
Políticas de espacio en Limón, Costa Rica: articulación y materialización de un desarrollo geográfico desigual

*Space Policies in Limón, Costa Rica: Articulation and Materialization of An
Uneven Geographical Development*

*Politiques spatiales à Limón, Costa Rica : articulation et matérialisation d'un
développement géographique inégal*

Andrés Jiménez Corrales y Matthías Pelz Seyfarth



Edición electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/33123>

DOI: 10.4000/132zl

ISSN: 1961-859X

Editor

Université des Antilles

Referencia electrónica

Andrés Jiménez Corrales y Matthías Pelz Seyfarth, «Políticas de espacio en Limón, Costa Rica: articulación y materialización de un desarrollo geográfico desigual», *Études caribéennes* [En línea], 59 | Décembre 2024, Publicado el 17 diciembre 2024, consultado el 14 enero 2025. URL: <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/33123> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/132zl>

Este documento fue generado automáticamente el 14 de enero de 2025.



Únicamente el texto se puede utilizar bajo licencia CC BY-NC 4.0. Salvo indicación contraria, los demás elementos (ilustraciones, archivos adicionales importados) son "Todos los derechos reservados".

Políticas de espacio en Limón, Costa Rica: articulación y materialización de un desarrollo geográfico desigual¹

Space Policies in Limón, Costa Rica: Articulation and Materialization of An Uneven Geographical Development

Politiques spatiales à Limón, Costa Rica : articulation et matérialisation d'un développement géographique inégal

Andrés Jiménez Corrales y Mathtías Pelz Seyfarth

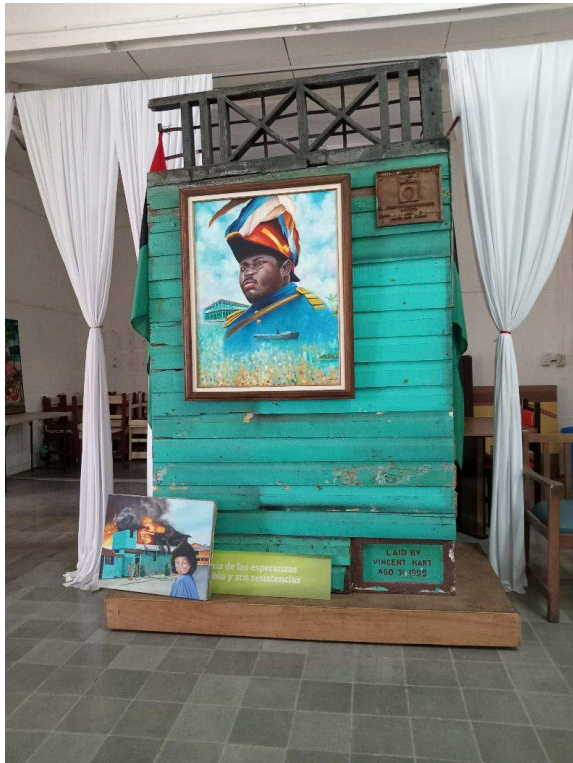
Introducción

- ¹ Limón es la provincia (delimitación política-administrativa) de Costa Rica contigua al Mar Caribe. La conformación territorial de la Región Caribe costarricense, cuyos límites se corresponden con los de esta provincia, ha sido producida por una larga trayectoria de despojos, desigualdades e injusticias en una escala local, regional y nacional. Paradójicamente, esta región tiene un rol central dentro del desarrollo capitalista costarricense, entre ello porque en este espacio se localiza el principal puerto del país que constituye el nodo logístico por donde se exporta la mayor cantidad de productos a escala internacional (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2022b). Pero, además, esta región fue central dentro de la geografía del capitalismo global, ya que fueron en estas tierras donde germinó y creció una de las principales empresas transnacionales del siglo XX: la *United Fruit Company* (UFCo).
- ² La producción regional se ha ejercido a través del diseño y materialización de una serie de políticas de espacio que han delineado y condicionado su evolución en aspectos sociales, raciales, económicos, políticos y ecológicos. Pensar este espacio hoy, es realizar un ejercicio histórico que contribuye a comprender los procesos que han

llevado a crear una geografía marcada por exclusiones, desigualdades e injusticias espaciales, que la han posicionado instrumentalmente como una periferia en el desarrollo desigual de Costa Rica. Por esto, se considera que la producción de espacio es un proceso dinámico y fundamental dentro de la supervivencia del capitalismo, donde se destruyen y se crean las condiciones para una acumulación de capital, basado en una diferenciación geográfica (Smith, 2020).

- 3 Este artículo tiene como objetivo interpretar las políticas de espacio diseñadas y materializadas en la Región Caribe costarricense en el pasado y en el presente, para comprender los modos en los que el desarrollo geográfico desigual produce espacios periféricos y funcionales dentro del capitalismo, poniendo el foco en las escalas regional y urbana de estos procesos. El foco en la escala urbana se realiza en razón de que a la fecha solo existen estudios sobre aspectos puntuales de la Ciudad de Limón como su arquitectura, patrimonialización, entre otros, por lo que este busca aportar una visión de conjunto que permita abrir líneas de investigación que entiendan la producción de esta ciudad como un nodo fundamental dentro de la Región Caribe. Para ello se realizó un repaso histórico que aporta una mirada geográfica en torno a hitos relevantes en la constitución de la región, para luego revisar las políticas de espacio que se vienen implementando y proyectando en la región y en la ciudad durante el siglo XXI.
- 4 A nivel metodológico, el artículo se sustentó en una revisión bibliográfica a profundidad de estudios especializados sobre la historia de Limón. Por otra parte, se sistematizó información sobre políticas de espacio diseñadas e implementadas para la Región Caribe y la Ciudad de Limón durante el siglo XXI. Para ello se revisó política pública, normativa (leyes y decretos), informes institucionales, comunicados de prensa, documentos oficiales de proyectos de infraestructura y gestión territorial, prensa escrita, y páginas web de instituciones públicas y de empresas.
- 5 Luego de la introducción, se presenta un apartado conceptual que se estructura en torno a la producción de espacio en el capitalismo y sus modos de crear desarrollos geográficos desiguales. Seguidamente, se presenta una interpretación geográfica alrededor de algunos hitos históricos que marcaron la conformación regional contemporánea. Por último, se analizan las políticas de espacio que se han venido diseñando y materializando en la región durante el siglo XXI, las cuales reproducen una condición periférica y funcional de este espacio dentro de las geografías del capitalismo.

Figura 1. Pintura del líder negro Marcus Garvey colgada sobre una reminiscencia del antiguo edificio del Black Star Line, centro político y social de la población negra en Limón. Ese edificio sufrió un incendio en el año 2016, destruyéndose por completo.



Autor: Andrés Jiménez Corrales

1. Coordenadas conceptuales

- 6 El espacio geográfico es central dentro del capitalismo global ya que se constituye en un elemento operativo e instrumental que permite su reproducción (Lefebvre, 2013). Por tanto, el espacio es constituido por una producción que materializa una praxis social a través de objetos, acciones, relaciones, representaciones e ideologías (Carlos, 2022; Santos, 2000). Desde la Geografía el espacio geográfico se constituye en el elemento por excelencia de análisis, ya que a través de su estudio se revelan los contenidos que crean o destruyen formas espaciales (Carlos, 2022).
- 7 La producción de espacio se encuentra transversalizada por políticas de espacio, las cuales hacen referencia a estrategias espaciales utilizadas como vía para el despliegue de la acción social, asimismo, están mediadas por relaciones diferenciales de poder (Lefebvre, 1976). En función de lo anterior, podemos afirmar que el espacio está lejos de ser una producción a-histórica, por lo que en su estudio se tiene que incorporar una historia concreta, la cual permite dar una explicación del presente (Santos, 2000).
- 8 El espacio de la ciudad de Limón (histórico-geográfico) se puede entender como una acumulación desigual de políticas de espacio, algunas de las cuales dejan mayores improntas en la materialidad, el imaginario y la representatividad, mientras que otras son más efímeras en sus impactos sociales, económicos o ecológicos. En este sentido, el espacio es una producción relacional, es una realidad y un proceso que condensa, de manera indisociable, objetos y acciones (Santos, 2000).

- 9 Las políticas de espacio, al representar una herramienta de poder utilizada por actores concretos, tiende a generar desigualdades que configuran, a diversas escalas, el espacio geográfico. Este proceso se traduce en una serie de desarrollos desiguales que estructuran la geografía del capitalismo de manera multiescalar (Smith, 2020). El desarrollo espacial desigual genera distintas formas de diferenciación geográfica que impactan en las relaciones de poder, económicas, ecológicas entre localizaciones y en la vida cotidiana (Brenner, 2017). Estas diferencias son constituidas por políticas de espacio que construyen estructuras y distribuciones espaciales polarizadas, creando espacios de inclusión y exclusión; y de acumulación y extracción, dentro del sistema capitalista (Brenner, 2017; Lefebvre, 1976).
- 10 De este modo, las realidades existentes en Limón y en la región Caribe costarricense, son producto de configuraciones espaciales, políticas, económicas y culturales heredadas, así como procesos contemporáneos, los cuales, a su vez, localizan de manera desigual a los espacios dentro de los circuitos de acumulación de capital (Brenner, 2017). Este proceso materializa una serie de desigualdades sociales que se consagran mediante el racismo y marcan de manera condicionada a los espacios y a las personas en el desarrollo de una vida digna.
- 11 En el caso de Limón, tal como se analizará más adelante, estos procesos dieron como resultado la producción de un espacio excluido-periférico, que a la vez es incluido de manera selectiva y estratégica dentro del desarrollo capitalista. Por un lado, representa una región que se excluyó dentro de la construcción geográfica nacional costarricense, pero, por otro lado, fue integrado dentro del sistema de producción capitalista como espacio de extracción de recursos y fuerza de trabajo para una acumulación de capital.
- 12 Las políticas de espacio entrelazan y generan un desarrollo espacial desigual, a través de lo cual se producen espacios funcionales que son articulados a diversas escalas, para ello se crean formas de especialización funcional dentro de las geografías del capitalismo. En este contexto y como expresión de las políticas de espacio, se van creando una serie de estructuras territoriales y marcos regulatorios estatales que favorecen u obstaculizan la implantación de actividades económicas de actores privados (Brenner, 2017).
- 13 En suma, comprender las realidades y dinámicas espaciales nos remite a pensar en procesos históricos, naturales y políticos, ya que el espacio "...es político e ideológico. Es una representación literalmente plagada de ideología" (Lefebvre, 1976, p. 46). Por tanto, se puede decir que el espacio se encuentra transversalizado por una serie de proyectos de actores que en su proceso de apropiación van moldeando relaciones y prácticas sociales, así como que generan una organización espacial. En el devenir histórico, los actores dominantes van proyectando una serie de estrategias que le dan un "lugar" a los espacios dentro de la economía-mundo. Por ejemplo, en el caso de estudio, el Estado costarricense y la UFCo como empresa transnacional, condicionaron el desenvolvimiento de la región caribe hacia un tipo de desarrollo dependiente, subdesarrollado, periférico, racializado y extractivo.
- 14 Como consecuencia de lo anterior se van gestando megaproyectos territoriales que se utilizan como mecanismos de despojo que permiten una extracción de naturaleza y trabajo, para favorecer y reproducir una acumulación de capital (López, 2021). Por tanto, una lucha por la geografía es una parte fundamental para la constitución de realidades justas, ya que las injusticias espaciales forman parte de un conjunto complejo de formas desiguales de distribución que son gestadas por acciones

discriminatorias producto de un desarrollo geográfico desigual (Soja, 2014). Este accionar articula de manera desigual un palimpsesto de espacialidades dominantes y subalternas que van configurando una producción del espacio, las cuales condicionan los presentes geográficos, y son producto de un contexto histórico-geográfico.

