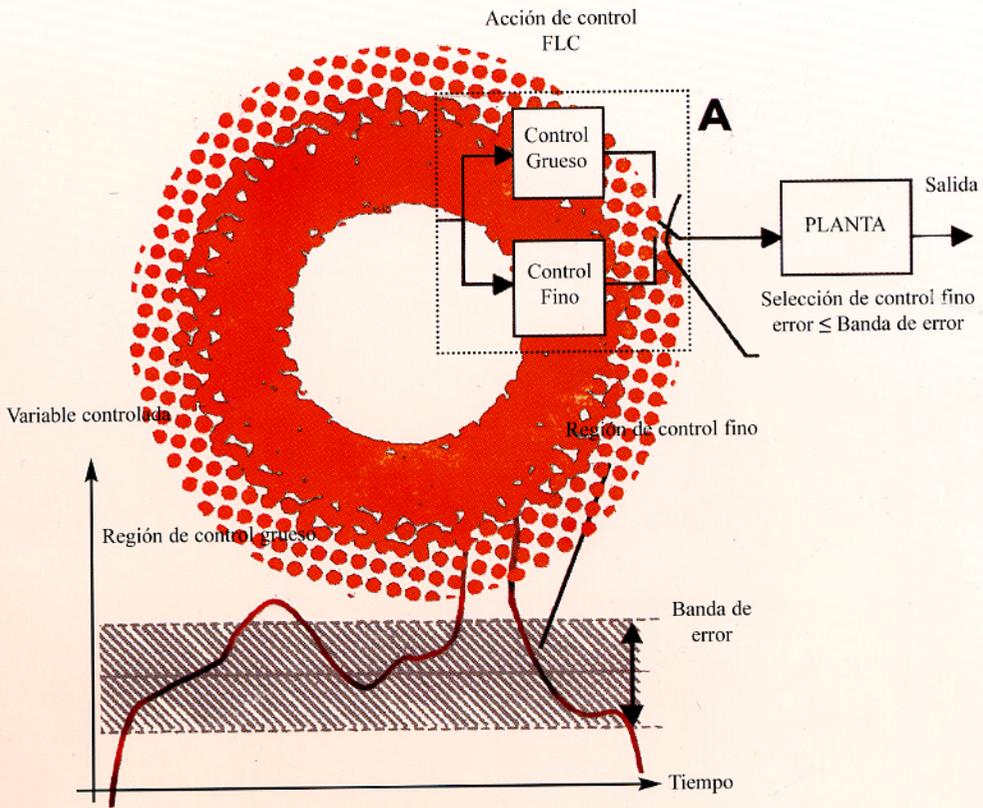


Ingeniería

Revista de la Universidad de Costa Rica
Enero/Diciembre 1999 VOLUMEN 9 Nos. 1 y 2



INGENIERIA

Revista Semestral de la Universidad de Costa Rica
Volumen 9, Enero/Diciembre 1999 Números 1 y 2

DIRECTOR

Rodolfo Herrera J.

CONSEJO EDITORIAL

Víctor Hugo Chacón P.

Ismael Mazón G.

Domingo Riggioni C.

CORRESPONDENCIA Y SUSCRIPCIONES

Editorial de la Universidad de Costa Rica
Apartado Postal 75
2060 Ciudad Universitaria Rodrigo Facio
San José, Costa Rica

CANJES

Universidad de Costa Rica
Sistema de Bibliotecas, Documentación e Información
Unidad de Selección y Aquisiciones-CANJE
Ciudad Universitaria Rodrigo Facio
San José, Costa Rica

Suscripción anual:

Costa Rica: ₡ 1 000,00

Otros países: US \$ 30,00

Número suelto:

