

N° 20876-C

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
Y LA MINISTRA 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,

Considerando:

- 1°—Que existe un tramo de vía férrea de gran valor histórico entre Cabañas de Guácimo y Toro Amarillo en Guápiles.
- 2°—Que esta sección de vía férrea se construyó entre 1879 y 1881 comunicando el puerto de Limón con Carrillo en las riberas del río Sucio.
- 3°—Que este tramo del ferrocarril fue parte integrante del primer proyecto que pretendía unir el Valle Central con el puerto de Limón, siendo conocido como línea vieja.
- 4°—Que su construcción contribuyó al proceso de poblamiento y colonización de la zona que hoy llamamos Guápiles.
- 5°—Que existe interés en la comunidad de Guápiles por rescatar los elementos más significativos de su identidad cultural.
- 6°—Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio cultural del país.

Por tanto,

DECRETAN:

Artículo 1°—Declarar de interés histórico el antiguo tramo de vía férrea ubicado entre Cabañas de Guácimo y Toro Amarillo en Guápiles, de la provincia de Limón y perteneciente al Instituto Costarricense de Ferrocarriles.

Artículo 2°—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los quince días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y uno.

R. A. CALDERON F.—La Ministra de Cultura, Juventud y Deportes, Aída Fainzicht Waisleder.—C-5329.

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

DPH-0853-91

FECHA : 28 de setiembre de 1991

A : Arq. Nuria Gutiérrez Barquero
Directora Centro Investigación y
Conservación Patrimonio Cultural

DE : Carlos Ml. Zamora Hernández
Depto. Unidad Nacional de Inventarío

ASUNTO : Informe de inspección de antigua Línea
Férrea a Guapiles. Señor Carlos Alberto
Guerra.

Con fecha 7 de agosto realicé una visita de inspección a Guapiles; allí me reuní con el Señor Carlos Alberto Guerra; realizamos una gira por distintos puntos de interés histórico en torno a la antigua línea Férrea, tales como la Casa de Huespedes de Diamante, la finca Numancia y dos casas de habitación hacia la zona de Toro Amarillo.

El comité cultural que precide el Señor Guerra está muy interesado en el rescate de sitios de valor histórico de la ciudad de Guapiles. Uno de ellos lo constituye la antigua vía del ferrocarril, comprendiendo en tramo que va de Cabaña en Guacimo hasta Toro Amarillo en Guapiles.

Información Histórica

El proceso de poblamiento de la región Atlántica Costarricense se encuentra intimamente ligada a la construcción del Ferrocarril a Limón, y al surgimiento de las plantaciones bananeras.

UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

Pág 2 DPH-0853-91

28 de setiembre de 1991

Para el Estado Costarricense, de mediados del XIX, era de vital importancia la construcción de un ferrocarril que enlazara las ciudades del Valle Central y el puerto de Limón, con la finalidad de exportar nuestra producción cafetalera a Europa. El Trayecto aproximado de esta nueva vía de comunicación era de 150 Kms.

La proyectada obra férrea debía salvar además de dificultades topográficas, los retos que imponía un clima tropical de vegetación exuberante y fuerte precipitación anual.

Teniendo todo esto presente en 1871 el General Tomás Guardia contrató al Señor Henry Meiggs para que dirigiera las obras de construcción del Ferrocarril. Meiggs poseía gran experiencia pues, había realizado trabajos semejantes en Perú y Chile.

En agosto de 1871 se firmó el contrato, estableciéndose un período de duración de tres años. En octubre dieron inicio los trabajos en Alajuela y en noviembre del mismo año en Limón. Debido a problemas financieros y falta de mano de obra no pudo concluirse el proyecto quedando dos tramos sin comunicación entre si, uno de Alajuela a Cartago (42Km) y otro de Limón a Matina. (35Km).

El contrato fue rescindido en espera de una nueva oportunidad, que posibilitara la unión de estas dos secciones.

En 1879 la administración Guardia firmó un convenio con Minor C. Keith (sobrino de Meiggs), para extender la línea férrea del lado del Atlántico hasta la margen Este del río Sucio, sitio que por Ley N.33 del 6 de julio de 1883, se denominó Carrillo.

MINISTERIO DE CULTURA,
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

Pág 3 DPH-0853-91

28 de setiembre de 1991

Esta ampliación obedecía a la idea de continuar, el proyecto ferrocarrilero, cruzando por el paso de la Palma. En 1881 el ferrocarril llegó a Carrillo pero, a causa de las dificultades topográficas se dispuso discontinuar su construcción y a cambio abrir un camino de carretas entre San José y Carrillo. Esta vía de comunicación tuvo poca vida útil, a causa del alto costo de mantenimiento y la apertura del ferrocarril al Caribe. El 7 de diciembre de 1890.

Pronto esta vía férrea sería conocida como la "Línea Vieja" pues, la recientemente inaugurada se desviaba en las proximidades de Siquirres para seguir cerca del curso del río Reventazón y buscar la entrada al Valle Central por la zona de Turrialba .

Pese a que el proyecto Ferrocarrilero Limón-Carrillo-San José no fructificó, si fue importante la construcción del tramo hasta las margenes del río Sucio, para el proceso de colonización y creación de nuevos, asentamientos.

Se dice que ya desde la década de 1870 existían familias afincadas en la zona del actual Guapiles, y que el Gobierno alentaba la compra de tierras por parte de colonos del Valle Central; lo que propició un rápido surgir de actividades agropecuarias y comerciales, al presumirse que esta iba a ser la ruta definitiva del ferrocarril, hacia el interior del país.

Así grandes extensiones de las llanuras del Caribe serían cubiertas con plantaciones bananeras, aprovechándose las buenas condiciones de clima y de suelo, y sumándolas a la mano de obra abundante y el ferrocarril recientemente inaugurado, que aseguraba un eficiente transporte al puerto de embarque de Limón.

Pág. 4 DPH-0853-91

28 de setiembre de 1991

El poblado de Guapiles se cubrió de plantaciones y quedó vinculado, a la línea férrea como la única vía de ingreso a la población, el resto del trayecto que conducía a Carrillo sería abandonado con el correr del tiempo.

La primera ermita de Guapiles se construyó durante el Episcopado de Monseñor Juan Gaspar Stork Werth, en el año de 1907. En años posteriores se erigiría en Parroquia y sería dedicada al Sagrado Corazón de Jesús.

En 1908 se inauguró la primera Escuela pública, durante la administración de Don Cleto González Víquez; y que fue conocida como Escuela, mixta central de Guapiles.

Ante el constante aumento de población, en setiembre de 1911 se da la fundación del cantón de Pococí, cuyo distrito central paso a ser el poblado de Guapiles, al cual se le dio el título de Villa.

Durante la mayor parte del presente siglo, la vida diaria giró en torno a la entrada y salida del ferrocarril con mercaderías, pasajeros y servicio de correos.

La frecuencia del servicio de transporte ferroviario fue aumentado, hasta convertirse en diario después de 1937, lo cual mejoró las condiciones de comunicación de Guapiles con otras poblaciones y con el país en general.

En 1966 el entonces Presidente de la República Don José Joaquín Trejos, decretó la Ley 3714, que confirió a Guapiles la categoría de ciudad. Y durante la administración de Don Daniel Oduber (1974-1978) llegó a la comunidad el primer vehículo automotor, por un camino rústico.

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

Pág. 5 DPH-0853-91

28 de setiembre de 1991

Los avances en la construcción y mejoras de vías de comunicación, unidas al deterioro de la infraestructura férrea llevaron en 1987 a la clausura del servicio ferroviario comprendido entre Siquirres y Guapiles.

CONSIDERACIONES

RECOMENDACIONES

1- Existe gran interes de parte de miembros de la comunidad de Guapiles, por el rescate de aquellos elementos que se constituyen en piezas vitales de su identidad cultural.

2- Que este grupo pretende el apoyo de las altas autoridades de la República para lograr la creación de un museo y la declaratoria de inmuebles de valor patrimonial, entre otras iniciativas de alto valor cultural.

3- Que como parte de este proyecto el señor Alberto Guerra, ha solicitado a nuestro departamento que se declare de interés histórico, el tramo de vía férrea ubicado entre Cabañas en Guácimo hasta Toro Amarillo en Guápiles.

4- Que dicha sección de línea férrea está hoy día fuera de uso y corre el peligro de que los rieles sean levantados por particulares, si no se protegen con un decreto.

