
LA EXPANSION DE LOS TRANSPORTES EN COSTA RICA

*Dra. Carolyn Hall
Escuela de Ciencias Geográficas
Universidad Nacional*

En los últimos años, ha aumentado el interés en la búsqueda de patrones comunes en la geografía histórica del tercer mundo.

A pesar de la gran diversidad cultural y económica tanto entre como dentro de los países de Asia, Africa y América Latina, han concurrido ciertas estructuras socio-económicas similares. La evolución de la transportación colonial parece ser un campo donde ha habido una cierta uniformidad de procesos. Sin embargo, situaciones locales muy diversas han dado individualidad a la evolución espacial de las redes de transportes. Para ilustrar las relaciones entre procesos generales y variaciones locales, se aplicará a Costa Rica un modelo basado en el Oeste de Africa. Mientras que la evolución básica de transportación ha sido similar en ambas áreas, un estudio del caso de Costa Rica permite incorporar significantes variaciones espaciales en el modelo original.

Estas están íntimamente relacionadas con los procesos de colonización agrícola, y con la evolución de la jerarquía urbana.

Modelo de expansión de transportes en países subdesarrollados.

En base a un estudio detallado de Ghana y Nigeria, Taaffe, Morrill y Gould desarrollaron una secuencia de seis etapas demostrando la expansión de los transportes en países subdesarrollados. (Fig. 1)

Dispersos asentamientos litorales carecen inicialmente de contactos entre sí. Durante la segunda etapa, se construyen rutas de penetración entre la costa y el interior del país.

Estas constituyen la base para el desarrollo de rutas alimentadoras y luego de una red interconectada, dentro de la cual emergen finalmente "avenidas cen-

trales" de alta prioridad.¹ Un patrón rectangular de transportación cubre finalmente todo el país. Hay una jerarquía de nudos, pero ninguna ciudad o región individual domina la red de transportes.

Las sucesivas etapas del modelo reflejan un cambio gradual en el rol de los países subdesarrollados dentro de la economía mundial. Mientras estos permanecen como productores de exportaciones primarias, tanto si están o no directamente administrados por un poder colonial, hay poco estímulo para construir una red de transportes que integren todas las regiones. Líneas de penetración, con sus rutas alimentadoras, son suficientes para llevar alimentos y materias primas hacia puertos litorales, y para importar bienes manufacturados. Una vez que la economía de un país comienza a diversificarse, y el comercio inter-regional a aumentar, se requiere una red de transportación que permita integrar todo el territorio nacional.

Los procesos básicos identificados en Ghana y Nigeria han sido probablemente muy comunes en países subdesarrollados, aunque como lo destacó Taaffe mismo, la secuencia en el modelo no implica necesariamente una serie de etapas históricas separadas, dos o más fases pueden ocurrir simultáneamente en diferentes regiones de un mismo país. Stanley ha utilizado el modelo de Taaffe en un análisis de Liberia², y Hoyle lo ha aplicado al Este de Africa.³ El ensayo de Fisher sobre la expansión de la red ferroviaria de Malaya, aunque escrito varios años antes de la aparición del modelo de Taaffe, describe esencialmente el mismo patrón de líneas de penetración desde la costa hacia el interior, seguido por una

interconectividad limitada de rutas.⁴ Procesos similares se ven claramente en la evolución de la red de transportes en Costa Rica. (Fig. 2). Las primeras tres etapas, durante las cuales se construyeron rutas de penetración y rutas alimentadoras, corresponden estrechamente al modelo de Taaffe.

La principal desviación del modelo ocurrió cuando las rutas alimentadoras construidas durante la tercera fase se extendieron para formar una red radial centrada en la ciudad capital, y muy pobremente integrada. La expansión de la red de transportes progresó dentro, y contribuyó a una estructura espacial caracterizada por un desbalance regional, y una jerarquía urbana dominada por una ciudad primaria centralmente ubicada. Estos rasgos, ausentes en el modelo de Taaffe, han caracterizado la evolución espacial de muchos otros países subdesarrollados. Una "avenida central" de alta prioridad emergió en Costa Rica durante la quinta fase, pero la interconexión completa de la red hacia un patrón parecido a la sexta etapa del modelo de Taaffe todavía no se ha logrado.

1. E. Taaffe, R. L. Morrill y P. R. Gould: "Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis". *Geographical Review*, Tomo 53, 1963, pp. 503-529.
2. W. R. Stanley: "Transport Expansion in Liberia" p. 87-103; de B. S. Hoyle (editor) "Transport and Development", Londres, 1973
3. B. S. Hoyle: "Transport and Economic Crowthing Developing Countries: el caso del este Africa", pp. 50-62; de Hoyle op. cit.
4. C. A. Fisher: "The Railway Geography of British Malaya" *Scottish Geography Magazine*, tomo 64, 1948, pp. 123-136.

