

## LA CIUDAD DE TURRIALBA: UN SIGLO DE EVOLUCIÓN HISTÓRICO-GEOGRÁFICA

Eduardo Bedoya Benítez\*  
ebedoya@fcs.ucr.ac.cr

Fecha de recepción: 24 de julio 05 / Fecha de aceptación: 21 de agosto 05

### Resumen

*Estudio histórico – geográfico de la expansión de una ciudad; muestra su incipiente génesis a partir del trazo de la línea y construcción de la estación ferrocarrilera en valle del río Turrialba. La evolución urbana queda plasmada en un mapa original, producto de la interpretación de fotografías aéreas que datan desde 1945.*

**Palabras claves:** Geografía– Geografía historia -beneficios - Cartografía–Fotointerpretación- Crecimiento urbano - Ferrocarril –

### Abstract

*Historical and geographical study of a city expansion, in the Turrialba valley, showing it's incipien beginings and growing aspects that started with the construction of the railroad and the station. The urban evolution was drawn in an original map builded from aerial photographs of 1945.*

**Keywords:** Geography, Historical geography, Coffe plantation, Cartography, Photointerpretation, Urban gowwth. Railroad.

## INTRODUCCIÓN

En el marco de la celebración del centenario del cantón Turrialba en el año 2003, surgió la iniciativa de realizar diversas investigaciones por profesionales de distintas ramas del saber, y fue muy apropiado para el autor desarrollar el tema del crecimiento urbano de la ciudad Turrialba durante el siglo XX. La investigación permitía utilizar diversas técnicas: cartografía, interpretación de fotografías aéreas y trabajo de campo. La exposición escrita recurre al uso de

diversa bibliografía, misma que se apoya en la gráfica que consienten las fotografías aéreas y la cartografía del Instituto Geográfico Nacional. El principal producto es justamente un mapa totalmente original que muestra la evolución espacial de la ciudad de Turrialba.

La investigación, con un tiempo definido para su realización, se restringe a mostrar el crecimiento o expansión de la ciudad, sin ir más lejos. Un gran complemento ausente sería la necesaria relación con variables del medio, la problemática urbana y social, tales como los peligros naturales (inundaciones y vulcanismo), que en algunos otros momento hemos desarrollado; las condiciones de infraestructura; las necesidades básicas; el bienestar de los ciudadanos y otros temas.

---

\* Escuela de Geografía.  
Universidad de Costa Rica

## Cantonato, génesis de la ciudad y asentamientos

Un turrialbeño, Juan Gómez A., el día 20 de julio de 1903 escribió en el diario La República para los detractores del cantón lo siguiente:

...” que no necesitamos tutelaje, cauce que corroe nuestras rentas y porque pensamos con los de este siglo: ¡La descentralización del poder administrativo, hace el engrandecimiento y prosperidad de las naciones! “ (El subrayado es nuestro) (La Prensa Libre, 31 de julio, 1903).

Resaltamos esto de las vísperas de la creación del cantón, con subrayado y negrilla, para registrar que no fue fácil la libertad para velar por el progreso propio; la segregación por parte del hoy cantón Paraíso fue un parto con alguna dificultad. Después de debatir, el Congreso de la República propiciaría mediante la Ley 84 de 19 de agosto de 1903 el alumbramiento del cantón Turrialba, con la cabecera del poblado con el mismo nombre, principal foco de desarrollo, desde 1890.

De previo a este definitivo asentamiento hubo otros, se dice que “... *La primera capilla fue construida al otro lado de la quebrada El Poró, en el viejo camino a Colorado. Después se trasladó más arriba, al lugar donde se encuentra la ermita de Colorado actual ...*” (Salazar O., 1970: 223).

En los orígenes, el primer y principal foco urbano fue Colorado, que es trasladado a los terrenos colindantes del con el ferrocarril, ahí en el sitio que una vez llevó por nombre “*la Aldea*”<sup>1</sup>, también “*Guayabal*”.<sup>2</sup> Se comprende el traslado como una consecuencia obvia para lograr obtener los beneficios de la comunicación y transporte de esta única e importante arteria vial hacia el puerto de Limón al este, y al oeste, a la capital de la República. De esta modo inicia y toma forma la villa Turrialba.

El título de villa es otorgado mediante el Decreto 20 de 18 de octubre de 1915, y el de ciudad es en 1925 por medio de la Ley 96 del 1° de agosto.

Con la culminación del ferrocarril<sup>3</sup> en 1890 se integraba el Caribe con el valle Central, Limón con la capital y las principales cabeceras de provincia de República, y vendría a ser prácticamente el origen de Turrialba, la ciudad y el cantón, una zona con identidad propia. El transporte de esta manera mejorado para la economía del país y para la región en particular, aunado a las determinantes ambientales que favorecieron la producción para la exportación del venerado “*grano de oro*” entre otros productos: cacao y banano, así el ganado de carne y leche, entre otros productos de subsidencia y demanda local.

Entre 1890 y 1935 el valle del río Reventazón y sus afluentes, el Turrialba y Tuis, sustentaban una importante red de haciendas productoras de café y una importante población rural, raíz de futuros asentamientos como pueblos formalmente constituidos:

TABLA 1  
HACIENDAS, BENEFICOS, FINCA Y NÚMERO DE CASAS

Hacienda y beneficios	Pueblos con fincas peq.	Número de casas
Aquiares		240
	Santa Rosa	
La Roncha		30
Dominica		
Isabel		
Azul		
Margot		
Aragón		142
Florencia		175
Puente Alto		
Canadá		
	La Suiza	
	Tuis	

(Hall C.: 1976: 96)

1 Así recordado por don Rafael Valverde S. en entrevista para la “Monografía de Turrialba”, O. Salazar, 1970, pág. 320.

2 Don Jenaro Bonilla A. ...”*Compra los fangosos poteros de Guayabal a D. Juan Rafael Jiménez, y después electo Presidente Municipal, endosó al Municipio y distribuyó los solares en forma equitativa...*” *Dejó sendos lotes para la escuela, Jefatura Política, Iglesia, plaza y mercado.*” (Salazar, 1970: 251).

