tiempo record y argumentando emergencia nacional (según decreto 36440), la construcción de una vía entre Los Chiles y Delta Costa Rica (con una longitud de 160 km, de los cuales unos 120 km van paralelos al río San Juan), complementada con la rehabilitación de 300 kilómetros de rutas de acceso a los diferentes poblados de la zona fronteriza. Ello con el propósito de la «defensa de la soberanía y de la integridad territorial» y

por «razones de carácter social». Si bien este tipo de caminos paralelos a las líneas limítrofes no son comunes, si existen varios países que los utilizan. Incluso Costa Rica y Panamá han construido una carretera que sirve de línea divisoria en algunos tramos y que zigzaguea el límite en otros, por el que circulan policías de ambos países, sin que se generen problemas políticos ni litigios.

Este hecho constatable desarma la posición de algunos especialistas ticos que se oponen a una vía fronteriza por considerarla contrario a los principios de derecho y política internacionales. Pero junto a estos argumentos la construcción ha provocado dos denuncias contra Costa Rica, una por parte del Gobierno nicaragüense en La Haya, y otra de grupos ambientalistas afines al presidente Daniel Ortega ante la Corte Centroamericana de Justicia (de la cual el país no es parte y por ende es improcedente, primero por no tener esa instancia jurisdicción sobre las acciones costarricenses, y segundo por no atender lo establecido en el estatuto de creación de esa Corte en cuanto a sus competencias).

Desde la perspectiva de la administración Chinchilla, el camino no solo sirve para conectar a las comunidades fronterizas al resto del territorio nacional, sino que, como indicó el vicescanciller Carlos Roverssi, se construye para «no depender del río». Esto ha sido reconocido por medios de prensa en Nicaragua. Por ejemplo El Cronista Digital.com tituló, el 19 de diciembre de 2011, uno de sus informes: «Ticos abjuran del río San Juan».

Sin embargo, desde la perspectiva de Managua se han atribuido a la obra otros fines, sobre todo de naturaleza militar y como plataforma para «invadir» Nicaragua y «tomar de una vez por todas» el río San Juan. Pero también se ha argumentado un daño ambiental irreversible sobre los bosques ticos de la franja fronteriza y sobre el río, que provocará que «este desaparezca por la cantidad de sedimentos y árboles arrancados de raíz que se lanzaron al cauce», generándose, según comunicados oficiales, «un crimen contra la naturaleza». El gobierno costarricense solicitó, en al menos tres oportunidades, pruebas sobre ese daño a su homólogo nicaragüense, pero estas no fueron presentadas.

Para Nicaragua la construcción de esta carretera es un componente del juego político que desde hace años maneja el gobierno de Ortega –al igual que otros en el pasado–, por lo que el discurso ambientalista es parte de su retórica y no su verdadera preocupación. Esto porque tradicionalmente los gobiernos nicaragüenses no han adoptado políticas ambientalistas en gran escala y este no ha sido tema de la agenda en la cuenca del San Juan, como lo evidencia la construcción del proyecto hidroeléctrico Brito con dos represas y el dragado que están realizando en esa vía fluvial.

Mientras que desde la perspectiva costarricense se trata de un intento –urgente y por eso en algunos aspectos apre-

surado– para eliminar la dependencia del río y debilitar algunos de los principales argumentos nicaragüenses. Prueba de ello es que el gobierno anunció que tras la conclusión de la vía se iniciarán las obras de mitigación del impacto ambiental (oficio DP-0013-2012; 9 de enero de 2012). En ese oficio Chinchilla identifica los impactos de la obra y las acciones que se adoptarán.

En síntesis, la historia de las relaciones fronterizas tico-nicaragüenses ha estado distanciada de lo establecido en el tratado de 1858 y en los laudos y sentencias. Por ende, lamentablemente es de esperar que la construcción de esta vía no ponga fin a las argumentaciones nicaragüenses, pues no es un asunto de legalidad o ambiental sino del juego político.



