

LA GACETA Nº 129
10 de julio, 1975

Nº 4990-C

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

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3º de la ley Nº 5397 del
8 de noviembre de 1973,

DECRETAN:

Artículo 1º—Declarar Reliquia Histórica el Puente sobre el río Jesús Ma-
ría, conocido como Puente de Las Damas, construido por La Sociedad Económi-
ca Itineraria de Costa Rica en 1845, en la antigua carretera a Puntarenas.

Artículo 2º—Esta declaratoria prohíbe la demolición total o parcial del
inmueble.

Dado en la Casa Presidencial.—San José, a los veintitrés días del mes de
junio de mil novecientos setenta y cinco.

DANIEL ODUBER

El Ministro de Cultura, Juventud
y Deportes,
CARMEN NARANJO COTO.

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

Puentes con aroma de café

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

Manos a la obra

COSTA RICA VIVIÓ UNA FEBRIL EDIFICACIÓN DE PUENTES DURANTE CORTO PERÍODO DEL SIGLO XIX

Si nuestros viejos puentes se dispusieran a contar su historia, pedirían una taza de café. Así estarían en familia pues muchos de ellos son "hijos" de la exportación cafetalera en la Costa Rica del siglo XIX.

El auge de la producción cafetalera en nuestras tierras centrales durante la década de 1840, decidió a empresarios privados a financiar la edificación de puentes seguros por donde el "grano dorado" saliese hacia Europa.

A decir verdad, los puentes y los caminos que había entonces sufrían pésimas condiciones, lo que encarecía y demoraba la exportación del café. El camino hacia Puntarenas adquirió así especial relevancia para movilizar el café producido en el denominado "Valle de San José".

La Sociedad Económica Itineraria. Hacia 1843, acaudalados comerciantes y cafetaleros, intranquilos por los pésimos caminos, decidieron fundar la Sociedad Económica Itineraria, también conocida como la Junta Itineraria. La Sociedad procuró introducir mejoras en la vía que llevaba a Puntarenas, embarcadero de las crecientes exportaciones cafetaleras.

La Junta procuraba disponer de



La garita en el río Grande, ilustración del siglo XIX tomada del libro *Tropical Travel*, de Juan Carlos Vargas. EUCR PARA LN

una vía que fuese transitable por las carretas durante la mayor parte del año. Delegados de la Junta revisaron el recorrido, encontraron graves problemas y determinaron los costos de su reparación.

Ese deterioro tenía una explicación: en las primeras cuatro décadas del siglo XIX, los viajes entre el valle de San José y los puertos de Puntarenas y Caldera habían sido muy escasos pues la producción

agrícola (tabaco, caña de azúcar, maíz y frijoles) no propiciaba un intenso comercio. El poco que existía se centraba en productos que podían transportarse en bestias de carga cruzaban los ríos con cierta facilidad.

La idea de mejorar los caminos llevó a una conclusión inevitable: faltaban puentes, y los que había se hallaban maltrechos en varios tramos.

La ruta a Puntarenas pasaba por varios ríos de cauce profundo y muy caudaloso durante los meses de lluvias, lo que dificultaba cruzarlos casi en cualquier tiempo. Esta situación solía presentarse en los ríos Torres, Virilla, Segundo, Ciruelas, Alajuela, Grande, Machuca, Jesús María, Paires y Barranca.

Tenían puente, aunque en mal estado, los ríos Torres, Virilla y Grande. El de este último se había construido a inicios de la década de 1840. Los puentes sobre los ríos Torres y Virilla estaban situados en el camino que unía tres de las principales ciudades: Alajuela, Heredia y San José. La gran movilización diaria en esta zona demandaba construir puentes seguros.

La iniciativa. La primera referencia sobre la construcción de puentes por parte de la Junta Itineraria, la ofrece el periódico *Mentor Costarricense*. En enero de 1844 anunció que se había acordado que, en su próxima visita al camino a Puntarenas, Buenaventura Espinach "vuelva a fijar su atención e informe sobre la posibilidad de construir puentes sobre los ríos Jesús María, Surubres y Paires". Este constituye un antecedente clave en la construcción del puente de las Damas (o de Jesús María) sobre el río Jesús María en San Mateo de Alajuela.

El nombre de "puente de las Damas" se debe a que, cuando la Junta Itineraria solicitó contribuciones

IPASO a las Damas!

El nombre oficial del puente de Las Damas (o puente Damas) es "puente río Jesús María", aunque popularmente se lo conoce por la primera denominación. Se ubica en San Mateo de Alajuela. Esta estructura de piedra fue declarada reliquia histórica el 10 de julio de 1975.

Valga recordar que ciertos puentes mencionados están todavía en uso, como algunos edificados en los ríos Grande y Jesús María.

para levantar esa obra, fue muy importante el desprendimiento económico mostrado por las mujeres. Este puente se inauguró en setiembre de 1845. Costó unos 8.000 pesos y presentaba una forma arqueada. Sus materiales eran la piedra labrada y la cal.

Entre 1844 y 1850 se vivió una febril actividad en la construcción de puentes: nunca la había habido y nunca más hubo algo similar en Costa Rica. Entre los que se edificaron en este período destacan los de los ríos Torres, Ciruelas, Segundo, Ojo de Agua, Machuca y Barranca.

Algunos puentes sustituyeron viejas edificaciones de madera, como ocurrió con el río Torres, cuyo puente se levantó de calicanto y con un costo cercano a los 4.000 pesos.

Otros puentes —como los de los ríos Ciruelas, Machuca y Segundo— pasaron de una inversión de 400 pesos pues se ejecutaron con vigas de madera sobre bastiones de piedra y cal.

Hasta Europa. El 30 de marzo de 1844, *Mentor Costarricense* informó de que en la Junta Itineraria "se acordó solicitar [que] el Señor Juan Rafael Mora se haga cargo de la

construcción del puente del Coco sobre Río Segundo".

Una semana después, la misma Junta señaló lo siguiente: "Leída la contestación del Señor J. R. Mora, se acordó se le den las Gracias a nombre de la Junta, por su pronto llamamiento a encargarse de la comisión que se le dio para levantar el Puente del Coco".

Otros puentes —como el de Ojo de Agua, procedente de 1848— tenían forma de puente-calzada o empedrado para evitar la presencia de lodazales que se formaban con suma facilidad en el paso por la zona de San Rafael.

En 1850, el periódico *La Gaceta* destacó el artículo titulado "Puente de Barranca", que resaltó la necesidad de tener un puente de hierro para asegurar el paso de los productos con rumbo a la Puntarenas.

La obra sobre el río Barranca representaba un costo de casi 16.000 pesos. Para reunir este dinero, la Junta Itineraria llamó a la generosidad de los ciudadanos, pero no tuvo el respaldo esperado.

Una vez que el camino a Puntarenas experimentó notables mejoras y el levantamiento de puentes habilitó de forma definitiva la ruta hacia el Pacífico, el protagonismo de la Junta Itineraria comenzó a debilitarse.