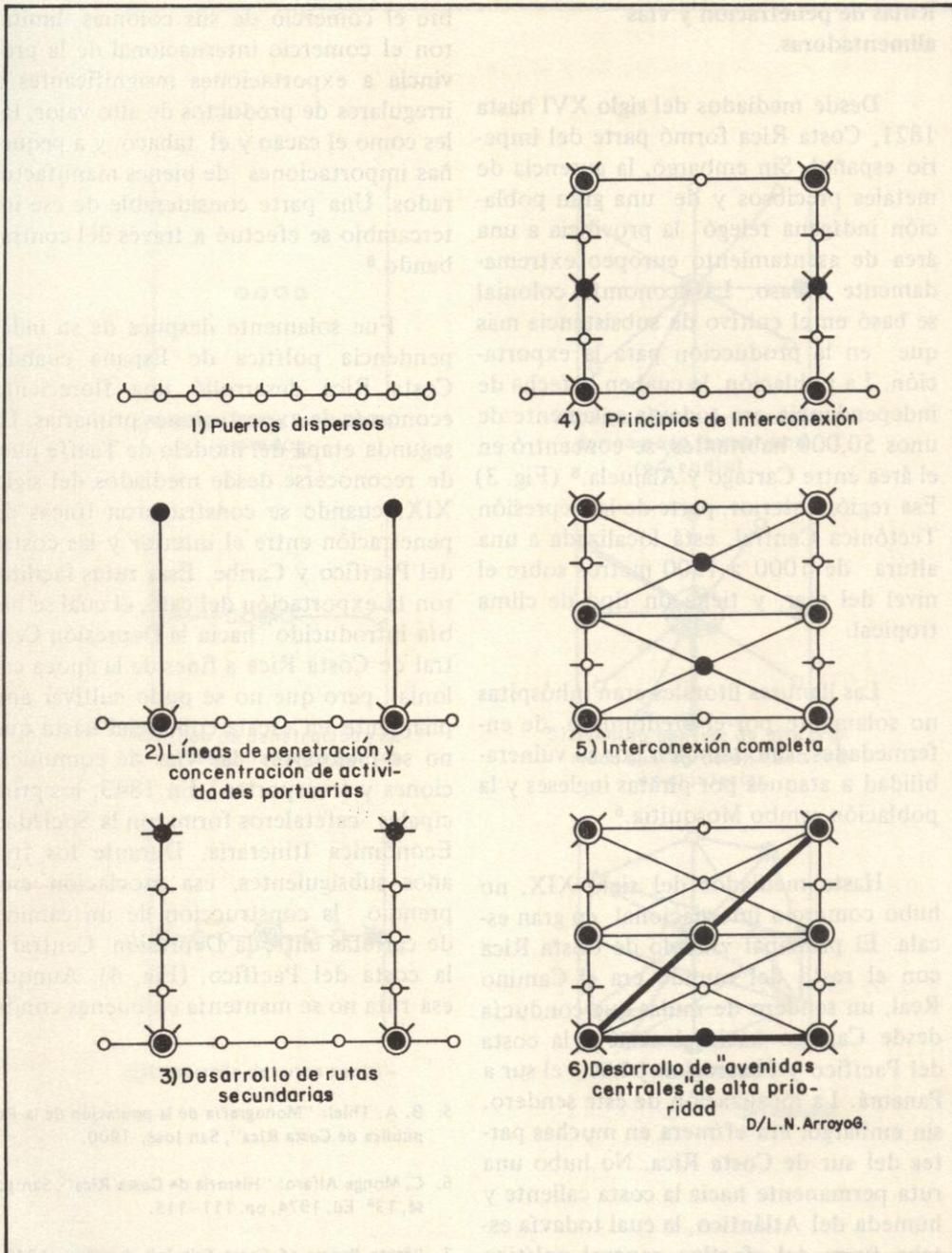


Fig. 1 Modelo de Taaffe de la expansión de transportación en países subdesarrollados.

Rutas de penetración y vías alimentadoras.

Desde mediados del siglo XVI hasta 1821, Costa Rica formó parte del imperio español. Sin embargo, la ausencia de metales preciosos y de una gran población indígena relegó la provincia a una área de asentamiento europeo extremadamente escaso. La economía colonial se basó en el cultivo de subsistencia más que en la producción para la exportación. La población, la cual en la fecha de independencia era todavía solamente de unos 50.000 habitantes, se concentró en el área entre Cartago y Alajuela.⁵ (Fig. 3) Esa región interior, parte de la Depresión Tectónica Central, está localizada a una altura de 1000 a 1500 metros sobre el nivel del mar, y tiene un tipo de clima tropical.

Las llanuras litorales eran inhóspitas no solamente por el predominio de enfermedades, sino también por su vulnerabilidad a ataques por piratas ingleses y la población sambo Mosquitia.⁶

Hasta mediados del siglo XIX, no hubo comercio internacional en gran escala. El principal vínculo de Costa Rica con el resto del mundo era el Camino Real, un sendero de mulas que conducía desde Cartago hacia el oeste a la costa del Pacífico y Nicaragua, y hacia el sur a Panamá. La localización de este sendero, sin embargo, era efímera en muchas partes del sur de Costa Rica. No hubo una ruta permanente hacia la costa caliente y húmeda del Atlántico, la cual todavía estaba fuera del efectivo control político de Cartago a principios del siglo XIX.⁷ Las pobres vías de comunicación en Costa Rica, y las restricciones de España so-

bre el comercio de sus colonias, limitaron el comercio internacional de la provincia a exportaciones insignificantes e irregulares de productos de alto valor, tales como el cacao y el tabaco, y a pequeñas importaciones de bienes manufacturados. Una parte considerable de ese intercambio se efectuó a través del contrabando.⁸

Fue solamente después de su independencia política de España cuando Costa Rica desarrolló una floreciente economía de exportaciones primarias. La segunda etapa del modelo de Taaffe puede reconocerse desde mediados del siglo XIX, cuando se construyeron líneas de penetración entre el interior y las costas del Pacífico y Caribe. Esas rutas facilitaron la exportación del café, el cual se había introducido hacia la Depresión Central de Costa Rica a fines de la época colonial, pero que no se pudo cultivar ampliamente en escala comercial hasta que no se mejoraron las vías de comunicaciones y transportes. En 1843, los principales cafetaleros formaron la Sociedad Económica Itineraria. Durante los tres años subsiguientes, esa asociación emprendió la construcción de un camino de carretas entre la Depresión Central y la costa del Pacífico. (Fig. 4). Aunque esa ruta no se mantenía en buenas condi-

5. B. A. Thiel: "Monografía de la población de la República de Costa Rica", San José, 1900.

6. C. Monge Alfaro: "Historia de Costa Rica", San José, 13^a Ed. 1974, pp. 111-115.

7. "State Papers of Great Britain", Londres, 1849-50, tomo I, p.p. 641-795.

8. S. Stone: "La dinastía de los conquistadores", San José, 1975, p. 151.

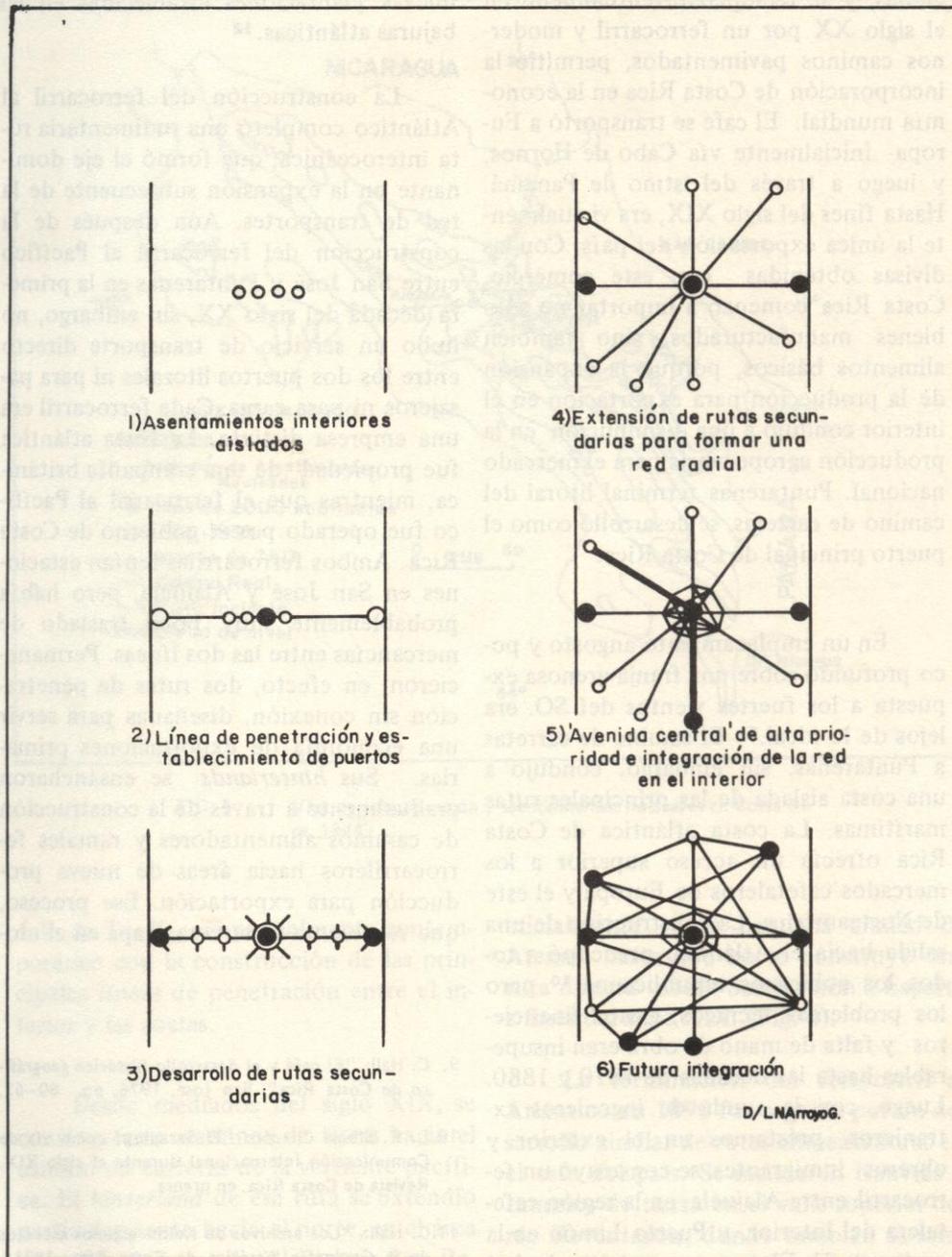


FIG. 2

Aplicación del modelo de Taaffe en la expansión de transportes en Costa Rica.