Camino fronterizo
Allan Astorga



Nicolás Boeglin
Profesor de derecho
internacional
público en la
Universidad
de Costa Rica.

Alcances de la demanda en La Haya de Nicaragua contra Costa Rica en relación con la de Costa Rica contra Nicaragua referente al dragado: ¿ejercicio de paralelismo inverso?

..... || Nicolás Boeglin ||



El pasado 26 de enero, la Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ) anunció los plazos otorgados a Nicaragua y a Costa Rica en relación con el nuevo caso contencioso entre ambos, a raíz de la demanda presentada por Nicaragua el 22 de diciembre de 2011. La CIJ aprovechó la ocasión para denominar oficialmente este nuevo caso como “relativo a construcción de una ruta a lo largo del río San Juan”. Notemos que en el caso interpuesto anteriormente por Costa Rica en noviembre de 2010, en relación con el dragado del río y la ocupación ilegal de su territorio, ocurridos en octubre de 2010, la CIJ optó (extrañamente) por denominar el asunto “relativo a algunas actividades de Nicaragua en la zona fronteriza”. A estas acciones en La Haya se suma el caso anterior planteado por Costa Rica relativo “a los derechos de navegación y derechos conexos” resuelto por la CIJ en julio de 2009.

La ausencia de un estudio de impacto ambiental (EIA) previo a las obras realizadas a lo largo de los 160 kilómetros de la carretera (basándose en un decreto de emergencia aprobado en febrero de 2011) contrasta con la pe-

culiaridad del extremo de la Zona Norte de Costa Rica, a saber: zona sumamente vulnerable, índices de precipitaciones sumamente altos y densidad de la red hídrica que exige sumo cuidado a la hora de ordenar trabajos de esta naturaleza. Aunado a ello, y pese a seguridades del Ministerio del Ambiente (Minaet), según el cual “aunque se procuró mantener una distancia mínima de 50 metros de la ribera del río San Juan en los puntos en que esta constituye línea de frontera, existen sitios a lo largo del camino en que tales distancias no se cumplieron” (sic) (Guevara, 2012), existen tomas aéreas que desdican que se haya respetado la distancia de 50 metros en gran parte del recorrido de esta carretera. Un problema adicional de esta carretera, llamada oficialmente como tal al iniciar las obras, y luego “camino”, “trocha” o “vía” por algunas autoridades nacionales, es que pareciera consistir en dejar expuestas grandes cantidades de tierra y material a la intemperie, sin ningún tipo de carpeta asfáltica o alguna cobertura que la proteja de la erosión. El documento antes mencionado del Minaet reconoce que el Consejo Nacional de Vialidad no ha realizado trabajos de drenaje. Teniendo en cuenta los altos niveles de precipitación, podría incluso debilitarse en algunos lugares la margen derecha costarricense. Ello sin contar el efecto de las aguas del San Juan, propensas a inundaciones en algunos puntos: el 17 de diciembre pasado se reportó en Delta que el San Juan había inundado una parte de la carretera. En otro reportaje de prensa se

indicó que faltaban 4 millones de dólares para construir los puentes en Medio Queso, sobre el río San Carlos, el Sarapiquí y otros ríos sumamente caudalosos. Tampoco se logra encontrar en el documento que aporta el Minaet y el Plan Preliminar de Mitigación una razón técnica que justifique la necesidad de aproximarse tanto al margen del San Juan en algunos puntos (a sabiendas de lo sensible que es el país vecino sobre este tema).

