

GACETA No. 170
7 de setiembre de 1994

Nº 23589-C

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Y EL MINISTRO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES,

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 140, incisos 3) y 18) de la Constitución Política, artículo 25.1 de la Ley General de la Administración Pública y en la Ley Nº 5397 del 8 de noviembre de 1973, y

Considerando:

1º—Que la antigua Estación del Ferrocarril al Atlántico en Turrialba posee un alto valor histórico.

2º—Que la Estación fue construida en la década de 1890 en terrenos que pertenecieron a la Hacienda El Guayabal.

3º—Que las edificaciones ubicadas en el patio del ferrocarril son de madera y representativas de la actividad ferroviaria.

4º—Que la construcción del ferrocarril al Atlántico aceleró y consolidó el poblamiento de la zona de Turrialba.

5º—Que en 1990, un siglo después de su inauguración y a raíz de un fuerte terremoto, el ferrocarril dejó de llegar a la ciudad de Turrialba a causa de la destrucción de importantes ramales férreos.

6º—Que existe el proyecto de crear la Plaza de la Cultura Jorge Debravo en lo que fueron las edificaciones y el patio de la estación, para el disfrute de la comunidad.

7º—Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio cultural del país. Por tanto,

DECRETAN:

Artículo 1º—Declarar de interés histórico, la antigua Estación del Ferrocarril al Atlántico ubicada en el distrito primero, cantón de Turrialba de la provincia de Cartago.

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

Artículo 3º—Su eventual restauración se hará bajo la supervisión y dirección técnica del Departamento de Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.

Artículo 4º—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los nueve días del mes de agosto de mil novecientos noventa y cuatro.

JOSE MARIA FIGUERES OLSEN, El Ministro de Cultura, Juventud y Deportes, Arnoldo Mora Rodríguez.—C-3100.—(35546).

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

0000030

En detalle

LUIS H. CHACÓN A.
CORRESPONSAL DE LN

2A

LUNES 17 DE SETIEMBRE DEL 2007
LA NACIÓN



Pista: Esta edificación turrialbeña de madera está abandonada. Sin embargo, se trata de un edificio repleto de memorias ligadas a un medio de transporte que impulsó el desarrollo de esta zona. **SOLUCIÓN P. 23**

Envíenos sus fotos al correo electrónico endetalle@nacion.com

DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN

DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

0000029

LUNES 17 DE SETIEMBRE DEL 2007
LA NACIÓN

ALDEA GLOBAL | 23A

En detalle

LUIS H. CHACÓN A.
LECTOR DE LA NACIÓN



Antigua estación del Ferrocarril al Atlántico en Turrialba

Esta antigua estación posee un alto valor histórico debido a que es una construcción levantada a finales del siglo XIX. Gracias al ferrocarril, la zona de Turrialba aceleró su poblamiento. Debido a los daños provocados por el terremoto de 1990, el ferrocarril dejó de llegar a esa ciudad.

Envíenos sus fotos al correo endetalle@nacion.com

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION

M. C. J. D.

MINISTERIO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES
SAN JOSE, COSTA RICA

000028

DPH-0625-94

10 de agosto de 1994

Doctor
Arnoldo Mora Rodríguez
Ministro de Cultura, Juventud
y Deportes
S. D.

Estimado señor:

Para el trámite correspondiente de declaratoria, le remito el estudio y las consideraciones realizadas por nuestro Centro, de la Estación del Ferrocarril al Atlántico ubicada en el cantón de Turrialba, provincia de Cartago.

Sin otro particular, suscribe cordialmente,

CENTRO DE INVESTIGACION Y
CONSERVACION DEL PATRIMONIO
CULTURAL

Original {
Firmado } *Ing. Gerardo Chavarría Peña*

Gerardo Chavarría Peña
DIRECTOR

GCHP/xcb*

699027

MINISTERIO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES
SAN JOSE, COSTA RICA

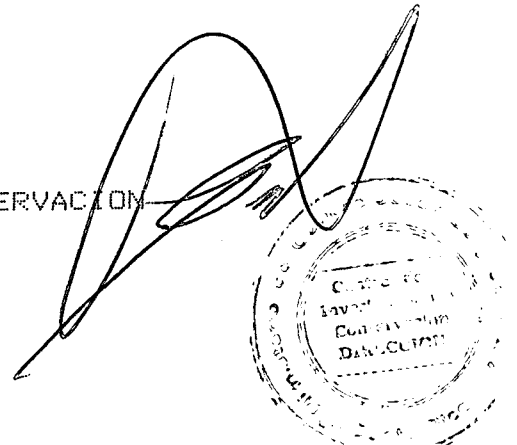
DPH-0589-94

DE : Carlos Manuel Zamora Hernández
CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

A : Arq. Gerardo Chavarría Peña
DIRECTOR PATRIMONIO CULTURAL

FECHA : 27 de julio de 1994

ASUNTO : Inspección de antigua estación del ferrocarril al
Atlántico, Dr. Orlando Salazar, Presidente Municipi-
pal, Turrialba, 556-0231.



El día 4 de julio llevé a cabo una inspección a la antigua Estación del Ferrocarril al Atlántico ubicada en Turrialba centro.

La visita se realizó a instancias del Concejo Municipal de la localidad, según carta dirigida al Dr. Arnoldo Mora R., Ministro de Cultura, Juventud y Deportes.

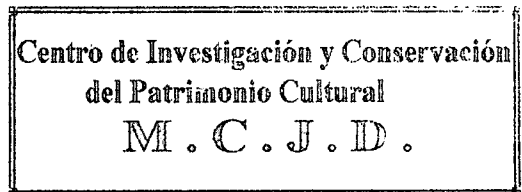
Según el Dr. Orlando Salazar existe el proyecto de la recuperación del sitio que ocupó la antigua Estación del ferrocarril al Atlántico, con el objetivo de convertirlo en un centro de cultura.

INFORMACION HISTORICA

La construcción del ferrocarril al Atlántico

El sistema de vías de comunicación que heredó Costa Rica en el Siglo XIX al sobrevenir la independencia, era menos que inadecuado.

Un camino de mulas nos unía con Nicaragua desde principios del siglo XVII y supuestamente continuaba hasta Panamá, pero solamente era utilizado hacia la Zona Sur en la época seca.



Tampoco había comunicación permanente entre el Valle Central y la Costa Atlántica. Por lo que respecta al Pacífico había un camino de mulas al pequeño puerto de Puntarenas.

Cuando el café empieza a considerarse como la alternativa económica viable para el país, se ve la necesidad de mejorar el único camino importante, con el fin de trasladar el producto hasta su lugar de embarque, con destino a Europa fundamentalmente.

Se hacía imperativo la ampliación y mejoramiento de la vía a Puntarenas para el tránsito de carretas cargadas de café.

Entre 1844 y 1845 la Sociedad Económica Itineraria logró su objetivo. Sin embargo el cargamento de café tardaba mucho tiempo en llegar a Europa, pues los barcos debían viajar hasta el Cabo de Hornos, con la finalidad de enrumbarse hacia Europa. Se tornaba vital abrir una ruta al Atlántico, que permitiera reducir la distancia y que abaratara considerablemente los costos de la comercialización.

En el año 1870 cuando asumió el poder El General Tomás Guardia decidió retomar la idea de una salida al Atlántico, esta vez su intención fue la construcción de una línea férrea.

En agosto de 1871 se aprobó un contrato con Henry Melggs Keith, y los trabajos dieron inicio en Alajuela y en Limón simultáneamente.

La obra se iba a llevar a cabo gracias a un empréstito Británico por la suma de \$3.400.000 Libras Esterlinas, de las cuales el país recibió tan sólo 900.000.00 a raíz de las defraudaciones realizadas por los intermediarios que gestionaron el crédito. Por este motivo no se pudo terminar en su totalidad la línea férrea del ferrocarril. Sin embargo quedaron dos tramos concluidos: el de Alajuela-Cartago con una longitud de 43 Km., 453 metros y otro de Limón a Matina de 61 Km., 156 metros, pero sin comunicación entre sí.

El trayecto entre Alajuela y Cartago quedó funcionando y constituyó un importante medio de transporte entre las cuatro cabeceras de provincia, agilizando considerablemente la comunicación en el valle y el florecimiento de los pueblos ubicados a lo largo de la vía.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M . C . J . D .

La conclusión del ferrocarril tuvo que esperar a la firma de un nuevo contrato el Soto Keith, suscrito con Minor Keith el 21 de abril de 1884. Los trabajos de construcción finalizaron en diciembre de 1890 al terminarse el tramo que faltaba entre Cartago y el Reventazón.

TURRIALBA Y EL FERROCARRIL

En 1828 siendo jefe de Estado don Juan Mora Fernández se decidió impulsar la agricultura y colonización del valle de Turrialba. Este hecho inició las migraciones que poco a poco fueron estableciéndose en la región.

Otro hecho que contribuyó al poblamiento inicial de lo que sería Turrialba, recidió en la aplicación de los decretos que establecían la creación de lugares de confinamiento para delincuentes y presos políticos, en las regiones alejadas del centro del país. De acuerdo a esta ley en agosto de 1842 Francisco Morazán, decidió que el valle de Turrialba fuera una región en la cual se confinaran reos. Esta medida favorecía las políticas de poblamiento, pues muchos de los reos traían a sus familias a vivir con ellos.