3 Una vía de comunicación al mar Caribe puede ser el desvelo para los estadistas de la Costa Rica independiente en buena parte del siglo XIX, lo que significó sus incansables esfuerzos. Hasta 1884 fueron construidos los tramos ferroviarios entre Limón y Carrillo, Alajuela a Cartago, y entre Puntarenas a Esparza. Es con el contrato Soto-Keith (5 de abril de 1884) por el que se alcanzaría el ansiado trecho, firmado por el entonces Ministro de Hacienda, don Bernardo Soto, y el empresario Mr. Minor Cooper Keith.

Tal cantidad de sitios con fundamento de caseríos y pueblos se justifica por los suelos volcánicos y aluviales, aptos para el cultivo del café, pese a la humedad, propia de clima ecuatorial, las elevaciones entre los 600 y los 1500 metros sobre el nivel de mar. Estas condiciones naturales, asociadas a una red de caminos que confluían en la arteria o eje principal del transporte en la zona, el ferrocarril, fue un determinante de la gestión de asentamientos y ciudad en la región:

“La transformación del paisaje en la región de Turrialba entre 1890 y 1935 es en realidad de lo más fascinante, pero a la vez uno de los temas más difíciles de tratar en la geografía histórica de Costa Rica; las fincas cambiaron frecuentemente de dueño, y son muy pocos los mapas y documentos que aún se conservan.

Hasta tanto el ferrocarril no se concluyó, la mayor parte de los Valles del Reventazón y Turrialba estaba cubierta por densos bosques, y al sur del pueblo de este último, había pantanos donde amenazaba la malaria. Con la esperanza, sin embargo, de que algún día una ruta a la costa cruzara esa zona, algunos costarricenses se apresuraron a denunciar tierras baldías en esa región.

Existían tierras baldías cubiertas de bosques adyacentes a las fincas donde se cultivaba el café, pero el asentamiento en el Valle de Turrialba era más antiguo que el de Naranjo de Cartago; por lo tanto, había probablemente menos tierra sin cultivar dentro de los linderos de las fincas turrialbeñas: la mayoría de ellas tenían pasto, además de cacao y café. Las casas esparcidas en las fincas estaban por lo general ocupadas por mandadores y peones. A mediados del siglo XIX, los dueños de la mayoría de esas fincas eran cafetaleros que vivían en la Meseta Central, como en el caso de don Narciso Esquivel y don Nicolás Saénz.

Una copia de un plano hecho en 1887 nos da alguna idea del paisaje al norte del pueblo de Turrialba poco antes de que el ferrocarril fuera terminado. Entre Turrialba y Aquiares, la tierra esta dividida en grandes fincas, algunas de las cuales habían cambiado el paisaje. Se criaba ganado tanto para carne como para leche, con la cual se hacía queso. La ausencia de buenas comunicaciones, sin embargo, había imposibilitado el desarrollo de una intensiva agricultura comercial. En 1887, todavía existían solo pequeñas parcelas de cacao y café.

El aislamiento de los Valles de Reventazón y Turrialba terminó al llegar el ferrocarril, el cual se convirtió en el eje de toda actividad económica de la región. Algunos caminos secundarios fueron construidos poco después de que se terminara el ferrocarril en 1890. Los agricultores del Valle de Tuis, por ejemplo, recogieron en 1896, más de 14.000

pesos para construir un camino que llegara a la estación del ferrocarril en Turrialba. En general, sin embargo, los caminos permanecieron malos y sin pavimentar hasta la década de 1930. Todo el café se llevaba por tren hacia el puerto de Limón, y en muchas fincas se instalaron tranvías. Estos eran ferrocarriles de una sola línea por medio de las cuales transportaban los vagones cargados de café movidos por la fuerza de la gravitación, pues la estación del ferrocarril se construía a bajo nivel; los vagones vaciados eran halados por mulas, colina arriba.

Los procedimientos básicos por medio de los cuales se transformó el paisaje en los Valles de Reventazón y Turrialba a finales del siglo pasado y principios del actual, fueron similares a los que se llevaron a cabo en la zona Alajuela-San Ramón.

A pesar de la marginalidad ecológica de algunas áreas de la región de Turrialba, sin embargo, los primeros censos relativos al este del Valle Central, que datan de 1908 a 1910, revelan cuán firmemente se había establecido el café en solo veinte años después de la conclusión del ferrocarril al Atlántico.” (Hall C., 1976: 96-98)

Para la mitad del siglo XX, la distribución de la población rural se mantenía, y con ellos los nombres de los lugares, debido justamente al soporte que brindaban las actividades del agro, atribuyéndose prácticamente al cultivo del café principalmente, y más tarde al cultivo de la caña de azúcar. El centro urbano en contraste con la población rural es la ciudad de Turrialba, la ya afianzada cabecera del cantón. La figura 1, ejemplifica claramente esta situación; corresponde a la sección cartográfica de un mapa mucho más amplio que involucra todo el distrito primero del cantón, pero para los efectos que analizamos resultan suficientemente demostrativo la distribución que se plasma.

La estructura de pueblos bajo este origen poco cambiaría según las alternativas en el uso de la tierra, tal como significaría la caña de azúcar y el banano, ambos de gran éxito entre los años de 1900 a 1920, y así hasta la mitad del siglo XX. El caso de la caña de azúcar luego repuntaría hasta la actualidad, a tal extremo de identificarse el cantón con este cultivo, y recibir los turrialbeños el mote de “azucareros”. Sin embargo, estos cultivos nunca doblegaron la producción del café. Como tampoco lo fue más adelante con los programas investigación y de diversificación por parte del Instituto Interamericano de Ciencias

