

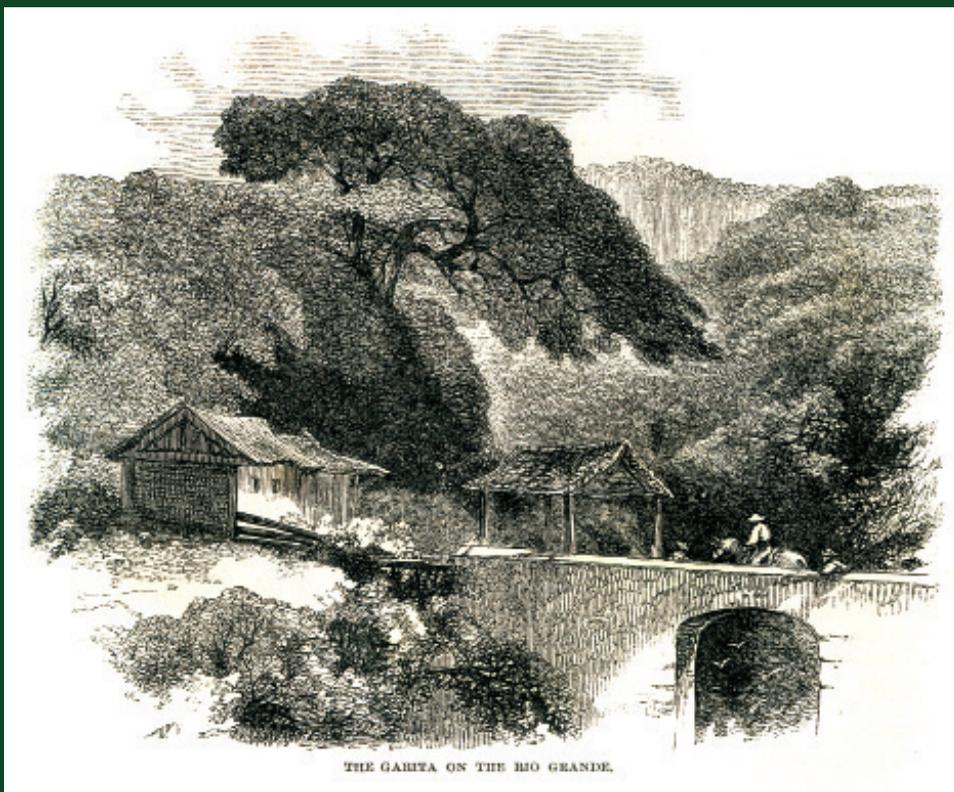


ISSN 1409- 469X

Diálogos

Revista Electrónica de Historia

Escuela de Historia. Universidad de Costa Rica
Volumen 13 especial en homenaje a Bernard Vicent. Octubre 2012.



TURISMO Y AMBIENTE EN LA “PERLA” DEL PACÍFICO. UNA RELACIÓN DE ANSIAS Y DESENCUENTROS. 1946-1980

*Dr. Juan José Marín Hernández
Dr. Ronny Viales Hurtado*

Director de la Revista: Dr. Juan José Marín Hernández
juan.marinhernandez@ucr.ac.cr

Editor académico: Dr. Ronny Viales Hurtado - ronny.viales@ucr.ac.cr

Editor técnico: M.Sc. Marcela Quirós G. - marcela.quirós@ucr.ac.cr

Asistente: Cindy Chaves U. <http://historia.fcs.ucr.ac.cr/dialogos.htm>

Miembros del Consejo Editorial:

Dr. Juan José Marín Hernández, Catedrático. Director del Centro de Investigaciones Históricas de América Central. Universidad de Costa Rica.

Dr. Ronny Viales Hurtado. Catedrático. Historia Económica y Social. Universidad de Costa Rica. Director de la Escuela de Historia. ronny.viales@ucr.ac.cr

Dr. Guillermo Carvajal. Geografía Humana. Universidad de Costa Rica.

MSc. Francisco Enríquez. Historia Social. Universidad de Costa Rica.

MSc. Bernal Rivas Especialista en Archivística. Universidad de Costa Rica.

MSc. Ana María Botey. Historia de los movimientos sociales. Universidad de Costa Rica. abotey@gmail.com

Miembros del Consejo Asesor Internacional:

Dr. José Cal Montoya. Universidad de San Carlos de Guatemala. jecalm@correo.url.edu.gt

Dr. Juan Manuel Palacio. Universidad Nacional de San Martín. jpalacio@unsam.edu.ar

Dr. Eduardo Rey. Universidad de Santiago de Compostela. ereyt@usc.es

Dr. Heriberto Cairo Carou. Departamento de Ciencia Política y de la Administración III - Universidad Complutense de Madrid. hcairoca@cps.ucm.es

Dra. Rosa de la Fuente. Departamento de Ciencia Política y de la Administración III Universidad Complutense de Madrid rdelafuente@cps.ucm.es

Dr. Javier Franzé. Departamento de Ciencia Política y de la Administración III Universidad Complutense de Madrid. javier.franze@cps.ucm.es

Dr. Jaime Preciado Coronado Departamento de Estudios Ibéricos y Latinoamericanos. Universidad de Guadalajara japreco@hotmail.com

Dr. Gerónimo de Sierra. Vicerrector de la Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA) y Departamento de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de la República. geronimo@fcs.edu.uy

Dr. Antonio Palazuelos. Departamento de Ciencia Política y de la Administración III - Universidad Complutense de Madrid. palazuelos@cps.ucm.es

Dr. Werner Mackenbach. Universidad Potsdam. werner.mackenbach@uni-potsdam.de

Dr. Guillermo Castro. Ciudad del Saber Panamá. gcastro@cdspanama.org

Dra. Natalia Milanesio. University of Houston. nmilane2@Central.UH.EDU

Dr. Ricardo González Leandri. Consejo Superior de Investigaciones Científicas - España. rgleandri@gmail.com

Dra. Mayra Espina. Centro de Estudios Psicológicos y Sociológicos, La Habana. mjdcips@ceniai.inf.cu

Dra. Montserrat Llonch. Departamento de Economía e Historia Económica Universidad Autónoma de Barcelona montserrat.llonch@uab.es

Dra. Estela Grassi. Universidad de Buenos Aires. estelagrassi@gmail.com

Dra. Yolanda Blasco. Universidad Autónoma de Barcelona. yolandablasco@ub.edu

Dr. Alfredo Falero. Departamento de Sociología. Universidad de la República. alfredof@adinet.com.uy

Portada:

Imagen de obra publicada por la EUCR: Juan Carlos Vargas Bolaños. 1.a ed. 2008. Tropical Travel. The representation of Central America in the 19th century.

Equipo Técnico Editorial:

Editora Técnica: M.Sc. Marcela Quirós Garita. marcela.quirós@ucr.ac.cr

Diagramación: Cindy Chaves Uribe

Asistentes: Pablo Hurtado Granados
Maureen Méndez Montero

“Diálogos Revista Electrónica de Historia” se publica desde octubre de 1999.

Diálogos está en los siguientes repositorios:

Dialnet

http://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?tipo_busqueda=CODIGO&clave_revista=3325

Latindex

<http://www.latindex.unam.mx/larga.php?opcion=1&folio=12995>

UCRindex

<http://www.revistas.ucr.ac.cr/>

Scielo

<http://www.scielo.cl/>

eRevistas

<http://www.erevistas.csic.es/>

REDALYC

<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/FrmBusRevs2.jsp?iEdoRev=2&cvepai=11>

LANIC

<http://lanic.utexas.edu/la/ca/cr/indexesp.html>

Repositorio de Revistas Universidad de Costa Rica

<http://www.latindex.ucr.ac.cr/>

Directorio y recolector de recursos digitales del Ministerio de Cultura de España

<http://roai.mcu.es/es/inicio/inicio.cmd>

DOJAC Directory of open access & Hybrid journals

<http://www.doaj.org/doi?func=byTitle&hybrid=1&query=D>

Biblioteca de Georgetown

<http://library.georgetown.edu/newjour/d/msg02735.html>

Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica

http://afehc.apinc.org/index.php?action=fi_aff&id=1774

Universidad de Saskatchewan, Canadá

<https://library.usask.ca/ejournals/view/100000000397982>

Monografías

<http://www.monografias.com/Links/Historia/more12.shtml>

Hispanianova

<http://hispanianova.rediris.es/general/enlaces/hn0708.htm>

Universidad del Norte, Colombia

<http://www.uninorte.edu.co/publicaciones/memorias/enlaces.html>

Universidad Autónoma de Barcelona

<http://seneca.uab.es/historia/hn0708.htm>

Repositorio Invenia - Gestión del Conocimiento

<http://www.invenia.es/oa:dialnet.unirioja.es:ART0000086144>

Enlace Académico

<http://www.enlaceacademico.org/biblioteca/revistas-en-formato-digital-centroamerica/>

Electronic Resources

<http://sunzi1.lib.hku.hk/ER/detail/hku/3987318>

Revistas académicas en texto completo

<http://web.prw.net/~vtorres/>

Diálogos se anuncia en las siguientes instituciones y sitios académicos:

Maestroteca

<http://www.maestroteca.com/detail/553/dialogos-revista-electronica-de-historia.html>

Biblioteca de Georgetown

<http://library.georgetown.edu/newjour/d/msg02735.html>

Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica

http://afehc.apinc.org/index.php?action=fi_aff&id=1774

Universidad de Saskatchewan, Canadá

<https://library.usask.ca/ejournals/view/100000000397982>

Monografías

<http://www.monografias.com/Links/Historia/more12.shtml>

Hispanianova

<http://hispanianova.rediris.es/general/enlaces/hn0708.htm>

Universidad del Norte, Colombia

<http://www.uninorte.edu.co/publicaciones/memorias/enlaces.html>

Universidad Autónoma de Barcelona

<http://seneca.uab.es/historia/hn0708.htm>

Repositorio Invenia - Gestión del Conocimiento

<http://www.invenia.es/oa:dialnet.unirioja.es:ART0000086144>

Enlace Académico

<http://www.enlaceacademico.org/biblioteca/revistas-en-formato-digital-centroamerica/>

Electronic Resources

<http://sunzi1.lib.hku.hk/ER/detail/hku/3987318>

Revistas académicas en texto completo

<http://web.prw.net/~vtorres/>

La revista electrónica **Diálogos** es financiada por
Vicerrectoría de Investigación de la
Universidad de Costa Rica

**Citado en Dialnet - Latindex-
Redilac- Directorio y
recolector de recursos
digitales del Ministerio
de Cultura de España**



TURISMO Y AMBIENTE EN LA “PERLA” DEL PACÍFICO. UNA RELACIÓN DE ANSIAS Y DESENCUENTROS. 1946-1980

Tourism and environment in the Pacific “pearl”: a relation of anxieties and disagreements, 1946-1980

*Dr. Juan José Marín Hernández
Dr. Ronny Viales Hurtado*

Palabras claves

Turismo, ambiente, turismo veraniego, turismo comercial

Keywords

Tourism, environment, summer tourism, tourism commercial

Fecha de recepción: 16 mayo de 2012- **Fecha de aceptación:** 1 julio de 2012

Resumen

El trabajo aborda la delicada relación que se dio entre la idea de turismo y ambiente en el puerto de Puntarenas entre 1946 y 1980. Lapso en el cual se transitaba del turismo veraniego al turismo comercial ambos enmarcados en el anhelo de desarrollo portuario y de una mejor calidad de vida para los puntarenenses. Si bien, la concepción ambiental era primaria y utilitaria, dicha representación fue una forma de concienciar a la sociedad puntarenense de la importancia de conservar su ambiente para sobrevivir a las transformaciones económicas que imponía la nueva industrialización y comercialización del país, lo que implicó el fomento del sector terciario y la generación de las consecuencias de un modelo aperturista de desarrollo regional y nacional.

Abstract

The paper deals with the delicate relationship that existed between the idea of tourism and environment in the port of Puntarenas between 1946 and 1980. During which time he changed the summer tourism trade to tourism, both framed in the desire of port development and a better quality of life for Puntarenas. Although the concept was primary environmental and utilitarian, such representation was a way to raise public awareness of the importance of Puntarenas conserve their environment to survive the economic changes imposed by the new industrialization and commercialization of the country, which involved the promotion of generation sector and the consequences of a liberalization model of regional and national development.

TURISMO Y AMBIENTE EN LA “PERLA” DEL PACÍFICO. UNA RELACIÓN DE ANSIAS Y DESENCUENTROS. 1946-1980

Dr. Juan José Marín Hernández

Dr. Ronny Viales Hurtado

INTRODUCCIÓN

En un trabajo reciente referido a la relación turismo y la disciplina histórica los suscritos señalamos que para el caso del pacífico costarricense era más que necesario acometer en la tarea de historizar desde una perspectiva de largo plazo, tomando en cuenta el contexto económico y social de la costa pacífica. Asimismo, dicha labor debía considerar un diálogo interdisciplinario destinado más que a describir las categorías en utilizarlas como una herramienta interpretativa. Ambas faenas exigen una mayor preocupación por abordar las categorías, como ocio; entretenimiento; representación social de la naturaleza, el paisaje o el recreo.

Indudablemente, retomar el dialogo interdisciplinario y la categorización del turismo como variable de análisis para el caso del pacífico permitirá comprender los complejos procesos que vivió el pacífico central, en especial, la Lengüeta y luego el puerto de Puntarenas con respecto a los paseos, los veraneos y los viajes de descanso que se comenzaron a configurar en torno a 1860.¹ Lo anterior, asociado a la creciente importancia que iba teniendo el “puerto” como un punto de contacto económico y comercial tanto de la vasta red de comunicación local y regional interconectada por el cabotaje fluvial y marítimo como el internacional, inter vinculado al trasiego comercial de barcos de gran calado. Ambas redes ubicaron al puerto en un punto central de intercomunicación tanto marítima como terrestre, al mismo tiempo que lo colocaba como un nodo principal para el comercio costarricense en la costa pacífica.

Ello llevó que dentro del “puerto” como en otros sitios nodos de menor tamaño como Puerto Thiel y Golfito, sólo para citar dos, se diesen intensos procesos de movilización de personas, las cuales en sus viajes de comercio y transporte convertían a los puertos nodales como centros de abastecimiento, compra y paseo para los habitantes de las costas. A la par de ello, estos nodos se convertían en zonas de esparcimiento para los habitantes de las zonas costeras como de los centros agroexportadores de San José, Atenas, Alajuela, San Ramón y Cartago, en especial de sus carreteros y transportistas.²

Si bien, debe indicarse, que en la historia del puerto de Puntarenas hay indicios que ya desde muy temprano era considerado como una zona de veraneo, esto con el auge del café en 1830 y 1840, las migraciones chiricanas y el fuerte contacto con los ingleses y centroamericanos que tenían al puerto como un punto de llegada.

Ahora bien, este contingente de personas casi nunca se vio como una fuente de turismo, pues se aprovechaban los viajes de trabajo para consumir licor, distraerse con el juego, solazarse con las mujeres de las cantinas o entretenerse en juegos propios de la hombría de los puertos, lo cual los convertiría en sujetos “invisibles” de la planificación de entretenimiento tantos de las élites locales como nacionales.

Precisamente, este trabajo pretende visibilizar los procesos de construcción social del turismo en el puerto de Puntarenas para comprender cómo los actores sociales fueron invisibilizados; cómo se creó una idea de turismo; qué acciones y representaciones sociales se han dado sobre el turista y el turismo; y cómo se fue configurando el negocio del turismo en el pacífico.

Para responder a esas inquietudes se han trabajado cuatro fuentes básicas. La primera, ha sido leyes y decretos de la República a partir de un primer diagnóstico realizado en el Sistema Costarricense de Información Jurídica – SCIJ. La segunda, fue el periódico *La Nación Digital* que se encuentra en línea, con la información recopilada se procedió a realizar una base de datos sobre las percepciones de lo turístico en el pacífico central costarricense entre 1946 y 1991.³ La tercera fuente utilizada, fue la inmensa colección de fotografías costarricenses del sitio *Fotos Antiguas de Costa Rica*. Finalmente, están los mensajes presidenciales que dan la visión de la clase política sobre las líneas de desarrollo que deben tener las regiones y el país.

CONTEXTO DE UNA REGIÓN. EL PACÍFICO EN MOVIMIENTO.

Contexto Histórico Internacional

En los diversos trabajos que analizan el turismo con perspectiva de trayectorias han situado el inicio del mismo en el periodo contemporáneo, y más específicamente con la segunda revolución de los transportes ubicada entre 1900 y 1950, cuando el automóvil privado dejó en segunda instancia al ferrocarril como medio ideal de transferencia de personas, esto a pesar de que muchos han llegado incluso a tipificarse al ferrocarril como parte de la primera revolución industrial (Martínez, 2002 y Piglia, 2008)

Asimismo, Alonso González (2004) ha asociado al turismo actual con la masificación de los medios de transporte y la sociedad de masas, para él:

“Antiguamente los viajes se realizaban con fines de exploración, descubrimiento, migración, estudios, etc. Aún en el caso de quienes realizaban viajes por el puro placer de viajar, la aventura literalmente se constituía como una expedición, en la que se sabía cuándo se dejaba el hogar pero se desconocía cuándo y aún si se lograría regresar a él. Fue hasta el advenimiento del transporte masivo: ferrocarril, barco y autobús, que fue posible la disminución en los costos del traslado, abriendo la posibilidad de viajar a más gente. Esta situación permitió que ya no fuera necesario dejar el empleo, la escuela ni las costumbres cotidianas para salir de viaje, es decir se abrieron fragmentos de tiempo para salir de lo cotidiano y entrar a lo desconocido con la certeza de que se volvería al punto de origen, que quedaría a salvo y con un curso normal, al cual sería posible regresar en cualquier momento” (p. 157)

Ya sea como indica Joan Martínez Alier o Alonso González, lo cierto es que el turismo ha ido adquiriendo su forma actual en el siglo XX hasta la actualidad, aún cuando como reconoce González prácticas similares existían en siglos precedentes que fueron catapultados por el ferrocarril y el barco. Maximiliano Korstanje en su valoración del libro de Historia del Turismo de Miguel Khatchikian y a pesar de sus reparos en el manejo de las fuentes (al ser una obra que privilegia las fuentes de segunda mano, la carencia de datos censales, la falta de sistematización de documentos estadísticos y las carencias de análisis arqueológicos cuando se remonta a tiempos pre escritura o de la historia antigua y medieval) retoma el argumento de Miguel Khatchikian (2008), quien señala que el:

“turismo moderno nació en las primeras décadas del siglo [XX], por una excepcional combinación de factores sociales y tecnológicos, lo que puede verificarse desde puntos de vista económicos, sociales y aún literarios. Si bien en un principio la clientela era de tipo aristocrático, el número de quienes lo practicaban fue ampliándose paulatinamente, como resultado de la actividad de las clases económicas en ascenso. En realidad, el concepto mismo del turismo experimentó un cambio: en reemplazo de los turistas tradicionales que dejaban pasar los días en localidades selectas, comenzó a aparecer una nueva clase de viajeros que realizaban un solo viaje por año, cuando estaban de vacaciones, al que asignaban un significado de descanso o conocimiento, pero no de llenado de un tiempo de ocio” (600-601)

Bajo ese marco Maximiliano Korstanje señala que la argumentación de Miguel Khatchikian permite comprender diversos procesos concatenados como son la explicación de cómo se fueron conformando los primeros actores del “mercado turístico”; la creación de las redes de hospedajes y su posterior desarrollo; la complejización en la organización de los viajes; el paulatino desarrollo de las infraestructuras de comunicación de centros considerados como atractivos potenciales; el surgimiento de una gastronomía local e internacional y en fin la capitalización del viaje y el turismo. Aspectos que consideramos esenciales para el contexto de la costa pacífica centroamericana en general y costarricense, en particular.