MINISTERIO DE CULTURA,
JUVENTUD Y DEPORTES
UNIDAD DE INFORMACIÓN DOCUMENTAL
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

Pág. 6 DPH-0853-91

28 de setiembre de 1991

5- Que esta sección fue parte de la línea vieja que llegó a Carrillo; última parada del ferrocarril, que procedente del puerto de Limón se internaba hacia el Centro de la República.

6- Considero por todo lo antes señalado que debe declararse de interés histórico el tramo propuesto. Para este fin someto a su consideración la siguiente propuesta de Decreto.

7- El comité de cultura que preside el Señor Alberto Guerra, quedo en conseguir el visto bueno para la declaratoria de parte de ferrocarriles de Costa Rica, los cuales deben ser los dueños de la vía férrea.

CMZ.gmg

CC: Sr. Alberto Guerra.

SECRETARÍA DE CULTURA
DEL MINISTERIO DE CULTURA

M. C. J. D.

DECRETO

Línea Vieja del Ferrocarril al Atlántico.

CONSIDERANDO:

- 1- Que existe un tramo de vía férrea de gran valor histórico entre Cabañas de Guacimo y Toro Amarillo en Guapiles.
- 2- Que esta sección de vía férrea se construyó entre 1879 y 1881 comunicando el puerto de Limón con Carrillo en las riberas del río Sucio.
- 3- Que este tramo del ferrocarril fue parte integrante del primer proyecto que pretendía, unir el Valle Central con el puerto de Limón, siendo conocido como la Línea vieja.
- 4- Que su construcción contribuyó el proceso de poblamiento y colonización de la zona que hoy llamamos Guapiles.
- 5- Que existe interés en la comunidad de Guapiles por rescatar los elementos más significativos de su identidad cultural.
- 6- Que es deber del Estado salvaguardar nuestro Patrimonio Cultural.

Por Tanto

DECRETAN

Artículo Primero: Declarar de interés histórico el antiguo tramo de vía férrea ubicado entre Cabañas de Guacimo y Toro Amarillo en Guapiles, de la provincia de Limón y perteneciente al Instituto Costarricense de Ferrocarriles.

625

M977-i Murillo Chaverri, Carmen

Identidades de hierro y humo: la construcción del ferrocarril al Atlántico 1870-1890 / Carmen Murillo Chaverri. -- 1. ed. -- San José : Editorial Porvenir, 1995. 158p. ; 21 cm.

ISBN 9977-944-88-1

1. Ferrocarril al Atlántico - construcción. 2. Ferrocarril - historia. 3. Ferrocarril - Costa Rica. I. Título.

Capítulo 1

EL FERROCARRIL AL ATLANTICO: ENTRE EL PROYECTO NACIONAL Y LA EMPRESA EXTRANJERA

En la segunda mitad del siglo XIX, el ferrocarril fue sinónimo de progreso y bienestar. El joven Estado costarricense no se privó de este sueño, para lo cual impulsó diversos esfuerzos que terminaron estrellándose contra la exigua realidad fiscal del país. Desde los más tempranos intentos tendientes a su concreción, se reconoce en las esferas gubernamentales y de la sociedad civil en general, que el ferrocarril permitiría solventar los permanentes problemas de un comercio expedito con los mercados de ultramar. Debe recordarse que en este marco y como respuesta al auge cafetalero, el camino colonial a Matina fue reabierto por Braulio Carrillo en 1835.¹ No obstante, las condiciones de infraestructura vial para la comunicación interna y el comercio internacional, continuaron siendo deplorables. Entre los diversos intentos por dotar al país de tan importante medio de comunicación, se destaca la fallida contratación de un ferrocarril interoceánico a partir de la iniciativa del ingeniero alemán Franz Kurtze, al momento director general de Obras Públicas, trato que se intenta concretar entre los años de 1866 y 1868.²

1. El arranque triunfal: 1870-1873

El ascenso al poder del general Tomás Guardia, en 1870, marca el impulso efectivo al proyecto del ferrocarril. Esta obra constituye, precisamente, uno de los pilares fundamentales en los que sustentó su permanencia de doce años al frente del Gobierno, a pesar de sus detractores políticos.

Cuando se pretende emprender la construcción de la vía férrea hacia las ~~veras del mar~~ ^{veras del mar} Caribe, se contempló su articulación con el camino carretero al Atlántico, cuya habilitación le estaba costando, a la sazón, tantos esfuerzos al país. Se trataba de un trayecto ferroviario más reducido que el que finalmente se realizó. Aquel trayecto frustrado debió unir el Puerto de Limón con el punto

de llegada del mencionado camino, en el río Pacuare. Precisamente, los primeros planos fueron elaborados por el mismo ingeniero Verebely que dirigía, por encargo de la Secretaría de Fomento, los trabajos del camino carretero.³ No obstante, al avanzar las negociaciones del contrato del ferrocarril entre el empresario estadounidense Henry Meiggs y el Estado costarricense, esta idea se descarta, contemplando un trazo mayor que hiciera llegar el ferrocarril hasta el centro del país. Henry Meiggs tenía a su haber una amplia experiencia de construcción ferroviaria en Chile y en el Perú.

Al año siguiente, en 1871, se inician los trabajos, financiados mediante empréstito con una casa británica y ejecutados bajo la dirección de Enrique Meiggs Keith, sobrino del mencionado empresario, quien le traslada el contrato de construcción de la vía. Meiggs Keith asume los trabajos hasta el año de 1873, cuando, por dificultades económicas de la obra, abruptamente abandona el país y, con ello, su compromiso empresarial.

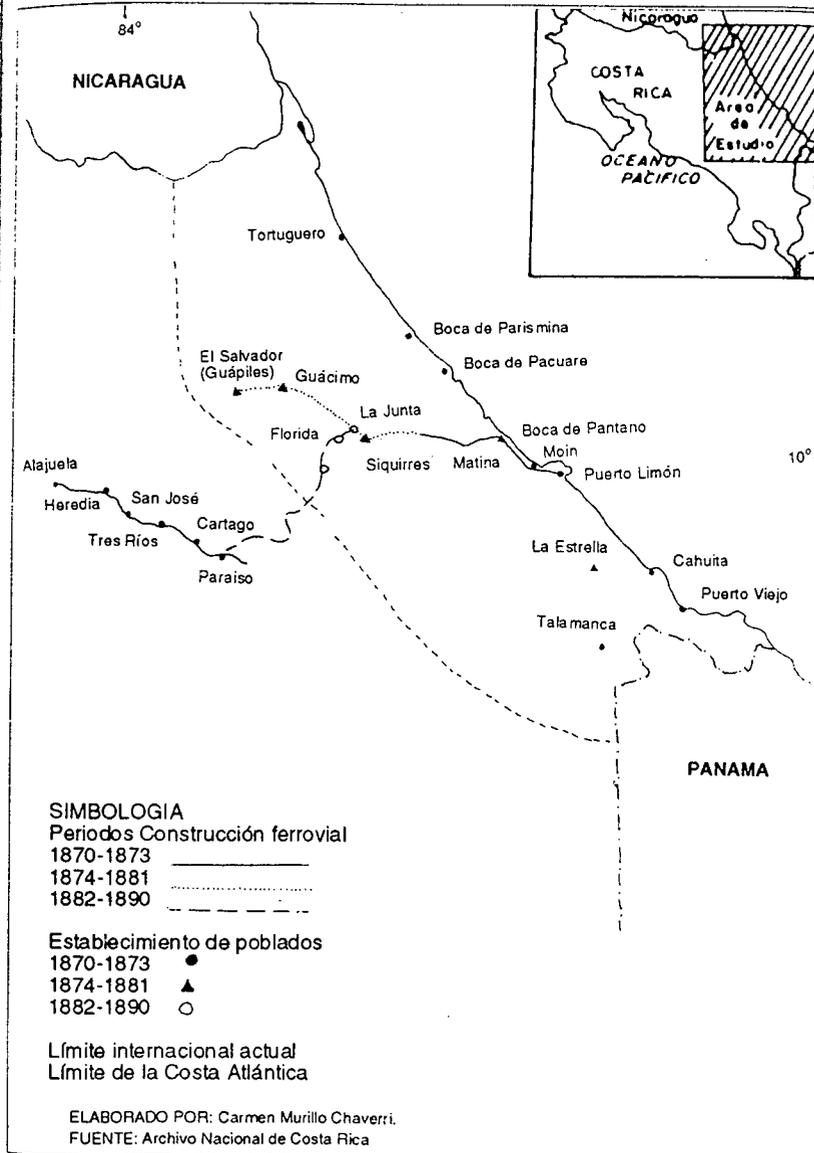
Como ya Stewart⁴ ha hecho notar, el trazado mismo del ferrocarril y el inicio casi simultáneo de los trabajos de construcción de la vía desde sus dos puntos extremos -el Valle Central y el Puerto de Limón-, fue una decisión más política que técnica; esto por cuanto elevó los costos y dividió los recursos, aunque le proporcionó al gobernante Guardia la posibilidad de efectuar una suerte de demostración sobre los beneficios del ferrocarril a sus escépticos enemigos políticos.

