

N° 29897-C

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES**

Con fundamento en el artículo 25.1 de la Ley General de la Administración Pública, y la Ley N° 7555 del 4 de octubre de 1995, publicada en *La Gaceta* N° 199 del 20 de octubre del mismo año, Ley de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica y

Considerando:

1°—Que los muros de calicanto, constituyen la única evidencia de vestigios de la Antigua Aduana Fiscal en tiempos de la colonia, construida en la década de 1780.

2°—Que dicha Aduana se ubicó, en la vía de comunicación más importante entre San José y Puntarenas durante los siglos XVIII y XIX.

3°—Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio cultural del país. Por tanto,

DECRETAN:

Artículo 1°—Declarar e incorporar al patrimonio histórico-arquitectónico de Costa Rica, el inmueble conocido como Antigua Aduana La Garita, inscrito en el Registro Nacional, Sección Propiedad, partido de

Alajuela, al tomo 997, folio 333, asiento 13, N° 62518, ubicado en el distrito La Garita, del cantón primero de la provincia de Alajuela, propiedad de Tajo La Aduana, S. A., cédula jurídica N° 3-101-025496. El área que comprende la presente declaratoria es de 165 000 metros cuadrados, de la línea 15 a 22 hacia carretera nacional, según plano catastrado A535.088-84 de fecha 16 de marzo de 1984.

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

Artículo 3°—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los veintiocho días del mes de setiembre del dos mil uno.

MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ ECHEVERRÍA—El Ministro de Cultura, Juventud y Deportes, Enrique Granados Moreno.—1 vez.—(Solicitud N° 209).—C-5740.—(D29897-76888).

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

Historia

Rafael A. Méndez Alfaro ramendez@uned.ac.cr

Aduanas de malas costumbres

Años 1840...

PUNTARENAS Y LA GARITA ENSEÑAN QUE EL CONTRABANDO ES DE LARGA DATA EN COSTA RICA

Hacia 1853, Wilhelm Marr, viajero alemán de paso por Costa Rica, dejó coloridas impresiones sobre el contrabando. Refiriéndose a Salvador Gutiérrez, administrador general de la aduana de La Garita, Marr afirmó:

“[Es] un caballero de pequeña estatura y bien alimentado, que tiene modales pulidos y coquetos, tanto en su escrupulosidad de funcionario público como en su cortesía. Este señor es incorruptible hasta donde el carácter novohispano admite la incorruptibilidad, y solo se hace la vista gorda cuando el señor presidente, Juan Rafael Mora, o su cuñado, el atolondrado y amable general don José María Cañas, gobernador del puerto, ordenan pasar de contrabando mercaderías por su altísima cuenta propia”.

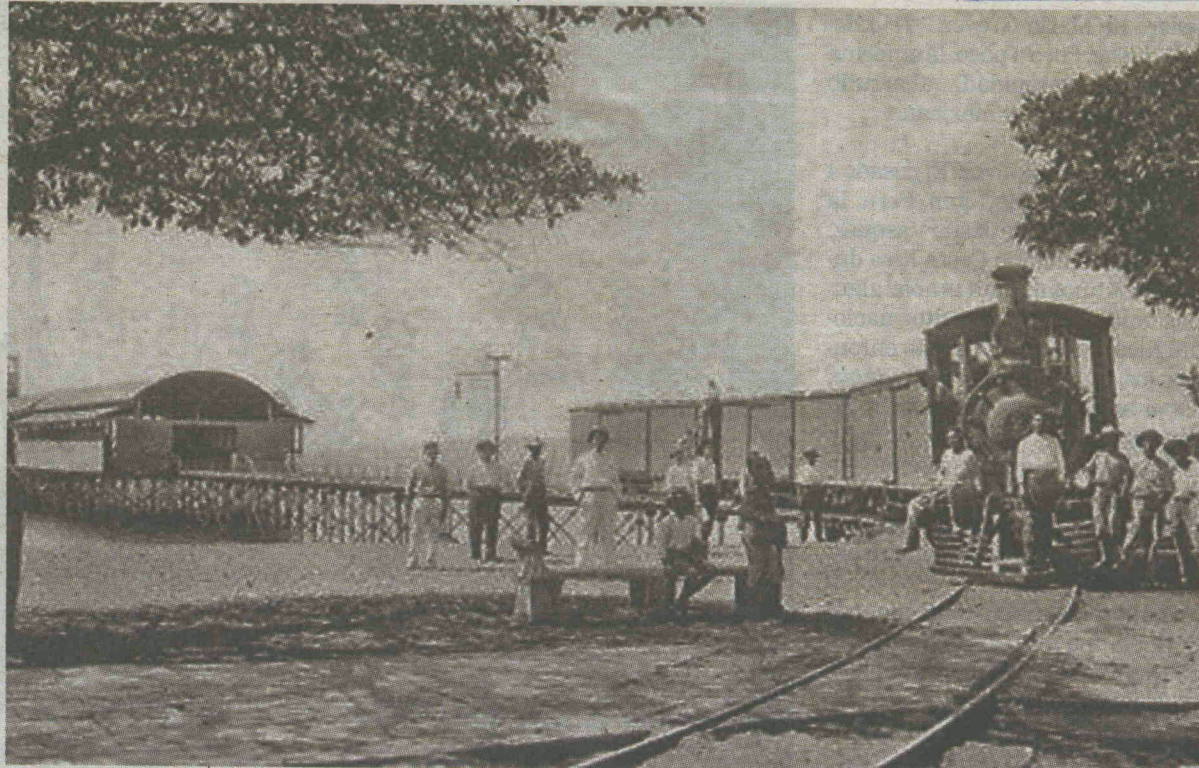
Las memorias de Marr no dejan muy bien parados a quienes pronto serían héroes de la Campaña Nacional; además, son un indicio de un problema mayor que afectaba a la nación: contrabando.

En *Bosquejo de la República de Costa Rica*—primer libro de historia del país, escrito hacia mediados del siglo XIX—, Felipe Molina afirmó que, bajo los auspicios del gobernante Braulio Carrillo (1835-1837, 1838-1842), se levantaron los edificios de La Garita de Río Grande y de la aduana de Puntarenas. A ambas se las dotó de instalaciones de alguna importancia.

Sin embargo, ya en 1827, durante la época de la Federación Centroamericana, el gobierno federal estableció guardas fijos en La Garita del río Grande para impedir el creciente contrabando que ingresaba en el país y salía de él.

En verdad, los problemas de contrabando eran muy antiguos en la zona caribeña: desde los tiempos de la colonia. Sin embargo, a partir del decenio de 1840, el contrabando adquirió también notoriedad en Puntarenas, cuando esta comarca se habilitó como el embarcadero más importante para las exportaciones derivadas de la descollante economía cafetalera.

Las fugas de Puntarenas. Durante



Llegada del tren a Puntarenas a fines del siglo XIX. RAFAEL A. MÉNDEZ PARA LN.

la mayor parte de los años de 1840, en el puerto de Puntarenas debían abonarse los impuestos de exportación.

Sin embargo, esta exigencia favorecía a quienes evadían el pago de tributos pues existían múltiples muelles y sitios de almacenamiento de café a lo largo del litoral. En dichos lugares se embarcaba el café sin pagar aranceles; es decir, de forma clandestina.

Esa situación molestaba a los integrantes de la Junta Itineraria, cuyos ingresos dependían en parte de la recaudación de tributos aduaneros. Con esos fondos, la Junta reconstruía y modernizaba los caminos, en particular la vía que llevaba a Puntarenas. Huelga añadir que, cuanto más contrabando había, ingresarían menos fondos.

Mejorar las condiciones de la ruta hacia el océano Pacífico era un asunto clave para quienes guardaban estrechos intereses con las exportaciones de café. Una vía muy transitada haría más rápido y menos costoso el paso de las carretas.

Así, con los aportes dados por el gobierno, los comerciantes y los cafetaleros, el camino se mejoró hasta tal grado que el recorrido en carreta, de ida a Puntarenas y de vuelta, tomaba solamente unos diez días en la segunda mitad del decenio de 1840, según el periódico *Mentor Costarricense*.

La forma en que campaba el contrabando en Puntarenas aparece en un informe de 1845 que hemos localizado en el Archivo Nacional. El documento fue dirigido al jefe de Estado, José Rafael de Gallegos,

por el encargado de la Aduana Marítima del Sur.

En el informe se indica la necesidad de nombrar más personal en esa aduana pues “así se logra que la amistad no haga favor con perjuicio de la renta, que los empleados tengan miedo de venderse al interés y que los comerciantes tengan más vivamiento”.

También se recomienda mantener en cuatro el número de guardas en el período invernal, y aumentarlo a seis en el verano pues había más movimiento de mercancías en la época seca.

Finalmente, en tono poco alentador, aquel documento destaca el inconveniente de que relaciones de amistad y de parentesco afecten la

cobranza de tributos.

Ese tipo de denuncias ponía en tela de juicio la eficacia de Puntarenas como aduana principal en la costa del océano Pacífico.

Al fin, La Garita. Los sueldos eran otro asunto que golpeaba los intereses de recaudación de tributos pues los aforadores de aduanas en Puntarenas estaban mal pagados.

Según un documento de la serie *Congreso* del Archivo Nacional, el Poder Ejecutivo consideró que, “sin una buena dotación, no es posible tener buenos empleados; antes bien, es ponerlos a procurarse por sí, con perjuicio de las ventas que administran, los medios ilegales de cubrir sus gastos”.

Ese razonamiento antecedió a la decisión de aumentar los salarios de los empleados de la aduana de Puntarenas. Tal aumento fue consecuencia de múltiples quejas y de solicitudes de renuncia planteadas por quienes dirigían la aduana puntarenense a mediados del decenio de 1840.

Para evitar los problemas que se presentaban en la aduana de Puntarenas, la Junta Itineraria propuso al gobierno, en 1844 y 1848, que el impuesto de exportación se cobrase en La Garita y no en la Aduana de Puntarenas. La Junta argumentó que era más fácil controlar el contrabando en La Garita.

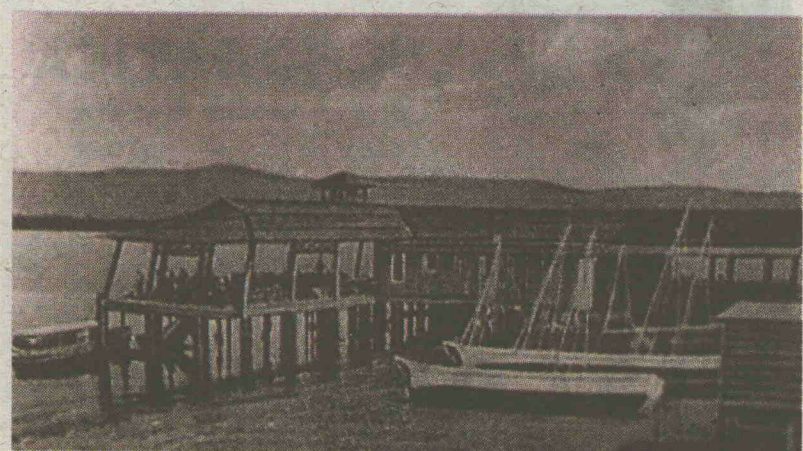
En 1848, el presidente José María Castro Madriz acogió aquella idea y decretó el cambio, consciente de que resultaba muy difícil ejercer la vigilancia después de La Garita en ruta hacia Puntarenas.

Como se dijo, ya situado en las playas, podía embarcarse el café sin pagar impuestos.

Pese a todo, no logró erradicarse el contrabando, pero los informes de aduanas del decenio de 1850 revelan una mayor recaudación de ingresos por derechos de exportación.

Ese incremento fiscal se relacionó con un aumento en el volumen de la actividad cafetalera, pero también se explica por el traslado del cobro de impuestos al estratégico punto de La Garita, zona de paso obligado de las carretas con el café que luego se embarcaba hacia el extranjero por la comarca portuaria... y pagando impuestos. ■

EL AUTOR ES ENCARGADO DEL PROGRAMA DE ESTUDIOS GENERALES DE LA UNED Y PROFESOR DE HISTORIA EN LA ESCUELA DE ESTUDIOS GENERALES DE LA UCR.



Muelle de Cabotaje del Estero, conocido como el Muellecito del Estero, en Puntarenas. RAFAEL A. MÉNDEZ PARA LN.

GeoTrivia: mayo 2010

De:

Oscar Romero Cruz (oromero@UNED.AC.CR)

Enviado: martes, 04 de mayo de 2010 02:52:12 p.m.

mromero@termoaire.com ('mromero@termoaire.com'); caro_bulga@yahoo.com ('caro_bulga@yahoo.com'); darch02@yahoo.com ('darch02@yahoo.com'); josealfaroqu@yahoo.com ('josealfaroqu@yahoo.com'); vromero64@yahoo.com ('vromero64@yahoo.com'); yamiromero1@msn.com ('yamiromero1@msn.com'); ricardo_canas@msn.com ('ricardo_canas@msn.com'); r.z.romero@hotmail.com ('r.z.romero@hotmail.com'); zamora_gerardo@hotmail.com ('zamora_gerardo@hotmail.com'); ocordero@rnp.go.cr ('ocordero@rnp.go.cr'); XValverde@rnp.go.cr ('XValverde@rnp.go.cr'); luko@ice.co.cr ('luko@ice.co.cr'); analabt@racsa.co.cr ('analabt@racsa.co.cr'); (karramji@yahoo.com ('karramji@yahoo.com'))

Para: incubem@racsa.co.cr ('incubem@racsa.co.cr'); fareva@racsa.co.cr ('fareva@racsa.co.cr'); noma j flores (normajflores@yahoo.com); gonzalگو@ice.co.cr ('gonzalگو@ice.co.cr'); jherrera@ccss.sa.cr ('jherrera@ccss.sa.cr'); sulloa@sercivil.go.cr ('sulloa@sercivil.go.cr'); gaical@ice.co.cr ('gaical@ice.co.cr'); Jorge.Claros@ypfbtransporte.com ('Jorge.Claros@ypfbtransporte.com')

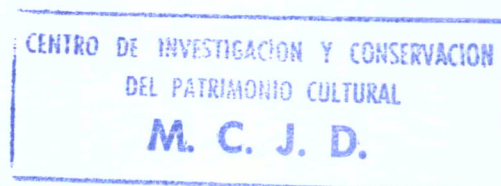
CC: 2 archivos adjuntos | [Descargar todos los archivos adjuntos](#) (313,8 KB)
 image001.gif (0,8 KB), GT_may201...JPG (313,0 KB)

El viejo puente de piedra, que luce imponente en la foto, ha visto durante casi 200 años pasar aguas bajo su arco. Es testigo mudo de nuestra historia económica y política de los años 1800s . . .

1. ¿Dónde se ubica este viejo puente?
2. ¿Qué río le atraviesa?

Para acertar debe contestar las 2 preguntas correctamente.

Atte, O. Romero





Respuesta a la GeoTrivia: mayo 2010

1. El viejo puente se ubica como unión limítrofe entre La Garita de Alajuela (Turrúcares: distrito 13 del cantón central) y el cantón de Atenas (V de la provincia de Alajuela)
2. El río que le atraviesa se llama "Rio Grande" y discurre al río Virilla Atte, O. Romero

La Srta Luisa Salazar de Santa María de Dota ha acertado esta GeoTrivia:

Luisa Salazar [lsalazar@coopedota.com]

Martes 04/05/2010 02:57 p.m

- a) ATENAS Y ALAJUELA
- b) RIO GRANDE DE ATENAS

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

EL PUENTE DE ARCO DE LA GARITA Y LA ANTIGUA ADUANA

En el cañón del Río Grande, exactamente a 460 msnm y en el kilómetro 10 antes de unirse al Río Virilla para formar el Grande de Tárcoles, se encuentra el antiguo puente de arco de piedra conocido como el Puente de "La Garita".

Su historia está ligada a la aduana que se ubicó en alto de su ladera y desde donde se accedía al valle Central.

El cañón del Río Grande servía de barrera natural al camino entre el Valle central con el litoral el Pacífico central, siendo el puente el único punto de unión para el comercio formal entre ambas zonas.

El puente está ligado a la historia patria porque ahí, el presidente Juanito Mora recibió a las tropas victoriosas que defendieron la patria en la gesta de 1856-1857.

<http://www.atenasgaritarealestate.com/GARITA.htm>

Reseña Histórica de la Aduana en Costa Rica:

En cuanto a la primera Aduana, fue establecida en las inmediaciones del Río Grande cercana al poblado de Atenas en la década de 1780 -1790 y su administración estuvo a cargo de la Factoría del Tabaco, a efectos de impedir el contrabando del mismo, sin embargo muchos agricultores lo cultivaban en la zona de San Ramón de donde lo sacaban directamente a Puntarenas. Según se relata, parece ser que la citada Aduana se trataba de una verdadera fortaleza, con una estructura de adobes de tres secciones, las oficinas estaban en los extremos y en el sector del centro se encontraba el "Paso de la Mulas". Posteriormente, con la construcción de caminos aptos para carretas, es muy posible que esta estructura fuera modificada. Esta Aduana fue demolida durante la Administración de Don Otilio Ulate. Como se ha mencionado, la creación de esta Aduana fue para controlar fundamentalmente la salida de tabaco por el puerto de Puntarenas y posteriormente, el café. Su actividad era de carácter interno y su desaparición funcional es probable que se diera para los tiempos de don Tomás Guardia, con la construcción del ferrocarril y la habilitación de las Aduanas de Limón y Puntarenas. De acuerdo con las descripciones de viajeros que visitaron nuestro país en el siglo XIX, podemos darnos cuenta de algunas características de esta primera aduana en la Garita de Alajuela Wilhem Marr, (1852). "Rocas de pórfido cortadas a pico se alzan a ambos lados del río de una altura de seis a ocho mil pies, en cuya pendiente oriental está la Garita, La Aduana. Edificio de cal y canto que parece una fortaleza, de uno y otro lado se yerguen casi verticalmente, rocas cubiertas de verdura, haciendo que el contrabando sea del todo imposible. Un camino sinuoso y bastante empinado conduce del profundo canal del valle hasta un puente de piedra bajo cuyos arcos a una profundidad de cincuenta pies muge y hace espuma el Río Grande. De noche se cierra el puente una casucha de cañas situada más allá de éste. Sirve de habitación a los empleados, subalternos encargados de la vigilancia. Arriba en la pendiente oriental del desfiladero está la Aduana Principal, edificio bajo de un solo piso, todo lo que va al puerto o viene de él tiene que desfilar por el patio de la Aduana por el cual pasa el camino. Allí reside el Administrador General de Aduana".

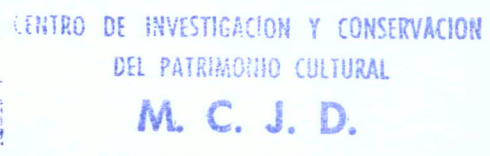
Tomás Francis Meagher (1858).

"Era el puente la Garita de la Aduana por el cual estaban obligados a pasar todos los que se dirigen al interior del país, toda tentativa de cruzar el río arriba o debajo de este puesto, se castiga con diez años de presidio, de esto se ha hecho ya mención, pero como se impone tan grave pena por el delito venial, no está por demás reiterar la advertencia convenida en el aviso. Más allá del puesto hay un edificio de madera muy largo, bajo, muy toscamente construido y con un techo de tejas coloradas que sale de cinco a seis pies fuera de la pared de enfrente hasta una andana de postes cuadrados de cedros descoloridos: La Aduana allí es donde se horadan los barriles, se sacan los clavos de las cajas, se descosen los fardos, se registran los baúles y se colecta la mayor parte de las rentas de la República".

AÑO 1827, DECRETO 137 DEL 14 DE AGOSTO :

Se establece cobrar derecho de peaje en el puesto de aduana de la Banda de Río Grande, en el tanto de un real, con conclusión de la sal, palma, y algodón producidos en el país. De igual manera real, exceptuando los pequeños o críos. El producto de estos impuestos, se destina al mantenimiento del camino que conduce a Puntarenas y Nicaragua.