Costa Rica: ₡ 750,00

Otros países: \$ 20,00



ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN TIEMPOS DE MUNDIALIZACIÓN

Jorge E. Ramírez S.¹

Resumen

Los ejes de desarrollo o líneas de fuerza del territorio costarricense

Las características históricas del desarrollo costarricense y las implicaciones físicas que esto conlleva, se reflejan en redes y líneas que le dan vida y fluidez a la producción sobre este territorio. Es a partir de una descripción general de lo acontecido y de la conformación de esta red primaria que se aborda en este artículo, el tema de la "Mundialización" o "Globalización". La potencialidad que presenta el territorio costarricense, así como la capacidad de respuesta a los acontecimientos que arrastra este nuevo paradigma se conjugan y permiten definir de forma especulativa, una serie de obstáculos y oportunidades, cuya reflexión resulta fundamental para abordar y transitar de una forma más satisfactoria en este periodo.

Summary

The shafts of development or strength lines of costarrican territory

The historical characteristics of costarrican development and the physical implications that they involve, are reflected in nets and lines that make the production over this territory take live and fluidness. It is starting from a general description of the events taken place and of the conformation of this primary net, that this article is approached, the subject of "Globalization". The potential that costarrican territory offers, the same as the answering capacity to the events dragged by this new paradigm, join and allow to define, in a speculative way, a series of obstacles and opportunities, of wich its analysis is fundamental to approach and develop in a more satisfactory way in this period.

1. INTRODUCCIÓN

La reflexión contenida en este breve ensayo no pretende más que esbozar una ligera capa o acuarela sobrepuesta al mapa de Costa Rica. Las interpretaciones sobre la realidad y expectativas de desarrollo de este país son muchas. Sin embargo, aprovecho esta oportunidad para iniciar un diálogo abierto al respecto.

El tejido o red de caminos y asentamientos humanos que se han forjado sobre el territorio costarricense son el resultado de la espontaneidad de las distintas acciones humanas, algo similar a la mayoría de los procesos donde se han conformado otras naciones.

La trama o armadura urbana conformada por carreteras y caminos que enlazan o confluyen los centros de población, tejió el relieve y la geografía urbana de este territorio, así, el espacio

nacional adquirió funcionalidad, la producción y otros bienes fluyen a través de estos canales viales.

Revisando las diferentes experiencias en lo que respecta al ordenamiento espacial, se observa que los procesos de formación de la trama urbana de un territorio varían según el momento histórico. Por ejemplo, el período de colonización y el de desarrollo agrícola generaron redes muy tenues que penetran hasta los límites establecidos por la frontera agrícola, que en muchos casos fueron sobrepasados. Paralelo a esta embestida a la floresta, el proceso va quedando marcado con manchas más contratantes donde germinan asentamientos de población con sus respectivos comercios y servicios. El florecimiento y dispersión de estos, obedece a la importancia del área tributaria o de influencia territorial que logre contener cada centro.

¹ Arq. Planificador, Prof. Esc. Arq., Fac. Ing., Univ de Costa Rica

Luego de la colonización agrícola, el advenimiento del desarrollo industrial generó nuevas necesidades y la localización de estas nuevas unidades productivas o industrias, resultaban de las conveniencias económicas. Inicialmente su implantación estaba circunscrita al resultado de cálculos donde se aplicaban variables de costos, básicamente en transporte y su ubicación recaía en el punto de equilibrio (distancia óptima entre las fuentes de materias primas y los mercados de consumo).

La aplicación de *la teoría del equilibrio* para las industrias, en muchas oportunidades, consolidó asentamientos urbanos ya instalados, y en otros casos, originó nuevos emplazamientos humanos. Lo importante de acotar aquí, es que esta búsqueda de racionalidad, influyó por vez primera en la voluntad de la localización de nuevos emplazamientos industriales y por consiguiente, la de los centros urbanos. De esta manera intensificó la dimensión de las tramas o redes urbanas, y los límites de las regiones pasaron a ser menos precisos en su definición.

