

N° 31247-C

LA PRIMERA VICEPRESIDENTA
EN EJERCICIO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES

Con fundamento en los artículos 140 inciso 20), y 146 de la Constitución Política, 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 el conjunto arquitectónico de la llamada Estación del Ferrocarril al Pacífico en la ciudad de Orotina, la componen los inmuebles denominados, la boletería, el andén de pasajeros, la casa de máquinas, la bodega y el tramo de línea que atraviesa dicho conjunto, los cuales poseen valor histórico-arquitectónico como documentos de funciones espaciales y conjugación de lenguajes arquitectónicos, actualmente en desuso.

2°—Que sus instalaciones edilicias, son testimonio de una época en la que el ferrocarril, se constituyó en motivo fundamental para concretar el desarrollo económico del país en general y de la población de Orotina en particular.

3°—Que los edificios de la Estación, fueron escenario de una intensa dinámica social, cultural y económica, que resultó determinante en la conformación de la identidad colectiva del orotinense.

4°—Que el conjunto edilicio que conforma la Estación, constituye un valor simbólico que pervive en contenidos y significados en la memoria colectiva de los orotinenses, quienes reclaman su conservación.

5°—Que los edificios que componen la Estación y su vía férrea, configuraron y caracterizaron el espacio urbano de la ciudad de Orotina.

6°—Que los motivos que hicieron desarrollar el ferrocarril, pertenecieron a un momento histórico particular, pero sus efectos aún pertenecen y forman parte de la identidad cultural actual de la comunidad.

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

DECRETAN:

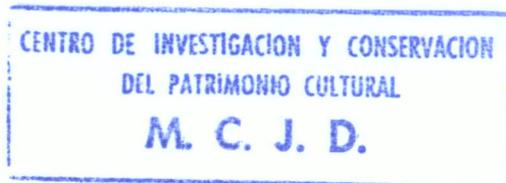
Artículo 1°—Declarar e incorporar al Patrimonio Histórico-Arquitectónico, el inmueble conocido como la Antigua Estación del Ferrocarril al Pacífico de Orotina, sin datos de inscripción en el Registro Nacional, en posesión del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), cédula jurídica 3-007-071557-37, ubicado en el distrito central del cantón de Orotina de la provincia de Alajuela.

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 diez días del mes de abril del dos mil tres.

LINETII SABORÍO CHAVERRI.—El Ministro de Cultura, Juventud y Deportes, Guido Sáenz González. — 1 vez. — (Solicitud N° 27706).—C-15420.—(D31247-47192).

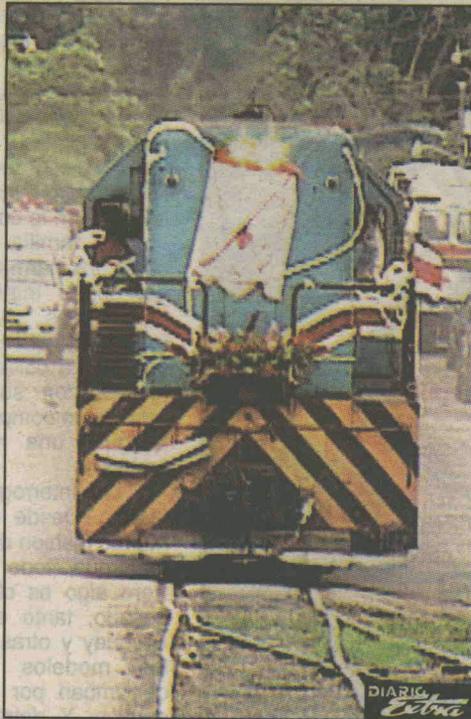


000020

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

Patrono de los ferrocarrileros:

CORAZÓN DE JESÚS LLEGA A OROTINA



La llegada del corazón de Jesús a Orotina.

Gran cantidad de personas en la celebración del patrono de los ferrocarrileros.

MARCIANO MOLINA VINDAS

Corresponsal

OROTINA. Con mucha devoción, alegría y sobre todo un poco de nostalgia fue recibida en Orotina la imagen del Corazón de Jesús, patrono de los ferrocarrileros.

"Más de quinientas personas nos acompañaron en el tren desde San José, y Orotina nos esperó con bombas, música y devoción. Este es un proyecto que seguirá creciendo, y el santo patrono de los ferrocarriles nos acompañará siempre", manifestó Miguel Carabaguiaz, Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).



Los asistentes fueron recibidos con música de mariachi.

DIARIO *Extra*

10.- Miércoles 16 de julio de 2008

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

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y CONSERVACIÓN
DEL PATRIMONIO CULTURAL.

ESTUDIO TÉCNICO PROYECTO DE DECRETO
ESTACIÓN DEL FERROCARRIL AL PACÍFICO,
CIUDAD DE OROTINA.

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

JUSTIFICACIÓN

Por este medio se atiende la solicitud de las señoras Eny Soto Cerdas y Marita Vargas Segura, funcionarias de la Municipalidad de Orotina, de llevar a cabo un estudio técnico que determine y justifique la declaratoria de incorporación al patrimonio histórico arquitectónico de la Nación de la que fuera la antigua Estación del Ferrocarril al Pacífico en la ciudad de Orotina cuyo arraigo y significación pervive en la memoria colectiva del orotinense actual.

Al respecto el investigador Luis Ferrero escribió:

"No es posible evocar a Orotina sin asociar su imagen con las vivanderas que desde temprana hora inundaban la estación". (1)

La estación del ferrocarril fue durante casi un siglo, escenario de una intensa dinámica social, cultural y económica, motor del desarrollo de la actual ciudad de Orotina y factor determinante de la formación de la identidad colectiva del orotinense.