Doc. "LAS ADUANAS EN COSTA RICA: ANTECEDENTES HISTORICOS" en la web



Aduana La Garita

DESTINOS HISTÓRICOS DE ATENAS...
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

Guía básica del visitante

Cultura - Turismo - Historia

M. C. J. D.

Reseña Histórica de Atenas: Heregido cantón 5° de la Provincia de Alajuela mediante la Ley N° 20, del 7 de agosto de 1868, su superficie es de 127,19 kilómetros cuadrados, esta dividido en ocho distritos, su temperatura media es de 26C con noches frescas y agradables, según estudio realizado por las Naciones Unidas este cantón posee uno de los mejores climas del mundo, su distancia a San Jose es de 42 kilómetros y a Alajuela 23 kilómetros, en sus inicios Atenas fue habitado por Huetares y Chorotegas. La historia de Costa Rica no puede escribirse sin Atenas primero con el camino de mulas y la ruta del Tabaco, luego con el camino de carretas a Puntarenas, después con el Ferrocarril al Pacifico y hoy con la futura ruta Villa Colon - Caldera.

La primer Parroquia que se erigió en Atenas fue en el año 1833, el nombre de Atenas nace precisamente en ese año y según se dice se debió a la admiración que el Jefe de Estado de Costa Rica en ese entonces Jose Rafael de Gallegos, sentía por la cultura griega.

Bastiones Puente Mulas: Ubicado en Río Grande de Atenas, según algunos historiadores este fue el primer puente que se construyo en Costa Rica. Lo antecedió un paso de canoas que existió en el lugar Data de los años 1750. Las grandes crecidas del Río lo destruyeron, hoy se conservan los restos de sus bastiones. También se le conoció como el paso de Juan de Flores.

Puente de Piedra La Garita: Constituye la puerta de entrada al cantón de Atenas, construido en la década de 1840 con material de calicanto, su estructura se mantiene intacta no ha sido modificada ecepto sus barandas. Ha sido testigo fiel del paso del tiempo y de las diferentes etapas del desarrollo de Costa Rica desde que utilizábamos el trasporte por medio de mulas, luego la carreta, posteriormente los primero vehículos y hoy los modernos autobuses.

Ruinas Aduana La Garita: Ubicada al final de la cuesta después del Puente La Garita en la Ruta de Atenas a Alajuela, se encuentra los restos de un muro que nos recuerda la existencia de la principal Aduana y Control de Migración que existió en Costa Rica en el periodo comprendido entre 1840 y 1910. Creada por nuestro Jefe de Estado Braulio Carrillo Colina en la década de 1840 este fue el principal lugar de control de mercaderías y personas que salían y entraban a Costa Rica a través del Camino Real de Carretas.

Puente del Ferrocarril: Ubicado en Río Grande de Atenas, construido en 1901, tiene 105 metros de alto y 219 mts de largo, construido en metal y atornillado, es de una sola pieza, fue inaugurado en marzo de 1902.

DESTINOS HISTÓRICOS DE ATENAS**Guía básica del visitante***Cultura - Turismo - Historia*

Reseña Histórica de Atenas: Heregido cantón 5° de la Provincia de Alajuela mediante la Ley N° 20, del 7 de agosto de 1868, su superficie es de 127,19 kilómetros cuadrados, esta dividido en ocho distritos, su temperatura media es de 26C con noches frescas y agradables, según estudio realizado por las Naciones Unidas este cantón posee uno de los mejores climas del mundo, su distancia a San Jose es de 42 kilómetros y a Alajuela 23 kilómetros, en sus inicios Atenas fue habitado por Huetares y Chorotegas. La historia de Costa Rica no puede escribirse sin Atenas primero con el camino de mulas y la ruta del Tabaco, luego con el camino de carretas a Puntarenas, después con el Ferrocarril al Pacifico y hoy con la futura ruta Villa Colon - Caldera.

La primer Parroquia que se erigió en Atenas fue en el año 1833, el nombre de Atenas nace precisamente en ese año y según se dice se debió a la admiración que el Jefe de Estado de Costa Rica en ese entonces Jose Rafael de Gallegos, sentía por la cultura griega.

Bastiones Puente Mulas: Ubicado en Río Grande de Atenas, según algunos historiadores este fue el primer puente que se construyo en Costa Rica. Lo antecedió un paso de canoas que existió en el lugar Data de los años 1750. Las grandes crecidas del Río lo destruyeron, hoy se conservan los restos de sus bastiones. También se le conoció como el paso de Juan de Flores.

Puente de Piedra La Garita: Constituye la puerta de entrada al cantón de Atenas, construido en la década de 1840 con material de calicanto, su estructura se mantiene intacta no ha sido modificada ecepto sus barandas. Ha sido testigo fiel del paso del tiempo y de las diferentes etapas del desarrollo de Costa Rica desde que utilizábamos el trasporte por medio de mulas, luego la carreta, posteriormente los primero vehículos y hoy los modernos autobuses.

Ruinas Aduana La Garita: Ubicada al final de la cuesta después del Puente La Garita en la Ruta de Atenas a Alajuela, se encuentra los restos de un muro que nos recuerda la existencia de la principal Aduana y Control de Migración que existió en Costa Rica en el periodo comprendido entre 1840 y 1910. Creada por nuestro Jefe de Estado Braulio Carrillo Colina en la década de 1840 este fue el principal lugar de control de mercaderías y personas que salían y entraban a Costa Rica a través del Camino Real de Carretas.

Puente del Ferrocarril: Ubicado en Río Grande de Atenas, construido en 1901, tiene 105 metros de alto y 219 mts de largo, construido en metal y atornillado, es de una sola pieza, fue inaugurado en marzo de 1902.

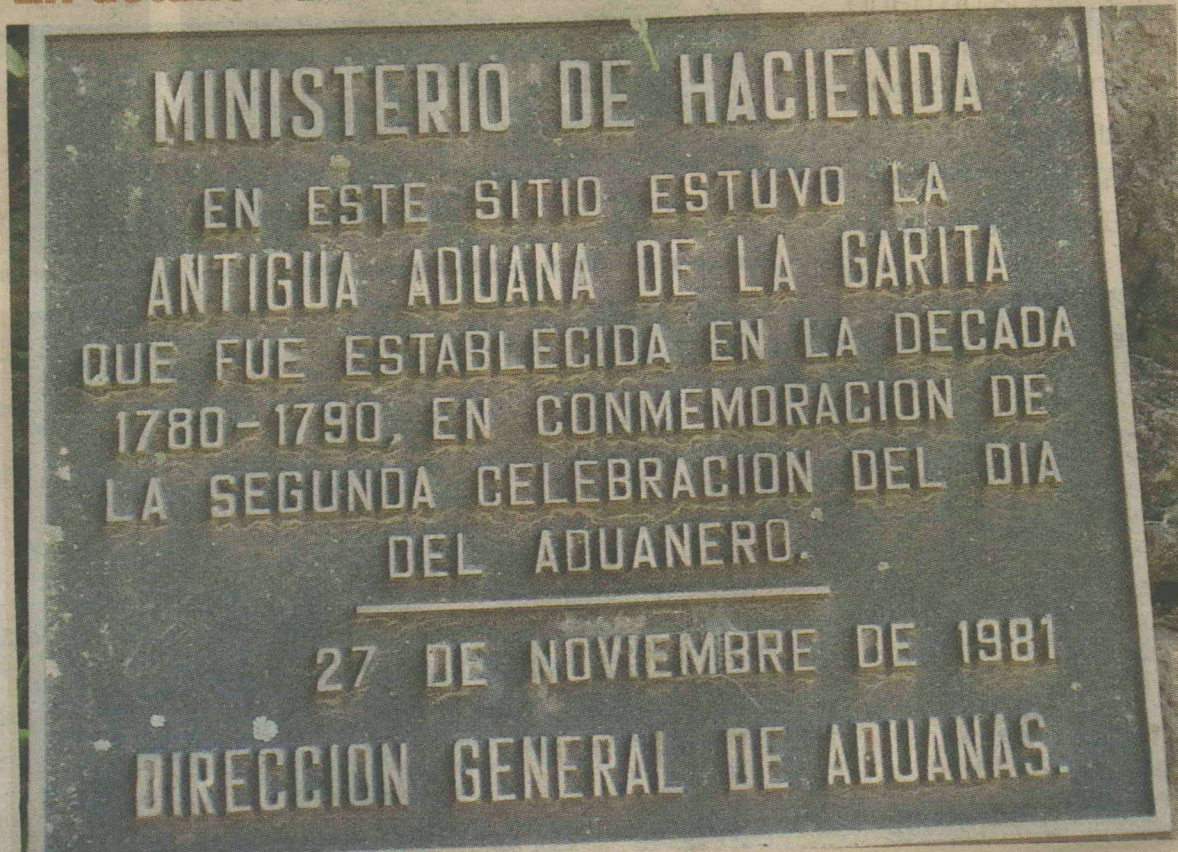
000049

2A

VIERNES 20 DE ABRIL DEL 2007
LA NACIÓN

En detalle

LUKO HILJE
LECTOR DE LA NACIÓN



Pista: una vieja pared de piedra guarda la historia de antiguas transacciones de mercancías del país, en un cantón de la Gran Área Metropolitana muy visitado los domingos por viajeros que transitan entre San José y playas cercanas. **SOLUCIÓN P. 20**

Envíenos sus fotos al correo electrónico endetalle@nacion.com

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

000048

20A ALDEA GLOBAL

VIERNES 20 DE ABRIL DEL 2007
LA NACIÓN

En detalle

LUKO HILJE
LECTOR DE LA NACIÓN

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.



Vestigios de la antigua aduana de "Garita"

Estos son los vestigios de la célebre aduana que por llamarse "Garita" dio origen al nombre de todo el sector de La Garita, en Alajuela. Este sitio tiene un gran significado porque era el sesteo obligado para las carretas que transportaban el café hacia Puntarenas.

Envíenos sus fotos al correo endetalle@nacion.com



Despacho Ministro

DEPARTAMENTO 175903
PATRIMONIO HISTORICO
RECIBIDO POR *Quetz*
FECHA 29-10-03
HORA

000017

HOJA DE TRÁMITE

570-2003

PARA: Señor Miguel Herrera CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACION DEL PATRIMONIO CULTURAL	29-10-03
DE: Despacho Ministro	



Para el trámite correspondiente se adjunta copia del oficio setiembre del 2003, suscrito por el señor Jaime Solís Murillo, pensionado del I.C.E.

och

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

Setiembre del 2003

PARA : Lic. Guido Sáenz G.
MINISTRO DE CULTURA, JUV. Y DEPORTES

DE : Jaime Solís Murillo

ASUNTO : Rescate de valores nacionales

Disculparé Don Guido que distraiga su ocupada atención con esto que bien podría considerarse una quijotada, pero es que no he podido sustraerme al deseo de aprovechar la oportunidad de esta su segunda gestión cultural en ese Ministerio, con una larga y meritoria carrera suya en menesteres culturales en su fructífera vida, con ejemplos tangibles como el Parque Metropolitano de La Sabana, La Plaza de la Cultura y otras no menos importantes obras o actividades culturales que las generaciones venideras sabrán valorar debidamente.

Desde que llegué a laborar al I.C.E. en Planta La Garita en junio de 1960, pude apreciar que en toda esta región ("el potrero de los viejos", que decía Don Ricardo) que comprende a La Garita, Turrúcares y Cebadilla, del cantón central de Alajuela, hay importantes rastros que nos ligan con el pasado de nuestro país.

Quiero destacar muy especialmente el gran valor histórico que tienen el Puente de La Garita y las ruinas (lo poco que queda) de la Aduana de La Garita. Ambas obras formaban parte muy importante del primitivo Camino Nacional a Puntarenas, terminado alrededor del año 1842 en la corta administración de don José Ma. Alfa-

ro. El puente, que con algunas reparaciones en su parte superior, que no guardan proporción con su forma original y que se supone fue contruido en 1835, sigue ahí sirviendo en la carretera que conduce a Atenas y a las playas del Pacífico Central. La Aduana fue demolida por vecinos irresponsables a principios del siglo XX y sus maderas y techo utilizados por algunos vecinos en construcciones aledañas, según me lo narró en los años 60 el Sr. Trino Alfaro, anciano que vivía en las cercanías, utilizando él parte de esos materiales y describiéndome lo que pudo conocer del edificio.

Sobre las paredes de piedra y argamasa en las que se sustentaba el largo edificio, todavía en 1960 conocí un ángulo donde destacaba una puerta (tenía dos) y una especie de claraboya para apostar armas para su resguardo (había ahí un destacamento militar). Posteriormente a este año 1960, un Sr. Alfaro (hijo de don Trino) que tenía un tajo al oeste del edificio, haciendo una entrada para maquinaria destruyó parte de las paredes y construyó una casa muy cerca de estas vetustas y venerables ruinas que nunca nadie se ha interesado en preservar. En lo poco que quedó fue donde el Ministerio de Hacienda colocó una placa en 1981, donde se afirma que esta Aduana fue establecida en la década de 1780-1790, lo cual indica la importancia que tenía para la economía del país a mediados del siglo XIX.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

Cabe hacer mención de que a unos 300 m. al este de ese lugar (La Aduana), hacia Alajuela, y en la derivación hacia la Calle Limón, por donde continuaba el Camino Real o Nacional hacia Los Llanos, Cⁱruelas y La Asunción, en ese punto aún existe hoy un árbol de higuierón bajo cuya sombra hacían sesteo los boyeros en su viaje a Puntarenas o procedentes de allá. Esto me fue contado por algunos ancianos cuyos padres transitaron por el lugar acarreando mercadería en carreta a fines del siglo XIX.

Lo anterior y todo lo que le adjunto, incluido un articulejo de este servidor y publicado en ANCORA de La Nación en 1979, talvez pueda servir de aliciente para despertar el interés de entes públicos o privados, para llevar a cabo bajo la dirección de ese Ministerio, obras que puedan rescatar y restaurar todo este invaluable patrimonio histórico, -- que fue testigo presente en los acontecimientos de nuestro país en buena parte del siglo XIX, como por ejemplo, detener por parte de los enemigos de Mora y Cañas al emisario que llevaba la orden de anular la ejecución, lo cual fue realizado en la Aduana de La Garita. Cuando por fin pudo continuar su viaje ya -- los señores Mora y Cañas habían sido fusilados.

Anímese Don Guido, Ud. es hombre de grandes faenas. Ya lo vimos "cizalla en ristre" en el re

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

ciente rescate de la Soberanía Nacional en la Aduana Principal. Aquí tiene esta otra Aduana por rescatar del olvido imperdonable por más de cien años. Yo creo que esto podría ser un buen legado que nos dejaría a su paso por la actividad cultural y antes de que se le ocurra renunciar a su cargo, sin que haya podido llevar a feliz término todo lo que el país espera de Ud.

Los dibujos que le adjunto fueron hechos por el suscrito con base en narraciones que me hicieron quienes conocieron el edificio de La Aduana, incluido mi abuelo Rafael Murillo Rodríguez, quien siendo muy joven pudo ir desde Poás de Alajuela en carreta a Puntarenas (murió en 1963 a los 96 años). El dibujo de La Aduana es lo más aproximado a su forma real, desconozco que en estos momentos alguien tenga datos o investigaciones sobre el edificio de la Aduana de La Garita, aparte de los datos que este servidor recopiló con personas que la conocieron, así como por lo narrado por el irlandés-norteamericano Thomas Francis Meagher: "es un edificio (La Aduana) de madera muy largo, bajo, muy toscamente construido y con techo de tejas coloradas, que se sale cinco o seis pies fuera de la pared del frente hasta una andana de postes cuadrados de cedro descolorido: la Aduana. Allí es donde se horadan los barriles, se sacan los clavos de las cajas, se descosen los fardos,

se registran los baúles y se colecta la mayor parte de las rentas de la República". Por su parte, el norteamericano John Lloyd Stephens en su viaje en 1840, refiere así su paso por el lugar: "Subimos por un camino escarpado hasta la cima de la barranca, donde había una casa larga, atravesada en el camino para impedir el paso, como no fuese directamente por dentro de ella. Se llama La Garita y señorea el camino que va del puerto a la capital. En ella hay funcionarios estacionados para tomar razón de las mercaderías y examinar los pasaportes." También el alemán Wilhelm Marr en una visita que hizo en 1852, contaba de su paso por el lugar: "Rocas de pórfido cortadas a pico se alzan de ambos lados del río hasta una altura de 6 a 8 mil pies, en cuya pendiente oriental está La Garita (aduana), edificio de cal y canto que parece una fortaleza, edificio bajo de un solo piso. Todo el que va al puerto o viene de él tiene que desfilar por el patio de la aduana por el cual pasa el camino". Considero importante preservar el higuierón que mencioné antes y que es otro patrimonio nacional, antes de que a cualquier hijo de vecino se le ocurra echarlo abajo.

Yo se que hay graves problemas presupuestarios como para distraer los pocos recursos de ese Ministerio para estos menesteres, pero también me acuerdo de

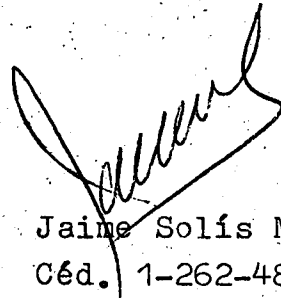
CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

la célebre frase de Don Pepe: "Para qué tractores sin violines".

Creo que todos podemos hacer esfuerzos por el rescate de los valores de nuestra historia patria y parafraseando a Don Pepe, podríamos decir: "Para qué desarrollo económico si no somos capaces de conservar lo que nos liga con el pasado y que dio origen a todo lo que hoy tenemos".

Agradeciendo la amable atención que el Sr. Ministro le pueda brindar a lo anterior

Atentamente,



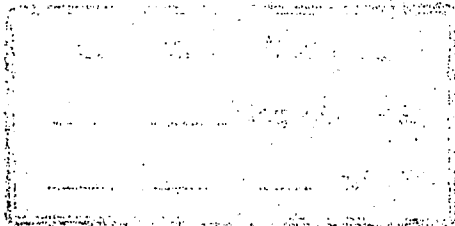
Jaime Solís Murillo

Céd. 1-262-481

65 años, pensionado I.C.E.

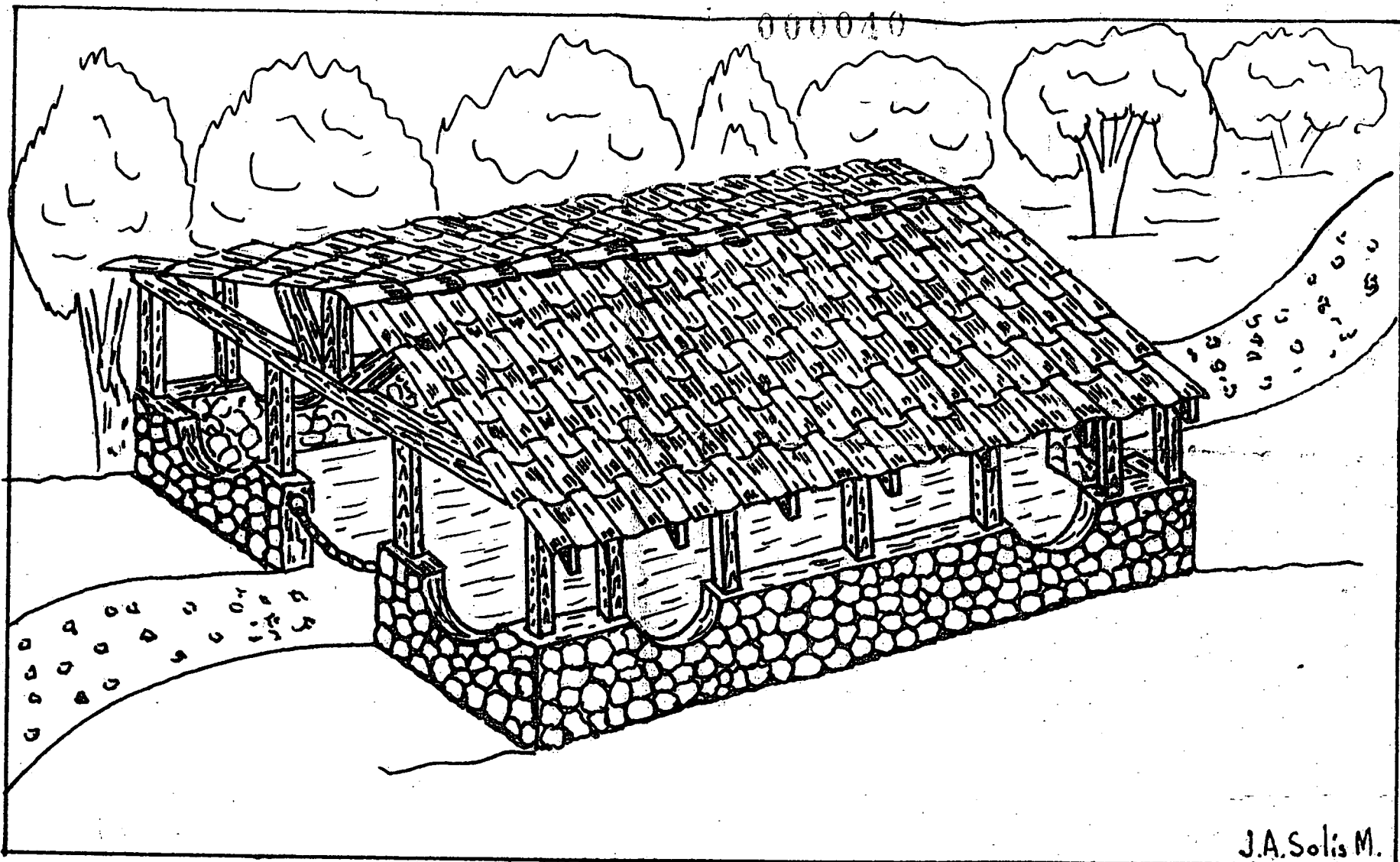
Tel 448-4518 / Fax 448-6226

Apartado 997-4050 Alajuela



CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.