Ya para 1862 Turrialba estaba constituido como un pequeño pueblo que pertenecía al cantón de Paraíso.

Pero el hecho que vino a sacar del aislamiento a Turrialba, en particular, y a toda la región Atlántica, en general fue la conclusión del ferrocarril al Atlántico.

La empresa que terminó la construcción del ferrocarril era dirigida por Minor Keith y los trabajos en la zona de Turrialba se verificaron entre 1889 y 1890, el trazado de esta línea férrea definió el asentamiento actual de la ciudad.

En 1877 el pueblo se situaba al lado norte del río Turrialba, pero al construirse la estación del ferrocarril en terrenos que pertenecieron a la Hacienda Guayabal el centro de población también fue trasladándose a este sitio hacia fines del Siglo XIX.

Don Manuel Vicente Jiménez fue quien vendió la franja de terreno a Keith para la estación, posteriormente su hijo de igual nombre vendió suficiente tierra, de la Hacienda Guayabal, para la consolidación del poblado.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

La construcción del ferrocarril atrajo gran cantidad de trabajadores, muchos de los cuales quedaron establecidos en la zona al finalizar el tendido férreo.

Otra finca que aportó tierras para la consolidación de la ciudad fue la finca de Aragón, formado por una compañía que hicieran Manuel Aragón y los hermanos Cipriano y Gorgonio Herrera.

En 1902 se estableció la primera escuela pública de la localidad. El 19 de agosto de 1903, se creó como cantón quinto de la provincia de Cartago.

El 6 de junio de 1906 Monseñor Juan Gaspar Stork erigió la parroquia, dedicándola a San Buenaventura.

El 18 de octubre de 1915 obtuvo el título de villa y el 10 de agosto de 1925 fue elevada a la categoría de ciudad.

Es región eminentemente dedicada a actividades agropecuarias, con cultivo de café, caña de azúcar, maíz, tubérculos y ganadería.

En 1990 y a raíz del fuerte terremoto que afectó el Valle de La Estrella, se dio el cierre del ferrocarril ante los desastres en la vía férrea.

Es importante resaltar que el ferrocarril al Atlántico funcionaba sin un adecuado mantenimiento, pero se constituía en el único medio de comunicación para una serie de comunidades que con su cierre quedaron aislados.

Hoy día el ferrocarril solamente funciona en el trayecto Siquirres-Limón-Valle de la Estrella.

DESCRIPCION DE LA ANTIGUA TERMINAL DE TURRIALBA

La antigua terminal del ferrocarril ocupa un área aproximada a las tres manzanas de terreno en una franja que tiene unos 100 metros de largo.

En esta propiedad se ubican 6 construcciones de madera y metal y un antiguo corral, que fueron empleados de la siguiente forma: La construcción (A) fue utilizada como el edificio de aduanas principal, aquí se vendían los tiquetes y se llevaba a cabo el abordaje del tren.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

Es una enorme construcción de madera con corredores cubiertos, techo de zinc y grandes ventanales. Hoy día está instalado aquí una tienda de ropa usada. Su estado de conservación es bueno.

La construcción (B) se localiza al frente de la Aduana; aparentemente fue otro Despacho, que funcionó además como dormitorio para maquinistas. Según se nos informó originalmente era más grande.

La Sección (C) representa un área de corrales construida con rieles. Aquí se guardaba el ganado por lo general de la raza Bremem, que era traído de la zona para suplir los mataderos locales.

La edificación (D) ubicada contiguo al corral es una gran bodega en la cual se guardaban productos tales como frijoles, yuca, maíz, harina, etc., que llegaban procedentes del Atlántico y de San José, con el objetivo de abastecer el consumo de la ciudad de Turrialba.

Las paredes de esta bodega en contraste con las otras edificaciones, no son de madera sino de láminas de hierro galvanizado de muy buena calidad; importado de Gran Bretaña.

La sección (E) es una pequeña casa-oficina que funcionaba para el control y despacho de los trenes, construida en madera de tablilla, se localiza en la salida este del patio del ferrocarril.

La construcción (G) aparentemente formó parte de la zona destinada para mantenimiento, con paredes en hierro galvanizado.

La sección (F) corresponde a una casa de habitación, que fue ocupada como la vivienda del administrador de la terminal del ferrocarril.

El estado de conservación de todas las edificaciones es relativamente bueno; no se aprecian daños que ameriten intervenciones de restauración costosas.

CONSIDERACIONES Y RECOMENDACIONES

- 1.- La antigua estación del ferrocarril en Turrialba; posee un alto valor histórico, para la comunidad.
- 2.- Las edificaciones se encuentran en buen estado de conservación.
- 3.- La declaratoria de interés patrimonial es apoyada por la Municipalidad de Turrialba, por la Sede Regional del Atlántico de la Universidad de Costa Rica y por el señor Diputado Walter Coto.
- 4.- El decreto debe incluir la totalidad de edificaciones y las áreas verdes que antiguamente formaron parte de los patios del ferrocarril.
- 5.- Existe el proyecto de crear en este sitio la Plaza de la Cultura Jorge De Bravo, con zonas dedicadas a la expresión artística al aire libre, museos, etc.
- 6.- Por todo lo antes expuesto propongo otorgarle la declaratoria, salvo mejor criterio.

CMZH/xcb*

cc: Dr. Arnoldo Mora R.
Ministro
cc: Dr. Orlando Zalazar
Presidente Municipal, Turrialba

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M . C . J . D .

DECRETO

ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL EN TURRIALBA

CONSIDERANDOS:

- 1.- Que la antigua Estación del Ferrocarril al Atlántico en Turrialba posee un alto valor histórico.
- 2.- Que la Estación fue construida en la década de 1890 en terrenos que pertenecieron a la Hacienda El Guayabal.
- 3.- Que las edificaciones ubicadas en el patio del ferrocarril son de madera y representativas de la actividad ferroviaria.
- 4.- Que la construcción del ferrocarril al Atlántico aceleró y consolidó el poblamiento de la zona de Turrialba.
- 5.- Que en 1990 un Siglo después de su inauguración y a raíz de un fuerte terremoto, el ferrocarril dejó de llegar a la ciudad de Turrialba a causa de la destrucción de importantes ramales férreos.
- 6.- Que existe el proyecto de crear la Plaza de la Cultura Jorge Debravo en lo que fueron las edificaciones y el patio de la estación; para el disfrute de la comunidad.
- 7.- Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio cultural del país.

POR TANTO,

DECRETAN:

ARTICULO PRIMERO: Declarar de interés histórico, la antigua Estación del Ferrocarril al Atlántico ubicada en el Distrito Primero, Cantón de Turrialba de la provincia de Cartago.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

FUENTES CONSULTADAS

- 1.- Cerdas Ana Luisa. El Ferrocarril al Atlántico y su Estación en San José. En Boletín del Centro de Patrimonio Cultural, Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, No. 1, Año 5, Mayo 1988.
- 2.- Chinchilla Valenciano Eduardo. Atlas Cantonal de Costa Rica. Instituto de Fomento y Asesoría Municipal, San José, Costa Rica.
- 3.- Salazar Obando Omar. Monografía de Turrialba, Imprenta Lehman, San José, Costa Rica 1970.
- 4.- Sánchez Carlos Alberto Propuesta para Guión Científico del Museo Regional de Turrialba. Universidad de Costa Rica, Sede Regional del Atlántico, Marzo 1994.
- 5.- Torres M. Luis. Entrevista. Día 4 de julio de 1994, Turrialba.
- 6.- Valerio Juvenal Turrialba su Desarrollo Histórico. Editorial Tormo, San José, Costa Rica, 1953.
- 7.- Zamora Hernández Carlos Ml. El Camino a Puntarenas. En Boletín del Centro de Patrimonio Cultural. Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, No. 2, año 3, Mayo 1985.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M . C . J . D .

000019

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA Y
EL MINISTRO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 140, incisos 3) y 18) de la Constitución Política, artículo 25.1 de la Ley General de la Administración Pública y en la Ley N. 5397 del 8 de noviembre de 1973, y

Considerando:

- 1- Que la antigua Estación del Ferrocarril al Atlántico en Turrialba posee un alto valor histórico.
- 2- Que la Estación fue construida en la década de 1890 en terrenos que pertenecieron a la Hacienda El Guayabal.
- 3- Que las edificaciones ubicadas en el patio del ferrocarril son de madera y representativas de la actividad ferroviaria.
- 4- Que la construcción del ferrocarril al Atlántico aceleró y consolidó el poblamiento de la zona de Turrialba.
- 5- Que en 1990 un siglo después de su inauguración y a raíz de un fuerte terremoto, el ferrocarril dejó de llegar a la ciudad de Turrialba a causa de la destrucción de importantes ramales férreos.
- 6.- Que existe el proyecto de crear la Plaza de la Cultura Jorge Debravo en lo que fueron las edificaciones y el patio de la estación, para el disfrute de la comunidad.
- 7.- Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio cultural del país.

POR TANTO,

DECRETAN:

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

Artículo Primero: Declarar de interés histórico, la antigua Estación del Ferrocarril al Atlántico ubicada en el Distrito Primero, Cantón de Turrialba de la provincia de Cartago.

000018

-2-

Artículo segundo: Esta declaratoria prohíbe la demolición del inmueble, e igualmente su remodelación parcial o total sin la autorización previa del Departamento de Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.