A inicios de la década de 1850, una vez que Juan Rafael Mora ascendió a la Presidencia de la nación, la Junta desapareció oficialmente y el Gobierno asumió la labor que hasta entonces aquella desempeñaba.

La intensidad con la que se trabajó entonces en la construcción de puentes no tiene competencia en la historia de Costa Rica. En cierto modo, aquellos puentes llegaron hasta Europa. ■

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.

PUENTE SOBRE EL RÍO JESÚS MARÍA

San Mateo

(Puente de Las Damas)

Ubicación:

El puente se encuentra en el distrito 3° (Jesús María) del Cantón San Mateo, Provincia de Alajuela. Se encuentra sobre la ruta 11 que es la carretera que une a San Mateo con Esparza.

Tipo y Material del Puente:

El tipo de puente es de arco circular formado por bloques de piedra en forma de cuna de 0.5 m por 0.20 m. La luz del arco es de 10.1 m y el ancho de 7.3 m.

Año de Construcción:

Se construyó en la segunda administración de don José Rafael Gallegos en el año 1845.

Fecha de finalización: 13 de setiembre de 1845.

Diseñadores:

Don Buenaventura Espinach y Don Mariano Montealegre.

Constructor:

Comisión Directora de la Sociedad. Dirección Técnica a cargo de Don Buenaventura Espinach y de Don Mariano Montealegre, maestro de obras Don Manuel Segura.

BREVE RESEÑA HISTÓRICA

La primera referencia sobre la construcción de puentes, por parte de la Sociedad, fue el acuerdo que tomó la Comisión Directora en su sesión del día 25 de enero de 1844, en que designó a don Buenaventura Espinach, vocal de la Comisión, para que en su próxima visita al Camino a Puntarenas "vuelva a fijar su atención e informe sobre la posibilidad de construir puentes sobre los ríos Jesús María, Surubres y Paires". Esta es la primera noticia relacionada con la construcción del Puente de las Damas o Puente de Jesús María.

Días después, la Comisión encargó a los directores don Buenaventura Espinach y don Mariano Montealegre para que escogieran el lugar más apropiado para situar el puente.

A la vez comisionó a varios individuos para que solicitaran y recogieran contribuciones en los pueblos para financiar los gastos de construcción del puente, y al efecto hizo un llamado al público. La respuesta de los ciudadanos fue muy positiva; El periódico El Mentor Costarricense del 20 de abril de 1844, publicó la lista de los contribuyentes, el monto donado, el agradecimiento de la Comisión Directora por la valiosa colaboración, y en particular destacó el desprendimiento de las señoras y señoritas, lo que motivó que se diera el nombre de Puente de las Damas, ya que "el bello sexo se distinguió por el entusiasmo y la liberalidad, la Junta quiso perpetuar en el nombre la memoria de tan laudable provecho".

El 13 de setiembre de 1845 se terminó de construir el puente sobre el Río Jesús María, siendo el costo total la suma de 7.421 pesos y 4 reales, y como acto final la Comisión Directora puso en uno de sus costados una piedra, a manera de placa, con la siguiente leyenda:

Puente de las Damas
construido por la Junta Itineraria
1845

IMPORTANCIA DE LA OBRA

El puente se ubica sobre la ruta 11 que comunica los poblados de San Mateo y Esparza a una elevación de 85,0 m s.n.m.

La ruta 11 constituyó desde la época de la colonia la vía principal de comunicación entre el Valle Central y la Región Pacífico Central.

En la actualidad la operación de la vía ha cambiado debido a la construcción de la Carretera Interamericana y a la construcción de la Carretera Orotina- Caldera; sin embargo es una ruta alterna para acceder a Puntarenas y Guanacaste y en la ruta de comunicación de una zona de gran producción agrícola y ganadera, especialmente de productos no tradicionales como mangos y cítricos.

El estilo del puente es una imitación de los puentes construidos por los españoles durante la colonia como herencia del Imperio Romano. El lugar donde se localiza tiene rocas

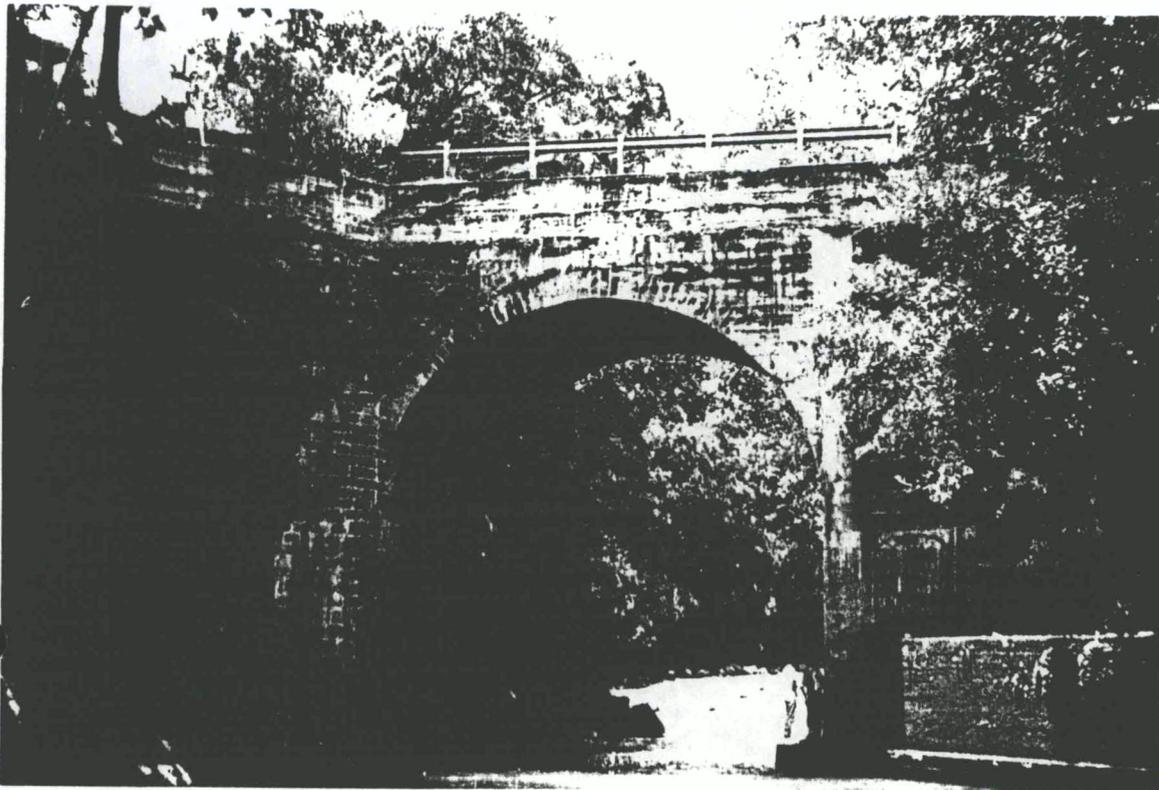
sólidas en ambas márgenes y además las márgenes están muy juntas. En dichas rocas se apoyan los extremos del arco.