Forma aproximada que tenía el edificio de la Aduana de La Garita a mediados del siglo XIX, según relatos de viajeros extranjeros a su paso por el lugar y a la versión de vecinos ancianos* que la conocieron y partiendo de lo poco que queda en la actualidad.

(*) Entrevistados en 1960, ya fallecidos poco después de ese año.

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

Foro de La Nación

Valor histórico de La Garita

Jesús Vega Orozco

He leído complacido el artículo suscrito por el Sr. Jaime A. Solís Murillo que aparece en página 2 del Suplemento ANCORA de La Nación correspondiente al domingo 21 de octubre pasado bajo el título El Puente y la Aduana de La Garita en el siglo pasado. (XIX)

Luego de recordar lo que fue el Puente y la Aduana de La Garita para la economía de Costa Rica reproduce bellas páginas de nuestro historiador don Ricardo Fernández Guardia alusivas al tema y reproduce además los relatos de los escritores extranjeros J. Lloyd Stephens y Thomas Francis Meagler que se refieren al mismo tema. Y el señor Solís Murillo termina así su exposición.... "pretendo de esta manera llamar la atención de los organismos encargados de velar por el patrimonio histórico nacional para ver si es posible restaurar todos estos valores como es debido. La aduana puede ser reconstruida y convertirla en Mirador o Museo. El puente de La Garita se podría restaurar y construir en las cercanías algún atractivo turístico adicional que contenga datos de la historia del

lugar".

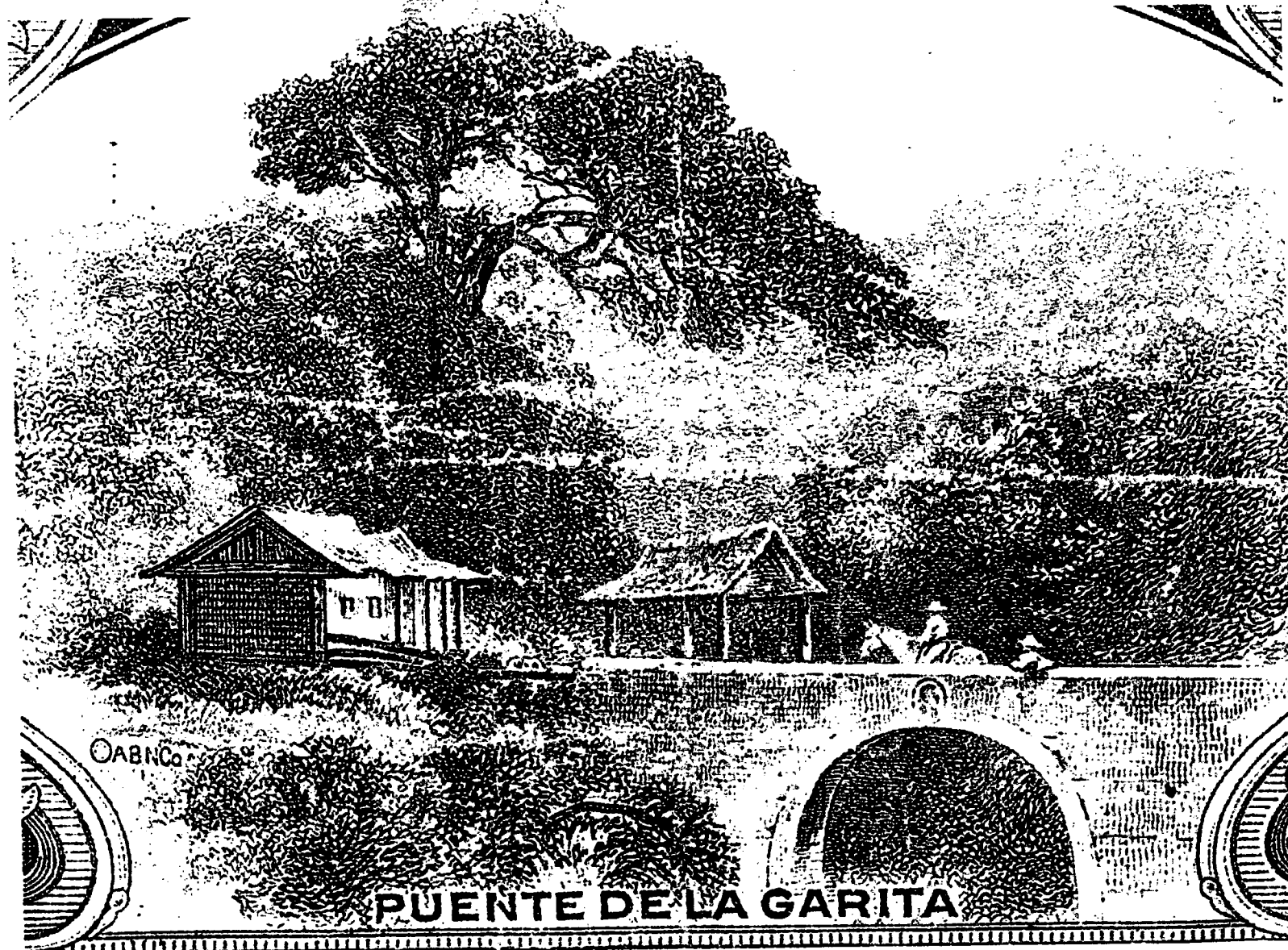
Comparto plenamente el criterio expresado en las líneas anteriores, que permítaseme la inmodestia de decir aquí que esa misma idea la he externado en más de una ocasión, la primera hace ya varios años en una reunión social cuando se la expuse al arquitecto urbanista, poeta y escritor oriundo de Atenas, don Eduardo Jenkins Dobles. Le sugería a don Eduardo que valdría la pena construir algo que sirviese de lugar donde se expusieran pinturas, cuadros, etc. alusivos a la época, que se hiciese algo así como lo que existe en las cercanías de Bruselas, Bélgica, en el campo de Waterloo donde Napoleón Bonaparte perdió su última batalla; hay ahí dentro de un amplio edificio circular una impresionante panorámica donde se exhibe en magnífica pintura el desarrollo de la batalla que puso fin a la carrera militar del gran corso.

Creía yo y sigo creyendo que guardadas las proporciones del caso, algo parecido podemos y debemos hacer en La Garita para recordar aquella época, de gratos recuerdos para el país, cuando se daban los primeros pasos en el desarrollo de nuestra vida

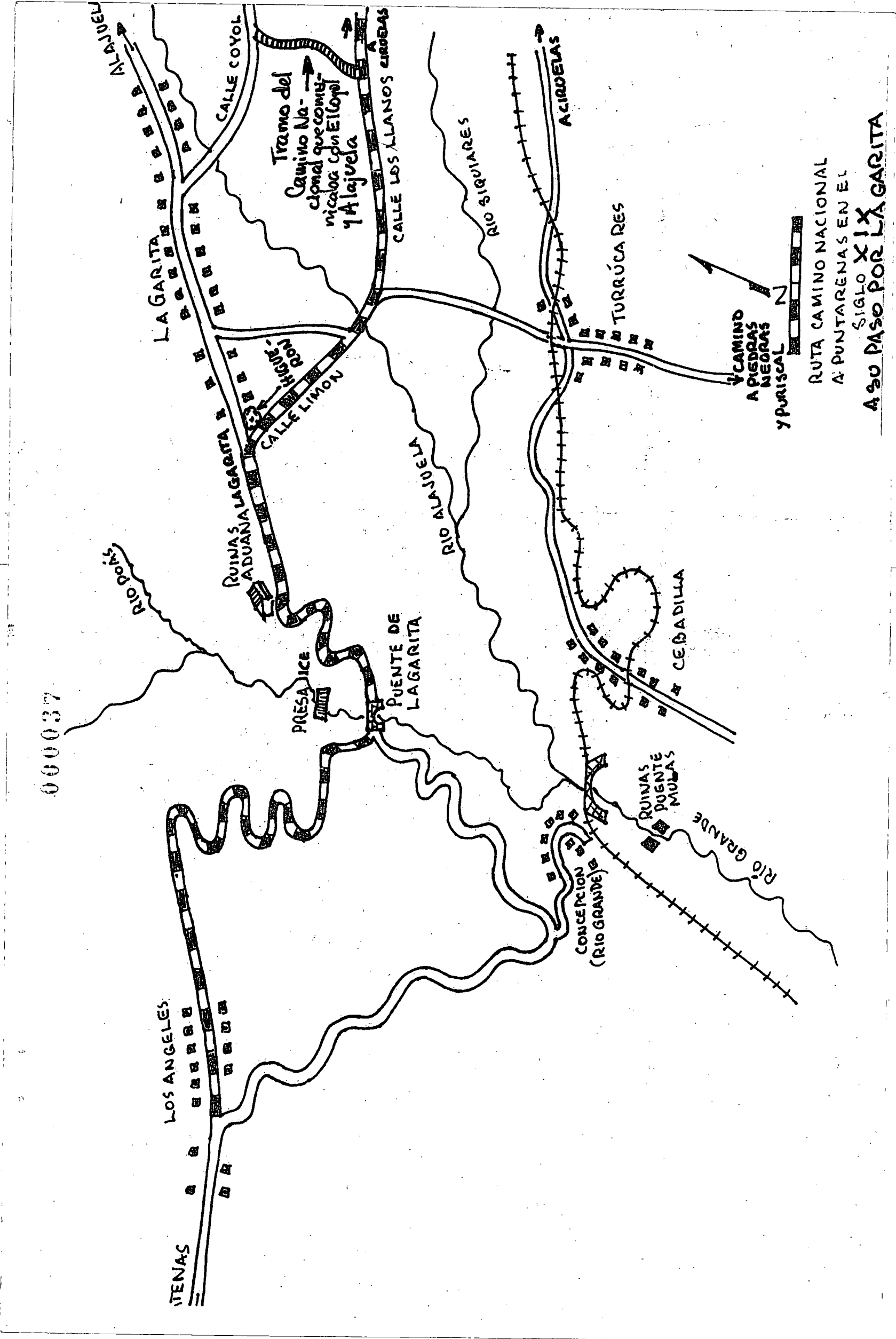
institucional. Mi conversación con el amigo Jenkins Dobles no profundizó el tema por lo que años más tarde, y de esto hace apenas unos cuantos meses, hablé de lo mismo con otro amigo mío, el profesor Célamo Sánchez, ateniense de pura cepa a quien le pareció interesante la idea expuesta por mí agregando que bien valdría la pena llevar a cabo una reunión de vecinos de Atenas para ver qué apoyo podrían aportar ellos a la realización del plan.

En esta ocasión como en la anterior con el señor Jenkins no llegamos a nada concreto por lo que aprovecho la oportuna publicación del señor Solís Murillo para pedir a las fuerzas vivas de Atenas, que las tiene muchas y muy valiosas, que se unan y apoyen la idea de hacer algo en La Garita, empresa ésta en la que la Municipalidad del cantón bien podría y debería tomar parte muy activa ya que una obra como la que se sugiere puede constituirse en un futuro cercano en una magnífica fuente de ingresos si se hacen bien las cosas, si todo se planea como ha de ser para explotar la belleza de una zona que forma parte de nuestra historia patria.

000039



Puente de La Garita construido en 1835. El mismo que sigue actualmente en servicio. Este es un grabado ampliado mediante "scanner" y aparecía en los billetes de ₡5,00 en la década de los 40 (1940-50)



000037

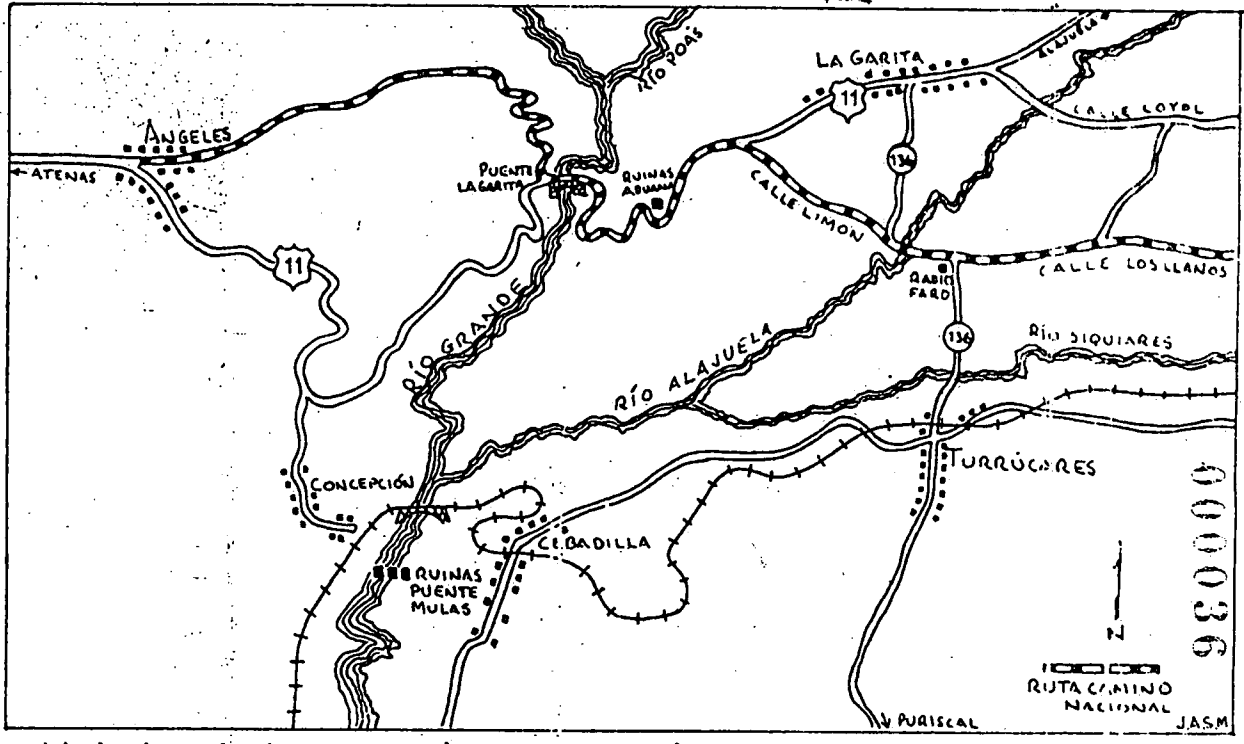
RUTA CAMINO NACIONAL
A PUNTARENAS EN EL
SIGLO XIX
A SU PASO POR LA GARITA

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

M. C. J. D.

El puente y la aduana de La Garita en el siglo pasado*

*siglo XIX Jaime A. Solís Murillo



Desde tiempo inmemorial pareciera que nuestra mayor dificultad ha sido contar con buenos caminos. En el siglo pasado, que fue cuando nuestro país adquirió fisonomía de nación soberana, abrir vías de comunicación fue una de las empresas más arduas que debieron emprender los gobernantes, una vez que nos vimos libres de la égida de España. Para la comunicación con Europa, que era de donde provenía la mayor parte de lo poco que se importaba, había que transitar por una picada que, en plena selva y con indecibles dificultades, llegaba hasta Puerto Viejo; de ese punto se navegaba en bote por el río Sarapiquí y otro tanto por el San Juan hasta Greytown (San Juan del Norte), en la costa atlántica de Nicaragua. A este lugar llegaban los veleros procedentes del viejo continente y de algunos puertos de los Estados Unidos. En virtud de las dificultades que presentaba el abrir un sendero fácilmente transitable por el Atlántico, tomó auge en esa época — principios del siglo XIX — la idea de comunicar el interior del país con la costa del Pacífico. Ya desde mucho tiempo antes, los conquistadores y colonizadores españoles incursionaron hasta el centro del país por la vera del río Grande de Tárcoles; así, vemos que en 1601 se inició la construcción de un camino para mulas bajo la dirección de Gonzalo Vázquez de Coronado, hijo del Adelantado. Este "camino mulero" atravesaba el Valle Central y llegaba a Espíritu Santo de Esparza y Caldera, siendo el tramo más difícil del trayecto el paso por el río Grande; en este sitio y en jurisdicción de Cebadilla, existen unas ruinas de los muros de un primitivo "puente de mulas" de ese original camino ya referido y el cual pasaba cerca de Barroeta, Río Grande, Cebadilla y Turrúcares. Pueden verse hoy sus muros, contruidos de piedra y argamasa, situados en el lecho del río; encima de ellos y para salvar la distancia que había entre los tres, colocaban grandes maderos para el paso de personas y bestias. El lugar donde se encuentran estas ruinas es fácilmente accesible por Cebadilla o por Río Grande.

(siglo XIX)

Para exaltar la importancia que tenía este paso por el Río Grande, es necesario remitirse a la obra escrita por el historiador don Ricardo Fernández Guardia. "Costa Rica en el siglo XIX, antología de viajeros"; en ella nos narra Fernández Guardia, en forma amena, las experiencias de viajeros extranjeros a su paso por la Costa Rica de mediados del siglo pasado. Obligado era para ellos emprender el viaje en mulas, una vez que desembarcaban en Puntarenas, vencidas todas las dificultades, como era el paso por el río Barranca y subir la empinada cuesta del Desmonte, casi todos ellos refieren algo respecto a los sitios mencionados. Pero mejor dejemos que sean estos mismos viajeros, por boca de don Ricardo Fernández Guardia, quienes nos narren todo cuanto ahí se verificaba.

El norteamericano John Lloyd Stephens, en su viaje emprendido en 1840, refiere así su tránsito por el lugar después de pernoctar en Atenas: "A la mañana siguiente entramos en un país descubierto, quebrado y ondulado. A las nueve llegamos al borde de una magnífica barranca y desde ahí fuimos serpenteando por un descenso escarpado de más de mil quinientos pies; hasta que nos cercaron las montañas en forma de anfiteatro. En el fondo de la barranca había un puente rústico sobre un torrente angosto que corre entre rocas perpendiculares de 150 pies de altura. Subimos por un camino escarpado hasta la cima de la barranca, donde había una casa larga, atravesada en el camino para impedir el paso, como no fuese directamente por dentro de ella. Se llama La Garita y señorea el camino que va del puerto a la capital. En ella hay funcionarios estacionados para tomar razón de las mercaderías y examinar los pasaportes".

Wilhem Marr, quien hizo una visita en 1852, narra lo difícil que resultaba para las mulas el poder vencer las 32 revueltas que tenía el camino subiendo desde el Desmonte hacia Atenas, especialmente cuando había que dar campo a la infinidad de carretas con café que marchaban lentamente al puerto; ésta es la impresión del alemán Wilhem Marr al llegar al río Grande: "Rocas de pórfido cortadas a pico se alzan de ambos lados del río hasta una altura de 6 a 8 mil pies, en cuya pendiente oriental está La Garita (aduanas), edificio de cal y canto que parece una fortaleza. De uno y otro lado se yerguen casi verticalmente rocas cubiertas de verdura, haciendo que el contrabando sea del todo imposible. Un camino sinuoso y bastante empinado conduce al profundo canal del valle hasta un puente de piedra bajo cuyos arcos, a una profundidad de cerca de 50 pies, muge y hace espuma el

Río Grande. De noche se cierra el puente; una casucha de cañas situada más allá de éste sirve de habitación a los empleados subalternos encargados de la vigilancia. Arriba, en la pendiente oriental del desfiladero, está la aduana principal, edificio bajo de un solo piso. Todo el que va al puerto o viene de él tiene que desfilarse por el patio de la aduana por el cual pasa el camino."