Por su parte, Sasha Pack comentó el libro “Europe at the Seaside: The Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean” de Luciano Segreto, Carles Manera, Manfred Pohl señala como después de la II Guerra Mundial hubo un

interés dentro de los empresarios que se iban asociando al creciente sector turístico de crear una imagen de la “Europa del sur” considerada como periférica pero rica en sol, diversión y entretenimiento.⁴

Pack (2011), rescata diversos análisis como del de Peter Lyth que observa la importancia de los servicios aéreos británicos y de los “paquetes” turísticos” como vehículos para cumplir las fantasías de los sectores medios para realizar las vacaciones en el mediterráneo, configurando poco a poco como un rito propio de esas clases medias. Asimismo de Lyth ella rescata la interacción entre el capital financiero y los recursos locales que veían en los pequeños aeropuertos, a las posadas, el mejoramiento en el transporte y el aumento de las fuentes de esparcimiento un medio para reforzar ese turismo vacacional.

Asimismo, Sasha Pack (2011), retoma de varios capítulos escritos por Patrizia Battilani; Carmelo Pellejero Martínez; Carles Manera y Jaume Garau-Taberner en el libro “Europe at the Seaside” en los cuales se analiza como el turismo estacional es muy susceptible a las crisis que provocan el ascenso y descenso de zonas turísticas. Para Sasha Pack, el libro “Europe at the Seaside” en general retoma las diversas problemáticas que podrían ser de interés para un público más amplio que el de los historiadores y los analistas de políticas, como: ¿Cuáles fueron algunos otros caminos o vías que pudo tomar la industria del turismo después de la II Guerra Mundial? ¿Qué decisiones o acontecimientos fueron los responsables de la trayectoria que asumió la industria del turismo? ¿Cuáles han sido las fortalezas y debilidades de los diferentes modelos de Estado y de la regulación intergubernamental? ¿Fue la Segunda Guerra Mundial una interrupción de un proceso de desarrollo constante? ¿Cuáles fueron los cambios que la guerra provocó a las estructuras que subyacen en el boom de la posguerra? ¿Qué factores determinaron si el turismo era un ancla efectiva y beneficiosa en términos generales para el desarrollo económico? o ¿Cuál es el lugar de turismo en la historia económica, social, ambiental o de la Europa de posguerra? Dichas interrogantes se revelan como buenas guías para entender procesos turísticos como el desarrollado en las zonas costeras del pacífico costarricense.

Varios autores han señalado una ruptura en el turismo mundial, que acaeció justo después de la Segunda Guerra Mundial. Ana Ramón (2010: 12), ha indicado que después de los años cincuenta inició un incremento en el número de europeos que buscaban sol y playa el cual obtuvo en la década de 1970 grandes proporciones. Ramón indica que este aumento se explica por el progreso económico logrado después de la II Guerra Mundial. A ello agrega la inserción de una serie de factores que contribuyeron a este incremento, entre los que se encontraban, el consabido surgimiento de los automóviles, el apareamiento y consolidación de la aviación civil; la aparición de “chartes” y empresas dedicadas al turismo (tour operadores) que se convirtieron en agentes de promoción del turismo aplicando tarifas

promocionales, promoviendo nuevos imaginarios del ocio; insertando la idea ocio de y el surgimiento las vacaciones pagadas como un logro social.

Según los datos que recogió Ana Ramón de la Organización Mundial de Turismo y de una investigación de Fernández Fuster entre 1930 y 1956 el turismo había crecido un 16,7%, pero ya hacia 1968 ese crecimiento era de más de 900% y para 1970 el índice registraba 1920% con respecto a 1930 (2010: 10, 12). Según Ana Ramón, la década de 1960 parece ser un punto clave para el paso del turismo de masa, el cual se irá segmentado y creciendo tanto en diversidad de servicios como de espacios. Para ella:

“Parece que el turismo de élite hasta la segunda guerra mundial que se masifica en los 60, en una primera fase mediante la creación de infraestructura hotelera sin más atributos adicionales y luego el grupo francés Club Med crea el concepto de *resort*, más adelante se añade un nuevo paradigma en el que la estructura del todo incluido se amplía no sólo al elemento hotelero sino a su componente residencial. Porque así, contando con el turista internacional no sólo como agente consumidor de servicios de ocio sino también como inversor inmobiliario, se amortizan más rápidamente las infraestructuras y la inversión realizada. En este desarrollo turístico inmobiliario en América Latina se encuentran tanto operadores americanos como Marriott o Whyndam como iberoamericanos como Meliá, Posadas o Pestana (Ramón, A. 2010: 8)

La reflexión de Ana Ramón será de capital importancia, pues como demuestran los trabajos de Allen Cordero a partir de la década de 1970 territorios como el costarricense se convierten en puntos de llegada del turismo internacional y como este fue desplazándose hacia otros centros llevándose con ellos a los turistas nacionales, en especial los del valle central y capas medias que asumieron rápidamente los gustos de ocio y entretenimiento de los extranjeros.

Así, en este contexto de crecimiento y diversificación internacional del turismo se dio una gran multiplicidad de formas de ocio que iban desde el turismo naturalista erótico hasta el científico ecologista. La literatura dedicada a esta temática ha visto en esta diversificación las oportunidades y aprovechamientos que han tenido una región con respecto a otras, a través de implementación de políticas de desarrollo y cohesión social. Así por ejemplo, ha surgido el interés por analizar las trayectorias de los territorios turísticos, viendo la intersección de fenómenos así para algunos es importante estudiar (y agregaríamos nosotros) historiar el turismo idiomático⁵, el naturalista del siglo XX, el ecológico, el social, y el académico entre otros (Molina, 2011), así como reinterpretar cómo se ha construido el concepto de turismo. Aspecto que para el caso del pacífico costarricense se revela como esencial ya sea por que ha dado la espalda a estas formas de turismo, ya que esta actividad se ha constreñido a unas pocas operaciones. De ahí que las discusiones sobre la percepción de lo que es turismo y su historización se convierten en

elementos sustanciales de la interpretación de las políticas públicas y los aciertos o equivocaciones en las estrategias de vinculación entre territorio, poblaciones y desarrollo. Lo anterior, también se convertiría en un punto medular para explicar cómo se ha privilegiado un modelo de desarrollo en detrimento de otros.

En suma como se puede ver en la Figura 1 la evolución del turismo ha estado asociado tanto en lo que Norbert Elias llamó civilización de las costumbres como al desarrollo del capitalismo. En esa transición el ocio pasó de ser un elemento común que aun conservando el símbolo de distinción se utilizó como un recurso para recuperar las fuerzas de las clases trabajadoras, facilitar la introducción de los hábitos y disciplina propios de las fábricas y acostumar a los obreros a las duras condiciones que impone la organización del trabajo, es decir a la racionalidad de la producción, su control y su exactitud (Elías y Dunning, 1995).

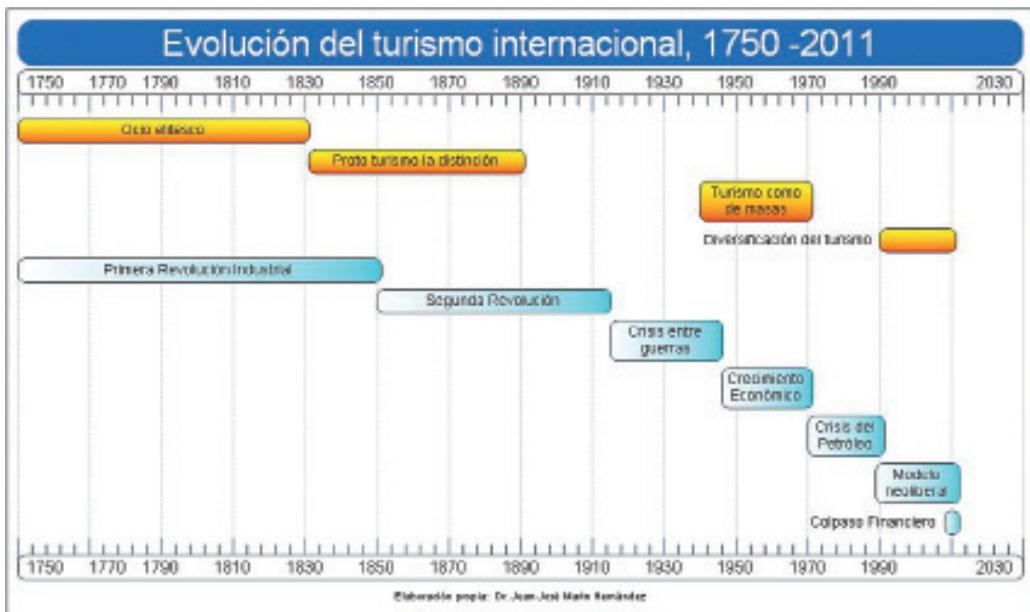


Figura 1. Evolución del turismo internacional
Fuente: Elaboración propia:

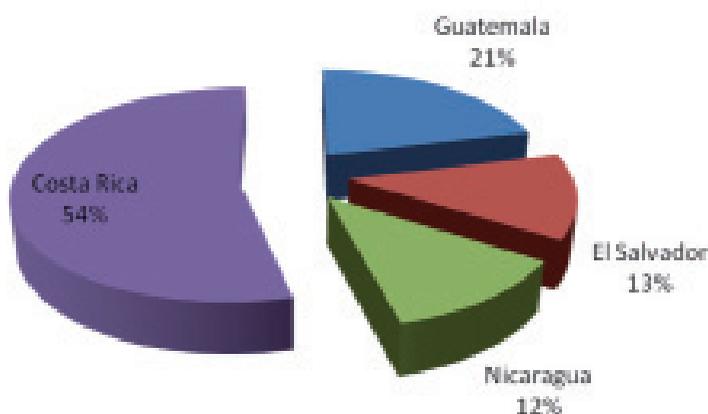
En el contexto internacional debe atenderse la particularidad de Centroamérica, la cual reunía una serie de elementos buscados por el turismo internacional desarrollado entre 1950 y 1980, tales como sol, playa, naturaleza y precios bajos para el turista. No obstante, en ese mismo periodo Centroamérica estaba viendo cruentas guerras civiles, lo que hizo que el horizonte de visitas se concentrara primeramente en Costa Rica, país que no sólo no se involucró directamente en las guerras, al menos como el caso hondureño, sino que también supo explotar las

representaciones de paz, desarrollo o la riqueza medio ambiental, solo para citar algunos.

Según el gráfico No. 1, elaborado con los datos proporcionados por el geógrafo Gilbert Vargas, en el periodo comprendido entre 1970 y 1984 Costa Rica concentró por si sola más de la mitad del turismo llegado a Centroamérica, la cual a pesar de estar inmersa en una crisis económica y política-militar se tenía como destino turístico.

Gráfico No.1.

Proporciones por países según el ingreso promedio de turistas durante el periodo 1978 - 1984.



Fuente: (Vargas G. , La actividad turística en América Central: Desarrollo y características, 2006, pág. 11)

Otros autores como Álvaro Sánchez y Enrique Propín (2010: 166-167) han indicado que en Centroamérica lo que ha primado es un turismo primario, dado que se basa y se promociona como países con bellos paisaje y con grandes recursos naturales. En ese contexto tanto Sánchez como Propín rescatan que en:

“América Central aún recibe muchos menos turistas que las otras regiones del continente: un poco más de siete millones de personas, en comparación con los 95 millones que viajan hacia América del Norte, 19 millones hacia el Caribe y casi 20 millones en el caso de América del Sur. Al interior de la región, la economía más dinámica es la panameña y eso se refleja también en el incremento en la llegada de turistas al país, 31% más de turistas registrados en 2007, respecto al año precedente. En 2007, el reparto por país consigna un mayor número de visitantes extranjeros en Costa Rica (1.9 millones), Guatemala (1.5 millones) y El Salvador (un poco más de un millón de turistas); en cada una de las otras cuatro naciones se registra el arribo de cerca de 800 mil visitantes internacionales.

La región aún presenta un patrón de origen del turismo internacional arraigado en los grandes mercados de Estados Unidos, desde donde se genera el flujo extrarregional más importante, que significa el 30% del total que llega a América Central. El mercado emisor europeo contribuye con el 9% del total de turistas extranjeros en América Central, los principales países de origen son España, Gran Bretaña y Alemania. Asimismo, es conveniente hacer notar que el movimiento turístico intrarregional es altamente significativo (45% del total) y constituye, en algunos casos como los de Nicaragua y Guatemala, una proporción mayor a esa cifra, 60 y 54 por ciento, respectivamente. Los países latinoamericanos contribuyen, cada vez más, al porcentaje de turistas extranjeros que llegan al istmo centroamericano (6% en 2006), en particular por el arribo de colombianos, argentinos y ecuatorianos.

Así, las argumentaciones de Sánchez y Propín permiten retomar como las políticas generadas en torno al turismo por lo general no se han despegado de la promoción de los paisajes. Ello es interesante, pues a diferencia de otros países que promocionan el turismo lingüístico a través de escuelas e institutos; el turismo universitario promocionando carreras y doctorados con perspectiva regional; fomentando conferencias y encuentros de diverso tipo cultural o simplemente organizando una multiplicidad de actividades que iban más allá del paisaje pero incluyendo a este no fueron considerados por los países centroamericanos, incluso en el caso costarricense hubo poca imaginación para pensar el turismo como un negocio complejo y con múltiples posibilidades.

Así, como veremos más adelante, las políticas de desarrollo turístico fueron muy similares en todo el istmo, los mismos Sánchez y Propín (210: 168), señalan como en el caso de Costa Rica únicamente explota la idea de exuberancia de sus bosques tropicales, y la extraña y variada biodiversidad; Guatemala, Nicaragua y Costa Rica el exotismo de sus volcanes activo, Guatemala y Nicaragua los insólitos lagos; Belice, Honduras Panamá y Costa Rica sus playas idílicas y Costa Rica y Panamá los climas más benignos, tanto tropicales como templados. Todas con un común denominador que no les ha permitido superar otras regiones con respecto al flujo de turistas.

En torno a esta discusión sería valioso evaluar y someter a crítica las visiones que han existido en el turismo centroamericano, en general y el costarricense en particular, esto tomando en cuenta tanto la visión comparada como la historia como variable de interpretación. A manera de ejemplo, pueden señalarse varios casos. Por un lado, llama la atención como los sitios costeros de Centroamérica con gran actividad de cabotaje, flujos de personas, ideas y mercancías no explotarán ese recurso, entregando muchos de estos espacios a empresas hoteleras y marinas con poca o ninguna vinculación con sus territorios. Cotejando otras experiencias es llamativo como otros espacios costeros o de trashumancia (viajes por tierra con nudos de distribución muy similares al cabotaje) han encontrado una forma de apropiar la historia, el paisaje y el desarrollo como formas de cohesión social.

Lo anterior, se vuelve un tema interesante para entender los procesos de turismo llevado en la costa del pacífico centroamericana y con ello explorar los contextos sociales y culturales propias de la región. Un ejemplo, de esto se puede visualizar como en otros contextos se han utilizado las cárceles y los puntos de destierro como formas de sensibilizar sobre la injusticia social esta vez como centros de turismo, yendo mucho más allá que convertir estos espacios en casinos internacionales, marinas o simplemente puntos de concesión internacional. En el caso costarricense, podría preguntarse por qué no se han considerado estas opciones, qué papel podría jugar la relación de lo ilegal y lo ilícito en posible turismo de la cárcel de San Lucas o las zonas de destierro de Golfito o simplemente repensar cómo se puede crear la categoría de turismo aleccionador en el país. Ello haría surgir diversos nuevos desafíos planteados esta vez por las excursiones a las cárceles y lugares de ex- encarcelamiento; determinar el papel de las conmemoraciones públicas que se cruzan con las historias de los actos ilícitos y la necesidad de crear museos carcelarios como atractivos turísticos; el reto de entender las expectativas de la audiencia a este tipo de espacios; o simplemente la interiorización que hacen los visitantes de la validez moral y cultural del encierro.

Los Museos carcelarios y sitios públicos de castigo utilizados como centros turísticos obligan a contextualizar y examinar cómo ha sido retratado los derechos humanos y las narrativas de la liberación que ofrecen las mismas voces de los reos escritos muchas veces en las paredes carcelarias que son utilizadas como otro atractivo turístico⁶. Aspecto que no se ha valorado mucho ni en Centroamérica ni en Costa Rica.