La estructura se encuentra en buenas condiciones, no se observan fallas importantes en ninguno de los elementos; sin embargo se pudo localizar un deslizamiento en la margen izquierda que podría afectar al puente. Por otro lado los barandales del puente se encuentran muy deteriorados.

Se recomienda establecer un plan de mantenimiento del puente a fin de evitar los grandes deterioros y la pérdida del patrimonio. También es conveniente establecer una señalización adecuada para reducir los accidentes que podrían impactar sobre este. El sitio del puente es explotado turísticamente aguas abajo por la gran belleza estética y paisajística. En este lugar podría construirse un restaurante y un balneario con puntos de observación del paisaje.

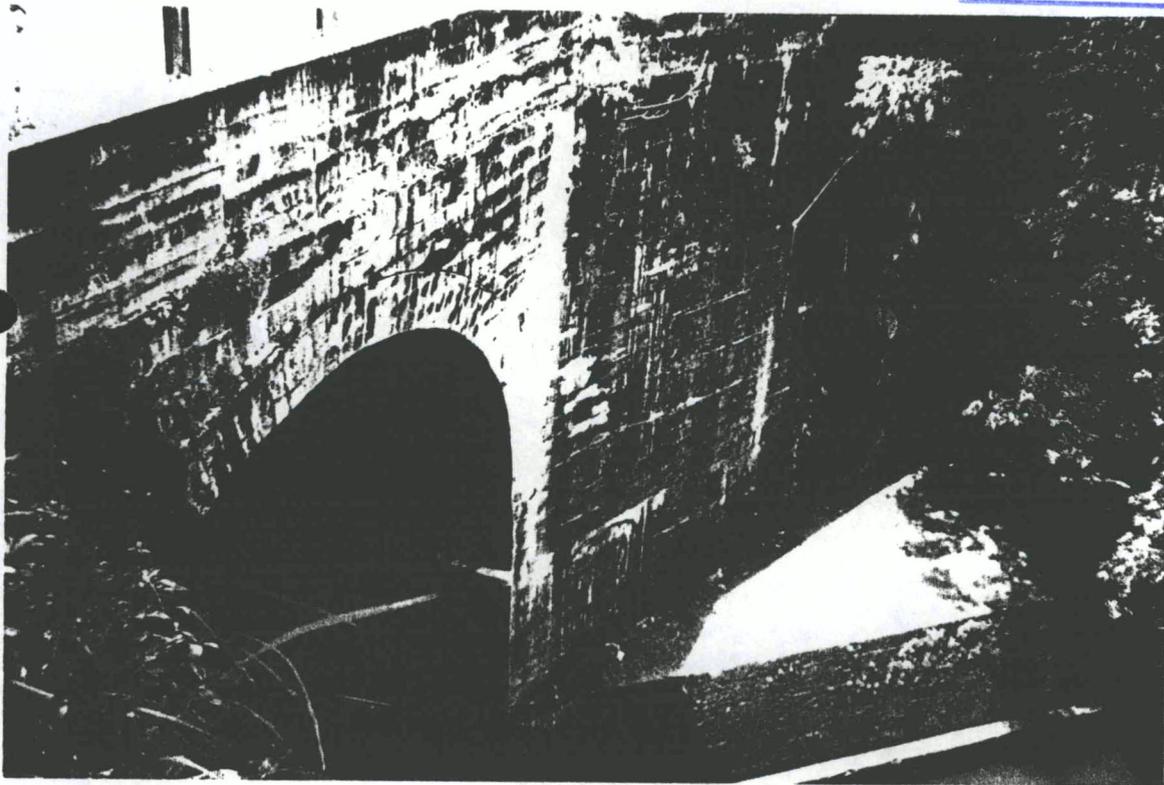
Para el trabajo de investigación de este puente se contó con el apoyo económico de ICOMOS DE COSTA RICA.

000016



Panorámica Puente Río Jesús María.

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



Arco y apoyo de la base del Puente Río Jesús María.

EL FUENTE DE LAS DAMAS

El puente que se colocó sobre el río Jesús María, en el camino a Puntarenas, construido en 1844-45 por la Sociedad Económica Itineraria de Costa Rica, con el buen propósito de mejorar el transporte de mercaderías que iban al puerto del Pacífico o venían del mismo - hacia el interior, contó con la ayuda pecuniaria de distinguidos - grupos de mujeres.

Dicha Sociedad Económica, fundada el 25 de noviembre de 1843, - llevó a feliz término obras de mejoramiento de las vías de comunicación. Muchos particulares colaboraron; de todas partes acudían - las gentes a prestar ayuda efectiva. La presidía, en aquel entonces, don Eduardo Wallester, siendo Secretario don Felipe Molina y Tesorero don Joaquín Alvarado.

Las siguientes damas immortalizaron sus nombres:

Por San José:

- Magdalena Castillo de Escalante
- Luisa Millet (después señora de Giustiniani)
- Gertrudis Gutiérrez de Giralte
- Salvadora Gutiérrez de Bonilla
- Dolores Gutiérrez de Mora
- Rita Castillo de Vars
- Pacífica Fernández de Castro
- Mariana Aguado de Salazar
- Josefa Salazar y hermanas
- Guadalupe Salazar de Fernández
- Guadalupe Mora de Cofias
- Dolores Salazar de Aguilar
- Pilar Bonilla de Mora
- Mercedes Castillo de Quirós

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

sigue...

A

000014

2

Ana María Mora de Montealegre
María Toribia Peralta de Carazo
Froilana Carranza de Carrillo
Joaquina Ramírez de Carranza
Eduviges Alvarado de Mora
Jerónima Fernández de Montealegre
Mercedes Pinto de Carranza
Petronila Into de Carranza
Catalina Navas de Bonilla
Rafaela Bonilla de Granados
Mercedes Bonilla de Espinach
Trinidad Gutiérrez
Isabel Gutiérrez
Agustina G. de Oreguano
María Dolores Castro de Ramírez
Rosario Fernández de Fernández
Beatriz Flores de Quirós
Juana Mora de Chamorro
Josefa Gutiérrez

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

Por Heredia:

Florencia Solares de Ulloa
Teresa Solares de Salinas
Melchora Solares de Zamora
María Josefa Salinas de Moya
Hilaria Flores de Palma
Juana Flores de Zamora
Josefa Trejos de Gutiérrez
Mercedes Zamora de Segreda
Mariana Cervantes de Morales
Evarista González de Fonseca
Josefa Polanco de Murillo
Francisca Garita de Ortiz
Soledad Sancho de Solórzano

3

000013

Betronila Arias de Solera

Por Cartago:

Jesús Carrillo de Bonilla

María Esquivel de Guesada

María de los Angeles Sáenz de Fernández

Dolores Oreamuno de Fernández

Elena Giralt

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

No se recogieron los nombres de las contribuyentes alajuelenses. La generosidad de las costarricenses fue reconocida en sesión de 20 de abril de 1944, cuando la Sociedad Económica Itineraria inmortalizó sus nombres. En cada obra buena hay mano de mujer. En la gran masa de las creaciones está oculta su acción o su influencia. Las inclinaciones de los hombres son el reflejo de la vida en el hogar; las aspiraciones que no llegan a precisarse encuentran, muchas veces, soluciones en el alma femenina. Si los hombres hubiesen comprendido muchas cosas de esta naturaleza, cuántos sinsabores habrían podido evitarse.