ciones, y se reemplazó eventualmente en el siglo XX por un ferrocarril y modernos caminos pavimentados, permitió la incorporación de Costa Rica en la economía mundial. El café se transportó a Europa inicialmente vía Cabo de Hornos, y luego a través del istmo de Panamá. Hasta fines del siglo XIX, era virtualmente la única exportación del país. Con las divisas obtenidas con este comercio, Costa Rica comenzó a importar no sólo bienes manufacturados, sino también alimentos básicos, porque la expansión de la producción para exportación en el interior condujo a una disminución en la producción agropecuaria para el mercado nacional. Puntarenas terminal litoral del camino de carretas, se desarrolló como el puerto principal de Costa Rica.

En un emplazamiento angosto y poco profundo sobre una franja arenosa expuesta a los fuertes vientos del SO. era lejos de lo ideal.⁹ El camino de carretas a Puntarenas, sin embargo, condujo a una costa aislada de las principales rutas marítimas. La costa atlántica de Costa Rica ofrecía un acceso superior a los mercados cafetaleros de Europa y el este de Norteamérica. La construcción de una salida hacia el Atlántico preocupó a todos los gobiernos republicanos,¹⁰ pero los problemas técnicos, gastos financieros y falta de mano de obra eran insuperables hasta las décadas de 1870 y 1880. Luego, con la ayuda de ingenieros extranjeros, préstamos en el exterior y obreros inmigrantes, se construyó un ferrocarril entre Alajuela, en la región cafetalera del interior, y Puerto Limón en la costa este.¹¹ El nuevo puerto terminal rápidamente sobrepasó a Puntarenas en comercio internacional, exportando tanto café del interior como bananos de las

nuevas plantaciones establecidas en las bajuras atlánticas.¹²

La construcción del ferrocarril al Atlántico completó una rudimentaria ruta interoceánica, que formó el eje dominante en la expansión subsecuente de la red de transportes. Aún después de la construcción del ferrocarril al Pacífico entre San José y Puntarenas en la primera década del siglo XX, sin embargo, no hubo un servicio de transporte directo entre los dos puertos litorales ni para pasajeros ni para carga. Cada ferrocarril era una empresa distinta. La línea atlántica fue propiedad de una compañía británica, mientras que el ferrocarril al Pacífico fue operado por el gobierno de Costa Rica. Ambos ferrocarriles tenían estaciones en San José y Alajuela, pero había probablemente muy poco traslado de mercancías entre las dos líneas. Permanecieron, en efecto, dos rutas de penetración sin conexión, diseñadas para servir una economía de exportaciones primarias. Sus *hinterlands* se ensancharon gradualmente a través de la construcción de caminos alimentadores y ramales ferrocarrileros hacia áreas de nueva producción para exportación. Ese proceso, que representa la tercera etapa en el mo-

9. C. Hall: "El café y el desarrollo histórico geográfico de Costa Rica", San José, 1976, pp. 60-62.

10. L. F. Sibaja Chacón: "El Sarapiquí como vía de Comunicación internacional durante el siglo XIX. Revista de Costa Rica, en prensa.

11. C. Hall: "Los archivos de Keith: algunos aspectos de la Geografía histórica de Costa Rica. 1871-1873". Revista de Costa Rica (prensa).

12. Ministerio de Transportes: "Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica", San José, 1967, p. 80.

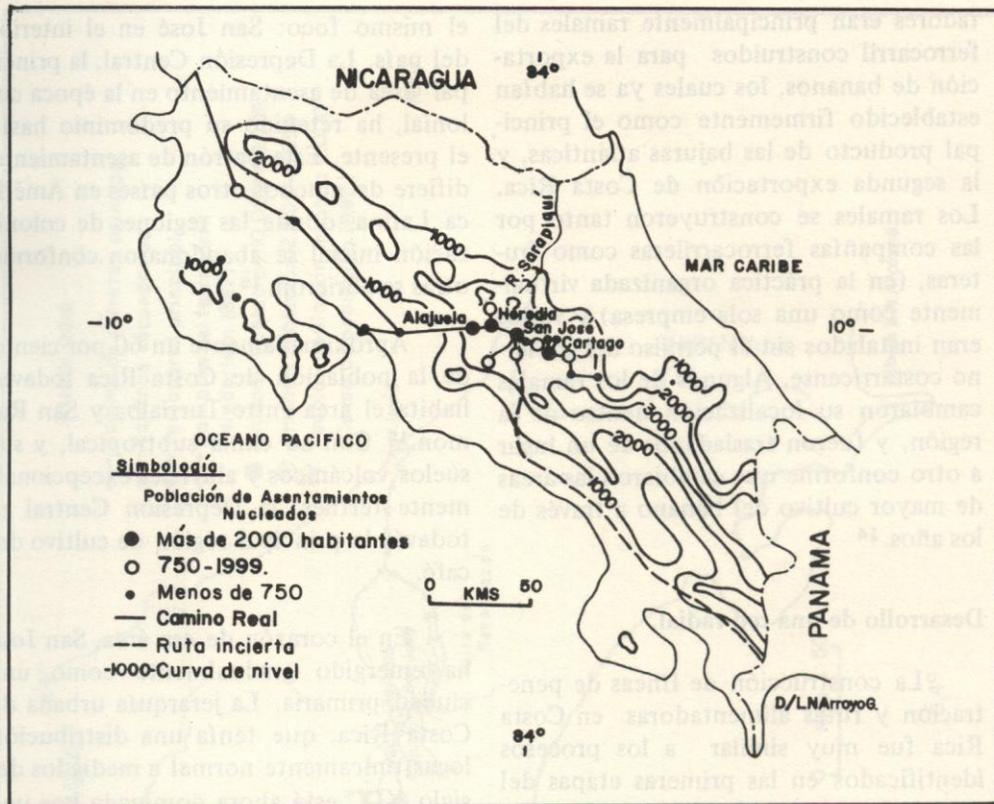


FIG. 3 Vías de comunicación y asentamientos nucleares en Costa Rica, 1844.

delo de Taaffe, era parcialmente contemporáneo con la construcción de las principales líneas de penetración entre el interior y las costas.

Desde mediados del siglo XIX, se construyeron caminos de tierra hacia el camino de carretas de la vertiente pacífica. El *hinterland* de esa ruta se extendió particularmente hacia el norte, en el área entre las ciudades de Alajuela y San Ramón, donde se estableció el cultivo del café en la segunda mitad del siglo pasado. Las rutas alimentadoras se centraron

inicialmente en la pequeña ciudad de Atenas, hasta que no se construyó una ruta directa desde San Ramón a Esparta a fines del siglo XIX. (Fig. 4).

