



SECCIÓN COSTA RICA

El poder estatal y el territorio fronterizo: Costa Rica y su región Norte en la segunda mitad del siglo XX, vista a través del lente de los proyectos viales

State Power and Borderlands: Costa Rican North Region, Looked by Through Road Projects in Second Half 20th Century

O poder do Estado e o território fronteiriço: a Costa Rica e sua Região Norte na segunda metade do século XX, vistas pelas lentes dos projetos rodoviários

*Lissy Marcela Villalobos Cubero**

Resumen: Este artículo consiste en una aproximación a la forma en que el Estado costarricense buscaba aún, en la segunda del siglo XX, incorporar la región Norte a los proyectos emanados desde el centro del país. Se toman los proyectos viales como un hilo conductor, los cuales revelan las dimensiones de vínculo territorial intra e inter regional, teniendo presente el contexto de Guerra Fría y la inestabilidad política en Centroamérica, que hacía, de estas zonas fronterizas, espacios de importante dinamismo y progresivo cambio. Las principales fuentes utilizadas fueron de carácter cartográfico, correspondientes a los censos de 1973 y 1984, para reconstruir el entramado de comunicaciones durante esas décadas.

Fecha de recepción: 29/04/2020 – *Fecha de aceptación:* 10/08/2020

* Costarricense. Máster en Historia por la Universidad de Costa Rica (UCR), San José, Costa Rica. Docente en la Universidad de Costa Rica (UCR), Sede de Occidente, Alajuela, Costa Rica. Correo electrónico: lissy.villalobos@ucr.ac.cr ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3380-4772>.

Palabras claves: historia; historia regional; frontera; proyectos viales; Costa Rica; Región Norte.

Abstract: This paper is studies how the Costa Rican state still sought, in the second half of 20th century, to incorporate the northern region into projects emanating from the center of the country. Road projects are taken as a common thread, revealing the dimensions of intra and inter-regional territorial links, in a context of Cold War and political instability in Central America, which made these border areas spaces of great dynamism and some change. The census maps (1973 and 1984) were main sources for reconstruction communication networks, during that decades.

Keywords: history, regional history; borderland; road projects; Costa Rica; North Region.

Resumo: Este artigo consiste em uma abordagem sobre a forma como o Estado costarricense, ainda buscava, na segunda metade do século XX, incorporar a região norte aos projetos emanados do centro do país. Os projetos viários são tidos como um fio condutor, o que revela as dimensões do vínculo territorial intra e inter-regional, tendo em vista o contexto da Guerra Fria e a instabilidade política na América Central, que fizeram dessas áreas de fronteira, espaços de importância, dinamismo e mudança progressiva. As principais fontes utilizadas foram de cunho cartográfico, correspondentes aos censos de 1973 e 1984, para reconstruir a rede de comunicações dessas décadas.

Palavras chaves: história; história regional; fronteira; projetos de estradas; Costa Rica; Região Norte.

Introducción

Con el presente artículo se pretende evidenciar una de las vertientes poco analizadas que aún existen en la historiografía costarricense sobre la construcción del Estado. Se toma, como uno de los componentes del Estado, el proceso de articulación del territorio mediante el entramado de redes de comunicación.

Hay un importante conjunto de investigadores que han centrado temporalmente sus análisis sobre el tema en el siglo XIX, explicando desde diferentes aristas las maneras en que se forjó en Costa Rica el Estado-nacional. Dichos estudios han sido de gran relevancia para comprender la temática; fundamentalmente se han concentrado o caracterizado los lapsos y etapas de ese proceso. Han analizado desde el tránsito del modelo federal centroamericano hasta la declaratoria de la República en 1848 y desde dicho año hasta la década de 1870, así como el período 1870-1914, reconocido por varios autores como el de auge liberal en el país.

Los abordajes han tenido diferentes matices o énfasis: el manejo de las relaciones internacionales, el crecimiento del aparato burocrático y jurídico, las formas de recaudación y fiscalidad para impulsar modernización material, la memoria y los discursos formadores de identidad nacional e, incluso, la relación entre la entrada al mercado mundial mediante la producción cafetalera y la consolidación de procesos políticos —electorales y en general de desarrollo institucional—. Así las cosas, en esos ámbitos han sido fructíferos los trabajos de historiadores como Víctor Hugo Acuña, David Díaz, Iván Molina, Carmen Fallas, Claudio Vargas, Patricia Fumero, Manuel Calderón, Hugo Vargas, Héctor Pérez, Steven Palmer, Pablo Rodríguez, entre otros.¹

A través de los diferentes aportes se ha ido estableciendo, de manera tácita, la idea de que en Costa Rica el Estado-nacional se construyó fundamentalmente entre el siglo XIX y los albores del siglo XX. Ya que, por ejemplo, para el año 1941, con la firma del tratado limítrofe con Panamá,² se había concretado uno de los elementos básicos en el tema territorial del Estado costarricense, que consistía en la definición del conjunto de límites fronterizos. Este hecho, de la mano con una serie de procesos asociados al crecimiento del aparato burocrático e institucional, así como la organización de un sustento fiscal básico y su posicionamiento en el entramado de relaciones internacionales,³ ha dado paso a la

-
- 1 Víctor Hugo Acuña, *La formación del Estado en Nicaragua y Costa Rica en perspectiva comparada: siglos XIX-XX*, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, vol. 44 (2018): 47-285, <https://doi.org/10.15517/aeca.v44i0.34583>; David Díaz Arias, *La fiesta de la independencia en Costa Rica* (San José, Costa Rica: EUCR, 2007); Héctor Pérez Brignoli (ed.), *Historia General de Centroamérica. Volumen 5. De la posguerra a la crisis (1945-1979)* (San José, Costa Rica: FLACSO; Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1993); Iván Molina Jiménez, *Del legado colonial al modelo agroexportador. Costa Rica (1821-1914)* (San José, Costa Rica: EUCR, 2005); Carmen Fallas, *Élite, negocios y política en Costa Rica 1849-1859* (Alajuela, Costa Rica: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 2004); Claudio Vargas, *El Estado, la Iglesia y el liberalismo en Costa Rica* (San José, Costa Rica: Editorial Guayacán, 1991); Patricia Fumero, *El advenimiento de la modernidad en Costa Rica: 1850-1914. Cuadernos de Historia de las Instituciones de Costa Rica* (San José, Costa Rica: EUCR, 2005); Manuel Calderón, «La formación del Estado costarricense», en: Ana Botey, Costa Rica: *Estado, economía, sociedad y cultura, desde las sociedades autóctonas hasta 1914* (San José, Costa Rica: EUCR, 1999); Hugo Vargas, *El sistema electoral en Costa Rica desde el siglo XIX* (San José, Costa Rica: EUCR, 2004); Steven Palmer, «Sociedad Anónima, Cultura Oficial: Inventando la Nación en Costa Rica, 1848-1900», en: Iván Molina y Steven Palmer, *Héroes al gusto y libros de moda. Sociedad y cambio cultural en Costa Rica (1750-1900)* (San José, Costa Rica: Editorial Porvenir-Plumsock Mesoamerican Studies, 1992); Arturo Taracena y Jean Piel (compiladores), *Identidades nacionales y Estado moderno en Centroamérica* (San José, Costa Rica: EUCR, 1995); David Díaz y Ronny Viales (editores), *Independencias, Estados y política(s) en la Centroamérica del siglo XIX. Las huellas históricas del bicentenario* (San José, Costa Rica: CIHAC, 2012); Pablo Rodríguez, «Estado, colonización y políticas agrarias: las comunidades campesinas del Valle Central de Costa Rica, 1750-1850», en: Juan Carlos Garavaglia y Pierre Gautreau, *Mensurar la tierra, controlar el territorio. América Latina, siglos XVIII- XIX* (Bueno Aires, Argentina: Prohistoria, 2011).
 - 2 ANCR. Tratado de límites entre Costa Rica y Panamá. Ministerio de Relaciones Exteriores, Departamento de Tratados Internacionales- Convenios y Tratados, número 142.1.
 - 3 En consonancia con las propuestas de Ozlak, sobre la conformación de Estados. Ver: Oscar Ozlak, «Formación histórica del Estado en América Latina: Elementos teórico-metodológicos para su estudio». *Estudios CEDES*, vol. 1, n.º 3 (1978).

interpretación del cómo Costa Rica encajó de manera «adecuada» en la teorización de Weber, como un estado moderno:

Llamamos Estado a una “organización de carácter institucional permanente y carácter político” si, y en la medida en que, su aparato administrativo se vale con éxito del monopolio de la coacción física legítima para el cumplimiento del ordenamiento [...] El Estado de hoy tiene la característica de ser un ordenamiento jurídico y administrativo, transformable mediante normas, por el que se guía la organización de la acción del aparato administrativo –ordenado igualmente por normas- Es un ordenamiento que pretende tener validez no sólo para los miembros del «grupo social organizado» que forman parte de él por nacimiento, sino para toda la acción que tenga lugar en el territorio dominado. Es decir, el Estado de hoy es una organización institucional de carácter territorial, pero presenta además la característica de que hoy solo existe violencia legítima en la medida en que el ordenamiento estatal la permite o la ordena.⁴

Ese concepto constituido por Weber ha sido tomado como punto de partida para analizar los Estados europeos, pero también en muchas ocasiones los latinoamericanos, y en algunos casos una interpretación un poco rígida ha propiciado la visión del Estado como algo estático, que se formó en un momento concreto, valorando luego si fue fallido o no, en los períodos subsiguientes. Esa visión limita la posibilidad de ver al Estado nacional como algo que comprende proyectos diversos, con planteamientos más exitosos o duraderos que otros y que, debido a ello, es dinámico en el tiempo, es decir, entendiéndolo como inacabado.⁵

Como ya lo han apuntado otros científicos sociales en décadas más recientes, no es del todo atinado procurar que los países de América Latina deban «encajar» con las características del Estado-nacional en un constructo pensado para la realidad europea, por eso la visión del Estado como «entramado de relaciones sociales de dominación» planteada por Garavaglia,⁶ permite ampliar las posibilidades de comprender la trayectoria de los latinoamericanos desde sus independencias en el siglo XIX hasta la actualidad; sobre esto, entonces, el caso costarricense no es la excepción.

Teniendo presente los elementos mencionados en los párrafos anteriores, se plantean algunas interrogantes que dan origen al texto que acá se desarrolla: ¿sería Costa Rica un Estado inacabado aún en la segunda mitad del siglo XX? ¿Existieron hace apenas 40 o 50 años, problemas para ejercer las condiciones de un Estado moderno en términos territoriales? Si el Estado es una organización institucional o bien un entramado de relaciones sociales de dominación con

4 Max Weber. *Conceptos sociológicos fundamentales* (Madrid, España: Alianza Editorial, 2006), 179, 183.
5 Román, Raúl. *Problemas en la formación de los Estados Nación. Los casos de Colombia, el Caribe y Centroamérica* (curso impartido en la Universidad de Costa Rica, 27 de noviembre-01 diciembre, 2017).
6 Juan Carlos Garavaglia, *Construir el Estado, inventar la nación, El Río de la Plata, siglos XVIII-XIX* (Buenos Aires, Argentina: Prometeo, 2007), 229.

carácter territorial ¿cómo se trató, durante la segunda mitad del siglo XX, de ejercer ese poder sobre los territorios del norte del país, espacios fronterizos donde no existía aún una presencia tan efectiva del Estado como lo hacía en la Meseta Central? ¿Qué acciones tomó el Estado costarricense para ejercer soberanía en territorio fronterizo con Nicaragua durante la crisis Centroamericana de los años 1980? Y, entonces, ¿qué papel jugaron las redes de comunicación —terrestre-fluvial— en esa dinámica?