Por el tiempo en que el señor Marr hizo su viaje (1852), era administrador de la aduana don Salvador Gutiérrez, que al decir del señor Marr era un funcionario de modales pulidos, escrupuloso e incorruptible "y sólo se hace de la vista gorda cuando el señor presidente Mora o su cuñado el atolondrado y amable general Cañas, el gobernador del puerto, ordenan pasar de contrabando mercaderías por su altísima cuenta propia" (palabras del señor Marr).

Sobre los señores Mora y Cañas, es oportuno hacer mención de que en esta aduana de La Garita y en el año 1860, fue demorado adrede el emisario portador de la orden que retrasaba o anulaba la ejecución de los señores Mora y Cañas; cuando al fin pudo proseguir su camino al puerto donde se encontraban presos, ya habían sido pasados por las armas gracias al retraso fraguado por los enemigos de ambos en este histórico lugar.

Veamos ahora lo que nos dice el irlandés-norteamericano Thomas Francis Meagher, quien viniendo del puerto del Pacífico en 1858 narra así el episodio correspondiente al río Grande: "En un ancho resalte, en la parte baja del precipicio, había un cacaotal soberbio de más de cien años de edad, según nos dijo uno de los guardas de La Garita. A la sombra de ese cacaotal, las aguas y el escarpado cauce por donde se precipitan parecían hacerse más hondos y más oscuros. En línea recta y directamente debajo de nosotros había un puente de piedra de un solo arco atrevido, con una puerta y un techo, que unía los dos caminos que bajaban de ambos lados de la barranca. Era el puente de La Garita, el puente de la aduana por el cual están obligados a pasar todos los que se dirigen al interior del país. Toda tentativa de cruzar el río, arriba o abajo de ese puente se castiga con diez años de presidio, según aviso de advertencia que había colocado en el sitio. Más allá del puente hay un edificio de madera muy largo, bajo, muy toscamente construido y con techo de tejas coloradas, que se sale cinco o seis pies fuera de la pared del frente hasta una andana de postes cuadrados de cedro descolorido: la Aduana. Allí es donde se horadan los barriles, se sacan los clavos de las cajas, se descosen los fardos, se registran los bales y se colecta la mayor parte de las rentas de la República".

Capítulo muy importante merece el aspecto económico que esta aduana tenía para la joven república; por ejemplo, en el año 1856 entraron al erario 113.564 pesos por derechos de importación, que desglosados nos dan el siguiente resultado: aduana de Sarapiquí (en Puerto Viejo) 9.471 pesos; aduana de Puntarenas (en Chacarita) 2.072 pesos, y aduana de La Garita 102.021. Co-

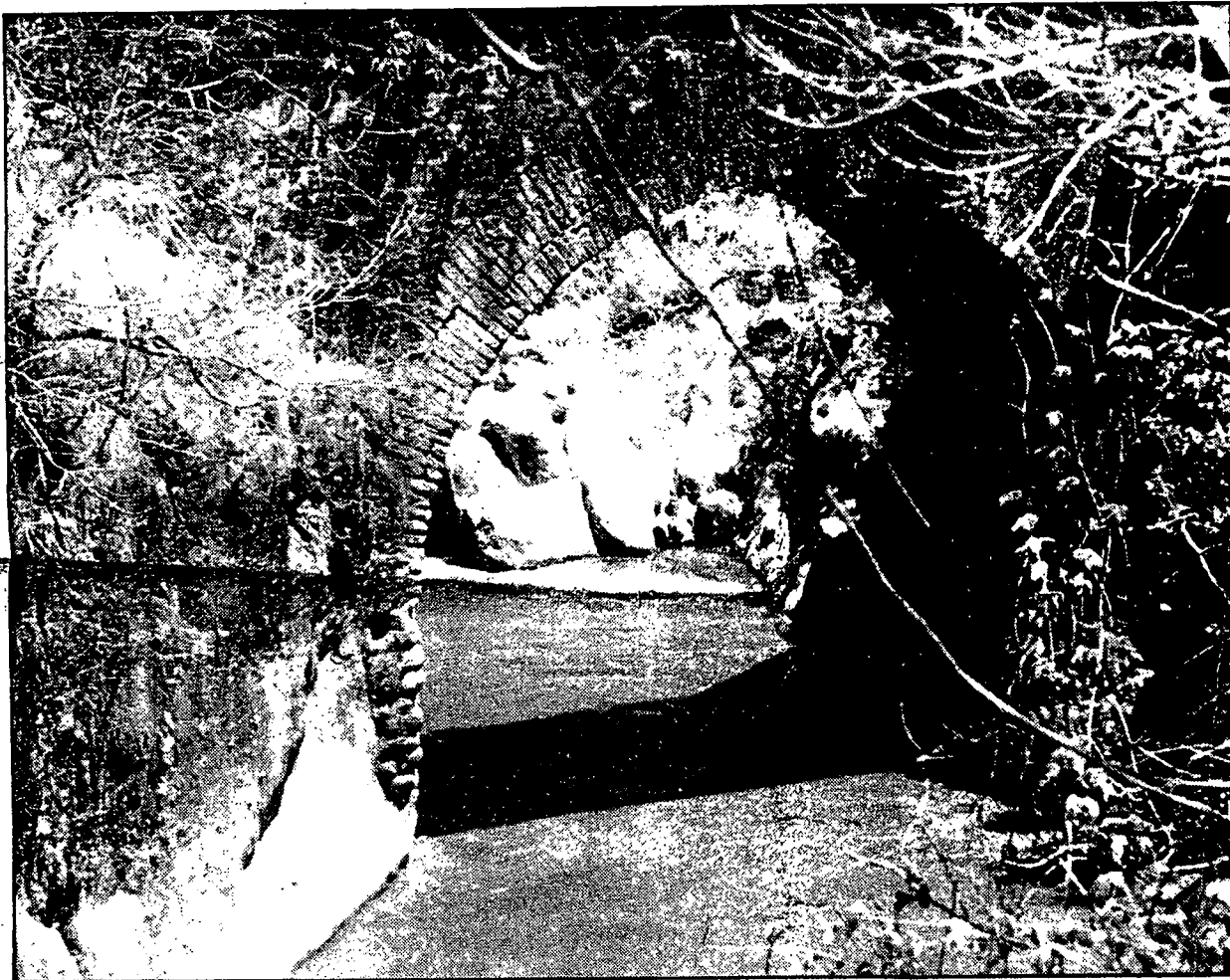
mo se nota de la anterior reseña económica dada por el norteamericano Ephraim G. Squier, esta era la principal fuente de ingresos por concepto de importaciones a mediados del siglo pasado. En cuanto al presupuesto de ese mismo año (1856), para la administración y destacamento militar de las aduanas, a la de La Garita se le asignaron 6.693 pesos, en tanto que a las de Puntarenas y Sarapiquí les destinaban las sumas de 4.000 y 1.500 pesos anuales, respectivamente. Por su parte, los sueldos que devengaban los administradores generales de la mismas eran de 1.300 para el de La Garita, en tanto que los otros dos recibían 400 pesos anuales cada uno.

Volviendo a lo narrado por el señor Meagher, nos relata la magnificencia de las tierras que vieron de La Garita hacia la capital, no sin antes haber brindado con "brandy" y fumado un puro "chircagre", obsequio del gentil administrador de la Aduana, don Salvador Gutiérrez. Hace mención de los llanos del Carmen, que es parte de lo que hoy conocemos como parte del distrito de La Garita, el Coyal y Turrúcares, que por todo este inmenso valle atravesaba el Camino Nacional a Puntarenas. Esta vía, en la parte que hoy nos hemos propuesto destacar, pasaba por los Angeles de Atenas y serpenteaba sinuosamente hasta llegar al río Grande; pasaba el puente y seguía el mismo sendero actual hasta la aduana. De este punto continuaba hasta el lugar hoy conocido como El Higuérón, tomando por la calle de Limón y pasando por donde está hoy un radio-faro carretera a Turrúcares. Luego se internaba por la calle de Los Llanos hasta Ciruelas; un poco adelante había un desvío que comunicaba con la calle del Coyal y de esta manera con Alajuela (Pacto del Jocote). Siempre se ha dado como un hecho que el camino nacional es el mismo que conduce al Coyal, por haber acontecido en las vecindades de Alajuela el célebre "Pacto del Jocote" Pero de acuerdo con indagaciones que hemos efectuado con personas mayores vecinas de estos lugares, nos indican con toda certeza que el rumbo original es el que hemos descrito: partiendo en línea recta desde el radio-faro llegaba a Ciruelas para continuar por la Asunción y el Barreal. Esta sección de Los Llanos ya está casi perdida, pues por ser muy ancha fue invadida y cercenada en gran parte. Es esta sección donde tradicionalmente se ha tenido como el asiento de la efímera ciudad de Castillo de Garcimuñoz, fundada a orillas de un río en marzo de 1561 por Juan de Cavallón; posteriormente fue desmantelada y en 1564 fue trasladada al Tejar de Cartago, siendo conocida históricamente como "Ciudad del Lodo".

Al referir lo anterior, pretendemos de esta manera llamar la atención de los organismos encargados de velar por el patrimonio histórico nacional, para ver si es posible restaurar todos estos valores como es debido. La Aduana puede ser reconstruida y convertirla en mirador o museo. El Puente de La Garita se podría restaurar y construir en las cercanías algún atractivo turístico adicional que contenga datos de la historia del lugar.

(* Se refiere al siglo XIX, ya que el artículo fue escrito en el siglo XX (1979)

El puente de arco de La Garita" más de 200 años de historia y resistencia a inundaciones, terremotos, incendios y desastres. Una obra portentosa de nuestros antepasados. (Foto Y. Monestel)



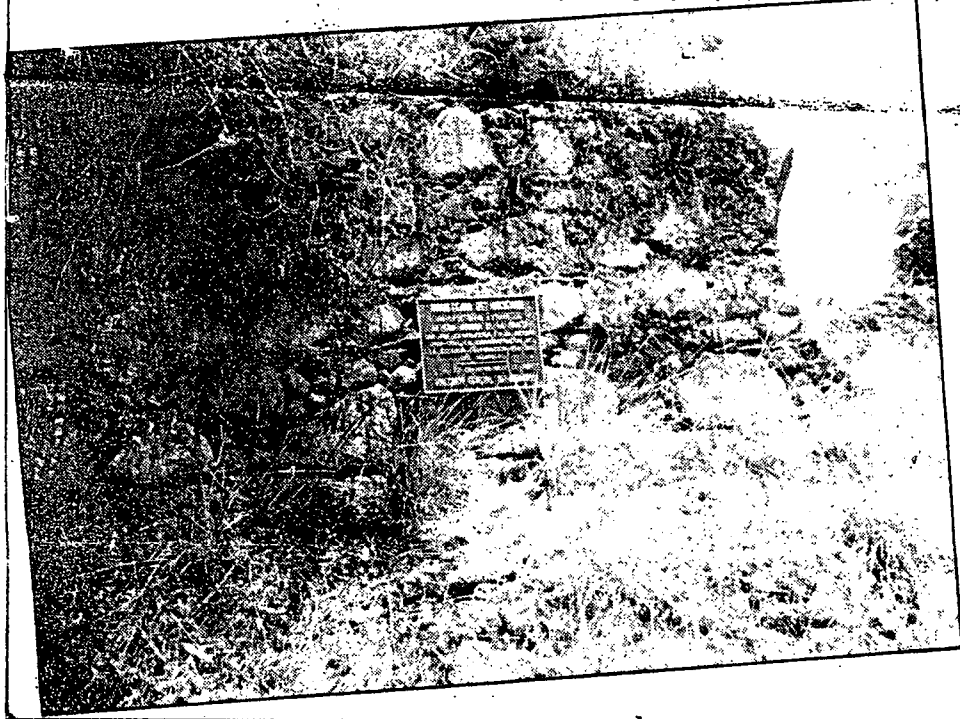
Un fantasma ronda en el puente de La Garita

- * El aventurero Speer y un contrabando de joyas que nunca llegó a pasar la vieja Aduana en 1860.
- * El escritor Wilhelm Marr describe al férreo administrador de la Aduana don Salvador Gutiérrez.
- * Tres versiones o leyendas que tratan de explicar la desaparición de Speer y su tesoro. ¿Verdad o fantasía?

Alvaro Gutiérrez Chacón
(Especial para "La República")

MANS Speer, de origen desconocido, probablemente alemán, llegó a Costa Rica en el año 1852 y dedicó sus mejores esfuerzos a buscar minas de oro. Se dice que en el año 1853 trató de

formalizar una sociedad con el escritor y explorador prusiano Wilhelm Marr, hijo del célebre actor alemán Heinrich Marr, cuya memoria se eterniza en un monumento en la Escuela de Bellas Artes de la ciudad de Magdeburgo, y cuyo paso por nuestro país



Justamente donde el vecino se sienta dicen que se escuchan los gritos del fantasma de Speer. Un rincón de las ruinas de La Garita. (Foto Y. Monestel)

dedicado a los viajes y al comercio, se extendió hasta muy avanzado el año de 1859. Y se cuenta en la historia de múltiples escritos anónimos de San Mateo y Desmonte, que Speer fue asesinado en 1860 en un lugar "cerca a La Garita, descendiendo la cuesta de Río Grande", cuando traía escondido en el fondo de una carreta cargada con mercadería proveniente de Puntarenas, "un contrabando en joyas y piedras preciosas" que oscuras manos habían puesto en las suyas en Puntarenas.

Ruinas de la vieja Aduana de La Garita que en 1860 era el "freno" a los contrabandistas que intentaban meter gangas desde Puntarenas a San José. La placa señala la importancia histórica de las ruinas. (Foto Y. Monestel)

De acuerdo con la leyenda Speer, "confidencialmente", había contado con la ayuda de un nicaragüense de apellido Santos con quien había arreglado que un potentado de San José comprara su "mercadería" en la suma de cuatro millones de pesos, lo que entonces era una gigantesca fortuna. Entre ambos idearon una forma "infalible" para pasar las joyas de contrabando por la Aduana de La Garita, que en una crónica de Wilhelm Marr se dice estaba entonces jefada por don Salvador Gutiérrez, caballero de modales pulidos y baja estatura, quien tenía fama de incorruptible y duro con los contrabandistas, pero a quien el prusiano Marr acusó entonces de "hacerse la vista gorda cuando el señor presidente don Juan Rafael Mora traía mercaderías" valiosas de Puntarenas sin declarar.

Nadie sabe cómo ocurrió la desaparición de Speer, pero se ha narrado que el 19 de febrero de 1860, a las seis de la tarde, le pidió al nicaragüense Santos que adelantara al puente de La Garita —que salva el río Grande 100 metros abajo del peñón en que aún se conservan las ruinas de la Aduana— a fin de pedir a los guardias que no cerraran el puente porque uno de los bueyes venía "gaño". En ese tiempo había una casucha en el extremo oeste del puente en la que un par de guardias a las seis en punto encendían un farol rojo y atravesaban un grueso tronco labrado para evitar el pasaje.

Se dice que los guardias no permitieron el tránsito de la carreta y que cuando Santos llegó al lugar donde supuestamente esperaba Speer, el hombre había desaparecido. Había un poco de sangre en las piedras del camino. Y del escondite en el cajón de la carreta, habían desaparecido las joyas. Las versiones que entonces circularon eran tres que Speer tuvo miedo de enfrentar los rigores de don Salvador Gutiérrez y escondió las joyas en la barranca del río, donde antes habían unas cuevas, resbalando después de ocultarlas y cayendo a las aguas rugientes que lo arrastraron. Otra dice que fue Santos quien asesinó al alemán, escondió las joyas, e inventó el cuento de que él le había hablado

de que presentía que lo pudieran asaltar y matar. Y tres, que en realidad alguien siguió al aventurero, lo asesinó cuando quedó solo, y robó las joyas.

Lo interesante de todo es que desde entonces se habla del fantasma de La Garita. Un fantasma que nadie describe cómo es, exactamente, pero que los campesinos actuales dicen que "asusta" y grita en medio de los arenales de escoria volcánica que se extrae del actual tajo de La Garita, propiedad de una familia Rojas.

José Fernández, que vive en La Garita desde 1944 y dice que su abuelo era guarda de la Aduana y oyó hablar de las joyas de Speer, nos afirmó hace pocos días que "en verdad entre las ruinas de la Aduana asustan". Y el cuento tal como nos lo contaron lo contamos, sin agregar ni quitar punto.

00001

000034

MINISTERIO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES
CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION

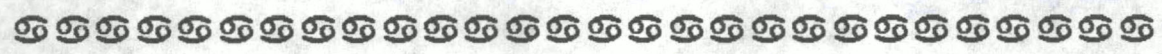
DPH 598-2000

Para: Arq. Sandra Quirós Bonilla
DIRECTORA

De: Ana Jenny Rodríguez Sandoval

Fecha: 5 de abril de 2000

Asunto: Decreto Antigua Aduana de La Garita



Después de saludarla atentamente, me permito enviarle el decreto de la Antigua Aduana de la Garita, ubicado en el distrito Garita, cantón primero de la provincia de Alajuela. Dirección exacta: 2 kilómetros al sureste de la plaza de deportes de la Garita, carretera a la ciudad de Atenas.

DEPARTAMENTO	337
PATRIMONIO HISTORICO	
RECIBIDO POR	<i>Quella</i>
FECHA	7-41-00
HORA	

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL



CONSERVACION DEL PATRIMONIO CULTURAL
MINISTERIO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES



5 de abril del 2000
DPH 598-2000

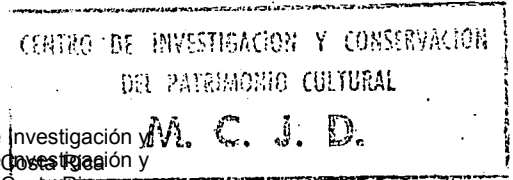
Arq. Sandra Quirós Bonilla
DIRECTORA
Centro de Patrimonio
Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes
Su Oficina

Estimada señora:

Después de saludarla atentamente, me permito enviarle el decreto de la Antigua Aduana de la Garita, ubicado en el distrito Garita, cantón primero de la provincia de Alajuela. Dirección: 2 kilómetros al sureste de la plaza de deportes de la Garita, carretera a la ciudad de Atenas.

Atentamente,

Ana Jenny Rodríguez Sandoval
Encargada del decreto



00003

000032

DECRETO ANTIGUA ADUANA DE LA GARITA

JUSTIFICACIÓN

Este trabajo tiene como objetivo la renovación del decreto N°20451-C de la ley 5397 del 8 de noviembre de 1973, para que esté bajo el amparo de la nueva ley N°7555 del 20 de octubre de 1995.

INTRODUCCIÓN

El documento contiene un trabajo histórico con descripción arquitectónica de los restos de la Antigua Aduana, fotos antiguas y actuales. Se adjunta una copia del plano catastrado y el certificado del Registro Público.

ANTECEDENTES REGISTRALES

Estas ruinas están ubicadas en el distrito Garita, cantón primero de la provincia de Alajuela. Dirección exacta: 2 kilómetros al sureste de la plaza de deportes de la Garita, carretera a la ciudad de Atenas.

La propiedad tiene un área de 4 ha 9365.58 m², inscrito en el registro de la propiedad en el tomo 3285, folio 144 y 146 a nombre de Tajo La Aduana Sociedad Anónima.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A principios del siglo XIX, en nuestro país se ve la necesidad de contar con buenos caminos para llevar los productos de importación y exportación, principalmente café, de nuestro país a diferentes lugares.