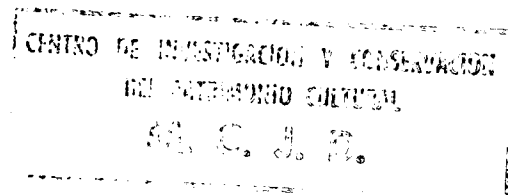
Artículo tercero: Su eventual restauración se hará bajo la supervisión y dirección técnica del Departamento de Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.

Artículo cuarto : Rige a partir de su publicación.

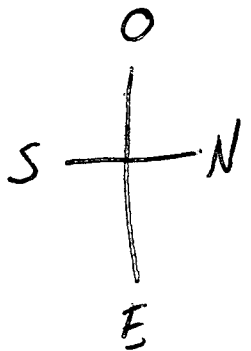
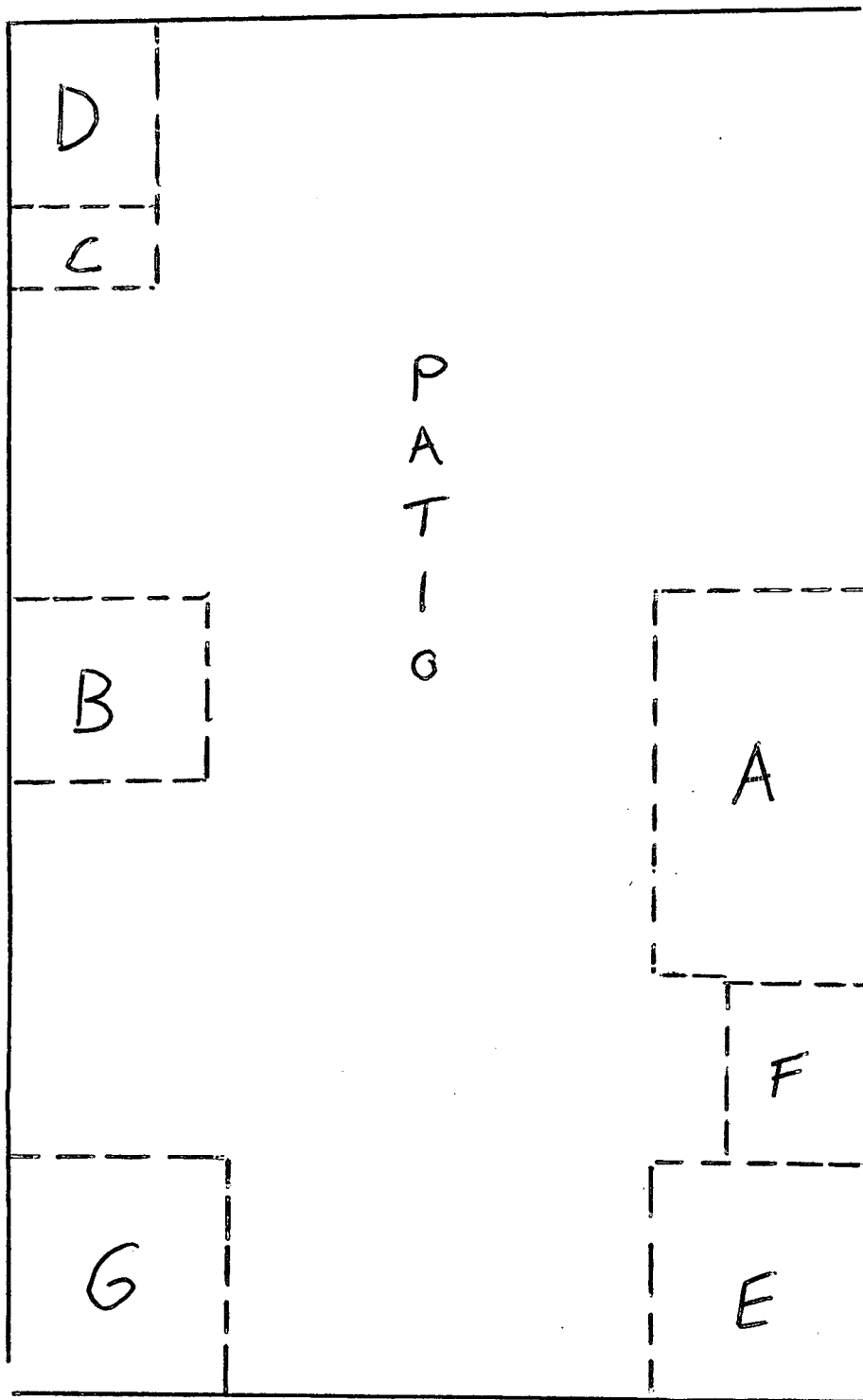
Dado en la Presidencia de la República.- San José, a los diez días del mes de agosto de mil novecientos noventa y cuatro.

JOSE MARIA FIGUERES OLSEN

ARNOLDO MORA RODRIGUEZ



000017



Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

000016

VIAS DE COMUNICACION

EL FERROCARRIL

"El ferrocarril creará nuevos centros de población, que dentro de poco serán otras tantas populosas ciudades llenas de vida, de comercio y de civilización". Mensaje de Guardia al Congreso el 1º de mayo de 1872.

La idea de establecer una comunicación permanente entre la Meseta Central y la Zona Atlántica, dio motivo a proyectos que por falta de sustento económico no alcanzaron realizaciones prácticas. Al respecto dice el Lic. don Cleto González Víquez: "La apertura de un buen camino que pusiere en comunicación breve y barata los centros poblados del país con la Mar del Norte o Caribe, fue idea fija y constante anhelo de los gobernantes y prohombres costarricenses. Todos juiciosamente aseguraban que, establecida una vía formal y directa al Océano Atlántico, y acortada de ese modo la distancia que nos separaba de los grandes mercados europeos y de Norteamérica, habrían de venir y habríamos de palpar inmediatos maravillosos resultados en pro del desarrollo agrícola y comercial de Costa Rica y el incremento de su población, cultura y riqueza.

Durante el régimen colonial, había implantado la provincia su principal industria (el cacao) en la región atlántica y hecho algún comercio (las más de las veces de contrabando) por medio de Moín y la Boca de Matina; pero lo duro del clima, lo insalubre de aquella costa abundante en miasmas y en pantanos y más que todo, el peligro incesante de perder las cosechas, debido a las incursiones y robos de los zambos mosquitos, fueron causa de que las haciendas, que en un principio manejaban y administraban sus propios dueños, avecinados en Cartago, se entregasen luego en arriendo a negros y mulatos, y que por último se dejasen arruinar totalmente; y así los valles de Matina, Barbilla y Reventazón, que en un tiempo fueron las esbeltas plantaciones de la sabrosa almendra, cayeron de nuevo en su prístino ser de bosques impenetrables. De las dos veredas que se usaban antiguamente para ir a aquellos sitios, la una se abandonó del todo y la otra era perfectamente imposible para el tráfico regular, desde Turrialba en adelante.

No es de extrañar, pues, que todas las administraciones, habidas durante la media centuria posterior a la Independencia tratasen de realizar, o cuando menos proyectar, o iniciar obra de tan notoria trascendencia. Por desgracia nuestro territorio no era aún suficientemente conocido y se ofrecieron dudas y vacilaciones respecto del rumbo que conviniera dar a la desechada ruta. Por eso en los primeros años de la República se produjo un movimiento en favor de la vía Sarapiquí-San Juan del Norte, que fue un verdadero desastre para el fin buscado, puesto que no había puerto de verdad, ni era practicable la comunicación por ese lado, si lo que se tenía en mira era que ésta favoreciera a la altiplanicie central. Con todo, por muchos años, estuvo sirviendo esa vía para entrada y salida de pasajeros e inmigrantes, muchos de los cuales dejaron sus huesos en las orillas de la vereda y fueron arrastrados por las tormentosas aguas de los ríos.

Más tarde (1838) el Gobierno del Licenciado Aguilar comisionó a un residente en el país, don Enrique Cooper, para reconocer la salida hacia el mar. Cooper, después de recorrer los terrenos y visitar las costas, indicó un plan con objeto, según el cual el camino proyectado arrancaría de las inmediaciones de Turís y seguiría hasta la bahía de Moín y de ahí a Puerto Limón. Al año siguiente Carr desaprobo el proyecto de Cooper, y previo un nuevo reconocimiento, ordenó que el camino se abriese hasta la bahía de Moín por el antiguo sendero, pasando por Laja Pasqua, Reventazón y Pacuare y encomendó la ejecución de las obras a su hijo y a la sazón amigo don Joaquín Iglesias, a quien trajo desde Matagalpa, lugar de destierro. Los trabajos se emprendieron con tesón y de modo serio; y el camino habría terminado y habría quedado en condiciones de sostener un tráfico ordinario no obstante la muerte de Iglesias y los trastornos que produjo el terremoto de 1841, no hubiera venido la invasión de Morazán y el alejamiento de Carrillo. Las medidas dictadas por éste para proveer de fondos a los comisionados del trabajo, así como para asegurar trabajadores, mulas y provisiones eran de tal naturaleza, y tan enérgica y perseverante era ese mandatario para todos sus designios, que sin duda en un año más habría dado cima a la grandiosa empresa.