La terminación del ferrocarril al Atlántico en 1890 fue seguida por un desarrollo similar de rutas alimentadoras en el este del país. Se instalaron tranvías y caminos de tierra en el valle superior del río Reventazón, donde también se sembró café.¹³ Cerca de la costa, los alimentos

13.C. Hall: "El café . . .", pp. 88-102.

tadores eran principalmente ramales del ferrocarril construidos para la exportación de bananos, los cuales ya se habían establecido firmemente como el principal producto de las bajuras atlánticas, y la segunda exportación de Costa Rica. Los ramales se construyeron tanto por las compañías ferrocarrileras como fruterías, (en la práctica organizada virtualmente como una sola empresa) y varios eran instalados sin el permiso del gobierno costarricense. Algunos de los ramales cambiaron su localización dentro de la región, y fueron trasladados de un lugar a otro conforme que cambiaron las áreas de mayor cultivo del banano a través de los años.¹⁴

Desarrollo de una red radial.

La construcción de líneas de penetración y rutas alimentadoras en Costa Rica fue muy similar a los procesos identificados en las primeras etapas del modelo basado en el oeste de Africa. La situación local en Costa Rica, sin embargo, era bastante distinta de la de Ghana y Nigeria. Esto condujo a una variación significativa sobre el modelo de Taaffe durante las etapas 4 y 5, cuando se desarrolló una red radial pobremente conectada. Ese patrón tiene repercusiones sobre el desarrollo económico actual, puesto que la etapa final de transportación integrada todavía no se ha logrado.

La variación radial del modelo en Costa Rica se relaciona directamente con la preeminencia de una sola región que contiene una ciudad primaria. Mientras que, en el oeste de Africa, paralelas líneas de penetración se construyeron hacia el interior desde varios lugares litorales, en Costa Rica todas las rutas tenían

el mismo foco: San José en el interior del país. La Depresión Central, la principal área de asentamiento en la época colonial, ha retenido su predominio hasta el presente. Este patrón de asentamiento difiere de muchos otros países en América Latina, donde las regiones de colonización inicial se abandonaron conforme otras se abrieron.¹⁵

Aproximadamente un 60 por ciento de la población de Costa Rica todavía habita el área entre Turrialba y San Ramón.¹⁶ Con su clima subtropical, y sus suelos volcánicos y aluviales excepcionalmente fértiles, la Depresión Central es todavía la principal región de cultivo del café.

En el corazón de esa área, San José ha emergido gradualmente como una ciudad primaria. La jerarquía urbana de Costa Rica, que tenía una distribución logarítmicamente normal a mediados del siglo XIX, está ahora dominada por una capital diez veces más grande que cualquiera de las ciudades secundarias.¹⁷

14. F. M. Núñez: "Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transporte en Costa Rica", San José, 1924, pp. 70-74.

15. P. E. James: "Expanding Frontiers of Settlement in Latin American - A Project for Future Study", *Hispanic American Historical Review*. Tomo XXI, 1941, pp. 183-195.

16. Calculado de: Dirección General de Estadística y Censos, "Censo Población. 1973", tomo I, San José, 1974, pp. 1-6.

17. C. Hall: "La jerarquía urbana de Costa Rica: una consideración de la aplicación de modelos geográficos", *Revista Geográfica de América Central*, N°1, 1974, pp. 25-48.

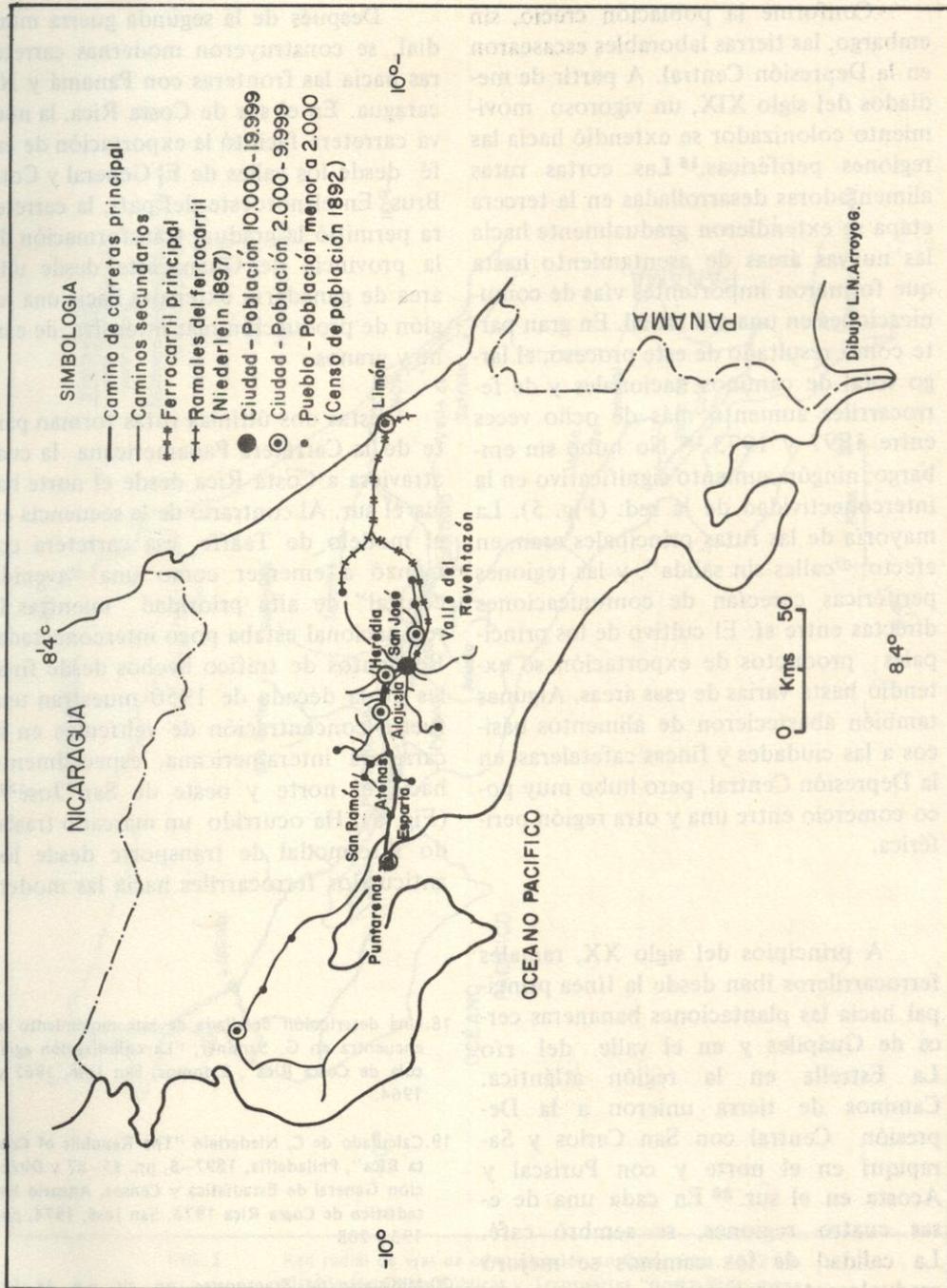


FIG. 4 Red de transportación de Costa Rica 1897. Fuente: Niederlein op. cit.