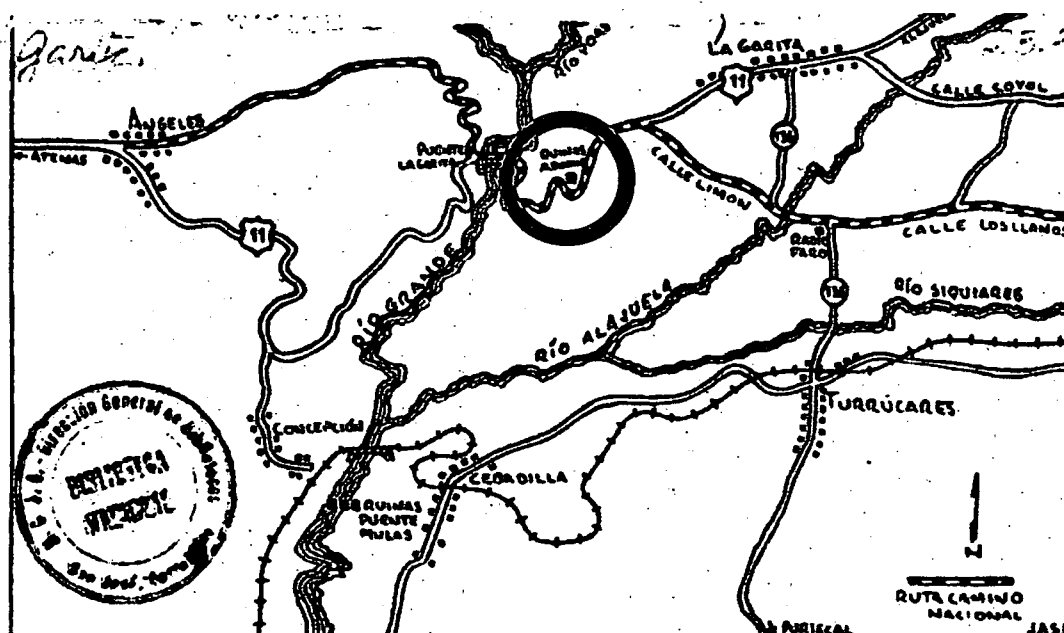
Para la comunicación con Europa, los productos importados tenían que pasar dificultades para ser trasladados al Valle Central.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

"... había que transitar por una picada que, en plena selva y con indecibles dificultades, llegaba hasta Puerto Viejo; de ese punto se navegaba en bote por el río Sarapiquí y otro tanto por el San Juan hasta Greytwon (San Juan del Norte), en la costa Atlántica de Nicaragua. A este lugar llegaban los veleros procedentes del viejo continente y de algunos puertos de los Estados Unidos".¹

Por estos problemas, toma auge la idea de comunicar el interior del país con la costa del Pacífico. Para ello, en 1601 se inicia la construcción de un camino para mulas bajo la dirección de Gonzalo Vázquez de Coronado, (hijo del Adelantado), que atravesaría el Valle Central, llegando a Espíritu Santo de Esparza y Caldera.²

No es hasta el año 1842, en la administración Don José María Alfaro, que la importancia para la construcción de este camino nacional a Puntarenas se lleva a cabo.



¹ Solís Murillo, Jaime A. "El Puente y la Aduana de la Garita en el siglo pasado". Suplemento Ancora, página 2, periódico La Nación. Domingo 21 de octubre de 1979.

² Idem

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

Este documento es propiedad de la
Unidad de Información Documental y Es propiedad de la Centro de Investigación y
Unidad de Información Documental del Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica

M. C. J. D.

Sobre esta vía, se encuentra un paso denominado La Garita, el cual tuvo una gran importancia en el desenvolvimiento de nuestra nación.

“Una “Garita”, según el diccionario, es la torrecilla que sirve el abrigo a los centinelas en los puntos salientes de las fortificaciones. También se aplica a las casillas de madera destinadas a los vigilantes, porteros, etc.”³

En la carretera nacional en su paso por el río Grande, se construyó una fortificación de piedra y argamasa, con la finalidad de proteger la puerta de entrada al país. Esta fortificación construida en la administración de Don Braulio Carrillo y junto con el puente de arco sobre el río Grande, formaban un paso obligatorio de todo viajero que tomara la línea del Pacífico y quisiera ir al lugar de mayor concentración de población, a partir de la llanura que comienza en la Garita, Alajuela, Heredia y San José y otras poblaciones de la Meseta, eran los únicos mercados que podía considerarse como de interés para los comerciantes.⁴

Esta construcción de calicanto, se constituyó la Aduana, creada para controlar la entrada y salida de mercancías y cobrar los impuestos correspondientes. Toda tentativa de cruzar, arriba o debajo de este puente, se castigaba con diez años de presidio, según aviso de advertencia que había colocado en el sitio.⁵

Este edificio estaba en la parte alta de la garganta, a unas cuatrocientas varas del puente.⁶

“Rocas de pórfido cortadas a pico se alzan de ambos lados del río hasta una altura de 6 a 8 mil pies, en cuya pendiente oriental está La Garita (aduanas), edificio de cal y canto que parece una fortaleza. De uno y otro lado se yerguen casi verticalmente rocas cubiertas de verdura, haciendo que el contrabando sea del todo imposible”.⁷

³ Salguero, Miguel. Crónicas de Tierra Adentro. 2^{da} Edición Costa Rica. 1978. página 153.

⁴ Idem

⁵ Solís Murillo, Jaime A. “El Puente y la Aduana de la Garita en el siglo pasado”. Suplemento Ancora, página 2, periódico La Nación. Domingo 21 de octubre de 1979.

⁶ Idem

⁷ Idem

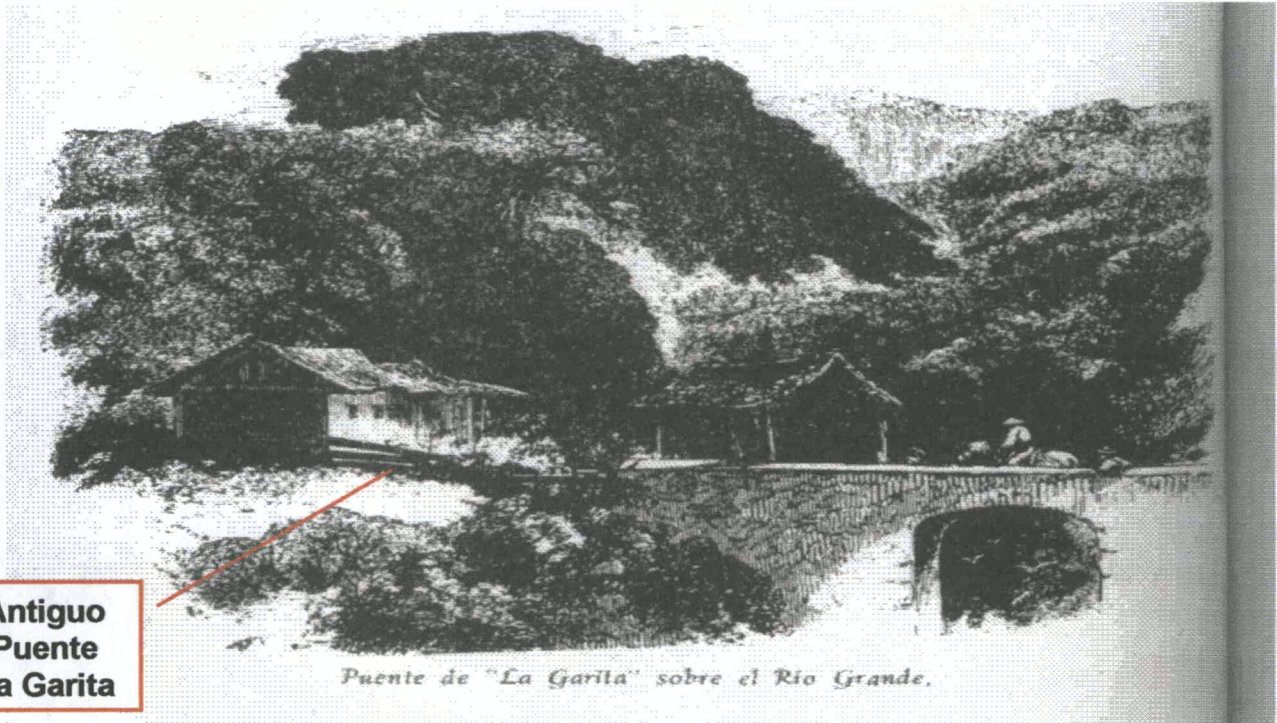


4. Aduana "La Garita": fortaleza construida por don Braulio Carrillo, con el objeto de cobrar tributos a las mercancías que entraban y salían del interior del país. Foto: Jorge Ovarés Arias (aprox. 1939).

Para poder llegar a esta fortaleza, era indispensable atravesar el puente sobre el río Grande.

"Un camino sinuoso y bastante empinado conduce al profundo canal del calle hasta un puente de piedra bajo cuyos arcos, a una profundidad de cerca de 50 pies, muge y hace espuma el Río Grande. De noche se cierra el puente; casucha de cañas situada más allá de éste sirve de habitación a los empleados subalternos encargados de la vigilancia".⁸

⁸ Idem



**Antiguo
Puente
La Garita**

Hubo acontecimientos históricos en La Aduana: "... es oportuno hacer mención de que en esta aduana de La Garita y en el año 1860, fue demorado adrede el emisario portador de la orden que retrasaba o anulaba la ejecución de los señores Mora y Cañas; cuando al fin pudo proseguir su camino al puerto donde se encontraban presos, ya habían sido pasados por las armas gracias al retraso fraguado por los enemigos de ambos en este histórico lugar".⁹

En ese puesto aduanal fue detenido el mensajero portador de la información que hubiera evitado la muerte del general José María Cañas



En ese puesto aduanal fue detenido el mensajero portador de la información que hubiera evitado la muerte del general José María Cañas.

⁹ Solís Murillo, Jaime A. "El Puente y la Aduana de la Garita en el siglo pasado". Suplemento Ancora, página 2, periódico La Nación. Domingo 21 de octubre de 1979.

De las descripciones de cómo era la Antigua Aduana La Garita, nos podemos referir al libro Costa Rica en el Siglo XIX, donde una serie de viajeros cuentan lo visto en su viaje por Centroamérica.

John Lloyd Stephens, norteamericano, escribió: "Subimos por un camino escarpado hasta la cima de la barranca, donde había una casa larga, atravesada en el camino para impedir el paso como no fuese directamente por dentro de la misma. En ella hay funcionarios estacionados para tomar razón de las mercaderías y examinar los pasaportes".¹⁰

Thomas Francis Meagher, irlandés, en 1858, escribió: "...más allá del puente hay un edificio de madera muy largo, muy toscamente construido, que sale cinco o seis pies fuera de la pared del frente hasta una andana de postes cuadrados de cedro descolorido: la aduana.

Allí es donde se horadan los barriles, se sacan los clavos de las cajas, se descosen los fardos, se registran los baúles y se colecta la mayor parte de las rentas de la República".¹¹

¹⁰ Fernández Guardia, Ricardo. Costa Rica en el Siglo XIX, Antología de Viajeros. Editorial Universitaria Centroamericana EDUCA. 1929. Página 61.

¹¹ Fernández Guardia, Ricardo. Costa Rica en el Siglo XIX, Antología de Viajeros. Editorial Universitaria Centroamericana EDUCA. 1929. Páginas 364-365.

DESCRIPCIÓN ARQUITECTÓNICA

Lo que existe actualmente son unos muros de calicanto de aproximadamente 2 metros de alto por 20 de largo, utilizados como "tapia" entre la carretera y la propiedad.

Muro de Antigua Aduana utilizada como tapia



Se ha perdido la mayoría del material o están sirviendo de relleno para los jardines de la casa. De hecho no se aprecia en absoluto que sean restos de un edificio tan importante, pasando estos totalmente desapercibidos a quienes transitan por la carretera hacia la ciudad de Atenas.

La mezcla de unión, prácticamente ha sido desplazada por la vegetación, encontrando piedras desprendidas.

Vegetación existente

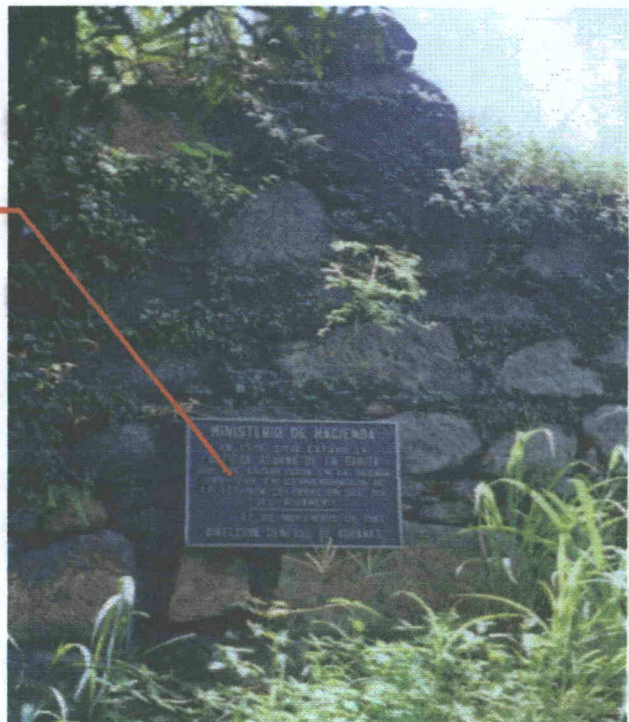


Árboles que han desprendido las piedras



Colocada en el muro hacia la carretera, se encuentra una placa del Ministerio de Hacienda, la cual alude a que en ese sitio estuvo la Antigua Aduana de La Garita.

Placa del Ministerio de Hacienda



CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION DEL PATRIMONIO CULTURAL

A principios del siglo XX, ... “un gobernante ordenó su demolición, lamentable hecho que nos privó de una parte importante de lo poco que heredamos en materia de construcción. Esta demolición no fue completa; varias paredes quedaron en pie y ha sido la acción destructora del tiempo, la que se ha encargado de ir disminuyendo las huellas de la fortificación”.¹²

Restos de la
Aduana



Restos de la
Aduana



¹² Salguero, Miguel. Crónicas de Tierra Adentro. 2 da Edición. Editorial Costa Rica. 1978. Página 153.

CONCLUSIONES

Podemos entender que el paso de La Garita, fue importante para el desenvolvimiento de nuestra nación en todos los aspectos, pues era prácticamente la puerta de entrada al país. Es el lugar donde se recolectaban los tributos a todas las importaciones que ingresaban a San José.

Las pocas ruinas que quedan de la Antigua Aduana La Garita aún puede dar testimonio de lo que hubo en ese sitio histórico, razón por la cual se les debe dar un mantenimiento constante por parte de los propietarios o bien mediante un convenio con las autoridades Municipales del cantón central o aledaños.

Por lo tanto se considera propicio una declaratoria.

PROPUESTA DE DECLARATORIA

Considerando

1. Que los muros de calicanto constituyen la única evidencia de vestigios coloniales de la Antigua Aduana Fiscal en tiempos de la colonia, construida en la década de 1780.
2. Que se ubicó dicha Aduana en la vía de comunicación más importante entre San José y Puntarenas durante el siglo XVIII Y XIX.
3. Que es deber del estado salvaguardar el patrimonio cultural del país.

Por tanto,

Artículo 1^{ero}

Declarar e incorporar al patrimonio histórico arquitectónico de Costa Rica, el inmueble conocido como Antigua Aduana La Garita, ubicados en el distrito trece, cantón primero de la provincia de Alajuela, inscrito en el Registro Nacional, finca número 62.518, propiedad de Tajo La Aduana S.A. El área a declarar es de 165.000 m² comprendida, según catastro A535.088-84, con fecha 16 de marzo de 1984, de la línea 15 a 22, hacia carretera nacional.

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL

A. C. J. D.

BIBLIOGRAFÍA

Expediente Ruinas de la Antigua Aduana de la Garita. Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural. Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.

Fernández Guardia, Ricardo. Costa Rica en el Siglo XIX, Antología de Viajeros. Editorial Universitaria Centroamericana EDUCA. 1929.

Marín Aguilar, Soledad. Estudio de Atenas. Atenas, Costa Rica. El Autor. 1944.

Picado Soto, Francisco. La instrucción pública en Alajuela. San José. Imprenta Nacional. 1953.

Saenz Maroto, Alberto. Historia Agrícola de Costa Rica. Publicaciones de la Universidad de Costa Rica. Serie Agronomía N°12. 1970.

Salguero, Miguel. Crónicas de Tierra Adentro. 2^{da}. Edición. Editorial Costa Rica. 1978.

Solís Murillo, Jaime A. "El Puente y la Aduana de la Garita en el siglo pasado". Suplemento Ancora, pagina 2, Periódico La Nación. Domingo 21 de octubre de 1979.

Valerio Madriz, Eladio Alonso. Historia de mi Tierra Atenas. Edición 1999.

Wagner y Sherzer. La República de Costa Rica en Centro América. Editorial Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, Departamento de Publicaciones. 1974

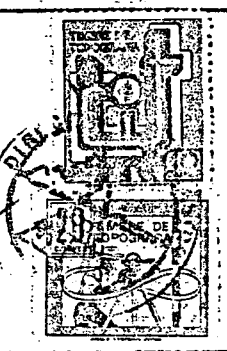
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL

90-A-1-13-6-

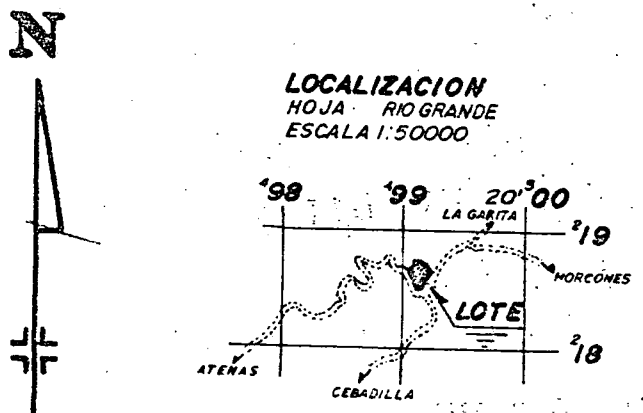
SECCION DE MICROFILM
 ROLLO 66 IMAGEN 255
 FECHA - 3 ABR. 1984 FIRMA *[Signature]*

AFFECTADO POR LEY-DECRETO
 NUMERO Proyecto Riego
 ZONA DE Rio Vieques
 CATASTRO NACIONAL

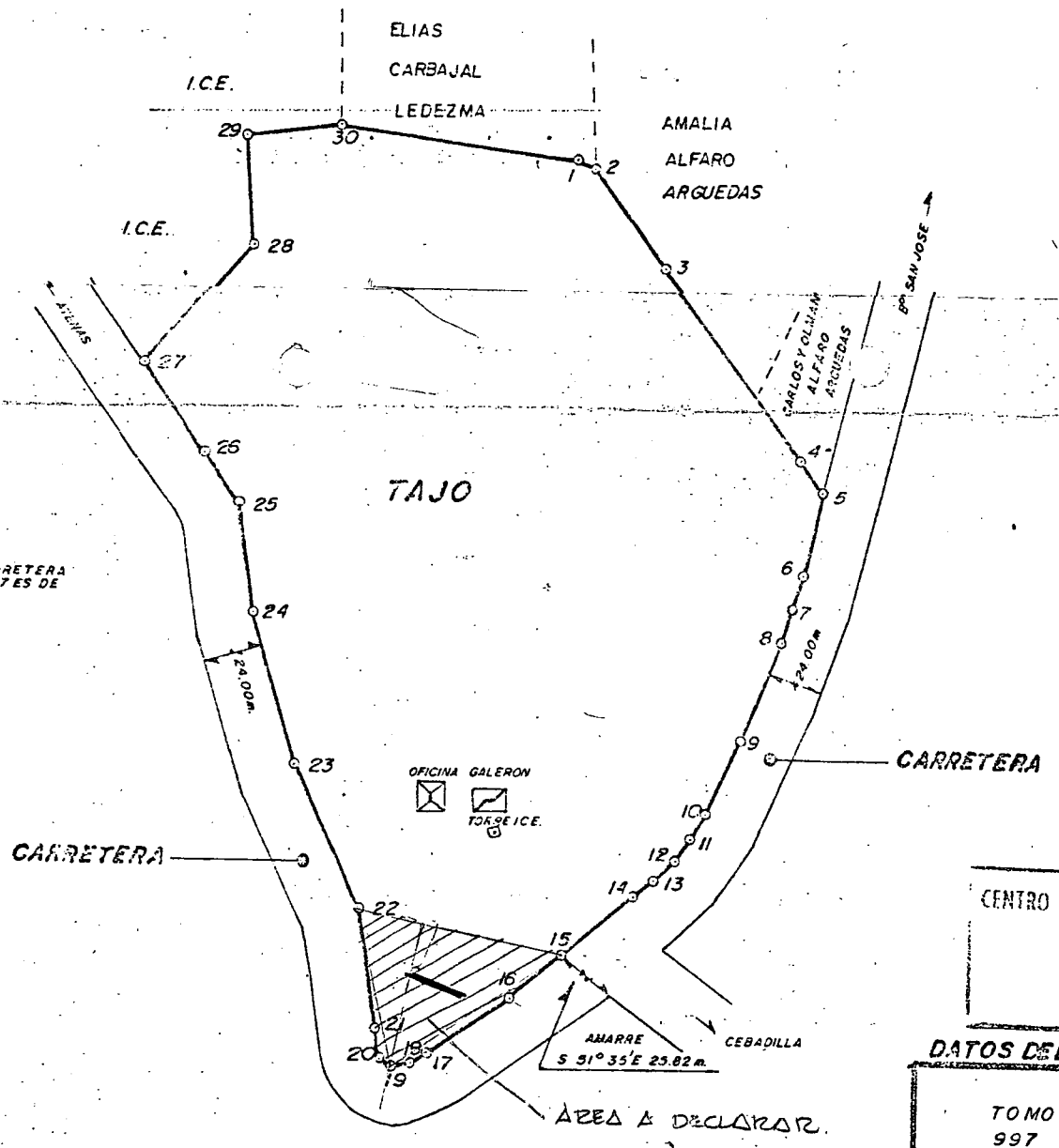
REGISTRO NACIONAL
 CATASTRO NACIONAL
 El presente plano ha cumplido con los requisitos exigidos por la L. por lo que ha sido registrado bajo el siguiente número:
A535088-89
16 MAR. 1984
 Fecha Firma *[Signature]*



LINEA	RUMBO	DIST.
1	2 S 63° 31' E	5.97
2	3 S 35° 31' E	24.80
3	4 S 55° 40' E	67.40
4	5 S 34° 52' E	13.53
5	6 S 12° 56' W	30.93
6	7 S 15° 45' W	12.72
7	8 S 12° 21' W	12.85
8	9 S 23° 03' W	37.84
9	10 S 25° 41' W	23.71
10	11 S 31° 08' W	10.10
11	12 S 37° 25' W	10.15
12	13 S 45° 07' W	9.55
13	14 S 48° 37' W	9.91
14	15 S 50° 18' W	33.04
15	16 S 50° 50' W	23.12
16	17 S 55° 31' W	34.62
17	18 S 60° 01' W	6.03
18	19 S 77° 08' W	7.53
19	20 N 47° 37' W	4.72
20	21 N 07° 43' W	10.35
21	22 N 08° 36' W	42.55
22	23 N 24° 02' W	56.59
23	24 N 15° 37' W	56.03
24	25 N 07° 24' W	59.73
25	26 N 32° 25' W	21.53
26	27 N 33° 45' W	53.49
27	28 N 41° 07' E	55.02
28	29 N 02° 51' W	59.87
29	30 N 63° 43' E	33.26
30	1 S 61° 57' E	25.30



LINDEROS EXISTENTES
 LEVANTAMIENTO FOLIA
 CON POLIGONAL CERRADA
 CIERRE LINEAL 1/1530
 CIERRE ANGULAR 09° 03'



NOTA
 FRENTE TOTAL A CARRETERA
 DE VERTICE N° 5 A N° 27 ES DE
 535.04 m.