Los nuevos retos que se suscitan a partir de la expansión territorial y la densificación de los tejidos urbanos, ponen en evidencia que el desarrollo tecnológico y científico se ubica en la raíz de las mayores transformaciones que sufre el espacio y sus efectos en esta nueva dimensión; llega inclusive, a trascender la capacidad de asimilación y aprehensión de este fenómeno por parte de la mayoría de los ciudadanos. Los procesos sociales sometidos al crecimiento y transformación acelerada y sin dominio sobre el fenómeno, provocan drásticas discontinuidades y la reflexión se abandona a otros menesteres e irracionalismo (Ver: *Un mundo sin rumbo, 1997 - Ignacy Ramonet*).

De pronto, tentado por esta faceta del tema me permito hacer un rodeo en aras de encontrar referencias para un nuevo orden. De momento, se piensa en la *escala* como instrumento integrador del fenómeno urbano presente y luego, de una ligera revisión se abandona el cometido por la insuficiencia del recurso, al menos, lo conocido al respecto. La *escala*, instrumento de gran utilidad durante un largo

período histórico, sistematizó las proporciones, la métrica y el ritmo. Así, con su empleo se inspiraron complejos monumentales de gran trascendencia histórica. Hoy día, lamentablemente se constata que sus enunciados no permiten prever la transmutación constante de lo urbano y del despropósito de la morfología urbana actual, que distan mucho de los cometidos del período del Renacimiento, que se preocupa por reivindicar al hombre, y lo coloca como el paradigma antropométrico del espacio y de las bellas artes. Los tiempos actuales en cierta forma dejan al descubierto la geometría heredada de este período y por tanto, el orden que emana de esa *escala* y así, su valor protagónico en el ensayo epistemológico de lo arquitectónico se reduce. La percepción arquitectónica actual, por la deshumanización y las nuevas dimensiones que ha sufrido la arquitectura y lo urbano, trasciende las preocupaciones neoclásicas, se convierte en un tema de gran perplejidad e interacción, donde el tema de la percepción psíquica del espacio, tiene muchísimo que decir todavía.

El concepto de **modernidad** en arquitectura y urbanismo se utiliza para efectos de este ensayo, como sinónimo del período industrial o de la ciudad máquina y se caracteriza por la desintegración territorial de la ciudad. Este es un tema que ha sido abordado desde diferentes aspectos, uno de ellos muy novedoso por la flexibilidad y rigurosidad de su análisis, consiste en " La planificación de la imagen urbana". El método considera a la ciudad desde el punto de vista de su forma, como una totalidad morfológica, un gran contenedor y en su interior los contenidos, como una multiplicidad de componentes que perfilan la silueta, sus referentes urbanos y son analizados uno a uno, de acuerdo con los diferentes propósitos. El tema de la imagen mediante este enfoque se aborda conforme ciertos aspectos de la mercadotecnia, las técnicas de comunicación publicitaria y finalmente, mediante el planeamiento estratégico, se programa la gestión de la propuesta que se traduce en un manual de diseño. La ciudad, es vista como un producto que integra y vela por la calidad de sus pobladores, atrae a determinados segmentos

(inversión, turismo, congresos y otros) y busca su lógica económica en la competitividad. (*La Planificación de la imagen Urbana, taller UCR-1998, Arq. Igor kroneberg*)

2. EL PRESENTE

A partir del preámbulo anterior y para efectos de introducimos de nuevo en la reflexión buscada, cabe entonces preguntarse: ¿cuáles son las modificaciones que debe sufrir la actual trama urbana del país para que ésta se ajuste mejor a las nuevas tendencias, guiadas por la apertura comercial y el establecimiento de un mercado más global?

En nuestro caso, el eje de comunicaciones y de desarrollo más notorio, ha sido tradicionalmente la línea Este - Oeste que une respectivamente: el puerto de Puntarenas, el Valle Central y Puerto Limón. La actividad agroexportadora del país a partir del siglo XIX dio cabida a esta situación, los flujos de mercancías se fueron intensificando hasta concretarse. Fue originado por la infraestructura portuaria y consolidado por el desarrollo ferrocarrilero, desde el siglo pasado.