A partir de esas preguntas generadoras, fue posible articular el siguiente objetivo: reconocer las formas de establecer el carácter territorial del poder Estatal en la franja norte de Costa Rica durante la segunda mitad del siglo XX, para analizar la formación del Estado como un proceso inacabado a través del manejo simbólico de la cartografía nacional y los proyectos de red vial en el área fronteriza, en un contexto de Guerra Fría y crisis centroamericana.

Para desarrollarlo, las fuentes primarias consultadas fueron: mapas de la Red Vial Nacional, elaborados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pertenecientes a los años 1959, 1974 y 1986; la cartografía producida como parte del convenio entre OFIPLAN y la Universidad de Hamburgo —para el proceso de regionalización del país en la década 1970—, los ochenta mapas censales elaborados por la Dirección General de Estadística y Censos (DGEC) en los años 1972 y 1982 —para los censos poblacionales de 1973 y 1984 respectivamente—;⁷ leyes y decretos vinculados con la creación de nuevos cantones en la región estudiada y con el establecimiento de acuerdos presupuestarios para «activar» económicamente dicha región; algunas notas periodísticas del diario local *San Carlos al día* para reconocer la voz «desde abajo» del fenómeno investigado, además de algunos informes de la CEPAL sobre las condiciones de la infraestructura vial centroamericana en la década de 1950.

Dichas fuentes fueron estudiadas a partir de la técnica de análisis de contenido. Estos documentos se nutrieron, además, de la consulta y triangulación con fuentes secundarias vinculada al tema como los textos de: Mercedes Muñoz sobre la soberanía costarricense en el gobierno de Luis Alberto Monge;⁸ Jorge León respecto a organización del país por regiones, la economía rural en Costa Rica y la política económica en el lapso estudiado⁹; asimismo Luis Guillermo Solís, acerca de las relaciones entre Costa Rica y Estados Unidos;¹⁰ además, los

7 DGEC. Mapas Censales de los distritos correspondientes a los cantones: San Carlos, Upala, Guatuso, Los Chiles, Sarapiquí y los distritos Río Cuarto de Grecia y Peñas Blancas de San Ramón (San José, Costa Rica: DGEC, 1973 y 1984).

8 Mercedes Muñoz, «Narcotráfico, democracia y soberanía nacional en Costa Rica» *Anuario de Estudios Centroamericanos*, n.º 25 (1999): 33-47, <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/article/view/1939/1903>.

9 Jorge León, *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX. Tomo II: La economía rural* (San José, Costa Rica: UCR-IICE-CIHAC, 2012).

10 Luis Guillermo Solís. «Costa Rica y Estados Unidos», en: Rojas Aravena (ed.), *Costa Rica y el sistema internacional* (San José, Costa Rica: Editorial Nueva Sociedad, 1990).

aportes más recientes contenidos en el texto editado por Díaz y Molina sobre las condiciones de la Guerra Fría en Costa Rica;¹¹ el trabajo de Viales Hurtado,¹² concerniente a la crisis de los años 1980 en Centroamérica; así como los aportes de Ozlak,¹³ Román¹⁴ y Juan Carlos Garavaglia, para establecer una fundamentación teórica al respecto del ejercicio del poder estatal y su dimensión territorial.¹⁵

A continuación, se desarrollan dos apartados principales que permiten evidenciar la discusión del tema, el primero se enfoca en la cartografía vial y el mensaje reconocible en ella respecto al ejercicio del poder estatal en la frontera norte, el segundo se refiere a las condiciones vividas en la zona en el contexto de la crisis centroamericana y las estrategias desarrolladas por el Estado ante dichas circunstancias; en este apartado se reconoce, mediante la interpretación producto de los mapas censales, las variaciones en las redes de comunicación y comportamiento de poblados dentro de la región. Al final se dan a conocer las conclusiones generales como respuestas a las interrogantes presentadas con anterioridad.

La cartografía vial: Una forma de leer el ejercicio del poder Estatal en el territorio

En términos espaciales, la discusión que se pretende dar acá de un Estado costarricense como algo inacabado, se enfoca en el territorio fronterizo y, concretamente, se hace referencia en este documento a la zona Norte de Costa Rica, como la franja que comparte el límite terrestre con Nicaragua. En esta se pueden apreciar, mediante las redes comunicacionales, los patrones de asentamiento y las formas de conexión internas y externas con la región. Se toma en cuenta, fundamentalmente, porque, a pesar de ser la primera frontera establecida de manera formal mediante un tratado limítrofe a mediados del siglo XIX —en 1858 en concreto—,¹⁶ aún en el siglo XXI sigue requiriendo de propuestas gubernamentales y demandas internacionales,¹⁷ en procura del ejercicio de la soberanía costarricense en algunas secciones de la zona en cuestión.

Para comprender mejor el proceso, la temporalidad establecida en este artículo comienza con la década de 1950, porque en Costa Rica representó también un período de posguerra y la puesta en práctica de un modelo alimentado por los consejos cepalinos.¹⁸ Se concluye con la década de los ochenta, vinculada al lapso de máxima tensión en la región a raíz de la guerra en Centroamérica y a circunstancias que desencadenaron una grave situación económica, tanto en el país como en América Latina.

Corresponde este análisis con la segunda mitad del siglo XX, pero no con ese siglo cronológicamente regular, sino con el siglo corto que establecía Hobsbawm, ese siglo XX que ve su ocaso en la década de 1980 y que en el contexto centroamericano cierra de la mano con la crisis política y económica en la

18 CEPAL, *El transporte en el istmo centroamericano* (ONU, 1953).

región; en donde, sin lugar a duda, la zona norte jugó un papel activo en aquel ir y venir de intereses que se enmarcaron como parte de la Guerra Fría. En vista de ello, no se puede comprender ese sector del país como un ente aislado; sino todo lo contrario, lo que sucede en dicho espacio está estrechamente ligado al contexto global y macro regional.

Por otra parte, la cartografía vial ha resultado un insumo fundamental en esta investigación. Los mapas de caminos-carreteras y, en general, los que reflejan las vías de comunicación, permiten ver de qué forma, a través del desarrollo de esta infraestructura, se interconectan los territorios, los mercados y, al fin al cabo, las personas, los intereses de los diferentes grupos de poder. Permiten leer el ejercicio del poder estatal en lo que se define a su territorio a través de los primeros artículos constitucionales. Y hace un poco más cercana la posibilidad de entender la construcción estatal que reconocía Ozlak, cuando mencionaba:

Definido el Estado como instancia de articulación de relaciones sociales, es difícil pensar en relaciones más necesitadas de articulación y garantía de reproducción que las implicadas en una economía de mercado plenamente desarrollada, es decir, en un sistema de producción capitalista. La existencia del Estado presupone entonces la presencia de condiciones materiales que posibiliten la expansión e integración del espacio económico —mercado— y la movilización de agentes sociales en el sentido de instituir relaciones de producción e intercambio crecientemente complejas mediante el control y empleo de recursos de dominación. Esto significa que la formación de una economía capitalista y de un Estado nacional son aspectos de un proceso único —aunque cronológica y espacialmente desigual—. **Pero además implica que esa economía en formación va definiendo un ámbito territorial, diferenciando estructuras productivas y homogeneizando intereses de clase que, en tanto fundamento material de la nación, contribuyen a otorgar al Estado un carácter nacional.**¹⁹

Como se mencionaba páginas atrás, ha sido frecuente que las investigaciones se concentren en la idea de un Estado construido en el siglo XIX, una visión que tiende a llevarnos hasta el Estado que fue formado por el proyecto de los liberales. En este artículo, se busca aportar en estos temas a partir de la siguiente idea: el Estado nacional, en toda la dimensión que este implica, no fue algo acabado en el siglo XIX en Costa Rica, ya que en realidad existieron visiones o proyectos de Estado a través del tiempo. Con esa base se puede, entonces, comenzar a interpretar mejor la relación del Estado costarricense con el territorio en la frontera norte —o inclusive con otras zonas «periféricas»—.

Durante el período liberal, el interés fundamental versó en el establecimiento de una economía exportadora, así las vías de comunicación privilegiadas fueron aquellas que permitieron enviar las mercancías hacia el exterior y que posibilitaron, además, la importación de bienes de consumo que no se generaban

19 Oscar Ozlak, 117. El énfasis es mío.

en el país. Por ese motivo, aunque existieron políticas para fomentar la apropiación de tierras en la parte norte de Costa Rica,²⁰ a fines del siglo XIX y principios del XX, no necesariamente existía una visión estatal para ejercer un control efectivo de ese espacio a través de sus instituciones, ya que, a excepción del resguardo fiscal en las márgenes del río San Carlos, el énfasis modernizador estaba puesto en la capital del país y los principales puertos.

En la zona Norte seguían siendo los ríos navegables, como el San Carlos, Sarapiquí y Frío, los principales medios de comunicación; que al desaguar en el río San Juan funcionaban como rutas de comercio con el Lago de Nicaragua y con la costa caribeña; pero no necesariamente ese engranaje llegaba a ser tomado como punto fundamental para los intereses estatales que, a principios del siglo XX, contaban ya con líneas de trenes para atravesar el país de puerto a puerto. Y es interesante, porque la zona iba creciendo en población, pero no resultaba incorporada activamente en la dinámica estatal territorial-productiva o un ejercicio efectivo de la soberanía. De acuerdo con Jorge León, «entre 1911 y 1920 en la región prácticamente se duplicó la población y entre 1920 y 1940 aumentó 2.5 veces, con casi todo el aumento concentrado en San Carlos [sin embargo] los medios de transporte que daban acceso en este período estaban limitados en la parte sur de la región a caminos de verano, mientras que en la parte norte, el único medio de transporte era por los ríos [...] por esto la construcción de la carretera uniendo San Carlos con Zarcero iniciada en 1942, fue un hecho muy trascendente para la región».²¹

Al entrar en la década de 1950, el proyecto de Estado que planteaba la nueva intelectualidad, que ya no era liberal sino socialdemócrata,²² denotaba nuevas inquietudes. Se encontró con una Costa Rica que estaba articulada de manera particular: una significativa presencia estatal en el centro del territorio y destinos establecidos alrededor de las vías férreas, pero con grandes vacíos y difíciles formas de acceso en la frontera norte. En el caso de la frontera sur, la presencia de empresas bananeras había dado pie a cierto repliegue estatal en cuanto a la dotación de servicios, asunto que fue asumido, en buena parte, por tales entes privados, o bien la incapacidad de tener acceso a ciertos territorios por la condición montañosa del relieve.

Como se puede observar en la imagen número uno, el trazado de carreteras en la década de 1950 era bastante limitado y en la región norte la ruta pavimentada llegaba solamente hasta el pie del sistema montañoso, de manera que todas las llanuras del norte del país carecían de esa infraestructura para enlazar,

20 William Solórzano, «La Región Norte (1821-1955)», en: William Solórzano y Maynor Badilla, *De Territorio a Región. Bases estructurales para la creación de las regiones Occidente y Norte de Costa Rica (1821-1955)* (San José, Costa Rica: Sociedad Editora Alquimia 2000, 2010).