Otro tema, relacionado con la visualización de los centros turísticos dentro de un contexto de generación de políticas económicas y sociales es sobre la relación entre turismo de playa, gestión del ambiente y desarrollo auto sostenido, para Víctor Yepes (2007: 242):

“La playa es un recurso limitado y frágil, así como un factor limitante de la industria turística española en muchas zonas. La competitividad futura de los destinos turísticos está basada en la sostenibilidad de sus recursos naturales, económicos y culturales. En particular, la arena de las playas y el espacio litoral son dos recursos naturales críticos para la pervivencia económica y medioambiental de las regiones costeras. Tal y como indican Phillips y Jones (2006), la erosión costera supone una amenaza significativa para el turismo, de ahí la importancia de la regeneración de las playas. La presión de usos de la sociedad del ocio, concentrada en los periodos estivales, genera impactos ambientales no desdeñables. Ello plantea la necesidad de compatibilizar la funcionalidad de estos espacios, frecuentados de forma masiva, con los problemas de conservación y estabilidad de la ribera del mar”.

Lo anterior, también se revela como un elemento a considerar en el desarrollo turístico del pacífico, principalmente cuando se retoman las demandas de los comerciantes y los sectores sociales que viven indirectamente del turismo. Así

es posible considerar si esos grupos, desde instancias institucionales, como las municipalidades, las cámaras de comercio e industrias, o las asociaciones de desarrollo comunal se han planteado lo que Victor Yepes (2007: 244), ha denominado niveles de gestión que vayan más allá de la limpieza y los primeros auxilios; la planificación en el funcionamiento de las playa y de las zonas de baño; los planeamientos urbanísticos; las políticas preventivas para evitar catástrofes ambientales; la planificación de los medios económicos y humanos necesarios para la gestión de las playas; la promoción de las playas y sitios según calidad de las aguas de baño y la trascendencia de considerar la opinión de los usuarios, los indicadores físicos y biológicos de un espacio, tal y como se ejecutan en otros sitios costeros.

Según Jordi Maluquer (2011), siguiendo el modelo de turismo catalán es importante historiar esos problemas para comprender tanto la naturaleza de las transformaciones como el impacto en el entorno. Para Maluquer en el caso catalán se pueden localizar diferentes etapas, entre ellas, él destaca las siguientes:

- El turismo de masas nació en Cataluña como un modelo vacacional de verano, de procedencia muy cercana y, por tanto, con transporte barato desde las grandes concentraciones de población e ingreso promedio de la Europa más desarrollada. Con una extrema estacionalidad: junio-septiembre.
- El nuevo turismo de masas europeo se apoyó en la segunda semana de vacaciones pagadas, tras la 2ª Guerra Mundial y se consolidó durante los “golden sixties” con la ampliación del período vacacional.
- Se orientó pronto, desde la década de 1951-1960, hacia el **modelo de sol y playa**, cuyos principales atractivos proceden de la combinación de un clima benigno con el paisaje y el mar. España añadió el incentivo de precios más bajos.
- El impulso inicial del turismo de Cataluña ya **mezclaba naturaleza, arte, cultura e historia**. Tossa de Mar, el “paraíso azul” como la bautizó el pintor Marc Chagall, es buen ejemplo.

Como se puede observar de las observaciones de Jordi Maluquer es posible que al historiar el turismo y sus transformaciones se pueda conocer quiénes, cómo, y por qué se implementó una determinada opción o política turística y como este impacto a la sociedad donde se generó el turismo.

Asimismo, ello contribuiría a analizar el impacto en las comunidades de la estructura hotelera, los beneficios o no de la infraestructura vial y comunicaciones, el rol de los agentes dinamizadores del turismo y la variedad de propuestas que pueden generar dichos agentes en la promoción continuada de turismo en salud; la generación de eventos deportivos como medios de atraer turistas (aeronáutica, regatas, competencias de diferente índole, entre otros)

En suma, el contexto comparado de la generación de políticas asociadas al turismo con una perspectiva histórica permitiría ir comprendiendo las trayectorias que tuvieron estas y su impacto en la calidad de vida y ambiental.

Contexto Histórico Local

Al igual que en otras partes de América Latina la reflexión sobre el turismo local casi siempre pasa por analizarse desde modelos proveídos por los organismos internacionales y las escuelas de pensamiento europeo y estadounidenses, creándose con ello una necesidad de reflexionar este fenómeno de y desde la realidad latinoamericana (Falero, 2010). En el caso de la costa pacífica costarricense dicha situación se repite a pesar de la gran deliberación gestada en las Sedes Pacífico, Limón y Guanacaste de la Universidad de Costa Rica⁷ y la rica producción de Allen Cordero⁸.

A lo largo del último lustro no se ha podido entender cómo la vasta zona del pacífico, dominada por el cabotaje donde las personas han transitado tanto para acarrear mercancías como para mover ideas, personas y culturas no se haya considerado su historicidad y cambios para analizar precisamente su punto central en el flujo de personas, prácticas y representaciones.

En el ámbito de la historia ha sido Arabela Valverde (2008: 31), quien ha observado a un gran contingente de los costeños hacían vida en el puerto. Según sus datos, ellos mantenían un movimiento importante todo el año, pues abastecían de granos básicos al puerto, el cual tener suelos arenosos no podía ni abastecer a su población local ni los innumerables visitantes. De hecho Valverde alude como en las épocas de veraneo confluían tanto los costeños como los vallecentralinos y la población local creando escasez de productos y un incremento en su costo.

Por lo anterior, llama la atención como dentro de los discursos locales se ha privilegiado (y hasta sobredimensionado) primero a los viajeros del Valle Central y luego del extranjero como los usuarios de la infraestructura turística del puerto, dejando de lado a los costeños en general y porteño en particular. Este proceso de invisibilización de las poblaciones costeñas contrasta en su papel central en la economía porteña y en las actividades cotidianas que ejercían.⁹ Así, ellos estaban en medio del trajín de sus labores de carga y descarga; en el comercio de sus productos (maíz, arroz y frijoles) en las principales plazas y muelles del puerto; y en los espacios de sociabilidad y ocio. En este último aspecto, se ha soslayado la infraestructura del ocio usada por los costeños quienes, al igual que los boyeros del valle central al terminar sus faenas se tomaban dos o tres días para beber licor, jugar y retozar en los chisperos, cantinas, hoteles y prostíbulos porteños. Cuando no compartían con sus familias que se movilizaban desde sus pequeños puertos para ir a comprar comestibles e intercambiar productos quedándose algunos días con sus hijos para pasear y conocer el puerto. Los costeños al igual que los boyeros del valle central convergían tanto con los porteños y con los extranjeros que tenían que viajar periódicamente para atender sus negocios. Así, las redes de conexiones de negocios y personas se extendían en una amplia red de puertos como Colón,

Guayaquil, Callao, Alanje, Rivas, El Realejo, Acajutla, Huatulco, Acapulco, sólo para nombrar unos, que ya desde la época colonial conformaban una red marítima consolidada como han señalado Héctor Pérez y Carloyn Hall (2003: 128-137).

A través de una fuente poco usual como eran los registros sanitarios Arabela Valverde describió esas convergencias a través del mundo de la prostitución. Según Valverde es posible dividir a las prostitutas porteñas de acuerdo a su clientela, así estaba:

“1.º la local y la proveniente de los campesinos de la “costa”; 2.º la de la temporada veraniega; y en 3.º lugar, la de los buques mercantes o barcos pesqueros” (Valverde, 2008: 105)

La clasificación observada por Valverde denota un mundo de la sociabilidad mayor, cuántas cantinas, billares, clubes, hoteles, hostelerías, taquillas, y ventas de licor se destinaron a los costeños y a los transportistas del Valle Central. Ahora bien, por más su generis que se consideren las fuentes asociadas a la prostitución Núñez y Marín han encontrado para el caso Guanacasteco como el turismo extranjero afecta la sociedad y como el mundo del turismo refleja las condiciones sociales y culturales que impone la denominada “industria sin chimeneas”. Así, la documentación dejada por prácticas como la prostitución revelan alcances, tipos, impactos socio culturales y representaciones que ha dejado cierto tipo de actividades asociadas al turismo.

En suma, un elemento a destacar es que dentro de las percepciones de lo que es el “turista” como un actor que busca el ocio, el entretenimiento y que busca espacios para romper con su cotidianeidad dejan por fuera a múltiples actores sociales que convivían en el puerto, bajo esos criterios. Así, los costeños y los trabajadores de transportes con sus familias quedaron marginalizados de la reflexión que hacían las autoridades sobre lo que era turístico. De ahí, que un elemento clave que proporciona la historia es la de redescubrir y analizar las trayectorias que llevaron a esa invisibilización y por ende, reconocer en la configuración del turismo a largo plazo los elementos contradictorios, ideas, representaciones e intereses que generaron acuerdos, desacuerdos, compromisos y concordancias, sobre quiénes serían los turistas, cuáles las acciones a desarrollar para crear ese mundo turístico imaginado en el puerto; cómo se implementaron las políticas para su creación y cuáles fueron las reacciones de la misma comunidad porteña ante esas iniciativas.

Hasta el momento, gran parte de las reflexiones de impacto del turismo han girado en torno a temas puntuales, tales como la importancia del ambiente (temperaturas, humedad, sitios bióticos) para generar turismo y con ello generar una serie de relaciones con la comunidad; el traslado paulatino del interés de los turistas de los centros de turismo antiguos a otros nuevos; impactos laborales muy puntuales en las condiciones laborales; las percepciones sociales; o destinos turísticos. Lo anterior, contrasta con una valoración histórica que hicieron Susan Chen y Kathia

García (2010: 28-29) ellas mencionaban como hacia 1980 la ciudad de Puntarenas había perdido su carácter de destino turístico de los costarricenses. Para Chen y García la construcción del ferrocarril al Pacífico (finalizada en 1930) y la carretera Interamericana (a partir de 1950) abrieron un ciclo expansivo del turismo porteño, donde según ellas:

“Por un lado, el ferrocarril al Pacífico trajo consigo una mayor afluencia de turistas que llegaban a veranear al puerto (Valverde, 2008: 29); además, hizo posible la instalación de una gran cantidad de negocios comerciales a lo largo de la línea férrea, los cuales ofrecen al turista todo tipo de artículos, productos y comida. Asimismo, permitió conectar de manera más eficaz las ciudades de la Meseta Central con Puntarenas. Por otro lado, la conclusión de la carretera Interamericana, definitivamente dispara el turismo en Puntarenas, al permitir una vía de comunicación mucho más efectiva entre las ciudades de la Meseta Central y la ciudad de Puntarenas.

Gatjens (2004: 1) ubica el inicio del auge del turismo cerca de 1940, cuando llegó a ser conocida como el Balneario Nacional. Cordero (2008) denomina a Puntarenas como uno de los centros históricos del turismo, o centros tradicionales del turismo nacional debido a que, por muchos años, fue el lugar para vacacionar de muchas familias costarricenses. Su cercanía, su facilidad de acceso, y la disponibilidad de todos los servicios, hicieron que la ciudad fuera, por muchos años, el punto de encuentro del turismo nacional. Además, Puntarenas era el paso obligado para ir a los pueblos de la Península de Nicoya”.

El contexto planteado por Chen y García lleva a preguntarse de nuevo por los silencios, las trayectorias del turismo, la relación con los modelos agroexportadores y la importancia de los actores sociales. Tareas que se acometerán en el siguiente apartado.

TRAYECTORIAS E IMPACTOS DEL TURISMO EN EL PACÍFICO CENTRAL

Introducción

Un primer elemento a considerarse en el desarrollo del turismo es el papel que ha tenido la costa pacífica como un nodo de encuentros no sólo de poblaciones, culturas e ideas sino también de modelos agroexportadores, de vínculos entre comunidades costeras, centro de exportación y del desarrollo de la lógica en la infraestructura misma de transportes nacionales. A la par de ello es necesario visualizar cómo se ha desarrollado en ese entorno las actividades de ocio, como primer elemento del desarrollo del turismo contemporáneo.

En el 2008, Jorge Vargas Cullel hizo una interesante proyección de cuánta fuerza laboral y de transportes se necesitaba en 1870 para transportar 10 mil toneladas de café al puerto del pacífico. Si bien sus cálculos incluían la capacidad que podía tener cada carreta (media tonelada), los tiempos de ida y vuelta (15

días), las duras condiciones de trabajo de los boyeros y la intensidad de los viajes que debían realizar (siete viajes entre diciembre y abril), llamaba la atención que, según sus cálculos, ya para 1870 se ocuparía una fuerza laboral de 50 mil personas para acarrear esas 10 mil toneladas de café (Vargas Cullel, 2008). Lo anterior, es llamativo pues según los censos en 1864 había unas 2206 personas dedicadas a los transportes y en 1883 casi se mantenían en los mismos guarismos con unas 2190 personas dispuestas a esa actividad. Ello significaba que para que esos continuos viajes de los transportistas se dieran con los debidos lapsos de descanso ya para 1870 se debía contar tanto en el puerto como la lo largo de la ruta entre San José y Puntarenas con una infraestructura que permitiese el descanso.

Asimismo, debe indicarse que la infraestructura del descanso en el puerto de Puntarenas debía ser más amplia, pues además de los transportistas abocado al acarreo de mercancías entre Puntarenas y San José existía un contingente importante de personas que ya vivían en las costas y ríos del Pacífico, en especial en el Golfo, en el río Tempisque, en la zona Chiricana, que realizan intensos comercios, en primer instancia para abastecer de granos básicos que no podían ser cultivados en los arenosos suelos de Puntarenas. Tal infraestructura no surgió de pronto, es un hecho conocido que la Isla de San Lucas fue puerto libre desde 1840 y que permitía la permanencia de un amplio contingente de comerciantes ingleses, centroamericanos, chiricanos y sur americanos.

De igual forma, debe considerarse que los ribereños y costeños tenían una intensa actividad desde al menos 1750, cuando La lengüeta, Caldera o Landecho formaban parte de los nodos comerciales de David – Alanje y de Rivas- Granada y luego con los mercados europeos vía Callado – Guayaquil – Puntarenas – Cabo de Hornos. Asimismo, conforme se iba vinculando Costa Rica al mercado agroexportador con el café, muchas comunidades ribereñas y costeñas del pacífico fueron especializándose en los cultivos de auto subsistencia, lo cual alcanzó grandes dimensiones a principios del siglo XX.

Investigadores como Arabela Valverde, Jorge Bartels, Ricardo Martínez, Andrey Araya, Juan José Marín y Rodolfo Núñez, entre otros, han observado cómo se fueron creando varios espacios de abastecimiento para Puntarenas que intercambiaban vía cabotaje productos como frijoles, maíz, arroz, plátanos, yuca, papa, verduras y legumbres. Además, de ellos varios cultivos de exportación en aquellos espacios mejor comunicados con el puerto de Puntarenas. Lo cual lejos de disminuir el caudal de personas en el puerto desde las costas y ríos intercomunicados con Puntarenas más bien fueron en aumento conforme avanzaba el siglo XX. Este aumento, posiblemente comenzó a bajar conforme las poblaciones costeñas se fueron articulando a sus espacios más inmediatos gracias a las nuevas vías de comunicación terrestre como fue el caso de Guanacaste con la carretera Interamericana.

Obviamente estas primeras manifestaciones no eran turismo, pero la intensidad que imponía el comercio se iba imponiendo la idea de ocio, descanso y entretenimiento en los trabajadores abocados al comercio. El aumento en la intensidad del trabajo fue incrementándose conforme se iba consolidando la inserción formal al mercado mundial y se iba imponiendo el modelo agroexportador dentro de la lógica de un capitalismo agrario. Ambas situaciones obligaban a considerar tanto a la élite como a los sectores populares utilizar el ocio como un elemento fundamental para poder continuar con las extensas jornadas laborales.

Las figuras No. 2 y No. 3 evidencian la trayectoria de los viajes por carreta.



Figura 2. Comentario sobre la cantidad de viajes y el retozo

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>



Figura 3. Todavía en 1921 antes de imponer se el dominio del Ferrocarril al Pacífico muchas familias acompañaban a los transportistas al puerto

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>

Ambas figuras evidencian un gran contingente de viajeros a lo largo de casi ochenta años. Entre 1844 a 1870 el país pasó de exportar por el puerto de Punta-renas unas cinco mil toneladas de café a diez mil, para luego descender hasta 1927 a niveles semejantes a los 1850, esto debido a la apertura del Puerto de Limón y su rápida consolidación al solidificarse la conexión con los mercados europeos, además de una diversificación del comercio con el pacífico que hizo que entraran en juego otros productos diferentes al café.

A pesar del paulatino desplazamiento del sistema de carretas por el ferrocarril y a la diversificación de productos exportados por el pacífico es importante considerar el impacto que tuvo el sistema de transporte basado en carretas de bueyes. Así siguiendo los datos de Vargas Culler y considerando la intensidad de los viajes de al menos dos semanas (8 días para ir y 8 para regresar) en un plazo de cuatro meses enero, febrero, marzo y abril darían pie a pensar en una gran infraestructura de descanso. Máxime que en la tradición popular se indicaba que los boyeros usualmente tomaban mucho licor durante sus viajes para calentarse del frío en la carretera y mucho más cuando llegaba a las zonas de descanso. Así que el famoso dicho de “andar montado en la carreta” aludiera a ambas situaciones.

Contando los descansos un boyero podía hacer unos 4 ó 5 viajes por temporada, por lo que poco a poco fue ganado peso la idea del descanso y el ocio como formas de distracción. El paso del ocio al paseo y al veraneo se dio paulatinamente

conforme se hacía necesario recuperar las fuerzas de los extenuantes trabajos ya sea llevado a cabo en el mercado laboral o en las denominadas unidades de producción familiar. Como han dejado visualizadas las figuras 2 y 3 hubo un amplio contingente de viajeros que lo hacían con su familia, aspecto también rescatado por Arabela Valverde (2008: 25-30), y muy posiblemente, en algunos de esos viajes se tomaban como paseo familiar, costumbre que se asentaría después con el ferrocarril al Pacífico. Valverde ha indicado como:

“ya en el siglo XIX existía la costumbre de trasladarse al “Puerto” durante los meses de “verano” (de diciembre a febrero”, en busca de un poco de calor mientras las aguas del mar contribuían al deleite de los visitantes. Las personas que se trasladaban hasta este balneario natural venían de diferentes puntos geográficos del país, por lo general eran familias enteras las que se desplazaban de forma conjunta, lo que daba un sentido más cálido a la visita” (p. 39)

El paso paulatino del ocio como reparador de las duras tareas de acarreo al paseo señalado por Valverde fue acompañado de diversos procesos de reconfiguración social y del refinamiento de las costumbres. Así, el paso de las actividades toscas de diversión basadas en la fuerza física, la hombría, la destreza ocupacional o laboral y la resistencia se fue transformando en una sociabilidad asociada al descanso, la ruptura con lo cotidiano y la libertad, tal y como ha reflejado el historiador Francisco Enríquez.