TOMADO DEL LIBRO " LA MUJER COSTARRICENSE A TRAVES DE CUATRO

SIGLOS" de Angela Acuña de Chacón

Páginas N°: 143, 144 y 145.-

CC/ Señora Ministra

Federación de Organizaciones Voluntarias

Archivo

cvg/

CIEN AÑOS DE VIDA CUMPLE HOY EL PUENTE DE "LAS DAMAS"

El hermoso puente sobre el río Jesús María, construido por la Sociedad Económica Itineraria, que se fundó en 1843, dejó definitivamente unidos a San José y Puntarenas

El puente se llama de 'Las Damas' en honor de las principales señoras y señoritas costarricenses que hicieron una fuerte contribución económica para construir aquel puente. — Las principales damas del país en aquella época, entusiasmadas con la idea de tender el puente sobre el río Jesús María —obstáculo para llegar al puerto— iniciaron la contribución con una diligencia admirable

AL RECORDARSE LOS 100 AÑOS DE LA CONSTRUCCION DE AQUEL PUENTE, EL PROF. DON LUIS FELIPE GONZALEZ FLORES ESCRIBE UN BELLO ARTICULO RECORDANDO A LAS DAMAS A CUYO ESFUERZO SE DEBE LA CONSTRUCCION DEL HERMOSO PUENTE

gas filas de carretas, numerosas cabalgatas, se ponían en marcha en los días de luna de aquellos meses. Si el camino, por lo largo del trayecto presentaba sus congongas, no era menos cierto que la sociabilidad de los viajeros, la oportunidad del conocimiento recíproco, contrarrestaban a aquellas y eran fácilmente olvidadas. Puntarenas era atrayente para todos. Sus hermosas playas y los baños de mar, el clima para muchos tanificante, resultaba ser el mejor halago para el viajero. Dice el ilustre escritor alemán Wilhelm Marr, refiriéndose a Puntarenas después de su visita a este lugar y donde estableció una casa de comercio en 1854, que la impresión que produce la pequeña ciudad es muy agradable y tiene algún parecido con las incipientes colonias de los Estados Unidos; Thomas Francis Meagher, un escritor irlandés que estuvo en Costa Rica en 1860, refiriéndose también a Puntarenas, afirma que Puntarenas además de ser puerto franco, es un balneario elegante: el Newport de Costa Rica y agrega que la estación empieza en enero y termina en marzo y que las primeras familias del país tienen allí sus casas de baños, sus guisados de ostras, sus quintas particulares,

(PASA a la Pág. DIEZ)



Mercedes Zamora de Segreda

1844—20 de abril 1944.
Corrían los días del año 1844. El país había entrado en una era de tranquilidad, después de haber cesado los gobiernos de fuerza del Lic. don Braulio Carrillo y del General don Francisco Morazán. Los pocos meses de gobierno de don José María Alfaro y de su progresista Ministro, Doctor don José María Castro, constituían un augurio de bienestar. La Nación estaba ya constituida políticamente, la brillante perspectiva económica que se presentaba con el auge de la producción del café y de su mercado en Inglaterra, así como la inmigración de prestigiosos elementos extranjeros, daban una sensación de mejoramiento y esplendor na-



Tomasita Garita de Ortiz

cional. Actuaban en aquel entonces una Sociedad Económica Itineraria, fundada el 25 de noviembre de 1843 destinada a la apertura, mejoramiento de las vías de comunicación, construcción de puentes etc., con el apoyo del Gobierno y la colaboración de los particulares que acudían solici-



Jerónima M. de Carranza

tos a ayudar con su trabajo, con dinero a la realización de la mejora de los caminos.

Entre las muchas empresas que aquella Junta llevó a cabo, está la construcción de un puente sobre el río Jesús María en el camino de Puntarenas, tan necesario para el transporte de los productos nacionales como de las mercaderías que se importaban por aquel puerto del Pacífico.

Puntarenas había sido desde su habilitación como Puerto, el paseo favorito de las gentes del interior. Para los caballeros, señoras y señoritas, el paseo a Puntarenas en el verano, en los meses de febrero y marzo, era el pensamiento fijo durante el año, el motivo de sus economías y la ilusión que más acariciaban. Lar-



Mercedes Bonilla de Espinach (esposa de don Buenaventura Espinach).



María Josefa Salinas de Moya



Jerónima Fernández de Montealegre (esposa de don Mariano Montealegre)



Pacifica Fernández de Castro, (esposa del Doctor don José María Castro)



María Montealegre



Dolores Oreamuno de Fernández (madre de don Próspero Fernández y suegra del doctor D. José María Castro).



Mariana Cervantes de Morales



Guadalupe Mora de Cañas (esposa de don José María Cañas)



María Peralta de Carazo (esposa de don Manuel José Carazo, abuela de don Mariano Guardia, de don Mariano Montealegre (Carazo))

DOCUMENTO INCOMPLETO. SIN FECHA, NI REFERENCIA.

La Sociedad Económica Itineraria
de C.R. 1843-1854

MINISTERIO DE CULTURA JUVENTUD Y DEPORTE
BIBLIOTECA DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
PATRIMONIO HISTORICO DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

1.10 Puentes:

EL CAMINO DE LAS DAMAS

Olga Ariza

000011

Cuando la Comisión Directora de la Sociedad inici-
ció los trabajos de reconstrucción en el camino a Puntare-
nas, en los meses de diciembre y enero de 1843-1844, se en-
contró con el hecho de que también debía construir algunos
puentes, y reparar los que ya existían, por estar en muy
mal estado. En efecto, el Camino a Puntarenas pasaba por
varios ríos caudalosos en los meses de lluvias y de cauce
profundo, lo que sin duda dificultaba cruzarlos en cual-
quier tiempo. Tal sucedía con el río Torres, el Virilla,
Río Segundo, Ciruelas, Alajuela, Río Grande, Machuca, Suru-
bres, Jesús María, Paires y Río Barranca. De estos ríos
tenían puente, aunque en mal estado, el Torres, el Virilla
y el Río Grande que estaba recién construido; los dos pri-
meros puentes estaban situados en la ruta del camino que u-
nía a tres de las principales ciudades del país, lo que ha-
cía que hubiese una movilización diaria de individuos en-
tre las ciudades de Alajuela, Heredia y San José. Además
de ser caudalosos en la estación lluviosa su cauce era de-
masiado profundo, lo que hacía imprescindible la existencia
de un puente; en cuanto al Río Grande era, junto con el Río
Barranca, uno de los más serios obstáculos por su caudal,
pero se diferenciaba de aquél por formar un cauce profundo
y angosto entre las rocas, lo que lo convertía en una barre-
ra sólo franqueable por un puente, lo que nos explica por
qué se había levantado el mejor puente del país en los años

de Sociedad Económica Itineraria de Costa Rica
1843-1854
Olga Ariza Bolaño

1842 y 1843 al que se ha llamado Puente de Río Grande o de La Garita por su vecindad con ésta última, y que todavía en el presente se halla en buen estado.