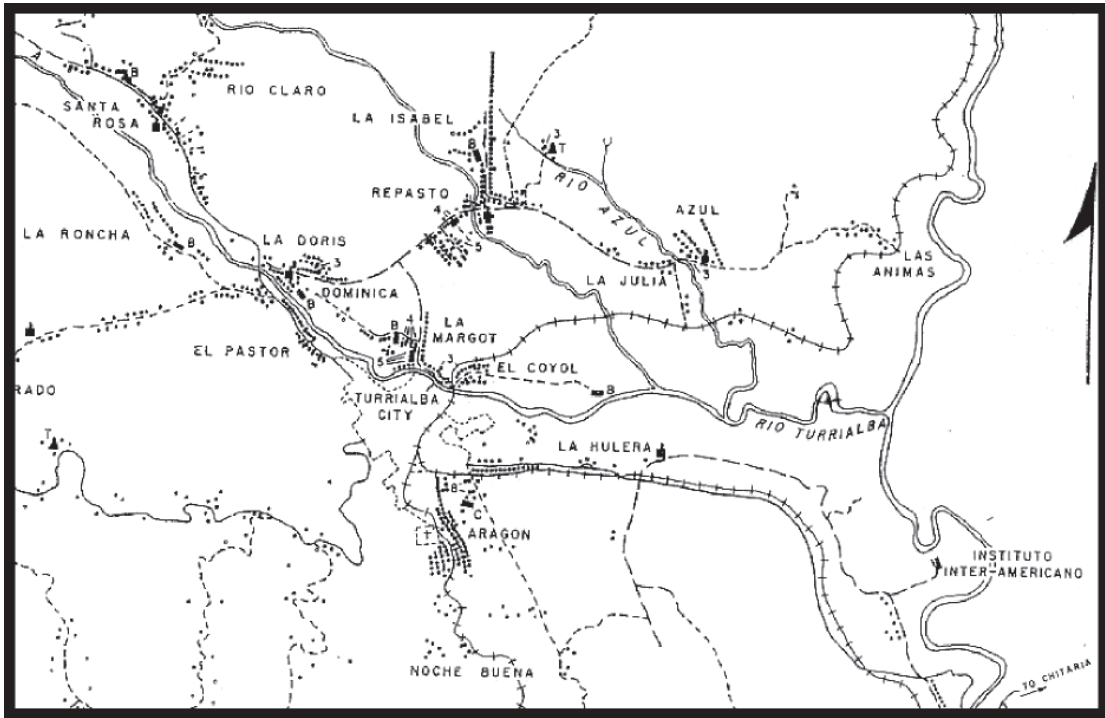


Fig. 1. Sección del mapa sobre habitaciones rurales del distrito central del cantón de Turrialba de 1948, de Paul Morrison. Trabajo preliminar de Jorge León y Juvenal Valerio (Morrison, P.: 1952: 221).

Agrícolas (IICA) desde 1942, y el Programa Diversificación Agrícola, 1970-1971, que puso la experimentación con árboles tropicales, cultivo de nuez macadamia, y la cría del pez tilapia en viveros. La expansión urbana, si sustituye el uso de la tierra predominantemente cafetalero.

### Datos poblacionales, ciudad y asentamientos

La distribución de los asentamientos si bien no sufren traslados ni desapariciones, sea que Aquiares, Repasto, La Roncha, Tuis, La Isabel, etc., siguen teniendo el mismo punto de origen, pese que algunos sitios bien tendrían una excusa para hacerlo, a razón de los riesgos naturales, básicamente inundaciones. Estos pueblos están ahí y en franca expansión, por el crecimiento poblacional.

La correlación del historial de la población del cantón (Tabla 2), con la aparición y

explosión de haciendas, fincas, caseríos y pueblos, así como la misma ciudad de Turrialba, resulta impresionante con la aparición de la arteria ferroviaria.

Previo a 1890, fecha en que cruza el ferrocarril la región del valle del río Turrialba en su confluencia con el río Reventazón, los territorios en aquel entonces del cantón Paraíso, constituían prácticamente una insignificante número de población rural, compuesta por aborígenes.

Después de esta fecha clave, se inicia un crecimiento significativo que se acrecienta al acercarse a nuestros tiempos. En términos porcentuales, los habitantes totales del cantón de hoy encuentran su grosor ya en el primer cuarto del siglo XX, con un crecimiento acumulado de población de un 23.08%. Continúa luego un comportamiento lento hasta la mitad del siglo, para un 35.71% de población acumulada, con un crecimiento de 0.55 % anual. En el tercer cuarto del S. XX, inicia con un crecimiento mayor, un 1.5 % anual y acumula a 1963 el 54.91% de la

población actual; culmina en los 10 años entre 1963 a 1973 a un ritmo anual de crecimiento de 0.8%. En el último cuarto del S. XX, muestra un comportamiento similar al periodo anterior, con 1 % de crecimiento anual hasta 1984, pero termina con un crecimiento poblacional de 1.6%, que totaliza el 100%, que en términos brutos corresponde a 68 510 habitantes, población para el año 2000.

La población turrialbeña es básicamente rural, situación que corresponde a la dependencia del sector primario de la producción, que es básicamente agropecuaria; siempre fue así, un vasto cantón de 1 642.67 Km<sup>2</sup>, con una población al fin y al cabo pequeña, para el año 2000 de 68 510 habitantes, que registraría una densidad de 41.7 hab./km<sup>2</sup>; puesto en otros términos, cada habitante turrialbeño dispondría de 23 980.8 m<sup>2</sup>.

Si comparamos esta densidad actual con la que resultaba en 1950, de 14.89 hab./k<sup>2</sup>, observamos que se triplicó y la disponibilidad de espacio por turrialbeño en consecuencia disminuyó. Pese a ello, es poco el cambio, si la densidad nacional es de 74.85 hab./k<sup>2</sup>, así observamos que el cantón está 33 puntos por debajo. El juego de los números nos puede llevar a conclusiones simples, dado que existen territorios sin vocación para ser urbanizados, y en otros casos podría reñir con

ocupaciones más lucrativas o potencialmente distintas; igualmente hay que considerar que la totalidad de la superficie del cantón no está disponible, hay declaraciones como parques nacionales, reservas indígenas, etc., o como tenemos hoy en día, un reciente embalse, lago artificial para la producción hidroeléctrica, un paisaje totalmente nuevo que podría generar otras expectativas de uso y utilidad, aparte del ejemplo último.

Sin duda, antes de la aparición del ferrocarril, la escasa población nativa es 100% rural, hecho que cambió notoriamente con el 22.3 % urbano de 1950. Aunque no se registra información para toda la primera mitad del siglo XX, este cambio se asocia al cantonato y fuertemente a la ciudad de Turrialba, punto a las orillas del ferrocarril para la conformación de sus cuadrantes iniciales con servicios básicos<sup>4</sup>, allá por el año de 1908.

Como se aprecia en la Tabla 2, la población urbana después de los años de 1950 creció

4 La consideración oficial de rural consiste en calles de lastre y casas dispersas, mientras que lo urbano, presenta calles principalmente asfaltadas, con cordón y calle, electricidad y alumbrado público, iglesia, casas aglomeradas y recolección de basura.