El auge que el cultivo del café comenzó a tener por los cuarentas y la necesidad de explotarlo inmediatamente y sin demoras indujeron al Gobierno de Alfaro, con preferencia la carretera del Pacífico, que entonces y bajo la dirección de la Sociedad Itineraria tomó el rumbo que todavía tiene por el alto del Monte Aguacate, y fue durante medio siglo la única salida de nuestro precioso grano. El lado del Atlántico quedó por cuatro lustros relegado a la oscuridad.

El Presidente Jiménez lo trajo de nuevo al tapete de la administración y propuso continuarlo. Al efecto hizo venir dos ingenieros americanos que estudiaron el trazado de un camino a Puerto Limón, punto elegido como terminal de la vía. Levantaron planos para la obra y encomendó los trabajos al Director de Obras Públicas don Francisco Kuryze. Mas por sentimientos exagerados de delicadeza y honradez y para acallar a sus enemigos, que daban a entender que esta empresa era movida por sentimientos egoístas y para beneficiar propiedades del Presidente, se cometió el error de no emprender el trabajo, como era lógico, desde Cartago, sino desde el Reventazón, dificultando el transporte de víveres y materiales y la recluta de peones. Algo se hizo en esa tentativa.

Poco más tarde (1867), aceptando planes de mayor audacia e ideas más arrojadas, el doctor Castro contrató con un grupo de americanos, a cuyo frente se hallaba el General John C. Fremont, la construcción de un ferrocarril interoceánico de Turís a Caldera. Como condiciones del negocio figuraban la de conceder a los empresarios la explotación de la vía férrea por setenta años, y la de garantizar un interés anual de 8% sobre el costo hasta diez millones de dólares. El proyecto fracasó porque los llamados empresarios les sobraba deseo de sacar lucro, pero no dinero ni influencia para organizar una compañía; y pasado el plazo convenido, el Gobierno declaró caduca la concesión, sin que ésta dejara otra cosa que un reclamo del General Fremont, dichosamente y a pesar de ser este hombre tan prestigiado como explotador, militar y como político, no secundado ni apoyado por el Gobierno de Washington.

En 1869, durante la segunda administración de Jiménez, firmó el doctor Figueroa, su Ministro de Fomento, un nuevo contrato para construir un ferrocarril de mar a mar.

Los contratistas, americanos también, encabezados por el señor Eduardo Reilly obtuvieron la misma garantía del Estado, 8% sobre el capital de diez millones. Cumplieron con la obligación contraída de organizar una compañía y de rendir fianza a satisfacción del Gobierno, por lo cual éste en enero de 1870, declaró caducidad del contrato.

Y continúa don Cleto: "Fue el General Guardia, —espíritu menos rebelde y como tal más atrevido— quien se decidió a adoptar un medio de construir el ferrocarril, de que ninguno de los gobernantes anteriores había permitido que se habla

el de contratar la mera ejecución de las obras y pagar del Tesoro los gastos de la construcción. Con rentas que antes de 1871 no llegaban siquiera a un millón de pesos y que no bastaban para cubrir los egresos de la Administración, calculados en una escala archimodesta ¿cómo suponer que el Fisco pudiese agregar a sus cargas la de servir intereses y amortización de una deuda adicional de diez millones?

El General Guardia, sin embargo, poco ducho en materias económicas, pero optimista hasta la médula y accesible a las ideas de grandeza, se dejó convencer de que el país sí sobrellevaría el peso de tan enormes compromisos y que el ferrocarril, una vez entregado al tráfico, rendiría lo necesario para su conservación y administración y para atender el pago de cupones. Su entusiasmo por el progreso y su vehemente deseo de ver el país engrandecerse bajo su dirección, sumados a las acariciadoras instigaciones de extranjeros que, más avisados, veían en la operación una fuente de progreso personal, lo halagaron y marearon a tal punto, que sin hacerse autorizar por cuerpo alguno o asamblea que representara de verdad o de apariencia el querer de los pueblos, autorizó las dobles negociaciones de buscar un contrato y de solicitar fondos en el mercado de Londres".

Mal conformados en la realidad estuvieron los sueños de progreso del Presidente Guardia —de la cuantiosa suma de £3.400.000 el país recibió apenas una tercera parte— lo demás quedó en las manos de rapiña de los intermediarios. En el lapso de diez años solamente fueron construidos los tramos de vía férrea de Limón a Carrillo, de Alajuela a Cartago y de Puntarenas a Esparta.

Y siguiendo a don Cleto, anotamos: "El ferrocarril no se concluyó sino unos veinte años más tarde, con sacrificios de una trascendencia inmedible. El más serio de ellos fue que, después de quedar el país comprometido con una deuda superior a sus posibles del momento, hubo que volverse a los métodos adoptados años atrás, y que en vez de una empresa oficial que sólo tuviese en miras el fomento de la producción y el incremento de la riqueza nacional, hubimos de recurrir a una compañía extranjera, que ante todo y por sobre todo tiene que acudir al pago de intereses y a la distribución de dividendos, frustrándose así, de modo lamentable, lo que era base fundamental de los propósitos e ideas del General Guardia". Durante la administración de don Próspero Fernández, se pensó en resolver lo que constituía un doble problema: el arreglo de la deuda inglesa y la terminación del ferrocarril. Es así como nace el contrato Soto Keith, suscrito por el entonces Ministro de Hacienda don Bernardo Soto y por el empresario Mr. Minor Cooper Keith, con fecha del 5 de abril de 1884. Al tenor de dicho contrato Mr. Keith se comprometió a arreglar el asunto de la deuda inglesa y a formar una empresa encargada de terminar la obra del ferrocarril —tal Empresa se constituyó con el nombre de Northern Railway Company y el Gobierno le cedió por el término de noventa y nueve años, contados a partir del momento en que el ferrocarril estuviera en explotación, los tramos construidos y el que construyese entre Cartago y el puente del Reventazón. Además, se le donaron puentes, líneas telegráficas, edificios y muebles de las dependencias anexas. El Empresario Mr. Keith supo cumplir sus obligaciones contractuales y en 1890 se concluyó la construcción del ferrocarril entre Cartago y La Junta.

Es interesante reproducir algunas consideraciones referentes a la construcción de la magna obra nacional, aparecidas en la página 7 del folleto Memoria de la Northern Railway Company, dice así: "Cuando se toma en cuenta que las regiones atravesadas estaban prácticamente inhabitadas, y que eran montañas cubiertas de selvas y pantanos infestados de malaria, fiebre amarilla, disentería y "beri-beri", las cuales tenían que ser vencidas sin el menor conocimiento de la causa de esas enfermedades, mucho menos la cura propia, se puede apreciar el valor necesario para emprender esa enorme tarea. Pero se emprendió porque se requería, y fueron hombres grandes los que la llevaron a cabo".

El General don Tomás Guardia, don Bernardo Soto y otros gigantes de esos días tuvieron la visión, inteligencia y valentía para emprender el proyecto. Tuvieron la sabiduría y buena fortuna de confiar la tarea al más grande constructor de América

Central, Minor C. Keith quien pudo asegurar el gran capital necesario para la realización del proyecto, atraer y mantener los ingenieros, técnicos y trabajadores dedicados, que afrontaron las enfermedades y la soledad de las selvas vírgenes. Muchas ocasiones ofrecieron sus vidas, para que el corazón del territorio de Costa Rica pudiera tener comunicación con los mercados del mundo.

Hoy es fácil olvidar cuánto debemos a esos estadistas, financistas, técnicos, ingenieros y trabajadores. Es fácil olvidar que tanto las fincas de la Meseta Central como las situadas a lo largo del ferrocarril, deben gran parte de su valor y prosperidad a los esfuerzos de aquellos hombres que tan generosamente contribuyeron con sus esfuerzos y con su capital, a fin de que esas fincas, las industrias y la población de Costa Rica pudieran contar con comunicación entre sí y con el resto del mundo.

En relación con Mr. Minor C. Keith, expresa el mencionado libro, página 10: "Sr. Minor C. Keith, el arquitecto más grande de Centroamérica. No solo construyó la Costa Rica Railway y la Northern Railway de Costa Rica, sino también ferrocarriles en Guatemala y El Salvador, y fue co-fundador, con el comerciante Amos Preston, de la United Fruit Company. Es apropiado que su retrato sea el primer retrato en este libro, pues él personalmente dirigió todos los aspectos del inmenso trabajo de establecer un eslabón entre las tierras interiores de Costa Rica con el mundo exterior. Su filosofía como arquitecto está descrita mejor en sus propias palabras con ocasión de un banquete ofrecido en su honor en la Ciudad de Cartago. Llamado a hablar, levantó y dijo: "Señores: suplico darme su perdón; yo no soy hablador; soy puramente trabajador".

Y en elogio de don Tomás Guardia se lee en la página 9 de la Memoria de la Northern: "El General Tomás Guardia Ex-Presidente de Costa Rica y primer jefe de la figura política del país durante los años que corrieron de 1870 a 1882, fue el primer exponente del ferrocarril al Atlántico. A pesar de fuerte oposición, su tenacidad y visión vencieron a fin de que el país tuviera una salida hacia la costa Este.

De él y de su obra, dijo el Dr. don José María Castro Madriz, preclaro hombre público de Costa Rica en memorable oración fúnebre: "Pero ¿cómo, de qué manera usó el Presidente Guardia de las facultades omnímodas que a su pesar recibiera el pueblo soberano? Escuchadle Señores: hablan hechos, hablan momentos que podemos ver con vuestros ojos, tocar con vuestras manos.