- 15 Las políticas de espacio, al articular intereses de actores con poderes diferenciales, pueden constituirse en una fuente de producción de injusticias espaciales. Así, con la ejecución de este tipo de política se “...corre el riesgo de ir a desembocar en desigualdades de crecimiento y de desarrollo...” (Lefebvre, 1976, p. 61), debido a que dentro de las geografías del capitalismo, las localizaciones son estructuradas y jerarquizadas, con el fin de generar las condiciones para una reproducción de la economía-mundo. Por estas razones, y como parte de las contribuciones que se quieren brindar con este trabajo, se llega a afirmar “...que explorar la espacialidad de la justicia y sus expresiones en las luchas por la geografía no es sólo un ejercicio académico sino que tiene más objetivos ambiciosos de corte político y práctico” (Soja, 2014, p. 38).
- 16 En el siguiente apartado se presentará una interpretación de la conformación espacial de la región Caribe costarricense en su contexto histórico-geográfico. Lo anterior se realizará con el objetivo de dar insumos para comprender el presente de la ciudad de Limón.

2. Región Caribe costarricense: notas geohistóricas

- 17 La Región Caribe, a lo largo de la historia colonial y republicana de Costa Rica, fue constituida en una periferia imprescindible para el desarrollo, en un espacio geoestratégico para la producción y el comercio internacional. Estos calificativos que aparentan paradójicos o mutuamente excluyentes, no lo son. Forman parte de y caracterizan el desarrollo geográfico desigual del capitalismo. Dentro de este sistema político-económico, la producción de espacio no es homogénea en un sentido social, económico, ecológico y político. El capital y su lógica de concentración de la riqueza producen, por un lado, espacios de acumulación de riqueza y, por el otro, de extracción de valor (en forma de materias primas, fuerza de trabajo, etc.). Por tanto, las periferias y las regiones subdesarrolladas no son accidentes o “zonas olvidadas” por el desarrollo del capitalismo, sino que, por el contrario, son producidas y subdesarrolladas sistemáticamente en función de la acumulación de capital (Smith, 2020). En este apartado se va a realizar una interpretación a algunos hitos geohistóricos de esta región, para comprender las formas cómo se han creado condiciones de subdesarrollo, las cuales están presentes en la actualidad.
- 18 La provincia Limón fue la última provincia constituida en Costa Rica en el año 1902 (Sánchez, 2020). Este hito es un aporte al proceso de integración espacial de Limón al proyecto de Estado-nación costarricense, lo cual se ha constituido en una necesidad latente debido a su potencial geoestratégico en el comercio. Para ello se realizaron varios intentos de construcción de un camino que conectara la región central del país con Limón, lo cual fue promovido por la élite política y económica del país, con el objetivo de tener una vía que permitiera exportar café hacia Estados Unidos y Europa. A pesar de ello, todos los intentos terminaron en fracaso, hasta que en la década de 1870 se concesionó al empresario estadounidense Henry Meiggs, en el gobierno de Tomás Guardia Alfaro (1870-1882), la construcción de un ferrocarril. Esta obra se pudo finalizar en el año 1890 por el sobrino de Meiggs, el empresario estadounidense Minor

Cooper Keith (Sánchez, 2020; Soto-Quiros, 2012). La realización de esta obra transformó las realidades territoriales de Limón, por ejemplo, a través de cambios en el uso del suelo y en su geografía social.

- 19 Consecuentemente, la integración espacial de la Región Caribe al Estado-nación costarricense se realizó a través de funciones extractivas de enclave durante las tres últimas décadas del siglo XIX. Lo anterior se efectuó en torno a las empresas de Minor Cooper Keith: la *Tropical Trading and Transport Company*, que más tarde se fusionaría con la *Boston Fruit Company* para formar la *United Fruit Company* (UFCo) en el año 1899 (Caamaño, 2006). Por su parte, el Estado costarricense creó condiciones para que estas empresas pudieran realizar sus negocios por medio de la concesión de centenares de miles de hectáreas de tierras en esta región. En estas tierras la empresa mencionada empezó una producción de banano destinada a la exportación, dándole una nueva función a la región y afianzó su potencial geoestratégico (Gutiérrez *et al.*, 2013; Sánchez, 2020).
- 20 A raíz de lo anterior, se constituyó una política de espacio que localizó a la región como nodo central dentro de procesos productivos nacionales y transnacionales, pero, a la vez, delineó un futuro para su desarrollo territorial, el cual estuvo caracterizado por ser funcional y extractivo. Dentro de esto, la ciudad Limón fue central ya que se constituyó en el sitio de administración y coordinación de estos desarrollos, así como sitio donde se ubicó el principal puerto de exportación-importación de productos.
- 21 Estas acciones crearon las condiciones de posibilidad para que la UFCo se constituyera a finales del siglo XIX en una de las principales empresas transnacionales del mundo. Entre sus labores iba a estar la construcción de infraestructura y establecimiento de espacios de producción agrícola o extracción de minerales, estableciéndose en países como Honduras, Panamá y Costa Rica (Chapman, 2007). La geografía de las operaciones de la UFCo llegó a abarcar y dominar la producción en países comprendidos desde México hasta Ecuador, las llamadas Repúblicas Bananeras (Sánchez, 2020). Estas acciones provocaron la creación de una serie de espacios homologados, los cuales se caracterizaron por un mismo modo de producción, configuración territorial y modos de trabajo. Estos espacios se insertaron dentro de la geografía del desarrollo del capitalismo, condicionando sus realidades sociales, económicas, ecológicas y políticas al servicio de la economía-mundo.
- 22 Las operaciones de la UFCo movilizaron para sus operaciones a miles de personas trabajadoras migrantes, sobre todo, personas negras. Esto generó una geografía social de la producción, donde se dividió al Gran Caribe en regiones proveedoras de mano de obra (Jamaica y Haití, por ejemplo) y regiones atrayentes de personas trabajadoras (Costa Rica y Cuba, entre otros). La Región Caribe costarricense se conformó en una región productora y de atracción de mano de obra de personas negras, la cual en su mayoría provenía de las Antillas y era traída al país a través de la propia flota naviera de la UFCo: “La Gran Flota Blanca” (Viales Hurtado, 1998).

Figura 2. Mural en la sede del caribe de la Universidad de Costa Rica. Representa elementos centrales en la conformación histórica geográfica de Limón.



Autor: Matthias Pelz

- 23 Estas acciones llevaron a que en Limón se experimentara un proceso simultáneo de colonización económica para la extracción de recursos, pero también una racialización de la población para su explotación. Por tanto se observa que el desarrollo geográfico desigual necesita de la producción de desigualdad y de racismo, los cuales son centrales para la concreción de geografías desiguales (Gilmore, 2018). Estos elementos llegaron a marcar el futuro de la región destinada a funciones extractivas lideradas por actores transnacionales, y un abandono selectivo por parte del Estado, lo cual ha sido aprovechado por empresas nacionales y extranjeras para su beneficio económico.
- 24 La explotación de la tierra en esta región por producción de banano, tuvo su apogeo en el año 1915 cuando la UFCo alcanzó la siembra de 18.000 hectáreas. A partir de ese año la producción empezó a decaer por el rendimiento cada vez menor de las tierras que fueron desgastadas por el mismo monocultivo, el impacto del “mal” de Panamá y la crisis económica de 1929. Esto ocasionó un traslado espacial de sus operaciones productivas, dejando huellas de destrucción en la región, tales como “pueblos fantasmas”, poblados incomunicados por el levantamiento de las vías férreas, un aumento de la pobreza, contaminación ambiental y problemas en la salud de la población, entre otras (Viales Hurtado, 1998). Lo anterior forma parte de una política de espacio mediante la cual se generan ajustes espacios-temporales que llevan a prevenir crisis de sobreacumulación, pero también sirve como un medio para resolver escasez o destrucción de ecologías o mano de obra (Harvey, 2005).
- 25 En suma, la UFCo logró producir una región caribeña funcional a sus operaciones, dentro de lo cual articuló y puso en marcha una serie de políticas de espacio que permitieron crear configuraciones territoriales para la generación de riqueza. Dentro

de ello, la UFCo disputó la soberanía territorial con el Estado costarricense, lo cual se ha llegado a denominar como un “Estado dentro de otro Estado” (Viales Hurtado, 1998). A raíz de lo anterior, el Estado costarricense empezó a disputar la soberanía en esta región a través del diseño y aplicación de una serie de políticas de espacio como estrategia para integrar a esta región dentro de su proyecto nacional. Lo anterior se realizó sobre una matriz territorial consolidada caracterizada por ser un espacio funcional y de extracción, lo cual ocasionó una integración desde la exclusión.