Siguiendo a Jordi Maluquer (2011) sobre la importancia de analizar tanto la sustentabilidad de las actividades como su impacto ambiental bajo la perspectiva del “metabolismo social”, debe indicarse que el sistema de transporte por carretas de bueyes impactó el medio ambiente, no sólo demandó en el puerto de Puntarenas nuevos servicios y costos ocultos bastante altos, pues además de invertirse en la infraestructura productora tuvo que considerarse renovar el sistema viario (camino y carreteras), crear estancias de habitación, facilitar un abastecimiento de agua potable tanto para los residentes en el puerto como para los transportistas, proveer un sistema de distribución de alimentos muchos de ellos no producidos por la misma comunidad y atender los grandes volúmenes de residuos a los cuales el puerto no estaba preparada.

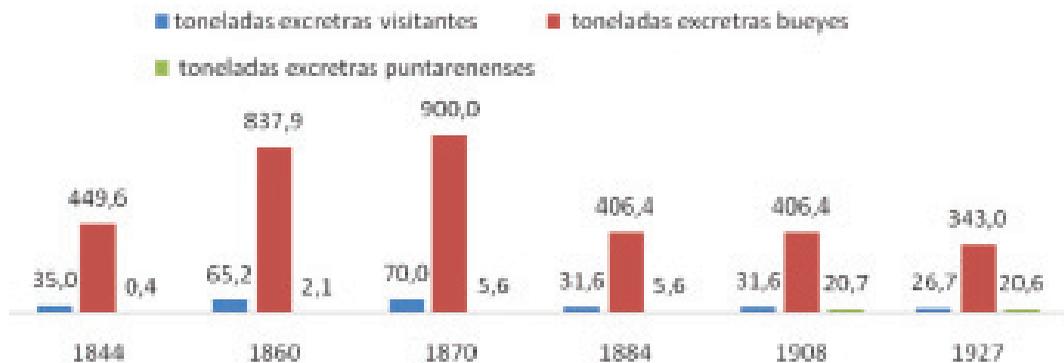
Si bien, esas demandas de servicios dadas por la revolución de las carretas se daba en toda la vía que comunicaba las zonas productoras del café con el puerto de Puntarenas, pocas personas las han considerado en sus análisis desde una perspectiva histórica. Dada la complejidad del tema y sólo para ilustrar el impacto de la revolución de las carretas en el puerto tomaremos como ejemplo, solo un producto, en este caso el producto estrella como fue el café y dos insumos de esa revolución de transportes como

El gráfico No. 2 elaborado sin tomar en cuenta el peso de los costeos y toda la periodicidad anual de la exportación permite avizorar el impacto que tuvo

la exportación del café en el puerto de Puntarenas. Así en esos viajes de boyeros se produjeron una serie de residuos, entre los cuales se pueden destacar los desechos de los animales (estiércol, desechos alimenticios y orina, entre otros), residuos agrícolas necesarios para el abrigo y el consumo humano, tales como agua, pajas, cortezas, desechos de frutas y vegetales, ramas y hojas, entre otros y, desde luego los desechos de los viajeros (heces, orina, aguas residuales, alimentos, entre otros).

Gráfico No. 2

Toneladas de desechos de excretas producidas en el acarreo de café en el Cantón Central de Puntarenas por semana, 1844 - 1927



Fuente: m Elaboración propia a partir de (Costa Rica, 1964); (Costa Rica, 1893); (Censo de la República de Costa Rica 1883 , 1885); (Costa Rica, 1927); (Hernández H. , 1985); (Costa Rica, 1885); (Costa Rica, 1888); (Costa Rica, 1909); (Costa Rica, 1928); (Mora, 2004); (Vargas Cullel, 2008); (FAO, S.F);

Nota: Se asumen los valores de desechos semanales bajo los siguientes parámetros seres humanos de 70Kg produce 1,4 kg y buyes de 650 kg producen 150 kg. Se excluyeron los valores de otros animales al no estar directamente involucrados en el acarreo, pero para efectos de consideración del lector los valores usuales son gallina de 2 kg produce 0,8 kg semanales; así mismo un cerdo de 80 kg produce 40 kg y un lechón de 45 kg produce 22 Kg.

Se tomaron como ponderaciones de referencia en días, número y estancias de viajeros y animales los valores asignados por Vargas Cullel para 1870.

Se excluyeron los visitantes costeños y de barco para dimensionar únicamente los valores de los viajeros vallecentralinos y su impacto en la infraestructura de estancias en el puerto de Puntarenas. Se tomó como referencia mínima a lo boyeros con un acompañante, aunque Arabela Valverde ha indicado que asistían con ellos familiares.

Si bien es cierto, los índices de desechos de los propios pobladores crecieron más de un 5000% entre 1844 y 1927 en contra de los crecimiento de desechos provocados por los transportistas y sus animales que en su máximo esplendor en

1870 creció hasta un 100%, también es cierto que el impacto de estos fue focalizado en los cuatro meses más intensos de la exportación del café (enero a abril), pues en ese periodo el puerto pasaba de manejar grandes cantidades de residuos. A manera de ejemplo, debemos indicar que en 1844 los porteños pasaban de manejar unos 400 kilos de residuos a unas 485 toneladas; en 1870 pasaban de lidiar con unas seis toneladas a unas 970 toneladas y aún en periodos donde se iba desplazando las carretas como en 1927 se pasaba de batallar con unas 21 toneladas a unas 326 toneladas en esos pocos meses.

Así, pues el gráfico No 2 muestra las magnitudes del impacto de unos pocos meses y actividades que a pesar de esto evidenciaba el impacto a una comunidad con pocos recursos para canalizar las aguas servidas y los desechos producidos por los transportistas y los bueyes. Por ello, la contaminación producía por ellos se expresa en diferentes maneras, tales como la corrupción de aguas, los malos olores, la ingesta de parásitos, la descomposición desordena de alimentos o residuos de este y desde luego la suciedad, El solo impacto de los bueyes sobre el medio ambiente se daba por distintos medios como eran el manejo del residuos por parte de sus amos; el uso o no de abrevaderos que evitasen o no la contaminación de las aguas; y el simplemente el aseo que se le brindaba al animal.

Si bien, el tema del impacto de los visitantes sobre un territorio no es muy usual en los trabajos de historia, es oportuno retomar las últimas polémicas que han generado los ambientalistas. Sólo para tener una idea de los problemas históricos asociados a la contaminación por turismo debe indicarse que a partir del 2008 diversos medios noticiosos hablaban de la contaminación fecal de las playas turísticas entre ellas Playas del Coco, Tambor, Jacó, Quepos, la zona de Puntarenas; Cienequita y Portete donde la contaminación era tan elevada que se consideraban como no aptas para los bañistas, mientras otras se consideraban con problemas muy serios como eran las playas de Sámara, Agujas, Hermosa, Herradura, Manzanillo y Puerto Viejo (Fernández, 2010). Dicha contaminación se asociaba tanto a lo masivo del flujo turista como la incapacidad de los hoteles, restaurantes y locales comerciales para canalizar y tratar de depurar las aguas servidas que usualmente llegaban directamente a los ríos y esteros cercanos a las playas o eran enviadas directamente a la playa.

Retomando el tema de la importancia de la construcción histórica del turismo y la perspectiva de largo plazo que permite asociar las categorías de ocio con el aumento de la necesidad del descanso debe indicarse que no ha sido abordado con mucho detalle por las ciencias sociales centroamericanas. Sin embargo, si es oportuno reconocer que en el caso, costarricense han sido Gina Rivera y Geovani Arrieta los investigadores que han observado estas primeras transformaciones sociales en el uso del tiempo y su impacto en el turismo. Para ellos, los primeros indicios de turismo organizado en Costa Rica se dieron a finales del siglo XIX en el atlántico; cuando la United Fruit Company (UFCO) propició una especie

de revolución de los transportes. Esta revolución se dio a través de los vapores de los UFCO los cuales facilitaron el viaje a bajo costo y un notable impacto en el denominado transportes de masas. A la par de ello hubo empresarios josefinos (vallecentralismos) que promovieron tanto el recreo como el ocio a través de la Sociedad Anónima de Bella Vista. De acuerdo a lo señalado por Arrieta y Rivera se podría afirmar que esta Sociedad fue uno de los proto “tour operadores” de la sociedad costarricense, al impulsar y promocionar diversas actividades de ocio y recreo en el marco de una práctica turística, entre las cuales estaba la promoción de baños termales, hospitales, hoteles y lugares de recreo como espacios de descanso y reposo. Además, de ello esta Sociedad propició sus actividades a través de una propaganda organizada al establecer tanto sedes en dos de las principales ciudades del Valle Central como eran Cartago y San José, usar la publicidad en periódicos nicaragüenses y posiblemente en los centros que operaban los vapores de la UFCO y una explotación del clima como un recurso de descanso.

En el caso del pacífico Oriester Abarca siguiendo los discursos presidenciales encontró como la clase dominante reducía el desarrollo del puerto a su papel de punto de exportación. Dicha visión reducía la utilidad del puerto a un acoplamiento subordinado a la región central y a sus productos y al abastecimiento de los productos estadounidenses y europeos, al menos hasta 1880, cuando comienza a ser desplazado por el puerto de Limón.

Como bien detalla Abarca entre 1824-1870 los mensajes políticos de los Presidentes y Jefes de Estado de Costa Rica evidencian una mirada esencialmente económica de Puntarenas. Vistazo que era por cierto parcial, al reducir los territorios circundantes al puerto como meros apéndices de la economía del Valle Central. En ese sentido el proyecto de la élite política abocó a integrar a Puntarenas dentro del territorio nacional como parte de una economía de exportación. Por ello, en los mensajes presidenciales obviaron el carácter de Puntarenas como ciudad o como una región para circunscribirla únicamente en un puerto, de ahí que las obras de infraestructura y su visión de Puntarenas pocas veces rebaso la condición económica instrumental y funcional del puerto..

Al contrastar los hallazgos de Oriester Abarca y con los de Gina Rivera y Geovani Arrieta aparece que el desarrollo de las provincias de Puntarenas y Guanacaste se hizo en un marco de construcción regional que privilegiaba la inserción de ambas provincias

Para Arrieta y Rivera el proceso de desarrollo del turismo arrancó en 1931 cuando se creó la Junta Nacional de Turismo, la cual emprendió una serie de campañas de promoción dirigidas al extranjero bajo el lema de “Beauty Costa Rica”. No obstante, fue hasta 1955 en que el país se centró en los balnearios, las playas y los recorridos del ferrocarril como espacios para promover el viaje turístico. Para Arrieta y Rivera (2008: 35), y situándose en el caso de Guanacaste,

hubo dos instancias que jugaron el mismo rol que la Junta Nacional de Turismo pero esta vez en el ámbito local, como fueron la Casa Guanacaste y el periódico El Guanacasteco, ambas instancias consideradas por ellos como verdaderos agentes y motores del turismo en la propia provincia.

El anterior proceso esbozado por Arrieta y Rivera provocó dos imágenes representadas por las Figuras 4 y 5. Una olvidada que incluso se le dio la espalda y otra idealizada como era el esperado visitante del Valle Central ya sea llegando por ferrocarril o por carretera.



Figura 4. Estero de Puntarenas.

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>

La idealización del porteño por el vallecentralino se acompañó de un imaginario, y hasta fascinación de los visitantes a Puntarenas por el ferrocarril, el cual aún pervive en la sociedad costarricense. Aspecto, que no es único en el país como ha demostrado Campion (2011), quien al analizar un libro de Laura Bear señala como el ferrocarril provoca un impacto en los individuos, quienes al viajar descubren no sólo nuevos espacios tomados como sitios de ocio y diversión; sino que marca la experiencia misma de viajar, la cual visualiza los triunfos del progreso donde el viaje refleja la conquista de la naturaleza; y la importancia de la tecnología, la cual no solo brinda confort, seguridad y rapidez; sino también placer. Elemento que

podría explicar el gran éxito que tuvo la reinsertión del ferrocarril al sistema de transportes en el año 2000.



Figura 5. Estación a Escobal a Puntarenas, Julio 1931.

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>

Hasta aquí se podría indicar la importancia que ha tenido la construcción social del turismo como un fenómeno que se ha reconfigurado en el tiempo, pero que además de ello ha creado representaciones sociales, imaginarios, y estereotipos que han permitido incluir algunos actores sociales como parte del mundo del turismo, mientras ha excluido otros.

Como se puede observar en el caso costarricense se pueden localizar al menos cinco etapas, a saber:

1. El preturismo
2. Proto
3. Primario
4. Promoción turística
5. Desarrollo turístico

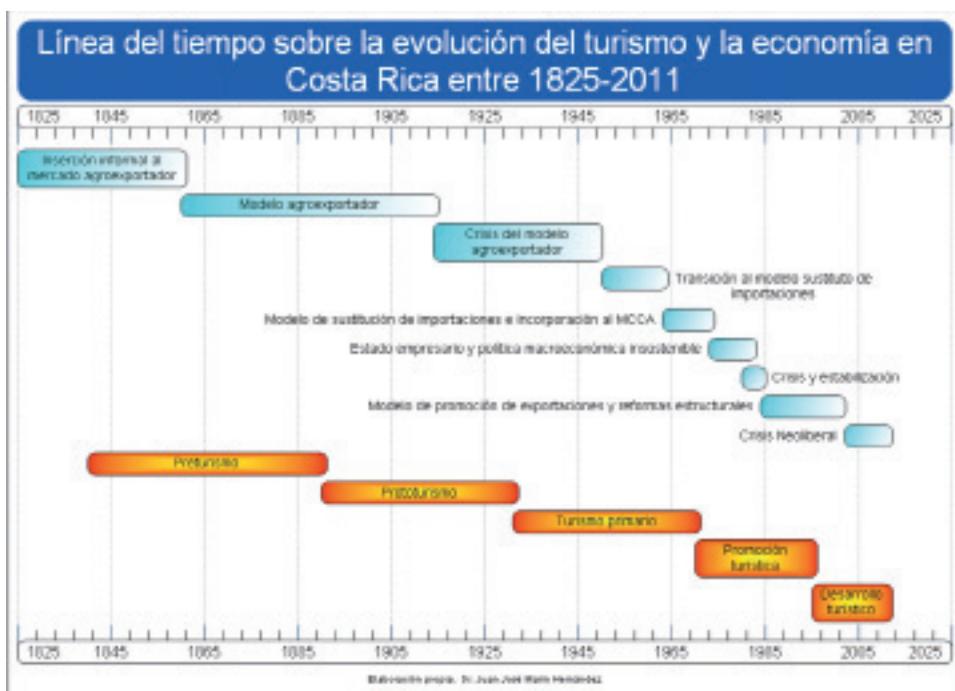


Figura 6. Línea del tiempo sobre evolución del turismo y la economía en Costa Rica entre 1825-2011

Fuente: (Rodríguez & Sáenz, 2003); (Arrieta & Gina, Del Siglo XIX al siglo XX. Visión histórica de la evolución del turismo en Guanacaste, 2008); (Chen, Turismo y ambiente: Un potencial para el desarrollo económico de Costa Rica, 2005); (Marín, Procesos de desigualdad en el Pacífico. Una propuesta interpretativa: 1850 – 1900 , 2011); (Vargas G. , La actividad turística en América Central: Desarrollo o y características, 2006); (Vargas Cullel, 2008: 6)

Las cinco etapas tuvieron diferentes formas de asociarse con los diferentes modelos agroexportadores. Así las dos primeras, (El preturismo y Prototurismo) muestran apenas la configuración de un ocio como distinción y descanso intencional. Así en estos periodos escasamente se pueden percibir el sentido propio o los signos de un ocio como consumo y no simplemente como un espacio de descanso entre el trabajo, es decir, como una leve tregua en el trajinar diario. Además, de que las actividades lúdicas no están completamente separados del mundo del trabajo, en este periodo las destrezas, habilidades, la hombría reflejan directamente sus energías en actividades que ejerce cotidianamente. Algunos autores han dividido estas dos fases según avanza la sofisticación, ponderación o decoro de las actividades de sociabilidad. El punto de inflexión entre preturismo y prototurismo se comienza a gestar con la aparición de un ocio de descanso como consumo reflejado en las nociones de paseo, viaje hasta llegar al concepto de veraneo. Otra característica entre preturismo y prototurismo es la masificación paulatina de las prácticas de

veraneo que llegan no sólo a las clases dominantes, sino que también se extienden a los sectores populares.

La idea de turismo primario se da en un marco de masificación de los medios de comunicación, la interconexión de regiones y la creación de agencias que publicitan el descanso y su consumo, así como algunos lugares claves para realizar el paseo y el veraneo. En el caso costarricense, estos primeros sitios fueron los puertos y los balnearios, llegándose a denominar actualmente como los sitios clásicos. Asimismo, se consideran primarios porque no se hacen grandes inversiones sino que se aprovechan los medios naturales con pocas infraestructuras, así el sol, la playa y el agua junto con salones de baile se convertían en la esencia de este turismo primario.

Entre tanto, las denominadas etapas de la promoción del turismo y desarrollo turístico aluden los avances en la diversificación, masificación, diversificación e internacionalización de los viejos y los nuevos sitios de turismo. La promoción turística se caracteriza por todavía explotar la naturaleza y el paisaje aunque ampliando los sitios considerados como partes del mundo turístico. Ente tanto, en la etapa de desarrollo turístico la internacionalización, la diversificación y la construcción de grandes obras de turismo potencian una nueva relación entre el turista y su entorno, llegando incluso a negar la cultura local para satisfacer un gran imaginario del visitante. En suma, la figura 6 evidencia esos cambios reseñados, los cuales serán abordados a continuación.

Preturismo- Prototurismo

La etapa del preturismo es un gran periodo donde el ocio como consumo no existe, salvo para contados miembros de las élites; el espacio de descanso se da en un marco del trabajo, rudo e intenso como una leve tregua en el trajinar diario, pues usualmente a las tareas agropecuarias se agregan labores artesanales; así las actividades lúdicas no están completamente separados del mundo del trabajo; y la masculinidad y la virilidad en los espacios de entretenimiento se asocia directamente con las actividades que se ejercen cotidianamente.¹⁰

Además, y como ya se indicó, el prototurismo nace de la estrecha vinculación que se iba dando entre el avance de los medios de comunicación producido primero por la denominada revolución de las carretas, el avance en los caminos;¹¹ la necesidad de recuperar fuerzas en el nuevo marco de trabajo producido por el capitalismo agrario y la reproducción de patrones de ocio por parte de los sectores populares del ejecutado por las clases cafetaleros, en especial a su creciente costumbre de “veranear”.