Se citan a continuación algunos aspectos relevantes acaecidos en la segunda mitad del presente siglo, cuando este eje se revitaliza:

- La intensificación del transporte aéreo de carga, lo cual se logra, a través del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (localizado en el Valle Central). Los flujos de productos exportables se redistribuyen con esta nueva modalidad y se aumentan los vínculos de destino para las exportaciones nacionales.
- La integración de los litorales del Caribe con la zona central del país, además de la red del ferrocarril, mejoraron con la construcción de la carretera Cartago, Turrialba, Siquirres y Limón.

- La adecuación de la carretera a Puntarenas con la construcción del tramo San José - Aeropuerto - San Ramón y posteriormente, la construcción de la Autopista San José - Guápiles - Siquirres.

Luego de la consolidación de este eje interoceánico, originado en las necesidades de las actividades agroexportadoras y de importación, se genera una nueva y trascendente expectativa que es el programa de integración centroamericana de los años 60. Donde las nuevas necesidades de este programa fomentaron el mejoramiento de la infraestructura vial, particularmente, la Carretera Interamericana Sector Noroeste como respuesta a las nuevas exigencias de este mercado.

El sector sur de la Carretera Interamericana se realizó posteriormente, lo cual fue significativo, porque integró mejor la zona sur y se abrieron los denominados enclaves bananeros. Los intercambios con Panamá, aumentaron y el desarrollo fronterizo se evidenció a partir de la instauración de esta vía.

Los dos ejes básicos del territorio nacional se completaron, el interoceánico iniciado en el siglo XIX y el transísmico concretado en la segunda mitad del siglo XX. Otro aspecto territorial relevante es la metropolización que se gesta en el interior del país y que se analiza a continuación.

El valle central en el transcurso de este proceso, drenó inversiones muy fuertes. Los bienes de capital de carácter privado, entre otros las industrias, se han ido ubicando mayoritariamente en este espacio central del país. La intensificación de uso de la red vial para fluir las mercancías e insumos que produce y consume este asentamiento urbano cobro notoriedad y en general, la inversión pública, también ha seguido esta tendencia. Respecto a la trama urbana, se considera que la metropolización del país en su zona central ha sido el efecto más notorio en la segunda mitad de este siglo.

La incidencia en los ejes o líneas de fuerza descritas con el fenómeno de metropolización son más directas e intensas, por otro lado, la inversión no encuentra obstáculos y mantiene la tendencia a concentrarse; de esta forma, el centro del país se posesiona del resto del territorio. La red de vías secundarias y terciarias consolida las principales líneas de fuerza y facilitan los efectos de arrastre y atracción que ejerce la metrópolis. Los caminos penetran y habilitan una serie de nuevos territorios, como son: la península de Osa en el pacífico sur; Cariari y Puerto Lindo en el litoral Atlántico norte; las llanuras de Guatuso, Los Chiles y Upala en las Llanuras del Norte; Coto Brus y San Vito en el sector fronterizo central con la República de Panamá.

Otras modalidades de transporte se abren con el proyecto fluvial de los Canales de Tortuguero que integraron el litoral Norte. Las ventajas económicas de este proyecto influyen con mayor fuerza en la explotación turística de los canales que en la pretendida ampliación de la frontera agrícola.

La carretera Cahuita - Bribri - Sixaola, reincorpora antiguos enclaves bananeros y comunica al país con la provincia de Changuinola (Panamá).

La Costanera del Pacífico Sur está en proceso de construcción y actualmente, su pavimento es de lastre. Parte de esta vía se utiliza para el transporte de piña de exportación que se produce en el Valle de El General y Buenos Aires, que se destina a mercados externos a través de Puerto Caldera.

Luego de analizar a grandes rasgos, el proceso de formación de las líneas de fuerza del territorio costarricense, a continuación se incursiona en una reflexión prospectiva, del devenir del país y de sus fortalezas en materia espacial, ante las nuevas vicisitudes o demandas.