En la controversia sobre los derechos de navegación entre Costa Rica y Nicaragua, muchos de los argumentos oídos de cada lado del río San Juan desde octubre del 2010, y más recientemente a finales de 2011, recuerdan algunos de los esgrimidos por Argentina y Uruguay en relación con la instalación (a partir de 2004) de plantas de celulosa en territorio uruguayo susceptibles de afectar el río Uruguay, fronterizo entre ambas naciones. La sentencia de abril del 2010 (<http://www.icj-cij.org/docket/files/135/15877.pdf>) sobre este caso ha sido objeto de duras críticas por parte de la doctrina, cuestionando la extrema prudencia de la CIJ y



sus limitaciones para lidiar con asuntos de carácter sumamente técnico (como los asuntos de carácter ambiental). No obstante, la CIJ precisó el alcance de algunos principios generales, como por ejemplo el considerar como una regla de carácter consuetudinario la obligación para el Estado de “recurrir a todos los medios a su disposición para evitar que las actividades que se desarrollan en su territorio o sobre todo espacio sometido a su jurisdicción causen un daño sensible al ambiente de otro Estado” (párrafo 101). Adicionalmente, la CIJ consagró como obligación de carácter consuetudinario (y no solo convencional, lo cual constituye un precedente de peso) la obligación de proceder a una evaluación del impacto ambiental cuando un proyecto es susceptible de provocar un daño importante de tipo transfronterizo. “La diligencia debida, y el deber de vigilancia y de prevención que implica, podría considerarse que no fue ejercida, si una parte que proyecta obras susceptibles de afectar el régimen del río o la calidad de sus aguas no realizó un estudio de impacto ambiental de los efectos potenciales de las obras previstas” sentenció (párrafo 204, traducción libre del autor). Notemos que en este caso, ambos Estados celebraron una cumbre presidencial a escasos ocho días del fallo de la CIJ del 20 de abril de 2010, y aprobaron con posterioridad la creación de un órgano técnico conjunto para evaluar los daños ambientales: gestos simbólicos buscando armonizar sus relaciones deterioradas después de una prolongada y desgastante guerra verbal.

El ambiente hizo una breve aparición en el caso de los derechos de navegación cuando la CIJ debió resolver, entre muchos otros temas, el siguiente: mientras Costa Rica cuestionaba que Nicaragua pudiera restringir los derechos de navegación basándose en consideraciones de tipo ambiental inexistentes en el tratado de 1858, Nicaragua sostenía todo lo contrario. En su decisión, la CIJ fue tajante al declarar (párrafo 89) que: “a lo largo de los 150 años que han pasado desde la conclusión del tratado de 1858, los intereses que deban ser protegidos mediante una regulación tomada con base en el interés público, pueden perfectamente haber evolucionado de una manera que, en la época, no podría ser prevista por las partes, la protección del medioambiente es un excelente ejemplo al respecto. La Corte considera que al adoptar ciertas medidas cuestionadas, Nicaragua persigue el objetivo legítimo que constituye la protección del ambiente” (traducción libre del autor).

Los dos nuevos casos pendientes de resolución (el relativo al dragado del 2010 y el relativo a la carretera del 2011) permitirán posiblemente a los jueces de La Haya responder a las críticas suscitadas por el fallo entre Argentina y Uruguay del 2010, y asentar más aun los principios y las reglas que deben imperar entre Estados ribereños. Varias de ellas están incluso plasmadas desde 1997 en la Convención sobre el derecho de los usos de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación: se trata de una convención “marco”, técnica

utilizada para sistematizar reglas lo suficientemente generales y consolidadas en el quehacer internacional como la de “impedir que se causen daños sensibles a otros Estados del curso de agua” (artículo 7), la de cooperar a fin de lograr “una protección adecuada de un curso de agua internacional” (artículo 8) y de notificar oportunamente “antes de ejecutar o permitir la ejecución de medidas proyectadas que puedan causar un efecto perjudicial sensible a otros Estados del curso de agua” (artículo 11). Esta Convención a la fecha ha sido ratificada por 24 Estados (por parte de América Latina cuenta únicamente con las firmas de Paraguay y de Venezuela).