El escaso movimiento de individuos entre el Valle Central y los puertos de Puntarenas y Caldera, en los primeros cuarenta años del siglo XIX, es explicable por las condiciones económicas, ya que la producción agrícola (tabaco, caña de azúcar, maíz, frijoles, etc.) no propiciaba un intenso comercio y el poco que existía con esos productos podía transportarse en bestias de carga que por su naturaleza cruzaban los ríos con relativa facilidad. También la explotación de minerales no demandaba problemas de acarreo. Igual cosa ocurría con los productos que se importaba, eran mercancías de poco peso y que fácilmente se transportaban en bestias. El camino no debía necesariamente ser muy bueno y los ríos se cruzaban mientras no hubiesen crecidas o las aguas no mojasen los cargamentos.

El tránsito de personas del Valle Central hacia el puerto de Puntarenas aumentó mucho en la década de 1830 a 1840, y fue creciendo cada día más en la siguiente, gracias al cambio que determinó el cultivo del café en la economía del país. Además el auge extraordinario de la agricultura trajo una mayor producción y el consiguiente impulso al comercio en especial. El café se convirtió en el principal y único producto de exportación. Pero el transporte del café demandó una revolución en las vías de comunicación y en los medios de transporte: mejores caminos, transitables

en todo el año, y nuevos vehículos capaces de llevar más carga y seguros por el peso y volumen del producto. Los antiguos "trillos" o veredas se transformaron en caminos o carreteras y las bestias de carga fueron sustituidas por las carretas jaladas por bueyes.

Por todo lo anterior, los puentes fueron obras de gran importancia porque vinieron a complementar la construcción del camino. Así lo entendió la Junta Itineraria y simultáneamente emprendió la tarea de construir puentes sobre los ríos que presentaban mayores dificultades en la ruta a Puntarenas.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

La primera referencia sobre la construcción de puentes, por parte de la Sociedad, fue el acuerdo que tomó la Comisión Directora en su sesión del día 25 de enero de 1844, en que designó a don Buenaventura Espinach, vocal de la Comisión, para que en su próxima visita al Camino a Puntarenas "vuelva a fijar su atención e informe sobre la posibilidad de construir puentes sobre los ríos Jesús María, Surubres y Paires".¹ Esta es la primera noticia relacionada con la construcción del Puente de las Damas o Puente de Jesús María.

Días después, la Comisión encargó a los directores don Buenaventura Espinach y don Mariano Montealegre F. para que escogieran el lugar más apropiado para situar el puente. A la vez comisionó a varios individuos para que solicitaran y recogieran contribuciones en los pueblos pa-

1. Periódico "Mentor Costarricense", N^o 42, p. 136, 10 de febrero de 1844.

ra financiar los gastos de construcción del puente, y al efecto hizo un llamado al público. En San José fueron nombrados comisionados don Eduardo Wallerstein y don Manuel Casheda, en Heredia don Nicolás Ulloa y Presbo. Joaquín Flores, en Alajuela don Florentino Alfaro, en Cartago don Francisco María Oreamuno, a los que se unió el Presbo. Ramón González, cura de Esparza.¹

Como era de esperar, y más que en la época era tradicional que el Gobierno solicitara contribuciones a los costarricenses y algunas veces forzosas, la respuesta del público fue muy positiva en principio como lo demuestra la lista de los contribuyentes que apareció en el periódico *El Mentor Costarricense* del 20 de abril de 1844.²

En ella se dio a conocer los nombres y el monto de los aportes, así como el agradecimiento de la Comisión Directora por la valiosa colaboración, y en particular destacó el desprendimiento de las señoras y señoritas, lo que motivó que se diera el nombre de Puente de las Damas, ya que "el bello sexo se distinguió por el entusiasmo y liberalidad, la Junta quizo perpetuar en el nombre la memoria de tan laudable provecho".³

El producto total de las contribuciones fue el siguiente: San José= 519 pesos y 4 reales, Heredia= 137 pesos, Ala

1. Periódico "Mentor Costarricense", N^o 48, p. 160, abril 4 de 1844.
2. Periódico "Mentor Costarricense", N^o 49, p. 162-163, mayo 11 de 1844.
3. Archivo Nacional, mss., Gobernación, N^o 1789. Memoria Anual de la Junta Directora de la Sociedad Económica Itineraria de 1844.
Ver además anexo N^o 15.

juela= 84 pesos, Cartago= 9 pesos, Esparza= 18 pesos y 4 reales, lo que dá un total de 768 pesos y 3 reales en 1844. Hubo inscripciones en San José por un valor de 654 pesos pero sólo se hicieron efectivos los 519 pesos y es probable que igual cosa sucedió en las otras provincias.¹

En el año 1845 también se pidió ayuda a todos los ciudadanos, pero la suma recaudada fue de 15 pesos y quedaron por cobrar 134 pesos y 4 reales.² La cantidad total que recogió la Comisión Directora en los dos años fue de 783 pesos y 3 reales. Como vemos, el dinero aportado fue muy poco a pesar de que la Junta Directora deseaba "poner término a las desgracias y averías que la corriente del río Jesús María ha ocasionado en todos los inviernos".³

La Comisión pensó en principio construir un puente provisional de vigas de madera colocadas sobre bastiones de cal y canto, pero pronto cambió de idea ya que en el invierno se destruía, tal como había ocurrido con otros puentes hechos bajo el mismo sistema, por lo que dispuso hacerlo en su totalidad de calicanto (piedra) y en forma de arco, es decir, igual al de Río Grande o La Garita, que a su vez era una imitación de los puentes construidos por los españoles en las colonias, como herencia del Imperio Roma-

1. Archivo Nacional, mss., Gobernación N^o 1789. Memoria Anual de la Junta Directora de la Sociedad Económica Itineraria de 1844. p. 24-25. Ver anexo N^o 15.
2. Archivo Nacional. Archivo histórico sin catalogar. Memoria Anual de la Junta Directora de la Sociedad Económica Itineraria de 1845. p. 26.
3. Archivo Nacional, mss., Gobernación N^o 1789. Memoria Anual de la Junta Directora de la Sociedad Económica Itineraria de 1844.

no. El lugar escogido para localizar el puente fue unas 300 ó 400 varas aguas abajo del Paso Antiguo, por hallarse ahí rocas a ambos lados, sólidas y muy juntas.

