

GACETA No. 171
8 de setiembre de 1994

Nº 23601-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 el edificio de la estación del ferrocarril de Guápiles es de gran valor histórico cultural dentro de esa localidad.
- 2º.—Que este inmueble simboliza el surgimiento de esa población, su desarrollo y sus vivencias como comunidad.
- 3º.—Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio cultural del país. Por tanto,

Decretan:

Artículo 1º.—Declarar de interés cultural el inmueble conocido como Estación del Ferrocarril de Guápiles, distrito primero del cantón de Pococí, provincia de Limón.

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.

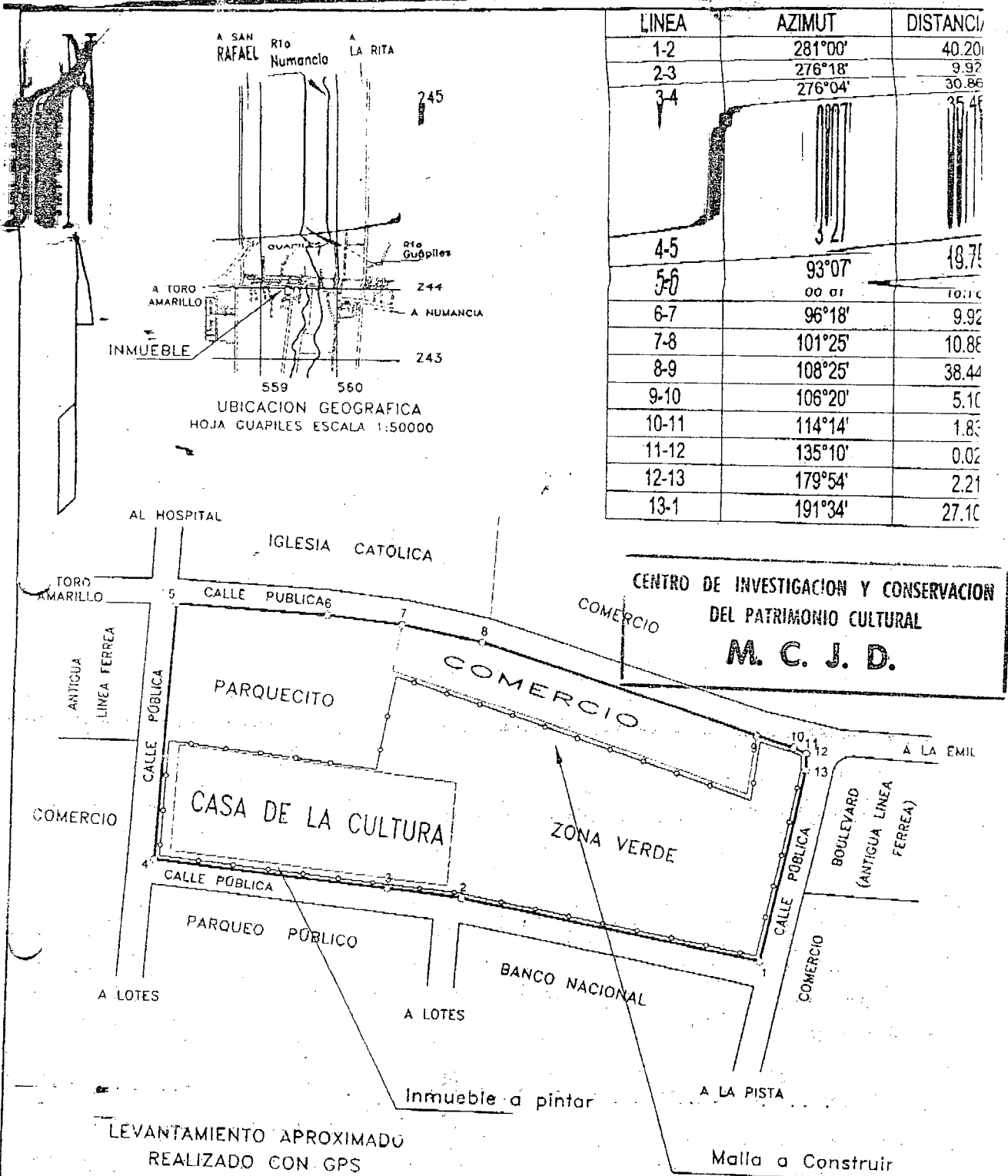
Artículo 4º.—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los diecisiete 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-2300.—(35558).