21 Jorge León, 135.

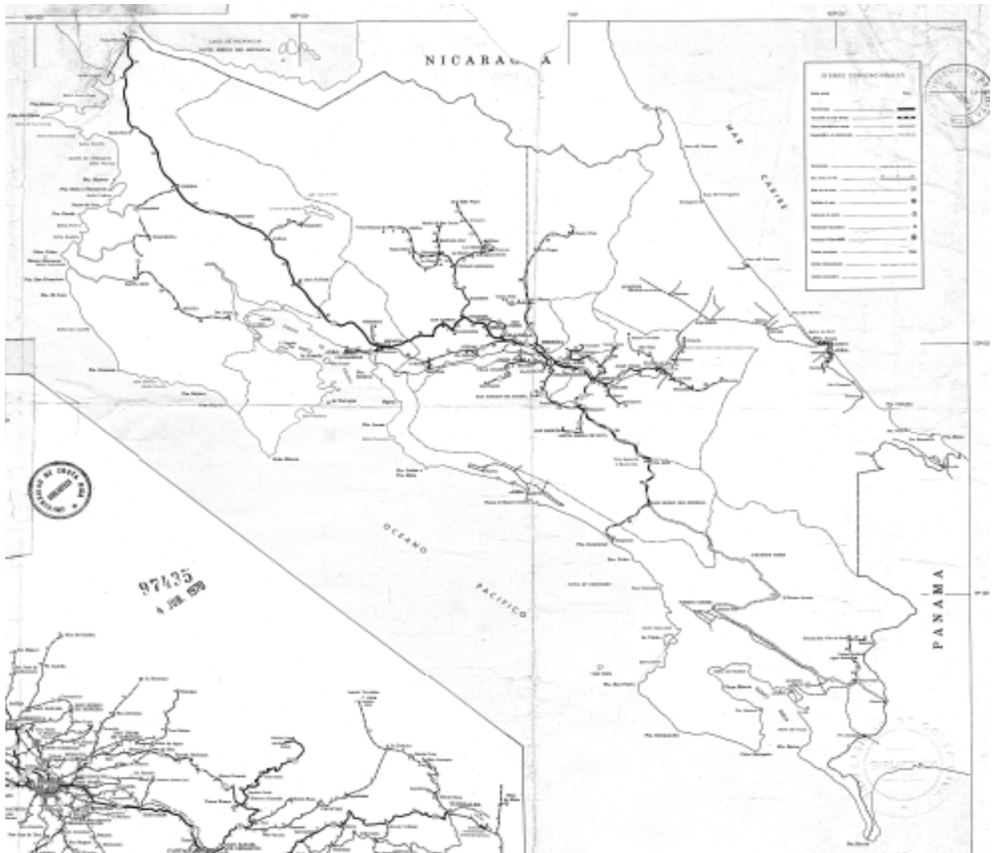
22 Jorge Rovira, *Estado y política económica en Costa Rica. 1948-1970* (San José, Costa Rica: Editorial UCR, 2000).

de manera más fluida, sus actividades con el centro de Costa Rica. Esto motivó el desarrollo de una importante cantidad de campos de aterrizaje en tal zona durante los años 1960, ya que en las principales haciendas el transporte de algunos insumos y personas resultaba más eficiente a través de la vía aérea.²³

La nueva intelectualidad que ocupó el poder político tenía una visión diferente de la estructura estatal y de su burocracia, amplía las instituciones e impulsa una nueva estrategia modernizadora de la mano de la CEPAL. En ese contexto, comenzaron a ser frecuentes las discusiones sobre el impulso de un modelo económico que no solo se enfocara ya en exportar, sino en sustituir las importaciones, para lo que resultaba indispensable la existencia de una adecuada red de caminos, con lo que se agilizase el intercambio comercial. El nuevo proyecto de Estado hacía indispensable su presencia más allá de los territorios hasta los cuales había llegado el Estado en el período del modelo liberal.

23 José Alejandro Romero Talavera, *De corazón abierto. Dios: Mi copiloto, mi GPS en mis vuelos y en mi vida* (San José, Costa Rica: J. Romero Talavera, 2011).

Imagen 1. Fotografía del «Mapa de Carreteras de Costa Rica», 1959

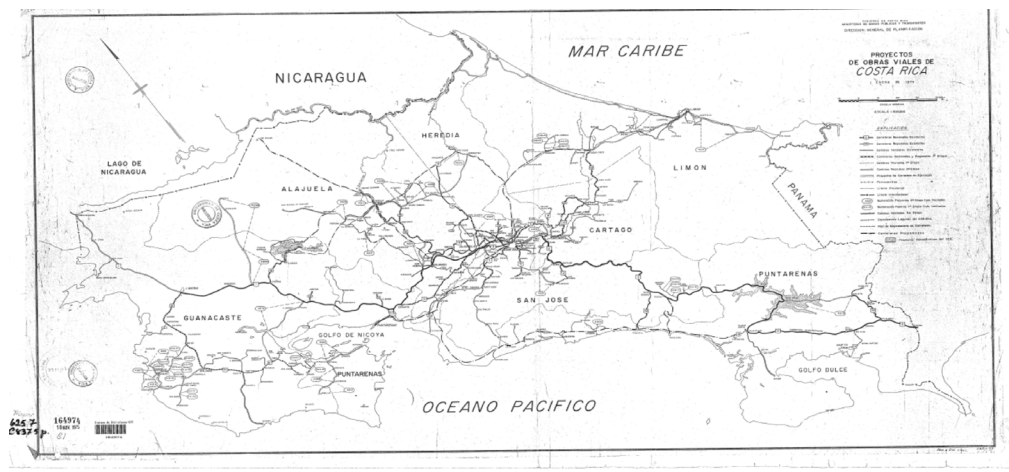


Fuente: BCMA. Ministerio de Obras Públicas-Instituto Geográfico de Costa Rica, 1959.

Fue en ese marco que comenzó a constituirse el ordenamiento por regiones que aún se utiliza en el país y, además, la necesidad de crear una Oficina de Planificación (OFIPLAN) en 1963, que articulaba el impulso de programas de carácter económico y «mayor eficiencia en los servicios prestados por la administración pública»²⁴. El resultado de esa búsqueda por articular mejor el territorio perteneciente al Estado y concretamente en el campo de la infraestructura, puede apreciarse en la imagen número dos. En él se dan a conocer los proyectos de carácter vial que tenía el Ministerio de Transportes para el año 1974.

²⁴ Costa Rica. Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. *Memoria institucional, 50 años de la planificación en Costa Rica 1963-2013*. Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (San José, Costa Rica: MIDEPLAN, 2013), 10.

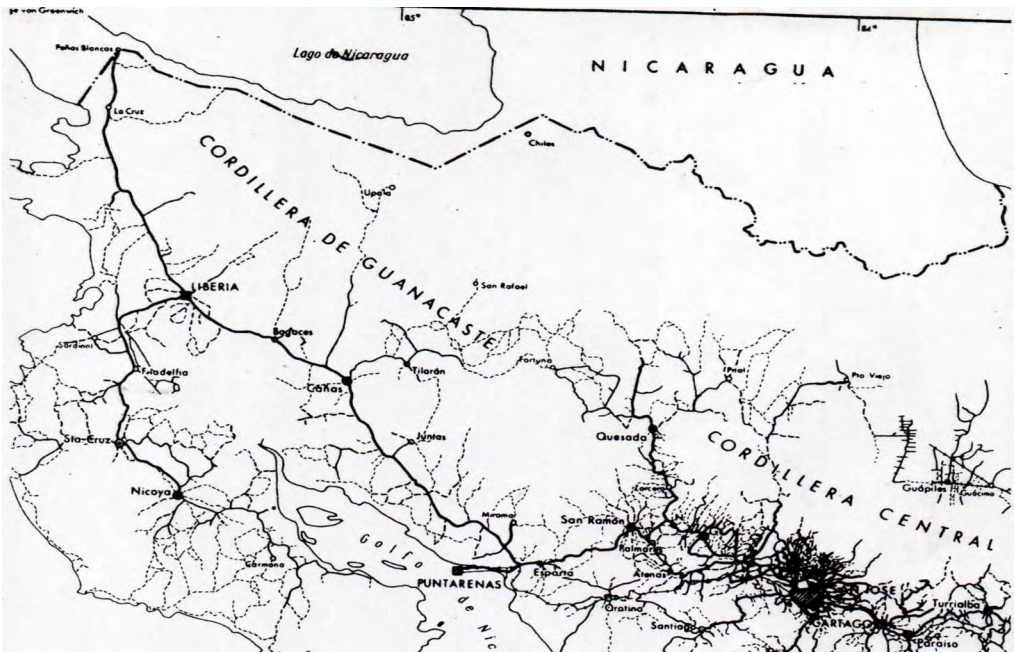
Imagen 2. Fotografía del mapa «Proyectos de Obras Viales de Costa Rica», 1974



Fuente: BCMA. Ministerio de Obras Públicas y Transportes-Dirección General de Planificación, 1974.

Bajo esa iniciativa de reordenamiento y ejercicio efectivo de la institucionalidad estatal, los proyectos económicos y la ejecución del poder en la totalidad del territorio nacional; el trabajo de OFIPLAN en colaboración dada por la Universidad de Hamburgo, produjo una serie de insumos cartográficos de gran utilidad. Permiten comprender el tipo de dinámica territorial que caracterizaba la región fronteriza norte, entre las décadas de 1960 y 1970. Las imágenes n.º 3 y n.º 4 posibilitan una lectura sobre la dificultad que representaba el tránsito terrestre de personas y, por ende, mercancías, en un espacio que carecía de dos elementos claves para incorporarse activamente al ritmo que dictaba el centro del país: caminos —suficientes, en buen estado— y de redes regulares de transporte público terrestre.

Imagen 3. Fotografía que detalla la sección norte del mapa «Red Vial 1970-71»



Fuente: H. Nuhn. Proyecto de regionalización de Costa Rica. (OFIPLAN-Universidad de Hamburgo-Programa de Asistencia Técnica del Gobierno de la República Federal de Alemania, 1971-1972).

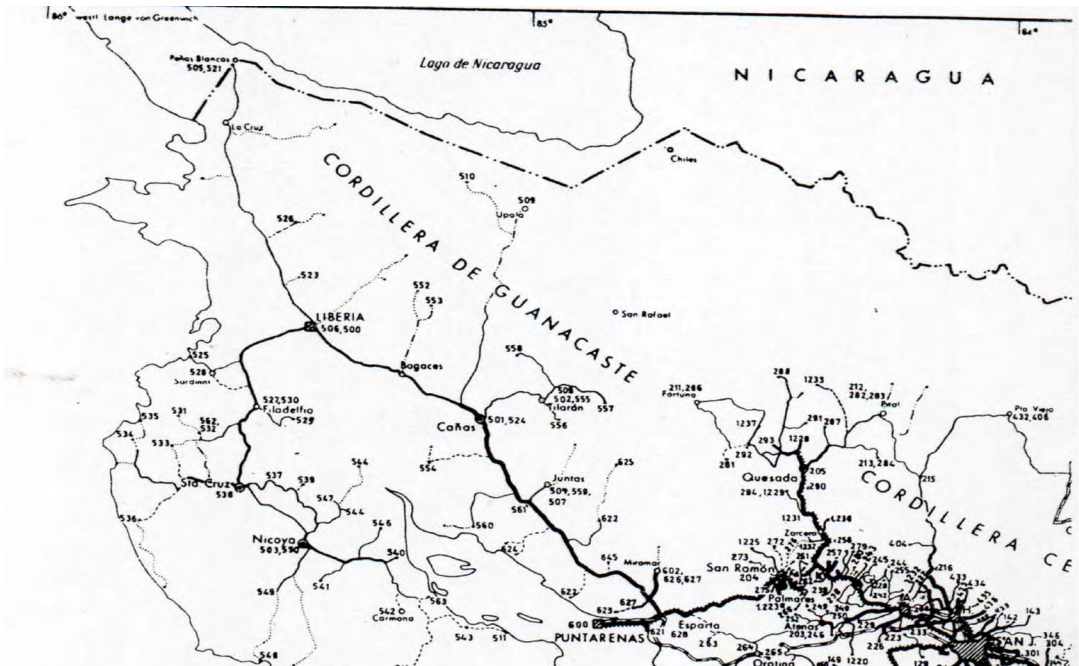
Para tener más claro el problema de conexión que se refleja en estos mapas, es importante interpretar las líneas que relegan el estado de esas rutas. La línea punteada hace referencia a «caminos de tierra, no transitables en todo tiempo», mientras que la línea continua delgada, representa las «carreteras de lastre o grava» y la línea continua gruesa —que se observa en un color negro más marcado—, evidencia las «carreteras de asfalto o concreto»²⁵. Eso significa que, en realidad, los únicos caminos transitables durante todo el año, en la región, aún al principio de los años 1970, eran pequeños tramos que unían ciertos poblados al sur: Ciudad Quesada con Florencia-Muelle, La Fortuna al oeste, Aguas Zarcas y Pital al este. Y en las localidades principales internamente en Sarapiquí.