Ante el faltante de información técnica de proyectos de un Estado susceptibles de provocar alguna preocupación o dudas razonables por parte de otro Estado, el estudio de impacto ambiental transfronterizo constituye una útil herramienta, recogida tanto en el derecho internacional (Convención sobre Biodiversidad, artículo 14 p. e.), como en el derecho interno de ambos países (Costa Rica: artículo 7 del Reglamento General sobre Procedimientos de EIA, Decreto Ejecutivo 31849 de 2004, Nicaragua: artículo 13 de la Ley General del Medio Ambiente y los Recursos Naturales y artículo 4 del Decreto 76-2006 sobre el Sistema de EIA). Ya habíamos tenido la oportunidad de mencionar, en relación con el dragado, en septiembre de 2010, y luego en estas mismas páginas (Boeglin, 2011: 17) que: “Está la herramienta legal, ambos países

la tienen recogida en su respectiva legislación y falta solo la voluntad política para usarla y evitarse así posibles daños y más probables fricciones futuras”.

La demanda presentada por Nicaragua persigue en parte el objetivo de debilitar ante los 15 jueces de La Haya todos los argumentos de tipo ambiental de Costa Rica presentados en relación con el dragado del San Juan y expuestos en un número anterior de esta misma revista (<http://www.ambientico.una.ac.cr/209.pdf>). Los requerimientos de estudios previos, la necesidad de informar al otro Estado ribereño del alcance de las obras, la evaluación del posible impacto transfronterizo de las obras previstas, la vulnerabilidad de la zona, las obligaciones internacionales en materia ambiental de un sinnúmero de convenios vigentes entre ambos Estados ribereños del San Juan, son argumentos que posiblemente presente ahora Nicaragua en relación con los 160 kilómetros de la carretera paralela al San Juan. De manera igualmente paralela, la tarea de minimizar el impacto ambiental de las obras realizadas, de denunciar una probable sobrevaloración de los daños ocasionados, o su carácter irreversible recaerá esta vez en Costa Rica. De ahí que se pueda esperar en los años venideros en La Haya un delicado ejercicio de paralelismo inverso por parte de ambas delegaciones, y del que los jueces en La Haya saquen posiblemente un único ganador: la protección del ambiente. Notemos además que estos dos casos

permitirán también valorar el alcance de la demanda interpuesta en abril de 2008 por parte de Ecuador contra Colombia en relación con aspersiones químicas aéreas en la zona fronteriza realizadas por Colombia (caso pendiente de resolución).

Con esta nueva demanda interpuesta por Nicaragua en La Haya son ya tres distintos casos contenciosos los presentados por ambos Estados en poco más de seis años. No existe precedente alguno ante la CIJ en que dos Estados recurran de manera tan frecuente y en un lapso de tiempo tan corto a la justicia internacional para intentar resolver distintas disputas relacionadas con un río fronterizo. Lo cual evidencia limitaciones muy serias de sus aparatos diplomáticos para resolver por los canales usuales este tipo de controversias. Si bien en muchos manuales de derecho internacional público se indica que las primeras organizaciones internacionales que se crearon en el mundo fueron precisamente comisiones mixtas fluviales como la del Rin (1831) y la del Danubio (1856), modalidad seguida en un sinnúmero de ríos fronterizos (que cuentan así con entidades técnicas de carácter supranacional para resolver problemas de esa índole y evitar su excesiva politización), pareciera, en el caso de Costa Rica y de Nicaragua, que será la CIJ la llamada a

resolver las graves tensiones surgidas en relación al San Juan. Al alto costo político (debido al desgaste que significa una demanda internacional entre países vecinos) habrá que sumar el costo económico: un caso contencioso en La Haya significa para cada Estado un monto que oscila entre 4 y 8 millones de dólares. Declaraciones del canciller de Costa Rica en las que reconoce presupuestar 2 millones de dólares por año (La Nación, 10-12-2010) para el caso relativo al dragado del San Juan permiten vaticinar el costo que significará para ambos Estados esta situación totalmente inédita en los anales de la justicia internacional.