3. EL FUTURO

La primicia o hipótesis que se toma como punto de partida es que el litoral Pacífico y la carretera

transísmica, presenta el mayor potencial de desarrollo dentro del nuevo proceso, tanto en lo que corresponde a la reactivación de Centroamérica, como en lo que corresponde a intensificar las acciones en los mercados extra-regionales.

El mercado natural o primario de Costa Rica, por su confluencia geográfica, es Centroamérica. Se considera con base en los referentes del caso, que el mercado interno, por efectos de volúmenes y escala tiene un potencial restringido, mientras que la oferta de recurso humano capacitado se ha ampliado considerablemente, a tal grado, que se considera que los límites del país han venido estrechando progresivamente las potencialidades de este individuo. La crisis proviene en reiterados casos, del empequeñecimiento que sufre el ser humano a causa de su imposibilidad de realizarse por causas ajenas a su voluntad (similar situación evidencia Ortega y Gasset en las distintas naciones de Europa en el año de 1929 - *La Rebelión de las masas*).

La nueva fase de "*mundialización*" o "*Globalización*" resulta así providencial, sin embargo, se considera que todavía las herramientas para abordar son insuficientes. Una nueva navegación que se debe arremeter sin poder evitarlo y que podría constituir una fragmentación cultural mayor. Por esto, resulta apremiante el replanteo del concepto de *nación*, más acorde a la plenitud de los tiempos y también, al de su mercado natural, referido este a centroamericana.

Como resultado de las tareas que deben culminarse en el ámbito de lo social se debe asociar también la discusión de lo individual. En relación con este último, la formación del recurso humano debe orientarse, aunque suene paradójico, sobre bases claras ante la perplejidad de los acontecimientos actuales y para esto, es necesario perfilar bien el concepto de interior y de exterior (*el adentro y el afuera*). De ahí, se puede derivar un enriquecimiento mutuo que resulte en la diversificación de la estructura productiva del país. La salida o punto de partida del país en el proceso de apertura de mercados,

disto mucho de un deseo de invadir a corto plazo mercados múltiples con nuevos productos, sino más bien, buscar algo más sistemático y progresivo donde apoyar un proceso ascendente. El restablecimiento de una estrategia de desarrollo y reactivación del mercado centroamericano y de la cuenca del Caribe es algo que debe abonarse. El "impasse" entre un mercado local restringido y uno globalizante y por tanto, aterrador en primera instancia a nuestras posibilidades, debe matizarse o llevarse paralelo con otro de una escala intermedia, Centroamérica y el Caribe.

Centroamérica como mercado valora la condición del eje vial ístmico y demanda con urgencia el tramo de la Costanera sur, lo mismo que el tramo vial Ciudad Colón - Caldera.

Con miras a alcanzar otros mercados extra regionales debe considerarse las posibilidades o fortalezas que el país tiene, tanto por su condición ístmica, como por las características del desarrollo histórico de su trama urbana, entre ellos, los siguientes aspectos:

- El litoral Pacífico, por sus características, se convierte de forma natural en la principal frontera ante los nuevos retos, tanto por el potencial portuario como por el eventual funcionamiento del eje costanero transísmico, que evita el relieve montañoso y por ende, el flujo o potencial de circulación de mercancías e insumos a través de éste son mayores por reducción de tiempos de circulación. Esto, si se parte de la premisa de abordar la política de mercados de una forma más integral.

- Los tres golfos ubicados en el Océano Pacífico que podrían fungir como puertos de abrigo y ensenadas son: Nicoya, Papagayo y Golfo Dulce y le proporcionan una mayor jerarquía en la materia por la irregularidad que presenta este litoral, en relación con el Atlántico. La infraestructura portuaria existente servirá como punto de partida para la modernización y adecuación a las nuevas demandas. La readecuación portuaria comprende: los puertos bananeros

de Golfo y Quepos; el puerto diversificado (mercantes, graneleros y cruceros) de Caldera; la ampliación prevista de este último, las mejoras al viejo muelle de Puntarenas y la adecuación de la terminal de Punta Morales.