TABLA 2  
POBLACIÓN DE LA REGIÓN Y CANTÓN DE TURRIALBA  
1611 - 2000

AÑO	POBLACIÓN TOTAL	URBANA	%	RURAL	%	CRECIMIENTO POBLACIONAL %
1611	400 indígena) <sup>a</sup>			400	100	0.58
1700	133(indígena) <sup>a</sup>			133	100	0.19
1875	200(indígena) <sup>a</sup>			200	100	0.29
1903	5 000 <sup>b</sup>				100	7.30
1927	15 814 <sup>c</sup>	Nd		Nd		23.08
1950	24 466 <sup>c</sup>	5 449	22.3	19 017	77.7	35.71
1963	37 620 <sup>c</sup>	8 629	23.0	28 991	77.0	54.91
1973	43 202 <sup>c</sup>	12 151	28.0	31 051	72.0	63.06
1984	50 567 <sup>c</sup>	13 898	27.5	36 669	72.5	73.81
2000	68 510 <sup>c</sup>	26 839	39.2	41 671	60.8	100

Nd: no hay datos.

Fuente: Salazar, O, 1970; 27. <sup>a</sup>

La Prensa Libre, 31 de julio de 1903. <sup>b</sup>

Instituto Nacional de Estadística y Censos, febrero de 2003. <sup>c</sup>

en términos brutos. En 1973 y en el 200 se registró un aumento considerable, que en términos porcentuales serían 28.0% y 39.2%, respectivamente, notable diferencia respecto a 1950 donde había 22.3 % de población urbana.

En la segunda mitad del S. XX, la población urbana se quintuplicó en el cantón Turrialba. La construcción habitacional y de edificios en general tiene una manifestación de ocupación del espacio de manera horizontal. En Turrialba no existe ningún sistema habitacional en edificios públicos y de comercio de tipo vertical, como máximo de doble planta.

### Expansión urbana y conurbación de la ciudad

Existe un nexo eminente entre el asentamiento definitivo de Turrialba con la culminación de la línea del ferrocarril en 1890 entre

Limón y San José; concibiéndose con una condición intermedia entre los asentamientos ferroviarios de las tierras bajas y de los centros tipo español de las tierras altas.

La propia disposición de la estructura de cuadrantes de la ciudad va a depender estrictamente del trazo y disposición de la línea férrea. Paul Morrison, en su estudio "*Aspectos de Geografía Urbana de Turrialba*", escribe que el sitio se fijó cuando Minor C. Keith<sup>5</sup> adquirió una franja de tierra a Manuel Vicente Jiménez para el uso del ferrocarril, y que en aquel entonces solo existía una casa en los límites que hoy encierra la ciudad. Esa adquisición serviría para la instalación de la oficina del telégrafo del ferrocarril y en la misma estructura del edificio, también un pequeño hotel (1953: 1-2).

El mismo Morrison, indica que Turrialba presenta cuadrantes al estilo de las ciudades tipo español, sea de damero, con su plaza central, la iglesia y los principales edificios gubernamentales; efectivamente así es y se mantiene con la excepción que permiten la limitante física-natural de los ríos Turrialba y Colorado, y el

5 Concesionario para la construcción del ferrocarril.



Foto 1. Estructura de lo que fue la Estación del Ferrocarril. En 2003 se utiliza en establecimientos de comercio, una soda y tienda de ropa.

crecimiento urbanístico del presente que rompe con la modalidad de un continuo de cuadrantes paralelos y uniformes en tamaño.

Los cuadrantes originales se disponen según la línea férrea, así la avenida Central conocida como La Pavimentada, se muestra en dirección de noreste al suroeste, y las calles en perpendicular a esta.

Se explica de esta manera la propia la génesis de una estructura, que se expandió a partir de la ...“*tanquilla de Miguel Monge, donde se vendía guaro contrabando y puros*”<sup>6</sup> ... único negocio que existía, según la memoria de don Rafael Valverde S., allá por el año de 1885 en que él llegara a Turrialba, tan solo transcurrieron 25 años para encontrar dos iglesias, la católica y la protestante, caseríos en haciendas con su propio comisariato, diez establecimientos comerciales de tiendas y pulperías de los señores Gómez, Alfaro, Federico Pérez, Rafael Coto y el Chino León; además una carnicería y dos panaderías, la zapatería de don José Giralt, dos barberías (una de ellas la don Valerio Bonilla) (La República de 28 de junio, 1910); además de los citados edificios demandados por el servicio ferroviario.

A principios de 1905, siendo villa, se dice que Turrialba estaba compuesta ... “de unas catorce casas buenas, cuatro de estas ocupadas por comercio; veinticuatro casuchas habitadas, su mayor parte por negritos jamaicanos; un pequeño templo católico y otro protestante; oficina telegráfica, donde también se despacha el correo, y ... por única calle, la antigua carretera a Matina.” (La República de 2 febrero, 1905). Cita de estampa que retrata la génesis de lo que hoy es la ciudad de Turrialba. Complementamos con otra cita cerca en el tiempo: en el “El Noticiero” de 18 de setiembre de 1908, se comentaba sobre la celebración de la Independencia, que dice se trataba de una celebración de varios días, por lo menos de cinco, y tenía por actividades a resaltar: Un rosario solemne en la iglesia parroquial, dianas, retretas, corridas de toros, juegos pirotécnicos y elevación de globos en plaza de toros, mascaradas por las calles de la villa, y baile popular de fantasía en el mercado.

<sup>6</sup> Entrevista publicada en la página 320 de “Monografía de Turrialba”, Omar Salazar, 1970.



En lo expuesto se aprecian muchos elementos urbanos, y de no cualquier villa, escenas que invaden y se fraguan en nuestra mente, al incorporar a esta sede urbana del joven cantón y sus celebraciones, el complemento del ruido de la negra locomotora y su humeante estela, su poco silenciosa parada en La Estación y Bodegas, para la carga de productos, principalmente de café, colectado y procesado hasta pergamino en sus numerosos beneficios de la región, con el fuerza mezclado del hombre y bestia para el recaudo y acarreo. Podemos retrotraer otras imágenes, si pensamos en el comercio de la pujante región, sobretodo en día sábado.