"Esas facultades tuvieron un objeto primordial, el mismo en que se inspiró la revolución del 27 de abril, a cuyo caudillo correspondía de preferencia realizarla. De aquí procede aquel lema de la Administración Guardia, en otra ocasión solemnemente pronunciado y comprendido en estas frases: *Ferrocarril al Atlántico; ferrocarril a través del trauce: ferrocarril aún a través de lo imposible*".

"Pero semejante obra tan preciosa para Costa Rica, como la sangre para el hombre anémico, como el aire para el que se asfixia, y que parecía superior al poder del presidente, necesitaba de la fe, del fanatismo si se quiere, de que salieron el atrevimiento, la audacia, la unidad de acción, el ímpetu sostenido, la perseverancia irresistible, los esfuerzos arrostradores y los sacrificios resueltos con que la acometió, la sustentó y la llevó a cabo el Presidente Guardia".

CARRETERAS, CAMINOS DE PENETRACION

En otro capítulo se dijo que nuestro valle ha sido y será centro de convergencia entre la Meseta Central, la Costa Atlántica y Talamanca. La ciudad de Turrialba, núcleo lógico de una vasta red de comunicaciones de la región, se ve favorecida por la afluencia diaria de campesinos, quienes en busca de mejores precios, se abastecen en los negocios locales.

La arteria más importante es la que nos une con la Capital, y que atraviesa los cantones de Jiménez, Alvarado, Paraíso, Cartago Centro, La Unión, Curridabat y Montes de Oca. A través de esta vía se produce un riquísimo comercio, uno de los más

EL FERROCARRIL AL ATLANTICO y la población de Guayabal de Turrialba

Para el desarrollo de toda la región del Reventazón resultaba de la mayor importancia la construcción del ferrocarril al Atlántico. Asimismo, como ya lo hemos dicho, si esa vía se construía por Santa Clara, pasando por Guápiles y Carrillo, como efectivamente estuvo a punto de ocurrir, o por el "Camino de Tierra Adentro" pasando de Siquirres al sur del Reventazón por Tuis, Atirro, Pejibaye y Tucurrique; Turrialba habría quedado sin levantarse por muchos años más, como lo están actualmente las regiones de esas rutas no favorecidas. De allí la importancia que para Turrialba tuvo el ferrocarril que comunica el puerto de Limón, único de Costa Rica en el Atlántico, con la capital de la República.

En 1866, el Presidente de la República, don José María Castro, celebró un contrato con una compañía inglesa para la construcción de un ferrocarril interoceánico, que no tuvo efecto, y en 1867 abrió al comercio exterior la bahía de Limón. Más tarde el Presidente don Jesús Jiménez impulsó las obras de una carretera que debía unir a Cartago con el puerto de Limón.

Llegado a la presidencia don Tomás Guardia en 1872, tuvo como una de sus grandes preocupaciones la de dotar al país de un ferrocarril interoceánico. Los trabajos se comenzaron simultáneamente en Limón y en Alajuela, para lo cual fué necesario transportar los materiales desde Puntarenas hasta esta última ciudad. Esto, que parece un grave error, se hizo con el objeto de dar al pueblo una lección objetiva de lo que es una vía férrea, porque los opositores al proyecto hacían circular los rumores más absurdos.

000012

Realizar la obra, el gobierno de Guardia contra-terro en 1871 y 1872, dos empréstitos, por 400.000 libras esterlinas, de las que sólo llegaron algo más de 1.000.000.

Las obras del ferrocarril de Alajuela a Cartago, Carrillo y de Puntarenas a Esparta, fueron por Guardia en el término de diez años.

Respecto a lo ocurrido durante la administración de Próspero Fernández, amigo y sucesor de Guardia en su último periodo, dice don Francisco Montero Barrantes, en sus "Elementos para la Historia de Costa Rica", que: "La necesidad de levantar el crédito del país en el exterior, comprometido con los empréstitos (Deuda Inglesa), y la necesidad de conducir la línea férrea directa del interior al Atlántico, produjo el famoso contrato llamado Soto-Keith, celebrado entre los señores licenciado don Bernardo Soto, Ministro de Hacienda del Presidente don Próspero Fernández, y Mr. Minor Cooper Keith, el 5 de abril de 1884, y aprobado y ratificado por el Congreso el 21 del mismo mes y año.

Conforme a ese contrato, Keith debía arreglar la deuda contraída en Londres, convirtiendo los antiguos bonos del 6 y 7 por ciento en otros nuevos que ganarían 5% anual, y reduciendo el capital a una cantidad que no exceda de dos millones de libras esterlinas. El Gobierno comprometía la renta de Aduanas al pago de intereses desde el 1º de enero de 1888, los cuales serían satisfechos a contar del 1º de octubre de 1885. Trece años después de haber comenzado el pago de aquéllos, es decir, en 1898, se comenzaría la amortización del capital con 1% al año, agregado al 5% de los intereses. Arreglado así el pago de la deuda, y con el fin de concluir el ferrocarril, la empresa que debía formarse quedaba obligada a levantar un capital suficiente que no pasaría de \$ 6.000.000, moneda de Costa Rica.— Ese es el origen de la "Northern Railway Co."

El Gobierno cedía a la Empresa, por el término de noventa y nueve años, en plena propiedad, los ferrocarriles.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

les ya construídos entre Limón y Cartago y entre Cartago y Alajuela, y el que se construyese entre Cartago y el puente del río Reventazón, en la línea férrea del Atlántico, incluyendo las líneas telegráficas, los muebles, edificios y todas las demás anexidades al servicio del Ferrocarril. El expresado término de noventa y nueve años comenzaría a contarse desde que estuviera concluida y puesta en explotación la obra ferroviaria entre Cartago y Reventazón".

Keith cumplió su compromiso y las obras del ferrocarril entre Cartago y La Junta se concluyeron en 1890.

Este hecho ha sido el de mayor importancia en la historia del Valle de Turrialba, en primer término porque los trabajos propios de la construcción del ferrocarril atrajeron gran cantidad de trabajadores, que luego quedaron establecidos aquí, en la estación del Guayabal, que es la tercera y actual localización de la población de Turrialba. La primera, la Toriárvac indígena, tuvo el núcleo principal de población entre los ríos Azul y Siquiáres, a unos cuatro kilómetros al este del lugar en que se encuentra actualmente. De ese lugar fué desplazada por los vaivenes de la conquista y colonización del territorio.

El segundo asiento, con el nombre de Guadalupe de Turrialba, tuvo su centro en el Patio del Aguila, al oeste del puente de La Alegría, por el camino de Colorado. Este segundo asiento fué poco permanente, hasta que en 1890, en que corrieron los primeros trenes entre Cartago y La Junta, poniendo en comunicación directa a San José con Limón, o acaso un poco antes, desde la construcción de la vía férrea en el sector del Valle de Turrialba, que atrajo a los trabajadores, a las familias que los atenderían en sus necesidades, a los comerciantes, etc., todos congregados alrededor del primer edificio construido en el actual asiento de la ciudad: la estación del ferrocarril en la hacienda del Guayabal.

Con respecto a la índole de esa inmigración, es necesario decir que estuvo formada en su mayor parte por

000011

le "alma atravesada" a quienes no asustaban las ruinas en el Guayabal aniquilaban la vida de cuando en cuando en busca de los excelentes jornales, y sólo regresaban a sus pueblos en la Meseta Central como esquilados y andrajosos, a gastar en quinina mucho dinero o economizado en el trabajo, aunque en honor a la memoria de las calamidades del Guayabal en nada podían compararse a la vorágine del Infiernillo (Juan Viñas), cuya crónica acaso deliberadamente se dejó sin escribir y va pasando ya al olvido.

Los hombres que venían a trabajar en "La Línea" debían ser hombres capaces de parar el golpe en cualquier momento, y aun de burlar el puñal arteralmente esgrimido por trabajadores traídos de otros países del istmo, de Jamaica y de China, por la empresa constructora del ferrocarril, que nunca tuvo la menor preocupación por el expediente moral de tales elementos, ni tampoco pensó en que debían, en su oportunidad, ser repatriados.

Muchos hombres jóvenes de las poblaciones de la Meseta Central, hombres de costumbres morigeradas hechas al calor del hogar, venían en busca de trabajo para reunir fácilmente dinero para fundar un hogar que era su ideal, y esos hombres, si la fiebre no los hacía abandonar la descabellada empresa, quedaban acá, entregados al alcoholismo, a la prostitución, a los juegos prohibidos y a cuantos medios era posible recurrir para gastar el dinero, sin pensar más ni en la prometida, ni en la finquita, ni en los padres que seguían llorando la pérdida del hijo arrollado por la vorágine de "La Línea".

Ese cuadro no parece el mejor para servir de marco a la fundación de un pueblo, pero esa fué la realidad, y muchos hombres tuvieron que caer en la nueva conquista del Valle antes de que Turrialba entrara por el camino del progreso actual.