Conforme la población creció, sin embargo, las tierras laborables escasearon en la Depresión Central. A partir de mediados del siglo XIX, un vigoroso movimiento colonizador se extendió hacia las regiones periféricas.¹⁸ Las cortas rutas alimentadoras desarrolladas en la tercera etapa se extendieron gradualmente hacia las nuevas áreas de asentamiento hasta que formaron importantes vías de comunicaciones en una red radial. En gran parte como resultado de este proceso, el largo total de caminos nacionales y de ferrocarriles aumentó más de ocho veces entre 1897 y 1973.¹⁹ No hubo sin embargo, ningún aumento significativo en la interconectividad de la red. (Fig. 5). La mayoría de las rutas principales eran, en efecto, "calles sin salida", y las regiones periféricas carecían de comunicaciones directas entre sí. El cultivo de los principales productos de exportación se extendió hasta varias de esas áreas. Algunas también abastecieron de alimentos básicos a las ciudades y fincas cafetaleras en la Depresión Central, pero hubo muy poco comercio entre una y otra región periférica.

A principios del siglo XX, ramales ferrocarrileros iban desde la línea principal hacia las plantaciones bananeras cerca de Guápiles y en el valle del río La Estrella en la región atlántica. Caminos de tierra unieron a la Depresión Central con San Carlos y Sarapiquí en el norte y con Puriscal y Acosta en el sur.²⁰ En cada una de esas cuatro regiones, se sembró café. La calidad de los caminos se mejoró gradualmente durante la primera mitad de este siglo con la instalación de carpetas de macadam y pavimento.

Después de la segunda guerra mundial, se construyeron modernas carreteras hacia las fronteras con Panamá y Nicaragua. En el sur de Costa Rica, la nueva carretera facilitó la exportación de café desde los valles de El General y Coto Brus. En el noroeste del país, la carretera permitió la gradual transformación de la provincia de Guanacaste desde una área de ganadería extensiva hacia una región de producción más intensiva, de carne y granos.

Estas dos últimas rutas forman parte de la Carretera Panamericana la cual atraviesa a Costa Rica desde el norte hacia el sur. Al contrario de la secuencia en el modelo de Taaffe, esa carretera comenzó a emerger como una "avenida central" de alta prioridad mientras la red nacional estaba poco interconectada. Recuentos de tráfico hechos desde finales de la década de 1950 muestran una fuerte concentración de vehículos en la carretera interamericana, especialmente hacia el norte y oeste de San José²¹ (Fig. 5). Ha ocurrido un marcado traslado intermodal de transporte desde los anticuados ferrocarriles hacia las moder-

18. Una descripción detallada de este movimiento se encuentra en G. Sandner, "La colonización agrícola de Costa Rica", 2 tomos, San José, 1962 y 1964.

19. Calculado de C. Niederlein "The Republic of Costa Rica", Philadelphia, 1897-8, pp. 85-87 y Dirección General de Estadística y Censos. Anuario Estadístico de Costa Rica 1973, San José, 1974, pp. 193 y 208

20. Ministerio de Transportes; op. cit. p.p. 44-53.

21. Ministerio de Obras Públicas: "Mapas de flujos de tránsito", San José, 1962 y 1972.

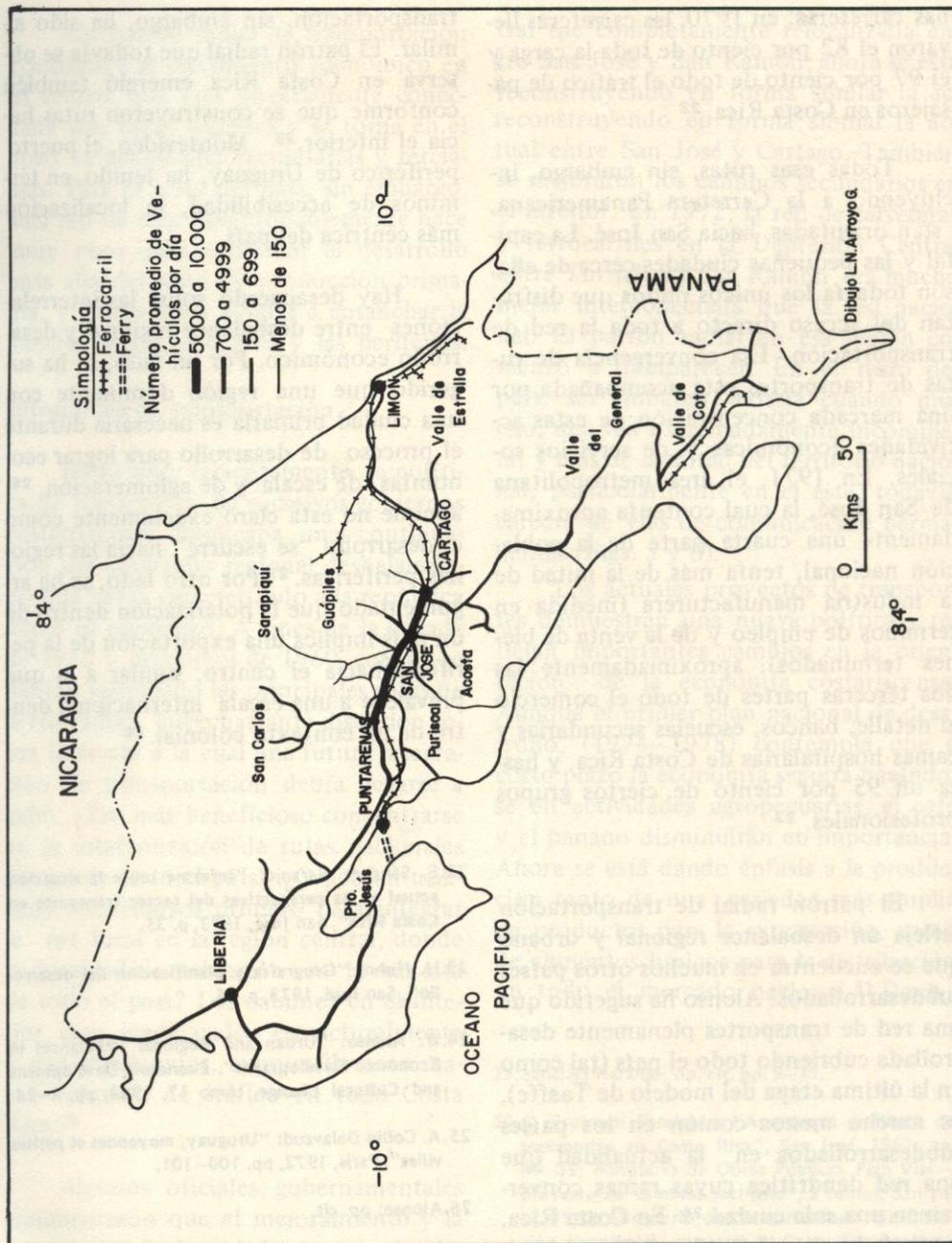


FIG. 5 Red radial de vías de comunicación en Costa Rica, 1972 Ministerio de Obras Públicas y Transportes "Costa Rica: mapa de carreteras nacionales y regionales" (San José 1972); Idem Diagrama de flujo de tránsito — carreteras nacionales y regionales" (San José, 1972).

nas carreteras: en 1970, las carreteras llevaron el 82 por ciento de toda la carga y el 97 por ciento de todo el tráfico de pasajeros en Costa Rica.²²