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

DATOS DEL REGISTRO PUBLICO

TOMO	FOLIO	NUMERO	ASIENTO
997	333	62518	13
AREA 2ha 6421.52 m ²			
TOMO 2198	614	614	304
FOLIO 336	514	574	580
NUMERO 156876	4268	28923	19063
ASIENTO 5	16	10	9
NUMERO DE FINCA	AREA	DERECHO	
156876	8ha 3867.52 m ²	UN DERECHO A 1/5 PARTE	
4268	3ha 4944.80 m ²	UN DERECHO A 1/5 PARTE	
28923	500.00 m ²	UN DERECHO A 1/5 PARTE	
19063	1747.24 m ²	UN DERECHO A 1/5 PARTE	

COLEGIO FEDERADO DE INGENIEROS
 Y DE ARQUITECTOS DE COSTA RICA
 09 MAR 1984
[Signature]
 Anotado

PROPIEDAD DE CEDULA JURIDICA 3-101-025496-05
TAJO LA ADUANA SOCIEDAD ANONIMA

AREA **4ha 9365.52** m²
 Area segun Registro 14ha 7481.08 m²
 PROTOCOLO TOMO 3285
 FOLIO 144/1-6
 SITUADO EN LA GARITA
 DISTRITO 13° GARITA
 CANTON 1° ALAJUELA
 PROVINCIA 2° ALAJUELA

ESCALA 1:2000
 FECHA MARZO 1984

499.1-218.7

228-4570

000014

000020

LAURA MARIA ALVARADO VARGAS

CERTIFICADORA DEL REGISTRO PUBLICO

CERTIFICA:

Que en la sección de PROPIEDASD, AL PARTIDO DE ALAJUELA, según el folio TRESCIENTOS TREINTA Y TRES, del tomo NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE, según el asiento trece, se encuentra la finca número SESENTA Y DOS MIL QUINIENTOS DIECIOCHO, La cual se describe TERRENO CULTIVADO DE TOMATE Y POTREROS DE JARAGUA, con una vasa de habitación SITO: DISTRITO TRECE, CANTON PRIMERO DE ALAJUELA, LINDA: NORTE: JOVEL QUESADA, SUR: TAJO DEL GOBIERTO EN PARTE CARRETERA NACIONAL, ESTE: MISMA CARRETERA, OESTE: TAJO ANTES CITADO. MIDE: DOS HECTAREAS SEIS MIL CUATROCIENTOS VEINTIUN METROS CINCUENTA Y DOS DECIMETROS CUADRADOS. ANOTACIONES: NO HAY, GRAVAMENES: SERVIDUMBRE, La finca descrita le pertenece a: **TAJO LA ADUANA S.A.** EXPIDO LA PRESENTE EN SAN JOSE, A LAS SIETE Y TREINTA HORAS DEL PRIMERO DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL.

9

Laura M. Alvarado Vargas

**REGISTRO PUBLICO DE
LA PROPIEDAD INMUEBLE
CERTIFICADORA**

Laura Ma. Alvarado Vargas

**CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL**

M. C. J. D.

DE : 000019

NO. DE TEL :

28 JUL. 2000 02:19PM P1

MCD MINISTERIO DE CULTURA
JUVENTUD Y DEPORTES
San José, Costa Rica

Handwritten signature/initials

28.07.2000.

JP

Despacho
Lic. Iván Polinario
DIRECTOR. Registro Nl.

Agradecemos su valiosa colaboración
para con el Dpto. de Patrimonio
Arquitectónico, M.C.J.D.
A continuación detallo sobre los
inmuebles que solicitamos respetuosa-
mente se nos facilite su estudio
registral:

ya

JNS Cartago.
T: 2489
F: 599
Nº. 82837
A: 1

Adriana la garita
(Atajuela)
T: 997
F: 333
Nº. 62518
A: 13

De ustedes, atentamente

Handwritten signature

Arq. Ilana Vives López
Patrimonio Arquitectónico

Certificaciones
Número de Registro
Fecha de Emisión
HORAS
Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes
Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural
DIRECCIÓN
San José, Costa Rica

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

R/03-08-00
2:50pm

REGISTRO NACIONAL
SAN JOSE, COSTA RICA



0015

Solicitud de Certificación de Bienes

No. 0103875 A

NOMBRE F.R. 62518-000 ALAJUELA

CEDULA No. _____

INMUEBLES ()

VEHICULOS ()

PLACA: _____

REGISTRO NACIONAL
SAN JOSE, COSTA RICA

Solicitud de Certificación de Bienes

No. 0103875 A

FECHA: _____

DATA DOCUMENTOS, S.A. TEL: 283-5767 FAX: 283-4961 DO280401 OP-7943

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

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
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

000018

Nacional

Se busca la recuperación del Patrimonio Cultural

Crearán polo turístico en la comunidad de Desmonte

Se proyecta establecer una zona turística entre el río Jesús María, con el puente Damas y los restos de la antigua Aduana en la Garita de Alajuela.

RODRIGO ROLDAN

La República

El comité del proyecto "Desarrollo de la Cultura, el Turismo y la Artesanía", (CUTUART), que se implementará en la localidad de Desmonte, Alajuela, pretende crear un "polo turístico" que genere otras fuentes de ingreso, para los vecinos del área.

Desde setiembre de 1990, se viene desarrollando este pro-

yecto, el cual cuenta con el apoyo de un equipo interdisciplinario de profesionales, de instituciones como: Ministerio de Cultura, Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y la Municipalidad de Desmonte.

De acuerdo con la directora del Comité CUTUART-Desmonte, Licda. Graciela Cruz de Fournier, el proyecto consiste en establecer un taller-escuela para que miembros de dicha comunidad, se especialicen en las técnicas de corte, tallado y pulido de las piedras semipreciosas que se pueden obtener ahí.

Además, debido a la existencia de basamentos de corrales y de restos de la Mina San Juan, que algunos expertos presumen que datan de finales de la Colonia, dicho comité realizó estudios para crear en la zona

un ecomuseo para el rescate del Patrimonio Nacional.

Trabajo en equipo

Con el aporte de miembros de la localidad de Desmonte, la Asociación de Desarrollo y de las entidades mencionadas, la primera fase del proyecto podría quedar terminada en el mes de noviembre, con la conclusión del Taller-Escuela y la llegada de la maquinaria, donada por España, para el manejo de piedras semipreciosas.

Según la Licda. Cruz, el proyecto cuenta con el apoyo de la comunidad, en particular de los señores Rafael Serrano y Noemy Valerio, quienes donaron el terreno donde se construye el Taller y una propiedad en la Mina La Unión, para establecer el Museo al Aire Libre, res-

pectivamente.

La arqueóloga Elena Troyo Vargas, enfatizó que las piedras por sí solas "no valen nada", sino que su valor es agregado, o sea, el proceso de cortar, tallar y pulir un mineral de cuarzo, por ejemplo, para obtener un objeto artesanal.

Los cursos del Taller-Escuela estarán a cargo del INA y la concesión para la extracción gangas (material de desechos), para dar clases. La administración de la producción artesanal la hará la Asociación de Desarrollo Comunal de Desmonte.

La Licda. Cruz recalcó que todo el proyecto se hace con fondos donados y que el comité no maneja nada de dinero, agregó, además, que dentro de poco esperan que los vecinos tengan otras fuentes de ingresos.

El puente y la aduana de La Garita en el siglo pasado

Jaime A. Solís Murillo

Desde tiempo inmemorial pareciera que nuestra mayor dificultad ha sido contar con buenos caminos. En el siglo pasado, que fue cuando nuestro país adquirió fisonomía de nación soberana, abrir vías de comunicación fue una de las empresas más arduas que debieron emprender los gobernantes, una vez que nos vimos libres de la égida de España. Para la comunicación con Europa, que era de donde provenía la mayor parte de lo poco que se importaba, había que transitar por una picada que, en plena selva y con indecibles dificultades, llegaba hasta Puerto Viejo; de ese punto se navegaba en bote por el río Sarapiquí y otro tanto por el San Juan hasta Greytown (San Juan del Norte), en la costa atlántica de Nicaragua. A este lugar llegaban los veleros procedentes del viejo continente y de algunos puertos de los Estados Unidos. En virtud de las dificultades que presentaba el abrir un sendero fácilmente transitable por el Atlántico, tomó auge en esa época —principios del siglo XIX— la idea de comunicar el interior del país con la costa del Pacífico. Ya desde mucho tiempo antes, los conquistadores y colonizadores españoles incurrieron hasta el centro del país por la vera del río Grande de Tárcoles; así, vemos que en 1601 se inició la construcción de un camino para mulas bajo la dirección de Gonzalo Vázquez de Coronado, hijo del Adelantado. Este "camino mulero" atravesaba el Valle Central y llegaba a Espíritu Santo de Esparza y Caldera, siendo el tramo más difícil del trayecto el paso por el río Grande; en este sitio y en jurisdicción de Cebadilla, existen unas ruinas de los muros de un primitivo "puente de mulas" de ese original camino ya referido y el cual pasaba cerca de Barroeta, Río Grande, Cebadilla y Turrúcares. Pueden verse hoy sus muros, construidos de piedra y argamasa, situados en el lecho del río; encima de ellos y para salvar la distancia que había entre los tres, colocaban grandes maderos para el paso de personas y bestias. El lugar donde se encuentran estas ruinas es fácilmente accesible por Cebadilla o por Río Grande.

Según vimos líneas arriba, la idea de abrir un camino para carretas, que era el único vehículo de la época, era la empresa que haría más práctica la manera de intensificar el comercio del principal producto de exportación, que en ese entonces era el café, y lo sigue siendo en la actualidad, así como la importación de mercaderías en general, no obstante lo oneroso que resultaba el transporte por la vía del Pacífico. Para ello, los veleros debían dar la vuelta por el Cabo de Hornos en su viaje a Europa, con todos los peligros derivados de tal periplo.

Dada la importancia que tuvo durante muchos años este Camino Nacional a Puntarenas y que fue construido durante la corta administración de don José María Alfaro, alrededor del año 1842, queremos referirnos en este modesto trabajo a la sección del mismo que comprende su paso por La Garita y que llena todo un capítulo en el acontecer histórico de nuestro país.

Nos referimos concretamente al Puente de La Garita y a las ruinas de la Aduana; el puente continúa prestando servicio, aunque "camuflado" por algunas reparaciones recientes que no guardan proporción con lo vetusto de sus ve-

nerables piedras originales, las cuales siguen desafiando las aguas del muy menegado y contaminado Río Grande. La Aduana fue demolida y de ella sólo queda una parte de su pared occidental, de casi un metro de espesor, por otro tanto de altura, y lo que fue una puerta y algunas claraboyas; permanece oculta de la mirada de los raudos automovilistas, que pasan a escasos metros de ella, por unos arbustos de veranera, y prácticamente queda integrada a una casa de estilo moderno.

Para exaltar la importancia que tenía este paso por el Río Grande, es necesario remitirse a la obra escrita por el historiador don Ricardo Fernández Guardia, "Costa Rica en el siglo XIX, antología de viajeros"; en ella nos narra Fernández Guardia, en forma amena, las experiencias de viajeros extranjeros a su paso por la Costa Rica de mediados del siglo pasado. Obligado era para ellos emprender el viaje en mulas, una vez que desembarcaban en Puntarenas; vencidas todas las dificultades, como era el paso por el río Barranca y subir la empinada cuesta del Desmonte, casi todos ellos refieren algo respecto a los sitios mencionados. Pero mejor dejemos que sean estos mismos viajeros, por boca de don Ricardo Fernández Guardia, quienes nos narren todo cuanto ahí se verificaba.

El norteamericano John Lloyd Stephens, en su viaje emprendido en 1840, refiere así su tránsito por el lugar después de pernoctar en Atenas: "A la mañana siguiente entramos en un país descubierto, quebrado y ondulado. A las nueve llegamos al borde de una magnífica barranca y desde ahí fuimos serpenteando por un descenso escarpado de más de mil quinientos pies, hasta que nos cercaron las montañas en forma de anfiteatro. En el fondo de la barranca había un puente rústico sobre un torrente angosto que corre entre rocas perpendiculares de 150 pies de altura. Subimos por un camino escarpado hasta la cima de la barranca, donde había una casa larga, atravesada en el camino para impedir el paso, como no fuese directamente por dentro de ella. Se llama La Garita y señorea el camino que va del puerto a la capital. En ella hay funcionarios estacionados para tomar razón de las mercaderías y examinar los pasaportes".

Wilhelm Marr, quien hizo una visita en 1852, narraba lo difícil que resultaba para las mulas el poder vencer las 32 vueltas que tenía el camino subiendo desde el Desmonte hacia Atenas, especialmente cuando había que dar campo a la infinidad de carretas con café que marchaban lentamente al puerto; ésta es la impresión del alemán Wilhelm Marr al llegar al río Grande:

Rocas de pórfido cortadas a pico se alzan de ambos lados del río hasta una altura de 6 a 8 mil pies, en cuya pendiente oriental está La Garita (aduanas), edificio de cal y canto que parece una fortaleza. De uno y otro lado se yerguen casi verticalmente rocas cubiertas de verdura, haciendo que el contrabando sea del todo imposible. Un camino sinuoso y bastante empinado conduce al profundo canal del valle hasta un puente de piedra bajo cuyos arcos, a una profundidad de cerca de 50 pies, muge y hace espuma el

Río Grande. De noche se cierra el puente; una casucha de cañas situada más allá de éste sirve de habitación a los empleados subalternos encargados de la vigilancia. Arriba, en la pendiente oriental del desfiladero, está la aduana principal, edificio bajo de un solo piso. Todo el que va al puerto o viene de él tiene que desfilarse por el patio de la aduana por el cual pasa el camino."

Por el tiempo en que el señor Marr hizo su viaje (1852), era administrador de la aduana don Salvador Gutiérrez, que al decir del señor Marr era un funcionario de modales pulidos, escrupuloso e incorruptible "y sólo se hace de la vista gorda cuando el señor presidente Mora o su cuñado el atolondrado y amable general Cañas, el gobernador del puerto, ordenan pasar de contrabando mercaderías por su altísima cuenta propia" (palabras del señor Marr).

Sobre los señores Mora y Cañas, es oportuno hacer mención de que en esta aduana de La Garita y en el año 1860, fue demorado adrede el emisario portador de la orden que retrasaba o anulaba la ejecución de los señores Mora y Cañas; cuando al fin pudo proseguir su camino al puerto donde se encontraban presos, ya habían sido pasados por las armas gracias al retraso fraguado por los enemigos de ambos en este histórico lugar.

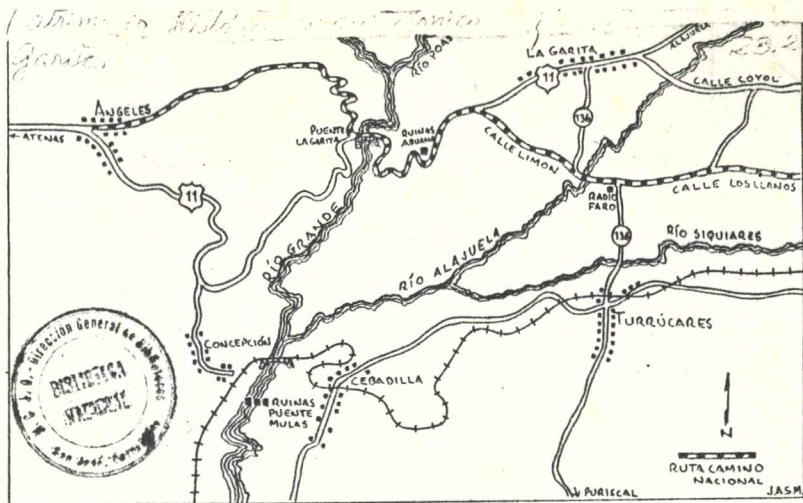
Veamos ahora lo que nos dice el irlandés-norteamericano Thomas Francis Meagher, quien viniendo del puerto del Pacífico en 1858 narra así el episodio correspondiente al río Grande: "En un ancho resalte, en la parte baja del precipicio, había un cacaotal soberbio de más de cien años de edad, según nos dijo uno de los guardas de La Garita. A la sombra de ese cacaotal, las aguas y el escarpado cauce por donde se precipitan parecían hacerse más hondos y más oscuros. En línea recta y directamente debajo de nosotros había un puente de piedra de un solo arco atrevido, con una puerta y un techo, que unía los dos caminos que bajaban de ambos lados de la barranca. Era el puente de La Garita, el puente de la aduana por el cual están obligados a pasar todos los que se dirigen al interior del país. Toda tentativa de cruzar el río, arriba o abajo de ese puente se castiga con diez años de presidio, según aviso de advertencia que había colocado en el sitio. Más allá del puente hay un edificio de madera muy largo, bajo, muy toscamente construido y con techo de tejas coloradas, que se sale cinco o seis pies fuera de la pared del frente hasta una andana de postes cuadrados de cedro descolorido: la Aduana. Allí es donde se horadan los barriles, se sacan los clavos de las cajas, se desocen los fardos, se registran los baúles y se colecta la mayor parte de las rentas de la República".

Capítulo muy importante merece el aspecto económico que esta aduana tenía para la joven república; por ejemplo, en el año 1856 entraron al erario 113,564 pesos por derechos de importación, que desvelados nos dan el siguiente resultado: aduana de Sarapiquí (en Puerto Viejo) 9,471 pesos; aduana de Puntarenas (en Chacarita) 2,072 pesos, y aduana de La Garita 102,021. Co-

mo se nota de la anterior reseña económica dada por el norteamericano Ephraim G. Squier, esta era la principal fuente de ingresos por concepto de importaciones a mediados del siglo pasado. En cuanto al presupuesto de ese mismo año (1856), para la administración y destacamento militar de las aduanas, a la de La Garita se le asignaron 6,693 pesos, en tanto que a las de Puntarenas y Sarapiquí les destinaban las sumas de 4,000 y 1,500 pesos anuales, respectivamente. Por su parte, los sueldos que devengaban los administradores generales de las mismas eran de 1,300 para el de La Garita, en tanto que los otros dos recibían 400 pesos anuales cada uno.