La élite costarricense comienza a imitar las costumbres europeas de viajar a casas de campo que evite el bochorno y el agobio de las ciudades. En el caso

costarricense, conforme se consolidaba la inserción formal al mercado mundial y se asentaba el comercio del café se fue imponiendo que en la época se diera una ruptura de lo cotidiano, al intensificarse tanto la cosecha del café en diciembre, el procesamiento del café entre enero y febrero y el transporte del grano que alcanzaba su pináculo en marzo. Las aceleradas y urgentes negociaciones para negociar los precios y el transporte hacían que la élite cafetalera aceptase con gusto periodos de relajación.

La intensificación de las negociaciones coincidía con el calendario religioso, en especial con fechas claves como la navidad, la epifanía, y la semana santa (esta última respetada en la casa o en las casas de veraneo cercanas a la capital).

Así, entre 1870 y 1920 se consolidó la práctica de veranear, la cual se catapultó con la aparición del ferrocarril, la cual a su vez extendió en las clases menos pudientes la idea de pasear ya no en carretas como era la costumbre sino en los nuevos medios. La adopción de la práctica no se dio en forma igualitaria. La élite comenzó a usar con frecuencia los vagones de primera clase y reprodujo sus casas de veraneo pero esta vez en las playas.

La figura 7 permite constatar como hacía inicios del siglo XX, ya los diferentes sectores sociales (rurales y urbanos) comenzaban a adoptar la costumbre del veraneo, en especial hacia Puntarenas que guardaba la fascinación por el mar.

Entre 1880 y 1920, la oligarquía cafetalera comenzaba a construir sus espacios de diversión a través de parques, paseos o calles públicas de distinción (siendo el más reconocido el Paseo de las Damas o Damos), campos para el ejercicio y los inicios de los deportes en lugares como la Sábana. Al mismo tiempo, tenía a Puntarenas como un centro de retiro privilegiado. Donde el ocio y el tiempo libre se ajustaban a una serie de prácticas que llevaban a rituales que reflejaran la ostentación de las riquezas, tales como la compra de ropa o joyas. Por su parte, los sectores populares asumían el concepto de paseo, más corto en cuanto a estancias y más dedicado a romper la cotidianeidad inmediata. Al igual que la élite iba construyendo espacios para la diversión representados en primer orden por los juegos de billar, y fútbol. En los paseos, se reproducían costumbres centrales como eran la preparación de conservas (chiverre), empanadas y comestibles para el camino.

Así pues, el prototurismo se fue diferenciado de la etapa anterior estrechamente vinculada al mundo del trabajo, la demostración de la virilidad y la rudeza. Así las prácticas como beber y los juegos agrestes como la monta de caballo, el juego de aros o las peleas de “cocos” a “catos” fueron cediendo pasaron a nuevas actividades ligadas a los deportes, la demostración de la habilidad y el respeto a las reglas de juego. Esto en el marco de una intensa civilización de las costumbres populares promulgadas por la élite y que impactaba diferentes actividades tales como las diversiones, los espectáculos, los bailes, los juegos y las actividades culturales de todo tipo (teatro, pintura, conciertos y exposiciones) con lo que a su vez

se consolidada el concepto de distinción y preeminencia social y cultural de la oligarquía.



Figura 7. Paseo a Puntarenas 1917.
Fuente: Fotografías antiguas de Costa Rica.

La transformación señalada se puede visualizar en la Figura 8 donde los antiguos espacios de habitación, diversión y de trabajo construidos con paga y madera se iban transformando para aceptar las nuevas demandas de la élite y los procesos de civilización creados para los sectores populares.

La interiorización del cambio impactó con fuerza a los sectores populares y de la periferia como los porteños, los cuales comenzaron a demandar nuevas condiciones tanto para atender a la demanda de estos turistas como para mejorar sus propias condiciones de vida, como veremos en otro apartado.

Turismo Primario

El turismo primario comienza a gestarse en un marco de ocio cada vez más complejo dentro de la élite. La cual. Además de tener como costumbre el veraneo y los viajes a Europa, desarrollaba en el país los denominados “clubs”, en especial, los campestres. Ya para la década de 1940 se perfilaban los mismos como espa-

cios ideales para el descanso, el sosiego dominical, el gusto por el contacto con la naturaleza y la práctica de varios deportes. Además, de la búsqueda de espacios para las reuniones entre familiares y amigos donde se pudiese compartir la experiencia del paisaje, el ejercicio físico y el contacto humano cordial entre amigos.



Figura 8. Puntarenas 1912.

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>

El puerto de Puntarenas se comenzó a considerar como un punto central de recreo, ocio y distinción. Por ello, este espacio comenzó a sufrir grandes transformaciones, entre ellas la creación de una nueva infraestructura, como fueron las empalizadas en la playa, la construcción de balnearios y paseos; la edificación de parques y la urbanización de las calles. Así las Figuras 9, 10 y 11 forman parte de este proceso de reconfiguración espacial.

La urbanización del puerto fue intensa. Las elites comerciales extranjeras fundamentales para el puerto y el país desde 1840 junto con las elites vallecentrales comenzaron a levantar casas de ostentación. Todavía de las 23 estructuras consideradas de patrimonio fundamental de Puntarenas se construyeron entre 1901 y 1950, siendo la Casa Fait y la Casona Hacienda Bahía ejemplos de distinción de tipo elítesco.



Figura 9. Baños Puntarenas, posterior a 1930.

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>



Figura 10. Puntarenas 1942.

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>



Parque de Puntarenas.

Figura 11. Parque de Puntarenas, Costa Rica, postal de correo sin datos.

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>



Puntarenas Costa Rica, Gruta de Lourdes

Figura 12. Puntarenas, Costa Rica, postal de correo sin datos.

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>

Al igual que en la capital, en las capitales de provincia se comenzaron a edificar parques y paseos como el de la Victoria en Puntarenas, en general, los mismos estaban destinados a desarrollar la iconografía nacional donde se conciliara el panteón de héroes nacionales con los locales y fuesen espacios públicos ideales para ostentar el poder y el lujo. El uso de carruajes, caballos, y de mujeres vestidas lujosamente eran parte de ese proceso de distinción social.

A la par de los espacios de distinción las elites locales, junto con la iglesia dieron espacio a la evangelización de los sectores populares a través de los iconos religiosos. La Figura 12 viene a ejemplificar en esta etapa del turismo primario además de explotar el sol y la playa procuró reunir a la feligresía en torno a íconos religiosos.

La Virgen de Lourdes propio de los boyeros que fue muy popular en el periodo 1860 a 1920 fue cediendo el paso a nuevas tradiciones más asociadas al mundo marino y pesquero y a la comercialización de la festividad como es el caso de las festividades de la Virgen del Mar, la cual comenzó a asentarse a finales de la década de 1910 (Rodríguez, 1998 y Álvarez, 1998). En efecto, el culto a la Virgen del Mar reunía varios elementos que afianzaron su éxito, entre ellos: la acción de gracias por sobrevivir a las inclemencias del mar, el peregrinaje a las islas del golfo y la cercanía a las vacaciones de medio año (julio) con sol, playa y arena cada vez más del agrado para los vacacionistas del Valle Central. Así, en la consolidación de esta tradición se conjugaron varios elementos como fueron el asentamiento de la idea de ocio, la distinción de las elites, la creencia popular, la necesidad de conciliar el peligro de salir al mar para buscar el sustento la acción de dar gracias por su trabajo.

Hacia 1920 y 1930 se comenzó a gestar una transformación conforme bajaba la injerencia del transporte por carretas que era sustituido por el ferrocarril y más paulatinamente con el automóvil. El peso del ferrocarril en el transporte de mercadería se impondría hasta por lo menos finales de la década de 1970. Así, la contaminación comenzó a variar en el puerto. Si bien los desechos orgánicos y los excrementos de animales redujeron en mucho la descomposición de los ríos, los pozos y las playas mismas así como una baja en el hedor producto del metano y los orines de los animales también es oportuno indicar que el crecimiento de la población local y la continua llegada de visitantes mantuvieron una constante contaminación en los ríos, pozos y playas, pues aún en 1970 el sistema de alcantarillado en Puntarenas era más que endeble, al punto que en el 2007 sólo se trataba un 3.5% de aguas residuales.

Aún sin considerar las cifras de visitantes en Puntarenas fue evidente que el sólo aumento de la población autóctona produjo problemas de contaminación de aguas, las cuales aumentaban en los periodos de máxima afluencia de turistas. Así la playa de Puntarenas comenzó a sufrir un proceso de degradación ambiental alta y el inició de graves amenazas sobre sus ecosistemas principalmente relacionados con la pesca artesanal, la recolección de moluscos y los mismos manglares.

En el periodo del prototurismo se irá imponiendo poco a poco la idea de temporadas para veranear, llegando a definirse como tal en la década de 1970 bajo el concepto de vacaciones. De acuerdo, al gráfico No. 4 se puede percibir que desde muy temprano se dio una estrecha relación con tres fenómenos sociales: el primero fue con la idea de veranear y el desarrollo de la época seca tanto de la costa del Pacífico como de la zona Central del país, entre enero y marzo; el segundo, fue con la asociación de los ciclos de cosecha, transporte y comercialización de los principales productos agrícolas tanto de la zona (arroz, frijoles y maíz) con los productos que veían del Valle Central, destacándose entre ellos el café y, finalmente, la concordancia entre ciclos productivos y espacios para descanso poco diversificados. Valga señalar que en el caso de Puntarenas le ha resultado imposible desasociarse de esta estacionalidad, al no incorporar otro tipo de turismo como el académico, el idiomático, el cultural y el deportivo que permitan tener ocupado todo el año y no sólo una pequeña parte de este.

Lo anterior, es importante destacarlo, porque en otras zonas de la costa pacífica, en especial en el sur, y en otras regiones del país entre mayo y diciembre se produce una intensa temporada lluviosa que dificulta las estancias de diversión y recreo. Asimismo, en la misma ciudad de Puntarenas la infraestructura básica de calles y parques se vieron constantemente inundadas por lo menos hasta 1970, ya sea por las aguas pluviales, el mar o las aguas servidas, suministrando con ello una base para una serie de plagas de insectos, entre ellos las diferentes especies de mosquitos y moscas.

Gráfico No. 3

Índice de crecimiento de desechos humanos solo considerando a los pobladores del Cantón Central de Puntarenas, 1941- 1984

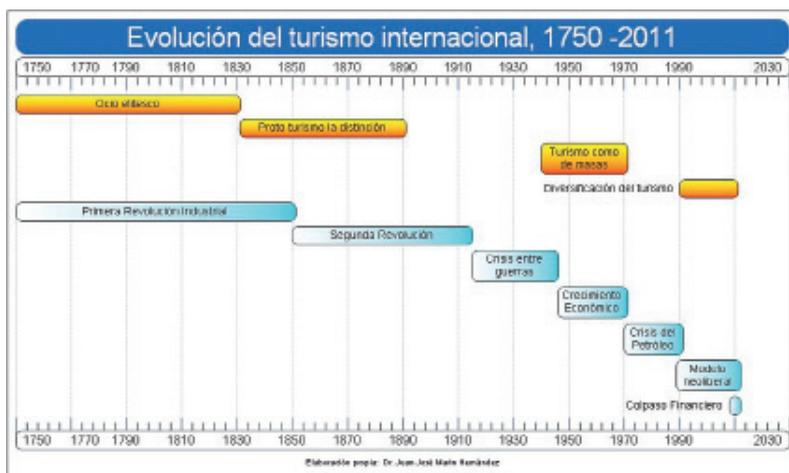
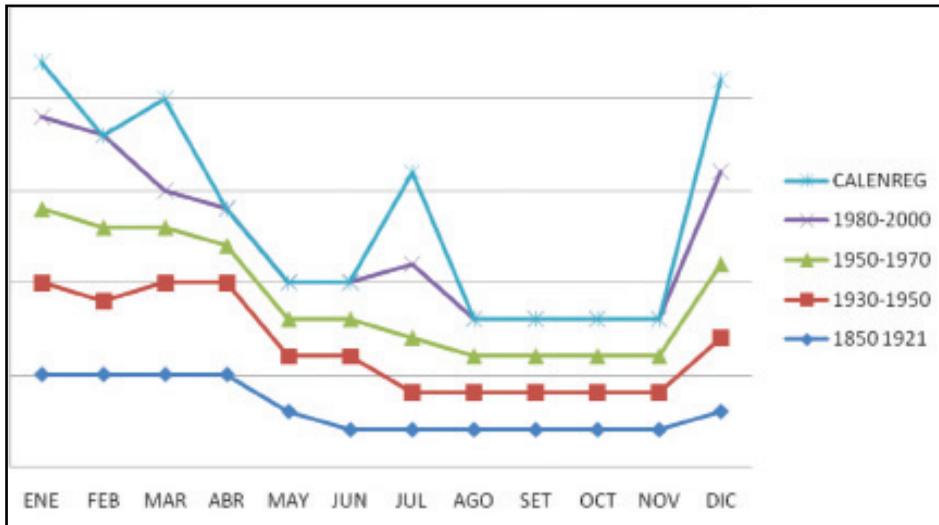


Gráfico No. 4

Gráfico de la estacionalidad del turismo según periodos y meses, en Puntarenas, 1850- 2010



Algunos otros elementos que son importantes de destacar del gráfico No. 4 es el impacto positivo que comenzó a jugar el calendario religioso, en especial, en julio con el éxito de las festividades de la Virgen del Mar, en la primera década del siglo XX, que logró desplazar los cultos de los boyeros, los cuales celebraban a la Virgen de Lourdes los 11 de febrero, la cual también tenía una gruta en Sabana Larga de Atenas, esa fecha a su vez fue desplazada al mes de marzo como día del boyero (ya en la década de 1990 al tomar diversas comunidades como patrón a San Antonio o a San Isidro Labrador provocó que dichos desplazamiento hiciese que la festividad se convirtiera en una celebración local y de pocos fieles) (Dobles, Murillo & Chang, 2008: 117-185).

En la década de 1980, los alejamientos a las festividades de la virgen de Lourdes, se acrecentaron con la paulatina consolidación de los carnavales de Puntarenas en la última semana de febrero, las cuales eran la antesala a la Semana Santa y una excusa más para favorecer el turismo de sol y playa. Asimismo, en el último periodo (en especial con la secularización de la Semana Santa entre marzo y abril) el mes de marzo se ha tomado como un espacio de ocio y de turismo playero, por casi todos los sectores sociales.

Promoción turística y el crecimiento del turismo

Entre 1950 y 1960 comenzó a crecer el turismo puntarenense gracias a las visitas de los vallecentralinos. Si el ferrocarril había potenciado las visitas entre 1910 y 1940, la finalización de la Carretera Interamericana en 1946 hizo que dichos viajes se popularizarán, pues hizo que el viaje con respecto al ferrocarril se redujera de seis horas a tan sólo unas dos horas y media. Así la ruta nueva por Cambronero con un trayecto de más o menos unos 120 kilómetros se presentaba más apta para los autobuses y los automóviles comparada con la vieja y peligrosa carretera viaje por Atenas.

La popularización y masificación del turismo en Puntarenas fue de la mano con la amplitud de las vías de comunicación y con la mejora de los medios de transporte. A ello se agregaba una ampliación de los derechos laborales y la extensión de las vacaciones pagadas al sector público y la paulatina incorporación de los empleados del sector privado; la masificación del sistema escolar y colegial y con ello la consolidación de la idea de vacaciones, las cuales a nivel nacional respondían a los ciclos agrícolas; y la divulgación de la idea de distinción en el ocio y con ello una promoción del descanso como consumo social. El conjunto de factores señalados hizo que tanto el ferrocarril como los buses y los automóviles promovieron aún más los viajes a las playas del Pacífico y a Puntarenas.

La gran diferencia con respecto al periodo anterior fue la masificación y el aumento excesivo del turismo local, pero conservando el carácter primario de explotación del turismo como son la oferta y demanda de sol, playa y bailes. Las Figuras 13 y 14 evidencian ambos fenómenos.



Figura 14. Puntarenas Mediados del siglo XX

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>



Figura 15. Salón de Baños en Puntarenas

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>

Otro hito importante se dio en 1955 cuando se sustituyó la Junta Nacional de Turismo por el Instituto Costarricense de Turismo (ICT) creado el 09 de agosto de 1955 iniciando una promoción del turismo en forma más sistemática tanto a nivel local como internacional.

Lo anterior se acompañó de una la modernización en la infraestructura, la cual dio lugar a una intensa reconfiguración de las playas y sus balnearios. Los paseos se remozaron, pero esta vez abocados al consumo de alimentos y de productos. Las casas cercanas a la playa comenzaron a ofrecer servicios de duchas y los hoteles comenzaron ampliar su oferta. Pero tal vez, lo más notable fue la reconfiguración de los salones de baile, tanto para la élite como para los sectores populares. Para los grupos adinerados se situaban en hoteles y asociaciones conspicuas como el Yatch Club: una nota breve periodística de *La Nación* del 22 de febrero 1967 señalaba:

“La encantadora señorita Cielo Mora Hidalgo, será una de las asistentes al alegre baile que se llevará a cabo en el Yatch Club de Puntarenas para recoger fondos para el hospital San Rafael.

Una magnífica orquesta, como la Galaxie y su cantante Marielos, amenizarán el baile.

Los jardines estarán espléndidamente iluminados, y el baile será en ellos, además que hay grandes sorpresas para los asistentes, veraneantes y josefinos.

El baile dará comienzo a las nueve de la noche. Es enorme el entusiasmo que existe para este día, que sera de gran alegría para todos, sobre todo que se ayuda con la asistencia al Hospital San Rafael de Puntarenas”.

La actividad reunía una serie de elementos dignos de rescatar y que eran comunes para toda la sociedad, entre ellos estaban el uso de orquestas y cantantes en vivo; la interpelación a josefinos y veraneantes; la descripción de salones de baile como centros de recreo y diversión en un ambiente costero y amigable. Salones como El Joron; Tioga, Cayuga, Yeye, El capitán Pirata, entre muchos más, sin olvidar el Balneario Municipal.