Dos de los poblados, tenían vínculo terrestre en realidad, atravesando la cordillera de Guanacaste: San Rafael de Guatuso, por una ruta de tierra con Tilarán y lo mismo pasaba entre Upala y Cañas. La zona de Los Chiles estaba completamente desconectada por vía terrestre con el resto de la región. Esto

25 De acuerdo con la simbología del mapa, H. Nuhn. «Red Vial 1970-71». Proyecto de regionalización de Costa Rica. (OFIPLAN-Universidad de Hamburgo-Programa de Asistencia Técnica del Gobierno de la República Federal de Alemania, 1971-1972)

evidencia la importancia que poseían los ríos navegables de la subvertiente norte, que desaguan en el lado nicaragüense del borde fronterizo. Es decir, las posibilidades de articular de forma efectiva, una integración con el centro del país, eran sumamente limitadas, en materia de comunicaciones; aspecto que se constata también, en la imagen n.º 4, al representar el servicio de autobuses y la frecuencia con la que se brindaba este: se concentra en el sur de la región y en la mayor parte el número de servicios ronda entre 1 y 4 viajes —ida y regreso—, e incluso, en ciertos sectores solo se brinda en verano.

Imagen 4. Fotografía que detalla la sección norte del mapa «Red de servicio de autobús 1971»



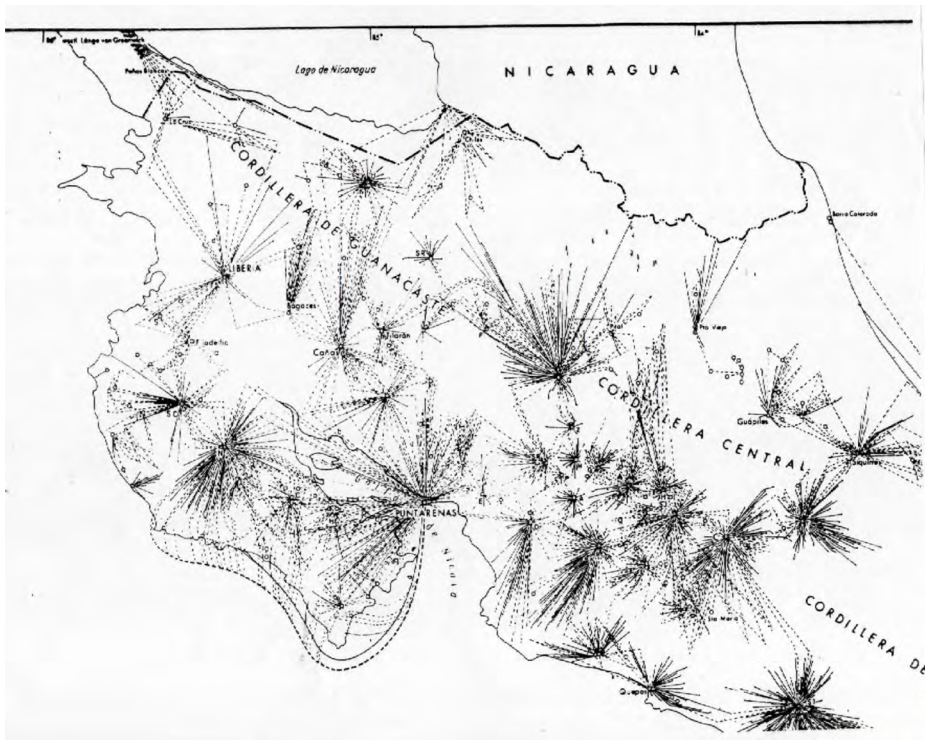
Fuente: H. Nuhn. Proyecto de regionalización de Costa Rica. (OFIPLAN-Universidad de Hamburgo-Programa de Asistencia Técnica del Gobierno de la República Federal de Alemania, 1971-1972).

Asimismo, la imagen n.º 5 ilustra los núcleos o centros comerciales, a través de la interpretación del abastecimiento con artículos de consumo medio. En dicha imagen se reconocen 3 grandes núcleos en la región, cuya orientación también permite observar cuáles eran esas rutas articuladoras intra regionales. El polo de mayor tamaño en la región estaba en San Carlos. Desde Ciudad Quesada, se reconoce la relación hacia dentro —Pital, La Fortuna, sectores de Florencia, Aguas Zarcas, La Palmera, sector sur del actual distrito Cutris—.

Los otros dos polos de tamaño considerable —y similares entre sí— estaban al norte. Uno en Upala y el otro en San Carlos de Nicaragua, entrecruzándose en la línea fronteriza y generando incluso una relación con el área de influencia de Cañas —Guanacaste—.

Por otra parte, existen dos núcleos en la región, más pequeños y evidentemente aislados en términos interregionales. El primero de ellos es San Rafael de Guatuso, que se comporta como una especie de isla dentro del espacio regional, escasamente vinculado a la red Tilarán-La Fortuna. Mientras en el sector oriental de la región, se reconoce el espacio de Puerto Viejo, desvinculado del centro del país, pero muy orientado hacia la zona fronteriza y marcado por una «relación funcional»²⁶ con las fincas bananeras más al Este.

Imagen 5. Fotografía que detalla la sección norte del mapa «Centros comerciales y su área de influencia» (1971-1972)



Fuente: H. Nuhn. Proyecto de regionalización de Costa Rica. (OFIPLAN-Universidad de Hamburgo-Programa de Asistencia Técnica del Gobierno de la República Federal de Alemania, 1971-1972).

26 Así catalogado según la simbología del mapa respectivo.

Curiosamente, la división político-administrativa de la porción norte del país también varió de forma significativa en 1970: puesto que anterior a dicho año la frontera costarricense con Nicaragua era compartida solamente por cinco cantones, de los cuales tres tenían su ciudad principal en la cabecera de provincia o en la Meseta Central, lo que significa una desconexión total de las autoridades administrativas con los territorios fronterizos. Los casos concretos antes de 1969 eran, brevemente, los siguientes: En el Caribe, el cantón de Pococí, perteneciente a la provincia de Limón, que databa de 1911; los demás habían sido constituidos desde el siglo XIX, en el Pacífico el cantón de Liberia, y en el centro del área los cantones de Heredia —central— y Grecia —perteneciente a Alajuela—; de manera que estos últimos abarcaban el espacio que iba desde la Meseta Central hasta la frontera con Nicaragua y cubrían la mayoría del territorio fronterizo. San Carlos era el único cantón propiamente ubicado en su totalidad en la región norte, pero de gran tamaño, pues abarcaba desde las estribaciones de los volcanes Porvenir y Platanar, hasta la frontera con Nicaragua —área de Cutris y Pital—.

Sin embargo, entre 1969 y 1970, una serie de decretos dieron origen a un conjunto de nuevos cantones en toda la zona fronteriza: en el Pacífico Norte se creó el cantón La Cruz²⁷ en el año 1969; además en 1970 lo que otrora pertenecía al cantón central de Heredia, pasó a llamarse cantón de Sarapiquí. En el caso del territorio que pertenecía al cantón Grecia, se segregaron tres nuevos cantones: Los Chiles, Upala y Guatuso.²⁸

De manera que para la década de 1970 ya existían, en territorio fronterizo, cinco nuevas municipalidades y, por ende, una serie de dependencias del Estado debía irse estableciendo en esos espacios que contaban ya con mayor autonomía. De ahí que en la imagen número dos se presentaran, como rutas en proyecto, los caminos hacia los nuevos centros cantonales: Los Chiles, Upala y San Rafael de Guatuso. No obstante, el modelo económico impulsado por esa intelectualidad socialdemócrata tuvo inconvenientes para desarrollar en totalidad su proyecto, ya que a pesar de funcionar mediante instituciones que parcelaban tierras y las entregaban a campesinos que estaban formando colonias agrícolas; por un lado la existencia de fincas extensas²⁹ —algunas de ellas con propietarios que no eran

27 Creación del cantón La Cruz. Sistema Costarricense de Información Jurídica-Procuraduría General de la República. Ley 4 354 de 23 de julio de 1969 (creación, límites y división distrital de este cantón, segregado de Liberia).

28 Creación del cantón Sarapiquí. Sistema Costarricense de Información Jurídica-Procuraduría General de la República. Ley 4 671 de 18 de noviembre de 1970 (creación y límites de esta Unidad Administrativa, segregado del cantón Heredia). Creación de cantones: Los Chiles, Upala y Guatuso. Sistema Costarricense de Información Jurídica-Procuraduría General de la República. Ley 4 541 de 17 de marzo de 1970 (creación y límites de los cantones).

29 Los trabajos de Irene Aguilar permiten comprender mejor esa dinámica, muy vinculada al crecimiento de la ganadería en la región y sobre el proceso de cambio productivo, los aportes de Jorge León al respecto, son fundamentales. Ver: Irene Aguilar, *Una caracterización socio-económica del grupo ganadero-exportador (los casos de San Carlos y Guanacaste) 1960-1980* (San José, Costa Rica: Instituto de

locales— y, por otro, la presencia de empresas bananeras en cantones próximos al Caribe; no logró propiciar el encadenamiento productivo que se pretendía. Además, las condiciones de crisis económicas que comenzaron a experimentarse a finales de los años 70 impidieron la realización de las obras de infraestructura que quedaron como caminos de lastre o rutas apenas trazadas; se mantiene la incapacidad de ejercer un control más notorio del Estado sobre ese territorio.

La crisis centroamericana y la presencia estatal en la región Norte

En este apartado el foco principal será la región establecida por los proyectos de planificación estatal, como «Región Norte o Huetar Norte», es decir, que exceptúa dos territorios: Pococí en el Caribe y La Cruz en el Pacífico, espacios que fueron testigo de condiciones un poco diferentes, debido a su salida al mar, al uso político-económico que se les asignó: punto fronterizo oficial en el caso de La Cruz y zona de plantaciones para exportación bananera en el Caribe.

En la década de 1980, cuando se estaba viviendo en Nicaragua, como en otros países del istmo una situación crítica y experimentando la polarización producto de la Guerra Fría, se hizo evidente la débil presencia del poder estatal en la región Norte costarricense. Eso se puede observar mediante las notas publicadas en el periódico *San Carlos al día*, cuando los vecinos retrataban los asesinatos con titulares como «Consejo Municipal de San Carlos solicita al Gobierno que se pronuncie sobre la problemática de la Frontera Norte»³⁰ o «Ametrallado otro costarricense en una maldita guerra que no nos pertenece».³¹

Era notorio que la soberanía costarricense sobre el territorio fronterizo no estaba siendo efectiva, también era evidente que los costarricenses estaban inmersos, de diferentes formas en el conflicto centroamericano,³² la guerra se estaba peleando también en zona costarricense; mientras Luis Alberto Monge apelaba a una declaratoria de neutralidad.³³ Este período coincide con un momento en que la región Norte recibió especial atención por parte del Estado, tanto para construir rutas, como para ejecutar proyectos agrarios. Dicha atención fue dándose como parte de la canalización de un importante financiamiento recibido desde la USAID. Según Solís y también Muñoz,³⁴ la influencia estadounidense en esa coyuntura se materializó en Costa Rica a través de importantes flujos presupuestarios; el gráfico número uno permite ilustrar ese fenómeno.

Investigaciones Sociales-UCR, 1985). Y Jorge León, *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX. Tomo II: La economía rural*. (San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica-IICE-CIHAC, 2012).

30 *Periódico mensual San Carlos al día*, mayo, 1983, 17.