Como es sabido, los trabajos que avanzan con más celeridad durante los primeros años de la construcción de la vía, son los correspondientes a la llamada IV división, que comprende el trecho entre Alajuela y Cartago. En ella se ubican las tres estaciones secundarias -Alajuela, Heredia y Cartago- y una de las dos estaciones principales -San José-, previstas en el contrato original.⁵ Después de poco más de un año de trabajo, en las postrimerías del año 1872, se realiza el viaje inaugural entre Alajuela y la ciudad capital. Al año siguiente, se habilita el trayecto hasta Cartago.⁶

Por su parte, los trabajos de la I división, que arrancan del naciente Puerto de Limón y abarcan el trayecto hasta el río Pacuare, estuvieron marcados de tropiezos de toda índole; se iniciaron el 15 de noviembre de 1871, inaugurando la primera milla de vía férrea 8 meses después. Mayores contratiempos sufrieron los intentos de avance en la construcción de la vía en las II y III divisiones, correspondientes a los trayectos Río Pacuare-Angostura y Angostura-Cartago, respectivamente. Tantas fueron las dificultades que incluso, en 1873, se toma la decisión de abandonar la posibilidad de construir este último tramo de vía, al topár con una infranqueable formación rocosa en el punto conocido como Fajardo, cercano a la actual población de Cachí.

Para ilustrar estos aspectos, véase el mapa correspondiente a la Figura 1, donde se evidencia el trazado de la vía, los diferentes momentos de su construcción y la articulación con diferentes poblados que son enlazados por la línea o emergen al calor de los trabajos ferroviarios.

FIGURA 1
Construcción de la vía férrea y establecimiento de poblados en la costa Atlántica costarricense. 1870-1890



Este documento es propiedad de la

Unidad de Información Documental "Luis Ferrero Acosta" del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio del Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica

Según la interpretación de Rodrigo Quesada,⁷ el proyecto del ferrocarril constituye un intento, por parte de un sector de la burguesía cafetalera, de romper el esquema de comercialización del café controlado por los grandes plantadores.

Sin embargo, a nuestro juicio, el significado del ferrocarril no se restringe al logro de beneficios materiales inmediatos por parte de un sector social en particular. Tampoco se reduce a ser solamente un medio de transporte más —aunque, sin duda, el más potente y expedito conocido en la época—. Es también, y de manera igualmente relevante, el vehículo por excelencia concebido por el proyecto liberal, para lograr la integración de la nación. En este sentido, los alcances de su impacto se proyectan a toda la sociedad, pues se erige como un referente generador de identidad colectiva.



Los periódicos de circulación nacional contribuyeron a difundir en la opinión pública la imagen del ferrocarril al Atlántico como una ruta hacia el progreso y la civilización. El identificador gráfico del semanario llamado «El Ferrocarril», con-
juga simbólicamente un icono de este medio transportando carga y pasajeros, coronado con el escudo nacional.

Coincidimos con Steven Palmer en señalar que la figura del ferrocarril permitió la transformación y representación de las incipientes ideas de "nación" en Costa Rica. Según este autor,

"esta figura proveyó al país de su más fuerte serie de imágenes nacionalistas. El proyecto también engendró un estilo y método para cultivar, a través de instituciones, un nacionalismo estatal que fue más una práctica concreta que una mera "línea" ideológica o discursiva oficial".⁸

Efectivamente, la noción de la vocación triunfalista del progreso a través del paso del ferrocarril, está presente en el discurso oficial y constituye una pieza clave en la búsqueda de legitimación del naciente régimen del general Tomás Guardia. La síntesis de las motivaciones "prácticas" e "ideológicas", son expuestas a través de las palabras del designado en ejercicio en la administración de Guardia:

"No creo que esté lejano el día en que saludemos las playas del Atlántico i veamos nuestros frutos trasportados por los vagones para ser embarcados en los vapores que vendrán al Limon, en lugar de la lenta i perezosa navegacion por el Cabo.... Así es, Señores, que sí al principio tuvimos fé i esperanza en la realizacion de la obra, hoi tenemos la confianza que dá la seguridad.- Nada debe arredrarnos en este camino, ni sacrificio debe haber al que no estemos dispuestos, por que la cuestion se presenta con el dilema de ser ó nó ser; i entre la vida y la muerte de la República. No comprendo que haya un costarricense que pueda mantenerse impasible ó indiferente".⁹

De manera más puntual, la exaltación de la nación en la perspectiva oficial, se evidencia con claridad en el ritual que se organizó en distintos momentos claves de la obra. Así por ejemplo, la nota periodística que da cuenta de la llegada de la primera locomotora a Alajuela, reza así:

"No es de sorprenderse que un pueblo como el Costarricense, que no tiene mayores gustos que los triunfos de la paz i los provechos del trabajo i del comercio hayan visto con entusiasmo la primera locomotiva, jalada por bueyes desde la costa del Pacífico, entrar por las calles de Alajuela á una altura de 4,200 piés sobre el nivel del mar. Llegó adornada con banderas i acompañadas por bandas de música, como los conquistadores en otros tiempos, hasta la estación del ferrocarril á donde la siguieron la muchedumbre de aquellos vecinos i los principales habitantes".¹⁰

De igual forma, la inauguración de los trabajos del ferrocarril, un 18 de agosto de 1871, es convocada como una "gran fiesta Nacional", con declaratoria de asueto, para que "todos los habitantes de la República", pudiesen concurrir.¹¹ En los desfiles, ceremonia inaugural, bailes y otras actividades desplegadas en esa oportunidad,¹² también se destaca la idea del ferrocarril como sinónimo de progreso y civilización, y por ende, como el eje "natural" de confluencia en torno al cual deben coincidir los intereses de todos los

Este documento es propiedad de la

Unidad de Información Documental "Luis Ferrero Acosta" del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio del Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica

M. C. J. D.
UNIDAD DE INFORMACIÓN Y CONSERVACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL

C000012

ciudadanos, de todos los "costarricenses". No debe dejar de reconocerse, sin embargo, que nos enfrentamos a un claro fenómeno de "nacionalismo gubernamental".¹³

Un relevante ejemplo de ritual nacionalista lo encontramos con ocasión de la inauguración del servicio de trenes en toda la División Central o IV División, con el arribo de la primera locomotora a Cartago, es ocasión para múltiples y llamativas celebraciones, que buscan evidenciar la coincidencia de intereses entre todos los que se agolpan para festejar, entre exaltados y temerosos, los avances triunfales de *nuestro* ferrocarril. En esa oportunidad, el tren pasa "bajo un primoroso arco en que se simbolizaba la unión de todas las Provincias en un solo y único sentimiento -el progreso y engrandecimiento de la Patria-".¹⁴

Cabe hacer notar que en este caso, la "Patria" alude claramente a las cinco provincias definidas por ley del 7 de diciembre de 1848: San José, Cartago, Heredia, Alajuela y Guanacaste. Por su parte, los territorios aledaños al Puerto de Puntarenas fueron constituidos en Comarca, en razón de su escasez de población, mientras que los desconocidos territorios del Atlántico pertenecieron a la provincia de Cartago, hasta el año de 1870, en que se establece la Comarca de Limón. La iconografía misma del Escudo de Armas de ese entonces refleja esta situación, al incluir solamente cinco estrellas, simbolizando a las provincias aludidas; las dos estrellas restantes, alusivas a Puntarenas y Limón son incluidas en el Escudo hasta el año de 1964.¹⁵

Aunque el discurso que liga los destinos del ferrocarril a los de la nación, emanan principalmente de las esferas oficiales, también resulta necesario evidenciar su contraparte, en términos de cómo éste es percibido, asumido y eventualmente, reconstruido, por la población civil de la República.