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

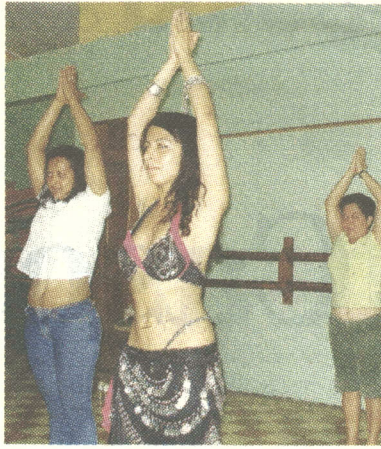
0000014



LINEA	AZIMUT	DISTANCIA
1-2	281°00'	40.20
2-3	276°18'	9.92
3-4	276°04'	30.86
4-5	93°07'	19.71
5-6	00°01'	10.10
6-7	96°18'	9.92
7-8	101°25'	10.88
8-9	108°25'	38.44
9-10	106°20'	5.10
10-11	114°14'	1.83
11-12	135°10'	0.02
12-13	179°54'	2.21
13-1	191°34'	27.10

LEVANTAMIENTO APROXIMADO REALIZADO CON GPS

PROPIEDAD DE IN. CO. FER.	AREA 2835.59m²	SITUADO EN EL GUAPILES
EN ADMINISTRACION DE: CEDULA JURIDICA: 3-002-236764	ESCALA 1 : 500	DISTRITO 1° GUAPILES
ASOCIACION CASA DE LA CULTURA DEL CANTON DE POCOCI (SOLO INMUEBLE CONOCIDO COMO CASA DE LA CULTURA)	FECHA 29-08-2003	CANTON 2° POCOCI
Dibujó: <i>Ólger Irota Colde</i>	ARCHIVO Casa de La Cult	PROVINCIA 7° LIMÓN
		NOTA NÓ TIENE VALOR CATASTRAL



Adriana Acuña (centro) imparte un curso. GABRIELA GÄTJENS PARA LN

CASA DE LA CULTURA

Más cursos libres están disponibles en Guápiles

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

Gabriela Gätjens

Corresponsal

GUÁPILES. La Casa de la Cultura tiene su matrícula abierta para quienes estén interesados en aprender o mejorar sus técnicas en dibujo, danza, guitarra, *capoeira*, teatro y defensa personal, entre otros.

La mayoría de cursos se iniciaron en enero, pero la inscripción sigue abierta para todas las edades y se pueden integrar, sin ningún problema, en cualquier momento.

En estos momentos, unas 70 personas asisten a los cursos, los cuales se imparten de lunes a viernes y los fines de semana, en el día o en la noche.

Por ejemplo, la clase de danza del vientre se imparten los sábados, de 4 p. m. a 6 p. m.; ballet, los martes y los jueves, de 5:30 p. m. a 6:30 p. m., y *capoeira*, los martes.

Los interesados pueden acudir a la Casa de la Cultura, de lunes a viernes entre 2 p. m. y 6 p. m., y hablar con Karlyn Vega, para obtener más información sobre precios y horarios de todos los cursos.

Los profesores son "de mucha experiencia", afirmó el presidente de la Asociación de Cultura de Pococí, Roger Durán.

"También estamos ofreciéndole a la gente que quiere dar cursos de manualidades o talleres a personas de la tercera edad un espacio para que organicen sus grupos", manifestó el promotor cultural.

Los ingresos que producen las clases se invierten en el mantenimiento de la Casa, ubicada frente a la iglesia católica.