Referencias bibliográficas

Boeglin, N. (2011, Febrero). Implicaciones internacionales del dragado del río San Juan: de advertencias desatendidas a riesgos de sanjuanización, *Ambientico*, 209. Disponible en: <http://www.ambientico.una.ac.cr/209.pdf>

Guevara, L.-Viceministra de Ambiente-. "Plan preliminar de Mitigación y/o compensación ambiental de la zona impactada por la construcción del Camino paralelo al río San Juan, Oficio DVM-002-2012, 2 de enero de 2012. Copia en posesión del autor.

"País presupuesta \$2 millones por año para juicio en La Haya". La reunión Disponible en: <http://www.nacion.com/2010-12-10/ElPais/NotasSecundarias/ElPais2617933.aspx?Page=5>



Abogado y sociólogo.
Exministro de Justicia
y actual ministro de
Relaciones Exteriores de
Costa Rica.

El derecho comunitario y Costa Rica

..... || **Enrique Castillo**

Algunos costarricenses se han preguntado cómo aplica el derecho comunitario centroamericano a Costa Rica en el tanto nuestro país no forma parte de la Corte Centroamericana de Justicia (CCJ). La relación que existe entre el derecho comunitario y los sistemas jurídicos nacionales no es aún bien comprendida por algunos círculos judiciales. Primero hay que enfatizar que no existe una fórmula jurídica que se aplique de manera igual a los diferentes sistemas comunitarios. Así, por ejemplo, usar como guía el procedimiento y los alcances de la jurisdicción y competencias de la Corte de Justicia de Europa (CJE) en relación con las limitadas potestades de la CCJ es un error que comúnmente se comete. La Corte Europea tiene una jurisdicción y unas competencias que son particulares de la complejidad y especialidad del régimen comunitario europeo. Pero aun esta Corte tiene límites, reconocidos por ella misma.

¿Puede coexistir un derecho comunitario y una Corte supranacional pero que no tiene jurisdicción sobre un país parte de la comunidad? Sí, sí puede, porque cuando un país acepta participar en segmentos del régimen de derecho co-





Camino fronterizo
Allan Astorga

mún de ninguna forma significa que ese país acepta todo el régimen. Un ejemplo de esto es el Reino Unido, que participa en la mayoría de ámbitos de la Unión Europea pero no comparte la moneda, un aspecto central de la Unión. En el limitado marco del Sistema de Integración Centroamericana (Sica), Costa Rica participa en unos órganos del sistema pero no en todos. Como es bien conocido, el país no es parte ni del Parlamento Centroamericano ni de la Corte Centroamericana de Justicia.

¿Se afectan los derechos de los costarricenses si el país no es parte de la CCJ? No, no se afectan. La no participación de Costa Rica en la CCJ no limita el derecho de los costarricenses a la acción procesal en conexión con normativa comunitaria centroamericana, siempre que esa normativa haya sido ratificada por Costa Rica y esté vigente.

¿Cómo se resuelve la aplicación judicial del derecho comunitario a costarricenses o en Costa Rica? Una medida o norma local que se repunte como contraria



a una norma centroamericana, aceptada por Costa Rica, es perfectamente rebatible en los tribunales de justicia del país. Esto es, el derecho comunitario es aplicable en Costa Rica por los tribunales nacionales, por lo que el derecho de los costarricenses para “beneficiarse” del “disfrute” de ese marco legal está plenamente respaldado por su derecho de acción judicial en Costa Rica. Las dos formas principales de la acción judicial en la aplicación del derecho comunitario que puede ser ejercido en Costa Rica son el recurso de amparo y el procedimiento contencioso-administrativo. Un juez

nacional no puede rechazar una acción judicial basada en una violación de una norma centroamericana en el tanto esa norma esté incorporada al marco jurídico nacional luego de su ratificación.