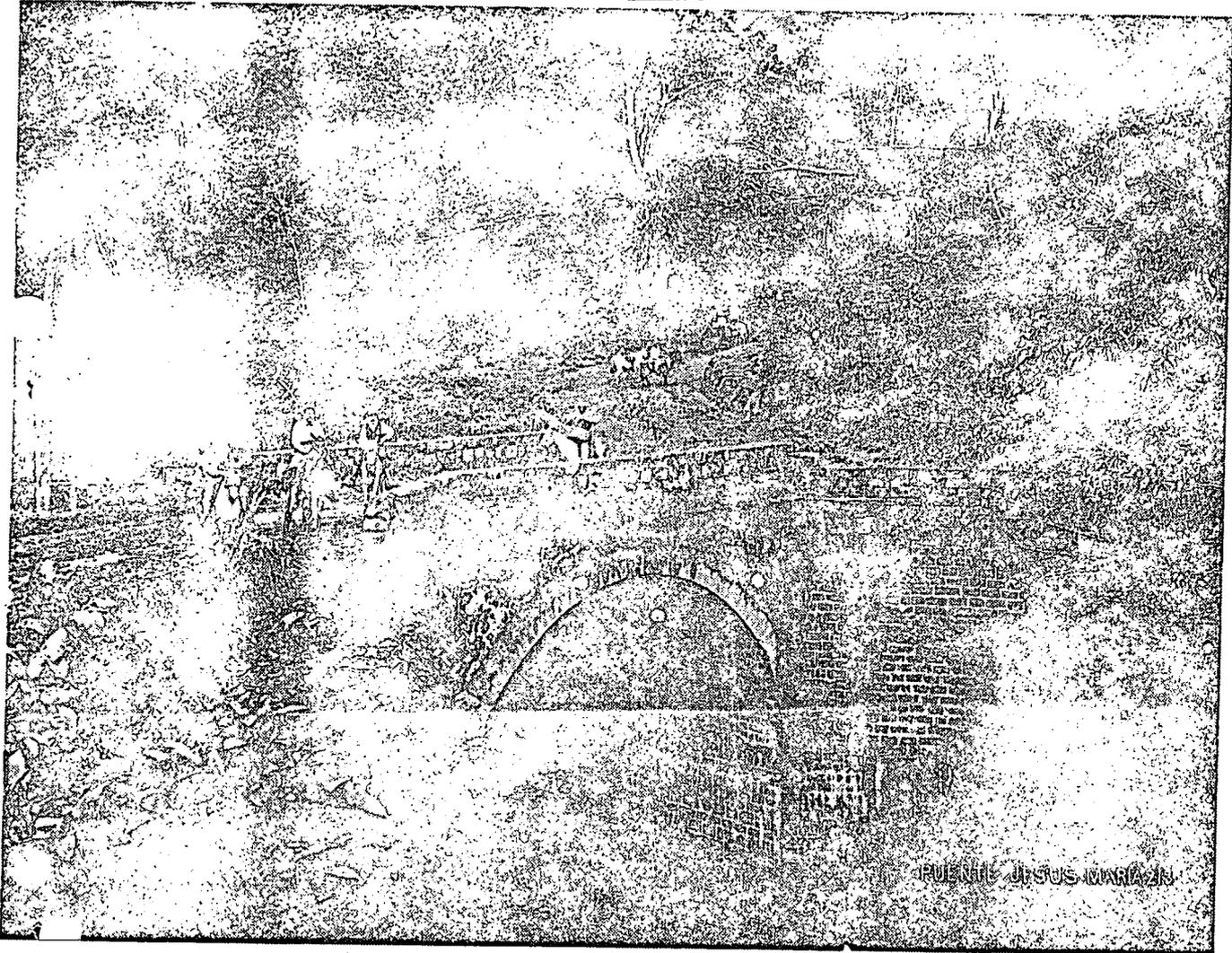
Los trabajos dieron inicio en el mes de mayo de 1844, y para el tránsito se construyó un puente provisional de vigas con el fin de facilitar el paso y poder hacer la obra con tranquilidad. La dirección técnica estuvo a cargo de don Buenaventura Espinach y don Mariño Montealegre; el "maestro de obras" fue don Manuel Segura, Superintendente de aquella zona, quien se destacó por sus excelentes servicios y en reconocimiento de los mismos la Junta solicitó al Gobierno que se le concediera la licencia o se eximiera del cargo de Sargento Veterano que tenía en representación de la ciudad de Alajuela, lo que constituía una necesidad para la Junta ya que pensaba asignarle la ejecución de los puentes de Surubres y Paires.¹

Las dimensiones que se señalaron para el Puente de las Damas fueron: 9 varas de ancho, por 11 ó 12 de largo, y una altura "superior a la creciente más grande de que se tenga noticia".² El material, como antes lo dijimos, fue piedra labrada (canto) y cal, las que se colocaron en forma de sillería y se amalgamaron con cal y agua, y para darle más fortaleza le pusieron dos capas de piedra. Como puede observarse, el Puente de las Damas es del tipo de arco, lo que le imprime una sobriedad y belleza que se agi-

1. Archivo Nacional, mss., Gobernación N^o 1057, 1845.
2. Archivo Nacional, mss., Gobernación N^o 1789, Memoria Anual de la Junta Directora de la Sociedad Económica Itineraria de 1844. p. 4-5

000005

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



PUEBLO DE LAS DAMAS
construido por la Junta Itineraria
1845

Lista de contribuyentes, hombres y mujeres, con dinero para construir el Puente de las Damas o Puente del Río Jesús María.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

Primera lista.¹

San José. M. C. J. D.

Pesos:

| Señoras: | |
|---|----------|
| Magdalena Castillo de Escalante (Gregorio Escalante N.) | 17 |
| Srta. Luisa Millet | 4,2 rls. |
| Gertrudis Gutiérrez de Giralt | 8,4 " |
| Salvadora Gutiérrez de Bonilla (Juan Bta. Bonilla N.) | 5 |
| Dolores Gutiérrez de Mora (José Joaquín Mora P.) | 5 |
| Rita Castillo de Vars (Leoncio de Vars D.) | 5,2 " |
| Pacífica Fernández de Castro (Dr. José M. Castro M.) | 4,2 " |
| Mariana Aguado de Salazar (Juan Salazar Lacayo, de Briones) | 2,1 " |
| Josefa Salazar | 2,1 " |
| Srtas. Salazares (las demás) | 2,1 " |
| Guadalupe Salazar de Fernández (Santiago Fernández H.) | 4,2 " |
| Guadalupe Mora de Cañas (José María Cañas) | 2,1 " |
| Dolores Salazar de Aguilar (Vicente Aguilar C.) | 4,2 " |
| Pilar Bonilla de Mora (Joaquín Mora Fernández) | 4,2 " |
| Mercedes Castillo de Quirós (Ramón Quirós P.) | 2,1 " |
| Ana María Mora de Montealegre (Dr. José María Montealegre F.) | 2,1 " |
| María Toribia Peralta de Carazo (Manuel José Carazo B.) | 2,1 " |
| Froilana Carranza de Carrillo (Braulio Carrillo Colina) | 4,2 " |
| Joaquina Ramírez de Carrillo | 8,4 " |
| Eduviges Alvarado de Mora (Manuel Mora Fernández) | 5 |
| Gerónima Fernández de Montealegre (Mariano Montealegre B.) | 7 |
| Mercedes Pinto de Carranza | 4,2 " |
| Petronila Pinto de Carranza | 4,2 " |
| Catalina Nava de Bonilla (Felix Bonilla Salmón-Pacheco) | 10 |
| Rafaela Bonilla de Granados | 5 |
| Mercedes Bonilla de Espinach (Buenaventura Espinach) | 8 |
| Señores: | |
| Presbo. Dr. Juan de los Santos Madriz Cervantes | 25 |
| Juan Rafael Mora Porras | 17 |
| Vicente Aguilar Cubero | 17 |
| José Joaquín Mora Porras | 8,4 " |
| Manuel José Carazo Bonilla | 5 |
| Antonio Pinto Suárez | 10 |
| Leoncio de Vars Dumartray | 5 |
| Francisco Montealegre Fernández | 5 |
| Víctor Castella | 5 |
| Miguel Mora Porras | 1 |
| Gregorio Escalante Nava | 5 |
| Vicente Herrera Zeledón | 5 |
| Saturnino Tinoco López | 5 |
| Martín Echeverría | 2 |
| Dr. José María Castro Madriz. | 8,4 " |
| José Mendoza | 3,4 " |
| Rafael Moya Murillo. | 1 |