El inmueble se puede utilizar para ofrecer espectáculos. Solo es cuestión de ponerse en contacto con los encargados. ■



CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL

DEPARTAMENTO
PATRIMONIO NACIONAL
RECIBIDO POR 1. Quella
FECHA 22/6/06
HORA 6:17-06

000012

CENAC, 22 junio, 2006
CPC-1478-2006

Señora Directora
Arq. Sandra Quirós Bonilla
S.D

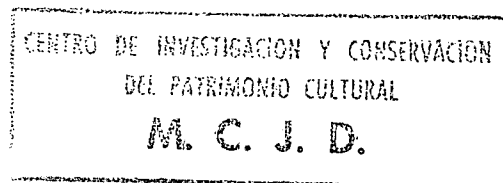
Estimada señora:

Adjunto a la presente remito para su consideración el Informe correspondiente al estudio histórico de la Antigua Estación del Ferrocarril en Guápiles, Pococí.

De esta manera cumpro con lo solicitado por el señor Coordinador del Área de Ciencias Sociales.

Atentamente,

M.Sc. Raúl Fco. Arias Sánchez
Profesional-3, Historia



Cc: Archivo

INFORME DE INVESTIGACIÓN HISTÓRICA

Inmueble: **ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
EN GUÁPILES, POCOCÍ, LIMÓN**

Profesional Responsable: M.Sc. Raúl Arias Sánchez

Fecha Asignación: 07-06-2006

Fecha Entrega : 21-06-2006

I. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN.

El estudio fue asignado mediante oficio No. CPC-1359-2006, con fecha 07 de junio, 2006, remitido por coordinador del Área de Ciencias Sociales Lic. Carlos Fallas Pastor.

El ramal y la Estación del Ferrocarril en Guápiles fueron construidas tiempo después de que se terminó la ruta entre Río Sucio (Carrillo) y Puerto Limón.

Entre 1900 Y 1905 se construyó la sección de Guápiles para atender la demanda de transporte de banano que producía al United Fruit Company, manteniéndose en funcionamiento pleno hasta la década de 1930, cuando la empresa decidió abandonar la región debido al agotamiento de los suelos, las frecuentes enfermedades que afectaba a las plantaciones bananeras del Atlántico y la situación de agitación social generada por el desigual sistema de administración del recurso humano, impuesto por la Compañía.

II. ANTECEDENTES DEL INMUEBLE.

II.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA.

El inmueble en estudio se halla ubicado en el distrito primero Guápiles, cantón de Pococí, provincia de Limón.

II.2. INFORMACIÓN REGISTRAL.

Los inmuebles sujetos de estudio son de propiedad y acceso público (INCOFER), por lo que no cuentan con identificación registral específica.

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

II.3. ANÁLISIS HISTÓRICO-ARQUITECTÓNICO.

La región Nor-Este del Atlántico se comenzó a tecnificar varios años después de haberse completado la línea férrea que conducía de Río Sucio, llamado posteriormente Carrillo (Ley No. 33, 6 de julio de 1883) ¹, con el sector de Río Jiménez (Guácimo), tramo al que se llamó "Línea Vieja", Río Reventazón y Río Pacuare. Desde el punto de vista de Historia Económica, se dieron dos procesos de desarrollo ferrocarrilero: El primero dio inicio en 1873, pero se detuvo y volvió a retomarse de forma definitiva en 1878, completando la ruta Río Sucio-Limón en 1882. El segundo proceso inició en 1899, cuando la Compañía Bananera, denominada United Fruti Company, extendió la producción en las zonas de Guápiles, la Rita y La Roxana.

Efectivamente, en 1899 el empresario norteamericano Minor Cooper Keith, quien había construido la ruta del Ferrocarril desde San José hasta Limón, estableció el enclave bananero en asociación con capitalistas ingleses y norteamericanos, utilizando la infraestructura del Ferrocarril nacional, logrando que el Estado costarricense le otorgase una licencia de explotación de las tierras del Atlántico por un período de noventa y nueve años; estableciéndose así el enclave bananero del cual Minor C. Keith era el amo absoluto.

A diferencia de lo que sucedió años después con la construcción del ferrocarril al Pacífico (1898-1910), donde la infraestructura ferroviaria fue levantada por los ingenieros costarricenses de Obras Públicas, las estaciones que se levantaron sobre la ruta del Atlántico fueron diseñadas y construidas por ingenieros ingleses y norteamericanos, cuyo diseño fue reproducido en la ruta del Pacífico.

