

N° 33637-C

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y LA MINISTRA DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES

Con fundamento en los artículos 140 inciso 20), y 146 de la Constitución Política, artículo 25.1 de la Ley General de la Administración Pública, la Ley N° 7555 del 4 de octubre de 1995, publicada en *La Gaceta* N° 199 del 20 de octubre del mismo año y el Decreto N° 32749-C del 14 de marzo de 2005, publicado en *La Gaceta* N° 219 del 14 de noviembre del mismo año.

Considerando:

1°—Que la Estación del Ferrocarril de San Antonio de Belén, constituye un fiel testimonio de la arquitectura original con la que se inició la construcción de las estaciones del Ferrocarril al Pacífico en Costa Rica.

2°—Que la Estación se ha instituido como un hito referencial de desarrollo económico y de transformación social para la comunidad de la región.

3°—Que el inmueble reviste un gran valor histórico y cultural, dada su condición de documento representativo de una época vital para el desarrollo del país, en la cual la economía nacional dependía de la eficiencia de la infraestructura férrea.

4°—Que es deber del Estado salvaguardar el Patrimonio Cultural e Histórico-Arquitectónico del país. **Por tanto,**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y LA MINISTRA DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES

DECRETAN:

Artículo 1°—Declarar e incorporar al Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica, el inmueble denominado Estación del Ferrocarril de San Antonio de Belén, ubicado en la provincia de Heredia, cantón Belén, distrito San Antonio, en posesión del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, cédula de persona jurídica N° 3-007-071557-37, representado por el señor Miguel Antonio Caraballaz Murillo, cédula de identidad N° 1-743-024, en su calidad de Presidente Ejecutivo.

Artículo 2°—Esta declaratoria prohíbe la demolición del inmueble e igualmente su remodelación parcial o total, sin la autorización previa del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.

Artículo 3°—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José a los quince días del mes de diciembre de dos mil seis.

ÓSCAR ARIAS SÁNCHEZ.—La Ministra de Cultura, Juventud y Deportes, María Elena Carballo Castegnaró.—1 vez.—(Solicitud N° 41734).—C-18170.—(D33637-21494).

INCOFER DEBE REHABILITAR 6 KILÓMETROS DE LÍNEA FÉRREA

Tren de pasajeros volverá a Belén a finales de diciembre

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

10A EL PAÍS VIERNES 27 DE AGOSTO DEL 2010
LA NACIÓN

➔ Nuevo servicio coincidirá con cierre de la General Cañas para reparar puente

➔ Rehabilitar tramo Pavas - Belén exige 6.000 durmientes y al menos \$360.000



Vanessa Loaiza N.
vloaiza@nacion.com

El Incofer prevé que el tren de pasajeros San José - Belén estará habilitado a finales de diciembre, cuando empiece la reparación del puente sobre el río Virilla, en la Autopista General Cañas.

Miguel Carabaguíaz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), confirmó que los ingenieros de la institución ya inspeccionaron los 10 kilómetros de línea férrea entre la estación al Pacífico y San Antonio, Belén, Heredia.

Según explicó, deben realizar trabajos de reconstrucción en los seis kilómetros que hay entre Pavas - San José - y Belén.

Allí levantarán la línea férrea, botarán los durmientes de madera podridos, aplanarán la base, colocarán piedra y, sobre ella, los nuevos durmientes de concreto, el balastro y los rieles.

De los 9.600 durmientes que se requieren, el Incofer únicamente dispone de 3.600.

Por eso está en conversaciones con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) para que financie la compra de los 6.000 restantes, cuyo precio total oscila entre \$360.000 y \$420.000.

Carabaguíaz prevé que los trabajos principiarán en setiembre y contarán con el apoyo de funcio-



El viaje de 10 kilómetros empezará en la estación al Pacífico, en San José, y concluirá aquí, en la vieja parada del ferrocarril, en San Antonio, Belén. Tendría escalas en La Sabana, Jack's y Demasa. FRANCISCO RODRÍGUEZ

DIEZ KILÓMETROS EN 30 MINUTOS

A Belén en cuatro meses



FUENTE: INCOFER

DS/LA NACIÓN

narios y maquinaria del MOPT.

Una solución permanente. La apertura de un nuevo servicio de pasajeros entre Belén y San José surgió para intentar minimizar las presas que se formarán en la Autopista General Cañas (San José-Alajuela)

cuando empiece el arreglo del puente sobre el Virilla.

Esa reparación tardará dos meses y empezará el 26 de diciembre, según estimaciones de María Lorena López, viceministra encargada de Infraestructura.

Sin embargo, Miguel Caraba-

guíaz pretende que el servicio de pasajeros se mantenga por tiempo indefinido.

Según las estimaciones del Incofer, a Belén ingresan unas 20.000 personas al día que van a empresas sitas en ese cantón.

"Además, allí vive una cantidad similar de personas, muchas de las cuales tienen que trasladarse a San José por estudios o trabajo", manifestó Carabaguíaz.

El otro inconveniente aún por subsanar es la falta de locomotoras y vagones.

Miguel Carabaguíaz informó de que en los talleres "se está reparando equipo", pero que no descarta la posibilidad de que sea necesario comprar máquinas de segunda en otros países (España, por ejemplo).

Cuando haya claridad sobre este tema, el Incofer definirá frecuencia y horario de los viajes y la posibilidad de que haya trasbordos en el Pacífico para llegar hasta San Pedro, Montes de Oca. ■

Este documento es propiedad de la

REMODELARÁN LAS DE HEREDIA Y CARTAGO

Estaciones de tren serán museos

|| **Municipalidades toman la iniciativa para restaurar**

RÓGER MURILLO ÁVILA

Colaborador
rmurillo@aldia.co.cr

■ Lo que hace muchos años funcionó como estaciones o terminales de tren en Heredia y Cartago, volverán a abrir sus puertas para servir esta vez de museos y galerías de arte.

Las antiguas estructuras que se encuentran abandonadas y muy deterioradas, son el sitio perfecto para indigentes y delincuentes. Ahora darán paso al color con exposiciones de artesanías y presentaciones artísticas.

El rescate de los históricos inmuebles será posible gracias a la iniciativa de algunas municipalidades como la de Belén y Cartago, que procuran que no se pierda una parte muy importante de la historia del siglo pasado, en esas localidades.

Según los alcaldes de estos municipios se busca dar vida nuevamente a las estaciones de tren que actualmente se encuentran cerradas.

Para el alcalde de Belén, Horacio Alvarado, este convenio no solo pretende la restauración de las edificaciones.

“Existe una segunda parte del proyecto que busca dar servicio de transporte en tren a los empleados que vienen de San José



Se pretende convertir las estaciones del ferrocarril para la divulgación artística. » MANUEL VEGA.

Gran inversión

En Belén se busca construir un bulevar en los alrededores de la vía férrea. Las obras comenzarán con una partida de \$250 millones.

hacia el cantón. Con esto se busca descongestionar el tránsito”, destacó Alvarado.

En tanto, el alcalde de Cartago,

Rolando Rodríguez, aseguró que se “busca crear áreas culturales para los vecinos del cantón y rescatar esos lugares por su valor histórico incalculable”.

Junto a la estación ferroviaria, el municipio brumoso planea recuperar la Comandancia de la Fuerza Pública. “Este lugar también se convertirá en un espacio cultural para toda la comunidad cartaginesa”, apuntó Rodríguez.

INVERSIÓN DE ₡100 MILLONES

Estación del tren en Belén será remodelada

Andrés Zárate
Corresponsal

BELÉN, HEREDIA. - La estación ferroviaria de San Antonio, Belén, será sometida a trabajos de reparación por parte de la Municipalidad de Belén y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), que invertirán ₡100 millones.

El proyecto es parte de una iniciativa municipal para recuperar

edificios en mal estado.

“Para cumplir nuestro sueño se debe hacer en dos etapas. En la primera vamos a abrir la estación y tendremos en ella un poco de nuestra identidad: ventas de comidas, exposiciones, arte y cultura para deleitar a los turistas”, dijo el alcalde, Horacio Alvarado.

Se estima que la culminación de las dos etapas tiene un costo aproxima-

mado a los ₡400 millones.

En la segunda parte se pretende que la mayoría de trabajadores de empresas privadas ubicadas en Belén se trasladen en tren desde San José, con el fin de descongestionar las vías y ahorrar tiempo.