¿Si el tema se resuelve con acceso a la justicia a nivel local, para qué es necesaria una Corte supranacional? Una Corte supranacional de derecho comunitario puede tener varios objetos, pero el principal objeto es la interpretación armonizada de las normas comunitarias. Naturalmente los Estados miembros establecen los límites que consideran necesarios. El único otro caso de una Corte comunitaria

es la ya referida Corte de Justicia de Europa, la cual es regulada por un extenso cuerpo normativo y cuyas competencias y jurisdicción están claramente demarcadas, aunque no ha escapado al debate. Notablemente, los integrantes de la CJE son solo aquellos Estados que de forma inequívoca han manifestado su voluntad soberana de someterse a ella. Es claro que no todas las Cortes internacionales son iguales. Un error que comete la CCJ es usualmente compararse, sin lograrlo, con la CJE y apoyarse en su jurisprudencia, lo cual es pernicioso porque la normativa comunitaria entre la UE y el SICA es distinta y cumple objetivos diferentes.

En cuanto a los alcances de la actividad procesal propiamente dicha de la CJE, en el caso *Dzodzi v. Belgium* 1990 ECR 1-3763, esta señaló que un Estado Miembro tiene completa discreción en ciertos asuntos internos y que ella (la CJE) no puede interferir con esa discreción. Solamente, y solamente si así se le solicita, podría, si acaso, aconsejar al Estado Miembro en la interpretación de sus acciones y provisiones internas. Más aun, existe vasta jurisprudencia de esta Corte donde señala una y otra vez que el derecho comunitario europeo se determina y se aplica en los tribunales locales de cada país.

¿Existe un derecho comunitario ambiental? Existe normativa centroamericana que apoya la implementación de mejores prácticas ambientales en los países centroamericanos. Alguna de esa normativa ha sido aprobada y ratificada por el país, y los tribunales de justicia naciona-

les son plenamente competentes para su aplicación.

Conviene aclarar que cualquier normativa, aun aquella comunitaria, es aplicable en circunstancias de actividad normal del Estado. Cuando un Estado debe atender acontecimientos especiales de emergencia, sean provocados por la naturaleza o por otros Estados, está plenamente facultado para aplicar medidas de excepción para proteger la vida de las personas, las comunidades y/o la soberanía y la integridad territorial de aquel país. En esa situación, particularmente en los casos de amenaza extranjera, un país tiene derecho, bajo el derecho internacional, a emprender aquellas acciones que sean necesarias para garantizar su legítima defensa. Ello también significa que el marco jurídico ordinario, incluyendo la llamada normativa comunitaria, no puede constituirse en un obstáculo para la efectiva defensa del Estado y de sus habitantes.

En conclusión, la existencia de una Corte supranacional de derecho no es un requisito esencial para que las normas comunitarias operen, y sí existen mecanismos para salvaguardar los derechos de los costarricenses derivados de la normativa comunitaria sin necesidad de que el país pertenezca a una Corte supranacional para esos propósitos. Asimismo, Costa Rica tiene derecho de conducir acciones de defensa de su integridad territorial y de sus habitantes sin que la normativa comunitaria pueda constituir un obstáculo para el ejercicio de tal derecho.



NORMAS MÍNIMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ARTÍCULOS A AMBIENTICO

Modo de entrega

El artículo ha de ser presentado en lenguaje Word y entregado en CD o vía internet.

Tamaño, elementos gráficos y separaciones internas
El artículo no debe exceder las 1.650 palabras.

Cada figura e ilustración que el artículo contenga debe ser entregada con la mejor resolución posible; de preferencia en tamaño real, en 300 dpi. Es importante que en el texto se señale entre corchetes los lugares del artículo en que deben aparecer.

Asimismo, se requiere una fotografía, tamaño pasaporte, del autor o la autora.

Los cuadros sí pueden ir incluidos en el mismo archivo del texto del artículo en formato Word.

Ambientico no usa subtítulos, sino que, donde claramente se cierra o suspende un tema para pasar a otro, se deja un doble espacio antes del párrafo siguiente.

Citas textuales

Las citas textuales cortas (menos de 40 palabras), no han de ponerse en cursivas, ni usar sangría, ni en párrafo aparte, sino entrecomillas.