Volviendo a lo narrado por el señor Meagher, nos relata la magnificencia de las tierras que vieron de La Garita hacia la capital, no sin antes haber brindado con "brandy" y fumado un puro "chircagre", obsequio del gentil administrador de la Aduana, don Salvador Gutiérrez. Hace mención de los llanos del Carmen, que es parte de lo que hoy conocemos como parte del distrito de La Garita, el Coyol y Turrúcares, que por todo este inmenso valle atravesaba el Camino Nacional a Puntarenas. Esta vía, en la parte que hoy nos hemos propuesto destacar, pasaba por los Angeles de Aténas y serpenteaba sinuosamente hasta llegar al Río Grande; pasaba el puente y seguía el mismo sendero actual hasta la aduana. De este punto continuaba hasta el lugar hoy conocido como El Higuero, tomando por la calle de Limón y pasando por donde está hoy un radio-faro carretera a Turrúcares. Luego se internaba por la calle de Los Llanos hasta Ciurelas; un poco adelante había un desvío que comunicaba con la calle del Coyol y de esta manera con Alajuela (Pacto del Jocote). Siempre se ha dado como un hecho que el camino nacional es el mismo que conduce al Coyol, por haber acontecido en las cercanías de Alajuela el célebre "Pacto del Jocote" Pero de acuerdo con indagaciones que hemos efectuado con personas mayores vecinas de estos lugares, nos indican con toda certeza que el rumbo original es el que hemos descrito: partiendo en línea recta desde el radio-faro llegaba a Ciurelas para continuar por la Asunción y el Barreal. Esta sección de Los Llanos ya está casi perdida, pues por ser muy ancha fue invadida y cercenada en gran parte. Es esta sección donde tradicionalmente se ha tenido como el asiento de la efímera ciudad de Castillo de Garcimuñoz, funfafa a orillas de un río en marzo de 1561 por Juan de Cavallón; posteriormente fue desmantelada y en 1564 fue trasladada al Tejar de Cartago, siendo conocida históricamente como "Ciudad del Lodo".

Al referir lo anterior, pretendemos de esta manera llamar la atención de los organismos encargados de velar por el patrimonio histórico nacional, para ver si es posible restaurar todos estos valores como es debido. La Aduana puede ser reconstruida y convertirla en mirador o museo. El Puente de La Garita se podría restaurar y construir en las cercanías algún atractivo turístico adicional que contenga datos de la historia del lugar.





En ese puesto aduanal fue detenido el mensajero portador de la información que hubiera evitado la muerte del general José María Cañas.

Puesto aduanal será declarado ruina histórica

Alajuela, Gerardo Chaves Arce, corresponsal

Las pocas paredes que aún persisten de lo que fuera el puesto aduanal de La Garita serán declaradas ruina histórica a partir del 27 de noviembre de 1981. En el sitio se instalará un mirador turístico y una placa alusiva.

El puesto aduanal cumplió en el siglo anterior la labor de controlar el movimiento de mercadería de importación y exportación que se movilizaba por Puntarenas y que era transportada en carretas.

Sin embargo, uno de los puntos mejor recordados en la historia del sitio corresponde a la detención en aquel lugar del mensajero que llevaba la información que hubiera evitado la muerte de don Juanito Mora y del general José María Cañas.

Las ruinas han sido motivo de preocupación para muchos costarricenses interesados por la conservación de los sitios de valor histórico. La municipalidad alajuelense efectuó gestiones, que no se concretaron, al considerar la Comisión de Patrimonio Histórico que el remanente de la aduana de La Garita no cumplía con la extensión requerida para declararlo patrimonio histórico.

Del 23 al 27 de noviembre se cumplirá la "Semana del servidor aduanal", celebración que se aprovechará para colocar la placa en La Garita con la inscripción: "Ruinas de la antigua aduana La Garita. Departamento de Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura, Juventud y Deporte".

Los empleados aduanales constituyeron una comisión que ha trabajado arduamente para concretar la dedicación del sitio, tanto por su valor histórico nacional como por su valor concreto para todos los que se dedican al trabajo aduanal.

El Presidente de la República, Lic. Rodrigo Carazo Odio, tendrá a cargo la ceremonia inaugural.

Los visitantes al nuevo mirador podrán recrearse no sólo en el valor histórico de las ruinas, sino también con el paisaje de gran belleza natural que ofrece el cañón del río La Garita.

Las ruinas se ubican a unos 14 kilómetros al oeste de Alajuela, carretera a Atenas, poco antes de llegar al embalse de la planta hidroeléctrica de La Garita.

SECCION B

La Nación, domingo 15 de noviembre de 1981

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

El histórico paso de "La Garita"

60014

Una "garita", según el diccionario, es la torrecilla que sirve de abrigo a los centinelas en los puntos salientes de las fortificaciones. También se aplica a las casillas de madera destinadas a los vigilantes, porteros, etc. Pues bien, la antigua carretera nacional en su paso del Río Grande, ese cañón que conduce al Pacífico gran parte de las aguas del centro del país, tuvo hace muchos años una verdadera fortificación de piedra y argamasa para proteger la puerta de entrada al país.

Esa fortaleza ha sido conocida históricamente como el "Fuerte de La Garita", y fue construida en la administración de don Braulio Carrillo, siendo obra del mismo temple que creó no pocos edificios que sobresalieron en aquella época y que hoy día deberían conservarse como reliquias nacionales.

Decíamos que este fuerte fue levantado para proteger la entrada del país. Efectivamente, durante los primeros siglos de nuestra existencia como país, la mayor población estaba concentrada —tal como sucede hoy día— en la altiplanicie. Los núcleos de alguna importancia tenían su asiento a partir de la llanura que comienza en La Garita, Alajuela, Heredia, San José, y las otras poblaciones de la Meseta, eran los únicos mercados que podía considerarse como de interés para los comerciantes. Lo que existía más allá del Río Grande —así nos lo aseguran crónicas de la época— eran simples caseríos sin mayor poder adquisitivo, pues Atenas era un punto de parada de los carreteros en su larga jornada hacia Punta Arenas, lo mismo que San Mateo y Esparza, constituyendo aquel territorio... un vasto desierto.

"Las aldeas de Esparza, San Mateo y Atenas no turban la soledad. De un modo u otro, no es, sino después de que desaparece tras él la Aduana de La Garita, en la garganta del Río Grande, cuando el importador encuentra un mercado que merezca el nombre

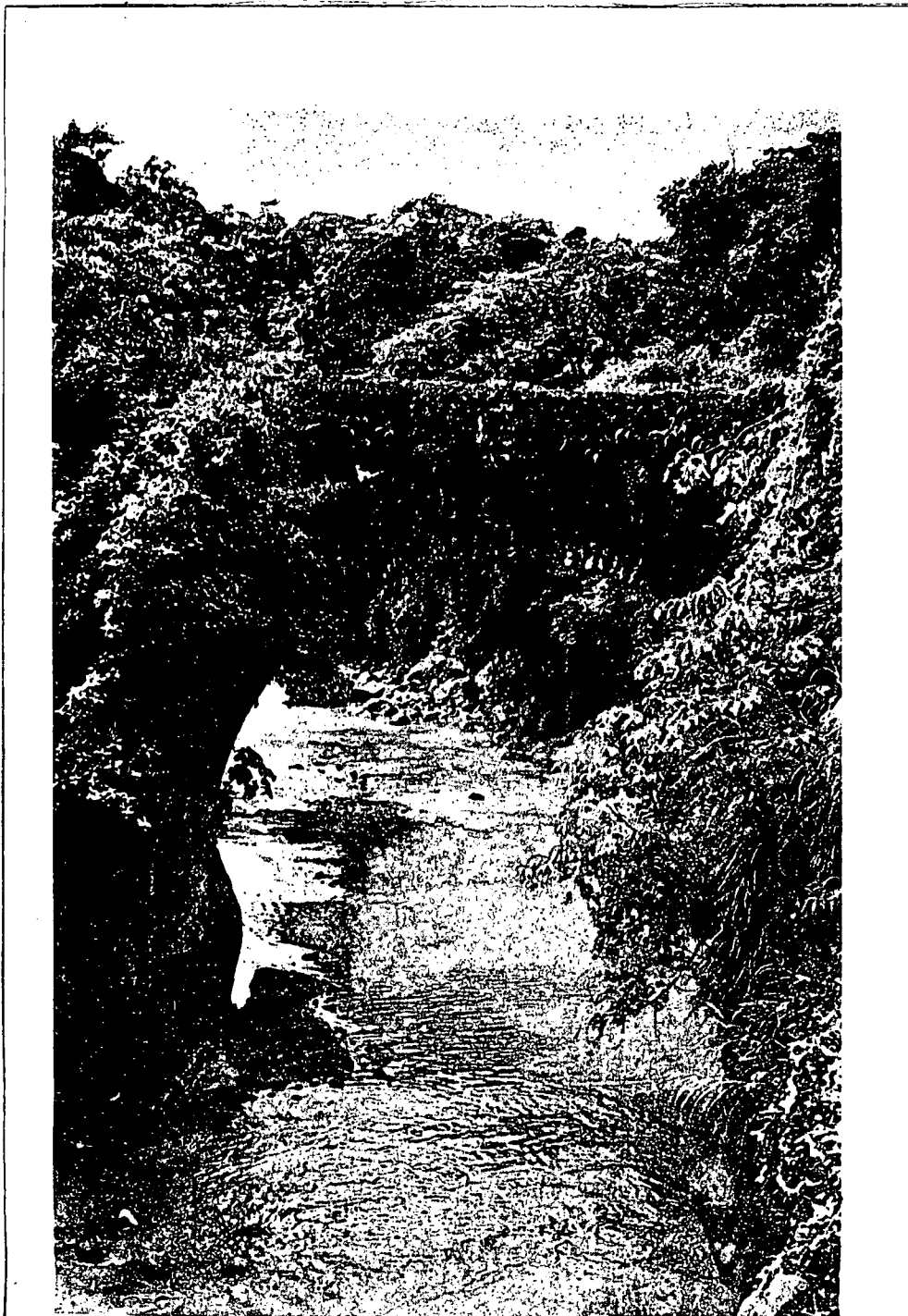
de tal", escribió el irlandés Thomas Francis Meagher en sus apuntes "Mis vacaciones en Costa Rica". No tenemos el detalle exacto del tiempo que La Garita sirvió de Aduana, ni los pormenores referentes al fuerte, que se construyó precisamente para dominar la vasta cuenca del Río Grande, pues estaba en la parte alta del desfiladero, donde se inicia la planicie, pero de los apuntes del Sr. Meagher sobre su visita a nuestro país, efectuada en 1858, entresacamos lo siguiente: "En la tarde del día siguiente de nuestra llegada de Panamá (a Punta Arenas), salimos para las montañas. Una hora de animado galope por la playa que une a la villa de Punta Arenas con la tierra firme, nos llevó a La Garita, puesto avanzado de la aduana de La Garita. Allí es donde se registran y pesan todas las mercancías extranjeras destinadas a cualquier punto situado entre el puerto y La Garita, y se pagan los derechos. Este puesto avanzado consiste en una barraca espaciosa, construida de bambú y cañas, con un platanar y un gallinero. Al acercarnos a caballo al interior de la barraca llena de humo, vimos al inspector de aduanas con un cabo de puro en los labios plácidos, mecándose serenamente en mangas de camisa en su hamaca de cabuya. Convencido de que las mantas azules de California sujetas a nuestras sillas, sólo contenían una mudada de ropa blanca, el calmoso inspector, sir, levantarse de la hamaca y con un gesto amable de su mano descolorida, nos manifestó que podíamos seguir nuestro camino. Un momento después estábamos en el corazón de la selva".

Más adelante el narrador Meagher apunta que... "una legua más allá llegamos al borde de la quebrada que en este punto linda con el Río Grande. A una profundidad de trescientos pies, llenando el precipicio con su voz ronca y salvaje, golpeando furiosamente y saltando sobre las rocas que se oponen a su paso, el

Tapias de piedra semiderruidas, único vestigio del fuerte de La Garita, del que habla la crónica adjunta.



FUENTE. Sáenz Maroto, Alberto. Historia Agrícola de Costa Rica. Publicaciones de la Universidad de Costa Rica. Serie Agronomía No. 12. 1970.



Antiguo puente de arco en La Garita (Río Grande). Obsérvese la venerada imagen de la Sta. Virgen en la parte superior (Aduana La Garita, Alajuela).

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

Este documento es propiedad de la
Unidad de Información Documental y Específica del Centro de Investigación y
Unidad de Información Documental del Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica
C. J. D.



Restos de la construcción de la famosa Aduana de la Garita (1833) (La Garita Río Grande, Alajuela).

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

Este documento es propiedad de la
Unidad de Información Documental y Es propiedad de la Centro de Investigación y
Unidad de Información Documental del Ministerio de Cultura del Centro de Investigación y
Conservación del Patrimonio del Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica

M. C. J. D.

REGLAMENTO DE ADUANAS

1863.— Habiendo expirado el término fijado para poner en ejecución la parte reglamentaria de la Ordenanza de Aduanas del año pasado, se suprime toda la administración de la Aduana de Río Grande, dejando reducido el resguardo del puente a un solo individuo para el cobro del derecho de peaje impuesto al ganado, y suprimido cualquiera otro que impida el cumplimiento de la ley.

En su defecto se establece un Jefe Político en Moín y otro en Golfo Dulce, y se sostiene el de Esparza con todas las atribuciones legales en resguardo del cumplimiento de las órdenes para evitar el contrabando de productos.

Por lo consiguiente se da libre entrada a todos los productos de la harina de trigo y otros granos alimenticios de primera necesidad. Se exceptúa de la gracia anterior la introducción de cacao (*Theobroma cacao*).

Uno de los esfuerzos mayores del Gobierno se concentra en lograr del Tesorero Público los bienes necesarios por la suma de \$ 25,000 pesos en el estudio y trabajos preparatorios para la apertura de un camino al Atlántico por la vía más conveniente a los intereses de la Nación.

También, y por lo demás, se autorizase para que se contrate en el país o fuera de él un empréstito hasta por la suma de \$ 1,000,000 de pesos, o de 200,000 libras

esterlinas, según lo exijan las necesidades de la obra, bajo las condiciones más favorables, sujeto a una amortización calculada de tal modo, que dentro del término de 30 años se condone la deuda.

Para el pago de la deuda se afectan especialmente las rentas de aduana marítimas, y los productos del mismo camino.

En punto a los denuncios de terrenos que se hagan por donde haya alguna probabilidad de que pueda pasar el camino que se trata de abrir desde la capital a la costa del Atlántico, ya que se duda si dichos denuncios se pueden admitir actualmente sin perjuicio de los intereses nacionales, se resuelve que se admitan todos los denuncios que en la dirección indicada se hagan al efecto, con la única condición de que en el caso de que dicho camino pase por cualquiera de los terrenos que desde ahora se denuncien, el Gobierno se reserva el derecho de tomar una franja de terreno de 1,000 varas a cada lado del camino, quedando obligado por la expropiación a indemnizar la parte tomada por la base del remate.

LOS MILITARES DEBEN TRABAJAR

1840.— Como buena medida del Gobierno a favor de todos, se obliga de ahora en adelante a los militares a concurrir con su trabajo a la composición de caminos en las montañas y labores comunes, pues se les considera en éste respeto iguales a los demás ciudadanos, ya que también se aprovechan de las calles y caminos para su tráfico particular.

Tomando en consideración el expediente para constituir el camino que debe conducir por el paso real del Virilla a la Garita del Río Grande, y como es claro que el trazo demarcado desde 1834 hacia el Guanacaste, es el mejor por su dirección y buen piso, que habiendo sido por el paso real del río Virilla, paso del Coco del Río Ciruelas, y paso del Carmen bajando por las inmediaciones de la posesión de Victoriano Vargas, es por lo que se ordena que no debe cerrarse por persona ni autoridad alguna; se obliga abrir los encierros formados sobre dicho camino, de manera que quede de 30 varas de ancho. Se fija una multa de 500 pesos a la persona que lo vuelva a cerrar; y los caminantes que dejaran la ruta de este camino, o del que pasa por Heredia y Alajuela, rompieren cercos o potreros, deben indemnizar los daños en que incurran, y a un año de trabajos forzados públicos.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

LA GARITA DE RIO GRANDE

000009

1809.— El guarda volante José Bonilla, desde el rancho de Santa Eulalia, informa del perjuicio que recibe el rey con el puente de Río Colorado, y el de hamaca de Río Grande pues es imposible, aunque se tuvieran los guardias, frenar el contrabando, que los peligros del camino son terribles. Añade que el rancho está situado allí donde el río se derrama cuando crece, que sin embargo es el lugar más adecuado.

1816.— Exposición de los guardias de la Garita de Río Grande sobre la necesidad de construir una pared, desde el edificio hasta una peña para evitar el contrabando.

1817.— Circular dirigida a los tercenistas de tabaco en la obligación en que están de perseguir el contrabando, y denunciar las casas en donde se oculta el producto, y de acompañar al juez de mayor autoridad al lugar de los hechos.

Se solicita por parte de Nicolás Carazo, José M. de Peralta, Ramón Jiménez y Vicente Fábrega para que se les devuelva un embarque de ropas que procede de Panamá. Igual hacen los señores Félix Mora, Benito Alvarado y Francisco Castro porque todos se acogen al indulto de contrabandos otorgado por el Rey don Fernando VII con motivo de su boda con la infanta doña Isabel de Portugal.

1818.— José A. de Peña Monge envía carta como alcalde de Bagaces al Gobernador Ayala denunciando el envío de ganado vacuno a Nicaragua, por parte de varios hacendados, como de haber dado aviso de ellos al Lic. Gutiérrez Luzaúrzabal, dueño de la hacienda El Higuero.

Se solicita se aumente el sueldo de los guardas del tabaco a 30 pesos para estimular su celo en la destrucción de las siembras clandestinas de tabacos.

1819.— Información seguida por el destacamento de Matina sobre la invasión de los moscos, que entraron por la boca de Matina, a fin de matar a Romero y saquear el valle, todo por falta del pago del regalo de 100 pesos acordado a favor de los dichos indios.

1820.— Real orden por medio de la cual se prohíbe el apremio por contrabando de tabacos.

1822.— El Factor de Tabacos presenta Informe a la Junta Gubernativa sobre la necesidad de aumentar el Resguardo del Río Grande y otras medidas más para controlar el contrabando de tabacos y mercaderías.

Por José Angel Vidal, secretario del Ayuntamiento de Alajuela, se certifica haber presenciado la quema de tabacos decomisados por contrabando.

Los tercenistas de Guanacaste (Liberia), Nicoya y Santa Cruz rinden informes sobre el estado de sus tercenas y rendimientos en ellas, y costo de las cosechas hasta 1819 y siguientes.

CONTRABANDOS Y RESGUARDOS

1827.— Con el propósito de frenar hasta donde sea posible el continuado negocio del contrabando, se ponen cuatro guardias encargados de ese menester en la garita de Río Grande, a cargo de las rentas de la Federación y del Estado (Decreto 117).

De cada tercio que se introduzca por el camino de Puntarenas y Nicaragua, se exigirá en la garita de Río Grande un real, con exclusión de la sal, palma y algodón producido en el Estado; por cada cabeza de ganado mayor medio real, menos el de cría. Los guardias fijos cobrarán este derecho llevando un libro de cuentas, en detalle, y se dará cuenta por trimestre a la Tesorería General, que conservará este depósito únicamente para la composición del propio camino (peaje), es lo que establece el Decreto 137 de 7 de agosto de 1827.

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL

LA ADUANA MARITIMA

000008

1827.— La recaudación y administración de Aduana marítima estará a cargo de la Tesorería y Contaduría de Tabacos del Estado, con establecimiento en el puerto de Puntarenas de un guarda específico, que reciba los cargamentos y registros, luego el control de la Barranca respectiva hacia La Garita del Río Grande dado el aumento del comercio por Puntarenas.

EUSEBIO RODRIGUEZ

1843.— Con una nueva gestión se autoriza al señor Eusebio Rodríguez para que tome medios económicos a fin de acelerar la construcción del arco del puente sobre el Río Grande.