“Para el transporte de personas aún se deben finiquitar detalles como horarios y colaboración de las empresas para que insten a sus trabajadores a usar el tren”, manifestó el presidente ejecutivo del Incofer, Miguel Carabaguíaz.

Se pretende que en junio la estación se encuentre habilitada para recibir al público. ■



La estación ferroviaria está deteriorada. ANDRÉS ZÁRATE PARA LA NACIÓN

14A

MARTES 11 DE MARZO DEL 2008
LA NACIÓN

000029

INFORME TÉCNICO PARA DECLARATORIA PATRIMONIAL

Caso: ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE SAN ANTONIO
DE BELÉN

Profesional Responsable: Arq. Gabriela Sáenz
M.Sc. Raúl Arias Sánchez

Fecha de entrega Informe: 31-03-2005

I. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN.

Mediante DPH-1635-2003, fechado el día 15 de octubre, 2003, la Arq. Gabriela Sáenz entregó a la Comisión Nacional de Patrimonio y a la Coordinación de Estudios de Declaratoria, el informe correspondiente al caso de la Estación del Ferrocarril de San Antonio de Belén.

En el informe técnico, la arquitecta Sáenz advierte que no se asignó a ningún profesional en ciencias sociales para que realizara el análisis histórico cultural, por lo que el estudio solo lleva la parte correspondiente al análisis arquitectónico, adjuntándose un anexo que refiere los antecedentes históricos del cantón de Belén.

La Comisión Nacional de Patrimonio revisó el informe y lo devolvió a la Coordinación de Estudios de Declaratoria para que fuese reasignado; recayendo dicha reasignación en el historiador M.Sc. Raúl Arias Sánchez.

III. ANTECEDENTES DEL OBJETO DE ESTUDIO.**III.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA.**

El inmueble se encuentra ubicado en el Cantón de San Antonio de Belén, provincia de Heredia, costado sur del Parque Central, sobre la ruta número 11.

III.2. DATOS REGISTRALES.

Propietario: Instituto Costarricense de Ferrocarriles. No se aportó los datos registrales del inmueble, a pesar de haberlos solicitado en varias oportunidades.

III. 3. ANÁLISIS HISTÓRICO-CULTURAL.

M.Sc. Raúl Arias Sánchez

INTRODUCCIÓN

El Estado costarricense se fundó sobre la base de la producción y exportación cafetalera, a partir de la segunda mitad del siglo XIX. La primera vía comercial utilizada para transportar café desde San José hasta Puntarenas fue el llamado "camino de carretas", habilitado en la década de 1840.

Después de más de cincuenta años de transitar caravanas carreteras hasta el Pacífico, en 1914 se inauguró la ruta ferroviaria. Desde su puesta en funcionamiento, se establecieron una serie de estaciones o sitios de parada a la vera de la línea férrea en los que el tren se detenía para cargar y descargar, mercadería al principio y luego pasajeros, llegando a consolidarse poblaciones que prosperaron en su mayoría, convirtiéndose algunas de ellas en pujantes ciudades, distritos y cantones. Los edificios que albergaban las distintas estaciones fueron levantados en madera y concreto entre los años de 1900 a 1940.

A mediados de la década de 1990, después de casi cien años de recorrer el trayecto entre San José y Puntarenas, el Gobierno costarricense decidió cancelar la mayor parte de las operaciones de transporte por tren, aludiendo problemas insalvables de administración y obsolescencia tecnológica. Con el cierre del ferrocarril las estaciones dejaron de ser funcionales, quedando en abandono.

Para evitar un mayor deterioro de las instalaciones, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), estableció convenios de alquiler y préstamo de algunas estaciones tanto para ser habitadas por familias de escasos recursos como para que las comunidades establecieran negocios tipo restaurante. No obstante, muchas de las edificaciones no tuvieron utilización, hallándose en un lamentable estado de conservación.

Aunque las comunidades han mostrado interés en conservar su respectiva estación ferroviaria, solamente la de Río Grande ha tenido la iniciativa de establecer un museo, el cual ya existe, gracias al trabajo de la Asociación de Desarrollo Comunal de Río Grande.

El proyecto se ha centrado en la identificación de aquellas estaciones ferroviarias que tienen posibilidades reales de ser declaradas patrimonio histórico-arquitectónico, transformándose en museos, casas de la cultura o cualquier otro fin de bien comunal, contando con la asesoría técnica del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural.

I. ANTECEDENTES HISTÓRICO-SOCIALES DEL FERROCARRIL ELÉCTRICO AL PACÍFICO Y SUS ESTACIONES

Desde los tiempos del Presidente Juan Rafael Mora, los gobernantes costarricenses tuvieron la idea de establecer un ferrocarril que pudiese transportar con mayor facilidad las exportaciones hasta los puertos de embarque, especialmente Puntarenas. Durante algún

tiempo funcionó un curioso medio de transporte desde Tivives hasta Puntarenas, llamado el "Burrocarril", el que consistía en un vagón montado sobre rieles tirado por una mula. No obstante, en 1866 el ingeniero alemán Francisco Kurtze, residente en Costa Rica desde principios de la década de 1850 y constructor de los más importantes edificios de la capital como el Palacio Nacional y la Fábrica Nacional de Licores, trazó el primer plano para comunicar por vía férrea Puntarenas con Limón.

Los estudios de Kurtze para unir los dos puertos marítimos habían sido solicitados por el Presidente Jesús Jiménez, existiendo desde entonces planes para habilitar la región Atlántica como salida comercial hacia Europa. El mismo Kurtze sería años después el planificador de la estructura urbana de Limón.

El proyectado ferrocarril al Pacífico debió esperar hasta 1879, cuando el Presidente Tomás Guardia retomó el plano de Kurtze para utilizarlo en el trazado de la ya iniciada ruta ferroviaria entre San José-Limón, pasando el proyecto a manos de la Dirección de Obras Públicas, encargándose al ingeniero Luis Matamoros.

De esta manera en 1882 se inauguró el primer ramal entre Puntarenas y Esparza, utilizando máquina y vagones cedidos al Gobierno costarricense por el empresario de la Northern Railway Company, Minor Cooper Keith. La ventaja de habilitar el ferrocarril hasta Esparza era que los carreteros transportistas de café lo descargaban allí y no llegaban hasta el propio puerto de Puntarenas, como hasta entonces se hacía.¹

La llegada del progreso en el transporte no fue bien recibido por toda la población. Algunos comerciantes propietarios de las empresas carreteras no estuvieron de acuerdo con dejar el café en Esparza, ya que eso acortaba la ruta y abarataba los costos del transporte. La presión de los empresarios obligó al ingeniero Matamoros a demostrar técnica y financieramente las ventajas reales que tenía el uso del tren para la economía del país.

Por más de diez años la única vía férrea existente en el Pacífico era entre Esparza y Puntarenas, mientras que ya para 1890 la ruta del Atlántico lograba comunicar San José con Limón. Atendiendo la urgente necesidad de continuar el proyecto original de extender el ferrocarril hasta la capital, en 1895 el Presidente Rafael Iglesias nombró una Comisión mixta que estudiara la posibilidad de contratar un empréstito para dar contenido económico a la obra.

El día 06 de agosto de 1897 finalmente se firmó un contrato entre el Gobierno costarricense, representado por el Ministro de Gobernación doctor Juan J. Ulloa y la firma norteamericana Casement, la cual financiaría el trayecto San José-Tivives, cubriendo originalmente las poblaciones de San José, Heredia, Alajuela, Ciruelas, Turrúcares, Atenas (Río Grande), San Mateo (Orotina) y Tivives.

¹ J.Fernández. Historia Ferrovial de Costa Rica. Pag. 41

Las obras comenzaron en 1898 bajo la dirección del ingeniero Alberto González Ramírez, quien dirigió personalmente la construcción de la trocha y construyó los puentes de Birris y Río Grande.²

En el año 1900 la vía llegaba hasta San Antonio de Belén, construyéndose allí la primera estación para carga y descarga de mercaderías y pasajeros. Dos años después el trayecto estaba habilitado hasta Ciruelas y Río Grande, levantándose en ambos lugares las estaciones respectivas bajo la dirección del ingeniero Luis Matamoros. En 1901 se terminó de construir el majestuoso puente de Río Grande, incorporando en poco tiempo la población del lugar al paso del ferrocarril.