Así, a través de las comunicaciones de felicitación enviadas al general Guardia desde distintos puntos del territorio,¹⁶ afloran otros matices del discurso. Por ejemplo, en las misivas dirigidas por notables de Guadalupe se señala al ferrocarril como un bien para el país, mientras que autoridades de la Villa de La Unión visualizan la línea férrea como el canal por donde entrará una fuente de prosperidad y salvación a todos los compatriotas. Por su parte, los notables de Alajuela y Santo Domingo, ponen énfasis en el papel que jugará el ferrocarril en la finalización de las contiendas civiles; mientras que los vecinos que escriben desde Liberia exaltan la coincidencia del inicio de los trabajos con el primer aniversario del ascenso al poder del general Guardia. Simultáneamente, un grupo de vecinos de Puntarenas, apoyan el proyecto en nombre del pueblo y del comercio de su Comarca.

La identificación de estas personas con la empresa del ferrocarril, les hace llegar a "poner vidas y haciendas a disposición del engrandecimiento de nuestra patria", al decir de los guanacastecos; o a manifestar, en el caso de los alajuelenses, su disposición a asumir el reestablecimiento del impuesto de cincuenta centavos sobre la exportación de cada saco de café.

Tal vez la misiva de felicitación más elocuente sobre el sentir de los pobladores ante los inicios del ferrocarril, sea la de los mismos habitantes de la recién establecida Comarca de Limón. Esta es la reproducción textual de la misiva enviada por un grupo de éstos:

"Excmo Sor. General Presidente de la Republica.
Don Tomas Guardia

Asi como todos los pueblos del interior de la República estiman la magnitud de los bienes que el Pais recibirá con el contrato de ferrocarril celebrado por VE., con el Sr. Meiggs, i el empréstito obtenido en Londres, nosotros antiguos pobladores de esta Comarca somos -naturalmente- conocedores de las inmensas riquezas que contiene, i al mirar tan cerca el día de su desarrollo, debemos olvidar nuestra insignificancia, i llenos de entusiasmo i de gratitud dirigirnos á VE. dandole nuestra mas cumplida enhorabuena.

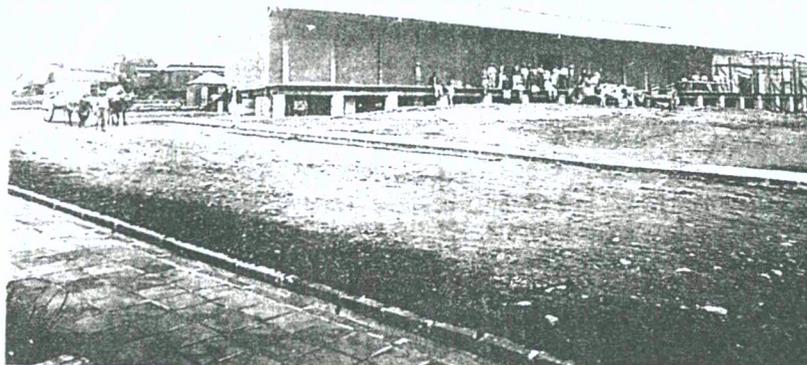
Habitantes hoi de Aldeas, qué mañana serán Ciudades importantes, debido á la inteligencia i patriotismo de VE., vemos en torno nuestro selvas virjenes llenas de valiosos productos naturales, que presto serán explotados, formando nuevos ramos de riqueza: terrenos fertiles qué compensarán con profusion á los agricultores: ricos minerales: i por fin, estensos cuanto presiosos citios para la cria de ganados.

Os bendecimos, Excmo. Sor., como promotor de la futura prosperidad de la Nación; ante la cual protestamos, que no merece llevar el nombre de Costarricense aquel qué no os sea tan agradecido como nosotros somos adictos de VE.

Comarca de Limon, Moin Julio 13 de 1871.¹⁷

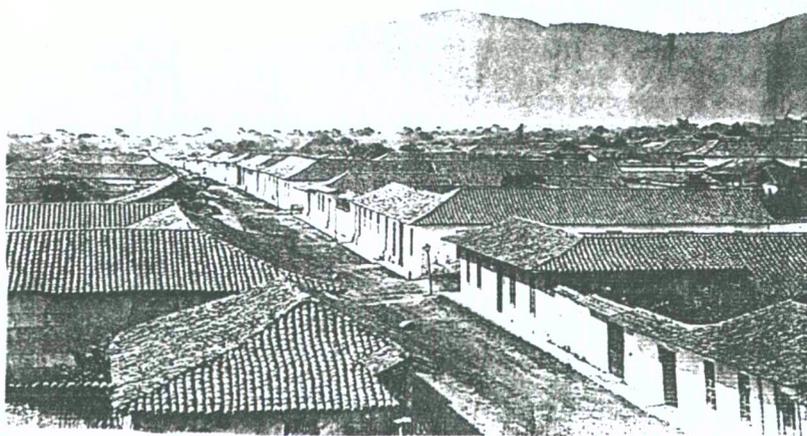
Llama la atención que en estos discursos se exalta la autodenominación de "costarricenses", como referente que aglutina a todos los "pueblos del interior". También resulta interesante la aparente confluencia de sus intereses en torno al ferrocarril, que traerá desarrollo y riqueza.

Todo esto permite suponer que la temprana interiorización del discurso liberal en distintos puntos del territorio de la República, está sustentado en buena medida, en la capacidad de estos pobladores, por reconocer coincidencias entre sus necesidades y aspiraciones como pueblos, con respecto a las perspectivas abiertas con el proyecto del ferrocarril. En otras palabras, - el caso de los autodenominados "antiguos pobladores" de la Comarca de Limón es diáfano al respecto-, la imagen colectiva de lo nacional invocada por el ferrocarril, es "leída" en términos de las imágenes locales y regionales construidas con anterioridad, que, a su vez, son reconfiguradas al inscribirse en una imagen de colectivo mayor. En todo caso, resulta claro que el proyecto del ferrocarril constituyó un apoyo ideológico efectivo para convocar al colectivo de pobladores de Costa Rica en torno a una imagen de nación y de pertenencia ciudadana, como costarricenses.



▲ Patios de la Estación del Ferrocarril en Cartago. Al fondo se observa la locomotora de vapor número 16 y varios carros de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica. Se puede distinguir también la conjunción entre este medio y las carretas, transporte tradicional que complementaba el servicio ferroviario de fletes.

▼ Vista panorámica de la ciudad de San José hacia fines del siglo XIX. Su estilo arquitectónico de casas de adobe, con techos de teja y patios internos, contrasta con el desarrollado en el naciente puerto de Limón.



Cabe contemplar que los diarios de la época, no obstante su circulación limitada, jugaron también un importante papel en la formación de opinión pública respecto del proyecto del ferrocarril, tanto en términos de crítica como de apoyo. En este último sentido, resaltan las publicaciones de *La Gaceta* y la *Gaceta Oficial*, así como del semanario no gubernamental denominado precisamente *El Ferrocarril*, editado en Alajuela por Célimo Bueno y Rafael Carranza y que circuló por primera vez el 8 de octubre de 1871, en fecha casi simultánea con el inicio de los trabajos de construcción ferroviaria en esa ciudad.¹⁸

Debe señalarse en este momento que, sin embargo, existe un importante trecho entre la idea de consenso que se resalta desde las esferas oficiales con el ferrocarril al Atlántico, y la realidad política del momento, en que se inscribe la gestión de Guardia. Lo anterior se transluce de las siguientes palabras del general presidente:

"He iniciado la grande obra redentora del ferrocarril, que yá ningún obstáculo podrá contener, y eso ha despertado la emulación, dado asa a la calumnia y pasto a los maledicentes de todo género".¹⁹

En efecto, la figura poderosa del ferrocarril, como materialización del empuje del progreso, genera expectativas de consenso, a pesar del clima de inestabilidad política vigente en esas décadas. En esta línea de razonamiento puede señalarse que, sin ser del todo consensual, el ferrocarril fue concebido por el liberalismo de Estado, como un proyecto nacional, o para ser más exactos, como el proyecto nacional de la época.

Precisamente, el término "empresa" es empleado, tanto en la esfera oficial como en la civil, en su sentido de emprender un proyecto pionero; es una acometida más que una organización privada con fines de lucro. En este sentido, la empresa del ferrocarril lleva aparejada una perspectiva casi épica de esfuerzo colectivo "nacional", en pos del desarrollo y progreso.