Todas esas rutas, sin embargo, incluyendo a la Carretera Panamericana, están orientadas hacia San José. La capital y las pequeñas ciudades cerca de ella, son todavía los únicos nudos que disfrutaban del acceso directo a toda la red de transportación. Esa convergencia de rutas de transportes está acompañada por una marcada concentración de estas actividades económicas y de servicios sociales. En 1971, el área metropolitana de San José, la cual contenía aproximadamente una cuarta parte de la población nacional, tenía más de la mitad de la industria manufacturera (medida en términos de empleo y de la venta de bienes terminados), aproximadamente las dos terceras partes de todo el comercio al detalle, bancos, escuelas secundarias y camas hospitalarias de Costa Rica, y hasta un 95 por ciento de ciertos grupos profesionales.²³

El patrón radial de transportación refleja un desbalance regional y urbano que se encuentra en muchos otros países subdesarrollados. Alonso ha sugerido que una red de transportes plenamente desarrollada cubriendo todo el país (tal como en la última etapa del modelo de Taaffe), es mucho menos común en los países subdesarrollados en la actualidad que una red dendrítica cuyas ramas convergen en una sola ciudad.²⁴ En Costa Rica, la ciudad primaria y la región preeminente se encuentran en el interior. En otros países, por ejemplo Uruguay, la región dominante tiene una localización litoral. La evolución espacial de la red de

transportación, sin embargo, ha sido similar. El patrón radial que todavía se observa en Costa Rica emergió también conforme que se construyeron rutas hacia el interior.²⁵ Montevideo, el puerto periférico de Uruguay, ha tenido, en términos de accesibilidad, la localización más céntrica del país.

Hay desacuerdo sobre las interrelaciones entre desbalance regional y desarrollo económico. Por un lado, se ha sugerido que una región dominante con una ciudad primaria es necesaria durante el proceso de desarrollo para lograr economías de escala y de aglomeración,²⁶ aunque no está claro exactamente cómo el desarrollo "se escurre" hacia las regiones periféricas.²⁷ Por otro lado, se ha argumentado que la polarización dentro de un país implica una exportación de la periferia hacia el centro, similar a la que prevalece a una escala internacional dentro de un contexto colonial.²⁸

22. S. Sánchez Naranjo: "Informe sobre la situación actual y las perspectivas del sector transporte en Costa Rica", San José, 1973, p. 35.

23. H. Nuhn: "Geografía y planificación del desarrollo", San José, 1973, p. 15.

24. W. Alonso: "Urban and Regional Imbalances in Economic Development". *Economic Development and Cultural Change*, tomo 17, 1968, pp. 1-14.

25. A. Collin Delavaud: "Uruguay, moyennes et petites villes", París, 1972, pp. 100-101.

26. Alonso: op. cit.

27. E. A. J. Hohnson: "The Organization of Space in Developing Countries", Harvard, 1971, pp. 208-212.

28. A. G. Frank: "Capitalism and Underdevelopment in Latin America", Nueva York, 1969, p. 10.

Un patrón radial de transportación contribuye al crecimiento económico en el centro, que está directamente conectada con otras regiones y se torna en el foco de actividades secundarias y terciarias. Para el resto del país, sin embargo, una red de este tipo probablemente hace muy poco para estimular el desarrollo más allá del nivel de producción primaria, y puede bien ayudar a ensanchar la brecha entre el centro y las periferias.

Integración de transportación.

Hasta muy recientemente, la política de transportes de sucesivos gobiernos costarricenses implicaba una continuación del desarrollo regional desbalanceado que había caracterizado a la república desde su comienzo. A fines de la década de 1950 y principios de 1960, cuando se habían terminado las principales rutas de la red radial, hubo bastante discusión sobre la escala a la cual una futura integración de transportación debía llevarse a cabo. ¿Era más beneficioso concentrarse en la interconexión de rutas nacionales dentro de todo el país? ¿O debían utilizarse los recursos primero para integrar la red local en la región central, donde la densidad de población era la más alta de todo el país? Los caminos en el interior eran inadecuados estructuralmente y mal mantenidos, aunque llevaron mayor volumen de tráfico en todo Costa Rica.²⁹

Algunos oficiales gubernamentales argumentaron que el mejoramiento y la integración de la red de transportación en la región más desarrollada debería ser preferente sobre la construcción de nuevas carreteras en la periferia del país.³⁰ Por lo tanto, la llamada Carretera Cen-

tral fue completamente relocalizada entre San José y San Ramón; ahora se está reconstruyendo en forma similar la actual entre San José y Cartago. También se mejoraron los caminos secundarios en el interior. En 1972, la red de carreteras y ferrocarriles en la Depresión Central entre Turrialba y San Ramón era mucho mejor interconectada que la red nacional. El patrón radial en esa región comenzó a desaparecer. En el resto del país, sin embargo, existía cuando mucho, una red extremadamente incompleta, y más de la mitad del territorio nacional, particularmente en el este, todavía carecía de vías de comunicación permanentes (Figs. 5 y 6).

Los actuales proyectos de transportes demuestran una nueva política y reflejan importantes cambios en la orientación de la economía costarricense. Aunque el primer plan nacional de desarrollo, (1974-1978) contempla que a corto plazo la economía seguirá basándose en actividades agropecuarias, el café y el banano disminuirán en importancia. Ahora se está dando énfasis a la producción tanto de una variedad más amplia de productos para la exportación, como de alimentos básicos para la distribución en todo el mercado nacional.³¹ Desde

29. Sánchez Naranjo: op. cit. pp. 9-17.

30. C. Espinach Escalante: "Apuntes al problema de transportes en Costa Rica", San José, 1957, pp. 44-59; Ministerio de Obras Públicas, Plan Vial - proyecto de caminos vecinales", 2 tomos, San José, 1962; Ministerio de Obras Públicas: "Justificación Económica: carretera El Coco-San Ramón", San José, 1963.