Luego de varios años de arduo trabajo en 1907 se logra comunicar la comunidad de San Mateo y Orotina, construyéndose allí una amplia infraestructura de vías, edificaciones y patios, incluyendo la respectiva estación, según diseño del ingeniero director del proyecto: Luis Matamoros. Entre 1904 y 1907 el Gobierno debió decidir el trazo que llevaría el ferrocarril hasta Puntarenas, decidiéndose que debía pasar por El Roble y El Porvenir, variando así el destino original que llegaría hasta Tivives.³ Debido a la ampliación del trayecto, la Administración del Presidente González Víquez firma un nuevo contrato con la firma Cook de Nueva York, año de 1907.

Con la ruta San José-Puntarenas prácticamente completa, el ferrocarril contaba ya con las siguientes estaciones, construidas entre 1898 y 1914: San José, Las Pavas, Heredia, San Joaquín, San Antonio, Alajuela, Ciruelas, Turrúcares, Río Grande, Orotina, Hacienda Vieja, El Pozón, La Ceiba, Cascajal, Caldera, El Roble Chacarita y Puntarenas. Todas estas edificaciones fueron construidas según indicaba el estudio de necesidades y diseño realizado en una primera etapa por el ingeniero González Ramírez, sustituido luego por el ingeniero Matamoros Sandoval.

Paralelamente al desarrollo del proyecto, se nombró un administrador general del ferrocarril, encargado de adquirir y coordinar con los ingenieros todos los aspectos logísticos y de suministro de recursos requeridos. Así es como se nombran reconocidos personajes ligados la mayoría con el campo de la ingeniería o las finanzas. Entre mayo y diciembre de 1906 es nombrado como Administrador el ingeniero graduado en Bélgica Nicolás Chavarría, de diciembre de 1906 a noviembre de 1907 fungió en el puesto Juan Francisco Echeverría y de 1907 a 1910 el señor José Cabezas, quien tuvo la satisfacción personal de que bajo su gestión llegó finalmente el ferrocarril hasta Puntarenas, en julio de 1910.⁴

El ferrocarril utilizaba como combustible la madera y el carbón, siendo la máquina más famosa la llamada María Cecilia, adquirida en 1898 por intermedio de un contratista apellidado Lynn, por lo que en honor de su hija María Cecilia Lynn Iglesias fue bautizada con su nombre la locomotora. En 1915 el director de mecánica del ferrocarril, don Guillermo Carazo fue enviado a Panamá para estudiar la forma en que podían las

² Ibid. Pag. 43

³ Ibid. Pag. 51

⁴ Ibidem

locomotoras de carbón funcionar con petróleo, por lo que durante quince años el ferrocarril cubría su ruta diaria utilizando combustible fósil que era mucho más eficiente y menos riesgoso que la leña o el carbón.

En 1930 se adquirieron las primeras locomotoras eléctricas, gracias a los estudios técnicos de rendimiento realizados por el ingeniero Max Koberg Bolandi, asesorado por ingenieros europeos que dirigieron la construcción de la Planta de Electriona y Tacaes.⁵

Las administraciones de los presidentes Cleto González y Ricardo Jiménez, elegidos ambos por segunda vez, dieron un importante impulso al Ferrocarril al Pacífico, levantándose entre 1928 y 1932 una serie de estaciones a la vera de la vía férrea, justificadas por el nacimiento de algunas pequeñas poblaciones que se iban formando al paso del tren. En la Administración del Presidente Cortés Castro (1936-1940), se le dio una fuerte inyección de recursos estatales al ferrocarril, ampliándose la red de estaciones y reconstruyendo con estructuras de cemento y varilla algunas que originalmente eran enteramente de madera.

Entre los años 1914 y 1940 se levantaron las siguientes estaciones: Fournier, Cebadillas, Balsa, Poncho Mora, Escobal, Quebradas, Concepción, Dantas, Uvita, Jesús María, Salinas y Cabezas (así llamada en honor de don José Cabezas). La construcción de las edificaciones estuvo a cargo de la Dirección de Obras Públicas, reconociéndose en el estilo arquitectónico de algunas de las obras la participación del famoso arquitecto de la época José María Barrantes. Inclusive, en 1940 se inauguraron las nuevas instalaciones de la Estación del Ferrocarril al Pacífico en San José, donde también se levantaron los talleres mecánicos, hangares y oficinas técnicas y administrativas. El diseño de todo el conjunto fue obra del arquitecto José Francisco Salazar.

Del análisis histórico cultural, se concluye que la Estación de San Antonio de Belén fue construida bajo la dirección técnica del ingeniero Luis Matamoros, entre los años 1897 y 1900, siendo inaugurada en ese año como la primera con capacidad plena para realizar las labores de carga y descarga de mercaderías.

III.4. ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO.

Arq. Gabriela Sáenz

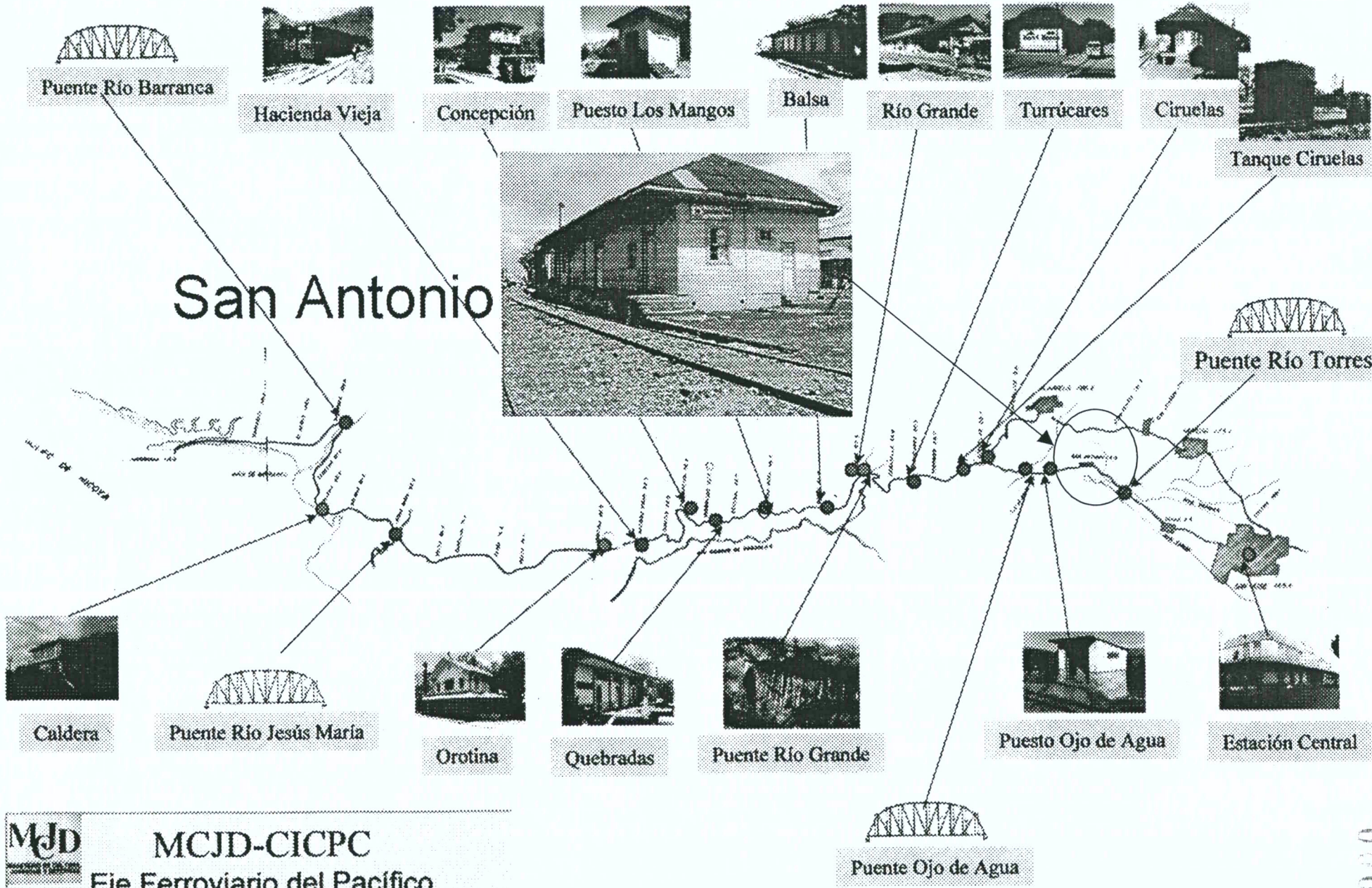
El inmueble pertenece a una tipología arquitectónica que coincide con la arquitectura victoriana que llega al país principalmente a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

El estado de conservación es bueno a la fecha en que se hizo la inspección del caso. De seguir adelante con el proyecto, será necesario realizar una intervención física, principalmente en los sistemas electromecánicos y de cubierta, además de los elementos menores como cielos, recuperación parcial de paredes y pintura, propias del mantenimiento de los inmuebles. Paralelo a ello, se deberá de analizar las nuevas

⁵ Ibid. Pag. 37

necesidades de espacio para alojar por ejemplo, un Museo Regional y la Asociación de Empresarios Turísticos de Belén.