Hacia finales de la década de 1970, el Instituto Costarricense de Turismo optó por promocionar más agresivamente el país. Según Gilberth Vargas (2006: 49-50):

“El turismo aumentó en 1970 en 11,2%. El presidente José Figueres Ferrer favoreció la actividad turística por medio de apoyo económico y créditos, muy favorable para el mejoramiento y construcción de nueva infraestructura hotelera. No obstante el crecimiento hotelero que se produjo, éste no fue acompañado de una política global, que tomara en consideración los intereses del turista, el tipo de turismo y la localización de sitios turísticos lo que originó una exagerada concentración de hoteles en el Valle Central. San José, poseía el 47% del alojamiento, el 82% de los restaurantes y más del 90% de las agencias de viajes”

La hegemonía planteada por Vargas se puede corroborar con las postales de correo, las cuales comenzaron a popularizarse, tanto como recuerdo de los visitantes extranjeros como formas de acercar a parientes y amigos a una Costa Rica, así en primera instancia el país redescubría sus patrones arquitectónicos, su cultura y espacios de sociabilidad como posible interés para el extranjero, pero desde su entorno inmediato y civilizado como era el Valle Central, tal y como se puede ver en la Figura 1

La Figura 15, es sólo una muestra de la intensa campaña que se iniciaba en la década de 1970, las postales se convierten en una valiosa fuente de información sobre las concepciones culturales, patrimoniales, políticas, sociales y económicas que el país quería presentar tanto a sus ciudadanos (poco a poco convertidos como anfitriones) como a los turistas. Las imágenes representadas procuran despertar la curiosidad sobre aquello que muestran, en primera instancia fue lo folclórico: al Valle Central y a los iconos del orgullo de la oligarquía, aspectos que pronto fueron eclipsados por la playa, el sol, el paisaje y la naturaleza representada por su flora y fauna.

Las observaciones de Gilbert Vargas son importantes de rescatar; ya que la promoción del turismo se hacía desde San José retomando el carácter de periferia de Puntarenas como una zona de veraneo. Aún cuando se explotaba la imagen de sol y playa, tal vez, el cambio más importante fue de este turismo primario basado en la explotación de la naturaleza con pocas inversiones fue el reencuentro en el puerto de Puntarenas con el turista extranjero el cual se promovía como un punto de contacto con el mundo, aspecto que tal ya había sucedido en la década de 1840.

En suma, en la década de 1970 el Instituto de Turismo fomentó la afluencia primero del Valle Central en forma privilegiada, pero el gusto de los turistas por las

zonas turísticas playeras dio una breve consolidación en Puntarenas, pero pronto este puerto fue desplazado al expandirse los turistas extranjeros a nuevos sitios paradisíacos y poco intervenidos por la mano del hombre como eran los casos de Jacó y Playas del Coco,¹² tal y como se puede observar en la Figura 16. Dicha tendencia siguió creciendo hacia otras playas tanto al sur como al norte de Puntarenas.

La promoción de esta corriente turística basada en playas fue aprovechada por los gobiernos para fomentar el crecimiento económico con pocas inversiones. En ese sentido, el ICT procuró diseñar y concretar una comercialización más eficiente delo turístico basado en los gustos de los turistas estadounidenses por el sol y la playa; incrementar nuevos espacios para el turista a costa de diversificar muy poco la oferta turística más sofisticada; fomentar la planta hotelera y adecuar las estructuras organizativas e infraestructura del país a los nuevos ritmos de desarrollo del turismo extranjero.



Figura 16. Playa Jacó a finales de los años 70. Fuente: Fotografías antiguas de Costa Rica.
Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>

Al final del periodo estaba claro que el desarrollo del turismo entre 1970 y 1995 se había basado en el crecimiento de la actividad, no así en su diversificación real. Según Johnny Vargas (2003: 5)

“El turismo constituye una de las principales actividades generadora de ingresos y por demás demostrado su crecimiento a partir del año de 1984.

El crecimiento del turismo en Costa Rica fue lento y de carácter accidental hasta la década de 1970.

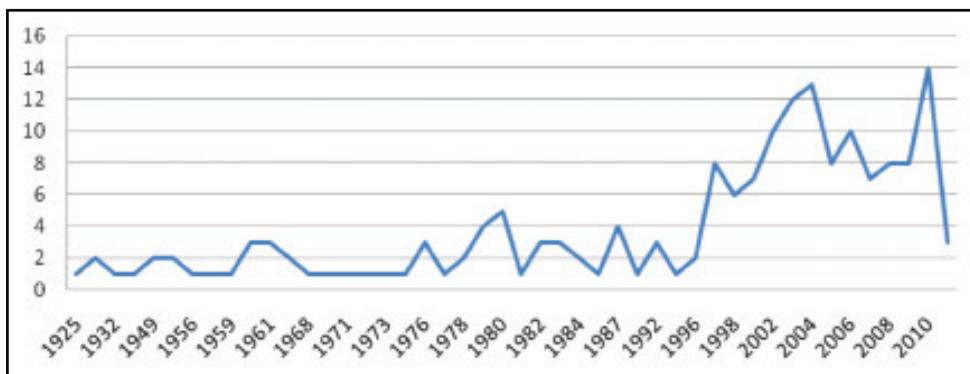
En 1950 el total de turistas que ingresaron al país fue de 20225 personas (Vargas, 1997). Ya para 1968 se registraron 118 000 turistas (Alfaro, 1999). Dicho turismo se centraba sobre dos espacios geográficos específicos: el Valle Central, con destinos específicos en el centro del país, específicamente lugares como los volcanes Irazú y Poás; el otro espacio correspondía al Pacífico Central, hacia Puntarenas y en menor medida Jacó.

Entre las razones fundamentales de la preferencia hacia estos dos espacios en específico están, la inexistencia de una distribución vial adecuada, la escasa cobertura de infraestructura de servicios destinados a suplir las necesidades del turista en zonas con mayor potencial turístico; carencia de una visión empresarial eficiente para la implementación del turismo y la inexistencia de políticas gubernamentales bien planificadas para considerar el desarrollo del turismo”.

Los cambios planteados por Vargas se acompañaron de una serie de políticas públicas que favorecieron el turismo, en especial en 1980, 1987 y con un fuerte impulso a partir de 1997 como se observa en el gráfico No.5.

Gráfico No. 5.

Evolución de la legislación en leyes y decretos referentes al turismo, 1925 - 2011 según números de leyes



Así, dichas políticas representadas por leyes y decretos han marcado una serie de incentivos que han reforzado el turismo de “sol-playa-mar”.

Gráfico No. 6

Índice de excretas en el cantón de Puntarenas tomando población local y promedio de viajeros en los meses de veraneo o vacaciones, 1906-1970



El problema ambiental y sostenibilidad de las playas no había cesado. Solo tomando como ejemplo, el volumen de visitantes y la cantidad de desechos humanos se puede evidenciar la dimensión del problema, tal y como se refleja en el gráfico No.6

Sin existir en Puntarenas una conciencia clara del problema ambiental antes de 1970, si es importante señalar que en el periodo 1900-1970 se iba tejiendo un problema de grandes magnitudes para la salud. En efecto, antes de la década de 1970 no existían grandes plantas de tratamiento y la gran mayoría de los desperdicios humanos se lanzaban al estero y a los ríos sin ser tratados, lo cual lógicamente comenzó a afectar la calidad de las aguas de las playas más. Así, conforme aumentaba la población directamente se incidía en la calidad del agua. La conciencia por este problema tan sólo llegó en el año 2000, cuando se comenzó a poner más atención en la calidad de las aguas, a través del programa denominado bandera azul, encontrándose un problema escandaloso para la salud, en casi todas las playas turísticas de las provincias de Puntarenas y Guanacaste (Vargas, G. 2006: 66-67).

Una de las razones de esa poca conciencia se debía a que existían desasosiegos mayores y más cotidianos, tales como el problema sempiterno problema del abastecimiento de agua, los periódicos inconvenientes con el drenaje de las aguas llovidas en la época lluviosa y en las crecidas del mar; las dificultades por desarrollar un ordenamiento territorial en las pocas tierras disponibles en la franja, las cuales a su vez competían con las empresas de transportes e industrias que se comenzaban a instalar y el abastecimiento de granos y alimentos a través del cabotaje.

Desarrollo turístico pleno

A partir del año 1998 el país entró en una nueva etapa caracterizada por grandes desarrollos turísticos, la inserción de grandes capitales y una rápida adquisición de terrenos por turistas extranjeros que han impelido el denominado desarrollo “glocal” del turismo. Ello llevó a una nueva etapa como es el desarrollo pleno del turismo como política estatal. Así uno de los criterios ha sido dividir el país en regiones turísticas y dentro de esas zonas los territorios que potencialmente se pueden explotar como tales. Este tipo de políticas en el caso del pacífico central se pueden ver en la Figura 17. Dicha figura es un cartograma de turismo que pretende ubicar los sitios claves de desarrollo.



Figura 17. Cartograma de turismo que pretende ubicar los sitios claves de desarrollo.

Fuente: <http://www.videos.historia.fcs.ucr.ac.cr/view-album/21/fotograf%C3%ADas-antiguas-de-costa-rica:-puntarenas>

En la Figura 17, se ve que el puerto de Puntarenas se ubicó dentro de un contexto mayor, el cual históricamente estuvo relacionado desde al menos 1840 hasta 1970 con los sistemas de cabotaje del Golfo, la costa y la denominada “Vuelta a Fuera”. De ahí, que a pesar del abandono del sistema de cabotaje desde la década de 1980 hasta la actualidad, la centralidad de Puntarenas se ha mantenido. De hecho, los antiguos puertos de cabotaje se han ido reconvirtiendo de pequeños puertos a sitios donde se han asentado los grandes hoteles, tal y como se puede observar en la Figura 18.



Figura 18. Mapa zonas antiguas de Cabotaje y espacios de cabotaje
Fuente:

Al igual que en el periodo anterior a 1970, el comprendido entre 1980 hasta la actualidad debe evaluarse no sólo el impacto económico, social y cultural de la reconversión de la costa y de los antiguos espacios de cabotaje en centros hoteleros debe obligatoriamente considerarse el impacto ambiental. Según el geógrafo Gilberth Vargas (2009: 63-65), hacia el 2000 todavía no existe un programa integral de turismo en Puntarenas que atienda todas las dimensiones citadas. Ello es urgente para no solo crear un crecimiento económico sino también un desarrollo

global con un uso inteligente de los recursos paisajísticos, naturales, arquitectónicos, culturales, económicos y sociales del puerto de Puntarenas.

La consideración de tales elementos llevará a repensar las playas seguras y libres de contaminantes (tipo bandera azul) a sitios donde las agencias de viajes procuran satisfacer las necesidades actuales y futuras no solo de los turistas sino también de las comunidades receptoras; sitios turísticos donde las instituciones públicas y comunales promoverán el turismo lingüístico, educativo, sanitario (o de salud), patrimonial, ambiental, y científico solo para citar algunos. Así a los problemas de resolución urgente como son la contaminación de las playas por excretas que ha producido una contaminación no solo del agua sino también de los mangares y con ello la propagación de varias epidemias asociados a los mosquitos y las moscas como principales agentes de transición de infecciones; el problema de la seguridad ciudadana y el problema de un crecimiento sin desarrollo se articule una agenda de trabajo de transformación social.

CONCLUSIONES

Un balance final sobre las trayectorias a largo plazo del turismo y su relación con el ambiente implica retomar al menos cinco elementos básicos para comprender e interpretar por que se ha dado un crecimiento sin desarrollo real para las comunidades; el impacto de todas las actividades sobre la naturaleza y la salud; o simplemente el costo ambiental de las actividades desarrolladas en torno al turismo.

El primer elemento es teorizar lo que es el turismo y el metabolismo social. Esta tarea es urgente ante la insistente tendencia oficial de las instituciones gestoras del desarrollo turístico de pensar el turismo simplemente como una actividad medible por estancias en noches, gastos de consumo y movilidades espaciales para la recreación y el ocio, olvidando con ello las condiciones sociales, espaciales, económicas y ambientales de las comunidades receptoras. Asimismo, que toda actividad posee un impacto. Este trabajo procuró teorizar el turismo relacionándolo con sus diversos contextos y con sus distintas trayectorias. Así las diferencias entre ocio elitico, prototurismo, preturismo, turismo de masas o entre El preturismo, proto, primario, promoción turística y desarrollo turístico no son irrisorios, todo lo contrario, son categorías que pretenden dar cuenta de la complejidad y de las interacciones entre una actividad y su contexto social. Por su parte, el metabolismo social presume que los seres humanos son parte integral de los ecosistemas y como tales establecen interacciones permanentes con su medio.

Segundo, la relación entre los conceptos de turismo y metabolismo social obligan interpretar las transformaciones de una actividad a la naturaleza y como esa reciprocidad ha sido construida muchas veces en la práctica cotidiana hasta

la sistémica con medios de producción estandarizados e intensivos, lo cual afecta el hábitat natural, la sociedad misma, los valores y representaciones sociales, las formas de organización, los patrones de consumo y hasta los estilos de vida.

Tercero, la conciencia de lo anterior con lleva a establecer los procesos de apropiación, transformación, distribución, consumo y excreción que en su conjunto permiten conocer y establecer el impacto social tanto para la naturaleza como para la sociedad misma. Tema que en el turismo no son conocidos, salvo cuando se aborda desde la perspectiva de la contaminación, la degradación social, la criminalidad, el consumo de drogas o la prostitución, sin observar el conjunto de efectos que produce la actividad turística.

Cuarto, lo anterior, lleva a su vez a la urgencia de establecer una clara diferenciación entre crecimiento económico y desarrollo social, siendo este último una meta de cohesión social, expansión y sostenibilidad de las actividades y beneficios reales para las comunidades huésped; ampliación y ramificación de nuevas actividades y el auge de nuevas alternativas de desarrollo.

Finalmente, todo lo anterior se traduciría en una institucionalidad formal e informal que permita establecer reglas sociales que permitan asegurar que las tensiones sociales puedan ser resueltas desde una perspectiva que asegure a la comunidad su sostenibilidad a pesar de las fuerzas internacionales y nacionales que usualmente apuntan a un crecimiento sin las comunidades.

En suma, el estudio del turismo en un puerto costero como es Puntarenas entre 1946 y 1980 permite no solo ver los sucesivos tránsitos que fueron desde el proto turismo al turismo veraniego y de este al turismo comercial; sino también percibir los éxitos y los fracasos de un proyecto de desarrollo donde la concepción ambiental apenas ha sido primaria y utilitaria. El reconocimiento de las interacciones entre sociedad y turismo permita avanzar en la conciencia de que las mismas generan contextos donde ambas se desarrollan, se comunican y crezcan, el cambio de esos contextos abocados a la comunidad como un ecosistema social facilitará un desarrollo efectivo y esperamos un crecimiento más equitativo.

CITAS Y NOTAS

- * **Juan José Marín Hernández.** Costarricense. Doctor en Historia. Profesor e investigador de la Escuela de Historia de la Universidad de Costa Rica. ExCoordinador del proyecto “Clionet Costa Rica: Portal Meta Base de Investigación, Docencia y Difusión de la Historia Costarricense y Centroamericana” y actualmente, miembro del proyecto Methexis de la Escuela de Historia de la Universidad de Costa Rica Creador de las plataformas de cursos del Posgrado Centroamericano de Historia y de la Escuela de Historia, de Diálogos Revista Electrónica de Historia y de los repositorios de investigación Rafael Obregón Loría y Carlos Meléndez. Autor de diversos artículos sobre las nuevas tecnologías aplicadas a la docencia, la difusión y la investigación de la historia de Costa Rica y Centroamérica. Autor de diversos libros

en historia regional y de la marginalidad. Premio Nacional de Historia Aquileo Echeverría 2007. Correo electrónico jmarincr@gmail.com. Blog académico <http://www.methesis.fcs.ucr.ac.cr/blogs/jmarin/>

1. Debe indicarse que los viajes fuera de la capital eran realmente cansados y penosos, todavía en 1924 un viaje a Guanacaste para el costarricense medio era una odisea. (Sánchez J. , Por tierras guanacastecas, 1994, págs. 172-173)
2. En un trabajo reciente del Marín y Núñez señalaban: “En 1864, los arrieros sólo representaban el 4% de los oficios asociados al transporte, entre tanto los relacionados con los las carretas eran el 82% de esos oficios. En ese año, las provincias de Alajuela y San José eran las que estaban muy por encima de la media, seguidas por Puntarenas. Regionalmente, el espacio entre Alajuela y San Ramón tuvo una mayor participación en el transporte, siendo Atenas el sitio que mayor concentración ocupaba, muy por encima de la ciudad de Puntarenas y Desamparados, los otros dos espacios donde se reclutaban los transportistas de la época oficialmente registrados. Para 1883, la denominada Meseta Central concentraba el transporte asociado al modelo económico que la consolidada como “la región” del país. Así tanto las provincias centrales y como la llamada Región Central se imponían.

Un elemento interesante, es que al interior de las regiones consideradas como “vacías”, por el discurso liberal los oficios censados denotaban un grupo importante dedicado al transporte. Así Escazú, Aserrí, Desamparados, Santa Bárbara Naranjo volcados a los nuevos frentes de expansión habitados por indígenas, chiricanos y nicaragüenses (con poblaciones desiguales en tamaño pero existentes en los espacios considerados como vacíos) crecieron más que los cantones de La Unión, Atenas y San Ramón. En el censo de 1892, Heredia, Cartago y San José superaron la media en la ocupación de transportes. Regionalmente, la que mayor creció fue la denominado zona sur seguida por la región Central. Cantones como Escazú (dominante en este censo), Aserrí, Desamparados, Puriscal, Tarrazú, estaban por encima de la vieja zona de influencia de la región Alajuela - San Ramón. Mientras en la región Central destacaban los cantones de La Unión, Santo Domingo, Cartago y Barba, Santa Bárbara. Lastimosamente el censo de 1927 solo publicó los oficios a nivel nacional lo que impide ver los cambios. (Marín, Procesos de desigualdad en el Pacífico. Una propuesta interpretativa: 1850 – 1900 , 2011).

