

Políticas de desarrollo desde el gobierno central y la región: su planteamiento inicial y resultados finales. Estudio comparativo de las regiones Chorotega y Atlántico/Caribe. 1950-2012

Lic. Edgar Eduardo Blanco Obando
Programa de Historia Ambiental/Regional
Comparada

Objetivo: comparar los principales resultados de dos estudios realizados en las regiones Chorotega y Atlántico/Caribe (Blanco, en prensa; Zapata y Blanco, en prensa), donde se analizó la principal inversión en desarrollo económico-productivo y social, por parte del Estado y entes regionales, entre 1950 y el 2012; con el fin de determinar si los proyectos definidos dentro de los planes de los gobiernos llegaron a cumplirse, y establecer la relación entre las promesas gubernamentales y los resultados finales en temas de desarrollo en ambas regiones

El análisis se basó en la inversión desde el gobierno central como desde la región, en infraestructura vial y productiva, en salud, educación y vivienda.

Análisis de documentos: programas de los gobiernos, Memorias Anuales: Banco Hipotecario de la Vivienda, Caja Costarricense de Seguro Social, Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, Ministerio de Educación Pública, y Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos.

Período de estudio: 1950-2012

Se construyeron la Carretera Interamericana y las carreteras entre San José y Puerto Limón; por lo que se logró la plena integración de estas regiones al modelo político y económico nacional; y el aislamiento dejó de ser un obstáculo para que el Estado impulsara el progreso y el desarrollo

La región Atlántico/Caribe: la totalidad de la provincia de Limón junto con los cantones de Turrialba en Cartago y, Sarapiquí en Heredia, al presentar caracteres climáticos, topográficos, y procesos históricos y productivos comunes, que hacen que sus habitantes posean condiciones étnicas, comportamientos, experiencias de vida e identidades afines y compartidas.

Región Chorotega: el territorio histórico de la provincia del Guanacaste: los cantones de Liberia, Nicoya, Santa Cruz, Bagaces, Carrillo, Cañas, Abangares, Tilarán, Nandayure, La Cruz, Hojancha, y los territorios peninsulares de Lepanto, Paquera y Cóbano.

Región Atlántico/Caribe



Aislamiento histórico de las regiones de estudio

1942: Una ruta entre San José y Puerto Limón

San José-Cartago: en carreta

Cartago-Turrialba-Matina: a caballo

Matina-Boca del Matina: en balsa

En mula por la playa hasta Puerto Limón.

(Viales, 2000)

Guanacaste: hasta la década de 1960 predominó la vía fluvial para comunicarse con el Valle Central, a través del Golfo de Nicoya y ríos como el Bebedero, Bolsón o el Tempisque, donde las lanchas de cabotaje transportaban mercancías y personas.

Ruta Liberia-San José: a caballo o en carreta hasta los puertos de Bebedero o Ballena, lo cual podía durar 8 horas o más, dependiendo del estado de los caminos.

Esperar el arribo de la marea para poder zarpar y navegar el Tempisque y el Golfo de Nicoya por 8 horas hasta Puntarenas, donde se debía pernoctar y tomar al día siguiente el tren a San José, por 4 horas más. (Blanco, en prensa)

Principales rutas fluviales y puertos de Guanacaste



1. Puerto Lepanto



2. Puerto Jicaral



3. Puerto Thiel



4. Puerto Jesús



Leyenda

- Principales poblados
- Puertos de cabotaje

Proyecto:
Historia Regional Comparada

Investigación Histórica
Lic. Edgar Eduardo Blanco Obando

Elaboración Cartográfica
Geóg. Hubert Vargas Picado

Fuente:

-Marín, J. Nuñez, R. El cabotaje
Guanacasteco, en un análisis de
su sociabilidad: 1950 - 1960. 2010.
-ITCR, Atlas Cartográfico de Costa Rica
2008 .

Proyectos y acciones de desarrollo basados en el liberalismo

Predominio de un modelo político y económico en todo el país, pleno dominio y presencia del Estado, fomento de la comunicación y el progreso.

Impulso de la construcción de modernas infraestructuras productivas y vías de comunicación entre las regiones y el Valle Central, que permitieran su colonización e integración al mercado interno, al igual que el traslado de los productos del centro del país hacia los mercados internacionales .(Viales, 2000)

En los gobiernos de Otilio Ulate y José Figueres (1949-1958) se enunciaron como proyectos prioritarios la construcción de vías de comunicación para incorporar al modelo de desarrollo nacional a las provincias de Limón y Guanacaste, al ser las más aisladas del país (Oficina de Planificación, 1966)

Carretera Rústica: San José y Puerto Limón, Turrialba-Siquirres. (década de 1970)

Carretera Nueva: San José-Puerto Limón, Cerros del Zurquí-Guápiles .(décadas de 1980-1990)

Carretera Interamericana: Guanacaste-San José. (década de 1950)

Atlántico/Caribe

Continua inversión en los puertos

Creación de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) en 1963, para asegurar el manejo público y la modernización de los puertos caribeños, e invertir sus beneficios en la atención de las necesidades de la población.

Construcción del Muelle Taiwanés

Construcción de un muelle para cruceros

Ampliación de la capacidad de carga de los puertos de Limón y Moín

Recarpeteo de la pista del Aeropuerto Internacional de Limón

Construcción de la nueva Terminal aérea

Ampliación de la plataforma, de la malla perimetral y construcción de la Torre de Control

(Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2003)

Región Chorotega

Proyectos de infraestructura civil

Impulso de la agricultura: Proyecto de Riego Arenal-Tempisque (1970)

Actividad Turística: Proyecto Turístico Golfo de Papagayo (1970)

Carretera Interamericana (1950): revoluciona sistema vial en la región

Puente sobre desenvocadura del río Tempisque (2000): donación de Taiwán

Aeropuerto de Liberia (1970-2011): se da en concesión

Sistema de Riego Arenal-Tempisque

Cañas y el valle oriental del Tempisque

Creación del Servicio Nacional de Aguas Subterráneas, Riego y Avenamiento (SANARA), para administrar el proyecto.