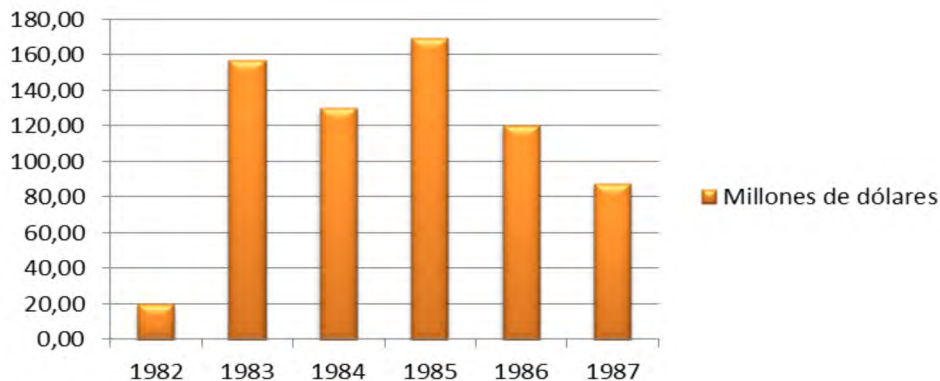
31 *Periódico mensual San Carlos al día*, julio, 1983, 9

32 Tal como lo plantean oportunamente los trabajos publicados, el texto editado por de Díaz y Molina. Ver: David Díaz e Iván Molina (eds.), *Ahí me van a matar...*

33 Mercedes Muñoz, «Narcotráfico, democracia y soberanía nacional en Costa Rica...».

34 Luis Guillermo Solís, «Costa Rica y Estados Unidos»; Mercedes Muñoz, «Narcotráfico, democracia y soberanía nacional en Costa Rica...».

Gráfico 1 Fondo de asistencia económica de EE. UU. a Costa Rica, período 1982-1987



Fuente: Elaboración propia a partir los datos presentados por Luis Guillermo Solís. «Costa Rica y Estados Unidos», en: Rojas Aravena (ed.), *Costa Rica y el sistema internacional* (San José, Costa Rica: Editorial Nueva Sociedad, 1990), 39.

A estos datos se puede agregar que «ambos gobiernos firmaron un Convenio de Préstamo con el propósito de lograr la ejecución de un proyecto de desarrollo de la Zona Norte, denominado «Proyecto de la AID, número 515-019»,³⁵ firmado el 29 de julio de 1983 y posteriormente aprobado por la Asamblea Legislativa por medio de la ley número 6953 de 21 de febrero de 1984,³⁶ convenios con los cuales se beneficiaban un conjunto de instituciones estatales como MIDEPLAN –antes OFIPLAN–, Ministerio de Obras Públicas, IDA, DINADECO.

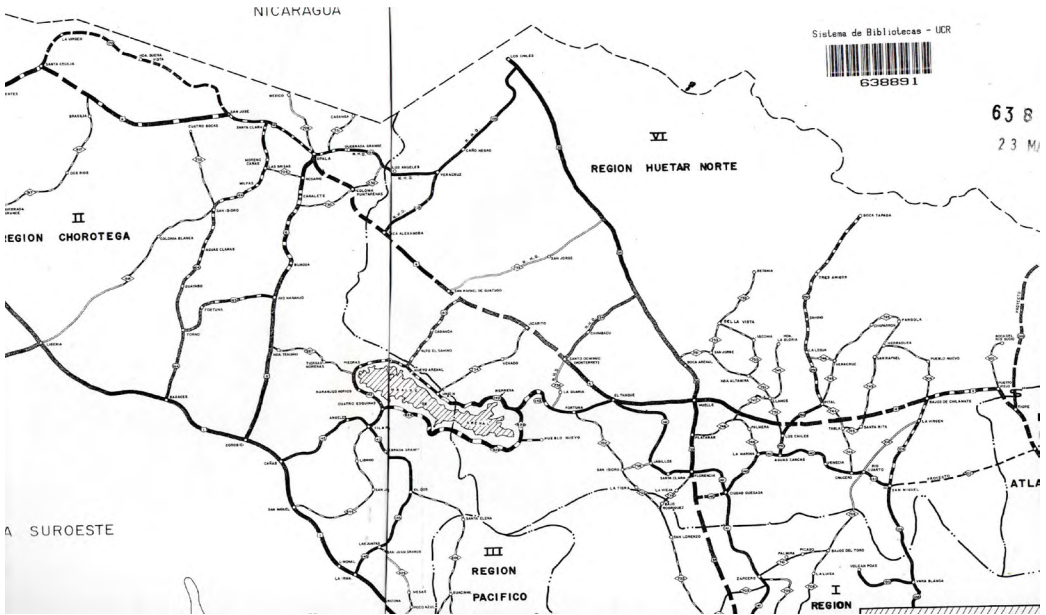
Ello permite comprender porque en el mapa vial de 1986 —ver imagen n.º 6—, se observan ya una serie de rutas trazadas a lo interno de la región y con puntos de llegada muy cercanos a la frontera, zonas que, sin embargo, una vez que terminó la tensión por el conflicto, desde la década de 1990 hasta la actualidad han ido cayendo cada vez más en manos de grandes compañías fruteras; con un Estado que aún en el siglo XXI ha buscado literalmente nuevos caminos

35 Esto se evidencia en «Costa Rica –Agricultural Commodities– Nov. 19, 1984», cuando se cita en la página 6127: «El IDA debe, para marzo de 1985, entregar a MIDEPLAN un plan detallado para el desarrollo de los asentamientos en el área del Proyecto de Desarrollo de la Infraestructura de la Zona Norte (Préstamo AID 515-T-041) e iniciar un programa de desarrollo/asentamientos de tierra para agosto de 1985, completando tales actividades para octubre de 1986» DS-USA. *United States Treaties and Other International Agreements, Volumen 35-Part 6. 1983-1984*. United States of America: Department of State, 1984.

36 Sistema Costarricense de Información Jurídica-Procuraduría General de la República. Decreto Ejecutivo 18971 (1989): Reglamento de la Oficina del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica en Upala, que tendrá la Dirección del Proyecto de Consolidación de la Zona Norte.

para controlar su territorio y ejercer su soberanía, pero no logra desarrollar ese cometido con éxito.³⁷

Imagen 6. Fotografía de la región Huetar Norte en el mapa «Red Vial Nacional», 1986



Fuente: BCMA. Ministerio de Obras Públicas y Transportes-Dirección General de Planificación, Departamento de Estudios Básicos, 1986.

Para comprender mejor las ideas antes expuestas, es necesario adentrarse a la región y estudiarla como un entramado de redes intrarregionales. Estas existían en períodos anteriores a la «necesaria ocupación del espacio» por parte del aparato estatal, pero eran interconexiones forjadas más por los intereses de sobrevivencia y las condiciones propias de comunidades que trataban de gestionar sus quehaceres mediante el intercambio de personas y bienes, a través de caminos rudimentarios o bien en botes por medio de los ríos navegables, como el Zapote, el Frío, el San Carlos o el Sarapiquí.

37 Se habla actualmente de una posible ruta para transporte de carga que atravesase la región –mediante ferrocarril–, además se intentó construir la carretera popularmente conocida como «Trocha Fronteriza», y el tramo que conecta el camino al Caribe con la Zona Norte, denominado «Bajos de Chilamate-Vuelta de Kooper». Sin embargo, estos nuevos proyectos viales, al ser más recientes, requiere de otra investigación para desarrollar su análisis.

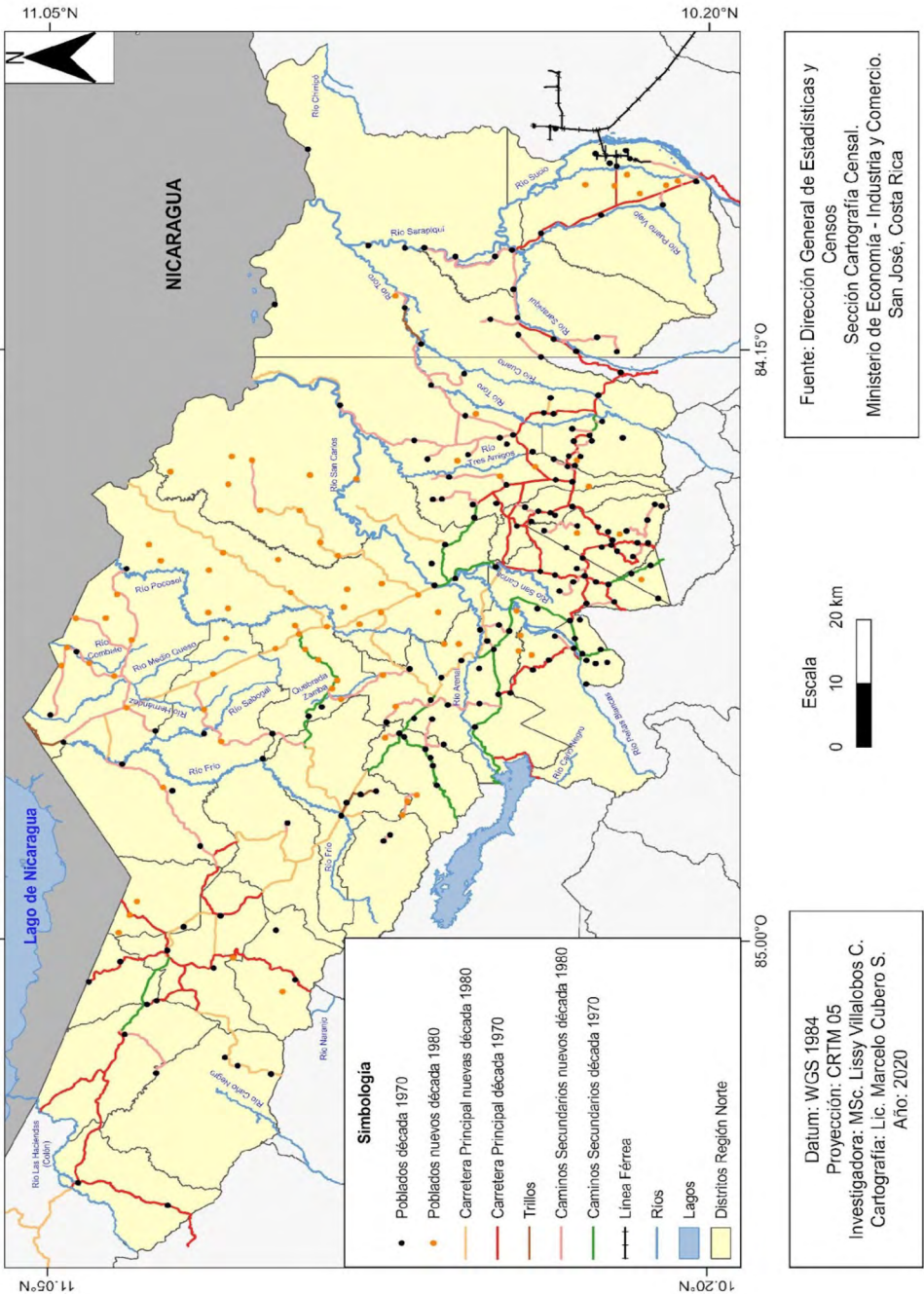
Esta situación implicaba conexiones fluviales, y esa dinámica fue tan fuerte que caló inclusive en la toponimia de las zonas de relieve más bajo, hacia el norte; donde es común encontrar poblados con nombres como «Muelle», «Puerto», «Golfito», «Playuela», debido a los puntos que funcionaban como puertas de acceso a esas rutas que permitían el ir y venir entre comunidades cercanas o vecinas. Eso significa que la misma dinámica de apropiación del espacio, la identidad territorial, se vinculaba a un dinamismo basado en la circulación por el río que, además, en términos económicos, resultaba más estrechamente vinculada al norte —Nicaragua—, que al centro del país.