- 26 Luego de la Guerra Civil del año 1948, se experimentó con nuevas acciones de integración territorial de la región. Este proceso formó parte de la política de espacio desarrollada por el bando ganador, la cual se constituyó en una nueva dinámica de colonización por parte del Estado. Por ejemplo, durante la década de 1950 se nacionalizaron los puertos y se dotó de ciudadanía costarricense a la población afrocaribeña, con esto se llegó a reconocer a algunos habitantes excluidos de esta región como parte de la nación costarricense (Caamaño, 2006). Esto elementos llevaron a que el Estado tuviera una presencia en la región diferente a la ejercida años atrás, tratando de ejercer su territorialidad.
- 27 A pesar de ello los usos implementados en esta región siguieron estando relacionados a la producción y extracción de recursos (monocultivos), así como a funciones logísticas para la producción económica nacional (puertos, ferrocarril y carreteras). Durante la década de 1960 se vivió un fin del monopolio del banano en Costa Rica, liderado hasta ese momento por la Compañía Bananera de Costa Rica, subsidiaria de la *United Brand*, herencia de la UFCo. Este hecho permitió el ingreso de otras empresas transnacionales tales como *Standard Fruit Company*, *Banana Development Company* y Compañía Bananera del Atlántico (Hidalgo, 2004).
- 28 Dentro del proyecto estatal de la segunda mitad del siglo XX, se crearon tres instituciones públicas que iban a afectar el desarrollo territorial de la Región Caribe a través del diseño y ejecución de una serie de políticas de espacio. Estas instituciones fueron: 1) El Instituto de Tierras y Colonización (ITCO) (1961), 2) La Oficina de Planificación Nacional (OFIPLAN) (1963), y 3) La Junta de Administración Portuaria de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) (1963) (Hidalgo, 2004; Caamaño, 2006). La primera estuvo encargada de dotar de tierras a personas campesinas, lo cual ocasionó procesos migratorios de otras regiones de Costa Rica hacia Limón. La segunda iba a potenciar acciones territoriales de planificación, con el objetivo de articular las distintas regiones del país dentro de los modelos de desarrollo que a implementar. Y por último, la tercera representó la institución regional creada para modernizar y administrar el puerto caribeño, pero además, generar acciones regionales de desarrollo (Hidalgo, 2004).
- 29 Por otra parte, a partir del año 1969 iniciaron los trabajos para construir una carretera sobre la entonces llamada “carretera rústica” entre la región central y Limón. La construcción de esta carretera duraría 18 años. Se inauguró en marzo de 1987 y se nombró Carretera Braulio Carrillo, representando la Ruta Nacional N.º 32 (Loaiza, 26/2/2017). Esta carretera se constituyó en una obra que pretendía ser una vía logística para la movilización de personas y mercancías, reducir los tiempos de traslado e intensificar la conexión del país con las redes de circulación regionales y globales de comercio. Asimismo, esta fue una carretera que empezó a articular las dinámicas económicas, sociales y territoriales de la región, propiciando la consolidación de pueblos que llegaría a disputar la predominancia urbana, tal fue el caso de la ciudad de Guápiles en relación con la ciudad de Limón.

- 30 El proyecto de desarrollo costarricense a partir de la década de 1960 buscó una diversificación económica y productiva. A pesar de estos esfuerzos, la Región Caribe siguió reproduciendo su rol económico y geoestratégico fundado a finales del siglo XIX, el cual estaba basado en un extractivismo agroexportador por medio de monocultivos y en el transporte mediante el Ferrocarril al Atlántico, la nueva carretera y el puerto marítimo. Con estos elementos se observa una construcción espacial basada en la creación de territorios de la desposesión (Lobos, 2013), basada en una política de espacio gestada y articulada por actores dominantes que configuran dos modos simultáneos y complementarios de territorialización: 1) del modelo extractivo y 2) la logística; que ha producido formas variadas de integración económica y geoestratégica dentro de circuitos económicos y políticos, pero una simultánea exclusión y desvalorización regional simbólica y material.
- 31 Posteriormente, con la introducción de políticas neoliberales a partir de los años 1980, se fortaleció y profundizó un modelo de desarrollo orientado a las exportaciones, lo cual contribuyó a una flexibilización y precarización de las condiciones laborales, una extensión del área de monocultivos, y una exclusión territorial sistemática. Asimismo, se llevó a cabo el cierre, en el año 1995, del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), el cual impactó las condiciones sociales y económicas de toda la región. Por otra parte, JAPDEVA ha experimentado diversos intentos de privatización y debilitamiento de su institución. Por ejemplo, en el año 2012 se decidió, por parte del gobierno central, concesionar la construcción de un nuevo puerto en Moín, otorgando su administración a una empresa holandesa de nombre APM Terminals (Consejo Nacional de Concesiones, Sin fecha).
- 32 La evolución histórica-geográfica de la Región Caribe es resultado de diversas trayectorias que se enmarcan dentro del desarrollo espacial desigual del capitalismo. Este proceso produce espacios a diversas escalas de manera diferencial, los cuales se articulan por proyectos económicos-políticos que (re)producen geografías desiguales. Dentro de ello se ejecutan políticas de espacio que representan estrategias de producción de formas y contenidos que impactan en las realidades sociales, económicas y ecológicas de una región.

Figura 3. Antigua estación de trenes localizada en la ciudad de Limón.



Autor: Andrés Jiménez Corrales

Figura 4. Rótulo de una finca bananera en Limón. Refleja los discursos que legitiman una producción injusta social y espacialmente.



Autor: Matthias Pelz

3. Ciudad de Limón y Región Caribe: realidades territoriales y políticas de espacio contemporáneas

- 33 A escala local, la conformación espacial de la ciudad de Limón presenta un patrón similar al experimentado por la Región Caribe: su establecimiento se dio de la costa hacia el interior. Esto en el sentido de que la fundación de esta localidad y su posterior expansión-evolución, se gestó y se articuló en torno a la costa y sus dinámicas portuarias-comerciales, posicionándose el mar como el eje estructurador y el elemento que ha tenido un rol central de articulación de las dinámicas sociales y económicas de la ciudad, pero también de la región. Por tanto, la geohistoria de la ciudad de Limón tiene una relación estrecha con los procesos territoriales que se han gestado a través del uso del mar.
- 34 La ciudad de Limón se constituye en la ciudad histórica caribeña más importante del país, esto debido a su historia, su arquitectura, su escala, así como por sus dinámicas sociales y culturales que se han gestado a lo largo de la historia y que aún están presentes en su paisaje (Chaverrí, 2019). La comarca de Limón fue fundada oficialmente vía decreto ejecutivo en el año 1870, y un año después se da el traslado del poblado desde Moín a lo que hoy se conoce como ciudad de Limón. Fue durante finales del siglo XIX que este espacio se empezó a consolidar como centro urbano articulado a dinámicas comerciales exteriores e interiores. Lo anterior fue potenciado con la intención del Estado costarricense de construir un ferrocarril que conectara la región central con Limón, lo cual se empezó a articular a partir del año 1871 (Soto-Quirós, 2012; Sánchez, 2020).
- 35 Con esto se comprueba que, desde sus inicios, la futura ciudad de Limón va a estar conectada y articulada a su rol geoestratégico por ser un nodo logístico de comercialización. Consecuentemente, el desarrollo de la ciudad tuvo como actor principal a la empresa transnacional UFCo, la cual dirigía las labores de administración del Ferrocarril al Caribe y poseía tierras donde producía banano para la exportación. Asimismo, esta empresa aprovechó un abandono selectivo que el Estado costarricense había ejercido sobre este espacio para ordenar la ciudad y producir un espacio funcional a sus operaciones extractivas y logísticas. Con esto se comprueba una producción de espacio que localiza a la ciudad dentro de relaciones multiescalares de producción dentro del capitalismo, realidades que aún marcan el presente (Carlos, 2022; Santos, 2000).
- 36 En este sentido la ciudad de Limón fue planificada durante el Periodo Liberal Costarricense (1870-1940), sustentado en las ideas dominantes de modernización y progreso que eran un eje estructurador del desarrollo espacial del momento. Asimismo, la conformación de su espacio estuvo influenciado por las necesidades de infraestructura y de estilo de vida que eran demandadas por su condición de principal puerto del país, sede de la transnacional UFCo y residencia de sus altos funcionarios estadounidenses (García *et al.*, 2019). En torno a estos procesos se fue produciendo un espacio urbano funcional donde se establecieron materialidades y usos que permitieron el desarrollo de actividades económicas ligadas al comercio y al enclave bananero, así como una vida urbana relacionada a estos. Estos procesos llegaron a producir una ciudad cosmopolita debido a la circulación de productos, personas e ideas que transitaban por este espacio, generando un sitio interconectado a redes comerciales

(Martínez, 2012; Soto-Quiros, 2012) , además de una ciudad multilingüe donde se hablaba inglés, francés, holandes y español (Martínez, 2012).

- 37 De esta manera, a finales del siglo XIX y durante el siglo XX, el ordenamiento de la ciudad estuvo dirigido por las dinámicas del ferrocarril y el puerto (Chaverri, 2019). Estos dos elementos espaciales fueron centrales ya que condicionaron la configuración de la ciudad, al traer consigo una política de espacio que articuló las dinámicas territoriales en torno a la comunicación, la producción y el comercio. El ferrocarril, el puerto y el enclave se constituyeron en objetos espaciales que operaban a una escala local y regional, proyectando y organizando la vida urbana. Esto constituyó una ciudad interconectada con el exterior, pero selectivamente conectada con el interior del país.
- 38 Como consecuencia, a inicios del siglo XX se desarrollaron acciones de modernización de infraestructura, saneamiento e higiene urbana (Martínez, 2012; Soto-Quiros, 2012), lo cual transformó la imagen de la ciudad y generó diferenciaciones con otras ciudades del país que no contaban con las condiciones que tenía esta. Esto marcó un desarrollo geográfico desigual que era vivido de manera diferencial en la escala local, donde algunas personas tenían mejores condiciones de vida (funcionarios estatales o de la empresa transnacional), mientras otras peores (población negra y trabajadores agrícolas). Esto es fruto de una injusticia espacial que generó una distribución desigual de bienes y servicios en la ciudad (Soja, 2014).
- 39 A pesar del desplazamiento espacial del Caribe al Pacífico Sur de las operaciones del enclave bananero de la UFCo, la influencia territorial de la empresa *Northern Railways* permaneció hasta la década de 1970, cuando el Estado nacionalizó la administración del tren y empezó a tener una mayor presencia en el desenvolvimiento de la ciudad, a través de instituciones públicas, autónomas y ministeriales (Soto-Quiros, 2012). Estas acciones fundan una nueva periodización de políticas de espacio donde el Estado asume un rol más protagónico, pero se siguen replicando procesos de injusticia social propios del capitalismo, como son acumulación de capital en pocas personas, y una distribución de miseria y pobreza en muchas personas.
- 40 Como parte de las geografías desiguales que funda el capitalismo, en el periodo posterior al año 1950, la ciudad de Limón fue articulada a dinámicas regionales como el principal centro económico y administrativo del Caribe costarricense (Soto-Quiros, 2012). Asimismo, se fue gestando una expansión de asentamientos humanos en torno a la construcción de las distintas etapas de la Ruta N.º 32, la cual se convirtió en un eje estructurador del crecimiento urbano y económico de la región.
- 41 El desarrollo del subdesarrollo a escala regional de Limón ha dejado marcas territoriales en su configuración, las cuales se encuentran en asociación con una extensión de condiciones sociales adversas como pobreza, falta de empleo o dificultades de acceso a vivienda digna. Aunado a lo anterior, el Estado, en su gobierno central y local, no logró mantener las condiciones físicas de la ciudad, las cuales se fueron deteriorando y, para la década de 1970, en la prensa nacional circulaba un imaginario de una ciudad en abandono, por ejemplo en las condiciones de sus calles, sus viviendas, o problemas de acceso a servicios públicos (Soto-Quiros, 2012).
- 42 Por otra parte, la ciudad de Limón, producto de su desarrollo geohistórico relacionado a flujos comerciales y migratorios, llevó a una materialización de una serie de objetos arquitectónicos de valor patrimonial con influencia caribeña que tuvo adaptaciones locales y que fue introducida por la UFCo (Chaverri, 2019; García *et al.*, 2019). A pesar de