Con las dificultades que puede deparar la carencia de experiencia de administración, que solo da, muchas veces los años y en cabeza propia, el cantón logra vertiginosamente la propuesta en ser visto como progresista, y se aprecia así en la preocupación y ejecución efectiva de los elementos urbanos de su villa (1903) y más adelante ciudad (1925). Estos inicios se recogen considerablemente en la descripción de los logros y los alcances en esta materia que a continuación exponemos:

- En julio de 1906, se sugería que la oficina o casa de La Estación se ampliara con una sala de espera para pasajeros, tal como se hizo con las bodegas, para la época fueron hermosísimas. Frente a La Estación en esa fecha se estaban construyendo bonitas y elegantes casas, como la de don Miguel Monge. (La República de 7 de julio, 1906; 2).
- También en julio de 1906 data el alumbrado público, el Municipio “*Ha mandado poner faros en todas las calles, que le dan*

a la población un aspecto bonito” (La República de 7 de julio, 1906).

- El edificio del Telégrafos y Correos se iniciaba en setiembre de 1906 (La República de 27 de setiembre; 1906).
- Entre 1906 y 1908 se concreta el proceso de cuadrantes del casco antiguo de la ciudad de Turrialba. Gesto visionario de don Jenaro Bonilla, quien compra los terrenos fangosos de “Guayabal”, que luego endosa al Municipio para que sean construidos los edificios públicos (escuela, iglesia, mercado y Jefatura Política) y la plaza.
- La tubería fabricada en los Estados Unidos para la cañería de la ciudad de Turrialba llega un 28 de octubre de 1908 desde puerto Limón (La República de 29 de octubre, 1908). La originaria escuela de madera de los inicios del cantonato era sustituida en 1940 por la estructura actual que conocemos, con el nombre de “John D. Rockefeller”, hoy “Jenaro Bonilla Aguilar”.
- A finales del año de 1910 se construían aceras, caños y rellenos de calles, como montura de anillo al dedo para el también por acabarse Edificio Municipal, el que fuera de madera frente a La Estación del ferrocarril, y que se decía por aquel entonces el edificio de mejor ornato de la villa Turrialba. Más adelante 1976 se construía frente al parque el actual Palacio Municipal.
- En 1912, con la responsabilidad al frente del padre Francisco Acosta de la orden Paulina, se terminaba de construir la primera iglesia y casa rural, la de madera y torre gótica que alcanzara su existencia hasta el año de 1964, para sustituirse en el mismo sitio por la actual, que data de 1970.

Así se conforma la ciudad damero, casco original de unos catorce cuadrantes al norte de la línea y estación del ferrocarril. Su disposición son los cuadrantes de hoy, con la diferencia de que lo actual contiene un alto grado de densidad y de renovación en la construcción: edificios públicos y las casas, en principio de madera, se convirtieron paulatinamente, al transcurrir el siglo, en construcciones de cemento. Hay algunos relictos

de esas estructuras de madera, por ejemplo La Estación y Bodegas, algunas casas del prístino centro urbano.

Alguien escribió lo que a continuación compartimos, y es algo que bien añoramos los turrialbeños pasados quizás de los cuarenta años de edad en estos inicios del siglo XXI: “*Turrialba es una Ciudad con aire de Metrópoli. Efectivamente, el comercio numeroso y tan necesario es para entrelazar las diferentes fuerzas vivas de un pueblo, está en manos de diversas nacionalidades. La afluencia constante de técnicos que se dirigen a experimentar en el Instituto<sup>7</sup> y que provienen de todos los rincones de nuestro continente, también constituye a darle esa personalidad de gran Ciudad. La misma configuración de sus cuadrantes, con una sensación ferroviaria en su seno, da la sensación de encontrarse en alguna ciudad porteña... Cada día hay algo nuevo en Turrialbeña; cada día cambia su fisonomía con el aporte de nuevas construcciones y nuevas industrias. Y es que Turrialba es una Ciudad vieja con cara de adolescente. En ella la limpieza de sus calles, el cuidado de un pavimento magnífico, la diversidad de negocios, que se multiplican en cantidad y calidad ..., las cien actividades diferentes en donde se encuentran el elemento cosmopolita atraído por la fuerza de esta vasta región, ha hecho de esta Ciudad una de las más prósperas de Costa Rica*”. (Reproducida en Salazar, O.; 9: 1970).

En términos espaciales el crecimiento queda registrado en la Fig. 10, titulada “*Expansión de la ciudad de Turrialba. 1945 – 2003*” y en términos numéricos en la Tabla 3, que tiene como fuente el mismo mapa.

La mancha original son esos cuadrantes bien confeccionados que llegan a ser retratados por una cámara fotogramétrica y un avión en 1945 (ver Fig. 2), dentro de las actividades cartográficas oficiales del Instituto Geográfico Nacional. Esta mancha es el 12 % de la ciudad en cuadrantes son limitados en toda la primera mitad del S. XX por factores y elementos naturales, el río Turrialba al noreste y la irregularidad del relieve, cuya pendiente pasa del fondo plano

7 Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas.



TABLA 3

## CRECIMIENTO ESPACIAL DE LA CIUDAD DE TURRIALBA

PERIODO	ÁREA APROXIMADA EN m <sup>2</sup>	ÁREA RELATIVA (%)	CRECIMIENTO %
Hasta 1945	425 068	12	---
1946 – 1956	277 384	8	0.8
1957 – 1965	479 564	13	1.6
1966 – 1979	694 823	19	1.5
1980 – 1988	994 550	28	3.5
1989 – 2003	716 621	20	1.4
TOTALES	3 588 010	100	

Por Eduardo Bodoya

Fuente: Mapa "Expansión de la Ciudad de Turrialba", febrero de 2003.



Fig. 2. Ciudad de Turrialba en el año 1945. Fotografía aérea de 1945, número 150 de la Misión 732, Línea IV, escala original 1:30 000. Instituto Geográfico Nacional.

de artesa del valle disectado por ríos y quebradas, al abrupto ascenso al suroeste de la ciudad. Confirmación de esto, es el contraste que se establece entre la red vial rectilínea del valle con la vía de múltiples curvas del ascenso del relieve irregular de la carretera regional que comunica Turrialba con Juan Viñas y resto del valle Central. La única obra de infraestructura que retaba a la fuerte pendiente fue el Hospital William Allen, primero con la construcción de madera para ser luego una construcción moderna de cemento.