Los terrenos en que se formara la actual ciudad de Turrialba fueron de don Manuel Vicente Jiménez. De esas tierras don Vicente vendió una faja a Mr. Minor C. Keith para el ferrocarril.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

Este documento es propiedad de la

Inmediatamente se establecieron allí (en lo que llaman la calle de Puntarenas) don Miguel Monge, don Francisco Pérez, don José León y don Alfredo Alfaro, todos con comercios; y con pequeñas fincas las familias Núñez y Jiménez, don Tomás y don Francisco Gutiérrez, y el presbítero don Juan Andrés Bonilla, quien formara la hermosa finca del Guayabal.

Las seis primeras residencias allí establecidas pertenecieron a los antes citados vecinos.

Fallecido don Manuel Vicente Jiménez, aquella propiedad pasó por herencia a su hijo, ilustre juriscónsul de su mismo nombre. Este vendió a la comunidad por 15.000 colones el terreno suficiente para establecer la ciudad, terreno que luego fué loteado y vendido a los vecinos a razón de 35, 25 y 20 centavos vara cuadrada, con comodidades de pago.

En puntos comerciales se ha pagado posteriormente la tierra hasta a 50 colones vara cuadrada.

Dice don Fernando Borges, (La Tribuna, 25 de agosto de 1935) en su "Monografía de Turrialba": "Medio siglo o poco menos tiene de fundada la ciudad de Turrialba. En 1885 o poco antes se hicieron las primeras construcciones en regla. El ferrocarril al Atlántico, inaugurado por el 89 ó 90, dió gran empuje al desarrollo de ese pueblo".

"Notable en verdad es el progreso alcanzado por esa población en lapso tan corto; bien es cierto, que a ello contribuyeron factores muy especiales, como el de los muchos y fuertes capitales que por el estímulo de la prodigiosa fecundidad de las tierras de la región, acudieran allí a formar grandes empresas agrícolas".

"Base de la fundación de esa ciudad fué la finca de Aragón, una de las más antiguas de la zona, formada por una compañía que hicieron los hermanos Cipriano y Gorgonio Herrero y don Manuel Aragón".

"En esa época —oímos alguna vez historiar a don Manuel— sólo existían en el asiento de la hoy ciudad de Turrialba, las casas: la de la agencia y telégrafo del ferrocarril, la de un gringo que se había establecido con un hotelucho. En ese pobre restaurant tomaban los señores don Manuel. El viajaba a Turrialba con sus hijos, y para facilitar el paso por el puente fe-
sobre el río Colorado, (hoy detrás de El Caballero) hizo poner por su cuenta piso de madera en el puente".

"Más tarde, y a sus gestiones personales, fué construido el de mampostería, carretero, sobre el mismo río, que comunicaba aquella finca con el poblado. De esto hace no menos de 54 años".

"El primer comerciante que allí se estableció fué el español don Carlos Figuls. Inmediatamente después lo hicieron otras personas nacionales y extranjeras".

"Los primeros cultivos de caña se hicieron en la finca Aragón, como también el primer patio de beneficio para café. Constaba el fundo de 500 manzanas, que obtuvo la compañía por compra a don Jenaro Bonilla y sus hermanos José María y Rosa."

"Formaron seguidamente otras fincas por el estilo, los Jiménez, Aguilar, Núñez, Gutiérrez, Alfaro y otras gentes del interior".

"La finca de Atirro, que era de ganadería, pertenecía entonces al Doctor Calnek".

"En Costa Rica había entonces tres ingenios de azúcar: el de Aragón era el mayor y el más valioso. Entonces se cotizaba el azúcar a 24 y 25 colones el quintal. Era artículo de lujo, de "recetas" puede decirse".

"A la sombra de esas empresas fué que surgió y desarrolló la ciudad de Turrialba. Primero con ganadería y cultivos de cacao; luego con café y banano, ese cantón fué por muchos años emporio de riqueza y centro de bienestar económico por todos envidiado".

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

Vista de
Turrialba, 1953



000009

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

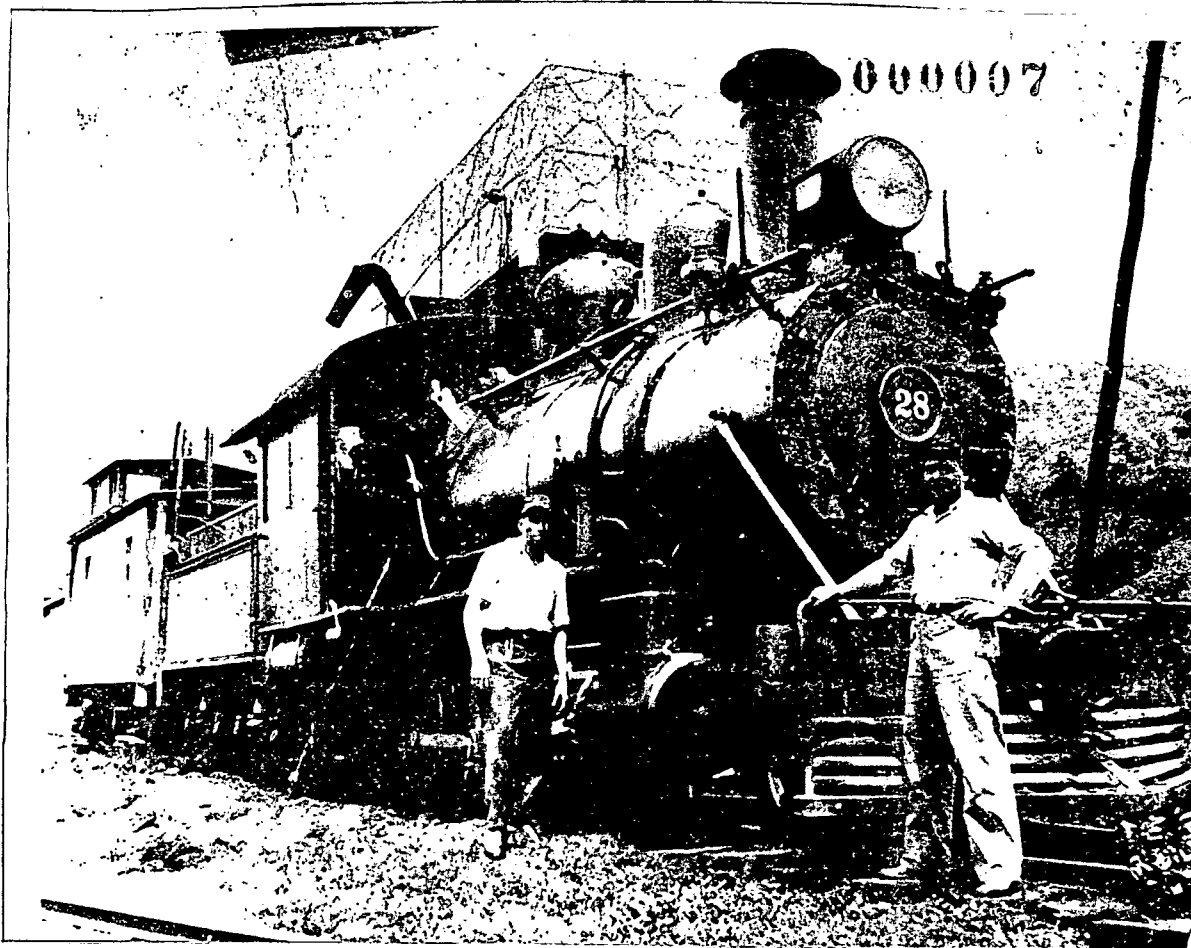


Líneas del ferrocarril y "Calle Central" de Turrialba en 1928.

FUENTE: NORTHERN RAILWAY COMPANY. Reseña histórica.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