Con la llegada de ramales hasta las fincas más alejadas, es que se levanta la Estación del Ferrocarril en Guápiles, entre los años 1900 y 1905, siendo este el origen del desarrollo poblacional posterior. En 1907, el propio Minor Keith autoriza que se construya una ermita en el naciente poblado de Guápiles, en un pequeño terreno "donado" por su esposa.² En los años siguientes, entre 1908 y 1911, se establecieron las principales instituciones de la comunidad: La Escuela Mixta Central de Guápiles y la Municipalidad.³

El progreso económico de la zona perduró hasta la década de 1930, cuando la United Fruit Company tomó la decisión de abandonar las plantaciones bananeras para trasladarse a la zona Sur del país. La llamada Gran Huelga de 1934, protagonizada por miles de trabajadores bananeros liderados por el recién fundado Partido Comunista, exigiendo que cambiaran las condiciones de sobre explotación y administración feudal que ejercía la Compañía, terminó por acelerar la retirada de la empresa frutera.

Una vez que se retiró la United, el Ferrocarril continuó siendo administrado por la Northern Railway Company, pero las poblaciones que habían surgido con el auge

¹ E. Chinchilla. Atlas Cantonal de Costa Rica. P. 369

² Keith y los ingleses que administraban la Compañía, consideraban la región como su feudo personal, estableciendo un sistema de trato desigual e injusto para los trabajadores costarricenses, chinos, etc.

³ Ibidem

bananero comenzaron a ser víctimas del retraso económico, el desempleo y el deterioro social generalizado. Las estaciones, que fueron diseñadas y construidas con el objetivo de almacenar, cargar y descargar el banano, muy pronto fueron sólo los puestos de abordaje ocasional de pasajeros que viajaban hacia Limón o San José. Con el tiempo, el Estado nacionalizó el ferrocarril pasando la empresa administradora a llamarse Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER). En el año 1995, el gobierno de José María Figueres decretó el cierre definitivo de las operaciones del ferrocarril; iniciándose un proceso paulatino de deterioro y destrucción de muchas de las estaciones, tanto las del Atlántico como las del Pacífico. El INCOFER dio en concesión algunas de estas estructuras a grupos organizados de las comunidades o bien a personas físicas para que las utilizaran como casas de habitación.⁴

En el caso específico de la Estación del Ferrocarril en Guápiles, al igual que en las otras estaciones, se utilizó un diseño estándar con techo a dos aguas y amplios aleros sostenidos por horcones. Estaba construida enteramente en madera y metal.

Con la pérdida de vigencia económica y deterioro social de la zona, por muchos años, la estación permaneció prácticamente abandonada, sin que el INCOFER hiciera un uso efectivo de las amplias áreas de almacenaje. En fecha no conocida por las actuales autoridades del INCOFER, el inmueble fue sometido a una primera intervención, sustituyéndose el piso original de madera por mosaico, que aún se conserva, y las viejas paredes, vigas y horcones de madera, cambiándolas por elementos de hierro y cemento.

A pesar de no existir documentación que permita determinar las fechas de la remodelación, es posible que esto haya sucedido entre 1936 y 1944, durante las administraciones de los presidentes León Cortés Castro y Rafael Ángel Calderón Guardia. En estos años es que la Dirección de Obras Públicas del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes), realizó una serie de intervenciones en muchas de las estaciones del Ferrocarril al Pacífico, sustituyendo la madera por hierro y cemento armado.⁵ Muchas de estas remodelaciones fueron diseñadas por el ingeniero José María Barrantes Monge. De manera que es muy posible que el gobierno haya incluido las estaciones de la ruta del Atlántico dentro del plan de modernización de la infraestructura ferroviaria.

No existe evidencia de que se hayan producido otras intervenciones, hasta la década de 1990. En el año 1994, el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, por medio del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, declara como inmueble de interés cultural al edificio de la Estación de Guápiles (Decreto No. 23601-C, publicado en el alcance de La Gaceta No. 171, del 8 de setiembre de 1994).⁶ Esta declaratoria sirvió para la organización del Juegos Nacionales procediera a realizar una segunda

⁴ Javier Moreira. Comunicación personal.