El inmueble cuenta con ciertos elementos arquitectónicos materiales y formales e industriales, característicos de la arquitectura de principios del siglo XX, siendo rescatable algunos aspectos como son la tipología de tablillas de las paredes y cielos, las puertas de doble hoja con cuarterones, las ventanas de guillotina, la romana en el suelo, el andén, etc. Todos estos elementos hacen que el edificio figure como particular dentro de la zona en donde se encuentra ubicado; la cual obedece más bien a la arquitectura propia de las décadas de 1950 y 1960, conformada por bloques de concreto, de estilo austero, reflejando el movimiento dado con la arquitectura moderna.



MJD MCJD-CICPC
Eje Ferroviario del Pacífico

Declaradas ● En estudio ●

Diseño: Lic. Raúl Arias Sánchez

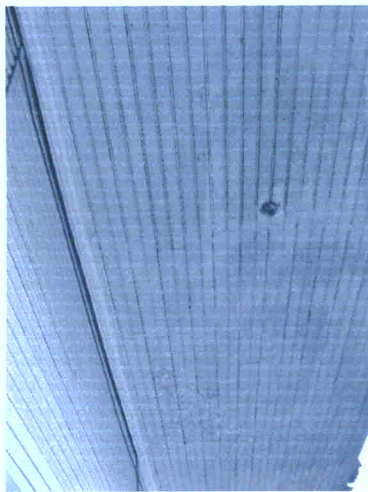
000029



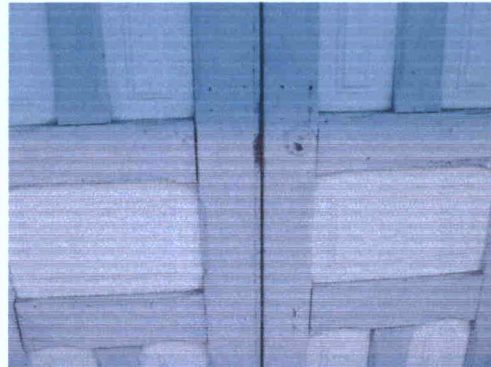
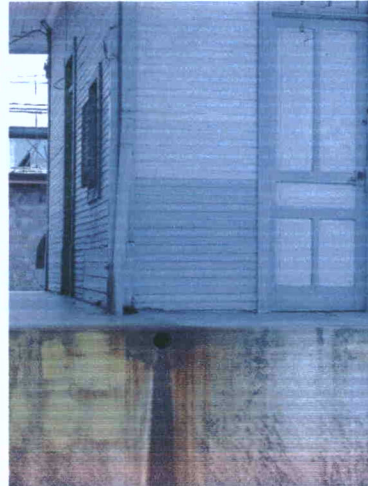
Las fachadas aunque construidas del mismo material y bajo el mismo sistema, es decir estructura y forros de madera sobre muros de ladrillo armado, son totalmente asimétricas. La fachada sur a nivel de zócalo presenta un refuerzo o sobreprotección al forro hecho en forma de emplantillado, también de madera.

El lado oeste del inmueble fue obstruido visualmente por una construcción de tipología contemporánea que corresponde a una terminal de buses del lugar.

Por otro parte la calle que da a la fachada opuesta a las vías del tren, es decir la norte es también parada de buses.



El inmueble está construido en un 90% con tablilla de madera machimbrada o traslapada con estructura también de madera que en algunos casos está expuesta en el interior del mismo y parcialmente en la fachada sur. Esta estructura está montada sobre unas basas o muros de ladrillo armado y repello de concreto. En algunos sectores la pared remata en la parte superior con un petatillo de madera dando cabida a la ventilación cruzada del inmueble y elemento característico de este tipo de construcciones. En la esquina suroeste que corresponde al alero sobre el andén hay un desprendimiento severo de la tablilla del cielo y la estructura que lo soporta como se aprecia en la fotografía. Este es el daño mas grave que tiene el inmueble. Así mismo la cubierta de zinc está bastante oxidada, hay faltantes de precinta y canoas. Daños menores son principalmente algunas tablillas en colindancia con la acera, andén que están levantadas, perforadas o quebradas.



Todas las puertas y ventanas son originales y aparentan estar en muy buenas condiciones, son de tableros y cuarterones de madera. Faltó por verificar el estado y funcionalidad de los llavines y de las bisagras de éstos elementos. La única alteración que se vio fue la de la fachada norte del inmueble; lado en el que se ubica la vivienda y en donde una de las ventanas ha sido modificada para incorporar el sistema de celosía. Por otra parte hay algunas rejas que no parecen ser originales, y que mas bien se ha puesto para protegerse del vandalismo.



Algunas áreas en la vivienda se han colocado divisiones prefabricadas, principalmente tabiques de madera prensada tipo plywood o similar. En la parte donde hubo acceso no se evidenciaron demoliciones de paredes originales, por el contrario el inmueble esta bien conservado al día de la visita. En áreas como la cocina y lavandería, las paredes aparentan tener un forro de ricalit o madera pintado que se soporta en la estructura original que también es de madera. En el espacio de la cocina también se modificó la pared con un tapiz hasta la altura de +- 1.60 metros sobre el N.P.T.

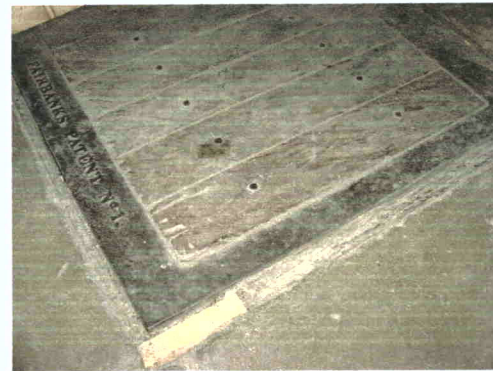
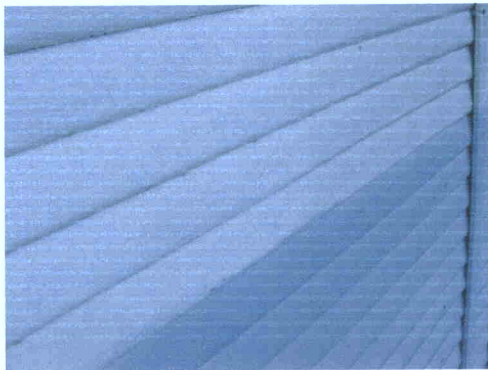


Aparentemente las cerchas de madera que soportan la cubierta se encuentran en buen estado salvo el alero del lado oeste del inmueble como se observan en otras fotos.

El cielo raso que cubre parcialmente el espacio es de dos tipos: por un lado de material original, es decir, tablilla de madera machimbrada con cordón al centro muy característico de la época y por el otro, en la superficie que corresponde al área de la vivienda el material es de láminas de madera prensada plywood o similar en cuadros de .61 x 1.22 metros.

El estado de la tablilla original es bueno, se ha pandeado y desprendido parcialmente de la estructura que la sostiene, pero no se observaron daños a causa de insectos o humedad al día de la visita al sitio. Solo el sector del alero sobre el andén que está parcialmente destrozado.

Se desconocen datos exactos para confirmar si todo el inmueble estuvo con cielo raso cuando funcionaba como estación de ferrocarril.



El andén está construido con ladrillo de barro rojo armado al que se le cubrió con una losa de concreto. Se encuentra en muy buenas condiciones, salvo pequeños desprendimientos del repello como se muestra en la fotografía, principalmente en los filos de las gradas.