Aunque se concibe al Estado como el líder natural de este esfuerzo – y como usufructuario principal de los réditos ideológicos de esta empresa–, sin embargo prevalece la idea de que su concreción debe depositarse en manos privadas. Con un claro acento liberal, el presidente Guardia expone en los siguientes términos sus razones para poner en manos de empresarios contratistas la construcción del ferrocarril:

"El gobierno está penetrado de la inconveniencia de constituirse en administrador de las empresas de utilidad pública, y juzga mas económico el que se hagan por administracion particular; pues el interes individual saca siempre mas provecho que el que puede reportar el tesoro de la Nacion bajo su antiguo y viciado sistema de administrarlo todo."²⁰

Así, el ferrocarril, como fin nacional, se concreta a través de medios empresariales. El hecho de que los medios empresariales proveniesen del extranjero, no es concebido por el discurso oficial como contradictorio, ni

mucho menos, con esta finalidad última. Por el contrario, las aspiraciones de "progreso", "desarrollo" y "civilización" que persigue la nación a través de la magna obra, se inspiran precisamente en parámetros construidos a partir de la experiencia europea y estadounidense.

El financiamiento de la obra, también proveniente del exterior, se entendió asimismo como vehículo para alcanzar aspiraciones nacionales. Como lo señaló con claridad en 1872, el general presidente de la República Tomás Guardia, en un mensaje al Congreso Nacional:

"Para hacer del ferrocarril una empresa nacional, única manera de que ella no se convirtiese de un gran beneficio á mi patria, en un mal de inmensas trascendencias, eran indispensables fondos que no teníamos; i para obtenerlos, hube de ocurrir al crédito de la República....El contrato de construcción se celebró por precio conveniente i con condiciones las mas honorables para el país, sin comprometer ni su dignidad política, ni su propiedad territorial, ni sus rentas, ni su porvenir en fin..."²¹

Sin embargo, esta vocación de control soberano de la obra contrasta permanentemente con la realidad de su ejecución, a cargo de un empresario contratista interesado prioritariamente en su beneficio particular. Conforme se avanza en los trabajos, se va perfilando mejor esta contradicción entre los intereses del proyecto nacional y los intereses de los empresarios privados.

Como se mencionó anteriormente, a fines de 1873, cuando el empresario Enrique Meiggs Keith ve decrecer sus réditos por la flaqueza financiera estatal, abandona de manera unilateral su compromiso de construcción de la vía y sale del país, dejando atrás la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica y a sus empleados, en su mayoría extranjeros. Esta difícil situación impone un reto inmenso al Estado costarricense y a su sueño nacionalista del ferrocarril.

Al rescindirse el contrato con Meiggs Keith, se había concluido la construcción de 48 y media millas de vía férrea, de las cuales 27 se ubicaban entre Cartago y Alajuela -toda la IV división- y 21 y media se extendían de Limón a Matina -en la I división-. En las restantes dos divisiones, el avance fue muy poco.²²

2. Un esfuerzo estatal desesperado: 1874-1880

A partir de 1874, el Estado costarricense efectúa un conjunto de reacomodos administrativos a la Empresa del Ferrocarril de Costa Rica, a fin de poder asumir su administración. Para ello, mantienen en su puesto al anterior director general, el alemán Guillermo Nanne, así como a los demás "empleados superiores" extranjeros en las oficinas centrales, los talleres, el servicio de trenes y las agencias del ferrocarril. Con ello se establece el control estatal sobre el servicio ferroviario de tráfico de pasajeros y carga, en los tramos de vía habilitados para tal fin, a saber, la IV división central entre Alajuela y Cartago, y un trayecto de la I división Atlántica, que, partiendo

desde Puerto Limón, iba extendiéndose conforme se avanzaba en los trabajos de construcción de la vía.

Por su parte, las labores de trazado y construcción continúan siendo asignadas a contratistas extranjeros como Myers y Douglas, Wilson y Minor C. Keith, hermano de Enrique Meiggs Keith, quien ya había trabajado en años anteriores para el contratista desertor, en el Atlántico. Ellos tienen a su cargo la construcción de tramos de vía y puentes en las tierras del Atlántico, en la I y II divisiones.

No obstante el ferrocarril generaba ya algunos ingresos por concepto de pasajes y fletes, la carencia crónica de dinero para avanzar con los trabajos y aun para dar mantenimiento a los tramos en servicio, fue una constante durante estos años. Esta situación hace que el Gobierno se vea en la necesidad de continuar hasta 1875, con la nociva práctica de cancelar salarios en la División Atlántica, con los llamados "billetes verdes del ferrocarril", en lugar de moneda corriente. Esta modalidad de pago, similar a "vales" con la garantía estatal de ser convertidos en dinero en efectivo al ser presentados a la vista en San José, fue un sistema instaurado por el anterior contratista Meiggs ante atrasos estatales en el giro de dinero. Así, en un informe oficial de 1874, se calcula que en la Comarca circulan de 3.000 a 4.000 pesos en dicha moneda, a la vez que se achaca a esta situación el que el número de trabajadores en la I y II división Atlántica haya disminuido tan drásticamente en los últimos dos años.²³

Esta práctica se suspende ante las dificultades estatales por respaldar los billetes, así como por la especulación que se suscita con ellos por parte del comercio establecido de Puerto Limón, el cual estaba controlado en buena medida por los mismos contratistas del ferrocarril, en especial por Wilson, Douglas y Keith. Con la suspensión de los pagos en "billete o papel verde", la situación de los trabajos y de los trabajadores se tornan especialmente difícil, por la ausencia casi total de moneda circulante en la Comarca y los frecuentes atrasos de hasta seis meses en el pago de los salarios.

Ante esta situación de crisis en el ferrocarril, que es, a su vez, una crisis de la Comarca, se empiezan a alzar voces de disconformidad contra el Gobierno. Algunos eran los mismos enemigos políticos de Guardia; los más, extranjeros vinculados a la empresa.

El mismo inspector auxiliar de Hacienda de Limón -un francés comerciante y amigo de Keith- expresa su queja por el mal funcionamiento de los trabajos del ferrocarril, actualmente en manos de nacionales, a los que califica de poco competentes, cuyos altos o innecesarios salarios son como "vitalicias pensiones individuales", a la vez que aboga por remediar la situación a través de un nuevo contrato que termine la obra.²⁴

Ya unos meses antes, en enero de 1876, el Director General del Ferrocarril de Costa Rica, Guillermo Nanne, le señalaba al Ministro de Obras Públicas:

"me tomo la libertad de repetir la opinión que ya he manifestado á USH en otras ocasiones de que la Nación á cualquier precio y sin mirar en

Este documento es propiedad de la

Unidad de Información Documental "Luis Ferrero Acosta" del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio del Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica

000009

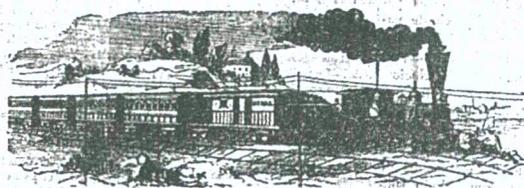
sacrificio alguno debe traspasar la Empresa á manos de Capitalistas extranjeros, á fin de llamar al país nuevos capitales en vez de agotar los suyos propios convirtiendo su metálico en rieles, puentes, durmientes, etc."²⁵

Incluso los mismos contratistas de los trabajos de construcción en el Atlántico, Keith y Douglas,²⁶ señalan su disconformidad con el Gobierno, por incumplir con la entrega de materiales necesarios para la construcción y por la mala administración nacional, que alegan, tiene el ferrocarril entre Limón y Matina, la cual sería mucho más eficiente si hubiera estado a su cargo, por lo que se ofrecen a convenir con el Gobierno sobre la administración y mantenimiento de ese trayecto.

AÑO V. REPUBLICA DE COSTA-RICA. NUM. 220.

EL FERROCARRIL.

PERIODICO GENERAL.



Nada una vez á la semana.
Se insertan sin costo.
monopreciales.

San José, Mayo 26 de 1876.

La suscripción á este periódico
costa de un peso el trimestre.
Se vende á 1/2 cts. cada número.

Primera plana del semanario El Ferrocarril, a la altura de mayo de 1876. Incorpora un cambio en su identificador gráfico, al excluir al escudo de Costa Rica e incorporar una imagen más amplia del ferrocarril, situada en medio de un paisaje ajeno a los referentes nacionales; en la foto original se puede leer la leyenda US Mail, en uno de los vagones.

Fecha: mayo 1876.