1. Periódico "Mentor Costarricense", Nº 49, p.163, mayo 11 de 1844.

000003

| | <u>Pesos:</u> |
|--|---------------|
| Joaquín Mora Fernández | 8, 4 rls. |
| Ramón Quirós Pacheco | 4, 2 " |
| Manuel Ant. Bonilla Nava | 8, 4 " |
| Francisco Calvo (después Pbo. Francisco Calvo) | 4 |
| Juan Bonofil | 10 |
| Eduardo Wallerstein | 25 |
| Felipe Molina | 2 |
| Matías Granados | 5 |
| Buenaventura Espianch | 25 |

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

Segunda lista:¹

San José.

Señoras:

| | |
|--|---------|
| Srta. Trinidad Gutiérrez | 3 |
| Srta. Isabel Gutiérrez | 4 |
| Sra. Agustina Gutiérrez de Oreamuno (Fco. María Oreamuno) | 5 |
| Sra. María Dolores Castro de Ramírez | 2, 11 " |
| Sra. Rosario Fernández de Fernández | 4, 2 " |
| Sra. Beatriz Flores de Quirós (Gn. José Manuel Quirós B) | 2, 1 " |
| Sra. Juana Mora de Chamorro | 3 |
| Sra. Josefa Gutiérrez | 3 |
| Sra. Josefa Bolandi de Echandi | 2 |
| Sra. Gerónima Fernández de Montealegre (Mariano Montealegre) | 1, 1 " |
| Srtas. Montealegre | 4, 2 " |

Señores:

| | |
|-------------------------------|---------|
| Vicente Fábrega | 10 |
| Gordiano Fernández Ramírez | 25 |
| Rafael Ramírez Hidalgo | 4, 2 " |
| José Manuel Quirós Blanco | 4, 2 " |
| Joaquín Alvarado | 4 |
| Salvador Mora | 5 |
| Bartolomé Paredes | 10 |
| José Antonio Chamorro | 5 |
| Juan Bautista Bonilla Nava | 4, 2 " |
| Domingo Carranza Ramírez | 4, 2 " |
| Presbo. Cecilio Umaña Fallas | 25 |
| Presbo. José Ana Ulloa Guzmán | 4, 2 " |
| José Rafael Gallegos Alvarado | 18, 4 " |
| Juan Vicente Escalante Nava | 10 |
| Mariano Montealegre Fernández | 5 |
| Francisco Otoya | 10 |
| Manuel Vargas | 1, 4 " |
| Manuel Ant. Salazar Aguado | 4, 2 " |
| Luciano Darsenay | 17 |

Tercera lista:²

| | |
|--|--------|
| Sra. Florencia Solares de Ulloa (Nicolás Ulloa) | 15 |
| Sra. Teresa Solares de Salinas (José Salinas Zamora) | 4, 2 " |
| Sra. Melchora Solares de Zamora | 6 |
| Sra. María Salinas de Moya (Rafael Moya Murillo) | 15 |
| Sra. Hilaria Flores de Palma | 4, 2 " |

1. Periódico "Mentor Costarricense", N° 54, p.182-83, junio 15 de 1844
2. Periódico "Mentor Costarricense", N° 59, p.208, julio 20 de 1844.

Este documento es propiedad de la

Unidad de Información Documental "Luis Ferrero Acosta" del Centro de Investigación y

Conservación del Patrimonio Cultural de Costa Rica

Pesos:

| | |
|--|----------|
| Sra. Juana Flores de Zamora (Manuel Zamora González) | 2 |
| Sra. Josefa Trejos de González | 8,4 rls. |
| Sra. Mercedes Zamora de Segreda (José Mn. Segreda Esc-Pan. | 4 |
| Sra. M. Cervantes de Morales | 2 |
| Sra. Evita González de Fonseca | 4 |
| Sra. Josefa Polanco de Murillo | 15 |
| Sra. Francisca Garita de Ortiz | 5,4 " |
| Sra. Soledad Sancho de Solano | 5 |
| Sra. Petronila Arias de Solera | 4 |

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

Señores:

| | |
|------------------------|----|
| Prsbo. Remigio Umaña | 4 |
| Prsbo. Joaquín Bonilla | 8 |
| Presbo. Joaquín Flores | 3 |
| Presbo. Trinidad Soto | 3 |
| Presbo. Miguel Sarret | 2 |
| Esteban Morales | 1 |
| Joaquín Flores | 2 |
| Pío Murillo | 10 |
| Juan María Solera | 4 |
| Juan Arias | 1 |
| Pablo Conejo | 5 |

Cuarta lista:¹

San José

| | |
|---|-------|
| Sra. María de los Angeles Sáenz de Fernández | 8,4 " |
| Sra. Juana Fernández | 4,2 " |
| Sra. Helena Giralt (Juan José Ulloa Solares) | 2,1 " |

Señores:

| | |
|-------------------------------------|-------|
| Luz Blanco Zamora | 4,2 " |
| Ramón Jiménez | 8,4 " |
| Presbo, Juan Manuel Carazo Alvarado | 1 |

Quinta lista:²

Esparza

| | |
|-----------------------|-------|
| Jorge Peinado | 4,2 " |
| Ramón Bonilla | 2,1 " |
| Juan Birola | 4 " |
| Bernardino R. Salazar | 2 |
| Juan Rafael García | 2 " |
| Nereo Brenes | 4 " |
| José Zúñiga | 4 " |
| Cipriano Gutiérrez | 4 " |
| Francisco Montero | 4 " |
| Juan Ugalde | 4 " |
| Juan Gómez | 4 " |
| Marcelino Zúñiga | 4 " |
| Juan Guerrero | 1,4 " |
| José Arsú | 4,2 " |

Total= 734,6

1. Periódico "Mentor Costarricense", Nº 59, p.208, julio 20 de 1844
2. Periódico "Mentor Costarricense" Nº 66, p.237-238, setiembre 7 de 1844



El histórico puente de Las Damas

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

El arco de piedra, obra de artesanos costarricenses, tiene una antigüedad de 135 años. Sobre este modesto puente desfiló más de un siglo de vida nacional.