La expansión de la ciudad de Turrialba en el siguiente periodo registrado de 1946 a 1956) (Ver Fig.3), es limitada por las condiciones naturales para continuar con una conformación de damero, más solo se permitió en "Cantarranas", San Rafael de hoy. En estos 10 años se acumula el 8% de la mancha urbana que hoy exhibe la ciudad, así se rellenan algunos espacios restringidos por los factores y elementos naturales citados, se densifica lo inmediato al sur de la línea férrea, San Rafael; por el norte se construye la



Fig. 3. Ciudad de Turrialba en el año 1956. Fotografía aérea del 25 de febrero de 1956, número 510 de la Misión 73732, Línea 7, Rollo 4, escala original 1:16 000. Instituto Geográfico Nacional.

Plaza Pública y su alrededor se empieza a tupir de casas y comercio. La antigua plaza, otrora de armas, se transforma en el parque Quesada Casal. La calle al Cementerio es absorbida en este crecimiento. Es significativa la nueva urbanización de aquel momento, Las Américas, con más o menos 66 casas, al sur y en las afueras de la ciudad cerca de del ingenio de Aragón. Y más afuera las casas frente a la Hulera, hoy sede regional de la Universidad de Costa Rica. Al otro lado del río Turrialba, aparece la escuela “Nuestra Señora de Sión” y un insipiente caserío daba inicio a la expansión al este. Muy remoto, para la percepción y la cotidianidad del aquel entonces, los núcleos que se densificaban, la hacienda La Isabel y el caserío de Azul.

Del producto fotográfico de la década entre 1945 a 1956, el Instituto Geográfico Nacional

produce cartografía con fecha del año de 1960 (Ver Fig. 4), que permite contrastar muy bien la expansión de la ciudad de Turrialba, y que ratifica la fotointerpretación aérea citada. Los ecónimos surgen en el espacio, y son aquellos barrios que desde norte se identifican como Dominica, Pastor (La Pastora), Margot (La Margot), Los Ángeles; al oeste, La Cecilia, al sur Pueblo Nuevo; al sur este Cabiria, Aragón (nombre prácticamente sustituido hoy por el de Las Américas) y Haciendita, teniendo al extremo este la Estación Experimental de Hule, hoy la Sede del Atlántico de la Universidad de Costa Rica. Entre los detalles importantes que llamamos la atención es que todavía no aparece la calle al cementerio, el acceso al mismo es la línea férrea. No existían todavía el Estadio Municipal ni el Colegio Clorito Picado T., que serán luego referentes de la ciudad en este proceso expansivo.

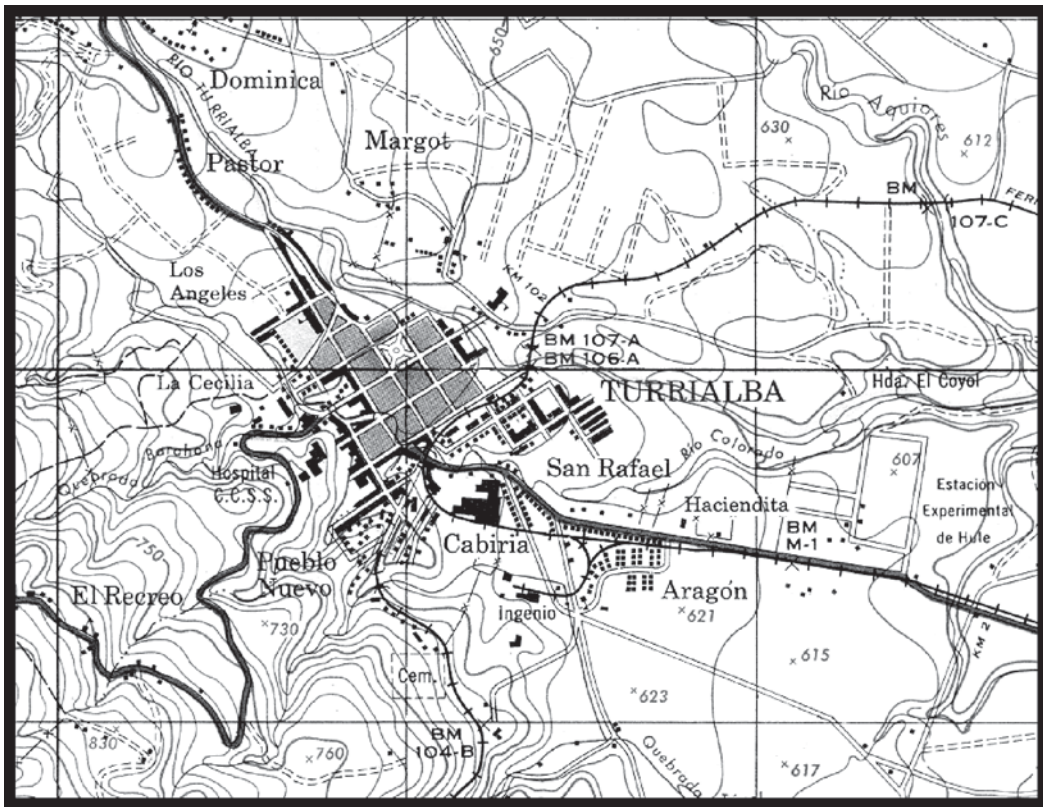


Fig. 4. Ciudad de Turrialba en el año 1960. Sección de la hoja Topográfica Turrialba 3445 SW, escala 1:25 000, Instituto Geográfico Nacional.

Con un 13 % del área actual se da expansión entre los años 1957 a 1965 (Ver Fig. 4), con una densificación de las áreas anteriores y que permitió su continuidad; entre lo más destacado está la ampliación de Las Américas con la construcción del “Instituto de Educación de Turrialba Clorito Picado T.”, nuevo nombre que se le daba a la “Escuela Complementaria” (1944 a 1952), que tuvo su edificación contiguo a la Plaza Pública y Gimnasio Municipal, en otro momento Escuela Mariano Cortés y hoy enteramente del colegio nocturno “Enrique Menzel”. También se asocia con esta nueva mancha urbana el Balneario Las Américas y el Estadio Municipal, hoy denominado “Rafael Ángel Camacho”. La Haciendita aparece con una densificación considerable. Al otro lado del río Turrialba se permite ya un crecimiento continuo con en el barrio La Margot. Muy en las afueras, en la carretera regional hacia Juan Viñas, un rellano accede a la densificación del poblado El Recreo.