- La demanda creciente de transporte aéreo prioriza la necesidad de otro aeropuerto, las condiciones naturales de Tárcoles para su ubicación, es algo que ya ha sido sugerido.

- La condición de puerto de abrigo del Golfo de Nicoya y el potencial recreativo del mismo, para yatismo y deportes acuáticos es un atractivo de gran valor. Más aún, si se le adiciona las condiciones morfológicas de la lengüeta de Puntarenas que se adentra en sus aguas y que permite más fácilmente su puesta en valor turístico.

- La conectividad y fácil vinculación de una serie de ramales viales al eje transísmico (costanero), mediante los cuales se integran la mayoría de tierras productivas (agrícolas y centros urbanos del país), como lo son:

- Al sur, Coto brus; Rincón, Puerto Jiménez; Buenos Aires, San Isidro.

- El Valle Central o principal zona mediterránea del país.

- Los ramales o subsistemas de la Sierra de Tilarán que integran a las llanuras del norte y del Atlántico, a través de Cañas, así como la carretera a Upala, a Guayabo; Limón- Ciudad Quesada - Cañas.

- El ramal de la península de Nicoya que se deriva o integra a la Interamericana en Liberia y une una serie de poblados como lo son: Jicaral, Nicoya, Sta. Cruz, Filadelfia y otros.

El litoral Atlántico a través de Limón, continuará siendo un puerto muy importante por dos razones básicas: a) se ubica en un extremo del eje agroexportador por excelencia, donde

confluye la producción de las llanuras del norte y b) la vinculación con la zona central del país.

Competir con una gama de productos restrictiva, en mercados internos pequeños, a duras penas le han permitido sobrevivir a los países del istmo. En la época que se avecina la apertura de mercados, requiere entre otras cosas, imbuirnos de un mayor espíritu de previsión, mejorar la capacidad de competir y adecuar la estructura productiva. La polarización a base de unidades (industrias motoras) de producción estratégicas, podrían constituir un medio para solventar, al menos temporalmente, la captación de un recurso humano capacitado. La incursión que viene haciendo el país en la atracción de inversiones en empresas del sector telemático y de alta tecnología se considera un buen propósito para atenuar en el corto y mediano plazo la sobreoferta que las universidades están colocando en el mercado laboral. Los efectos multiplicadores de este tipo de industrias podrían ser pocos, sin embargo, se considera que todavía es muy reciente para determinar si se trata de una nueva modalidad u otro nivel de maquilado.

El derrame de la tecnología a partir de estas unidades industriales transnacionales para montar procesos paralelos o complementarios, resulta en una predicción muy aleatoria por ahora y que se debe de retomar en otro momento.

En lo concerniente al tema de la organización espacial que eventualmente sea necesario que el país adquiera, se considera que las unidades orientadas a la exportación deben ubicarse en sitios estratégicos que logren un mayor equilibrio regional. De acuerdo con la tendencia en materia de localización, estas industrias por su dimensión y características, presentan cierta emancipación en su ubicación y favorecen los emplazamientos industriales localizados en las periferias urbanas, sobre las carreteras de tránsito rápido, provistos de suficiente espacio para instalaciones modernas y donde los costos de terreno sean económicos.

Considerando los criterios de localización anteriores y por condiciones de acceso se considera que uno de los sectores geográficos que presenta mayores ventajas para ubicar los centros industriales y enfrentar efectivamente las nuevas tendencias de desarrollo, lo constituye la zona ubicada dentro del triángulo conformado por los poblados de Miramar- Pitahaya - Chomes, Punta Morales) y otro menor sobre el eje Orotina - Esparza - Caldera.