La cita textual de más de 40 o más palabras, se coloca en un párrafo aparte, con mayor sangrado y sin comillas, ni cursiva.

Referencias bibliográficas

A partir del *Manual de la American Psychological Association (APA)* (2010), se exponen los siguientes lineamientos con respecto a la citación de referencias bibliográficas.

Existen dos modalidades de presentación para las referencias bibliográficas intercaladas en el texto:

Acuña (2008) asegura que el sistema de áreas protegidas...

Los problemas ambientales han resultado el principal foco de conflicto (Morales, 2009).

Obra con un autor o una autora

Entre paréntesis, se coloca el apellido del autor o de la autora al que se hace referencia separado por una coma del año de publicación de la obra.

(Pacheco, 1989)

Obra con múltiples autores o autoras

Cuando la obra posee dos autores o autoras, se citan ambos siempre, separados por la conjunción "y".

(Núñez y Calvo, 2004)

Cuando la obra posee tres, cuatro o cinco autores o autoras, se cita todos los autores y todas las autoras

en la primera referencia; posteriormente, solo se coloca el apellido del/de la primer/a autor/a seguido de "et ál.", sin cursiva y con punto después de ál.

(Pérez, Chacón, López y Jiménez, 2009) y luego, (Pérez et al., 2009)

Obra con autor desconocido o anónimo o autora desconocida o anónima

Si la obra carece de autor explícito habría que consignar, en vez de este, entre comillas las primeras palabras del título. Otra opción es colocar el nombre de la obra; seguidamente, la fecha de publicación, separada por una coma.

("Onu inquieta", 2011) o en el periódico *La Nación* (2011)

Solo cuando se incluye una cita textual debe indicarse la(s) página(s).

(Pérez, 1999, p. 83)

Presentación de la bibliografía

Al final del artículo, debajo del subtítulo Referencias bibliográficas, habrá de consignarse todas las obras referenciadas, en letra Times N.º 9.

Libro

Primero se anotará el apellido del autor o de la autora, luego, precedido de una coma, la inicial de su nombre; después, e inmediatamente luego de un punto, el año de publicación de la obra entre paréntesis; seguidamente, y en cursivas, el título de la obra; posteriormente, y después de un punto, el lugar de publicación de la obra (si la ciudad es internacionalmente conocida no hace falta señalar el país; pero si no, solo el país), y, finalmente, antecedido por dos puntos, el nombre de la editorial.

Pérez, J. (1999). *La ficción de las áreas silvestres*. Barcelona: Anagrama.

Artículo contenido en un libro

Se enuncia el apellido del autor o de la autora seguido de una coma y la inicial del nombre con un punto; inmediatamente, entre paréntesis, la fecha y, fuera ya del paréntesis, un punto. Enseguida ha de ponerse la preposición "En", y, luego, el apellido seguido de una coma y la inicial del nombre del editor o de la editora o del compilador o de la compiladora de la obra; entre paréntesis "Ed." o "Comp." como sea el caso; inmediatamente, separado por una coma se indica el nombre del libro con cursivas y, entre paréntesis, las páginas del artículo precedidas por la abreviatura "p." o "pp." seguido de un punto; posteriormente, el lugar de publicación de la obra, y, antecedido por dos puntos, la editorial.

Mora, F. (1987). Las almitas. En Ugalde, M. (Ed.), *Cuentos fantásticos* (pp. 12-18). Barcelona: Planeta.

Artículo contenido en una revista

Se indica el apellido del autor o de la autora; precedido por una coma, se coloca la letra inicial de su nombre; luego de un punto, entre paréntesis, la fecha y un punto; el título del artículo finaliza con punto. El nombre de la revista se enuncia en cursivas; inmediatamente y entre paréntesis se indica el número de la edición o del volumen separado por una coma de las páginas que constituyen el artículo, en seguida, se coloca el punto final.

Fernández, P. (1999, enero). Las huellas de los dinosaurios en áreas silvestres protegidas. *Fauna prehistórica*, (39), 26-29.