En los 14 años siguientes, de 1966 a 1979 (Ver Fig. 5), se presenta una crecimiento mayor que el periodo anterior, comprende el 19% del territorio actual de la ciudad de Turrialba. Al noroeste, se expande entre la escuela Mariano Cortés y el Parquecito, en la calle que va a San Rosa, al margen de este análisis por no ser parte de la ciudad, es la villa del distrito noveno; más al norte, El Poró se densifica. Asimismo sectores del este de La Dominica, La Margot y El Repasto. Al sureste, el caso de San Rafael prácticamente agota sus fronteras hasta el río Colorado. Al sur, lo más sobresaliente del periodo quizás es la irrupción de los barrios: San Cayetano, la ciudadela de INVU Clorito Picado y Campabadal. Más al sur, Nochebuena que se percibía lejana, con núcleos que anteceden a este periodo logran densificarse y hacerse notorios, sin embargo no está del todo continuada en la mancha urbana de la ciudad.



Fig. 5. Sector sureste de la Ciudad de Turrialba, cerca del año 1965. Instituto Geográfico Nacional. El acercamiento brindado en esta toma fotográfica permite apreciar el detalle de estructuras muy reconocidas hoy. El río Colorado separa al norte el barrio San Rafael, de grandes cuadrantes entre la Estación del Ferrocarril hasta el Plantel de MOPT. Al sur del río Colorado la vía bien notoria es la calle Puntarenas, y se aprecia el joven barrio de Las Américas, entre el Ingenio y el Colegio I.E.T.



Fig. 6. Ciudad de Turrialba en el año 1965. Fotografía aérea 126 del 1 de febrero 1965, Línea VI, escala original 1:20 000. Instituto Geográfico Nacional.



Fig. 7. Ciudad de Turrialba en el año 1979. Fotografía aérea 15450 del 28 de febrero de 1979, Línea 1, Rollo 140 escala original 1:35 000, Proyecto Orosi - Pejibaye. Instituto Geográfico Nacional.

Entre 1980 y 1988 (Ver Fig. 8) se corona el grueso de todos los tiempos en crecimiento, que se alcanza el 28 % del territorio urbanizado de la ciudad de Turrialba. Mucho más allá de la Plaza Pública, continúa el crecimiento en lo que denominan Alto Cruz. Hay varias manchas que sobresalen al otro lado del río Turrialba, por ejemplo hay una continua saturación del territorio entre la Margot y Dominica; aparece Sictaya, y destaca sobremanera El Mora, asentamiento de génesis espontáneo, que todavía

hoy muestra carencias urbanas. Al sureste se colman algunas zonas, como lo es Cabiria, que a la vuelta de cuarenta años vuelve a urbanizarse. Se incorporan zonas muy importantes desde el punto de vista numérico, aunque poco densos, como lo es la aparición de urbanizaciones más allá del Estadio Municipal y Jorge Debravo; un espacio considerable es el aporte espacial de la sede regional de la Universidad de Costa Rica, en La Hulera, frontera sur este de la Ciudad de Turrialba. Esta incorporación tiende a inflar el



Fig. 8. Ciudad de Turrialba en el año 1988. Fotografía aérea 43674 de 19 de enero de 1988, Línea 209.3, Rollo 241, escala original 1:20 000. Instituto Geográfico Nacional.

crecimiento anual a un 3.5, que lo hace atípico del periodo observado.

El último periodo, con un crecimiento mucho menor que el anterior, es igualmente considerable y significativo. Entre los años 1989 al 2003 (Ver Fig. 9), se da un crecimiento del 20% de la totalidad de la ciudad. Sobresale siempre el crecimiento al noroeste de la Plaza Pública, sector de características ya muy particulares, conocido

como Alto Cruz que ya topa El Poró sin posibilidad de mayor crecimiento. A la margen derecha del río Colorado se aprecia una insipiente conformación urbanística, cuyo acceso hoy es por La Cecilia. Al otro lado del río Turrialba, al este de la ciudad, se dan los casos más connotados del periodo, y son la aparición de urbanizaciones pequeñas pero continuas, encerradas por los barrios Sictaya, La Margot y el Repasto y hasta el



Fig. 9. Ciudad de Turrialba en el año 1998. Fotografía aérea del Proyecto TERRA, de 8 de enero de 1998, Línea 33A, escala original 1:20 000. Instituto Geográfico Nacional.

río Aquiares, nos referimos a Nuevos Horizontes, Tomás Guardia, El Silencio, Abel Sáenz, Carmen Lyra, entre otras. En franco desarrollo también lo que se conoce como Santo Tomás. Al sur de la línea férrea y siempre en la margen izquierda del río, aparece El Coyol, nombre familiar para los turrialbeños, pero ahora como barrio y no como hacienda. En sur de la ciudad se continúa dando la apertura de más terrenos para fines habitacionales, más allá del Estadio Municipal y la urbanización Jorge Debravo, aparece ya presto a ser urbanizado y a densificarse terrenos que van a dar hasta las instalaciones Instituto Costarricense de Electricidad. Caso muy particular es la aparición

poco denso de un pequeño grupo de habitaciones, materialmente no está en el continuo de la ciudad, pero es sin duda un barrio que rápidamente se accede, después de un ascenso más allá del hospital, y que conurba con El Recreo.

Cerramos un recorrido de un siglo, se partió inicialmente de un espacio urbano poco desarrollado que desde principios del siglo XX hasta 1945 conforma en poco menos de 0.5 km<sup>2</sup> de superficie; y llega, al cabo de otros cincuenta años a septuplicarse, con una conurbanización, mancha continua de casas, comercio, industria y servicios de 3.5 km<sup>2</sup>, que destacan el crecimiento en las últimas dos décadas para llegar a esa cifra.