Con la conclusión del eje transísmico (a través de la costanera sur) y la autopista San José - Caldera se definirían los principales ejes de fuerza sobre los cuales fundar la nueva estrategia espacial del desarrollo de Costa Rica en tiempos de la globalización. Otros ejes secundarios de mucha importancia agrícola se vincularán a estos y fluirán en intercambio las mercancías. El principal de estos es sin duda alguna, el gran eje agroexportador Limón - Horquetas- San Carlos- Arenal- Cañas.

Los puertos para engarzar la nueva empresa son: aéreo (el proyecto de aeropuerto internacional localizado en Tárcoles; en Liberia - Tomás Guardia y la ampliación de la terminal de carga del Santamaría), Marítimos (Caldera, Punta Morales, Quepos y Golfito), los vínculos fronterizos terrestres (mejoramiento con la incorporación de la costanera sur). El rol de los puertos de Moín y Limón se mantendrán muy importantes para la exportación de productos tropicales o agroindustriales a los mercados situados al este.

El desarrollo urbano continuará tendiendo a posesionarse del territorio nacional. La población rural crece a tasas muy inferiores comparada con los centros urbanos. Esto es un hecho que se manifiesta tanto en la periferia de la Región Metropolitana de San José, como en su interior. Hoy día, los centros de crecimiento más dinámicos se asocian todavía con el desarrollo de su frontera agrícola; es el caso de San Rafael de Guatuso, Upala y otros pocos. En lo concerniente a las cabeceras de cantón periféricas como es el caso de Guanacaste, se percibe que el nivel de vida tiende a bajar a causa del incremento de población por el éxodo

rural manifiesto y para satisfacer esta nueva demanda se requiere de una mayor inversión en los sectores secundario (industria y construcción) y terciario (comercio, servicios y turismo). La gran presión de la nueva fuerza laboral y las altas tasas de desempleo que priva en algunas ciudades y centros periféricos amenaza con otra gran oleada migratoria hacia San José, similar a la acaecida en la década de los 70. *“No hay políticas de contención geográfica de los movimientos migratorios, el sistema de mercado nunca ha buscado esto”* y por tanto, las cabeceras son tan sólo un periplo en el proceso que termina con el acomodo espontáneo, la acumulación y concentración de cosas y personas en la metrópolis de San José. Esta es la única visión de futuro que emerge al menos por ahora.

Los enunciados de la política de comercio e intercambios internacionales remozada hoy día con el nombre de "GLOBALIZACIÓN" o "MUNDIALIZACIÓN" se ha introducido y colocado (1) como **LA POLITICA**, sus argumentos son simples *“para asociarse a esta empresa cada país debe desarrollarse como los otros y vender tanto como se compra”*. De esto se deduce que la alta productividad y costos de producción más bajos que los competidores son las reglas generales para surgir y que el país, ante la carencia de una política de ordenamiento territorial que oriente este proceso tenderá por lógica a la consolidación de aquellos lugares donde es menos costoso producir por su capacidad instalada y por tanto, favorece los sitios de producción actual, es decir el espacio **Regional Metropolitano de San José**.

Los productos del agro para la exportación (tradicionales) persistirán todavía por un largo tiempo. Aquí los cambios previsibles van hacia productos con más exclusividad, como es el caso del café de altura de más calidad y de mayor precio en los mercados externos, su cultivo mantendrá la tendencia de los últimos diez años con plantaciones en las estribaciones de: la cordillera de Talamanca (Los Santos y Coto Brus); la Cordillera Volcánica Central y la Cordillera de Tilarán - Montes de Oro. La

agricultura diversificada tendrá como nueva opción el proyecto de riego de Cañas y su ampliación que prevee una larga faena por realizar y también, en la intensificación de productos que se logren con programas de diversificación en el principal emporio agrícola nacional, las **Llanuras del Norte**. La introducción de programas de riego podrían cambiar notoriamente el paisaje agrícola de Guanacaste y así, ampliar las bases para la agroindustria orientada a mercados múltiples.