000008



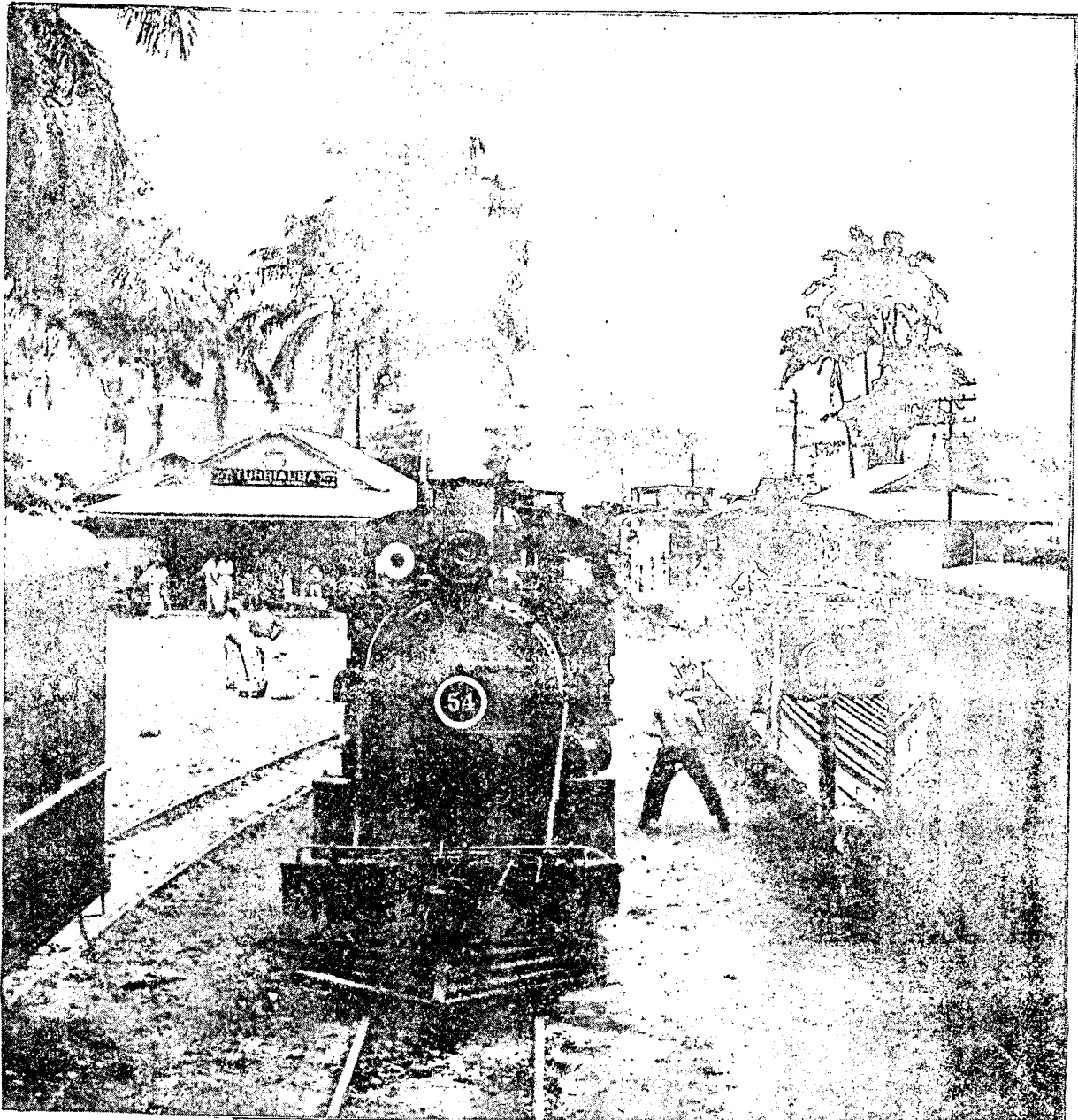
Máquina del ferrocarril abasteciéndose de agua para pasar al Atlántico en 1935



Túnel Cambell entre Turrialba y Puerto Limón en 1928

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

000006



Extra 54 (rumbo Oeste) encuentra la Extra 62 (rumbo Este), y otra extra también con destino al Este (el cabús adelante de la 62), en Turrialba.

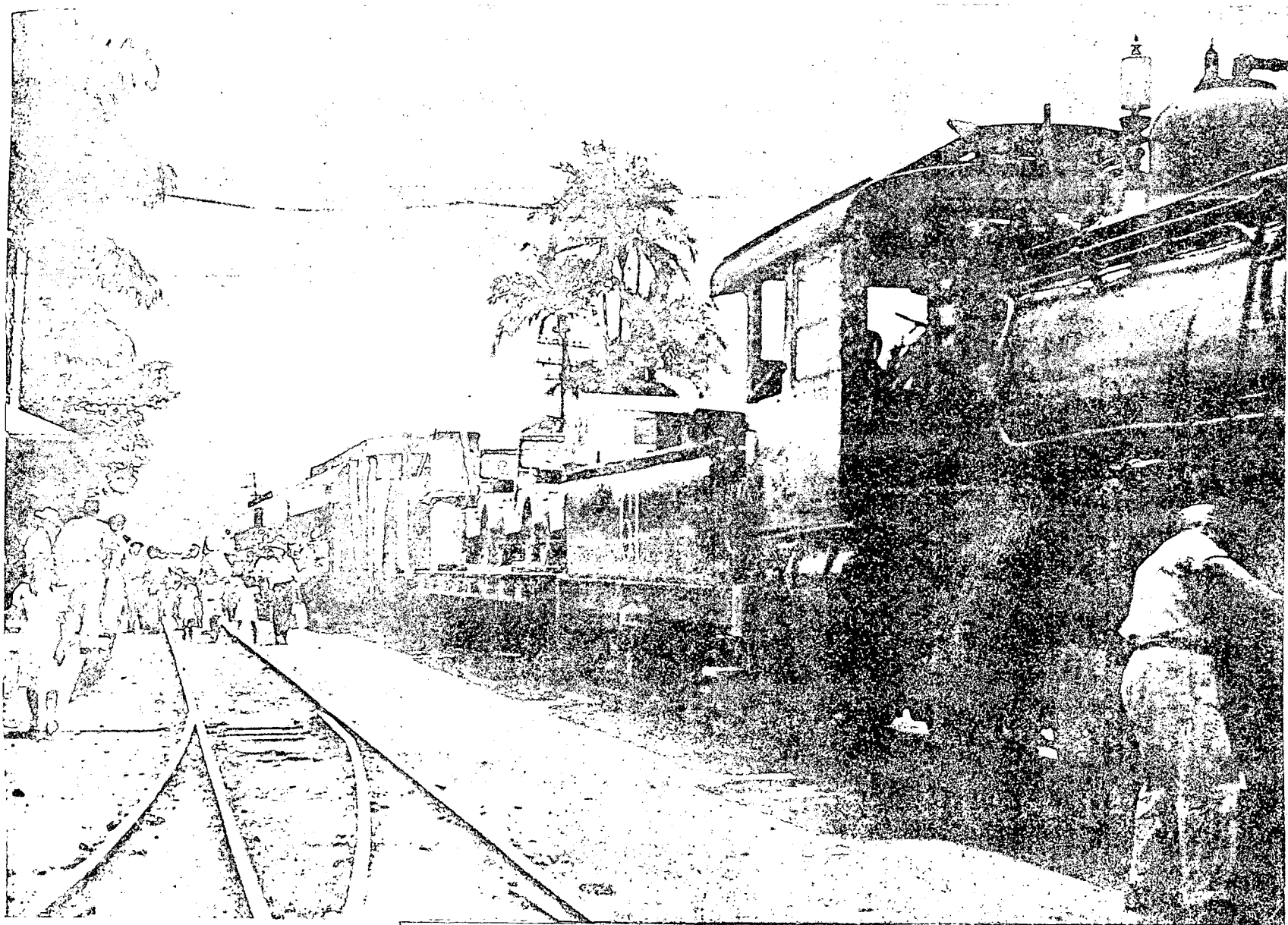
⊙

Extra 54 West meets Extra 62 East, and another Eastbound Extra (caboose ahead of the 62), in Turrialba.

Carroll PHOTO
MANHATTAN BEACH, CALIF.

FUENTE: NORTHERN RAILWAY COMPANY. Reseña histórica.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.



00005

El maquinista de la locomotora 61, aceitando mientras los pasajeros abordan, o bajan, del tren en Turrialba.

Este documento es propiedad de la _____

FUENTE: NORTHERN RAILWAY COMPANY. Reseña histórica.