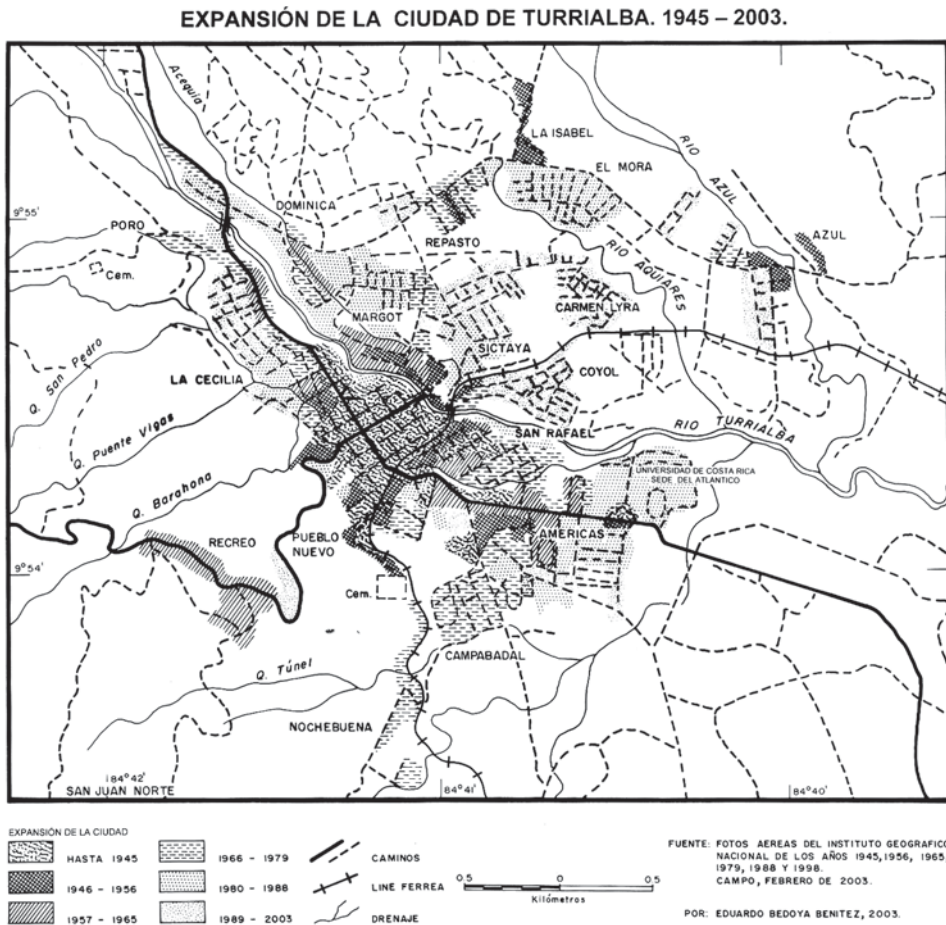


Fig. 10 Mapa de la Ciudad de Turrialba Presenta una síntesis de toda la evolución descrita por periodos y como producto del uso de las fotografías aéreas.

La presencia indígena se deja atrás; una región habitada por aborígenes dispersos herederos de un nombre que seguramente se daba o se asociaba al principal curso de agua que riega estos territorios, así es adquirido un topónimo como “*Turriarba*”, “*Zurriarba*” (Gagini, Carlos: 1917: 190)<sup>8</sup>, o “*Turrialva la Grande*” y “*Turrialva la Chica*” (Garita, Flor: 1995: 12-13), castellano al fin como Turrialba.

## Bibliografía

- Gagini, C., 1917. *Los Aborígenes de Costa Rica*. Imprenta Trejos Hermanos. San José.
- Garita, F., 1995. *Toponimia de la provincia de Cartago*. Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. Editorial de la Universidad de Costa Rica. San José.

8 “TURRIALBA.- 1564. IV 403. Id. 224. «*Biltalia*, cacique de *Turriarba*». V. 23-26, «*Turrialba la Grande*: son caciques Tabaco y Huerra». (1569). VIII. 292. VII. 39. *Zurriarba*. II. 300. (1608) *Turrialba* eran alcaldes

de ella Garavito y Cobobiz. ¿Del Tarasco *turiri* fuego t *aba*, río? *Turiraba*, nombre convertido por los Españoles en *Turrialba* (*turis*, torre, *alba*, blanca)”(Gagini, Carlos: 1917: 190).



Hall, C., 1976. El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica. Editorial Costa Rica y Universidad Nacional, San José.

Instituto Geográfico Nacional (IGN): Fotografías aéreas de distintos años. Fotografía aérea de 1945, número 150 de la Misión 732, Línea IV, escala original 1:30 000. Fotografía aérea del 25 de febrero de 1956, número 510 de la Misión 73732, Línea 7, Rollo 4, escala original 1:16 000. Fotografía aérea 126 del 1 de febrero 1965, Línea VI, escala original 1:20 000. Fotografía aérea 15450 del 28 de febrero de 1979, Línea 1, Rollo 140 escala original 1:35 000, Proyecto Orosi - Pejibaye. Fotografía aérea 43674 de 19 de enero de 1988, Línea 209.3, Rollo 241, escala original 1:20 000. Fotografía aérea del Proyecto TERRA, de 8 de enero de 1998, Línea 33A, escala original 1:20 000.

Instituto Geográfico Nacional (IGN), 1960: Hoja Topográfica Turrialba, 1:25 000, 3445 I SW, San José.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC): Información Censal.

Imprenta Nacional, 2001 División Territorial Administrativa de la República de Costa Rica. Imprenta Nacional, San José.

Anónimo, 1960 Historia y Desarrollo de Turrialba. Periódico La Prensa Libre, Viernes 1 de julio de 1960.

Morrison P., y J. León, 1951 Sequent ocupante, Turrialba Central District, Costa Rica. Revista Turrialba, Vol. 1 (4), p 185 – 198. Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas, Turrialba.

Morrison P., 1952 Population pattern, Central District of Turrialba Canton, Costa Rica. En Papers of the Michigan Academy of Science, Arts and Letters. Vol. XXXVII. Michigan.

Morrison P., 1953 Aspects of the urban geography of Turrialba Canton, Costa Rica. Michigan State University . Michigan.

Painter, W. y P. Morrison, 1952 Rural Population stability, Central District of Turrialba Canton, Costa Rica. Rural Sociology. Vol. 17 (4), Dic. Michigan.

Morrison P., 1952 Population pattern, Central District of Turrialba Canton, Costa Rica. En Papers of the Michigan Academy of Science, Arts and Letters. Vol. XXXVII. Michigan.

Salazar O., 1970 Monografía de Turrialba, Imprenta y Litografía Ltda. Lehmann, San José.