Isidro Murillo Villareal

En la antigua Carretera Nacional, enraizado en los farallones de la riberas del río Jesús María, en el límite entre los cantones de San Mateo y Esparza, se encuentra el histórico Puente de las Damas, armonioso arco de líneas sobrias y elegantes, en donde la belleza de piedra labrada, alcanzó la altura de lo sublime.

Esta obra maestra de artesanos costarricenses, concluida en el año 1845, ha sufrido las furiosas embestidas del río y los terremotos que en un lapso de 135 años, han sacudido el país, sin que su estructura haya sufrido daños dignos de mención.

En el poblado de Jesús María

El Puente de las Damas, está situado en el extremo oeste de Jesús María, distrito tercero del cantón de San Mateo. Este es un poblado cargado de historia y de poesía, de la llanura costeña del Pacífico, enclavado entre los ríos Surcubres, Machuca y Jesús María, a media distancia del camino que une a la ciudad de San Mateo, con la de Esparza.

Sus casas están diseminadas a uno y otro lado de la antigua Carretera Nacional, que serpentea a través del pintoresco poblado, de este a oeste, ruta sembrada de recuerdos que constituyó hasta finales del siglo pasado, la arteria vital en el desenvolvimiento del país.

Surge la obra magnífica.

Los gobernantes que surgieron en el período inmediato a la independencia del país, se preocuparon por reparar el antiguo camino hacia el Pacífico.

La habilitación del puerto de Puntarenas por las Cortes de Cádiz, en 1814; el descubrimiento y la explotación de las minas de oro en el Monte del Aguacate; la exportación del tabaco y posteriormente, el incremento del cultivo y exportación del café, fueron factores determinantes para que se pusiera especial empeño en acondicionar esta vía, especialmente para el tránsito de carretas. Como consecuencia de lo anterior, la Sociedad Económica Itineraria de Costa Rica, emprendió la reparación y construcción de los puentes necesarios.

En documentos oficiales consta que, el maestro de obras, que con tanta dedicación y cariño estuvo a cargo de esta construcción, fue el sargento veterano de la ciudad de Alajuela, don Manuel Segura. Don Buenaventura Espinach y don Mariano Montealegre, tuvieron a cargo la dirección técnica.

El costo de la obra fue de 8.421 pesos y 4 reales.

Contribución de las damas

En una colecta nacional que se realizó con este efecto, las damas del país dieron su aporte con mucho entusiasmo y desprendimiento. Se perpetuó la memoria del hecho, colocando una piedra en uno de los bastiones del puente, con la siguiente leyenda:

Puente de las Damas Construido por la Junta Itineraria 1845

En la larga lista de contribuyentes voluntarias, encontramos, entre otros, los siguientes nombres: doña Pacífica Fernández de Castro, esposa del ex gobernante Dr. José M^a. Castro; doña Guadalupe Mora de Cañas, esposa del general José M^a. Cañas; doña Froilana Carranza de Carrillo, esposa del ex jefe de Estado, don Braulio Carrillo; doña Dolores Oreamuno de Fernández, madre del ex gobernante, don Próspero Fernández y suegra del Dr. José M^a. Castro. En fin, en la extensa lista, los nombres ilustres se suceden sin interrupción.

Testimonio de viajeros ilustres

En el siglo XIX, en las crónicas de ilustres trotamundos, procedentes de una Europa de tradición arquitectónica milenaria, quedó constando la impresión que les causó la pureza de las líneas y el encanto de este modesto arco de piedra, engastado en los peñascos de las orillas del río Jesús María.

“La vista de una obra de arte, por modesta que sea, en medio de la naturaleza primitiva, produce una extraña impresión...” “Aquel puentecillo sencillito de piedra bastaba para dar al espectáculo natural, un efecto plástico de arte” (Wilhelm Marr, literato alemán, 1852).

En el año 1858, dos años después de la guerra contra los filibusteros, llegó a Costa Rica el irlandés Thomas Francis Meagher, acompañado del venezolano Ramón Paes, hijo del ilustre general José Antonio Paes, héroe de la batalla de Carabobo. En uno de los párrafos de la reseña de este viaje, publicada por Meagher, en la revista “New Monthly Magazine”, de Nueva York, se lee: “Habiendo pasado el Puente de las Damas, puente de maciza mampostería, de un solo arco y tendido a una

altura inquietante sobre las negras aguas del Jesús María, que allí corren por un precipicio de cuyas grietas abiertas en los potentes muros brotan los más lucentes laureles y otros arbustos en ramilletes deslumbrantes...”

Por el puente desfiló la vida nacional

Concluimos el presente artículo, con los siguientes párrafos, vertidos por la pluma del preclaro escritor, José Joaquín Vargas Coto:

“ Toda la Costa Rica del siglo anterior pasó sobre el Puente de las Damas, cuyo nombre quedará unido siempre a aquella época, la de una arcadia feliz en su modestia, cuando la prosperidad del café, la de los viajes en carreta a Puntarenas, la de los sesteos bullangueros, la de los vigorosos y finos caballos, la de las yuntas poderosas, los trabajadores de la herramienta tosca, trocada en arma para la campaña libertadora del 56. Aquella Costa Rica de labradores y pastores”.

“ Por sobre el modesto arco de piedra que atraviesa el Jesús María desfiló por más de un siglo la vida nacional. Por allí entró la cultura: la herramienta moderna, la máquina de coser, la imprenta, la lámpara de petróleo, la loza, el piano, los muebles artísticos, la plancha de harina, los espejos, hasta las primeras locomotoras del ferrocarril que se empezó en Alajuela y se llevó a Cartago”.

Así, el puente está adherido a la roca como la hiedra, de igual forma la historia nacional está unida a este monumento, símbolo de la época en que los hombres se consagraban a perpetuarse, mediante la excelencia de sus obras.

Bibliografía consultada

1. Academia de Geografía e Historia: El Mentor Costarricense (Edición Familiar de este periódico del siglo XIX).
2. Avila Bolaños, Olger: La Sociedad Económica Itineraria de Costa Rica. 1843-1854 (San José, Costa Rica 1971).
3. Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), Jesús María, Ejemplo de Participación Popular.
4. Quijano Quesada, Alberto: Costa Rica Ayer y Hoy; 1800-1939 (San José, Costa Rica, Borrásé, 1939).

ANCORA
LA NACIÓN, domingo 6 de julio de 1980

HISTORIA