⁵ Así lo determinó un estudio histórico-arquitectónico de las Estaciones del Eje Ferroviario del Pacífico, realizado por R. Arias, C. Zamora y M. Herrera, año 2001.

⁶ El estudio de declaratoria fue realizado por los historiadores Carlos Zamora y Yanory Álvarez, pero no se basaron en la documentación fehaciente, sólo se apoyaron en testimonios orales aportados por los solicitantes de la declaratoria, dentro de los que se hallaba el señor Alberto Guerra, quien era entonces funcionario del MCJD.

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

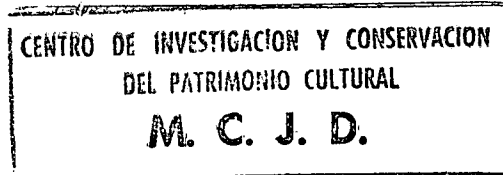
intervención en el inmueble, habilitándolo para utilizarlo como oficinas administrativas.⁷ No obstante, poco tiempo después desalojaron las instalaciones quedando nuevamente el abandono.

En esta segunda intervención se procedió a modificar sustancialmente las características del inmueble en cuanto a materiales y colores, aunque se respetó el diseño arquitectónico y la disposición espacial. Sin embargo, se alteró significativamente la lectura histórica que aún quedaba del edificio original, después de la primera intervención de los años treinta y cuarentas.

En el año 2001, la Asociación Cantonal de Cultura de Guápiles, le solicita al INCOFER y al Centro de Patrimonio, autorización para instalar una Casa de la Cultura, ubicada en la antigua Estación del Ferrocarril. El INCOFER concede el permiso, siempre y cuando la administración corra por cuenta del Ministerio de Cultura (mediante donación por convenio INCOFER-MCJD).⁸ De esta forma es que se logra el traspaso mediante donación de la antigua Estación al Ministerio de Cultura (Decreto Legislativo No. 8483, con fecha de publicación 15 de diciembre, 2005).

Derivado del nuevo status legal del inmueble, las autoridades administrativas solicitan permiso al CPC para realizar nuevas obras de remodelación. (Oficio DRCL-034, dirigido a la Arq. Sandra Quirós, firmado por Haydee Jiménez, de la Dirección Regional de Cultura de Limón).

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.



Luego de analizar el caso desde la óptica histórica, se dan las siguientes conclusiones:

- 1) La población de Guápiles surgió entre los años 1907 y 1911, como consecuencia directa de la actividad bananera desarrollada por la United Fruti Company en la zona. La Estación cumplía entonces como punto de acceso y comunicación social y económica con Limón y San José.
- 2) La antigua Estación del Ferrocarril en Guápiles, fue construida originalmente entre los años de 1900 y 1905, siendo diseñada por ingenieros extranjeros contratados por la United Fruti Company.
- 3) La construcción original poseía como materiales de construcción fundamentales la madera y el hierro.

⁷ Así consta en nota dirigida a la Dirección del CPC por parte de la señora Heilyn Sáenz Calderón, el 10 de octubre del 2001.

⁸ Este requerimiento lo confirma el Ing. Javier Moreira, del INCOFER. Comunicación personal.

- 4) Entre los años de 1936 y 1944, posiblemente se realizó la primera intervención importante por parte del Gobierno costarricense, sustituyéndose los materiales que componían las paredes y el piso.
- 5) En 1994 el inmueble se declara Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica, por parte del Centro de Investigación del Patrimonio Cultural. No se realizó un estudio histórico cultural para justificar la declaratoria, sino que el criterio técnico estuvo basado tan sólo en testimonios orales de las personas interesadas en la declaratoria. La falta de una evaluación técnicamente bien realizada y la aceptación institucional de la anomalía representa un grave error procedimental del CPC.
- 6) Una segunda intervención, amparada en la declaratoria patrimonial, realizada en la década de 1990, fue determinante con respecto a la ruptura de la lectura histórica que aún se conservaba del inmueble original, La remodelación se hizo con propósitos de habilitar el inmueble como oficinas administrativas de la Organización de los Juegos Nacionales.
- 7) A partir de la segunda intervención, el inmueble perdió el valor histórico que mantuvo parcialmente hasta ese momento.
- 8) Dado que en la actualidad lo único rescatable del valor histórico que alguna vez tuvo la antigua Estación es el diseño arquitectónico general, pero seriamente alterado en el diseño interno; una nueva intervención no vendría a afectar el valor histórico propiamente dicho, puesto que lo perdió desde hace muchos años atrás.
- 9) Por lo anterior, no existe impedimento alguno para que se autorice la remodelación solicitada.