ello, el conjunto urbano no ha sido declarado oficialmente como patrimonio, pero sí algunas de sus edificaciones (Chaverri, 2019). Esto forma parte de un continuo actuar de las autoridades costarricenses que han ejercido una constante subvaloración espacial de las realidades pasadas y presentes en Limón, lo cual está influenciado por visiones racializadas que disminuyen selectivamente el valor que reúnen y recrean los espacios, a pesar de su importancia en el desarrollo nacional. Esto representa una política de espacio de abandono selectivo que conduce a que las condiciones materiales de la ciudad se deterioren, lo cual afecta la calidad de vida y la vida digna de sus pobladores.

- 43 A nivel social y económico, se puede afirmar que Limón representa un espacio histórico contradictorio que reúne procesos de enriquecimiento y de pobreza. Por un lado, se viven procesos de acumulación articulados en torno al comercio realizado en sus puertos, pero también se crean espacios de exclusión. De esta forma, en el año 2021 la aduana de Limón registró el valor más elevado de bienes de exportación de Costa Rica, representando casi un 40% del total del país (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2022b). Por otra parte, los hogares en situación de pobreza en la región de planificación Huetar Caribe, al año 2022, representa un 33% del total de hogares, lo cual significa la segunda región más pobre del país (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2022a). Mientras que el cantón Limón, donde se localiza la ciudad homónima, tiene una brecha de pobreza del 11% y un índice de Gini del 49,55 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2011).
- 44 De acuerdo con el Índice de Desarrollo Humano Cantonal (IDHc), que representa un índice compuesto que mide tres indicadores: 1. Esperanza de vida al nacer, 2. Educación (años esperados de escolaridad y años promedio de escolaridad), y 3. Vida digna (ingreso per cápita del hogar); posicionó al cantón Limón, en el año 2020, en el puesto 65 de los 81 cantones del país. Este valor tuvo una mejoría con respecto al año 2010, en el cual Limón estaba en el puesto 66 de 81 cantones. Según estos datos el cantón Limón presenta un IDHc con valor medio (PNUD, 2023).
- 45 Asimismo, al año 2016 el ingreso neto promedio por hogar en la Región Huetar Caribe fue el más bajo del país; y la tasa promedio de desempleo se ubicó en un 17% (JAPDEVA, 2017). Esto demuestra condiciones estructurales negativas para la población de la región, lo cual impacta en las oportunidades de desarrollo que tiene la población. A raíz de estas condiciones de exclusión que ha experimentado la ciudad Limón, así como la Región Caribe, en las últimas décadas se han formulado una serie de proyectos que pretenden intervenir las condiciones sociales, económicas y ecológicas de este espacio. Entre estos se encuentra la modernización del aeropuerto, las intervenciones en el espacio público, los planes de ordenamiento territorial, y la construcción, ampliación o remodelación de infraestructuras tales como la nueva terminal de cruceros y marina, la Ruta N.º 32, la terminal de contenedores, el tren eléctrico limonense de carga, el edificio municipal, el mercado central e inversiones en agua potable y saneamiento, entre otros (ElPaís.cr, 2021; IBI Group-INDECA, 2016; Presidencia de la República, 2019c, 2021). Todos estos proyectos traen consigo una política de espacio que reproduce la función logística-extractiva con la que la UFCo marcó a la Región desde el siglo XIX.
- 46 Asimismo se han creado una serie de instancias dirigidas a trabajar en mejorar las condiciones de vida de la población de la región y de la ciudad. Este es el caso de la “Agencia para el Desarrollo de Limón” creada en el año 2012, la cual reúne entes públicos y privados, y busca constituirse en una entidad mixta que cuyo objetivo es desarrollar las potencialidades y la competitividad económica de Limón (IBI Group-

INDECA, 2016). También se constituyó la “Mesa Caribe: por el diálogo, el desarrollo económico y la inclusión social de la provincia de Limón”, la cual busca posicionarse como una instancia multisectorial de trabajo entre instituciones públicas, privadas y de la sociedad civil, a través de proyectos de desarrollo económico de Limón (Presidencia de la República, 2019c).

- 47 En función a lo presentado, a continuación, interesa indagar sobre algunas estructuras de gestión territorial, así como proyectos desarrollados o articulados por el Estado durante el siglo XXI, para comprender las amplitudes de las políticas de espacio contemporáneas que pretenden transformar las realidades de la Región Caribe costarricense.

4. Estructuras de gestión territorial

- 48 Desde la década de 1960 en la que el Estado empezó a tener un mayor protagonismo en la región, se empezaron a crear estructuras de gestión territorial diseñadas para dirigir el desarrollo económico de Limón. Lo anterior se realizó como parte de una política de espacio que buscaba generar las condiciones logísticas para potenciar las ventajas comparativas de la región, relacionadas con la producción extractiva y el comercio internacional; además perseguía incidir en sus condiciones sociales y económicas.
- 49 La principal institución autónoma estatal, fundada en esta época, fue JAPDEVA (año 1963), la cual se encargó de administrar y construir infraestructura portuaria (comercial y turística) y de ferrocarril, con distintos ritmos y formas de participación en el tiempo (JAPDEVA, Sin fecha). Dicha institución se creó mediante Ley de la República N.º 3091 del 18 de febrero de 1963, en ella, aparte de las funciones de autoridad portuaria, se le asignaron roles destinados a promover el desarrollo socio-económico de la región (Asamblea Legislativa, 1963). Como parte de esto, dicha entidad ha construido infraestructura para actividades comunales o ha apoyado a productores agropecuarios en sus actividades productivas (JAPDEVA, 2017).
- 50 Esta institución, con el devenir del tiempo y las transformaciones en los estilos de desarrollo del país, ha llegado a experimentar procesos de reestructuración funcional. A modo de ejemplo, esta entidad actualmente vive una modernización institucional, la cual busca adaptarse a los reacomodos que ocasionó la concesión del muelle portuario a la empresa transnacional APM Terminals, pero también por los cambios que existen en el transporte marítimo global. Aunado a lo anterior, JAPDEVA está generando un replanteamiento en su portafolio de proyectos de desarrollo (JAPDEVA, 2017). Este elemento conduce a una transformación institucional que busca adaptar a la entidad dentro de un contexto neoliberal. Dentro de este movimiento se replantean las funciones del Estado para crear estructuras institucionales y normativas que favorezcan la inversión. Este giro neoliberal se ha impulsado en Costa Rica con más ímpetu durante la década del 2010.
- 51 En el Plan Estratégico Institucional de JAPDEVA (2017-2022), se establecieron una serie de acciones para una gestión territorial. Primero, se diseñaron acciones destinadas a cambiar dinámicas organizacionales, tales como una gestión basada en resultados e implementación de una planificación estratégica en sus operaciones. Segundo, se crearon estrategias relacionadas a las operaciones portuarias, por ejemplo, incorporación de nuevas tecnologías de en procesos portuarios, mejora de logística

para el comercio, establecimiento de un sistema tarifario competitivo, adopción de acciones de gestión ambiental, incorporación del discurso verde dentro de sus operaciones (*Eco Ports*), o integración de actores públicos y privados en las actividades portuarias. Tercero, temas relacionados a actividades en el territorio, tal como gestión de la inversión pública y privada para impactar la economía regional, reducción de vulnerabilidad ante desastres o gestión de tierras de su propiedad (JAPDEVA, 2017).