A TOMAR CAFE

1863.— Siendo indispensable arreglar la forma en que deben recaudarse los billetes de exportación de café, y establecer el control necesario para evitar toda clase de fraudes, se ordena que el despacho de café en la Garita se hará desde las 5 de la mañana hasta las 6 de la tarde, siendo por consiguiente prohibido hacerlo en las horas de la noche, en la casa de la "Garita", por parte de los guardias itinerarios y dos soldados.

En el punto del Río Grande se establece un guarda con el fin de recoger los boletos, pases o guías expedidos por el Resguardo de La Garita, debiendo examinar si la carga señalada está de acuerdo con lo dicho en la guía, en caso contrario detener la carga, y averiguarlo todo.

A fin de cada mes se entregarán las guías que haya recogido para enviarlas a la Secretaría de Hacienda.

En la ruta de la "Chacarita" habrá un Resguardo compuesto, cuyas obligaciones serán reconocer y despachar de día o de noche, toda la carga de café que vaya para Puntarenas, recogiendo los "pases" dados por el de La Garita; recoger los que no hayan pasado por La Garita, llevar un control mensual al respecto, con duplicados para ser recogidos en el Resguardo de La Chacarita.

Los sueldos de los empleados de La Chacarita serán de 40 y de 35 pesos. El guarda del puente de Río Grande tendrá un sueldo de 35 pesos, y el Cabo de La Chacarita 35 pesos y los guardas de 30 pesos mensuales.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION

DEL PATRIMONIO CULTURAL



Lo que queda de la Casa de la Aduana de "La Garita".

**MONUMENTO QUE DEBIERA SER ADSCRITO
AL "MUSEO HISTORICO JUAN SANTAMARIA"**

Muestra la foto, lo que queda de lo que fué Aduana de La Garita. La acción del tiempo ha venido devorando, con avidez muro por muro, pieza por pieza de lo que, en un tiempo, fuera soberbia fortaleza erguida como en puntillas en atisbo de la sorpresa armada, o de la hábil codicia del contrabandista.

Nosotros apenas alcanzamos a conocer uno que otro muro seniderruido que aún se mantenía en pie como pidiendo misericordia y compasión del Estado. Vana fué su pose suplicante, pues los años pasaron y las administraciones públicas echaron en olvido que nuestra historia nos habla de la existencia del magnífico edificio que estuvo enclavado sobre estratégica colina, desde cuyas almenas o garitas el ojo vigilante de los centinelas oteaba el horizonte.

Olvidaron también las municipalidades de la ciudad de Alajuela y los historiadores, que esas ruinas debieron haberse conservado a toda costa como reliquia de alto quilataje y de un pasado de suyo interesante en los anales patrios.

El Decreto Nº 16 de 12 de junio de 1922, vino a hacer aún más cruel la incomprensión gubernamental, al poner en manos particulares el derecho sobre aquellos sagrados vestigios.

Es tiempo todavía de que el Gobierno, la Municipalidad de Alajuela o la Sociedad de Geografía e Historia, salven lo que queda de tan preciada reliquia, y se enseñe a la juventud de ahora, lo que significó la magnífica obra de Carrillo. (1)

(1) Escribimos estas líneas cuando aún quedaba algún vestigio.

III.—CAMINO DE PIEDRA A PUNTARENAS

El camino real a Esparza se menciona desde 1640 y por mucho tiempo sólo hubo para atravesar el Río Grande una simple canoa.

Años más tarde y posiblemente en el lugar conocido como Sitio del Río Grande, se instaló una hamaca que servía de puente, lo cual demuestra que había tomado importancia esa vía. Ese primer puente de hamaca fue sustituido por otros similares, debido a que en varias ocasiones el río lo arrasó en sus crecidas, y hasta llegó a ocasionar muertes.

En los protocolos de Cartago encontramos una referencia importante: en el año 1735 las autoridades desterraron una persona al otro lado del Río Grande, y dieron orden al canoero, encargado de vigilar el paso, a que impidiese el regreso de aquella persona mientras no hubiese cumplido su castigo.

— 20 —

En 1780 se nombró un mayordomo para que cobrase impuesto por el uso de la canoa y de la hamaca del Río Grande, impuesto que consistía en un real por carga y por persona que pasara por la canoa y medio real si usaban la hamaca; asimismo medio real por cada mula que pasase arrimada a la canoa.

Lógicamente este camino atravesaba los montes del Aguacate y el Río Grande, y servía de comunicación con Nicaragua; fue en los años de 1780 y 1781 bajo la administración del gobernador interino Juan Flores, cuando se inició la construcción de un puente de calicanto sobre el río, en el paraje llamado Los Negritos, construcción que dio motivo a una fuerte oposición de los pobladores del lugar, aun de los que radicaban del otro lado del río en el paraje llamado de los Salineros. Consideraban ellos que esta construcción correría el riesgo de ser destruida por las aguas del río que subían hasta 30 metros en invierno, y se había llevado tres puentes anteriores, con fuertes pérdidas, ya que la hamaca valía 30 pesos y la canoa 70 pesos, y desde luego el valor del puente sería mucho mayor.

Con el propósito de colocar el puente en un sitio mejor se halló en 1780 un nuevo camino que salía a Santa Eulalia (Santa Olaya), llamado de Poás. Iba del paraje llamado Poás (hoy Grecia) hasta Santa Eulalia. El tráfico en él era posible pero requería la colocación de siete puentes sobre los ríos más grandes de los 18 que se encontraban en el trayecto desde La Lajuela hasta el río Grande; o sea los ríos Poás, Prendas, Trancas, Trojas o Vigías, Sarchí, Colorado y Grande.

Este camino estuvo en uso solamente los primeros meses de 1781, porque en julio de ese mismo año, una avenida del río se llevó el puente, además existían cuevas y malos caminos desde Santa Eulalia hasta Itiquís, cuyo recorrido era penoso aun en verano, por lo que fue necesario abandonar dicho paso y poner nuevamente en servicio la canoa.

En un documento de la época se encuentra la siguiente descripción: "El nuevo camino abierto en Poás es transitable en invierno; saliendo de Cartago hacia Nicaragua se encuentra el río Itiquís, y más adelante el de Poás que tiene un paso pantanoso y una cuesta alta sin desecho. Luego sigue el río Prendas con aguas precipitadas por su estrechez, una cuesta muy fea y peligrosa en la que pueden perecer los que la transitan; luego el río llamado las Trancas que es muy hondo; después el río Colorado el cual tiene una cuesta tan grande de este lado que ni aun en verano se puede atravesar, pues tiene muchos precipicios en donde las bestias peligran. El puente de este río no tiene fortaleza porque la debilidad de sus maderas no ofrece subsistencia, el río Grande en invierno por este camino es intransitable porque le cae el río Colorado y al crecer no da paso a la cuesta que sigue, que es la peor de todas".

— 21 —

Todo lo anterior confirma que este camino de Poás a Santa Eulalia es el mismo que se dirige actualmente de Alajuela a Grecia, que antiguamente comunicaba a Grecia con Atenas, pasando por Santa Eulalia hasta unirse en la propia población de Atenas con la carretera de piedra a Puntarenas en el punto donde existe hoy una bomba de gasolina; esta sección de Grecia a Santa Eulalia se encuentra abandonada en nuestros días ya que la carretera de Atenas se construyó casi en su totalidad sobre el camino de piedra.

Volvió a usarse como dijimos el antiguo camino y se acordó construir el nuevo puente en el lugar donde había estado el antiguo, llamado Viejo o Santa Roca, sostenido de las minas de rocas y con una altura hasta de 30 metros, para evitar que las cabezas de agua se lo llevaran; para financiar la construcción se usarían fondos de las rentas de tabaco y de las alcabalas.

Este antiguo camino presentaba también malos pasos. En distintas oportunidades fue necesario hacer pequeñas desviaciones; una de ellas fue la realizada por don José Antonio Castro, poseedor de terrenos en los Montes del Aguacate, quien abrió un desecho para evitar la cuesta del Toro y los malos pasos de la Quebrada Honda, este desecho resultó ser más corto, pues economizaba más de un kilómetro y era beneficioso porque no tenía vallas ni piedras que perjudicasen las bestias, y sus cuestas eran más moderadas. Lo usaron los viajeros que traficaban con mulas y ganados, y como reconocimiento por los trabajos en dicho camino se le pagaron al señor Castro 300 pesos.

La cuesta del Río Grande fue la que más problemas presentó, pues el río se encontraba rodeado de altas rocas con difícil acceso a ambos lados, esto constituía una dificultad para el tránsito con bueyes y con mulas; en esta cuesta se hicieron muchos arreglos con el objeto de allanarla. El padre Isidro Joaquín Lizano realizó una obra de relleno con terraplén y piedra fina mezclados, dándole un descenso en forma de grada. Varios ayuntamientos colaboraron en la realización de esta obra: Barba, Escazú, Ujarrás, Alajuela, San José y Cartago; el propio padre Lizano colaboró personalmente en los trabajos, sin embargo, por estar sobre bases de madera corruptible, no había garantía de duración.

La construcción de dicho camino se realizó en los años 1812 y 1813. Los gastos fueron elevados, pues requería un trabajo incesante de peones y operarios, los costos ascendieron a 1468 pesos que el padre Lizano reclamó al ayuntamiento de Cartago.

En el año 1800 se colocó un nuevo puente sobre el Río Grande, cuya construcción duró 15 días y su costo fue de 128 pesos.

El puente anterior, en el camino que pasaba por Santa Eulalia, presentó muchos problemas, porque existiendo ese paso, se favorecía el contrabando; en este sentido eran las quejas de los vecinos, presentadas en 1806.

El contrabando por una parte, y las correntadas provocadas por las crecidas que arrasaban los puentes por otra hicieron necesario el abandono de dichos pasos, y la búsqueda de un nuevo sitio para colocar otro puente más fuerte y consistente. Para este propósito escogieron, las personas interesadas en el camino y el buen estado del puente, el paraje que llamaban "La Canoa", "Vado" o "Trincheras", en la región intermedia entre el puente antiguo y el que estaba en uso, zona que era de terrenos firmes a ambos lados y sin cuevas grandes, sólo era necesario construir unos bastiones de calicanto con vigas de 13 varas. Realizando un buen trabajo su costo se valoró en 200 pesos.

Don Santos Lombardo fue uno de los más interesados en dicha obra.

Así se mantuvo transitable el camino por mucho tiempo, pero cuando los inviernos eran fuertes, las aguas arrastraban y rompían el puente y los vecinos volvían a colocarlo.

En uno de los relatos de una anciana que vivía en Hacienda Vieja de Orotina, y que pasaba por este camino en esa época, encontramos la siguiente anécdota:

"Veníamos mi padre y yo de Hacienda Vieja, y como entonces se pasaba por un puente que llamaban de los Españoles, el cual estaba colocado como a 500 metros al sur del actual puente del Río Grande, en el camino nacional de Cartago a Puntarenas, estando en la orilla oeste de dicho puente, bajo un fuerte temporal y antes de que se construyera la carretera, como el puente era muy angosto, sólo podían pasar las gentes en una misma dirección y en fila; antes de tomar la cabeza del puente, mi padre y yo vimos que un señor procedente de Alajuela tomó el puente, con animales y bestias cargadas, y acompañado de su esposa e hijos. Cuando iba por el centro de la cabeza de agua de gran creciente se llevó el puente con todos ellos, nosotros nos regresamos hacia donde es Atenas, a esperar que se reparara el paso."

A mediados del siglo pasado se usó también un camino llamado La Cima, con muchas cuevas y peligros, que se dirigía a San Ramón, pasando por el barrio San José; los viajeros Wagner y Scherzer (1853), lo describen así: "Un camino de mulas conduce asimismo de Atenas a San Ramón, en el lado occidental del Aguacate; actualmente se dirigen a esta región una emigración bastante fuerte de vecinos de los alrededores de San José, que quieren evitar el servicio de la milicia".

Este camino actualmente está casi sin uso, pues el que conduce a esa región sigue un rumbo más norte, pasando por el barrio San José en la región llamada La Puebla o Alto López, y no por San José Norte como el anterior.

Conforme progresaba la actividad minera y la agricultura, se hacía cada vez más necesaria la existencia de una buena vía de comunicación a Puntarenas, única salida al exterior que tenía el país.

Con base en estas necesidades, el Jefe de Estado don José María Alfaro, dio inicio a la gran obra de construcción de una carretera de piedra a Puntarenas, que tuvo mucha utilidad en el siglo pasado.

Poco tiempo después el doctor Castro Madriz, en su primera administración, realizó otra gran obra: la conclusión de un puente de piedra sobre el Río Grande, en el lugar llamado La Garita. Dicho puente se conserva aún en buen estado y en uso.

También existió en ese lugar una Aduana, creada por don Braulio Carrillo durante su dictadura, con el objeto de controlar la entrada y salida de mercancías, y cobrar los impuestos correspondientes.

Algunos de los viajeros que visitaron Costa Rica en el siglo pasado, hacen relatos de sus travesías en mula, desde Puntarenas a San José y viceversa; se refieren en ellas a la cuesta del Río Grande, al puente a la aduana de La Garita, a la población de Atenas, etc.

Entre las más interesantes descripciones están las siguientes:

John Lloyd Stephens (1841) dice al referirse al camino: "Llegamos al borde de una barranca y desde allí fuimos serpenteando por un descenso escarpado de más de 1500 pies, hasta que nos cercaron las montañas en forma de anfiteatro. En el fondo de la barranca había un puente rústico de madera, sobre un torrente angosto que corre entre rocas perpendiculares de 150 pies y recuerda las cataratas de Trenston; subimos por un camino escarpado hasta la cima de la barranca, donde había una casa larga, atravesada por el camino para impedir el paso como no fuera directamente por dentro de la misma, se llama La Garita y señorea el camino que va del Puerto a la Capital".

Thomas Francis Meagher (1860) dice al respecto: "La aduana se encuentra a 60 millas tierra adentro, en La Garita del río Grande, en la parte baja de una barranca negra; allí se cobran los derechos sobre las mercancías, y desde ese único punto penetran a las villas, aldeas y otros lugares habitados del país. Entre dicho lugar y Puntarenas se extiende un vasto desierto; las aldeas de Esparza, San Mateo y Atenas, no turban la soledad, se pierden en ella. Una legua más allá de Atenas llegamos al borde de una quebrada que en este punto linda con el río Grande; a una profundidad de 300 pies, llenando el precipicio con su voz bronca y salvaje, golpeando furiosamente y saltando sobre las rocas que se oponen a su paso, el río se precipita dando tumbos, y sus aguas huyen rápidamente. El muro que está del otro lado del precipicio era varios pies más alto que el que bajaban despacio nuestras mulas, por un camino en zig-zag, sólidamente construido, aunque sin ninguna protección del lado del abismo. En línea recta y directamente debajo de nosotros; había un puente de piedra de un solo arco atrevido, con una puerta y un techo que unía los dos caminos que bajaban de ambos lados de la barranca. Era el puente de La Garita, el puente de la aduana por el cual está obligado a pasar todo viajero que se

dirija al interior del país. Toda tentativa de cruzar el río más arriba o más abajo de ese puente, se castiga con 10 años de presidio. Más allá del puente hay un edificio de madera muy largo, bajo, toscamente construido, y con un techo de tejas coloradas, que sale cinco o seis pies fuera de la pared de enfrente, hasta una andama de postes cuadrados de cedro descolorido: "La Aduana".

Respecto al tráfico por este camino, que en el siglo pasado fue la arteria principal del país, todo el comercio se hacía por esta carretera hacia Puntarenas, dicha carretera estaba lastrada con piedra viva, para evitar el barro; las carretas con bueyes la transitaban especialmente y era necesario herrar a los bueyes, que sufrían con las largas caminatas y se les gastaban los cascos. Muchas de esas herraduras se encuentran aún perdidas por el camino.

La distancia entre las ciudades principales y el puerto, los pasos malos del camino, y los lentos medios de transporte, hicieron que hubiera a lo largo de él lugares de descanso llamados "Sesteos", donde generalmente pernoctaban los viajeros con su mercancía y sus productos, y hacían pastar a sus bueyes; había sesteos en La Garita, en el lugar llamado La Boca, situado en Sabana Larga de Atenas, un poco al oeste de la Quebrada Azul, donde había una casa llamada "La Nación". Los otros sesteos estaban en el Desmonte, San Mateo y Esparza.

"Viajaban día y noche gran cantidad de carretas, haladas por bueyes. Había días en que pasaban más de 800 carretas, 200 por la mañana hacia Puntarenas, 200 por la tarde hacia San José e igual cantidad por la noche.

De este lugar, Atenas, viajaban como si fueran hombres, con sus yuntas de bueyes algunas mujeres, entre ellas Manuela Solares, quien había sido esclava de don Manuel Solares de Heredia.

La vida en ese tiempo en los lugares de sesteo era sumamente alegre, había ventas de café, comidas, etc., a orillas de la carretera, donde generalmente había quien tocara guitarra, acordeón y marimba, además eran constantes las riñas entre los viajeros; el comercio local tenía también mucha actividad".

Citaremos algunas descripciones referentes a la población de Atenas, tal y como la percibían los viajeros; Wilhelm Marr, en su trayecto de Puntarenas a San José, hace la siguiente descripción:

"Allá extendida delante de mí, estaba la risueña y floreciente altiplanicie de Costa Rica, un edén. Sobre ella se estremecía un cielo de un azul profundo. Ligeras nubes de humo que brotaban del valle de verdura, de los maizales y platanares, y que apenas dejaban resaltar las casas, indicaban la situación de la aldea de Atenas.

Seguimos cabalgando cuesta abajo. El carácter selvático que tiene el camino hasta la cumbre del Aguacate, se había desvanecido. La flora primitiva no ostentaba ya su salvaje magnificencia de las bajuras, que



tan sólo se veía a trechos, en grupos de árboles muy hermosos sobre el suelo cultivado. Una tras otra aparecían pequeñas chozas de barro, asomando por entre las plantaciones de caña de azúcar y de maíz, muy satisfechas de sí mismas, con su interior modesto.

Las gentes me causaron, si así podría decirse, una rubia impresión. Esto en sí es algo que no dice nada, pero, ¿cómo haré para pintar unos cabellos y un color de la tez que sin ser notables llaman sin embargo la atención? Cabezas que de lejos parecen rubias y de cerca resultan casi negras. Podría calificarlas de sosas pero esto puede ser mal interpretado y no quiero mortificar a la multitud de preciosas, muy esbeltas y delicadamente opulentas muchachas campesinas que a diestra y siniestra devolvían mi amable saludo con mayor amabilidad todavía. Coquetos ranchos de paja, camisas de una blancura deslumbrante, faldas de indiana azul oscuro, bajo de las cuales asomaban pequeños pies desnudos, pero tan delicados, tan chicos, de forma tan andaluza, que harían reventar de envidia a la parisiense más esclava de la moda. Estas jóvenes campesinas de Costa Rica seducen a primera vista, su tez ligeramente morena atrae y cautiva, a 25 pasos de distancia se inclina uno todavía a atribuir este color a la acción del sol. Los labios no son los pálidos del negro ni los grises del indio, sino rojizos y los dientes de perfecta blancura según el agua que consuman sus propietarias. Sus ademanes tienen una gracia natural en vez de la prosopopeya simiesca de las nicas".

Otra descripción interesante del pueblo de Atenas, es la que hace Thomas Francis Meagher, dice lo siguiente:

"La villa de Atenas, muy lejos del Aguacate, villa de la más estricta sencillez republicana, agrupación escasa de chozas modestas en la que si no se perciben los más divinos atributos de Minerva, era evidente que reinaba la tranquila gravedad de su ave favorita.

En Atenas nos hospedamos en la posada a la que dimos el nombre de Pericles, en honor de sus recursos y refinamiento. La casa de Pericles tenía un techo en punta de una altura pasmosa, cubierto de hojas de plátano y maíz".

Wagner y Scherzer la describen así:

"A dos leguas al oeste de La Garita, queda, rodeada de praderas y campos de maíz bastante bonitos, la aldea de Atenas. La caña y el banano prosperan ahí muy bien y en el vecindario vimos un espléndido bosque de naranjas, cuyos árboles altísimos estaban completamente cubiertos de frutas. Por la manzana de terreno se pagan aquí 30 pesos.

† IV.—LA IGLESIA †

Como elemento de gran peso en la cultura costarricense, la iglesia también influye en el pueblo de Atenas; es el espíritu religioso