Este documento es propiedad de la

Unidad de Información Documental "Luis Ferrero Acosta" del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio del Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica

Ante estas avanzadas empresariales por controlar el ferrocarril nacional, la administración de Guardia responde aumentando la supervisión sobre el trabajo de los extranjeros. El mismo Presidente se reserva el derecho de nombrar los cargos superiores en la empresa.²⁷ A la vez, se empiezan paulatinamente a sustituir altos empleados extranjeros, por costarricenses en cargos superiores claves, como los Superintendentes de División, el Agente de Limón, la Tesorería e incluso en la misma Dirección de la Empresa a raíz de la renuncia de Nanne, en 1876.²⁸

Además, se nombran Inspectores del Ferrocarril para que informen periódicamente de estado de los trabajos. Incluso, el Ministro de Obras Públicas designa a un ingeniero civil como comisionado especial para que viaje por la línea en construcción hasta Puerto Limón, con la instrucción expresa de que se identifique como particular por unos días, antes de presentar sus credenciales a los funcionarios del ferrocarril, de quienes debe dar un reporte sobre la eficiencia de su trabajo.²⁹

Estos controles, sustentados en la percepción estatal de que los trabajos del ferrocarril marchaban a un ritmo sumamente lento, fueron motivo de constante tirantez en las relaciones entre el Estado y los contratistas y altos empleados extranjeros del ferrocarril, que se resisten a ser supervisados. En este sentido se comprende la solicitud que le hiciera el nuevo Inspector del FCCR, Juan Quirós, al Ministro de Fomento, donde le solicita que:

" en mi calidad de inspector, y según me manifestó S.E., se notifique á los superintendentes de la 1ª y 2ª División, que se debe acatar mis ordenes; y me dé U.H. facultades para cortar abusos en caso que se cometan, pues temo que volvamos, en manos de los extranjeros, á tiempos anteriores en que el ferro-carril en el Limon era el elemento de explotación de cuatro individuos protegiendo paisanos nada más"³⁰

Además, dentro de los esfuerzos por un efectivo usufructo nacional sobre el ferrocarril, un ingeniero costarricense presenta a la consideración del Ejecutivo, en 1875, un plan para capacitar a hijos del país a fin de que ocupen plazas como maquinistas y fogoneros en el servicio de trenes, en la convicción de que resulta de imperiosa necesidad que con el transcurso del tiempo, estos puestos sean ocupados por nacionales.³¹ Cuatro años después, el Secretario de Obras Públicas, en carta al Superintendente de la IV División, le señala el interés del Gobierno en este mismo asunto, acuñando el siguiente razonamiento:

"¿Deberemos seguir en este camino de abandono para depender eternamente de extranjeros, que pueden cuando quieran dejar el servicio y quedarse la Empresa á merced del que quiera imponerle la ley?"³²

Los esfuerzos estatales más significativos para retener el control nacional sobre el ferrocarril están, sin embargo, dados en el plano de la ejecución misma de los trabajos de construcción. En efecto, entre 1876 y 1878, el Gobierno de Guardia inicia un plan de construcción a partir del campamento de Siquirres, tratando de utilizar al máximo los recursos huma-

000008

nos y materiales del país. Notemos en las palabras del General Presidente Guardia en su discurso ante el Congreso, la peculiar organización que se le pretende dar a estos trabajos:

"...el Gobierno no ha desatendido la obra del Ferro-carril. Yo habia concebido el pensamiento de, una vez que entregase el mando á mi sucesor, constituirme en jefe de dos mil trabajadores, que, organizados militarmente, habrian terminado el camino en ménos tiempo del que se ha calculado necesario, aun consagrando á él cuantiosos recursos. Mi idea era suprimir todas las guarniciones militares, llevar conmigo los Jefes y Oficiales veteranos, y hacer de ellos capataces de las diferentes cuadrillas que se formasen.-Yo me comprometia que, aplicando á los trabajos el presupuesto militar, junto con los demas recursos de que pudiera disponerse, y con las economías que confiaba podrían hacerse estando yo mismo á la cabeza de los trabajos, daría cima á la obra en un tiempo no mayor de diez y ocho meses".³³

Este plan arranca cinco meses después, aunque no bajo el liderazgo de Guardia, sino al mando de coronel Raimundo Jiménez. Este sale de Cartago con una tropa y cinco oficiales, que se autodenominan "Gobierno Militar del Ferrocarril", con la orden del Secretario de Obras Públicas, de suprimir empleados del ferrocarril y reducir sueldos, así como dar de alta, vale decir, de incorporar al servicio militar, a los hombres disponibles que pueda encontrar en el sitio de los trabajos. La idea es construir un tramo de línea férrea entre Siquirres y Pacuare, a fin de hacer efectivo el entronque del Camino Carretero al Atlántico con el extremo tierra adentro de la línea férrea construida hasta el momento en la División Atlántica, a la altura de Pacuare, donde termina el contrato de construcción de Myers y Douglas.

El carácter de esta iniciativa se evidencia en la expresión del coronel Jiménez:

"Mi confianza no desmaya por la fé que tengo en la decision energia y voluntad del Gobno. en llevar á delante esta grande empresa en que me cabrá la dicha de haber sido escogido para llevarla á buen termino de la única manera posible: *el régimen militar*".³⁴

Además de la incorporación de soldados a los trabajos de construcción, el Estado diseña otra estrategia para proveerse, coactiva y gratuitamente de mano de obra: la sanción a "vagos y malentretenidos" de todo el país, consistente en forzarles a trabajar por períodos de alrededor de seis meses en "la importantísima obra del ferrocarril".³⁵

El apoyo estatal a la empresa nacional del ferrocarril se mantiene aún después de 1877, cuando se sustituye el uso de soldados por el de peones a sueldo. Así por ejemplo en 1878, el Ministerio de Obras Públicas, coordinador de los trabajos, emite una circular instando a todas las dependencias estatales a colaborar con los trabajos de construcción.³⁶ A merced de esta excitativa, el Gobernador de Limón asume los cargos de tesorero y pagador en las Divisiones del Atlántico, mientras que los Gobernadores de las

provincias del interior, se encargan de reclutar peones; incluso el Gobernador de Cartago asume funciones similares a las desempeñadas por el Agente de la Estación de Cartago en los tiempos del contratista Meiggs: consigue mulas y aperos, coordina el traslado de los abastos a los campamentos, habilita trabajadores y recibe los enviados de las otras provincias y les organiza en grupos para viajar "línea adentro".³⁷

No obstante los esfuerzos nacionales por llevar adelante la empresa, se enfrentaron limitaciones como escasez de herramientas y materiales para construcción. Además, las condiciones laborales en los campamentos a cargo del Gobierno, fueron sumamente precarias en cuanto a alimentación, hospedaje, servicios de salud, así como por los bajos salarios ofrecidos y el constante atraso en el pago de los mismos. Sin duda, todo ello contrastaba con la organización más eficiente de los trabajos que, de manera simultánea, llevaban a cabo los contratistas extranjeros; en otros puntos de la línea, lo que hacía que los trabajadores prefirieran laborar con éstos últimos, más que para el Gobierno.

Esta situación, aunada a la decisión estatal de enfrentar la crisis financiera a través de la reducción de salarios a todos los empleados del ferrocarril,³⁸ desarrolla una mayor afinidad de los trabajadores hacia los contratistas extranjeros, con Minor C. Keith a la cabeza, que hacía las posiciones nacionalistas del Estado costarricense.

Todo lo anterior, da como resultado un clima de mutua desconfianza entre personeros del Gobierno y contratistas extranjeros, que crece y alcanza su clímax en 1879. Ya para ese entonces, las reservas financieras estatales estaban agotadas.