Sobre el proceso de cabotaje véase (Marín & Nuñez, Los sistemas de cabotaje de Guanacaste, en un análisis Comparado de articulaciones nodales interregionales en Costa Rica, 1890-2000, 2011) (Procuraduría General de la República de Costa Rica, S.F).

3. La base de datos fue sistematizada por Armando Tenorio, asistente del proyecto de historia regional.
4. (Pack, 2011). Asimismo, debe indicarse que sobre la idea del sur (tanto de la Europa como del Tercer Mundo) tuvo una doble dimensión. Una creada desde el propio Norte y otra que fue construyendo con una serie de percepciones que fueron asumidas por esa periferia tanto sobre sí misma como de lo que representaba el Norte. Una reseña interesante sobre este fenómeno puede verse en: Buttimer, 2006.
5. Para Ana María Campón y José Manuel Hernández, el turismo idiomático ha generado una serie de ganancias no cuantificables. Para ellos, el turismo idiomático representando en la oferta de cursos de español para extranjeros ha posibilitado:

“(a) diversificación de la oferta, (b) desestacionalización de la demanda turística (distribución más uniforme a lo largo del año), (c) alto consumo de la oferta y de los servicios culturales, (d) alta rentabilidad económica (el gasto promedio anual de los estudiantes de español es cercano a los 300 millones de euros), (e) alta estancia media (cuatro veces más prolongadas que las de los turistas comunes), (f) consumo de servicios complementarios del turismo (transporte, alojamiento, restauración, compra de libros, etc.), (g) efectos positivos sobre la imagen del destino, (h) oportunidad de negocio y fomento del empleo, y (i) establecimiento de relaciones transversales con otras tipologías turísticas” (Campón & Hernández, 2011, pág. 3)

6. Aunque no es el tema central de este trabajo es importante señalar la fascinación que ocasionan los espacios de control para el turismo. Con respecto, a la explotación de dichos espacios en los países excomunistas de Europa véase (Sasha, 2009)
7. A través del proyecto Desarrollo de la investigación intersección, mediante el estudio y el fortalecimiento del turismo sostenible en las provincias de Limón, Puntarenas y Guanacaste se integraron diversos investigadores de las Sedes de la Universidad de Costa Rica apoyadas por la Escuela de Sociología de dicha universidad. Véase (Chen & García, Percepción del impacto del turismo en el Roble 2 de Puntarenas, Costa Rica, 2010, pág. 28)
8. (Cordero, La serpiente que se muerde la cola. (Turismo y violencia social), 2008); (Cordero, De lo bello natural a lo bello social. Sistematización de las experiencias de COOPRENA 1992-2001, 2002); (Cordero, El turismo y la dependencia Latinoamericana, 2003); (Cordero, Los viejos y olvidados centros históricos del turismo: Algunas evidencias para el caso costarricense, 2008); y (Cordero, Teoría socio-política del turismo, 2006), solo para citar algunos trabajos.
9. El olvido de los costeños es más que peculiar pues se han dado publicaciones que rescatan sus elementos más cotidianos y peculiares como son los trabajos de Virgilio Caamaño véase (Caamaño, El costarricense y el mar, 1942); (Caamaño, El lector Guanacasteco., 1935); (Caamaño, La Cuenca del Tempisque, 1941) y (Caamaño, Motivos Costeños. Lecturas para III y IV Grados, 1948)
10. A manera de ejemplo véase (Grado de, 1998, pág. 44); (S.A, De moros y Cristianos, 1998, pág. 48); (Acosta de, 1998, pág. 69); (Múñez, 1998, págs. 120-121) y (Jiménez, 1998).

Un relato bastante descriptivo es proporcionado por una crónica de Miguel Salguero referido a principio de siglo y en San Isidro del General. Salguero señalaba

-“¿Y aquí en San Isidro sí se tomaba sus traguitos?

“¿Yo? ¡Uuuuu! Hubo veces que salía de la casa, llegaba a la cantina y no sabía a qué horas volvía. Por el licor peleaba mucha la gente...”

-¿Qué le pasó en el dedo?

“Ah, este fue un pleito a machete. Perdí varios dedos. ¡Viera usted cómo era eso!

- Parece ser que esos pleitos eran como una especie de deporte, para entretenerse. ¿Qué dice usted?

“Ah, sí era algo así. Miré, aquí una costumbre muy fea. Cuando se fue tupiendo de gente y llegaban de un pueblo a otro a pasear, apenas se tomaban sus traguitos comenzaba la peleadera a puro macheta. Unos pleitones que daba miedo” (Salguero, 2004, pág. 114)

11. Un elemento a destacar era que aún las salidas del poblado a otros cercanos del Valle Central eran difíciles de realizar un interesante relato al respecto se puede encontrar en (Sánchez J., *Mi primer viaje a Dota*, 1994, pág. 132)
12. El desplazamiento de Puntarenas como centro clásico del turismo comenzó en la década de 1980 como bien analizó Allen Cordero (Cordero, *Los viejos y olvidados centros históricos del turismo: Algunas evidencias para el caso costarricense*, 2008). Entre los nuevos espacios de desplazamiento estaban las playas que más atracción ofrecían a los sol, olas y paisaje a los cada vez más numerosos jóvenes, así lugares como Esterillos; Esterillos Este; Esterillos Oeste; Jaco; La Isla Palo Seco; Mal País Área; Manuel Antonio Área; Monteverde; Montezuma; Ojochal; Osa Península; Parrita; Pavones; Playa Ballena; Playa Bandera; Playa Bejuco; Playa Hermosa; Playa Herradura; Playa Manzanillo; Playa Matapalo; Playa Naranjo; Playa Tambor; Playa Tortuga; Playa Zancudo; Punta Banco; Punta Leona; Puntarenas; San Buenaventura; San Vito; Tambor; Tarcoles; Tinamastes; Uvita ganaban más adeptos. Lo curioso es que los intereses del turista extranjero re direccionaron el turismo local, en especial al vallecentralismo que copiaba cada vez más los gustos de los cada vez más numerosos visitantes.

BIBLIOGRAFÍA

Mapa zonas antiguas de Cabotaje y espacios de cabotaje Figura 18

Mapa zonas antiguas de Cabotaje y espacios de cabotaje Figura 18

Mapa zonas antiguas de Cabotaje y espacios de cabotaje Figura 18

Mapa zonas antiguas de Cabotaje y espacios de cabotaje

Abarca, Jorge, *Proyecto regional sistemas integrados de tratamiento y uso de aguas residuales en América Latina: realidad y potencial. Estudio general del caso Puntarenas, Costa Rica*, San José, [Convenio : IDRC – OPS/HEP/CEPIS], 2001.

Abarca, O, “Puntarenas en los mensajes de los Jefes de Estado y Presidentes de la República (1824-1870)” . En Abarca, O, Bartels, Jorge, Chen, Susan & Marín, Juan, *Poder, Colonización y Arquitectura. Región del Pacífico de Costa Rica: 1780-2010*, San José, [Alquimia 2000], 2011.

Abarca, O, Bartels, Jorge, & Marín, Juan, *De puerto a Región. El Pacífico Central y sur de Costa Rica, 1821-2007* . San José, [Alma Mater], 2010.

Acosta de, T, “Real Provisión para que se extingan los excesivos gastos que hacen los indios y mulatos en fiestas religiosas, año de 1800” . En Zeledón, E, *El santoral Costarricense*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 1998, 68-70.

Alvarenga, Patricia, *De vecinos a ciudadanos*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica - Editorial Universidad Nacional], 2009.

- Alvarez, L, “Fiestas de la Virgen del Mar”. En Zeledón, E, *El santoral Costarricense*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 1998, 106-107.
- Antón, Francisco, “Trashumancia y turismo en España”. En *Cuadernos de Turismo* 20, (2007), 27-54.
- Antropología Social, *Las Tipologías: Necesidad y criterios* Reseña Santana, Agustín *Antropología y turismo ¿Nuevas hordas, viejas culturas?*. Recuperado el 1 de setiembre de 2011, de Antropología social ORG: <http://www.antropologiasocial.org/contenidos/tutoriales/anttur/textos/ATexto3.htm#Tipolog%C3%ADas%20de%20tipo%20interaccional%20%28comportamentales%29>.
- Arrieta, G, & Gina, R, “Del Siglo XIX al siglo XX. Visión histórica de la evolución del turismo en Guanacaste”. *Umbral* , 23, (2008), 33-40.
- Arrieta, G, & Gina, R, “La Carrera de Turismo ecológico de la Sede Guanacaste y el desarrollo del ecoturismo en la Universidad de Costa Rica”. *Inter Sedes* , 7 ,13, (2006), 41-53.
- Balsa, José, & Lois, Rubén, “Particularidades y estado actual de la cartografía turística oficial en Galicia”. En *Cuadernos de Turismo* 26, (2010), 25-46.
- Bartels, Jorge, & Araya, Andrey, “El desarrollo de la agricultura en la Región Pacífico Sur de Costa Rica, 1909-1955”. En Abarca, O, Bartels, Jorge, & Marín, Juan, *El Sur - Sur. Trayectorias y perspectivas de una región en proceso de formación 1821-2010*, San José, [Alquimia 2000], 2011, 79-108.
- Bartels, Jorge, & Martínez, R, “El desarrollo de la agricultura en la región Pacífico Central de Costa Rica, 1909 – 1955”. En Abarca, O & Bartels, Jorge *De puerto a región: El pacífico Central y Sur de Costa Rica, 1821-2007*, San José, [Alma Mater], 2010, 189-208.
- Battilani, Patrizia, “El Turismo en el Mediterráneo. Una perspectiva comparativa. En Jordi, N & Parejo, A, *Mediterráneo e Historia Económica*, Barcelona, [Instituto Cajamar], 2005, 374 - 389.
- Blanco, Marvin, *Documento de trabajo, elaborado en el marco del Convenio de colaboración entre IICA Costa Rica y el Programa de Desarrollo Agroindustrial Rural (PRODAR)*, San José, [IICA], 2008.
- Blasquez, Maciá, & Cañada, Ernest, *Nueva colonización turística: del Mediterráneo a Mesoamérica y el Caribe. Lógicas espaciales del capital turística*, Managua, [EDISA], 2011.
- Botey, Ana, *Trabajo, cultura e identidad de los trabajadores portuarios de Puntarenas-Caldera (1940-2000)*, San José, [Imprenta Nacional], 2004.
- Buttimer, A, *Review of Peter Davidson, The Idea of North*. Recuperado el 30 de setiembre de 2011, de H-Travel Network of the History of Travel, Transport, and Tourism: <http://www.hnet.org/reviews/showrev.cgi?path=191341143481950>, (febrero de 2006).
- Caamaño, Virgilio, *El costarricense y el mar*, Sin lugar, [s.p.i]. (1942).
- Caamaño, Virgilio, *El lector Guancasteco*, San José, [Imprenta Española - Soley & Valverde Editores], 1935.
- Caamaño, Virgilio, *La Cuenca del Tempisque*, San José, [Imprenta Ujueta], 1941.
- Caamaño, Virgilio, *Motivos Costeños. Lecturas para III y IV Grados*, San José, [s.p.i], 1948.
- Campion, D, *Review de Laura Bear Lines of the Nation: Indian Railway Workers, Bureaucracy, and the Intimate Historical Self* . Recuperado el 30 de setiembre de 2011, de H-Travel Network

- of the History of Travel, Transport, and Tourism: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=15724>, (marzo de 2011).
- Campón, Ana, & Hernández, José, “Turismo idiomático en el medio rural: Una propuesta para su desarrollo y comercialización”. *TURyDES. Revista de Investigación y desarrollo local* , 4, 10, (2011), 1-19.
- Carrillo, Taciana, & Peña, Fidel, “Programa de buenas prácticas ambientales para organizaciones turísticas cubanas. *TURyDES. Revista de Investigación y desarrollo local* , 4 , 10, (2011), 1-19.
- Censo de la República de Costa Rica 1883*, San José, [Tipografía Nacional], 1885 .
- Chen, Susan, “Turismo y ambiente: Un potencial para el desarrollo económico de Costa Rica”. *Revista Reflexiones* , 84, 2, (2005), 25-37.
- Chen, Susan, & García, Kattia, “Percepción del impacto del turismo en el Roble de Puntarenas, Costa Rica. *Revista Reflexiones* , 89, 2, (2010), 27-38.
- Cirer, Joan, “Dinámica de la estructura del sector hotelero en Ibiza y Formentera 1960-2000”. *Cuadernos de Turismo*, 26, (2010), 69-90.
- Cordero, Allen, *De lo bello natural a lo bello social. Sistematización de las experiencias de COOPRENA 1992-2001*, San José, [S.L: CONSORCIO COOPERATIVO RED ECOTURISTICA NACIONAL-COOPRENA R.L.], 2002.
- Cordero, Allen, “El turismo y la dependencia Latinoamericana”. *Anuario Social y Político de América Latina y el Caribe*, 6, (2003), 104-111.
- Cordero, Allen, *La serpiente que se muerde la cola. (Turismo y violencia social)*, San José, [Informe FLACSO], 2008.
- Cordero, Allen, “Los viejos y olvidados centros históricos del turismo: Algunas evidencias para el caso costarricense”. *XLV colloque de l'Association de science régionale de langue Française*, [Québec], 2008, 1-17.
- Cordero, Allen, *Nuevos ejes de acumulación y naturaleza. El caso del turismo*. Buenos Aires, [CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales], 2006.
- Cordero, Allen, “Teoría socio-política del turismo”. En *Nuevos ejes de acumulación y naturaleza* Buenos Aires, [CLASO], 2006, págs. 1-8.
- Costa Rica, *Anuario estadístico 1883*, San José, [Imprenta Nacional], 1885.
- Costa Rica, *Anuario estadístico 1887*, San José, [Imprenta Nacional], 1888.
- Costa Rica, *Anuario estadístico 1908*, San José, [Tipografía Nacional], 1909.
- Costa Rica, *Anuario estadístico 1927*, San José, [Imprenta Nacional], 1928.
- Costa Rica, *Censo General de la República de Costa Rica 1892*, San José, [Tipografía Nacional], 1893.
- Costa Rica, *Censo general de la República de Costa Rica: 27 de noviembre de 1864*, San José, [Dirección General de Estadística y Censos], 1964.
- Costa Rica Country Club S.A, Recuperado el 30 de Octubre de 2011, de <http://www.elcountry.cr/nuestro-club/historia-del-club>, (S.F).
- Costa Rica, *Población de la República de Costa Rica: según el censo general de población levantado al 11 de mayo de 1927, por provincias, cantones y distritos*, San José, [Imprenta María vda. de Lines], 1927.

- Cuevas, Ana, "Turismo y Consumo Artesanal en Tlaquepaque, Jalisco, México en Tres etapas del Siglo XX". *Estudios sobre las culturas Contemporáneas*, XIII 26, (2007), 103-125.
- Dobles, Cecilia, Murillo, Carmen, & Chang, Giselle, *Boyeros, bueyes y carretas. Por la senda del patrimonio intangible*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 2008.
- Doménech, Julia, "“Vivir el pasado”. Imaginación mito - poética en las casas - museo de El Greco y Cervantes". *Anuario del Departamento de Historia Teoría del Arte*, XIX, (2007), 179-188.
- Durán, J, "Televisión contra memoria. Uso y abuso de la historia en la televisión franquista". *Historia y Comunicación Social*, 13, (2008), 33-45.
- Edelmán, Marc, *La lógica del latifundio: las grandes propiedades del noroeste de Costa Rica desde fines del siglo XIX*, San José, [Editorial de la UCR], 1998.
- Ehrhardt, J, *Review de Simon Coleman y Mike Crang, eds, Tourism: Between Place and Performance*. Recuperado el 30 de Setiembre de 2011, de H-Travel Network of the History of Travel, Transport, and Tourism: <http://www.hnet.msu.edu/reviews/showrev.cgi?path=26281069470456>, (julio de 2003).
- Elias, Norbet., & Dunning, Eric, *Deporte y Ocio en el Proceso de la Civilización*, México, [Fondo de Cultura Económica], (1995).
- Enríquez, Francisco, *Diversión pública y sociabilidad en las comunidades cafetaleras de San José: el caso de Moravia (1890-1930)*, San José, [Tesis para optar por el grado de Maestría en Historia], 1998.
- Enríquez, Francisco, "Entre la tradición y la modernidad. La diversión pública en las localidades rurales de San José (1880-1930)". *Revista de ciencias sociales*, 89, (2000), 69-83.
- Equipo de Prensa. Gbno. espera obtener US\$60mn para alcantarillado de Puntarenas - Costa Rica. *Business News Americas*, págs. Dirección web: http://www.bnamericas.com/news/aguas-yresiduos/Gbno_espera_obtener_US*60mn_para_alcantarillado_de_Puntarenas, (7 de diciembre de 2007).
- Espinoza, Elba, "Cartagena de Santa Cruz, zona geográfica más conservadora de la cultura guanacasteca: Un estudio sobre vitalidad léxica de nahuatlismos". *Kañina, Rev. Artes y Letras, Universidad Costa Rica*, XXIX (Especial), (2005), 101-110.
- Falero, A, "Turismo y desarrollo: Algunos desafíos desde la sociología para pensar el caso uruguayo". *Congreso Latinoamericano de Investigación Turística, 22 y 24 de setiembre de 2010*, Dirección web: <http://www.laondadigital.com/LaOnda/LaOnda/506/A5.pdf>, Montevideo, [Universidad de La República], 2010.
- FAO, *Sistema de Información sobre recursos de piensos*. Recuperado el 2011 de Octubre de 2011, de <http://www.fao.org/ag/AGA/AGAP/FRG/afri/es/Data/476.HTM>, (S.F).
- Fernández, Evelyn, "Conozca y evite bañarse en las playas más contaminadas". *Al Día*, Dirección web: http://www.aldia.cr/ad_ee/2010/marzo/27/nacionales2316044.html.
- Fernández, Miguel, "Empresarios y empresas del turismo en la historia del pensamiento económico". *TuryDes. Revista de investigación en turismo y desarrollo local*, 4, 10, (2011), 1-14.
- Fournier, M, & Fonseca, A, *Décimo tercer informe estado de la nación en desarrollo humano sostenible Informe Final La zona marino-costera*, San José, [CONARE], 2007.
- Garay, Luis, & Cànoves, Gemma, El desarrollo turístico en Cataluña en los dos últimos siglos: una perspectiva transversal. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 53, (2009), 29-46.