A este respecto, el mapa número uno es bastante revelador. Esta representación cartográfica es producto de la interpretación de los mapas censales de todos los distritos que existían a principios de la década de 1970, en la región Norte. Y en él es posible reconocer la escasa cantidad de rutas terrestres en las zonas más orientadas al norte, cercanas a la frontera con Nicaragua; siendo la mitad oeste de la región, en el sector de Upala la que reunía más vías internas conectando sus poblados principales con la franja fronteriza, además de los ríos que discurrían hacia terreno nicaragüense. Mientras que, en el área de San Carlos, concretamente en los distritos de Cutris y Pital, así como en Sarapiquí, eran principalmente los ríos los principales medios de comunicación hacia la frontera. A diferencia de la parte sur de la región —el piedemonte—, donde la interconexión por vías terrestres, resultaba más desarrollada y además les daba ciertas conexiones con el centro del país;

De manera que, al triangular esta información con la de los mapas vistos en la sección anterior, se puede reconocer que, aquellos lugares que parecían incomunicados en la cartografía vial, en realidad subsistían sobre las rutas de intercambio —humano y de mercancías— más antiguas en la región —las fluviales—; anteriores a los diferentes proyectos de Estado nacional emanados desde el centro del país.

Mapa 1

Costa Rica: Variaciones en la red de comunicaciones en la Región Norte, entre los periodos censales 1972 - 1982.



Cabe destacar que, en el mapa, la simbología establece una categoría denominada «camino principales»; esto no quiere decir que fuesen rutas asfaltadas, autopistas o ni siquiera carreteras en el sentido que las concebimos en el siglo XXI. Sino más bien eran vías que tenían un papel importante en la interconexión de los pueblos, no necesariamente eran proyectos del aparato estatal; sino formas de articular la cotidianidad vecinal.

Para comprender mejor esto, se puede contrastar la red de caminos de las imágenes dos y tres, en ello se puede notar que para el año 1974 —es decir, un año después del censo nacional de población—, los proyectos viales de interés estatal hacia la región Norte, tenían en construcción dos rutas: una iba de Muelle en San Carlos, hacia San Rafael de Guatuso y hasta ahí llegaba. La otra, iba desde Cañas, llegaba hasta Upala, atravesando el valle que une las estribaciones del volcán Tenorio y el Miravalles. Ambas rutas se consideraban proyectos de «camino vecinales de tercera etapa».³⁸

Sin embargo, en los mapas censales, que son testimonios de recorridos hechos «a pie», para contabilizar la población del país, se pueden apreciar otras rutas, una de ellas conectaba México de Upala, con Valle Guadalupe en Nicaragua,³⁹ otra conectaba Dos Ríos con La Cruz —Guanacaste— y Upala vía Canalete, con río Naranjo —también de Guanacaste—. ⁴⁰

En términos generales, con los mapas censales es posible ver, con lupa, aquello que no refleja la cartografía oficial. A principios de los años setenta, menos de la mitad de la región tenía una red vial vecinal, ya que se concentraba esa dinámica en zonas específicas: el sector más al sur, el sector occidental y en la parte central algunas rutas más rudimentarias que conectaban, en la zona de Los Chiles, los ríos navegables con algunos otros poblados.

Además, es importante observar el patrón que sigue la ubicación de los poblados, en la zona de Los Chiles y Sarapiquí están muy orientados a las márgenes fluviales, mientras que en Upala y en la parte sur de la región —donde los ríos no son navegables porque están en su curso medio—, proliferan poblados alrededor de caminos de lastre o de difícil tránsito en época lluviosa.

Dichas condiciones hacen pensar que estas poblaciones lidiaban con situaciones de aislamiento respecto a la dinámica socioeconómica del centro del país —que dictaba el camino a seguir—. Pero también dentro de la región se generaban secciones de interconexión versus áreas de aislamiento: una red unía las áreas de Ciudad Quesada, Florencia, Palmera, Aguas Zarcas, Sur de Pital, Río Cuarto, Venecia y parte oeste de Sarapiquí; otra red unía las actuales zonas de La Fortuna-Monterrey-Venado-La Tigra y Peñas Blancas; otra sección se daba en

38 BCMA. Ministerio de Obras Públicas y Transportes-Dirección General de Planificación, 1974. Esto consta en la simbología correspondiente al mapa.

39 DGEC. Mapa censal Delicias de Upala, 1972.

40 DGEC. Mapas censal Dos Ríos, 1972. DGEC. Mapas censal Upala, 1972. DGEC. Mapas censal Bijagua, 1972.

Upala, como ya se comentó y en el caso de Los Chiles, la interconexión de ríos daba paso a una serie de caminos que generaba una especie de red fluvial-vecinal, con acceso por esa vía a Guatuso. En el caso de la sección más al Este, la relación se tejía principalmente con el cantón de Pococí, más que con la parte interna de la región, lo que complementa los trabajos analizados en el apartado anterior.

Y las áreas de mayor aislamiento, donde incluso no se registran poblados —aunque sí algunas fincas o haciendas—, se establecen en el sector de Cutris, el norte de Pital y la parte norte de Sarapiquí.

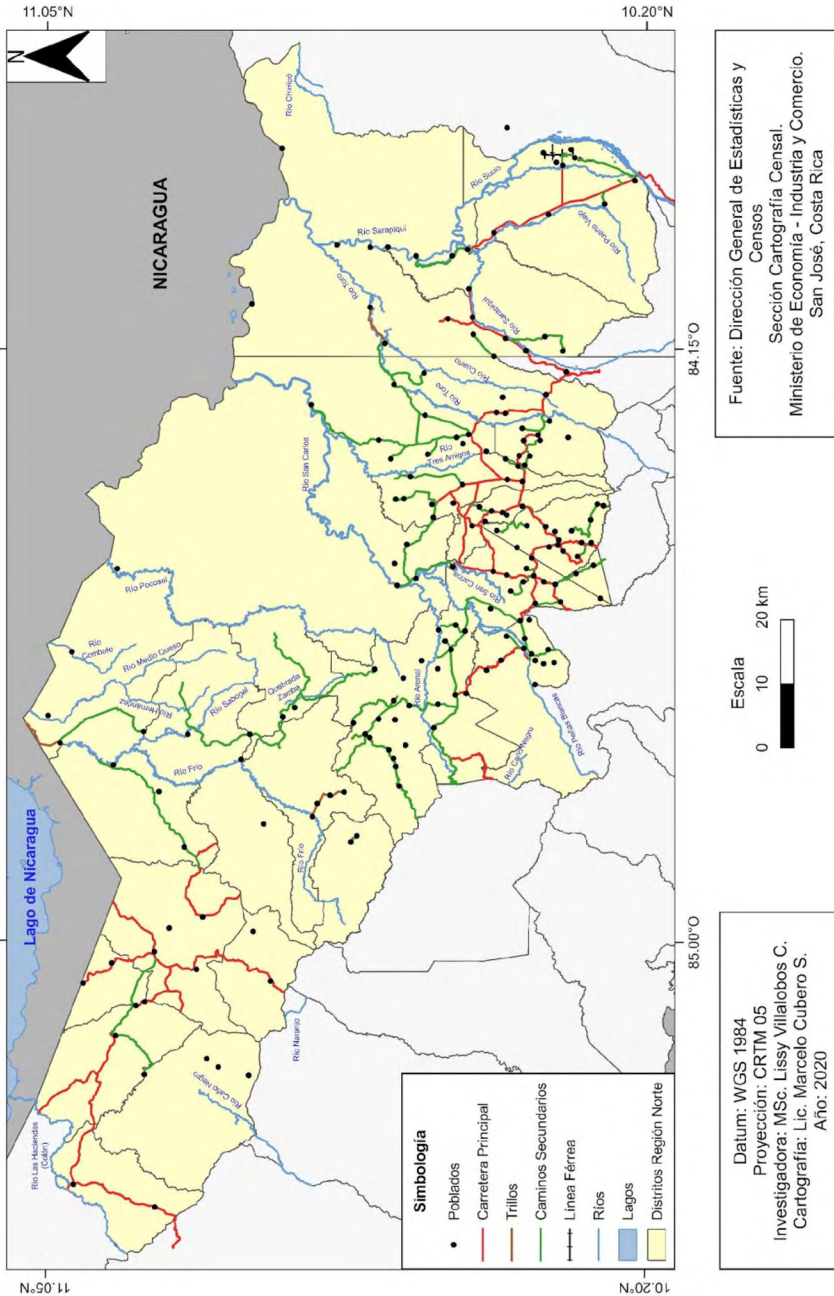
Ahora bien, en lo concerniente a la década siguiente, se pueden reconocer cambios importantes, los cuales, en algunos casos alteran las conexiones existentes entre pequeños poblados o inclusive fueron transformaciones tan significativas que dieron paso a nuevos distritos, en vista del volumen poblacional que se produjo.

El mapa número dos es revelador al respecto, en especial para entender la llegada de «rutas nacionales» hasta las cercanías de la frontera, aun cuando en algunas secciones eran de lastre. Y para observar el surgimiento de nuevos asentamientos en donde habían sido normales las grandes haciendas o fincas. Como se evidencia, en la década de 1980 se generó un impulso por establecer rutas terrestres en espacios que anteriormente habían tenido como punto fundamental de conexión el río, eso se impulsó en las zonas de Los Chiles, el norte de San Carlos y Sarapiquí. Además, el camino que unía desde Ciudad Quesada hasta Upala, pasando por Guatuso.

En este último cantón, la construcción de la nueva ruta atravesó de forma perpendicular los caminos ancestrales que comunicaban los principales palenques —Tonjbe-Margarita-El Sol—, que a su vez tenía una conexión con la cabecera de cantón —San Rafael—. Es evidente que la implementación de los nuevos caminos para conectar el centro del país, con estas zonas, no tenía una previsión clara del impacto social o sociocultural que conllevaba y produjo, en la población, la necesidad de reinterpretar su entorno y reconstruir sus espacios en función de los nuevos proyectos.

Mapa 2

Costa Rica: Red de comunicaciones en la Región Norte, década 1970.



En otros casos, las iniciativas estatales para la dotación de tierras y la promoción de créditos para adquirir tierras en el norte del país dieron fruto y se mezclaron con los flujos migratorios que venían de Nicaragua y que se dinamizaron con la guerra en ese país. Esto nos permite comprender el surgimiento de una importante cantidad de poblados en la zona occidental de Cutris, que pasó a convertirse en un nuevo distrito en la década de 1980, llamado Pocosol; aunque su red de caminos todavía en el siglo XXI sigue siendo de difícil acceso para los habitantes de los poblados más alejados como Banderas, El Concho, Paso Real; e incluso en Cutris, zonas como Coopevega.