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

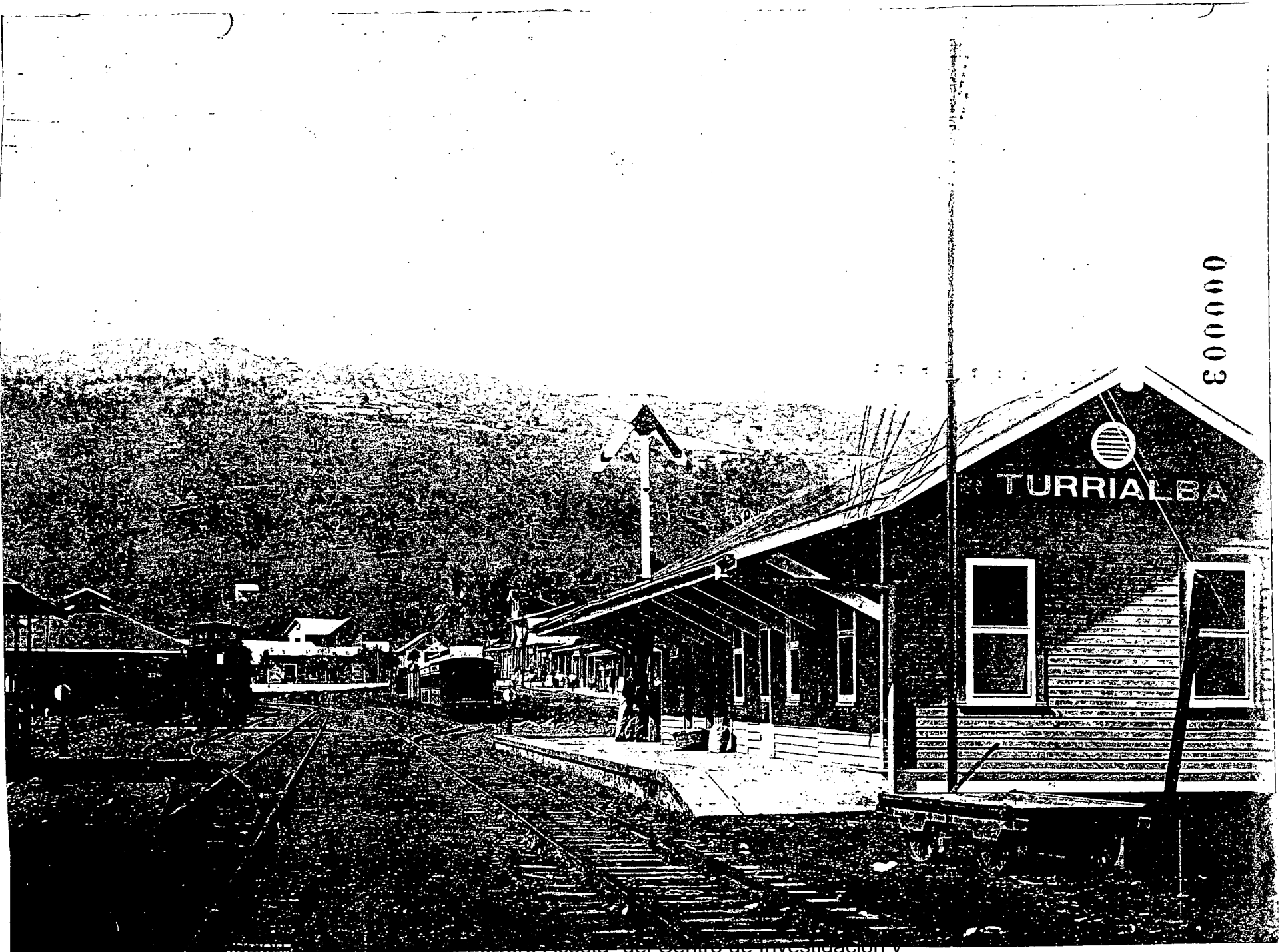
000004



La estación de Turrialba y residencias de empleados en 1928. Esta estación está en Milla 63.4 y la elevación es de 639 metros (2,095 pies).

PUENTE: NORTHERN RAILWAY COMPANY. Reseña histórica

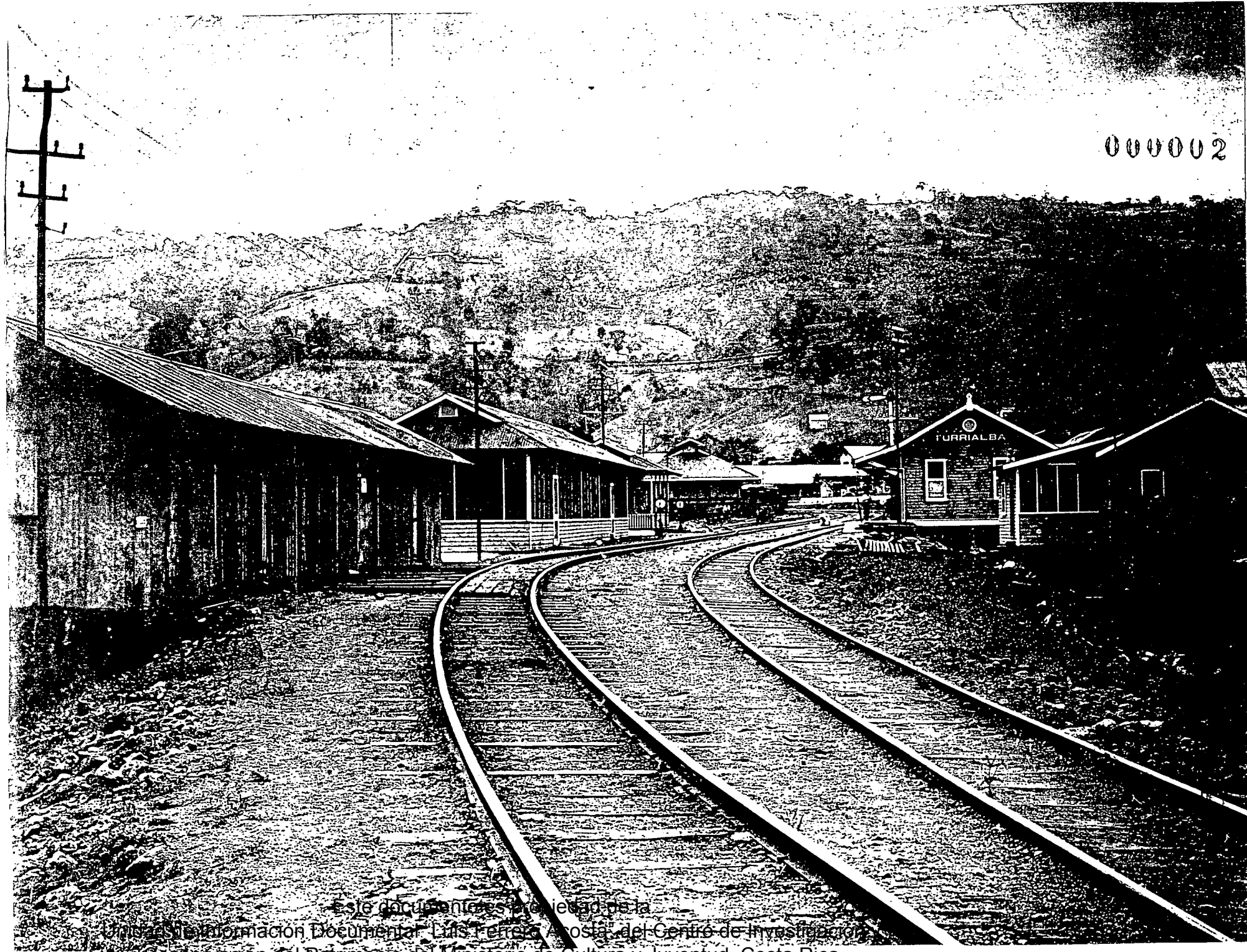
Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.



FUENTE: Northern Railway Co. View of new Turrialba yend looking west. December 31, 1926

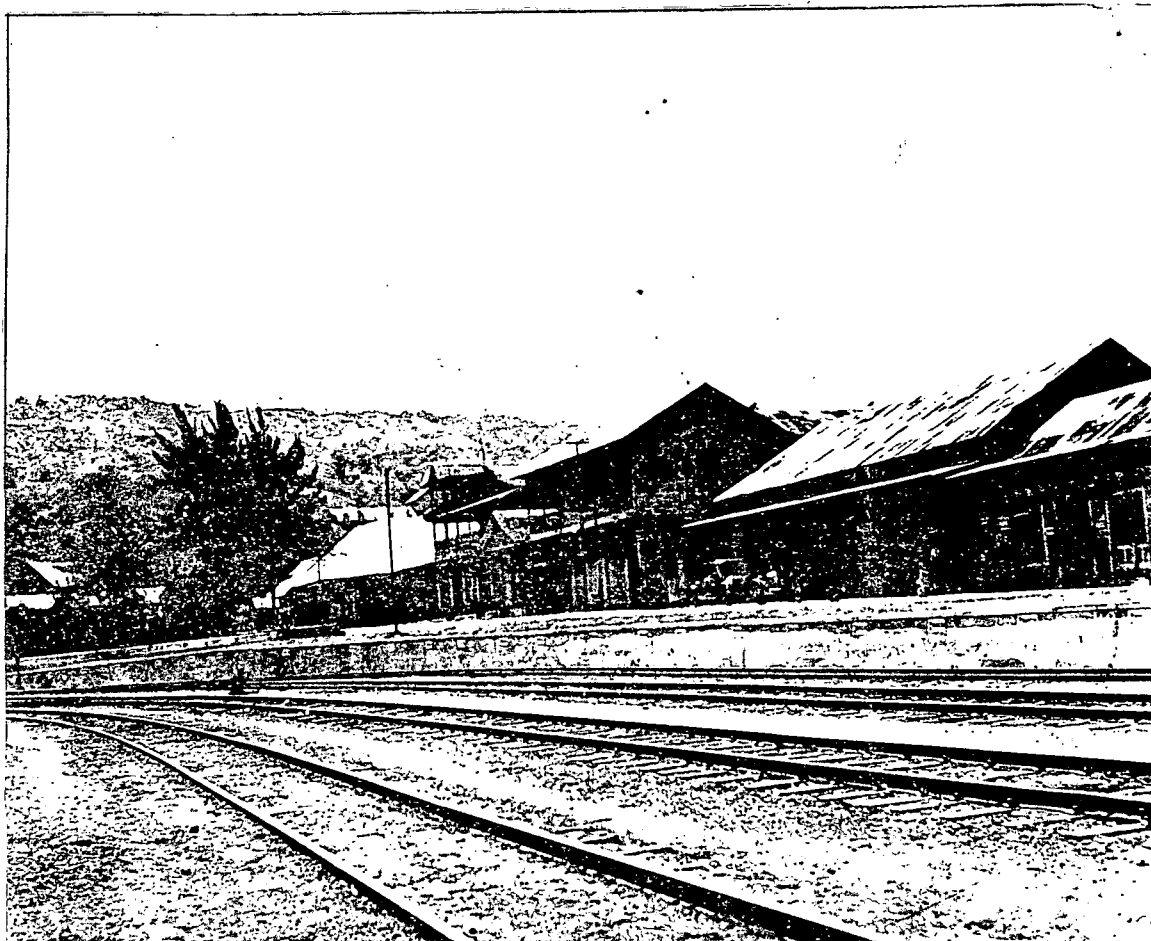
Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.

000002



New Turrialba yard looking west and showing new motor garage and tool shed, new train new quarters, new district superintendent's office and new freight bodega on the left in the order named. December 31, 1926

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M. C. J. D.



Vista de Turrialba desde donde están las bodegas del ferrocarril en 1920

Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural
M . C . J . D .