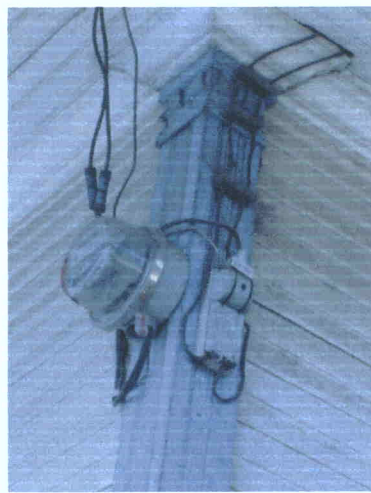
El piso en el interior del inmueble es de concreto lujado y se encuentra en muy buen estado. En el área de la vivienda se instaló un sobre piso vinílico tipo linoleo que corresponde al área de los dormitorios y la sala. En el espacio de servicios, la cocina y la lavandería mantienen el piso original.

Por otro lado, todas las paredes externas son de tablilla de madera conocida como “pecho de paloma” característico de la época y aparentan estar en muy buen estado.

Como detalle característico se localizó en un espacio del inmueble una romana de piso, elemento que se utilizó cuando el tren circulaba.

174

000015



Se verificaron únicamente las instalaciones electromecánicas que corresponden al área de la vivienda. Dichas instalaciones fueron hechas por los inquilinos en el momento de arrendar el lugar, hace unos 20 años aproximadamente. Todo el sistema de tuberías tanto eléctrico como mecánico, así como interno y externo están expuestos. En algunos casos hay cables sin tubos que los conducen a puntos de luz, volviéndose un elemento de peligro constante para un siniestro. En el caso del sistema de aguas, todo está entubado en PVC en buen estado de funcionamiento y aparentan estar conectados a un tanque séptico como se muestra en la fotografía.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

IV.1. CONCLUSIONES.

- 1) La Estación del Ferrocarril de San Antonio de Belén se inauguró en el año 1900, como parte del eje ferroviario construido conjuntamente entre la empresa norteamericana Casement y la Dirección de Obras Públicas de la Secretaría de Fomento.
- 2) Fue la primera estación de doble propósito que funcionó en el país, sirviendo tanto para carga y descarga de mercaderías como de pasajeros.
- 3) Su habilitación técnica y puesta en servicio convirtió a la Estación en el más importante factor de desarrollo económico y de transformación social de la región de Belén.
- 4) La arquitectura del inmueble corresponde a un claro estilo victoriano, propio de finales del siglo XIX y principios del siglo XX.
- 5) El inmueble cuenta con importantes elementos arquitectónicos que le otorgan un valor realmente significativo en función de la particularidad que exhibe la edificación, dentro del contexto arquitectónico del lugar, que responde más bien a un estilo modernista, propio de las décadas de 1950 y 1960.

IV.2. RECOMENDACIONES.

- A) Se recomienda continuar con el trámite de apertura de expediente para declaratoria, debido al peso de las conclusiones expuestas.
- B) Se debe de instar a INCOFER para que solicite a los interesados en el proyecto de transformación de la Estación en Museo, un estudio de rentabilidad y de sustento legal, poniendo de manifiesto que la comunidad posee efectivamente un alto grado de compromiso y responsabilidad

IV.3. BIBLIOGRAFÍA.

Altezor, Carlos. ARQUITECTURA URBANA EN COSTA RICA: EXPLORACIÓN HISTÓRICA 1900-1950. Editorial Tecnológica de Costa Rica. San José. 1986.

Fonseca, Elizabeth. HISTORIA DE LA ARQUITECTURA EN COSTA RICA. Fundación de Museos del Banco Central de Costa Rica. San José. 1998.

Fernández, Joaquín. HISTORIA FERROVIAL DE COSTA RICA. Secretaría de Fomento. Costa Rica. 1934.

V. BORRADOR DE DECRETO.

No.
EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y
EL MMINISTRO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES

De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 140, incisos 3) y 18) de la Constitución Política, en el Artículo 25, inciso 1) de la Ley General de Administración Pública, en la Ley 7555, Ley de Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica, del 20 de octubre de 1995, y

CONSIDERANDO:

- 1) Que la Estación de San Antonio de Belén constituye un fiel testimonio de la arquitectura original con la que se inicio la construcción de las estaciones del Ferrocarril al Pacífico en Costa Rica.
- 2) Que la Estación se ha instituido en un hito referencial de desarrollo económico y de transformación social para la comunidad de la región.
- 3) Que el inmueble reviste un gran valor histórico y cultural, dada su condición de documento representativo de una época vital para el desarrollo del país, en la cual la economía nacional dependía de la eficiencia de la infraestructura férrea.
- 4) Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio histórico-cultural de la Nación.

Por tanto,

DECRETAN:

Artículo 1ero. Declarar e incorporar al patrimonio histórico arquitectónico de Costa Rica al inmueble denominado Estación del Ferrocarril de San Antonio de Belén, propiedad del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), ubicado en la provincia de Heredia.

Artículo 2do. Esta declaratoria prohíbe la demolición del inmueble, e igualmente su remodelación parcial o total, sin la autorización previa del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.

TABLA SINTESIS DE EVALUACION PARA DECLARATORIAS.

| DESCRIPCION | |
|--------------------------------------|--|
| DATOS BASICOS | |
| Nombre del cliente | Instituto Costarricense de Ferrocarriles |
| Profesionales involucrados | Arq. Gabriela Sáenz, |
| Fecha de la fase de la investigación | marzo-julio 2003 |
| Breve resumen del informe | A pesar de no tener funcionalidad actual alguna, hay elementos intangibles implícitos para considerar que este inmueble se declare Patrimonio Nacional, comprometiendo a la comunidad para que vele por su recuperación arquitectónica, histórica, cultural y con ello su entorno inmediato. |
| Limitaciones de la investigación | No se encontraron planos originales del inmueble ni se hizo un estudio histórico-cultural profundo por carecer de historiador. |
| Fuentes de información | visita al lugar y levantamiento fotográfico, Javier Moreira, INCOFER, (Ver fuentes bibliográficas) |
| POLITICA DE CONSERVACION | |
| Acciones de conservación | - declarar el inmueble Patrimonio Nacional |
| | - comprometer a los jefes de la Municipalidad de Belén y empresarios turísticos involucrados en la gestión |
| | - aceptar las denuncias por deterioro o mal uso del inmueble realizadas por cualquier ciudadano |
| | - dar el mantenimiento periódico al inmueble, haciendo responsable a los dueño y/o inquilinos actuales y futuros |
| Tejido histórico y entorno | - coordinar con otras entidades MOPT, Municipalidad de Belén, empresarios de transporte para planificar la zona |
| Limites legales | - establecer un contrato de compromiso entre el INCOFER y los inquilinos o usuarios |
| Usos posibles (nuevas necesidades) | - comprometer a los interesados en el espacio por el cuidado del inmueble atendiendo al vandalismo, limpieza y a su mantenimiento |
| Interpretación museográfica | - desplegar información histórica-espacial del significado, valores tangible e intangibles en un espacio oportuno dentro y fuera del inmueble. |

| | |
|--|--|
| Estabilidad estructural | - consolidar estructuralmente el inmueble en el momento de su restauración, adaptándolo a las nuevas funciones |
| Costos | - comprometer al dueño y/o usuarios con la necesidad de un presupuesto permanente para la conservación del inmueble. |
| Beneficios (consecuencias, efectos, etc) | - procurar que el nuevo uso que se le de a la Estación sea de bien público y accesible a todos los ciudadanos de la comunidad inmediata |
| Administración o gerencia | -hacer ver a los administradores del lugar el significado del Patrimonio Nacional |
| Desarrollo futuro | -prever las consecuencias de acciones futuras sobre el inmueble , de acuerdo a las nuevas funciones |
| Adopción y revisión | - monitorear periódicamente el estado de conservación y uso del inmueble |
| Datos comparativos | - establecer una tabla de indicadores a través de los cuales se diagnosticará el uso y mantenimiento del inmueble, evidenciando el antes y el después. Además debe ser referido a otros inmuebles de igual categoría. |
| Acciones urgentes | - dar a conocer los intereses de la comunidad por mantener el inmueble y darle un valor cultural |
| Recomendaciones para investigaciones | - reconsiderar el trasfondo socio-económico que tuvo el lugar con el ferrocarril y después de su cierre |
| VALOR CULTURAL | |
| Valor estético: | |
| forma | En la actualidad se muestra un solo bloque rectangular similar a muchas de las edificaciones aldeañas que datan de otra época. Solamente se destaca una cubierta alta en cuatro aguas que lo determina como construcción anterior a las del entorno, además de los materiales constructivos utilizados. Al día de hoy hay una fragmentación del espacio interior, pasando a redefinir funciones para una vivienda de mas o menos 80 m2. |
| escala | El área obedece a un espacio rectangular de 250 metros cuadrados aprox. y una altura promedio de 3.5 metros A pesar de su longitud, la escala humana permanece a lo largo y ancho de todo el inmueble |
| color | El inmueble en su parte externa está pintado de color blanco y azul, colores frecuentes con los que se pintaban las Estaciones del Tren. Es importante mencionar que un valor cultural destacable es el uso de éstos dos colores, además de la reinterpretación en la disposición de los pigmentos, separando visualmente la altura de lo que en la casa de adobe sería el zócalo Sin embargo los espacios internos son de color verde. Por su parte los inquilinos de la vivienda han hecho variaciones, así se encuentran entre otros el color de la madera natural, el verde, el blanco y gris. expuesta que marca ciertos ritmos en la lectura visual además de ser un ejemplo de la arquitectura de principios del siglo XX. Por su parte en el área de la vivienda se evidencian otro tipo de texturas ajenas a lo fue la Estación, tales como madera prensada tipo plywood, plycem, tapiz, linoleo,(Ver fotos) |