- 52 Lo anterior refleja procesos de adaptación institucional relacionados con cambios estructurales del Estado. Para ello se promueve una modernización institucional que busca transformar a la institución según parámetros de competitividad y eficiencia, lo cual genera limitaciones en sus acciones de mejora de la calidad de vida de la población limonense.
- 53 Por otra parte, uno de los principales proyectos de intervención de la ciudad de Limón fue el proyecto titulado “Limón Ciudad Puerto”, el cual entró en vigor en el año 2009 y se cerró en el año 2014 con grandes faltantes de ejecución presupuestaria y una escasa realización de proyectos y acciones propuestas (Asamblea Legislativa, 2009; Guevara, 2017). Este proyecto se movilizó en torno a un préstamo acordado entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Banco Mundial, por un monto máximo de USD\$72, 5 millones. Entre sus objetivos se pretendía mejorar la gestión del patrimonio cultural y natural, incrementar la red de alcantarillado y el control de las inundaciones, modernizar el gobierno local para hacerlo más eficiente, crear opciones de empleo, y mejorar los puertos y el acceso hacia las terminales portuarias (Asamblea Legislativa, 2009).
- 54 Para realizar lo anterior, el proyecto se estructuró en torno a cuatro ejes de trabajo:
 1. Revitalización urbana y cultural: incluía acciones de restauración del patrimonio arquitectónico y lugares de valor cultural y natural, renovación de calles, construcción de rutas peatonales, señalización de sitios históricos y calles, rehabilitación de sitios de deporte, construcción de un sistema de recolección de aguas residuales, control de contaminación e inundaciones.
 2. Desarrollo económico local: reunió formas de promoción de empresas medianas y pequeñas a través de transferencias de dinero, asistencia técnica, inventario de empresas y establecimiento de una ventanilla de servicio integral para labores empresariales.
 3. Gobierno local y planificación estratégica: incorpora acciones de fortalecimiento de la gestión municipal como mecanismos de presupuesto participativo, mecanismos de recepción y resolución de reclamos ciudadanos o socialización del presupuesto municipal. Además, se estableció crear una oficina de planificación para crear y guiar un plan estratégico de la ciudad, brindar asistencia técnica para promover el turismo y fortalecer la gestión fiscal y financiera del gobierno local.
 4. Mejoramiento del entorno portuario: reúne acciones para mejorar el acceso del transporte hacia Limón, a partir de construcción y restauración de infraestructura vial (Asamblea Legislativa, 2009).
- 55 Tal como se señaló, el Gobierno de la República de Costa Rica estipuló el cierre de este proyecto en el año 2014, debido a que solo se realizaron un 31% de las obras propuestas y se ejecutó un 8% de los USD\$72,5 millones dados en préstamos por el Banco Mundial (Ruiz, 20/7/2014). Entre las acciones que tuvieron algún grado de ejecución giraron en torno a la revitalización urbana y la restauración del patrimonio cultural (Chacón, 2/7/2014). Asimismo, algunas de las causas que llevaron a que este proyecto fracasara, se encuentran: problemas en la coordinación y toma de decisiones dentro del proyecto,

tiempos extensos en la firma de convenios interinstitucionales necesarios para la ejecución de acciones, fallas en los estudios de preinversión en los tiempos de ejecución y desligados a la normativa rectora en la materia, errores en cálculo de costos de obras, ausencia de estudios de viabilidad, poca supervisión de las acciones, y personal poco capacitado (Ruiz, 20/7/2014).

- 56 A raíz de lo anterior, se observa cómo se limitan las opciones de transformación territorial de la ciudad por problemas estructurales en la gestión de este tipo de proyectos. Asimismo, la disponibilidad de presupuesto no es condición suficiente para la ejecución de acciones. En un sentido general, esta política de espacio consistió en el diseño de una serie de estrategias para la producción de espacio, las cuales buscaban dar un valor territorial a la ciudad destinada al turismo y el reforzamiento de su rol logístico dentro de dinámicas extractivas nacionales.
- 57 Otra de las estructuras de gestión territorial creadas para la Región Caribe es la “Agencia para el Desarrollo de Limón”, la cual se fundó en el año 2012 y se constituyó en una asociación con personería jurídica que articula al sector público y privado (Salas & Sáenz, 21/11/2012). Esta entidad está conformada por inversionistas, empresarios, desarrolladores de proyectos, el sector académico y bancario, y tiene como fin crear acciones para propiciar un desarrollo económico, mejorar el clima de inversión y la competitividad para las empresas en la región (IBI Group-INDECA, 2016; Ruiz, 17/2/2013; Salas & Sáenz, 21/11/2012). Entre las acciones propuestas se encuentran: creación de un nuevo plan regulador para el Cantón Limón, un programa para la atracción de empresas, la construcción de infraestructura portuaria y vial, la instalación de una zona franca, el mantenimiento o la mejora de servicios básicos y la promoción turística (Ruiz, 17/2/2013; Salas & Sáenz, 21/11/2012). Asimismo, esta es una Agencia que se formuló para desarrollar su actividad junto con JAPDEVA. Como parte de esta relación, se proyectó llevar a cabo un proceso de modernización y especialización de los puertos: contenedores, actividad turística, o petróleo y sus derivados (Salas, 15/11/2012).
- 58 Relacionado con la iniciativa anterior, desde el gobierno central y local, el sector empresarial y ciudadano, se estableció en el año 2017 la “Zona Económica Especial Caribe”, la cual replica una estrategia impulsada en otras dos zonas del país: Zona Norte y Cartago (TEC, 2017). En su estrategia se planteó generar acciones para una productividad, competitividad y generación de empleo en la Región Caribe, para ello buscará crear condiciones adecuadas para la atracción de inversión, gestar procesos de formación para adecuar a las personas a las necesidades de los sectores productivos, definir una serie de retos estratégicos y fortalecer el desarrollo del empresariado (Zona Económica Caribe, 2020).
- 59 La estructura organizacional de esta Zona se encuentra articulada en tres órganos: 1. Equipo proinversión: integrado por CINDE, COMEX-PROCIMER y JAPDEVA; 2. Comité técnico: compuesto por los sectores agroindustriales, turístico y logístico; y 3. Una oficina de gerencia de proyectos (Zona Económica Caribe, 2020). Con esto se observa un diseño organizacional público-privado que se presenta como vía adecuada para el desarrollo regional. Como parte de esto, uno de los puntos centrales de trabajo gira en torno a la atracción de inversión extranjera y el impulso de proyectos de impacto para Limón, basados en un modelo de *clusters* económicos; pero también, pretende identificar dificultades de inversión que tengan el empresariado, para realizar

transformaciones institucionales que permitan su desarrollo (Presidencia de la República, 29/8/2019).

- 60 Algunos de los resultados logrados en su implementación, al año 2020, son los siguientes: identificación de sectores y empresas, reuniones y encuentros de coordinación, firma de acuerdos de trabajo (por ejemplo el Pacto por el Desarrollo Productivo y Competitivo), o creación de guías para la inversión (Zona Económica Caribe, 2020). Aunado a lo anterior, se encuentran en desarrollo tres proyectos: 1. Conformación de un *clúster* de logística; 2. Conformación de un *clúster* agroindustrial; y 3. Gestión de circuitos turísticos (Zona Económica Caribe, 2020), los cuales forman parte de los tres sectores estratégicos que se están impulsando con esta Zona. Con estas acciones se busca generar encadenamientos productivos regionales (Garza, 30/8/2017).
- 61 Las anteriores acciones hacen comprender que se están estructurando instancias de gestión territorial que buscan crear y materializar políticas de espacio para potenciar la atracción de inversiones y turismo a la región, pero, además, consolidar y reproducir las funciones extractivas ligadas al sector agroindustrial. Aunado a lo anterior, en el año 2019 se creó la “Mesa Caribe: Por el diálogo, el desarrollo económico y la inclusión social de la provincia de Limón”. Los objetivos planteados con esta estructura de gestión territorial, están relacionados a los establecidos en la Zona Económica Especial Caribe, por tanto, se busca un diálogo entre el sector público y privado para crear proyectos que incentiven un desarrollo económico en la región (Presidencia de la República, 2019c).
- 62 Las labores de la Mesa Caribe se estructuran en torno a cuatro ejes: 1. Empleabilidad, innovación y seguridad social, el cual buscará crear opciones de empleo; 2. Desarrollo productivo destinado a impulsar proyectos agropecuarios y acuícolas, así como potenciar encadenamientos productivos; 3. Infraestructura, movilidad, transporte y ordenamiento, buscará generar obras de infraestructura para potenciar el crecimiento económico, la conectividad territorial y la competitividad; y 4. Seguridad humana centrado en promover procesos de participación de la población para el desarrollo y reducción de desigualdades (Presidencia de la República, 2019c). Esta iniciativa fue promovida por el ex-presidente de la República, Carlos Alvarado Quesada (2018-2022), quien expresó, luego de la firma del Decreto de su creación, que “es hora de actuar, de poner en marcha acciones concretas con respaldo técnico para garantizar la viabilidad de proyectos que harán que la provincia avance hacia la reactivación económica” (Presidencia de la República, 17/02/2019).
- 63 A finales del año 2020, y luego de una serie de sesiones de diálogo entre actores de la región limonense, se establecieron una serie de acciones prioritarias dentro de esta iniciativa. Estas acciones se dividieron en tres ejes, a saber: 1. Logístico, propone mejoras en las cadenas de valor de este sector, diagnóstico sobre necesidades de infraestructura y recurso humano, y una integración de este sector al “Sistema Nacional de Empleo y la Plataforma de Intermediación Laboral”; 2. Turismo, establece mejoras en espacios públicos y embellecimiento del centro de la ciudad de Limón, marketing de la región como sitio de riqueza gastronómica, y estrategia de atracción de turistas; y 3. Agroindustria, plantea crear cadenas de valor para la producción de frutas, tubérculos y productos pecuarios, creación de plataformas de mercadeo, asistencia técnica a desarrollos, y promoción de inversiones (Presidencia de la República, 12/11/2020).

- 64 Por otra parte, en la Tabla 1 se presentan los logros de la Mesa Caribe al mes de noviembre del año 2021, de acuerdo con los ejes de trabajo.

Tabla 1. Logros alcanzados por la Mesa Caribe, noviembre 2021

Empleabilidad	Infraestructura	Desarrollo productivo	Seguridad humana
<ul style="list-style-type: none"> - Formación especializada en inglés (aproximadamente 1.140 personas) - Formación técnica en agroindustria, turismo y logística portuaria (aproximadamente 4.500 personas) - Asistencia técnica, capital semilla y créditos blandos por un monto de 1.300 millones de colones - Implementación de una “ventanilla única” de trámites en los gobiernos locales 	<ul style="list-style-type: none"> - Seguimiento a 130 proyectos de 21 instituciones estatales, con una inversión de USD\$933.33 millones - Inversión en escuelas y colegios, soluciones de vivienda y centros médicos 	<ul style="list-style-type: none"> - Encadenamientos con productores de plátano en el cantón Talamanca - Inversión cercana a los USD\$ 5 millones en infraestructura de acopio y terminal pesquera 	<ul style="list-style-type: none"> - Coordinación de instituciones para generar inversiones bajo un enfoque de Derechos Humanos

Elaboración propia. Fuente: (MIDEPLAN, 10/12/2021)

- 65 A modo de resumen, en este apartado se observó la conformación de una serie de instancias de gestión territorial que buscan afianzar y reproducir el valor geoestratégico que ha tenido esta región desde finales del siglo XIX. Por tanto, se han ido creando estructuras de gestión y marcos regulatorios por parte del Estado que contribuyen a la materialización de actividades económicas, pero, además, una especialización espacial ligada a tres elementos: monocultivos, comercio internacional y turismo. Estas son políticas de espacio que contribuyen a la reproducción de un desarrollo geográfico desigual dependiente, subdesarrollado, periférico y extractivo.