31. Oficina de Planificación: "Plan nacional de desarrollo. II. Estrategia y plan global", San José, 1974, pp. 11-27.

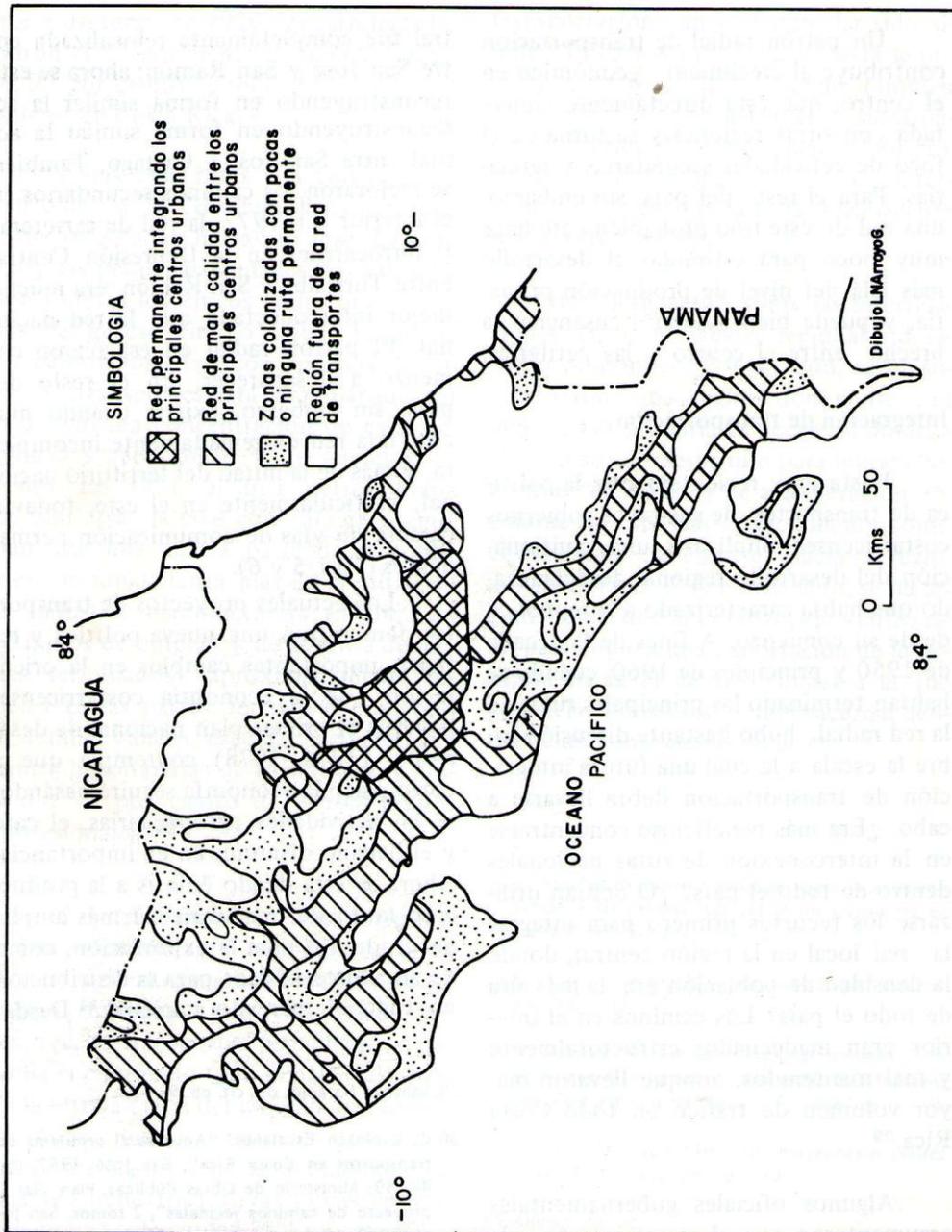


FIG. 6 Variaciones regionales en la integración de la red de vías de comunicaciones, 1970. Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes "Desarrollo vial 1970" (San José, 1970).

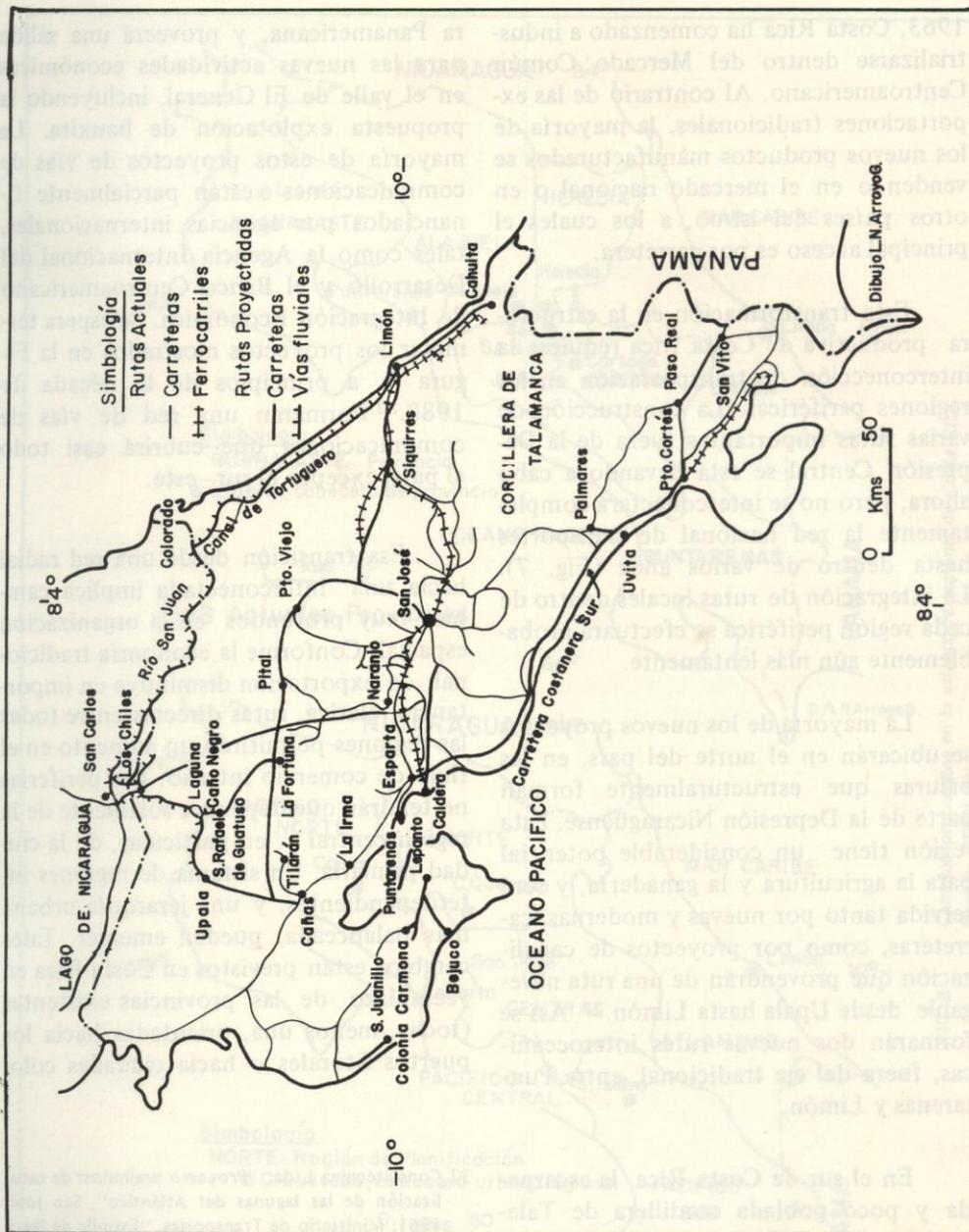


FIG. 7 Proyectos para la futura integración de transportación en Costa Rica. Fuente: Ministerios de Obras Públicas y Transportes "Localización de proyectos de carreteras y caminos vecinales" (San José, 1973); A. Cruz Vargas "Justificación económica: Proyecto de canalización de la llanura de Guatusos". (San José, 1973).

1963, Costa Rica ha comenzado a industrializarse dentro del Mercado Común Centroamericano. Al contrario de las exportaciones tradicionales, la mayoría de los nuevos productos manufacturados se venden o en el mercado nacional o en otros países del istmo, a los cuales el principal acceso es por carretera.

Esta transformación en la estructura productiva de Costa Rica requiere la interconexión de transportación en las regiones periféricas. La construcción de varias rutas importantes fuera de la Depresión Central se está llevando a cabo ahora, pero no se interconectará completamente la red nacional de transportes hasta dentro de varios años (Fig. 7). La integración de rutas locales dentro de cada región periférica se efectuará probablemente aún más lentamente.

La mayoría de los nuevos proyectos se ubicarán en el norte del país, en las bajuras que estructuralmente forman parte de la Depresión Nicaragüense. Esta región tiene un considerable potencial para la agricultura y la ganadería, y será servida tanto por nuevas y modernas carreteras, como por proyectos de canalización que provendrán de una ruta navegable desde Upala hasta Limón.³² Así se formarán dos nuevas rutas interoceánicas, fuera del eje tradicional, entre Puntarenas y Limón.