000001

18

| | |
|--|---|
| olores | No hay valor cultural que refiera en la actualidad las actividades que pudieron desarrollarse en la Estación. |
| | Más bien este es aniquilado con el paso de los buses y carros que contaminan el ambiente. |
| sonidos | Culturalmente el lugar no denota ningún valor sonoro tangible. Mas bien sería importante retomar de alguna forma el sonido que daba el tren cuando se aproximaba a la Estación y así revalorar lo que se ha perdido. Otros valores sonoros perdidos son los que llevaban consigo actividades propias de la época como lo eran las ventas ambulantes, los bodegueros, la gente en espera, etc. |
| accesos | La accesibilidad al inmueble es a través de la cuadrícula urbana característica de nuestro desarrollo espacial. Puede llegarse fácilmente en vehículo motorizado o a pie. Por otra parte el retomar el acceso al inmueble, se hace fácil dado que todas las puertas y portones mantienen su arquitectura original. |
| otros | |
| Valor histórico: | |
| secuencia del desarrollo del lugar | |
| existencia y naturaleza del tejido histórico | |
| relación lugar/entorno:diseño,tecno., etc | |
| corrientes culturales | |
| el significado del lugar presente o pasado | |
| contenido del lugar | |
| Valor científico: | |
| información que exista | El inmueble carece de valor científico- técnico actual. |
| aspectos particulares (rareza) | Cada Estación tenía sus herramientas y equipos particulares de señalamientos, linternas, sirenas, romanas, etc. En este caso particular, solo se encontró una romana de piso en una de las bodegas que puede considerarse como parte de nuestro patrimonio industrial. |
| calidad | |

| | |
|-----------------|--|
| Valor social | |
| foco espiritual | |
| foco nacional | El espacio es parte de un valor social intrínseco a todas las actividades que se realizaban en torno y dentro de la Estación, llámese llegada de pasajeros, espera del tren, vendedores de la Estación, almacenaje de equipaje, compra de billetes de tren, personajes del tren (maquinista, controlador de tiquetes, etc), etc. |
| foco político | Actualmente no tiene ningún valor político relevante. Pero sería importante reflexionar y transmitir las influencias políticas en el momento en que se dio la construcción del ferrocarril. |
| foco cultural | El análisis de este valor podría tener varias vertientes: por un lado hacer referencia al valor cultural de la época en que el tren circulaba, buscar la identidad del cantón, o bien, dado que existe una comunidad que aparenta estar organizada el inmueble podría adquirir nuevos valores de acuerdo con las necesidades de la gente y lo que dicta el lugar en la actualidad, sin perder la connotación de fluidez, bullicio, información, etc. |
| BIBLIOGRAFIA | |
| | Altezor Fuentes, Carlos. ARQUITECTURA URBANA EN COSTA RICA: Exploración histórica 1900-1950-----1986 |
| | Cordero, Flora, MONOGRAFIA DEL CANTON DE BELEN, ----- 1942 |
| | Chavarría, Gerardo. "ARQUITECTURA COSTARRICENSE DE INFLUENCIA VICTORIANA"-----1990 |
| | Hernández M, Eugenia Ma., MONOGRAFIA DEL CANTON DE BELEN, U.C.R., -----1974. |
| | Ponce, Juan Bernal. "ARQUITECTURA VICTORIANA EN EL CARIBE Y COSTA RICA"-----1993 |
| | |
| | |

000009 20

Municipalidad de Belén - Heredia, Costa Rica

...gente de progreso con sentido de la familia.



5 de julio del 2003
MA-246-03

Señor
Ing. Juan Ramón Rivera Rodríguez
PRESIDENTE EJECUTIVO
INCOFER

Estimado Señor:

El Concejo Municipal del Cantón de Belén, en su Sesión Extraordinaria No. 21-2003, del 13 de marzo del 2003, recibió el "Informe de la Gestión Municipal en Coordinación con la Asociación de pequeños empresarios turísticos de Belén, donde acordó lo siguiente: "Ordenar al Alcalde Municipal hacer lo que corresponda para que se solicite al Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, la declaratoria del inmueble de la antigua Estación del Ferrocarril al Pacífico, Ubicado en este Cantón, como Patrimonio Histórico"

Después de iniciar las gestiones nos informa la Arq. Gabriela Saénz, funcionaria de Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura, que el informe arquitectónico del proyecto está en un 90% aprobado, lo único que falta es incluir la información de la parte histórica de la Estación que en estos días se está enviando.

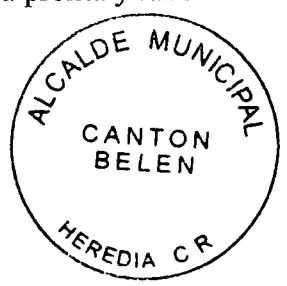
La Municipalidad está muy interesada en que declaren Patrimonio Histórico a la Estación por el rescate de los valores y el patrimonio histórico que representa dicha estación dentro del desarrollo del Cantón y para fomentar el turismo tanto nacional como internacional y en fortalecimiento de los Pequeños Empresarios Turísticos y Artesanales.

A raíz de lo anterior y para llevar a buen término este proyecto, nos interesaría la posibilidad de hacer un convenio entre nuestras Instituciones, para el mantenimiento y uso de las instalaciones de dicho inmueble.

En espera de una respuesta pronta y favorable a esta petición,

Atentamente,

VICTOR VÍQUEZ B.
ALCALDE DE BELEN



Cc: Arq. Gabriela Saénz, Patrimonio Histórico
Ministerio de Cultura

Acta Sesión Extraordinaria 21-2003
13 de marzo del 2003

CAPITULO III
SE ATIENDE A LA DIRECTORA DEL AREA DE DESARROLLO SOCIAL.

ARTICULO 4. La Licda. Marita Arguedas, Directora del Área de Desarrollo Social, realiza la presentación del informe ADS 117-2003. En atención al acuerdo tomado en Sesión Ordinaria No.56-2002 celebrada el 13 de agosto del año 2002, esta Dirección hace entrega del informe correspondiente a las gestiones realizadas, con el propósito de brindar atención a las solicitudes planteadas por los integrantes de la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén.

INFORME DE LA GESTION MUNICIPAL EN COORDINACION CON LA ASOCIACION DE PEQUEÑOS EMPRESARIOS TURISTICOS DE BELEN

En el mes de setiembre del año 2002 , la Dirección del Área de Desarrollo Social , en atención al acuerdo municipal tomado en la Sesión No.56-2002 , establece comunicación con representantes de la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén, con el propósito de conocer y atender sus necesidades e inquietudes, y así apoyar la gestión local para fortalecerla , colaborando con programas municipales que posibiliten incorporar las realidad de ese sector al plan de desarrollo local ; y fomentar la cultura organizativa como mecanismo de resolución de necesidades individuales y comunales. Se emprendió un trabajo inicial con los señores Julio González y Manuel González representantes de la Asociación en referencia y las Señoras Emilia Fernández y Flor de Liz Rojas Santamaría, representantes de la Junta Directiva de CANAMET, Cámara Nacional de la Pequeña Empresa Turística, organización que les ha estado brindando asesoría. Se ha considerado de gran necesidad el fortalecimiento de la Asociación, que posibiliten un desarrollo planificado, sustentado en un eje de acción, que consiste en convertir a Belén en un Distrito Turístico Ejemplar, para lo cual se valoró la necesidad de realizar las siguientes acciones:

1-Realizar un Foro de Desarrollo Turístico de Belén. 2-Creación de la Oficina de Información Turística de Belén. 3-Desarrollar el Centro Artesanal sostenible. 4-Diseñar información promocional de Belén y sus atractivos. 5-Hacer eventos de atracción turística. 6-Incentivar las empresas que cumplan con parámetros de calidad en los servicios y apoyar acciones de monitoreo y capacitación. Al celebrarse varias reuniones con los representantes de esa Asociación, se consideró de gran necesidad la realización de un primer evento, con participación de todos sus integrantes, que posibilitará elaborar un diagnóstico. Este diagnóstico debe contemplar aspectos de corte cualitativo y elementos de tipo cuantitativo, en donde se consideraron aspectos como: organización grupal, grado de organización, objetivos del grupo, necesidad, limitaciones y fortalezas del grupo, entre otras. Se pretendía que dicho diagnóstico de la agrupación, suministrará un insumo para enmarcar y direccionar planes de trabajo y elaborar proyectos acertados que respondan a las condiciones del entorno y a las necesidades reales del Cantón de Belén en esa materia.