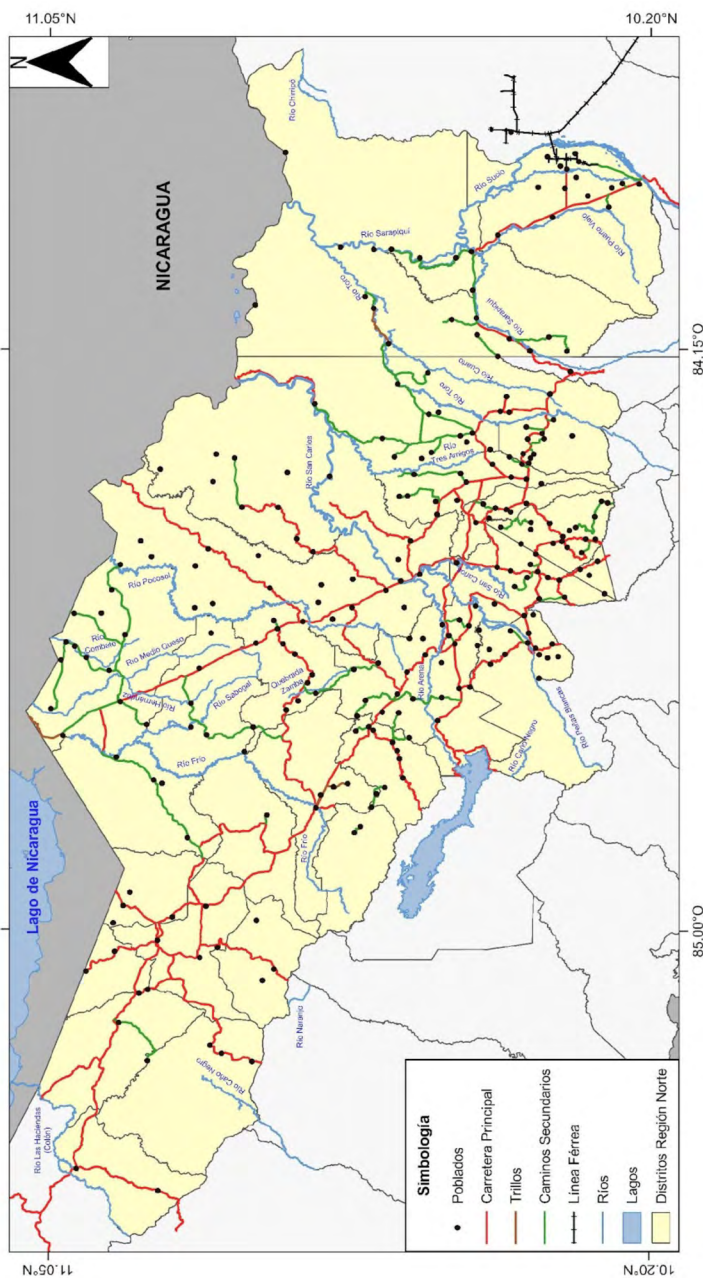
Por otra parte, el cantón de Los Chiles denota el crecimiento de nuevos poblados en las cercanías de la reciente carretera que conectaba la cabecera cantonal con Muelle de San Carlos. En esa franja surgieron y crecieron algunas comunidades que llegaron a convertirse en focos articuladores de nuevas redes de interconexión, como, por ejemplo, Pavón, en el distrito El Amparo o el poblado El Parque, perteneciente al distrito central y desde el cual se lograba comunicación terrestre con Medio Queso, Pueblo Nuevo, Coquital e incluso hasta el río Pocosol⁴¹.

Otra de las áreas, que en la región resultaban incorporadas por vía terrestre en los años 1980, pero con menor incidencia que las anteriormente mencionadas, era el sector Sarapiquí norte. Al contrario de lo sucedido en Guatuso o Los Chiles, los caminos identificados en este cantón más oriental de la región se ubicaban de forma paralela al curso de los ríos más importantes —el río Toro y el Sarapiquí—, pero eran rutas terrestres mucho más rudimentarias, consideradas vecinales, que además no llegaban hasta la frontera, sino a poblados como Golfito, Rancho Alegre, por ejemplo.

41 DGEC. Mapa censal Los Chiles, 1984.

Mapa 3

Costa Rica: Red de comunicaciones en la Región Norte, década 1980.



Simbología	
•	Poblados
— (red)	Carretera Principal
— (green)	Trillos
— (green)	Caminos Secundarios
— (black with cross-ticks)	Línea Férrea
— (blue)	Ríos
— (blue)	Lagos
— (yellow)	Districtos Región Norte

Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censos
 Sección Cartografía Censal.
 Ministerio de Economía - Industria y Comercio.
 San José, Costa Rica

Escala
 0 10 20 km

Datum: WGS 1984
 Proyección: CRTM 05
 Investigadora: MSc. Lissy Villalobos C.
 Cartografía: Lic. Marcelo Cubero S.
 Año: 2020

Así las cosas, la dinámica más al norte, en este sector, seguía siendo vinculada por completo al río, no solo como fuente alimenticia, sino también como vía de comunicación hacia el río San Juan y de ahí a San Carlos de Nicaragua o bien a la costa Caribe. Esta condición databa desde el período colonial y, de hecho, como lo atestiguan las memorias de los extranjeros «viajeros por el Sarapiquí»,⁴² de mediados del siglo XIX, era la ruta común de ingreso a Costa Rica, por el Caribe, antes de la existencia del ferrocarril. Sin embargo, las condiciones del medio circundante, llanuras inundables, una zona con alta pluviosidad, humedad y temperaturas bastante cálidas eran el hábitat de una serie de especies consideradas amenazantes para la vida humana; de manera que la articulación de asentamientos fue más tardía en esa zona.

Una vez establecidas las características que reunían las conexiones fluviales y terrestres en la región norte, se hace más evidente que la incorporación activa de estos pobladores en las estrategias o intereses del Estado costarricense, fueron bastante tardías y en buena medida se dieron al calor del contexto geopolítico de la región, puesto que como se observa en el mapa número tres —contrastando las décadas 1970 y 1980—, fue en los años ochenta del siglo XX, cuando se procuró extender la red vial hacia la frontera norte. En la sección sur de la región, el cambio no es tan significativo, puesto que era una zona relativamente conectada a la Meseta Central, en buena parte por procesos migratorios y lazos familiares, que han sido explicados por otros investigadores⁴³; mientras que la activa conexión que reunía la parte norte de la región con el país vecino incentivó las relaciones de Costa Rica con Estados Unidos, para invertir en proyectos agrarios y de infraestructura, en busca de establecer la soberanía costarricense en ese territorio.

Al contrastar los mapas, todo apunta a que hubo una búsqueda por controlar las zonas cercanas a las rutas fluviales. Si se contempla la condición de guerra en Centroamérica y la dinámica que estaba tomando el sandinismo y la «Contra» dentro de suelo costarricense, bajo la supuesta neutralidad nacional, es bastante comprensible que las rutas terrestres entraran a rivalizar por mantener la hegemonía del tránsito de personas y mercancías. Al mismo tiempo, los proyectos que comenzaron a plantearse en materia agroproductiva ante el período más grave de la crisis económica 1980-1982, bajo los lemas de «volvamos a la tierra» y la búsqueda de una «agricultura de cambio» requerían, para ser implementada en áreas más alejadas de la Meseta Central, los accesos necesarios para la comercialización de insumos, maquinaria y salida de cosechas. Ello significa, entonces, que las mismas condiciones de crisis geopolítica y económica podrían

42 Wilhem Marr, Francisco Rohmoser von Chamier, Moritz Wagner, Felix Belly y Anthony Trollope, *Viajeros por el Sarapiquí* (San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1999).

43 William Solórzano Vargas, *La colonización agrícola de la Región Norte de Costa Rica 1884-1955* (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2004).

explicar, en cierta medida, las obras que buscaron de forma planificada, insertar la región Norte, en una dinámica más activa hacia el centro del país.

De acuerdo con Ozlak y Garavaglia, el control y apropiación del territorio, de manera activa, es una cuestión fundamental en la construcción de los Estados nacionales, pero para que sea también efectiva, necesita el ejercicio no solo del poder amparado en normas y en ciertas instituciones, sino que requiere incorporar las distintas regiones dentro de un mismo proyecto productivo y para eso requiere construir los vehículos necesarios que permitan integrar de manera apropiada los distintos espacios. Al tiempo que es fundamental que las personas que habitan las distintas zonas de ese Estado, se sienta parte de él, se identifiquen con él y con sus iniciativas.

Ahora bien, aun cuando existen una serie de evidencias sobre la apropiación/ocupación de terrenos en la región norte, ampliamente demostradas con las investigaciones de Solórzano, Molina, Peters⁴⁴; el hecho es que contar con un título de propiedad y hablar de una frontera agrícola cerrada alrededor de 1950-1960 no necesariamente es indicativo de una práctica efectivamente integradora por parte de las entidades burocráticas —sustentadas e incrementadas a partir del afianzamiento de la fiscalidad— del Estado. Y esto se coincide con lo mencionado por León, Aguilar, Chacón y otros, al plantear que, si bien el «Estado costarricense había creado desde finales del siglo XIX el Registro de la Propiedad y había aprobado numerosas leyes que buscaban normar la manera de acceder a la tierra legalmente, estas tuvieron poco éxito»⁴⁵

Es decir, si bien se habían consolidado elementos claves en la construcción estatal —siguiendo a Garavaglia—, la inserción de zonas conocidas como «fronteras, con cierta vaguedad, apenas comenzaban a ser tomadas seriamente y planificadamente, como parte del nuevo proyecto de Estado en la segunda mitad del siglo XX. Cuando el interés versaba en «regionalizar» el país, para ajustar las estrategias a sus particularidades.

Parece que, hasta la segunda mitad del siglo XX, comenzaron a interpretarse con visión práctica, los espacios que no habían encajado hasta el momento en la realidad del «Valle Central», en la de los puertos y en la de la «pampa guanacasteca». Hasta tanto, un nuevo proyecto de Estado comenzó a materializarse. Y la frontera del norte —sección central— en realidad no había sido del todo atendida con la firma de un temprano tratado limítrofe más de cien años atrás.

44 Rolando Molina, *El proceso histórico-geográfico de la colonización agrícola en San Carlos, Costa Rica, 1850-1977* (Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1978); William Solórzano, *La colonización agrícola de la Región Norte de Costa Rica 1884-1955*. (Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2004); Gertrud Peters, «Upala: Paisajes reconstruidos por sus antiguos inmigrantes», *Revista de Historia*, n.º 78 (julio-diciembre, 2018): 33-62, <https://doi.org/10.15359/rh.78.3>.

45 Jorge León, Justo Aguilar, Manuel Chacón, Gertrud Peters, Antonio Jara y María Villalobos, *Historia Económica de Costa Rica. Tomo I: Crecimiento y las políticas económicas* (San José, Costa Rica: EUCR, 2014).

Queda mucho más por estudiar al respecto de estos procesos; inclusive nuevos insumos como las fotografías, las memorias o la fuente oral, pueden complementar la comprensión a futuro, de estos procesos; esa tarea es necesaria, en vista de la importancia por avanzar en el reconocimiento de la historia regional de Costa Rica.

Conclusiones

El seguimiento realizado a través de la fuente primaria fue impulsado, teóricamente, como se mencionaba al principio, por la argumentación que ha hecho Ozlak —ya citado anteriormente— y Garavaglia sobre la relación Estado-territorio cuando manifestaba:

El deseo de establecer control estatal sobre la tierra constituye un elemento fundamental en los procesos de construcción de estados nacionales, tenga o no una finalidad fiscal inmediata. Esto es así porque, como queda demostrado con casos procedentes de diferentes épocas y países, las mediciones de tierra, su deslinde, amojonamiento, denominación, evaluación y levantamiento topográfico tienen otras dimensiones además de la específicamente fiscal [...] La dimensión simbólica del poder estatal se afirma al arrogarse la potestad de crear el territorio mediante estas operaciones de darle nombre, forma, contenido, valor.⁴⁶

Estos elementos son precisamente los que aún en la segunda mitad del siglo XX estaba desarrollando el Estado costarricense con respecto a la franja norte del territorio nacional, un espacio que pasó durante el período colonial como zona de frontera, de indígenas insumisos y siguió siendo ampliamente desconocido en el primer siglo de vida independiente, al menos por las autoridades estatales. Un espacio que tuvo un fuerte frente de poblamiento desde el sur nicaragüense, que se encontró con otro frente que iba desde la Meseta Central hacia el norte, alrededor de la década de 1950.

Y es precisamente ese período el que coincide con el planteamiento de un nuevo proyecto estatal, uno que asuma más la soberanía nacional en esos espacios alejados, pero principalmente pensando en lograr extraer renta de esa zona, al fomentar la explotación del agro, cuyas redes de intercambio terrestre eran indispensables. Esas fueron las estrategias de esa nueva intelectualidad para ejercer el poder estatal en tal espacio. Esto permite afirmar que entonces, hace escasos 40-50 años, Costa Rica no acababa de construir el Estado nacional, desde esa lógica de Estado moderno que ha alimentado las discusiones al respecto, que ejerce el poder soberano sobre la totalidad de su territorio.