5. Proyectos de infraestructura portuaria y vial

- 66 Luego de observar una serie de iniciativas que han tenido como objetivo realizar una gestión territorial de Limón, se va a proceder en este apartado a realizar un repaso de las principales obras de infraestructura portuaria y vial que se han realizado durante el siglo XXI. Estas obras representan megaproyectos que están teniendo un impacto en las dinámicas territoriales de Limón, ya que generan transformaciones en las relaciones locales debido a que generan nuevas articulaciones entre sitios, dinámicas y relaciones locales y regionales.
- 67 En cuanto a infraestructura portuaria, uno de los principales proyectos es la construcción de la nueva terminal de contenedores de Moín, la cual fue una obra concesionada para su construcción y administración a la empresa holandesa APM

Terminals por un periodo de 33 años. Esta empresa fue adjudicataria de esta obra desde el año 2011 y su etapa de construcción inició en el año 2015 con una inversión que ronda los USD\$956 millones (Consejo Nacional de Concesiones, Sin fecha).. En el año 2011, mediante el Decreto Ejecutivo N.º 36443-MOPT-H se declara de interés público la licitación del proyecto para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de esta nueva terminal de contenedores (Presidencia de la República, 2011).

- 68 La nueva terminal tiene una extensión territorial actual de 40 hectáreas, equipada con 29 grúas eléctricas para contenedores y seis grúas de pórtico (APM Terminals, Sin fecha). Entre las obras construidas se encuentra una isla artificial para el almacenaje y logística de contenedores, la cual ha ocasionado transformaciones físicas-ecológicas a escala local, por ejemplo, un cambio en la línea de costa hacia un aumento y una pérdida sedimentaria de acuerdo a ciertas zonas, o transformaciones en el perfil topográfico de la playa. Estos elementos permiten inferir que hay un riesgo de erosión costera en Moín a causa de la construcción de la terminal de contenedores (Vargas & Barrantes, 2018).
- 69 Por otra parte, la concesión a la empresa APM Terminals ocasionó una reestructuración de las instituciones públicas, donde JAPDEVA tuvo que reposicionar y adaptar sus funciones debido a que la empresa transnacional iba a tener una exclusividad de administrar la carga por contenedores en este puerto del país. Lo anterior ha ocasionado impactos presupuestarios en dicha institución, ya que JAPDEVA dejó de percibir ingresos económicos por la operación de la terminal de carga (JAPDEVA, 2017). A pesar de ello, la empresa concesionaria tiene que pagar un canon del 1% de los ingresos brutos, los cuales son recursos que puede hacer uso JAPDEVA pero no en sus operaciones portuarias (JAPDEVA, 2017; Presidencia de la República, 2019b).
- 70 Debido a lo anterior, JAPDEVA ha tenido que reenfocar sus acciones, por ello ha iniciado labores para la construcción de una nueva terminal de cruceros y marina de Limón. Esta obra está dirigida a promover el turismo como una vía para el desarrollo económico de la ciudad y de la región. Dicha terminal va a tener una inversión total de USD\$854 millones y se prevé construir un edificio para atender visitantes, locales comerciales, restaurantes, un mercado de artesanías, hoteles y estacionamientos. Asimismo, se estará construyendo la primera marina turística de la vertiente Caribe de Costa Rica (Presidencia de la República, 15/02/2023).
- 71 La obra se realizará mediante una licitación pública para su construcción, la cual está prevista para salir antes de diciembre del año 2023 y se proyecta inaugurar en el año 2026 (Cordero, 15/02/2023). En el estudio de prefactibilidad se identificó que se tienen que realizar mejoras infraestructurales, aeroportuarias y de seguridad en la ciudad, pero, además, desarrollar acciones de promoción turística (Pomareda, 21/03/2023). Es importante señalar que el desarrollo de esta obra puede generar transformaciones a escala local negativas si no se realiza de una manera planificada, lo cual podría estar ocasionando desplazamientos de personas, edificaciones y usos en la ciudad.
- 72 El principal proyecto a nivel de infraestructura vial, es la ampliación de la Ruta Nacional N° 32, el cual se articula con la nueva terminal de contenedores generando un corredor logístico geoestratégico por la importancia que tienen ambas infraestructuras para sostener y ampliar las condiciones para la exportación. Esto afianza una territorialidad logística en Limón, ocasionando cambios en la escala local ya que se viven transformaciones en los flujos y las relaciones entre espacios.

- 73 En el año 2015, mediante la Ley N° 9293, se aprueba el financiamiento para esta obra de infraestructura. Para ello se firmó un convenio marco entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República Popular de China para el financiamiento de la obra. En este caso el presupuesto proviene mayoritariamente del Banco de Exportación e Importación de China, el cual primero concedió una línea de crédito preferencial por un monto total de 628 millones de yuanes, y que luego fue complementado con un segundo préstamo comercial por un monto de USD\$ 296 millones (Asamblea Legislativa, 2015).
- 74 Previamente, el Gobierno de la República de Costa Rica firmó en el año 2013 un contrato con la empresa *China Harbour Engineering Company Limited* (CHEC) para el diseño y construcción de obras de rehabilitación y ampliación de la Ruta N° 32 (CONAVI, 3/6/2013). Entre las obras que este proyecto incluye están: ampliación a cuatro carriles la carretera, rehabilitación de la vía existente, duplicación y reforzamiento de 36 puentes, construcción de pasos a desnivel e intersecciones, obras de seguridad vial, reubicación de servicios públicos y revisión de sistemas de drenaje (CONAVI, 18/2/2013).
- 75 El 14 de diciembre del 2016 dio inicio el diseño de la obra, el cual se finalizó el 30 de septiembre del 2017; para comenzar la construcción de la misma el 20 de noviembre del 2017. Al mes de noviembre del 2022 se había ejecutado un 53% del monto económico del contrato y existía un avance de la construcción de un 73% (CONAVI & CASISA/Camacho&Mora, 2022). A pesar de lo anterior, las autoridades nacionales anunciaron que se necesita un financiamiento extra para la obra de unos USD\$ 150 millones, debido a que el monto inicial no es suficiente ya que hubo retrasos en los procesos de expropiación necesarios para su construcción (Muñoz, 9/3/2023).
- 76 Por otra parte, otro de los proyectos que se encuentra en ejecución es el Tren Eléctrico Limonense de Carga (TELCA), el cual se empezó a ejecutar mediante un crédito emitido por el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) por un monto de USD\$ 750 mil para realizar los estudios de factibilidad. El fin de este proyecto, que dio inicio en el año 2018, es modernizar la red ferroviaria Valle La Estrella-Limón-Río Frío, a través de una rehabilitación de 180 Km y construcción de 80 Km nuevos de red ferroviaria, para fomentar el transporte de carga por este medio de transporte y descongestionar el flujo vehicular de la Ruta N° 32 (INCOFER, 2023; Presidencia de la República, 18/12/2018). En el año 2019 este proyecto fue declarado de interés público, por lo que compromete a todas las instituciones del sector público a trabajar con el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) para finalizar la obra (Presidencia de la República, 29/06/2019).
- 77 Al año 2023 este proyecto cuenta con la viabilidad ambiental por parte de las autoridades respectivas y se encuentra en la etapa de preinversión donde se busca definir el modelo de negocios y el financiamiento, el cual ronda los USD\$408 millones en su fase 1 (INCOFER, 2023). A pesar de ello han surgido dudas por parte del mismo Poder Ejecutivo sobre el trayecto que abarcará este proyecto y sobre la cantidad verdadera de carga que estará transportando (Pomareda, 15/5/2023).
- 78 Los proyectos de infraestructura presentados afianzan el rol logístico de la Región Caribe, donde se han creado y aplicado una serie de políticas de espacio que buscan hacer más eficiente el comercio internacional. Estas obras han ocasionado impactos sociales y ecológicos, debido a que su desarrollo es mediante megaproyectos. Para su ejecución es importante destacar la participación de bancas de desarrollo o

multilaterales, las cuales están financiando su ejecución. Asimismo, estos son proyectos que, si bien podrían impactar positivamente a la población local en algunos aspectos, por ejemplo, en sus tiempos de traslado o generación de empleo, su desarrollo está destinado a favorecer a empresas nacionales o transnacionales, llegando a producir un espacio funcional e instaurando injusticias espaciales.

Figura 5. Kiosco localizado en el Parque Vargas en la ciudad de Limón.



Autor: Andrés Jiménez Corrales

Reflexiones finales

- 79 Las realidades contemporáneas de Limón se han conformado a través de una acumulación de políticas de espacio, las cuales han impregnado de un sentido territorial específico basado en funciones extractivas y logísticas. Esta producción regional está lejos de poder ser entendida sin comprender el desarrollo geográfico desigual que articula de manera diferencial los espacios, creando una matriz de regiones que permiten la reproducción del capitalismo y la generación de riqueza (Brenner, 2017; Smith, 2020).
- 80 El diseño y materialización de políticas de espacio en Limón ha producido un territorio desigual para las personas que residen en él. Lo anterior debido a que su estructura tiende a generar las condiciones para una explotación de la tierra basado en intereses extractivos, y, contrariamente, la riqueza producida está lejos de ser invertida o distribuida a escala local. Lo anterior se comprueba en que, a pesar de los montos generados por las actividades productivas, estos han estado lejos de mejorar las condiciones de desarrollo, pobreza y desigualdad en la región. Por el contrario, estas

actividades y dinámicas territorializadas en Limón tienden a un despojo que produce paisajes funcionales y reproduce un desarrollo dependiente, periférico y extractivo.