Una señal de la crisis financiera experimentada en estos años lo constituye el siguiente texto publicado en el diario oficial:

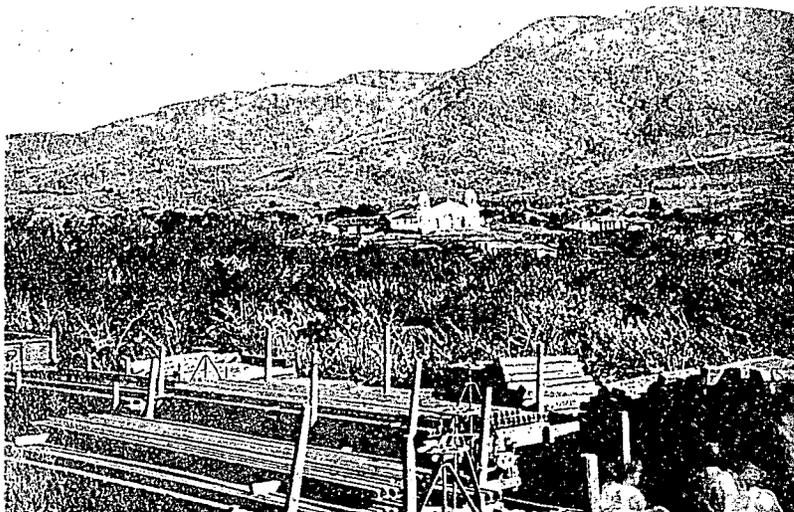
"Para la obra del Ferro-carril, el Gobierno no ha tenido en cuenta presupuesto alguno; porque este presupuesto en rigor no existe, siendo así que al servicio de esa magna obra se han puesto todos los recursos nacionales sin limitación alguna".³⁹

A raíz de presiones económicas absolutamente insalvables, el Estado costarricense cede en arriendo a Minor C. Keith la administración de la I y la II Divisiones Atlánticas, por contrato celebrado el 10 de setiembre de 1879, donde además de la vía, toma posesión del equipo rodante, los talleres y demás instalaciones en Limón.⁴⁰

Un último esfuerzo por sostener la construcción del ferrocarril con fondos nacionales, emana de barrios, caseríos y ciudades en distintos puntos del país. Concretando las aspiraciones nacionalistas en contribuciones materiales, los vecinos de Heredia, La Unión, Alajuela, Desamparados y Escazú, se reúnen entre octubre y diciembre de 1880, para aportar suscripciones voluntarias, en apoyo a la conclusión de los trabajos del ferrocarril.⁴¹ Así, cada cual según su capacidad, se comprometían a aportar una cantidad de dinero mensual por espacio de un año, aunque algunos cedieron propiedades,

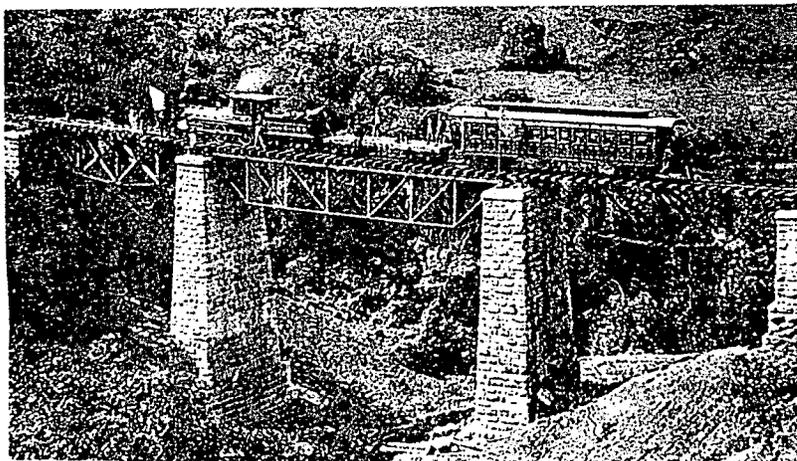
Este documento es propiedad de la

Unidad de Información Documental "Luis Ferrero Acosta" del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio del Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica



▲ La Villa de la Unión, con su característica arquitectura meseteña, fue otro de los poblados del centro del país enlazados por la nueva vía férrea. Nótese el acopio de rieles y durmientes, para la construcción o mantenimiento de la línea.

▼ En el marco de una aparente celebración inaugural, se aprecia un tren estacionado en medio de un puente. Aunque un tanto difusa, puede observarse flameando la bandera de Estados Unidos de América frente al vagón de pasajeros que exhibe la leyenda "Ferrocarril de Costa Rica".



Este documento es propiedad de la

Unidad de Información Documental "Luis Ferrero Acosta" del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio del Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica

fanegas de cal, fletes de carreta e incluso, semanas de trabajo por no tener otra cosa que aportar.

Dentro de las argumentaciones esgrimidas en esa oportunidad, por ejemplo, los contribuyentes voluntarios de la Villa de La Unión destacan que apoyan al ferrocarril nacional porque consideran que el mismo permitirá darle unidad a la Nación, estrechando los lazos sociales de los pueblos que la conforman y exponiendo a éstos a la benéfica influencia de la civilización.⁴¹ En el caso de los suscriptores de Heredia, se razona su participación en términos de que la conclusión del ferrocarril constituye la primera necesidad del país, por lo que:

"todo esfuerzo, todo sacrificio hecho para realizar tan importante fin, será superabundantemente remunerado por el bien comun...un esfuerzo cooperativo de los Costarricenses concurriendo á aumentar los recursos de la Hacienda Nacional, abreviará la solución de la crisis"⁴³

Pero la crisis no se solucionó. La cruda realidad financiera, que constituye el principio del fin de la dorada empresa nacional del ferrocarril, es asumida con hidalguía por el general presidente Tomás Guardia. En un manifiesto a sus conciudadanos en 1880, Guardia expresa que en años anteriores fue necesario rechazar la propuesta de los extranjeros tenedores de bonos de la deuda pública por la construcción del ferrocarril, porque era necesario demostrar la capacidad del país para hacer frente a los compromisos financieros contraídos. Prosigue:

"Estábamos sometidos á una prueba. Era necesario demostrar la virilidad de nuestra potencia nacional y lo hemos conseguido, exhibiendo los recursos del país en una de las empresas más colosales. Era preciso sacar incólume la honorabilidad de la Nación y la sinceridad con que procedía el Jefe del Gobierno, y lo hemos conseguido también, no con fútiles esfuerzos sino con demostraciones palpables. Hoy nos hallamos, por tanto en libre capacidad de admitir el auxilio que con espontaneidad se nos ofrece, para acortar los días de plazo señalados por nuestro privilegiado destino para el advenimiento de la prosperidad de Costa Rica.

Cumplida esta demostración que reclamaba la honra nacional, he creído que ya es oportuno aceptar los recursos que los tenedores de bonos ofrecen, siempre que este negociado pueda verificarse en buenas condiciones".⁴⁴

Con ello, se abría una nueva etapa, donde los acentos del contrapunteo entre la empresa nacional y la empresa extranjera, claramente fueron marcados por esta última de manera cada vez más estridente, hasta silenciar totalmente a la primera.

000006

14 — EL ESPECTADOR — PUBLICO

GRAFICAS-GRAFICAS-GRAFICAS

1992

Ya comenzaron los trabajos para la construcción del futuro boulevard en Guápiles. Según algunas personas, esa obra es promovida por comerciantes y otras personas interesadas en embellecer el cantón. Pero también ya comenzaron los comentarios, como por ejemplo, donde están los rieles del ferrocarril, pues hace tiempo estos fueron declarados patrimonio histórico de nuestro cantón, usted sabrá a quién preguntárselo, ¿no le parece? (Foto Durán)



UNIDAD DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

GUAPILES

¿Y la línea férrea?

Han transcurrido más de 10 meses, desde el levantamiento de la vía férrea del centro de Guápiles, en enero del año en curso, y que fuera declarada Patrimonio Cultural, mediante decreto ejecutivo 19786-C, publicado en la Gaceta número 145 del 3 de agosto de 1990, en que se declaró al cantón de Pococí, de interés histórico-cultural.

No se ha visto ningún movimiento de reestructuración, de los tramos levantados por la Municipalidad de Pococí en conjunto con personeros de INCOFER, que según promesa deberían de volverse a colocar las secciones de la "Línea Vieja", protegida por el decreto ejecutivo del 6 de diciembre de 1991 número 20876-0.

Lo peor del caso es que, en el centro de Guápiles, en donde estaba la línea férrea, es parqueo de los "taxis piratas".

(Freddy Barahona Camacho)

Provincias

GUAPILES

¿Qué se hicieron los rieles?

Vecinos de Guápiles piden se investigue el paradero de gran cantidad de rieles y otras estructuras metálicas, que eran parte de la vía ferrocarrilera que servía a esta región.

Contamos con un inventario de fecha 20 de marzo de 1991 y lo de abril del mismo año, desde Toro Amarillo de Guápiles hasta el sitio conocido como Fox Holl de Guácimo y un inventario de rieles y estructuras metálicas de todo tipo, después del levantamiento de la vía, con fecha 27 de enero de 1992, hecha por el señor Alberto Guerra Quirós y quien suscribe esta nota.

El 10 de marzo del año en curso se presentó un recurso de Amparo ante la Sala IV para que tome cartas en el asunto y queremos saber que gestiones se han hecho para la reestructuración de la vía levantada. (Freddy Barahona Camacho, Tel: 76-51-23)

¿Y los rieles de Guápiles?