En este contexto, necesariamente deben considerarse la educación y capacitación, adaptadas a las posibilidades, condiciones y exigencia de nuestro tiempo. Para dar inicio a la recopilación de tan importante información, se organizó un evento denominado Taller de Encuentro de la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén con posibles miembros, celebrado el 16 de noviembre del año 2002, con una participación de treinta y dos personas. La actividad tuvo los siguientes objetivos.

OBJETIVO GENERAL: Promover un encuentro de la Asociación del Pequeños Empresarios Turísticos, con diferentes actores sociales, que puedan incorporarse y participar, para promover y potenciar el desarrollo turístico del Cantón de Belén. **OBJETIVOS ESPECIFICOS:** 1-Analizar información actualizada sobre productos, empresas y servicios relacionados con el turismo en el Cantón de Belén. 2-Fortalecer el vínculo asociativo con el gobierno local, organizaciones de base e instituciones, que desarrollan estrategias de desarrollo local. Es muy importante destacar que los participantes en este evento lo fueron vecinos del Cantón integrantes de la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos, pero el mayor número de los asistentes son personas capacitadas en las siguientes áreas: artesanías, pintura, manualidades, cocina, repostería, y taxistas quienes expresan su necesidad de incorporarse a la actividad comercial dentro del Cantón, manifestando interés especialmente en el sector turismo.

CONCLUSIONES: Los resultados obtenidos en este Taller nos permiten importantes apreciaciones, que faciliten abordar la realidad estudiada y emprender procesos de fijación de planes y estrategias, que aseguren tomas de decisiones sostenidas y racionales, poniendo en práctica el concepto del espíritu emprendedor en la comunidad, permitiendo que el desarrollo económico y social continúe en beneficio de las generaciones presentes y futuras. Con la creación y consolidación de estas empresas, se pretende contribuir al desarrollo empresarial de nuestra población y con ello reducir el desempleo y mejorar la calidad de vida de los integrantes. Para ello es necesario dar atención a las siguientes propuestas; según lo expusieron los participantes en el evento: 1-Contar con el apoyo y respaldo del Concejo Municipal para dar seguimiento y hacer realidad este proyecto. 2-Mantener la organización permanente, constituida por los empresarios ya establecidos y por potenciales emprendedores. 3-Gestionar cursos de administración, servicios al cliente, artesanías, entre otros. 4-Gestionar asesoría de países como: España y México mediante asesoría y capacitación, acorde al sector turismo.

RECOMENDACIONES: 1-Que el Concejo Municipal tome un acuerdo solicitando al Ministerio de Cultura, la declaratoria de la Estación del Ferrocarril, ubicado en este Cantón, como patrimonio histórico, y la misma sea cedida a la Asociación para instalar allí un Kiosco de Información Turística. 2-Que el Concejo Municipal gestione ante las instancias gubernamentales que correspondan con el propósito que el Balneario Ojo de Agua pueda ser administrado por esa Asociación y el mismo se convierta en una plaza turística, donde se puedan realizar presentaciones culturales y artísticas con los grupos del cantón; venta de comidas típicas; venta de artesanías, exposiciones y venta de pinturas, o en su lugar se asigne un terreno municipal para tal fin. 3-Brindar apoyo económico a los integrantes de la Asociación que no poseen capital de trabajo para emprender su actividad y poderse desempeñar en lo que están capacitados. 4-Mantener el apoyo del Área Social para fortalecer la organización, se brinde asesoría y se consiga el apoyo logístico de parte de instituciones públicas que mantengan educación y capacitación acorde a las necesidades reales existentes.

El Sindico Suplente José Joaquín Arguedas, considera muy importante el tema tratado, sin embargo considera que el asunto se debe madurar, ya que es muy importante ofrecer al turismo nacional e internacional proyectos como el mismo.

El Vicepresidente Municipal Marco Tulio Chacón, manifiesta que se debe dejar claro la relevancia del asunto que se esta analizando y visualizando el futuro. Considera que se debe solicitar a la Alcaldía Municipal por medios de todas las unidades de trabajo, el apoyo a dicho proyecto.

La Regidora Suplente Emilia Villegas, expresa que se debe gestionar el tramite de la declaratoria de patrimonio histórico nacional, a la estación del ferrocarril, lo mas pronto posible.

La Regidora Propietaria Mariana Chávez, manifiesta que es muy importante igualmente solicitar la misma declaratoria a la antigua "Casa de las Monjas".

El Alcalde Municipal Víctor Víquez, expresa que en coordinación con la Directora del Área de Desarrollo Social, visitaran el CUNA para reactivar un Convenio firmado hace algunos años en cuanto al tema de turismo del Cantón.

El Síndico Suplente José Joaquín Arguedas, manifiesta que debemos visualizar a Belén en los próximos 50 años y trabajar sobre esa meta.

El Ing. William Murillo, Presidente Municipal, expresa que se puede plantear en Belén la posibilidad de crear una Cámara de Industrias y definir temas tales como economía interna, que las empresas compren los servicios en Belén, ya que las economías locales son sinónimo de desarrollo y debe generarse una actividad económica por parte de las empresas aparte del Impuesto de Patentes, sin embargo es todo un reto y un desafío y se debe poner mucho empeño, trabajando puede ser por medio de foros, etc.

CONSIDERANDO:

- Que existe un evidente interés privado de constituir la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén.
- Que este planteamiento comulga con los intereses del Concejo Municipal y la Alcaldía en cuanto a la participación, promoción de oportunidades y desarrollo de una economía local fuerte.
- Que estos intereses convergen en la necesidad de revertir hacia la comunidad infraestructura patrimonial que pueda facilitar el encuentro de diversos actores asociados con la cultura, tradiciones y actividades económicas como el turismo.

SE ACUERDA POR UNANIMIDAD: PRIMERO: Manifestar a la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén el interés del Concejo y la Alcaldía Municipal en desarrollar una estrategia de integración y promoción de Belén en este campo. **SEGUNDO:** Apoyar la iniciativa de la Alcaldía Municipal para que se constituya en Belén una Cámara de Empresarios Turísticos, lo cual permita introducir y posicionar al cantón con una oferta turística generadora de oportunidades. **TERCERO:** Ordenar al Alcalde Municipal hacer lo que corresponda para que se solicite al Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, la declaratoria del inmueble de antigua Estación del Ferrocarril al Pacífico, ubicada en este Cantón, como Patrimonio Histórico, estando entre sus potenciales usos la instalación de un Kiosco de Información Turística.