- 81 Las lógicas extractivas y logísticas iniciadas a finales del siglo XIX en la Región Caribe, siguen presentes en las realidades territoriales contemporáneas. En torno a ello, el Estado durante el siglo XXI ha creado una serie de estructuras de gestión territorial y proyectos de inversión en infraestructura que tienden a reproducir la condición subdesarrollada de este espacio.
- 82 Específicamente, estas estructuras de gestión territorial han propuesto una lógica de desarrollo territorial basada en especializaciones en torno a *clusters* económicos y generar medios para relacionar al sector público y privado. Asimismo, se han creado acciones para adaptar la normativa y la institucionalidad en función de favorecer la atracción de inversiones y mejorar las condiciones para las empresas. De modo general, se han propuesto estrategias para la generación de empleo, mejorar la competitividad regional, promover el turismo, construir infraestructura logística y fomentar la producción agropecuaria.
- 83 Por otra parte, los principales megaproyectos de infraestructura en la región han estado articulados en torno a la creación de un ecosistema logístico que tiene el potencial de profundizar las lógicas extractivas instaladas. El proyecto detonante fue la nueva terminal de contenedores de Moín, alrededor de lo cual se ha implementado la ampliación de la Ruta Nacional N.º 32, así como la propuesta de creación de nuevos puertos y el tren eléctrico. Destaca en estos proyectos el financiamiento internacional multilateral, la creación de nueva legislación, la activación de la figura de la concesión para su desarrollo, el impacto en dinámicas sociales y la modificación del paisaje.
- 84 La Región Caribe ha sido estructurada y jerarquizada dentro de las geografías del capitalismo; y las políticas de espacio diseñadas e implementadas tienden a generar desigualdades de desarrollo. Las realidades pasadas y presentes en este territorio llevan consigo marcas de injusticia espacial que generan oportunidades desiguales de desarrollo. Por tanto, interesa conocer y cuestionar este pasado y presente de la región bajo esta tendencia de desarrollo, para orientarnos hacia la producción de futuros y geografías más justas.

BIBLIOGRAFÍA

APM Terminals. (Sin fecha). *Nuestra terminal*. APM Terminals. <https://www.apmterminals.com/es/moin/about/our-terminal>

Asamblea Legislativa. (1963, febrero 18). *Ley N.º 3091 Orgánica de JAPDEVA (Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica)*. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=38622

Asamblea Legislativa. (2009, junio 11). *Ley N.º 8725 Aprobación del Contrato de Préstamo N° 7498-CR y sus Anexos, entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), para financiar el Proyecto de Limón Ciudad-Puerto* [La Gaceta N.º 112]. <http://>

www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=65611&nValor3=76740&strTipM=TC

Asamblea Legislativa. (2015, mayo 4). *Ley N.° 9293. Aprueba financiamiento al proyecto rehabilitación y extensión de la ruta nacional N° 32 sección cruce ruta 4-Limón* [La Gaceta N.° 84]. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=79369&nValor3=100344&strTipM=TC

Brenner, N. (2017). Mil hojas: Notas sobre las geografías del desarrollo espacial desigual. En Á. Sevilla (Ed.), *Neil Brenner. Teoría urbana crítica y políticas de escala* (pp. 195-233). Icaria.

Caamaño, C. (2006). Desarrollo capitalista, colonialismo y resistencia en Limón. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 32, 163-193.

Carlos, A. F. (2022). El concepto de “producción del espacio” y la dinámica urbana contemporánea bajo el dominio del capital financiero. *Geografía Norte Grande*, 82, 89-107. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022022000200089>

Chacón, A. (2014, julio 2). Gobierno cierra proyecto Limón Ciudad-Puerto al comprobar su rotundo fracaso. *Semanario Universidad*. <https://historico.semanariouniversidad.com/pais/gobierno-cierra-proyecto-limn-ciudad-puerto-al-comprobar-su-rotundo-fracaso/>

Chapman, P. (2007). *Bananas: How the United Fruit Company Shaped the World*. Canongate.

Chaverri, L. (2019). Centro histórico de Puerto Limón, transformaciones sociales que han contribuido a su patrimonialización. *Trama, revista de ciencias sociales y humanidades*, 8(1), 107-149. <https://doi.org/10.18845/tramarcsh.v8i1.4462>

CONAVI. (2013, febrero 18). *Memorandum de acuerdo para el proyecto de diseño, rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N.° 32 carretera Braulio Carrillo, sección intersección Ruta Nacional N.° (cruce a Sarapiquí)-Limón*. <https://conavi.go.cr/documents/20126/98522/2.1%29+MOA+y+anexo+1.pdf/c6fb32ce-a525-d174-99b1-ee14869ae90e?t=1571412498653>

CONAVI (2013, junio 3). *Contrato para el proyecto de diseño, rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional N.° 32 carretera Braulio Carrillo, sección intersección Ruta Nacional N.° 4 (cruce a Sarapiquí)-Limón* [Contrato N.°: CONAVI-CHEC-001]. <https://www.ruta32.cr/el-proyecto/contrato-chec-conavi>

CONAVI & CASISA/Camacho&Mora. (2022). *Informe ejecutivo de obras N.° 50. Noviembre 2022* (Informe ejecutivo 50). <https://www.ruta32.cr/avance-de-obra/resumen-avance-de-obras>

Consejo Nacional de Concesiones (Sin fecha). *Terminal de Contenedores de Moín*. Consejo Nacional de Concesiones. <https://www.cnc.go.cr/proyectos/en-marcha/tcm>

Cordero, M. (2023, febrero 15). Terminal de Cruceros y Marina de Limón saldría a licitación antes de que finalice el año, anuncia Gobierno. *Semanario Universidad*. <https://semanariouniversidad.com/pais/terminal-de-cruceros-y-marina-de-limon-saldria-a-licitacion-antes-de-que-finalice-el-ano-anuncia-gobierno/>

ElPaís.cr. (2021, febrero 15). Inversión para agua potable y saneamiento en Limón superará los €12.000 millones entre 2021 y 2022. *ElPaís.cr*. <https://www.elpais.cr/2021/02/15/inversion-para-agua-potable-y-saneamiento-en-limon-superara-los-%C2%A212-000-millones-entre-2021-y-2022/>

García, K., Porras, D. & Hernández, I. (2019). La arquitectura caribeña costarricense en la trama urbana histórica de la ciudad de Limón entre el período 1871-1940. *Actas del III Congreso Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción*. III Congreso Internacional

- Hispanoamericano de Historia de la Construcción, México. http://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=1594
- Garza, J. (2017, agosto 30). Limón tendrá su primera Zona Económica Especial. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/limon-tendra-su-primera-zona-economica-especial>
- Gilmore, R. (2018). Geografía abolicionista y el problema de la inocencia. *Tabula Rasa*, 28, 57-77. <https://doi.org/10.25058/20112742.n28.3>
- Guevara, S. (2017). Marginalidad y vulnerabilidad en Limón ante el riesgo de inundación. Un estudio del Proyecto de Limón Ciudad Puerto. *Cuadernos Intercambio sobre Centroamérica y el Caribe*, 14(1), 177-202. <https://doi.org/10.15517/c.a..v14i1.28621>
- Gutiérrez, A., Jiménez, A., & Martínez, L. (2013). Construcción geográfica de la provincia de Limón, Costa Rica: Poder, cultura y territorio. *Anuario Centro de Investigación y Estudios Políticos*, 4, 228-245.
- Harvey, D. (2005). El nuevo imperialismo. En L. Panitch & C. Leys (Eds.), *El "nuevo" desafío imperial*. *Socialist Register 2004* (pp. 99-129). CLACSO.
- Hidalgo, A. (2004). *Costa Rica en evolución. Política económica, desarrollo y cambio estructural del sistema socioeconómico costarricense (1980-2002)*. EUCR y Universidad de Huelva Publicaciones.
- IBI Group-INDECA (2016). *Plan desarrollo humano cantonal local. Cantón de Limón 2016-2041*.
- INCOFER (2023). *Situación General. Tren eléctrico de carga* [Informe de labores]. INCOFER. <https://incofer.go.cr/incofer/proyectos-clave/tren-electrico-limonense-de-carga/>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2011). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2011*. INEC.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022a). *Encuesta Nacional de Hogares, Julio 2022. Resultados generales*. INEC.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022b). *Estadísticas de comercio exterior, 2021*.
- JAPDEVA (2017). *Plan Estratégico Institucional JAPDEVA 2017-2022* (p. 90). JAPDEVA. [https://www.japdeva.go.cr/transparencia/planificacion%20estrategica/PEI%20JAPDEVA%202017%20-%202022%20\(19-04-17\).pdf](https://www.japdeva.go.cr/transparencia/planificacion%20estrategica/PEI%20JAPDEVA%202017%20-%202022%20(19-04-17).pdf)
- JAPDEVA (Sin fecha). *Reseña histórica JAPDEVA*. JAPDEVA. https://www.japdeva.go.cr/quienes_somos/resenna.html
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política. El derecho a la ciudad, II*. Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Loaiza. (2017, febrero 26). Carretera a Limón, el sueño de Braulio Carrillo. *La Nación*. <https://www.nacion.com/el-pais/infraestructura/carretera-a-limon-el-sueno-de-braulio-carrillo/ETVOL3CYUNAGTAEPJW3HVGWQA/story/>
- Lobos, D. (2013). Los territorios de la desposesión: Los enclaves y la logística como territorialización del modelo extractivo sudamericano. *Nera*, 22, 43-54. <https://doi.org/10.47946/rnera.v0i22.2029>
- López, L. (2021). Desarrollo geográfico desigual, justicia espacial y asimetrías territoriales. En D. Herrera & F. González (Eds.), *Una geopolítica crítica. Debates sobre el espacio, las escalas y el desarrollo desigual*. UNAM y Fides Ediciones.
- Martínez, R. (2012). Sociedades de ideas en Puerto Limón durante la década de 1890. *Cuadernos Inter.cambio sobre Centroamérica y el Caribe*, 6(7), 157-186.