Artículo contenido en un periódico

Si la referencia fuera a un diario o semanario, habría de procederse igual que si se tratara de una revista, con la diferencia de que la fecha de publicación se consignará completa iniciando con el año, separado por una coma del nombre del mes y el día, todo entre paréntesis. Antes de indicar el número de página se coloca la abreviatura "p." o "pp."

Núñez, A. (1999, marzo 16). Descubren vida inteligente en Marte. *La Nación*, p. 3A.

Material en línea

En caso de que el artículo provenga de un periódico o una revista en línea, se conserva el formato correspondiente y, al final, se coloca la frase "disponible en" seguido de la dirección electrónica, sin punto al final.

Brenes, A. y Ugalde, S. (2009, noviembre 16). La mayor amenaza ambiental: dragado del río San Juan afecta el río Colorado y los humedales de la zona. *La Nación*. Disponible en: http://www.nacion.com/ln_ee/2009/noviembre/16/opinion2160684.html

Autores o autoras múltiples

Cuando el texto referenciado tenga dos autores, el apellido de cada persona se separa por una coma de la inicial de su nombre; además, entre cada uno o una pondrá la conjunción "y".

Otárola, A. y Sáenz, M. (1985). *La enfermedad principal de las vacas*. San José: Euned.

Al tratarse de más de tres autores o autoras, se coloca el apellido de cada uno o unaseparado por una coma de la inicial de su nombre con un punto; y, entre uno y otro autor o una y otra autora media una coma. Antes del último autor, se coloca la conjunción "y".

Rojas, A., Carvajal, E., Lobo, M. y Fernández, J. (1993). *Las migraciones internacionales*. Madrid: Síntesis.

Comunicaciones personales o entrevistas

La mención en el texto de comunicaciones personales o entrevistas se hará así: luego de una apertura de paréntesis se consigna la inicial del nombre, se coloca un punto seguido del apellido de la personas entrevistada, sucedido este, inmediatamente, por una coma y, poste-

riormente, por la frase "comunicación personal"; luego se coloca el nombre del mes y el día, que se separa con una coma del año en que se efectuó la comunicación se cierra, entonces, el paréntesis.

(L. Jiménez, comunicación personal, septiembre 28, 1998)

Las comunicaciones personales no se consignan en la sección de "Referencias bibliográficas".

Notas al pie de página

Aparte de las referencias bibliográficas, pero solo en casos imprescindibles, podrá insertarse notas al pie de página con el fin de hacer aclaraciones o ampliaciones al lector o la lectura (preferible es insertarlas en el texto entre paréntesis, si no son largas).

Uso de cursivas y de comillas

Se usará cursivas –no negritas ni subrayado– para enfatizar conceptos. Vocablos en otras lenguas no aceptados por la Real Academia Española de la Lengua, y neologismos, han de escribirse también en cursivas. Asimismo, irán en cursivas nombres de obras de teatro y cinematográficas, de libros, de folletos, de periódicos, de revistas y de documentos publicados por separado. Capítulos de libros y artículos de publicaciones periódicas se pondrán entrecomillados.

Uso de números y unidades de medida

Cuando las cantidades sean escritas numéricamente ha de usarse un espacio en blanco para separar los grupos de tres dígitos en la parte entera del número, según la nueva *Ortografía de la Lengua Española*.

Las unidades de medida, en caso de consignarse abreviadamente, habrán de escribirse en singular y en minúsculas.

Información del autor o de la autora

En la página de apertura de cada artículo hay una muy breve presentación del autor o de la autora con la siguiente información: campo de formación académica, especialidad dentro de ella, institución o entidad donde se labora o con la que se colabora y cargo que se ejerce. Además, el o la articulista debe adjuntar una fotografía suya, tamaño pasaporte, y su correo electrónico. En caso de varios autores o varias autoras, la anterior información debe ser provista para cada uno o una. Cuando el autor o la autora es institucional, en vez de fotografía se envía el logotipo.