En el sur de Costa Rica, la escarpada y poco poblada cordillera de Talamanca es una de las barreras más impene-trables a las vías de comunicaciones. No se planifica ninguna ruta interoceánica para esa región. El principal proyecto es la carretera Costanera Sur. Esta ofrecerá una baja ruta alternativa para la Carrete-

ra Panamericana, y proveerá una salida para las nuevas actividades económicas en el valle de El General, incluyendo la propuesta explotación de bauxita. La mayoría de estos proyectos de vías de comunicaciones están parcialmente financiados por agencias internacionales, tales como la Agencia Internacional del Desarrollo y el Banco Centroamericano de Integración Económica. Se espera terminar los proyectos mostrados en la Figura 7, a principios de la década de 1980.³³ Formarán una red de vías de comunicaciones que cubrirá casi todo el país, excepto el sur-este.

Esa transición desde una red radial hacia una interconectada implica cambios muy profundos en la organización espacial. Conforme la economía tradicional de exportación disminuye en importancia relativa, rutas directas entre todas las regiones permitirán un aumento en el flujo de comercio interno. Las periferias no tendrán que depender solamente de la región central y, en particular, de la ciudad primaria. Un sistema de regiones interdependientes, y una jerarquía urbana más balanceada, pueden emerger. Tales cambios están previstos en Costa Rica en reemplazo de las provincias existentes (todas, menos una, orientadas hacia los puertos litorales o hacia ciudades colo-

32. Consultécnic Ltda: "Proyecto preliminar de canalización de las lagunas del Atlántico", San José, 1961; Ministerio de Transportes, "Estudio de factibilidad económica de la canalización de las lagunas del Atlántico", San José, 1968; A. Cruz Vargas, "Justificación económica: Proyecto de canalización de la llanura de Guatuso", San José, 1973.

33. Ministerio de Obras Públicas: "Obras a realizar en transportes (1974-1980) San José, sin fecha.

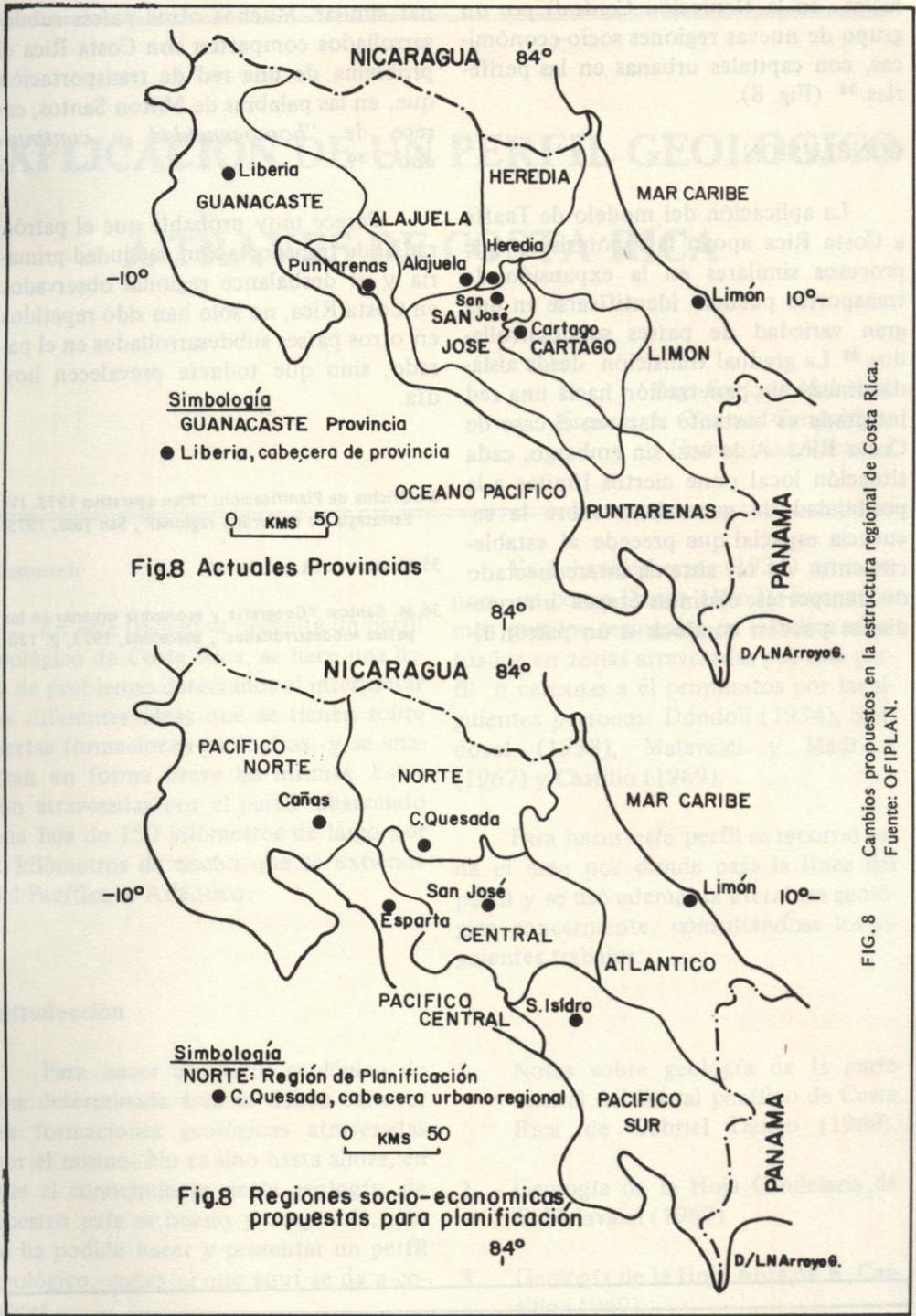


FIG. 8 Cambios propuestos en la estructura regional de Costa Rica. Fuente: OFIPLAN.

niales en la Depresión Central) por un grupo de nuevas regiones socio-económicas, con capitales urbanas en las periferias.³⁴ (Fig. 8).

CONCLUSION

La aplicación del modelo de Taaffe a Costa Rica apoya la hipótesis de que procesos similares en la expansión de transportes pueden identificarse en una gran variedad de países subdesarrollados.³⁵ La gradual transición desde aisladas líneas de penetración hacia una red integrada es bastante clara en el caso de Costa Rica. A la vez, sin embargo, cada situación local pone ciertos límites a la posibilidad de generalizar sobre la secuencia espacial que precede al establecimiento de un sistema interconectado de transportes; distintas etapas intermedias pueden conducir a un patrón fi-

nal similar. Muchos otros países subdesarrollados comparten con Costa Rica el problema de una red de transportación que, en las palabras de Milton Santos, carece de "homogeneidad y continuidad".³⁶

Parece muy probable que el patrón radial de transportación, la ciudad primaria y el desbalance regional observados en Costa Rica, no sólo han sido repetidos en otros países subdesarrollados en el pasado, sino que todavía prevalecen hoy día.

34. Oficina de Planificación: "Plan operativo 1975. IV. Estrategia de desarrollo regional", San José, 1975.

35. Hoyle: op. cit. pp. 51-52.

36. M. Santos: "Geografía y economía urbanas en los países subdesarrollados", Barcelona, 1973, p. 130.