La geografía turística tiende a consolidar una segmentación de mercados con base en dos grandes grupos de productos por saber: a) grupo de montaña que estimularán la oferta de infraestructura turística del Valle Central y del conjunto Tilarán - La Fortuna y , b) Los atractivos costeros que tiene sus mayores oportunidades en el litoral de Guanacaste. Los subproductos derivados de los grupos en mención se mantendrán con clientelas selectivas y la demanda del turismo doméstico. Los cambios previsibles en la red vial turística son más de complemento y mejora que de proyectos nuevos: A continuación se mencionan algunos: la conformación de la costanera de Guanacaste y otros sectores como la circunvalación del Lago Arenal, la integración del subsistema de Monteverde - Sta. Elena - Las Juntas- Tilarán, entre otros.

Los cambios físicos como producto de la implantación de grandes proyectos son pocos, en el campo energético, el embalse de Boruca va de la mano con el desarrollo industrial orientado hacia mercados múltiples, donde el costo de generación por volumen podría constituir un buen incentivo a la inversión industrial buscada. La afectación de este proyecto a la red vial es grande por tratarse de un sector caracterizado desde siempre por su mala conectividad y que este embalse descontinuaría. La costanera sur deviene su sustituta, pero siempre estrangulada y sin otras opciones para su integración territorial hacia el sur. Este proyecto a pesar de tener una carga ecológica muy alta, por la inundación de grandes extensiones de territorio y la reubicación de poblaciones, es uno de los proyectos que resultan más evidentes para

incursionar de verdad en el paradigma de lo global. Por otra parte, la geografía energética del país mientras tanto, seguirá el plan de microrepresas hidroeléctricas que normalmente tienen impactos ambientales más concentrados y menores. El empleo de energías libres como la hidráulica es una de las grandes oportunidades del país, no altera la balanza térmica del planeta y a través de muchos microproyectos, los impactos serán menores que las grandes represas. (Vincent Labeyrie- Ponencia Colegio de Arquitectos 1978).

Las necesidades de infraestructura para enfrentar los nuevos retos son muy altas. En el presente ensayo, aunque no se han cuantificado las necesidades de bienes de capital aludidas, las cifras que se estiman alcanzarían sumas exorbitantes. Entre éstas se pueden citar : la modernización del transporte férreo (equipo y red), el sistema portuario y aeroportuario, puentes, autopistas y el desarrollo de las redes telemáticas, la construcción de nuevos proyectos de generación energética, entre otros.

En la fase actual de desarrollo, el Estado no puede delegar las grandes líneas del ordenamiento del territorio del país, la concesión de obra pública a la empresa privada alcanza sólo a un espectro restringido ya que los proyectos que son del interés de estas entidades, son normalmente, aquellos encaminados a la consolidación de situaciones dadas, donde el riesgo financiero sea menor o no exista. En aquellos proyectos donde la rentabilidad sea riesgosa, solo el estado podrá asumirlas, de ahí que la participación del desarrollo de mediano y largo plazo, en proyectos estratégicos, sea es básica.

A manera de epilogo, es importante destacar en su carácter metafórico la virtud de la acuarela sobre el mapa, ya que sin lugar a dudas este matiz, podría provocar una nueva actitud frente al futuro. Algo que inspire a cambiar la visión daltónica del desarrollo que ha imperado durante las últimas tres décadas por otra más vivaz, creativa, diversificada, lúdica y colorida. Esto es algo imprescindible en el período de

homogeneización cultural en que nos abandonamos.

Nota (1): - *Nunca el mundo ha sido gobernado por tan pocos; estamos a merced del "Foro Económico de Davos" poco más de 2000 Global Leader y la acción especulativa de los mercados monetarios y financieros, cuyo poder se vehicula a través de las grandes autopistas de la información. Inferido de Ignacy Ramonet - Un Mundo sin rumbo.*

San José - Octubre 1999.