VI. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.

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

FUENTES PRIMARIAS.

ENTREVISTAS.

Ingeniero Javier Moreira. INCOFER. Comunicación personal.

Historiador Carlos Ml. Zamora. CPC. Comunicación personal.

DOCUMENTOS.

Expediente. Casa de la Cultura de Pococí.

Arias, Raúl, y otros. Eje Ferroviario del Pacífico. Informe de investigación. Centro de Investigación del Patrimonio Cultural. Costa Rica. 2001.

FUENTES SECUNDARIAS.

González, Fernando y Zeledón, Elias: Compiladores. Crónicas y Relatos para la Historia de Puerto Limón. Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural. San José. 1999.

Murillo, Chaverri. Carmen. Identidades de Hierro y Humo, 170-1890. Editorial Porvenir. Costa Rica. 1995.

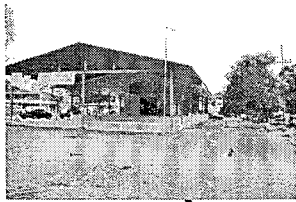
CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

000005

ANEXOS

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

DESARROLLO
FERROCARRIL
POR EXPANSIÓN
BANANERA
(1899-1935)



ESTACIÓN
GUAPILES
(1900-1905)

San José

LIMÓN

INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES
AMPLIACION PLANO A-019
SECTOR SAN JOSE-LIMON
DISEÑO 1988
ANEXO C-000004

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

RUTA DEL FERROCARRIL
AL ATLÁNTICO (1878-1905)

Diseño M.Sc. Raúl Fco. Arias Sánchez

000004

D.P.H. 0191-90

Fecha: 30 de abril de 1990

A: Roberto Le Franc
Director Centro

De: Carlos Zamora H.
Yanory Alvarez M.
UNIDAD NACIONAL DE INVENTARIO

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

Asunto: Informe sobre estación del ferrocarril en Guápiles.
Carlos Alberto Guerra.

Con fecha 20 de febrero de 1990, realizamos gira de inspección al Cantón de Guápiles, allí nos entrevistamos con los señores Ernesto Cambell, Luis Alvarez Arias, María Edema Flores Castellón y Carlos Alberto Guerra.

La razón de la visita consistió en evaluar posibilidad de declarar de interés histórico el antiguo andén del ferrocarril en Guápiles.

DATOS HISTORICOS

Los primeros datos relativos al asentamiento de lo que hoy día es Guápiles datan de 1875 cuando se dice que ya existían pobladores en la zona, aprovechando el camino de carretas que unía a la ciudad de San José con Carrillo; recordemos que en la administración de Tomás Guardia no se pudo construir en su totalidad la ruta ferroviaria al Atlántico y que solo existía en esa región el tramo Carrillo-Limón.

En 1890 se logró la conclusión del ferrocarril al Atlántico por medio del contrato suscrito con el empresario Mainor Keith. A partir, de este momento la región caribeña vio nacer las plantaciones bananeras en gran escala. En este proceso de extensión ferrocarril-plantación a fines de la década de 1890 la vía férrea a Guápiles donde ya existían bastantes cultivadores de banano. La historia de esta comunidad, quedó, intimamente ligada al ferrocarril, única vía de ingreso a la población. En setiembre de 1911 se da la fundación del cantón de Pococí, cuyo distrito central es Guápiles.