MIDEPLAN. (2021, diciembre 10). *Mesa Caribe presentó informe de labores del período 2021*. Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. <https://www.mideplan.go.cr/mesa-caribe-presento-informe-de-labores-del-periodo-2021>

Muñoz, D. (2023, marzo 9). Futuro de la Ruta 32 depende de que Chaves «consiga» ¢82.500 millones más. *Semanario Universidad*. <https://semanariouniversidad.com/pais/futuro-de-la-ruta-32-depende-de-que-chaves-consiga-%E2%82%A1-82-500-millones-mas/>

PNUD. (2023). *Atlas de Desarrollo Humano Cantonal en Costa Rica 2022*. Costa Rica. PNUD. https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2023-06/informe_atlas_de_desarrollo_humano_cantonal.pdf

Pomareda, F. (2023, marzo 21). Estudio de prefactibilidad de nueva terminal de cruceros de Japdeva identifica desarrollos pendientes en la zona. *Semanario Universidad*. <https://semanariouniversidad.com/pais/estudio-de-prefactibilidad-de-nueva-terminal-de-cruceros-de-japdeva-identifica-desarrollos-pendientes-en-la-zona/>

Pomareda, F. (2023, mayo 15). Proyecto TELCA. Sigue en firme ruta de tren eléctrico de carga hasta Muelle de San Carlos. *Semanario Universidad*. <https://semanariouniversidad.com/pais/sigue-en-firme-ruta-de-tren-electrico-de-carga-hasta-muelle-de-san-carlos/>

Presidencia de la República. (2019, agosto 29). *Gobierno presenta modelo operativo de la Zona Económica Caribe* [Comunicado de prensa]. Casa Presidencial. <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2019/08/gobierno-presenta-modelo-operativo-de-la-zona-economica-caribe/>

Presidencia de la República. (2011, marzo 17). *Decreto N° 36443-MOPT-H. Declara de Interés Público el Proyecto de la Licitación Pública para la "Concesión de obra pública con servicios públicos para el financiamiento, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Nueva Terminal de Contenedores de Moín* [La Gaceta N.° 54]. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=69879&nValor3=84173&strTipM=TC

Presidencia de la República. (2018, diciembre 10). *Limón contará con un tren eléctrico de carga*. Presidencia de la República. Gobierno de Costa Rica. <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2018/12/limon-contara-con-un-tren-electrico-de-carga/>

Presidencia de la República. (2019, enero 21). *Decreto Ejecutivo N.° 41528-MOPT-H. Reglamento de organización y funciones de la administración concedente para la supervisión, inspección, fiscalización y control de la concesión de obra pública con servicio público de la terminal de contenedores de Moín* [La Gaceta N.° 14]. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=88069&nValor3=114920&strTipM=TC

Presidencia de la República. (2019, febrero 17). *Gobierno da luz verde a la Mesa Caribe para impulsar el diálogo, el desarrollo económico y la inclusión de Limón*. Presidencia de la República. Gobierno de Costa Rica. <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2019/02/gobierno-da-luz-verde-a-la-mesa-caribe-para-impulsar-el-dialogo-el-desarrollo-economico-y-la-inclusion-en-limon/>

Presidencia de la República. (2019, febrero 25). *Decreto N° 41568-MTSS-MIDEPLAN-MAG-MDHIS. Creación de la Mesa caribe: Por el diálogo, el desarrollo económico y la inclusión social de la provincia de Limón* [La Gaceta N.° 39]. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=88293&nValor3=0&strTipM=TC

Presidencia de la República. (2019, junio 29). *Proyecto de Tren Eléctrico Limonense de Carga (TELCA) declarado de interés público*. Presidencia de la República. Gobierno de Costa Rica. <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2019/06/proyecto-de-tren-electrico-limonense-de-carga-declarado-de-interes-publico>

www.presidencia.go.cr/comunicados/2019/07/proyecto-de-tren-electrico-limonense-de-carga-telca-declarado-de-interes-publico/

Presidencia de la República. (2020, noviembre 12). *Diálogo territorial en el Caribe prioriza acciones estratégicas en turismo, logística y agroindustria*. Presidencia de la República. Gobierno de Costa Rica. <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2020/11/dialogo-territorial-en-el-caribe-prioriza-acciones-estrategicas-en-turismo-logistica-y-agroindustria/>

Presidencia de la República. (2021, febrero 24). *Concluyen estudios de prefactibilidad para la nueva terminal de cruceros y marina en Limón*. <https://www.japdeva.go.cr/prensa/comunicados/CP-164-2022%20Concluyen%20estudios%20de%20prefactibilidad%20para%20la%20nueva%20terminal%20de%20cruceros%20y%20marina>

Presidencia de la República. (2023, febrero 15). *Nueva terminal de cruceros y marina de Limón avanza por un mayor impacto económico en la provincia*. Presidencia de la República. Gobierno de Costa Rica. <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2023/02/nueva-terminal-de-cruceros-y-marina-de-limon-avanza-por-un-mayor-impacto-economico-en-la-provincia/>

Ruiz, G. (2013, febrero 17). Limón se alista para inversiones. *El Financiero*. <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/limon-se-alista-para-inversiones/EIXOP24PAJAHVF6AIKYOJCLKNY/story/>

Ruiz, G. (2014, julio 20). 10 razones que provocaron el naufragio del proyecto Limón Ciudad Puerto. *El Financiero*. <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/10-razones-que-provocaron-el-naufragio-del-proyecto-limon-ciudad-puerto/C6M6D7XB7FGH3FYH7LHWUELJCA/story/>

Salas, L. (2012, noviembre 15). Inversiones millonarias en Limón pretenden “ordenar” actividad portuaria. *CRHoy.com*. <https://archivo.crhoy.com/inversiones-millonarias-en-limon-pretenden-ordenar-actividad-portuaria/economia/>

Salas, O. & Sáenz, T. (2012, noviembre 21). En marcha Agencia para el Desarrollo de Limón. *Universidad de Costa Rica*. <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2012/11/21/en-marcha-agencia-para-el-desarrollo-de-limon.html>

Sánchez, A. (2020). *El mundo de Trabajo en La Northern Railway Company: Una historia empresarial, del mercado laboral y de las condiciones de trabajo en la Región Atlántico Caribe, Costa Rica (1920-1970)* [Tesis de doctorado]. Universidad de Costa Rica.

Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Ariel.

Smith, N. (2020). *Desarrollo desigual. Naturaleza, capital y producción del espacio*. Traficantes de sueños.

Soja, E. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Tirant Humanidades.

Soto-Quiros, R. (2012). Desarrollo, etnia y marginalización: Imágenes del puerto caribeño de Limón Costa Rica (1838-1967). *Études caribéennes*, 21, Article 21. <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.5715>

TEC. (2017). *Foro Iniciativas de Desarrollo para Limón. Zona Económica Especial Caribe* (p. 28). Instituto Tecnológico de Costa Rica. https://www.tec.ac.cr/sites/default/files/media/doc/zee.memoria.iniciativas_de_desarrollo_para_limon.pdf

Vargas, A., & Barrantes, G. (2018). Impacto de la construcción de la Terminal de Contenedores (APM Terminals) en Playa de Moín, Costa Rica. *Revista Geográfica de América Central*, 61E especial CLAG, 583-595.

Viales Hurtado, R. J. (1998). *Después del enclave 1927-1950: Un estudio de la región atlántica costarricense*. EUCR.

Zona Económica Caribe. (2020). *Estrategia: Zona Económica Caribe*. https://www.tec.ac.cr/sites/default/files/media/doc/resumen_de_la_estrategia_zec.pdf

NOTAS

1. Este artículo se enmarca en los resultados de investigación del proyecto N.º C2450. “The United Fruit Company spaces in the Caribbean Region of Costa Rica between 1890 and 1930: railroad infrastructure, agricultural enclaves and architectural forms” (Escuela de Arquitectura) y el proyecto N.º C3719 “Prácticas de participación ciudadana en procesos de planificación urbana en Costa Rica: una revisión bibliográfica” (Instituto de Investigaciones Sociales), Vicerrectoría de Investigación, Universidad de Costa Rica.

RESÚMENES

Limón es una provincia de Costa Rica que desde la construcción del Estado-nación se le ha asignado simultáneamente una condición periférica instrumental y un papel central dentro del desarrollo capitalista costarricense. En este artículo interesó interpretar las políticas de espacio diseñadas y materializadas, en el pasado y presente, con el fin de comprender los modos en los que el desarrollo geográfico desigual produce espacios periféricos y funcionales. Para ello se analizaron las escalas regional y urbana de estos procesos, partiendo del hecho de que un espacio no se puede entender aisladamente sino hay que analizarlo en sus interrelaciones. A nivel metodológico se realizó una investigación documental por medio de una revisión bibliográfica a profundidad de estudios especializados sobre la historia de Limón; así como una sistematización de normativa (leyes y decretos), informes, comunicados de prensa, documentos de proyectos de infraestructura y gestión territorial, prensa escrita, y páginas web de instituciones públicas y de empresas. Se concluye que las políticas de espacio implementadas Limón han producido desigualdades e injusticias espaciales que deben ser conocidas y cuestionadas en aras de construir futuros y geografías más justas.

Limón is a province of Costa Rica that since the construction of the nation-state has been assigned simultaneously an instrumental peripheral condition and a central role within Costa Rican capitalist development. In this article we are interested in interpreting the spatial policies designed and materialized in the past and present in order to understand the ways in which unequal geographic development produces peripheral and functional spaces. To this end, the regional and urban scales of these processes were analyzed, based on the fact that a space cannot be understood in isolation but must be analyzed in its interrelationships. At the methodological level, documentary research was carried out through an in-depth bibliographic review of specialized studies on the history of Limón; as well as a systematization of regulations (laws and decrees), reports, press releases, documents on infrastructure projects and territorial management, written press, and web pages of public institutions and companies. It is concluded

that the spatial policies implemented in Limón have produced spatial inequalities and injustices that must be known and questioned in order to build fairer futures and geographies.

Limón est une province du Costa Rica qui, depuis la construction de l'État-nation, s'est vu simultanément attribuer une condition périphérique instrumentale et un rôle central dans le développement capitaliste du Costa Rica. Cet article s'est intéressé à l'interprétation des politiques spatiales conçues et matérialisées, dans le passé et le présent, afin de comprendre la manière dont un développement géographique inégal produit des espaces périphériques et fonctionnels. Pour ce faire, les échelles régionales et urbaines de ces processus ont été analysées, en partant du fait qu'un espace ne peut être compris isolément mais doit être analysé dans ses interrelations. Au niveau méthodologique, une enquête documentaire a été réalisée à travers une revue bibliographique approfondie d'études spécialisées sur l'histoire de Limón ; ainsi qu'une systématisation des réglementations (lois et décrets), des rapports, des communiqués de presse, des documents de projets d'infrastructures et de gestion territoriale, de la presse écrite et des sites Internet des institutions publiques et des entreprises. On conclut que les politiques spatiales mises en œuvre à Limón ont produit des inégalités et des injustices spatiales qui doivent être connues et remises en question afin de construire des avenir et des géographies plus justes.

ÍNDICE

Mots-clés: développement géographique inégal, les politiques spatiales, inégalités, injustice spatiale, capitalism, Costa-Rica

Keywords: uneven geographic development, politics of space, inequalities, spatial injustice, capitalism, Costa-Rica

Palabras claves: desarrollo geográfico Desigual, políticas de espacio, desigualdades, injusticia especial, capitalismo, Costa-Rica

AUTORES

ANDRÉS JIMÉNEZ CORRALES

Universidad de Costa Rica ; ORCID: 0000-0002-6085-0846 ; ajimenez2812@gmail.com

MATTHÍAS PELZ SEYFARTH

Universidad de Costa Rica ; ORCID: 0009-0006-1702-5425