La República

Ciudadanos de Guápiles piden una investigación para determinar adónde fueron a parar los rieles del tendido ferrocarrilero que iba de Guácimo a Fox Holl. El 10 de marzo de este año presentaron un recurso de amparo ante la Sala IV para que se ordene la reinstalación de la línea levantada.

Levantán Patrimonio Nacional

Reinstalarán rieles de ferrocarril

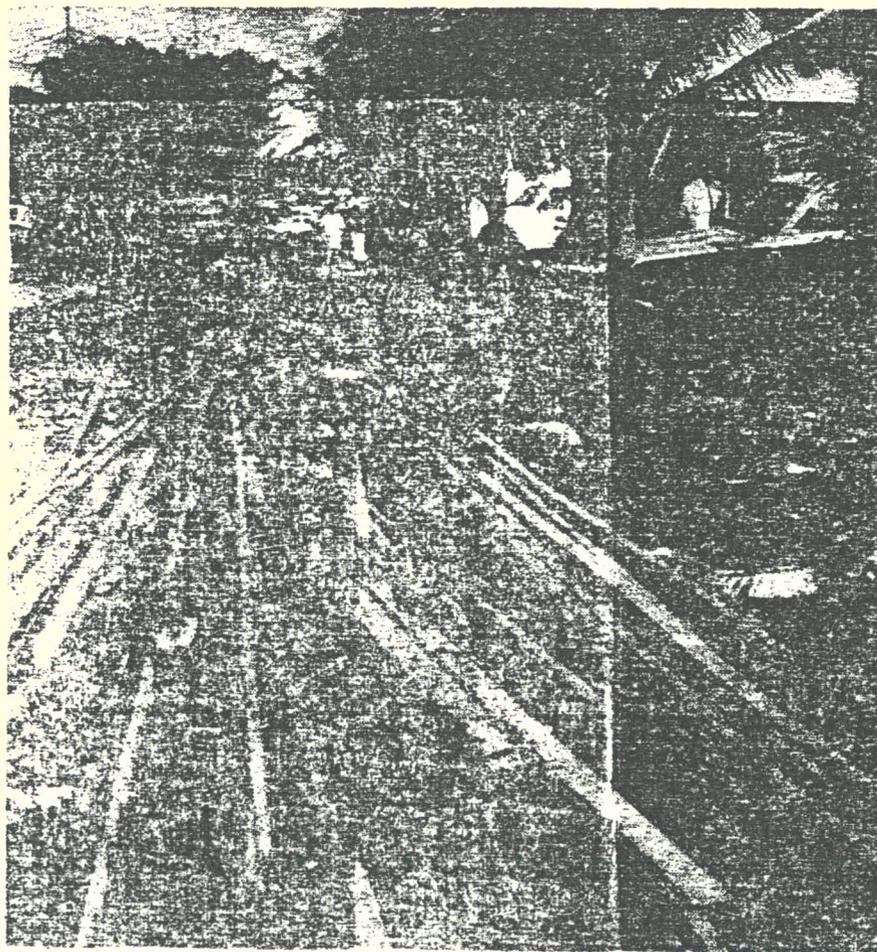
En días pasados la antigua línea del ferrocarril que atravesaba el centro de Guápiles hasta Toro Amarillo, fue levantada con el fin de emprender una labor de ornato, sin embargo esos trabajos fueron suspendidos, porque esos viejos rieles son considerados patrimonio nacional, así declarado el 25 de junio de 1990. (ver recuadro).

En una carta enviada a El Huetar, el señor Freddy Barahona, vecino de Guápiles, asegura que INCOFER es el responsable del levantamiento.

Así mismo destaca que el señor Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo de INCOFER, manifestó que desconocía que dicha infraestructura haya sido declarada patrimonio nacional; situación avalada por la Municipalidad de Pococí, según la carta.

Además el ayuntamiento continuó con las obras municipales.

Sobre ese mismo tema y en consulta por la Asociación de Desarrollo de Pococí, el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes envió una carta a la presidencia ejecutiva de INCOFER para que una vez que se concluyan las obras municipales se proceda a reinstalar los rieles y polines pues son parte del tramo de carreñas de Guácimo hasta Toro Amarillo, considerados y declarados de interés histórico.



Los viejos rieles deberán ser reinstalados por orden del Ministerio de Cultura.

Nº 19786-C
EL PRESIDENTE
DE LA REPUBLICA
Y LA MINISTRA
DE CULTURA, JUVENTUD
Y DEPORTES

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 140, incisos 3) y 18) de la Constitución Política y 28.2 de la Ley General de la Administración Pública y,

Considerando:

1º — Que el cantón segundo Pococí de la Provincia de Limón cuenta con un gran riqueza histórico cultural.

2º — Que en el distrito primero Guápiles se conservan edificaciones históricas y la ciudad es atravesada por la famosa "Línea Vieja", construida a finales del siglo XIX.

3º — Que en el cantón Pococí se encuentran dos grandes sitios arqueológicos especialmente valiosos por su arquitectura monumental, denominados Anita Grande y Finca Costa Rica.

4º — Que el cantón de Pococí es de gran riqueza en documentos e informes del siglo pasado, referentes a su historia y abundancia de valores arqueológicos, y que dados estos antecedentes se procediera a la instalación del Museo Regional de Pococí.

5º — Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio cultural del país. Por tanto,

Decretan:

Artículo 1º — Declarar a Pococí, Cantón de Interés Histórico-Cultural.

Artículo 2º — Continuar con los estudios científicos conducentes a un mejor conocimiento de la historia regional del cantón, con el fin de poner en valor la riqueza cultural de la zona, plasmada en los recursos arqueológicos, la arquitectura vernácula y la infraestructura ferroviaria.

Artículo 3º — Rige a partir de su publicación. Dado en la Presidencia de la República, San José, a los veinticinco días del mes de junio de mil novecientos noventa.

R. A. CALDERÓN F., — La Ministra de Cultura, Juventud y Deportes, Aída Faigezicht Weisleder.

0000002

19 de febrero
1992

Lector

OPINION

Los sueños del ciudadano Freddy

Oscar Picado Cordero
Céd. 3-168-031

Oímos hablar mucho de la industria sin chimeneas, de vender sol, del turismo tropical y ecológico. De tanto oír nos fuimos a la zona del Atlántico, donde Don Freddy nos mostró lo que podríamos denominar como paraíso turístico acompañado de las graves necesidades que aquejaban habitantes de los cantones de Turrialba, Guácimo y Pocosí, es como ver al mendigo sentado en un enorme diamante. Pero el ciudadano Freddy va más allá y nos muestra su sueño en forma de ideas, porque las ideas nacen en el costarricense que se enfrenta día a día con la naturaleza y los escasos recursos, estos hombres conocen y estructuran planes porque el conocimiento práctico no está sólo en la mente de los que ejercen cargos políticos.

En los Talleres de JAPDEVA duermen llenos de niños y hombre unos buses del ferrocarril, y ese es el plan central de Freddy; usar la infraestructura existente para que este transporte pintado con motivos de Sarchí, de Guanacaste, de Limón y de todas las provincias, circule en estas comunidades con un doble propósito; uno, dar transporte a los habitantes de los pueblos que no los comunica la "pista a Guápiles" y dos, llevar turistas por los

parque nacionales y por todas las bellezas de flora y fauna de esa zona. Los sueños de este costarricense van más largo y crean imágenes de incursiones a la Universidad del Trópico Húmedo, a los inmensos cañones y cataratas, construyendo Restaurantes con comida típica, combinando el transporte con buses corrientes y adornando con flores a la vera de la línea férrea.

Este puede ser un perfil muy general de un proyecto que podría motivar al menos el estudio de factibilidad o despertar la curiosidad de las tres Municipalidades involucradas. Vivimos un sistema democrático y la economía no debe escapar a la democracia, así las ideas de los ciudadanos son susceptibles a ser oídas por los que toman decisiones en este país.

La industria sin chimeneas, turismo ecológico, venta del sol, etc. El I.C.T., el I.F.A.M., Ministerio de Transportes, JAPDEVA, RECOPE y todas las instituciones a quienes puede interesar un proyecto turístico para una zona bananera por excelencia y olvidada por el organigrama estatal, tienen en sus manos la carta de navegación con las intenciones, los sueños y la bitácora del ciudadano de Guápiles Freddy Barahona Camacho.

Este documento es propiedad de la

M. S. de la
UNIDAD DE INFORMACIÓN DOCUMENTAL
"LUIS FERRERO ACOSTA" DEL CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y
CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO DEL MINISTERIO DE CULTURA Y JUVENTUD, COSTA RICA

0000001