La vida diaria giraba en torno a la entrada y salida del ferrocarril, ya fuera a la espera de mercadería, pasajeros, correo y para trasladar la producción agrícola de muy variada índole con predominio del banano. El centro de reunión para estas actividades económicas y sociales la constituía un edificio de madera que hacía las funciones estación terminal.

En los primeros años del siglo XX el servicio del ferrocarril no era diario pero, en 1937 según doña María Edema Flores llegaba todos los días, lo cual mejoró las condiciones de comunicación de Guápiles sustancialmente con otras poblaciones y con el país en general.

Para recalcar la importancia que para esta comunidad representó el ferrocarril cabe mencionar que no existió centro de salud en el pueblo y que por esta razón periódicamente el tren dejaba un vagón que estaba adecuado como dispensario médico, permaneciendo allí durante unos ocho días, para que fueran atendidas las necesidades básicas en materia de salud.

Las primeras máquinas de tren que entraron a Guápiles eran de vapor y con el paso del tiempo fueron sustituidas por máquinas de diesel entre ellas la No. 29 y la No. 25.

En la década de 1960 don Luis Alvarez Arias era empleado de la terminal de Guápiles y nos dijo que en este período todos los días salía un tren a las cinco de la mañana y regresaba entre seis y ocho de la noche, dando un servicio de pasajeros y carga con trasbordo en Siquirres.

En lo que respecta a la mercadería esta se almacenaba en la bodega por grupos de acuerdo a la persona a quien iba dirigida.

La antigua estación por ser de madera se deterioró tanto que fue necesario construir otra. Esta se edificó en la administración de don José Joaquín Trejos Fernández (1966-1970), ubicándose 100 metros al Oeste de la anterior y empleándose como material básico el block.

En 1972 el ferrocarril al Atlántico que hasta ese momento perteneció a la Northern Rail Way Company fue nacionalizado por don José Figueres. El primer vehículo automotor llegó a Guápiles por una calle rústica durante la Administración de don Daniel Oduber Quirós (1974-1978).

La muerte que experimentan por múltiples causas los ferrocarriles en Costa Rica y los avances en comunicación alrededor de la nueva carretera a Limón, llevaron en el año 1987 a la clausura del servicio ferroviario comprendido entre Siquirres-Guápiles.

Para finalizar y como conclusión final, queremos manifestar que la estación de Guápiles posee a nivel simbólico e Histórico un valor incalculable para la comunidad del cantón, pues en ella ven el inicio y florecimiento de su comunidad.

DESCRIPCION ARQUITECTONICA

Es una construcción de unos 40 m² aproximadamente. Sus paredes son de block, piso chorreado y techo de zinc a dos aguas.

En su fachada norte y oeste existen corredores que rematan en rampas, los cuales sirven como andenes.

Su fachada principal (norte) presenta dos grandes puertas en madera que dan al andén y sirven de acceso a la bodega, otra más pequeña da a las oficinas

D.P.H. 0191-90
Página No. 3

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

Al costado oeste, en la pared de la oficina hay una pequeña ventana que funcionaba como boletería.

En su fachada sur hay también dos grandes puertas por las cuales la mercadería entraba y salía de la bodega a los camiones.

Su estado de conservación es bueno, con la salvedad de una grieta en la pared oeste que requiere reparación, por su estado de abandono el inmueble se encuentra sucio y con leyendas en las paredes.

RECOMENDACIONES

- 1) Consideramos que el Patrimonio Cultural es la expresión del Pueblo, es decir, aquello que le reporte valor simbólico, artístico, histórico o arquitectónico.
- 2) Que en el caso específico de esta estación, el inmueble representa el surgimiento del pueblo de Guápiles, su desarrollo y sus vivencias como comunidad.
- 3) De este modo el inmueble posee un valor histórico y cultural incuestionable, aunque su valor artístico o arquitectónico sea poco relevante.
- 4) Se recomienda declararlo Patrimonio Cultural, máxime que el Comité de Cultura de Guápiles plantea la creación de un Museo del Ferrocarril y por ende del surgimiento de Guápiles para ser instalado allí.

xcb.

cc: Señor Carlos Francisco Echeverría. Ministro de Cultura.
Señor Carlos Alberto Guerra. Comité de Cultura, Guápiles
Archivo