Inclusive, frente a las agresiones, la tensión, la inseguridad y la violencia que vivían sus propios ciudadanos, en la década de 1980 —quienes les demandaban actuar en su protección—, el Estado se hizo presente tímidamente, permeado

46 Garavaglia y Gautreau (eds.), 24.

por los intereses geopolíticos estadounidenses, impulsando procesos productivos y de infraestructura para apropiarse de manera activa de la zona fronteriza mientras se daba curso al enfrentamiento; eso demuestra que tenía problemas para lograr ejercer un poder efectivo como Estado-nacional en su territorio.

Fuentes primarias

- ANCR. Tratado de límites entre Costa Rica y Nicaragua. Fondo Congreso, número 5961.
- ANCR. Tratado de límites entre Costa Rica y Panamá. Ministerio de Relaciones Exteriores, Departamento de Tratados Internacionales- Convenios y Tratados, número 142.1.
- BCMA. Ministerio de Obras Públicas y Transportes-Dirección General de Planificación, 1974.
- DGEC. Mapas censales del cantón de Guatuso, 1972-1984. San José: DGEC, 1973-1984.
- DGEC. Mapas censales del cantón de Los Chiles, 1972-1984. San José: DGEC, 1973-1984.
- DGEC. Mapas censales del cantón de San Carlos, 1972-1984. San José: DGEC, 1973-1984.
- DGEC. Mapas censales del cantón de Sarapiquí, 1972-1984. San José: DGEC, 1973-1984.
- DGEC. Mapas censales del cantón de Upala, 1972-1984. San José: DGEC, 1973-1984.
- DGEC. Mapas censales del distrito Peñas Blancas, 1972-1984. San José: DGEC, 1973-1984.
- DGEC. Mapas censales del distrito Río Cuarto, 1972-1984. San José: DGEC, 1973-1984.
- GOBIERNO CR. Corte de La Haya da la razón a Costa Rica al ratificar soberanía sobre Isla Portillos. (16-12-2015), disponible en: <http://gobierno.cr/corte-de-la-haya-da-la-razon-a-costa-rica-al-ratificar-soberania-sobre-is-la-portillos/>.
- Nuhn. «Red Vial 1970-71». *Proyecto de regionalización de Costa Rica*. OFIPLAN-Universidad de Hamburgo-Programa de Asistencia Técnica del Gobierno de la República Federal de Alemania, 1971-1972.
- Nuhn. «Centros comerciales y su área de influencia». *Proyecto de regionalización de Costa Rica*. OFIPLAN-Universidad de Hamburgo-Programa de Asistencia Técnica del Gobierno de la República Federal de Alemania, 1971-1972.
- Nuhn. «Servicio de autobús 1971». *Proyecto de regionalización de Costa Rica*. OFIPLAN-Universidad de Hamburgo-Programa de Asistencia Técnica del Gobierno de la República Federal de Alemania, 1971-1972.

Periódico San Carlos al día. Julio, 1983, 9

Periódico San Carlos al día. Mayo, 1983, 17.

SCIJ. *Creación del cantón Sarapiquí*. Sistema Costarricense de Información Jurídica-Procuraduría General de la República. Ley 4671 de 18 de noviembre de 1970 (creación y límites de esta Unidad Administrativa, segregado del cantón Heredia).

SCIJ. *Creación de cantones: Los Chiles, Upala y Guatuso*. Sistema Costarricense de Información Jurídica-Procuraduría General de la República. Ley 4541 de 17 de marzo de 1970 (creación y límites de los cantones).

SCIJ. *Creación del cantón La Cruz*. Sistema Costarricense de Información Jurídica-Procuraduría General de la República. Ley 4354 de 23 de julio de 1969 (creación, límites y división distrital de este cantón, segregado de Liberia).

SCIJ. *Decreto Ejecutivo 18971 (1989): Reglamento de la Oficina del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica en Upala, que tendrá la Dirección del Proyecto de Consolidación de la Zona Norte*. Sistema Costarricense de Información Jurídica-Procuraduría General de la República.

USADS. *United States Treaties and Other International Agreements, Volumen 35-Part 6. 1983-1984*. United States of America: Department of State, 1984.

Bibliografía

Acuña, Víctor Hugo. «La formación del Estado en Nicaragua y Costa Rica en perspectiva comparada: Siglos XIX-XX» *Anuario de Estudios Centroamericanos*, vol. 44 (2018): 247-285. <https://doi.org/10.15517/aeca.v44i0.34583>.

Aguilar, Irene. *Una caracterización socio-económica del grupo ganadero-exportador (los casos de San Carlos y Guanacaste) 1960-1980*. San José, Costa Rica: Instituto de Investigaciones Sociales-UCR, 1985.

Boeglin-Naumovic, Nicolás. «La denominada trocha fronteriza en la frontera entre Costa Rica y Nicaragua: Breve análisis desde la perspectiva internacional». *Revista Liminar*, vol. 11, n.º 2 (2013). <https://doi.org/10.29043/liminar.v11i2.221>.

Calderón, Manuel. «La formación del Estado costarricense». En: Ana Botey. Costa Rica: *Estado, economía, sociedad y cultura, desde las sociedades autóctonas hasta 1914*. San José, Costa Rica: EUCR, 1999.

CEPAL, *El transporte en el istmo centroamericano*. ONU, 1953.

Díaz Arias, David, *La fiesta de la independencia en Costa Rica*. San José, Costa Rica: EUCR, 2007.

- Díaz Arias, David e Iván Molina Jiménez (eds.). *Ahí me van a matar. Cultura, violencia y Guerra Fría en Costa Rica (1979-1990)*. San José, Costa Rica: EUNED, 2018.
- Díaz Arias, David y Ronny Viales Hurtado (eds.). *Independencias, Estados y política(s) en la Centroamérica del siglo XIX. Las huellas históricas del bicentenario*. San José, Costa Rica: CIHAC, 2012.
- Fallas, Carmen, *Élite, negocios y política en Costa Rica 1849-1859*. Alajuela, Costa Rica: Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, 2004.
- Fumero, Patricia. *El advenimiento de la modernidad en Costa Rica: 1850-1914; Cuadernos de Historia de las Instituciones de Costa Rica* (San José, Costa Rica: EUCR, 2005)
- Garavaglia, Juan Carlos y Pierre Gautreau (eds.). *Mensurar la tierra, controlar el de territorio. América Latina, siglos XVIII-XIX*. Buenos Aires, Argentina: Prohistoria, 2011.
- Garavaglia, Juan Carlos, *Construir el Estado, inventar la nación. El Río de la Plata, siglos XVIII-XIX*. Buenos Aires, Argentina: Prometeo, 2007.
- García Ferreira, Roberto y Arturo Taracena. *La Guerra Fría y el anticomunismo en Centroamérica*. Guatemala: FLACSO, 2017.
- Granados, Carlos, Alonso Brenes, Luis Cubero, Heiner Murillo y José Arze, *Dinámicas territoriales en la zona norte de Costa Rica*. San José, Costa Rica: IICA, 2007.
- IICA. *Proyectos de desarrollo rural integrado de Costa Rica*. Venezuela: IICA, 1987.
- León, Jorge. *Historia económica de Costa Rica en el siglo XX. Tomo II: La economía rural*. San José, Costa Rica: IICE-CIHAC, 2012.
- León, Jorge, Justo Aguilar, Manuel Chacón, Gertrud Peters, Antonio Jara y María Villalobos. *Historia Económica de Costa Rica. Tomo I: Crecimiento y las políticas económicas*. San José, Costa Rica: EUCR, 2014.
- Marr, Wilhem, Francisco Rohmoser von Chamier, Moritz Wagner, Felix Belly y Anthony Trollope. *Viajeros por el Sarapiquí*. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1999.
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. *Memoria institucional, 50 años de la planificación en Costa Rica 1963-2013. Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica*. San José, Costa Rica: MI-DEPLAN, 2013.
- Molina Jiménez, Iván. *Del legado colonial al modelo agroexportador. Costa Rica (1821-1914)*. San José, Costa Rica: EUCR, 2005.
- Molina, Rolando. «El proceso histórico-geográfico de la colonización agrícola en San Carlos, Costa Rica, 1850-1977». Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Costa Rica, 1978.

- Muñoz, Mercedes. «Democracia y Guerra Fría en Costa Rica: El anticomunismo en las campañas electorales de los años 1962-1966». *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, vol. 9, n.º 2 (2008): 160-185. <https://doi.org/10.15517/dre.v9i2.6155>.
- Muñoz, Mercedes. «Narcotráfico, democracia y soberanía nacional en Costa Rica». *Anuario de Estudios Centroamericanos*, n.º 25 (1999): 33-47. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/article/view/1939/1903>.
- Ozlak, Oscar. «Formación histórica del Estado en América Latina: Elementos teórico-metodológicos para su estudio». *Estudios CEDES*, vol. 1, n.º 3 (1978). <https://repositorio.cedes.org/handle/123456789/3455>.
- Palmer, Steven. «Sociedad Anónima, Cultura Oficial: Inventando la Nación en Costa Rica, 1848-1900». En: Iván Molina y Steven Palmer, *Héroes al gusto y libros de moda. Sociedad y cambio cultural en Costa Rica (1750-1900)*. San José, Costa Rica: Editorial Porvenir-Plumsock Mesoamerican Studies, 1992.
- Pérez Brignoli, Héctor. *Historia General de Centroamérica. Volumen 5. De la posguerra a la crisis (1945-1979)* (San José, Costa Rica: FLACSO; Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1993).
- Peters, Gertrud. «Upala: Paisajes reconstruidos por sus antiguos inmigrantes». *Revista de Historia*, n.º 78 (julio-diciembre, 2018): 33-62. <https://doi.org/10.15359/rh.78.3>.
- Román, Raúl. *Problemas en la formación de los Estados Nación. Los casos de Colombia, el Caribe y Centroamérica*. Curso impartido en la Universidad de Costa Rica, 27 de noviembre-01 diciembre, 2017.
- Romero, José Alejandro. *De corazón abierto. Dios: mi copiloto, mi GPS en mis vuelos y en mi vida*. San José, Costa Rica: J. Romero Talavera, 2011.
- Rovira, Jorge. *Estado y política económica en Costa Rica, 1948-1970*. San José, Costa Rica: EUCR, 2000.
- Solís, Luis Guillermo. «Costa Rica y Estados Unidos». En: Rojas Aravena, *Costa Rica y el sistema internacional*. San José, Costa Rica: Editorial Nueva Sociedad, 1990.
- Solórzano, William y Maynor Badilla. *De territorio a región. Bases estructurales para la creación de las regiones Occidente y Norte de Costa Rica (1821-1955)*. San José, Costa Rica: Sociedad Editora Alquimia 2000, 2010.
- Solórzano, William. «La colonización agrícola de la región norte de Costa Rica 1884-1955». Tesis de Maestría en Historia, Universidad de Costa Rica, 2004.
- Taracena, Arturo y Jean Piel (comps.). *Identidades nacionales y Estado moderno en Centroamérica*. San José, Costa Rica: Editorial UCR, 1995.
- Vargas, Claudio. *El Estado, la iglesia y el liberalismo en Costa Rica*. San José, Costa Rica: Editorial Guayacán, 1991.

- Vargas, Hugo. *El sistema electoral en Costa Rica desde el siglo XIX*. San José, Costa Rica: EUCR, 2004.
- Viales, Ronny. «La crisis económica de América Central en la década de 1980: Cambio económico-estructural-global en la tercera fase de la globalización (1970-1990)». *Diálogos*, vol. 23, n.º 1 (2019): 46-70. <https://doi.org/10.4025/dialogos.v23i1.46272>.
- Weber, Max. *Conceptos sociológicos fundamentales*. Madrid, España: Alianza Editorial, 2006.