Segunda etapa se culminó en 1997, y abarcó la irrigación de 15 902 ha.

Próxima etapa: \$51 mil millones del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)

Ampliar canales de riego a 86 km

Extender el riego de 27 mil ha, a 35 mil ha, y beneficiar a 160 familias agroproductoras

Turismo

ICT (1970) promueve Proyecto Turístico de Bahía Culebra-Golfo de Papagayo, como el mejor lugar del istmo para desarrollar un gran proyecto turístico capaz de competir a nivel internacional.

Promociona también otros destinos de playa y sol como playa Carrillo, playa Flamingo, playa Grade Hoteles en la ciudad de Liberia, como Las Espuelas, La Siesta y El Sitio.

ICT Adquiere terrenos en Bahía Culebra para darlos en concesión

Expropió en playa Panamá la finca del Dr. Vargas Vargas

En la década de 1980 el ICT poseía más de 1 006 ha en Bahía Culebra

Más de 5 841 metros cuadrados de terrenos pertenecientes a la zona marítimo terrestre

Década del 2000: Polo Turístico Papagayo funciona de forma dinámica con 9 empresas operando un total 1 130 habitaciones, cerca del 5,9% del total nacional

En el 2010, Guanacaste es una zona con importante desarrollo turístico: 25,3% de las empresas de hospedaje del país

Puntarenas: 30,7%,

Valle Central: 24%,

Llanuras del Norte y Limón: 10% c/u

Inversión en salud, educación y vivienda: ambas regiones.

Consultas médicas efectuadas por la CCSS

Chorotega: 1970-2010, del 6,1% al 16%

Atlántico/Caribe: 1960-2000, del 13,8% al 7,6%

Cantidad de medicamentos otorgados por la CCSS

Chorotega: 1960-2010, de 41 499 (5,5%) a 5 700 359 (7,2%)

Atlántico/Caribe: 1950-2000, de 89.284 (14,1%) a 4.900.815 (8,0%)

Educación

% Escuelas primarias por provincia en 1950

- San José 25,2
- Alajuela 23,5
- Cartago 11,5
- Heredia 5,1
- **Guanacaste 20,7**
- Puntarenas 11
- **Limon 3**

% Colegios de todo tipo por provincia en 1963

- San José 52,7
- Alajuela 19,8
- Cartago 9,3
- Heredia 6,5
- **Guanacaste 6,5**
- Puntarenas 2,6
- **Limon 2,6**

% de personal docente nombrado en 1983 por direcciones regionales, según región del país

Central	30,4
Oriental	6,3
Occidental	19
Chorotega	11
Brunca	14,5
Atlántica	11,5
Norte	7,3

Vivienda

% de viviendas construidas por el INVU por provincia, entre 1955 y 1985

- San José 67,1
- Alajuela 6,6
- Cartago 3,0
- Heredia 4,3
- **Guanacaste 4,1**
- Puntarenas 10,4
- **Limón 4,5**

% de bonos del INVU para vivienda en el 2001, por provincia

- San José 31,8
- Alajuela 19,5
- Cartago 10,2
- Heredia 3,2
- **Guanacaste 20,2**
- Puntarenas 9,2
- **Limón 5,9**

Conclusiones

- La inversión realizada por el Estado en los campos del desarrollo social y de la infraestructura vial y productiva, ha permitido la incorporación plena de las otrora alejadas y mal comunicadas regiones Chorotega y Atlántico/Caribe, al modelo económico y social nacional

La construcción de puertos y carreteras, junto al impulso de la agricultura y el turismo, hicieron posible la inserción de las regiones en el mercado interno y en el mercado internacional, a través de su incorporación al sistema económico doméstico basado en la agroexportación y, más recientemente en los servicios, como el turismo.

Además, las obras viales permitieron la expansión de los servicios estatales dirigidos al bienestar de la población, y la incorporación política y social de las regiones al resto del país, a través de la consolidación de la presencia del Estado y sus instituciones.

Es posible afirmar que el Estado ha cumplido con la ejecución de las obras para el desarrollo anunciadas para las regiones Chorotega y Atlántico/Caribe, que se han basado en los ideales liberales del desarrollo, que promueven el dominio estatal en todo el territorio nacional, la construcción de obras civiles para fomentar la exportación, el progreso y la buena comunicación entre las regiones, al igual que la universalización de los servicios estatales para el bienestar de la población.

La ejecución de proyectos y obras para el desarrollo desde entes regionales no estatales ha sido poco relevante, debido principalmente a la fuerte presencia del Estado y la imposición de sus intereses en las regiones, al actuar como el principal rector del desarrollo y del modelo económico y político en todo el país, por lo que influye directamente en el proceder de los gobiernos locales, como en buena parte de la sociedad civil. De igual forma, es común que fuertes élites locales como los terratenientes guanacastecos, obstaculicen el surgimiento de iniciativas regionales de desarrollo, principalmente cuando atentan contra sus intereses.

A pesar de la significativa inversión en desarrollo ejecutada en ambas regiones, esta ha sido insuficiente para resolver las principales problemáticas económicas y sociales: la región Chorotega continúa como la segunda más pobre a nivel nacional, y en la Atlántico/Caribe son cada vez más comunes los problemas de violencia, inseguridad y anomia; por lo que sería importante abordar esta relación desde la historia u otra disciplina científica, para así continuar enriqueciendo el conocimiento sobre las regiones del país.

¡MUCHAS GRACIAS!