DEPARTAMENTO 355-03
 PATRIMONIO HISTORICO
 RECIBIDO POR *Quito*
 FECHA *4-4-03*
 HORA _____


000004 *24*



Despacho Ministro

HOJA DE TRÁMITE

No. 155-03

| | | | |
|---|--|---|----------|
| PARA: Arq. Miguel Herrera., Director a.i. Centro de Patrimonio Histórico Cultural | |  | 02-04-03 |
| DE: Despacho Ministro | | | 2p.m. |
| <input type="checkbox"/> A su solicitud <input type="checkbox"/> Para su aprobación | | <input type="checkbox"/> Según nuestra conversación <input type="checkbox"/> Para su información | |

Favor de:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Anotar y archivar | <input type="checkbox"/> Tomar nota y verme al respecto |
| <input type="checkbox"/> Anotar y Devolver | <input type="checkbox"/> Investigar e informar |
| <input type="checkbox"/> Agregar más detalles | <input type="checkbox"/> Comentar |
| <input type="checkbox"/> Tomar la acción apropiada | <input type="checkbox"/> Firmar |
| <input type="checkbox"/> Contestar | <input type="checkbox"/> Preparar respuesta para firmarla |
| <input type="checkbox"/> Transcribir | <input type="checkbox"/> Devolución de documentos |
| <input type="checkbox"/> Dar su opinión | |

Se adjunta lo siguiente:

Municipalidad de Belén (Declaratoria a estación de ferrocarril)

** Juan Pineda*
** Diana Guevara*
210444

dgg

12/8

Belén, 19 de marzo del 2003
Ref.2104/2003

Señor (a)
Ministro, Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes
Presente

Estimado (a) señor (a):

La suscrita Secretaria del Concejo Municipal de Belén, le notifico el acuerdo tomado, en la Sesión Extraordinaria N°21-2003 celebrada el trece de marzo del dos mil tres, que literalmente dice:

ARTICULO 4. La Licda. Marita Arguedas, Directora del Área de Desarrollo Social, realiza la presentación del informe ADS 117-2003. En atención al acuerdo tomado en Sesión Ordinaria No.56-2002 celebrada el 13 de agosto del año 2002, esta Dirección hace entrega del informe correspondiente a las gestiones realizadas, con el propósito de brindar atención a las solicitudes planteadas por los integrantes de la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén.

INFORME DE LA GESTION MUNICIPAL EN COORDINACION CON LA ASOCIACION DE PEQUEÑOS EMPRESARIOS TURISTICOS DE BELEN

En el mes de setiembre del año 2002, la Dirección del Area de Desarrollo Social, en atención al acuerdo municipal tomado en la Sesión No.56-2002, establece comunicación con representantes de la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén, con el propósito de conocer y atender sus necesidades e inquietudes, y así apoyar la gestión local para fortalecerla, colaborando con programas municipales que posibiliten incorporar las realidad de ese sector al plan de desarrollo local; y fomentar la cultura organizativa como mecanismo de resolución de necesidades individuales y comunales. Se emprendió un trabajo inicial con los señores Julio González y Manuel González representantes de la Asociación en referencia y las Señoras Emilia Fernández y Flor de Liz Rojas Santamaría, representantes de la Junta Directiva de CANAMET, Cámara Nacional de la Pequeña Empresa Turística, organización que les ha estado brindando asesoría. Se ha considerado de gran necesidad el fortalecimiento de la Asociación, que posibiliten un desarrollo planificado, sustentado en un eje de acción, que consiste en convertir a Belén en un Distrito Turístico Ejemplar, para lo cual se valoró la necesidad de realizar las siguientes acciones:

1-Realizar un Foro de Desarrollo Turístico de Belén. 2-Creación de la Oficina de Información Turística de Belén. 3-Desarrollar el Centro Artesanal sostenible. 4-Diseñar información promocional de Belén y sus atractivos. 5-Hacer eventos de atracción turística. 6-Incentivar las empresas que cumplan con parámetros de calidad en los servicios y apoyar acciones de monitoreo y capacitación. Al celebrarse varias reuniones con los representantes de esa Asociación, se consideró de gran necesidad la realización de un primer evento, con participación de todos sus integrantes, que posibilitará elaborar un diagnóstico. Este diagnóstico debe contemplar aspectos de corte cualitativo y elementos de tipo cuantitativo, en donde se consideraron aspectos como: organización grupal, grado de organización, objetivos del grupo, necesidad, limitaciones y fortalezas del grupo, entre otras. Se pretendía que dicho diagnóstico de la agrupación,

suministrará un insumo para enmarcar y direccionar planes de trabajo y elaborar proyectos acertados que respondan a las condiciones del entorno y a las necesidades reales del Cantón de Belén en esa materia.

En este contexto, necesariamente deben considerarse la educación y capacitación, adaptadas a las posibilidades, condiciones y exigencia de nuestro tiempo. Para dar inicio a la recopilación de tan importante información, se organizó un evento denominado Taller de Encuentro de la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén con posibles miembros, celebrado el 16 de noviembre del año 2002, con una participación de treinta y dos personas. La actividad tuvo los siguientes objetivos.

OBJETIVO GENERAL: Promover un encuentro de la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos, con diferentes actores sociales, que puedan incorporarse y participar, para promover y potencializar el desarrollo turístico del Cantón de Belén. **OBJETIVOS ESPECIFICOS:** 1-Analizar información actualizada sobre productos, empresas y servicios relacionados con el turismo en el Cantón de Belén. 2-Fortalecer el vínculo asociativo con el gobierno local, organizaciones de base e instituciones, que desarrollan estrategias de desarrollo local. Es muy importante destacar que los participantes en este evento lo fueron vecinos del Cantón integrantes de la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos, pero el mayor número de los asistentes son personas capacitadas en las siguientes áreas: artesanías, pintura, manualidades, cocina, repostería, y taxistas quienes expresan su necesidad de incorporarse a la actividad comercial dentro del Cantón, manifestando interés especialmente en el sector turismo.

CONCLUSIONES: *Los resultados obtenidos en este Taller nos permiten importantes apreciaciones, que faciliten abordar la realidad estudiada y emprender procesos de fijación de planes y estrategias, que aseguren tomas de decisiones sostenidas y racionales, poniendo en práctica el concepto del espíritu emprendedor en la comunidad, permitiendo que el desarrollo económico y social continúe en beneficio de las generaciones presentes y futuras. Con la creación y consolidación de estas empresas, se pretende contribuir al desarrollo empresarial de nuestra población y con ello reducir el desempleo y mejorar la calidad de vida de los integrantes. Para ello es necesario dar atención a las siguientes propuesta; según lo expusieron los participantes en el evento: 1-Contar con el apoyo y respaldo del Concejo Municipal para dar seguimiento y hacer realidad este proyecto. 2-Mantener la organización permanente, constituida por los empresarios ya establecidos y por potenciales emprendedores. 3-Gestionar cursos de administración, servicios al cliente, artesanías, entre otros. 4-Gestionar asesoría de países como: España y México mediante asesoría y capacitación, acorde al sector turismo.*

RECOMENDACIONES: *1-Que el Concejo Municipal tome un acuerdo solicitando al Ministerio de Cultura, la declaratoria de la Estación del Ferrocarril, ubicado en este Cantón, como patrimonio histórico, y la misma sea cedida a la Asociación para instalar allí un Kiosco de Información Turística. 2-Que el Concejo Municipal gestione ante las instancias gubernamentales que correspondan con el propósito que el Balneario Ojo de Agua pueda ser administrado por esa Asociación y el mismo se convierta en una plaza turística, donde se puedan realizar presentaciones culturales y artísticas con los grupos del cantón; venta de comidas típicas; venta de artesanías, exposiciones y venta de pinturas, o en su lugar se asigne un terreno municipal para tal fin. 3-Brindar apoyo económico a los integrantes de la Asociación que no poseen capital de trabajo para*

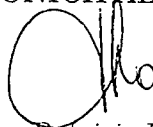
↓
art 104- Elizabeth Jara
Val. Niza, Belén

emprender su actividad y poderse desempeñar en lo que están capacitados. 4-Mantener el apoyo del Area Social para fortalecer la organización, se brinde asesoría y se consiga el apoyo logístico de parte de instituciones públicas que mantengan educación y capacitación acorde a las necesidades reales existentes.

SE ACUERDA POR UNANIMIDAD: PRIMERO: Manifiestar a la Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén el interés del Concejo y la Alcaldía Municipal en desarrollar una estrategia de integración y promoción de Belén en este campo. **SEGUNDO:** Apoyar la iniciativa de la Alcaldía Municipal para que se constituya en Belén una Cámara de Empresarios Turísticos, lo cual permita introducir y posicionar al cantón con una oferta turística generadora de oportunidades. **TERCERO:** Ordenar al Alcalde Municipal hacer lo que corresponda para que se solicite al Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, la declaratoria del inmueble de antigua Estación del Ferrocarril al Pacífico, ubicada en este Cantón, como Patrimonio Histórico, estando entre sus potenciales usos la instalación de un Kiosco de Información Turística.

Muy atentamente,

MUNICIPALIDAD DE BELEN



Ana Patricia Murillo Delgado
Secretaria del Concejo Municipal

cc. Archivo
Asociación de Pequeños Empresarios Turísticos de Belén
Licda. Marita Arguedas, Directora del Área de Desarrollo Social
pmd./