- García, Pedro, El Ritual festivo desde la perspectiva teórica de Piere Bourdie. El caso de las Fallas de Valencia. *Arxius* , 24, (2011), 95-106.
- González, Alfonso, El anfitrión como actor social en el turismo. Reflexiones desde el caso de Ixtapan de la Sal, México. *Revista de Ciencias Sociales* 105, (2004), 155-168.
- González, Manuel, Guzmán, Gloria, & Ortega, Antonio, Sobre la sustentabilidad de la agricultura ecológica. Las enseñanzas de la Historia. *Ayer. Revista de Historia Contemporánea* , (2002), 155-185.
- Grado de, B, “Corpus Christi en Cartago, 1638”. En Zeledón, E, *El santoral Costarricense*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 1998, 41-44.
- Grandi, Jorge, (director UNESCO ante Mercosur), *Políticas Transversales en Cultura, Turismo y Ambiente: desafíos y oportunidades en Uruguay Documento final del Proyecto: “Consolidando el Uruguay Cultural”*, Montevideo, [UNESCO], 2008.
- Hall, Carollin, & Pérez, Héctor, *Historical Atlas of Central America*, Oklahoma, [University of Oklahoma Press], 2003.
- Hernández, C, *Historia social de la conflictividad huelguística costarricense. Una historia (trans) regional desde abajo. 1900-1943*, San José, [En prensa], S.f.
- Hernández, Hermógenes, *Costa Rica: evolución territorial y principales censos de población 1502 – 1984*, San José, [Editorial Universidad Estatal a Distancia], 1985.
- Ibáñez, Reyna, “Pesca deportiva-recreativa como un atractivo turístico en México. caracterización, estimación de su demanda futura y efecto multiplicador a otros sectores”. *TuryDes Revista de investigación y desarrollo local* , 4, 10, (2011), 1-20.
- Jiménez, M, Las carreras de San Juan. En Zeledón, E, *El santoral Costarricense*. San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 1998, 210-212.
- Korstanje, Miguel, Reseña de Historia del Turismo de Miguel Khatchikian. *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 6, 3, 2008), 599 - 603. *La Nación* 9 de Setiembre de 1971, [12].
- Maluquer, Jordi, *El turismo, motor fundamental de la economía de Cataluña (1951-2010)*. Barcelona, [Unitat d’Història Econòmica UHE Working Paper], 2011.
- Maluquer, Jordi, *Modelo turístico y costos ambientales: el caso de Cataluña (1951-2010). Un estudio de Historia Económica*, San Pedro, [Programa CIHAC Orígenes sociohistóricos de la inclusión/exclusión en Centroamérica], 2011.
- Marín, Juan, *La tierra del pecado, entre la quimera y el anhelo. Historia de la prostitución 1750 – 2005*, San José, [Alma Mater], 2006.
- Marín, Juan, “Procesos de desigualdad en el Pacífico. Una propuesta interpretativa: 1850 – 1900”. En Abarca, O, Bartels, J, Chen, Susan & Marín, Juan, *Poder, Colonización y Arquitectura. Región del Pacífico: 1780-2010*, San José, [Alquimia 2000], 2011.
- Marín, Juan, & Nuñez, Ronny, “Los sistemas de cabotaje de Guanacaste, en un análisis Comparado de articulaciones nodales interregionales en Costa Rica, 1890-2000”. En Marín, Juan, & Nuñez, Ronny, *(Re) Lecturas de Guanacaste 1821 – 2010*, San José, [Alquimia 2000], 2011, 71-122.
- Marín, Juan, & Viales, Ronny, “Turismo aproximaciones desde una perspectiva histórico social”. *Jornadas de Investigación Sede Pacífico Universidad de Costa Rica – octubre 2011*, Puntarenas, [Sede del Pacífico Universidad de Costa Rica], 2011.

- Marín, Juan, & Viales, Ronny, Turismo y ambiente en la “Perla” del Pacífico. Una relación de ansias y desencuentros. 1946-1980. *Simpósio Internacional Turismo, Desarrollo y desigualdad Social*. Puntarenas, 2011.
- Martín, Beatriz, La imagen turística de las regiones insulares: Las islas como paraísos. *Cuadernos de Turismo*, 11, (2003), 127-137.
- Martín, Carlos, Evolución del sistema turístico de la isla de El Hierro (Canarias). *Cuadernos de Turismo*, 24, (2009), 111-133.
- Martínez, Antonio, El cine como soporte didáctico para explicar la evolución del viaje y la actividad turística. *Cuadernos de Turismo*, 22, (2008), 145-163.
- Martínez, Antonio, Los indicadores de insustentabilidad urbana como indicadores de conflicto social. *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, 46, (2002), 43-62.
- Martínez, Joan, “Los indicadores de insustentabilidad urbana como indicadores de conflicto social”. *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, 46, (2002), 93-122.
- Maximiliano, Korstanje, “Primer ensayo de filosofía del turismo: El nacimiento de la Calesita”. *TuryDes Revista de Investigación en turismo y desarrollo local*, 4, 10, (2011), 1-14.
- Millán, Mercedes, “Proceso de urbanización y cambio demográfico en el litoral murciano (1960-1991)”. *Cuadernos de Turismo*, 2, (1998), 127-145.
- Molina, Ángel, “Los viajes por mar en la Edad Media”. *Cuadernos de Turismo*, 5, (2000), 113-122.
- Molina, Ángel, “Viajeros y caminos medievales”. *Cuadernos de Turismo*, 4, (1999), 111-126.
- Molina, Catalino, “Ecoturismo en Colombia: una respuesta a nuestra invaluable riqueza natural”. *TURyDES. Revista de Investigación y desarrollo local*, 4, 10, (2011), 1-6.
- Molina, Eugenia, “El encuentro entre lógicas globales y locales: Empleo bananero y turístico en Cahuita y Puerto Viejo”. *Revista de Ciencias Sociales 117-118: 13-26 / 2007*, 117-118, (2007), 13-26.
- Mora, Darnier, “Calidad microbiológica de las aguas superficiales en Costa Rica”. *Revista Costarricense de Salud Pública*, 13, 24, (2004), Dirección web: http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S1409-14292004000100002&script=sci_arttext.
- Morales, Héctor, “Turismo comunitario: Una nueva alternativa de desarrollo indígena”. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 1, 2, (2006), 249-264.
- Morales, Luis, “Cambios en el estilo nacional de desarrollo y promoción del sector turístico en Costa Rica”. *Ciencias Económicas*, 28, 2, (2010), 295-309.
- Morales, Luis, “Crisis económica, desarrollo turístico y trabajo: el caso de los trabajadores de la comunidad de los Pargos, Guanacaste”. *Ciencias Económicas*, 29, 1, (2011), 385-399.
- Morales, Luis, “Santa Cruz de Guanacaste: cultura local, turismo y globalización”. *Ciencias Económicas*, 27, 2, (2009), 141-153.
- Múñez, F, “La fiesta de San Rafael”. En Zeledón, E, *El santoral Costarricense Editorial*. San José, [Universidad de Costa Rica], 1998, 120-121.
- Núñez, Rodolfo, & Marín, Juan, “El cabotaje Guanacasteco, un análisis de su sociabilidad 1950-1960”. En Núñez, Rodolfo, & Marín, Juan, *(Re) Lecturas de Guanacaste 1821-2010*. San José, [Sociedad Editora Alquimia 2000], 2011.
- Núñez, Rodolfo, & Marín, Juan, “El que sigue. La prostitución en la ciudad folklórica de Santa Cruz,

- Guanacaste, 1950-2007". En Núñez, Rodolfo & Marín, Juan, *Guanacaste: Historia de la (Re) Construcción de una región, 1850-2007*. San José, [Editorial Alma Mater], 2009, 201-235.
- Pack, S, *Review Europe at the Seaside: The Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean de Luciano Segreto, Carles Manera, Manfred Pohl (editores)*. Recuperado el 30 de setiembre de 2011, de H-Travel. Network of the History of Travel, Transport, and Tourism: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=32861>, 2011.
- Peñalver, María, "De «Ocio Murcia» Al salón del turismo y «tiempo libre»". *Cuadernos de Turismo*, 3, (1999), 115-126.
- Peters, Gertrud, Exportadores y consignatarios del café costarricense a finales del siglo XIX. *Revista Historia*, 49-50, 2004, 59-109.
- Piglia, Melina, "Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del Turismo Carreter. Argentina 1924 – 1938". *Nuevo Mundo - Mundos Nuevos*, Dirección web: <http://nuevomundo.revues.org/40923?lang=en>, 2008.
- Pinheiro da Silva, Juliana, & Pereira Leite, Yakara, "Hospitalidad y ambiente en los hoteles. Su influencia en el comportamiento del consumo". *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 19, (2010), 330 -345.
- Prat, José, "Turismo naturista: una apuesta por el turismo marginal. El caso del barrio naturista de Cap D'Agde en Francia". *Cuadernos de Turismo*, 26, (2010), 201-216.
- Procuraduría General de la República de Costa Rica, Recuperado el 2 de Setiembre de 2011, de Sistema Costarricense de Información Jurídica - SCIJ: <http://www.pgr.go.cr/Scij/>, S.F.
- Propin, Enrique, & Sánchez, Ángel, "Tipología de los destinos turísticos preferenciales en México". *Cuadernos de Turismo*, 19, (2007), 147-166.
- Ramón, Ana, "Evolución en las Estrategias de expansión internacional del sector turístico vacacional: el papel de las empresas españolas en Latinoamérica". *Serie desarrollo productivo- CEPAL*, 189, (2010), 1-66.
- Rodríguez, R, "Origen de la Fiesta de la Virgen del Mar". En Zeledón, E, *El santoral Costarricense*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 1998, 104-105.
- Rodríguez, Andrés, & Sáenz, Manrique, "Análisis del crecimiento económico en Costa Rica 1950-2000". *Serie de Estudios Económicos y Sectoriales*, (2003), 1-82.
- Sin autor, "De moros y Cristianos". En Zeledón, E, *El santoral Costarricense*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 1998, 48-49.
- Sabio, Alberto, "Imágenes del monte público, "patriotismo forestal español" y resistencias campesinas, 1855-1930". *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, 46, (2002), 123-153.
- Salguero, Miguel, "Yo vi cuando en 1887 llegó don Bernardo Soto a El General (Don Ciriaco Hidalgo Quirós)". En Zeledón, E, *La vida cotidiana de nuestros abuelos, 1801 – 1910*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 2004, 109-114.
- Sánchez, Álvaro, & Propín, Enrique, "Tipología de los núcleos turísticos primarios de América Central". *Cuadernos de Turismo*, 25, (2010), 165-184.
- Sánchez, J, "Mi primer viaje a Dota". En Zeledón, E, *Imágenes costarricenses*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 1994, 131-144.
- Sánchez, J, "Por tierras guanacastecas". En Zeledón, E, *Imágenes costarricenses*, San José, [Editorial Universidad de Costa Rica], 1994, 170-184.

- Sasha, Pack, *Review de Scranton, Philip; Davidson, Janet F., eds., _The Business of Tourism: Place, Faith, and History*. Recuperado el 30 de Setiembre de 2011, de H-Travel Network of the History of Travel, Transport, and Tourism: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=15695>, 2009.
- Sawkar, K, Noronha, L, Mascarenhas, A, Chauhan, O, & Saeed, S, *Tourism and the Environment ase Studies on Goa, India, and the Maldives*. Washington: The Economic Development Institute, 1998.
- Toselli, Claudia, “*Turismo cultural, participación local y sustentabilidad Algunas consideraciones sobre la puesta en valor del patrimonio rural como recurso turístico en Argentina*”, Recuperado el 2 de Setiembre de 2011, de Portal Iberoamericano de Gestión Cultural: http://www.salvador.edu.ar/vrid/imae/r_pubturturcultural.pdf, 2003.
- Valverde, Arabela, *La ciudad de Puntarenas. Una aproximación a su historia económica y social 1858 – 1930*, San José, [CIHAC - Sede del Pacífico], 2008.
- Vargas, Jorge, *Columna Enfoque*. Recuperado el 16 de Diciembre de 2010, de Tribuna Democrática: http://www.tribunademocratica.com/2008/07/enfoque_113/, 2008.
- Vargas, G, *Geografía turística de Costa Rica*, San José, [Editorial Universidad Estatal a Distancia], 2006.
- Vargas, G, “La actividad turística en América Central: Desarrollo o características”. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 32, (2006), 9-35.
- Vargas, Gilbert, “Turismo y espacios naturales protegidos en Costa Rica: Enfrentamiento o concertación”. *Revista Ciencias Sociales*, 123-124, (2009), 49-78.
- Vargas, Hubert, & Marín, Juan, *La cartografía histórica georeferenciada. Un punto de encuentro en el análisis estadístico regional. Una propuesta de trabajo*, San José, [Informe Investigación – CIHAC], 2010.
- Vargas, Johnny, “Crecimiento y desarrollo de la infraestructura turística de la fortuna de San Carlos, Alajuela 1972-2002”. *Reflexiones*, 82, 1, (2003), 1-19.
- Vázquez, José, “Una ventana al mundo. El viaje fotográfico: Sudamérica como ámbito de expresión”. *Cuadernos de Turismo*, 15, (2005), 209-222.
- Viales, Ronny, “La región como construcción social, espacial, política, histórica y subjetiva. Hacia un modelo conceptual/relacional de historia regional en América Latina2. *Geopolítica(s)*, 1, 1, (2010), 157-172. Dirección web <http://www.ucm.es/BUCM/revistas/cps/21723958/articulos/GEOP1010120157A.PDF>.
- Viales, Ronny, “Lógica (s) de la descripción y de la explicación histórica: algunas reflexiones”. *Reflexiones*, 80, (2003), 77-89.
- Viales, Ronny, & Marín, Juan, “El giro lingüístico, histórico, transareal. Una lectura desde Centroamérica”. *Ponencia Instituto Iberoamericano (IAI)*, Berlín, Alemania, [Simposio TransitAreas - Internationales Symposium und Theorie-Workshop], 2010.
- Viales, Ronny, & Marín, Juan, “Los estudios transareales (transarea studies) como una nueva dimensión de la historia comparada”. En Cairo, H, & Pakkasvirta, J, *Estudiar América Latina: retos y perspectivas*, San José, [Libería Alma Mater], 2009.
- Villalobos, Daniel, Galdeano, Emilio, & Tolón, Alfredo, “Demanda turística internacional por turismo naturaleza en Costa Rica: indicadores socio-demográficos y de condición de viaje”. *Ciencias Económicas*, 27, 2, (2009), 75-103.
- Villalobos, Daniel, Galdeano, Emilio, & Tolón, Alfredo, Indicadores de satisfacción de la demanda

- por turismo naturaleza en el Valle Central de Costa Rica. *Ciencias Económicas*, 1, (2009), 147-167.
- Windevoxhel, Nestor, Rodríguez, José, & Lahmann, Enrique, *Situación del Manejo Integrado de Zonas Costeras en Centroamérica: Experiencias del Programa de Conservación Húmedas y Zonas Costeras de UICN para la región*. Recuperado el 28 de Setiembre de 2011, de Pnuma org: <http://www.pnuma.org/agua-miaac/REGIONAL/MATERIAL%20ADICIONAL/BIBLIOGRAFIA-WEBGRAFIA%20%282%29/Manejo%20Integrado%20Costero%20en%20Centroamerica.pdf>, S.F.
- Yepes, Víctor, “Gestión del uso y explotación de las playas”. *Cuadernos de Turismo*, 19, (2007), 241-254.
- Young, P, *Review de Heather J. Gibson, ed. Sport Tourism: Concepts and Theories*. Recuperado el 2 de Octubre de 2011, de H-Travel Network of the History of Travel, Transport, and Tourism : <http://h-net.msu.edu/cgi-bin/logbrowse.pl?trx=vx&list=H-Travel&month=0806&week=d&msg=tEOhzpdbhiiNahs5GUp/uCQ&user=&pw=>, 2008.
- Zamora, Priscilla, “Los manglares de Costa Rica: el Pacífico norte”. *Revista de Biología Tropical* , 57, 3, (2009), Dirección web: http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S0034-77442009000300003&script=sci_arttext.
- Zeledón, F, “La construcción de la carretera Inter-Americana en Guanacaste. Estado, región y medios de comunicación 1943 y 1970”. En Núñez, Rodolfo & Marín, Juan, *Guanacaste: Historia de la (Re) Construcción de una región, 1850-2007*, San José, [Editorial Alma Mater], 2009, 101-136.
- Zuelow, E, *Review of Williams, William H. A., _Tourism, Landscape, and the Irish Character: British Travel Writers in Pre-Famine*. Recuperado el 2 de Octubre de 2011, de H-Travel Network of the History of Travel, Transport, and Tourism: <http://www.hnet.org/reviews/showrev.php?id=15712>, 2009.

ACERCA DE LOS AUTORES

Juan José Marín Hernández: Costarricense. Doctor en Historia. Profesor e investigador de la Escuela de Historia de la Universidad de Costa Rica. Creador de las plataformas de cursos del Posgrado Centroamericano de Historia y de la Escuela de Historia, de Diálogos Revista Electrónica de Historia y de los repositorios de investigación Rafael Obregón Loría y Carlos Meléndez. Autor de diversos artículos sobre las nuevas tecnologías aplicadas a la docencia, la difusión y la investigación de la historia de Costa Rica y Centroamérica. Autor de diversos libros en historia regional y de la marginalidad. Premio Nacional de Historia Aquileo Echeverría 2007. Correo electrónico jmarincr@gmail.com . Blog académico <http://www.methesis.fcs.ucr.ac.cr/blogs/jmarin/>

Dr. Ronny Viales Hurtado: Doctor en Historia Económica. (Universidad Autónoma de Barcelona) Catedrático de la Universidad de Costa Rica. Escuela de Historia – Centro de Investigaciones Históricas de América Central. Autor de diversas artículos en historia económica, de la ciencia y la técnica y de historia ambiental. Premio Nacional de Historia Aquileo Echeverría 1998 y Premio Cleto González Víquez de la Academia de Geografía e Historia (2003)- Correo electrónico RONNY.VIALES@ucr.ac.cr. Blog académico <http://www.methesis.fcs.ucr.ac.cr/blogs/rviales/>

TERCERA PARTE

IMPACTOS