La construcción de la vía del ferrocarril y las actividades complementarias que se desarrollaron a partir de él, ubicaron al incipiente poblado de Santo Domingo hoy ciudad de Orotina, en el mapa económico y cultural del país.

Su estación del ferrocarril, fue terminal temporal durante algunos años en el trayecto San José - Puerto de Puntarenas, vestíbulo que dio la bienvenida a comerciantes, pasajeros, inversionistas y buscadores de fortuna que vieron en esa coyuntura histórica una oportunidad para enriquecerse.

"Orotina, estación principal en el recién inaugurado ferrocarril, hacia 1910 cobró tal importancia que, como imán atrajo a sí gentes de San Mateo, de Desmonte y de las Minas, a campesinos de Turrubares y otros sitios". (2)

ANTECEDENTES

Costa Rica heredó una pobre infraestructura comercial del período colonial. Una vez que el café se estableció como nueva industria de exportación, se hizo imperativo mejorar las vías de comunicación entre las principales poblaciones del Valle Central y las costas, factor determinante para lograr el deseado incremento de la producción cafetalera y su expedita comercialización a los mercados extranjeros.

Las zonas ecológicamente aptas para el cultivo del café determinaron el trazo de la vía férrea, siendo esa actividad a partir de entonces un factor decisivo en la transformación de la geografía del país y del paisaje costarricense en general.

La construcción de ferrocarriles fue una empresa que caracterizó al siglo XIX e inicios del siglo XX en todo el continente americano. Los nuevos estados nacionales se apresuraron a crear las condiciones que aseguraran el crecimiento económico de la nación, sin embargo en nuestro caso particular, la construcción del Ferrocarril al Pacífico fue la respuesta del Estado costarricense frente a la pérdida de injerencia dentro de la empresa del Ferrocarril al Atlántico y su transformación al servicio de la plantación bananera (3)

En ese contexto, los sectores afectados –comerciantes, exportadores e importadores– emprendieron las acciones necesarias para construir un ferrocarril nacional en la ruta hacia el océano Pacífico construido y administrado por el Estado.

Antes del ferrocarril, el comercio de exportación e importación en el país se realizaba por un camino de carretas construido a partir de 1843 entre Cartago y Puntarenas el cual fue llamado “Carretera Nacional” (4). Carretas tiradas por bueyes transitaban esa vía que vino a sustituir a su vez el transporte a lomo de mula heredado de la época colonial.

En noviembre de 1896 el presidente Rafael Iglesias Castro envió al Congreso el proyecto que autorizó la construcción del Ferrocarril al Pacífico, el mismo se contrató a la empresa de John Stephen Casement en agosto de 1897 (5) por medio del cual el citado empresario quedó comprometido a construir una vía férrea que partiendo de San José terminara en el puerto de Tivives (6)

Con el avance de la construcción del ferrocarril, el asentamiento de Orotina quedó temporalmente como terminal de esa vía férrea al litoral del Pacífico.

En 1902 (7) llegó la primera locomotora de vapor del ferrocarril a la terminal de Orotina, constituyéndose a partir de entonces en un eje determinante en la configuración de la estructura urbana del pequeño asentamiento, el cual creció a ambos lados de la línea férrea, con ello el pueblo se benefició sobre todo en lo concerniente al desarrollo de la industria maderera, agrícola y ganadera, y se configuró un paisaje que caracterizó el espacio urbano de la ciudad.

“La afluencia de compradores y vendedores llamó la prosperidad. Pronto hubo cuatro aserraderos, descascaradoras de arroz, panaderías, botica, tiendas, talabarterías, telégrafo, luz eléctrica, hoteles, mercado y hasta funeraria” (8)

Con el ferrocarril se incrementó la colonización individual y espontánea, tanto así que en 1908 (9) el Congreso de la República le concedió el rango de cantón a la creciente ciudad de Orotina constituyéndola en cabecera de las siguientes poblaciones: San Mateo, Hacienda Vieja, El Mastate, El Coyolar, La Ceiba. Con ello, Orotina creció como centro de atracción de población y eje articulador de los trabajos del ferrocarril en las tierras del Pacífico Medio.

La construcción del Ferrocarril al Pacífico concluyó en 1910, después de múltiples debates sobre el trazado de la línea y el punto terminal que finalmente quedó establecido en el puerto de Puntarenas.

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

La Estación del Ferrocarril.

La estación del ferrocarril fue el vestíbulo principal de la ciudad de Orotina durante casi un siglo, constituyéndose en un ámbito vivencial de primer orden que caracterizó y dio colorido a ese lugar y cuya memoria cultural hoy se desea preservar para las actuales y futuras generaciones.

“Desde temprana hora inundan la estación las vivanderas: Traen grandes palanganas llenas de tortillas con huevos duros, pedazos de pollo, papa, chorizo, carne molida. Se suman a ellas chiquillos con canastas llenas de frutas....” (10)

La estación fue un lugar rico en contenidos históricos, vivencias cotidianas que generaron un trasfondo más allá de la simple utilidad del espacio, sitio donde tuvieron lugar acciones significativas para la comunidad.

Su naturaleza de “lugar” funcionó en un contexto más amplio y complejo, jugando un papel conformador de rasgos particulares en la vida de la comunidad.

Edificio de la boletería y vivienda del administrador.

“Un objeto que vale, puede dejar de ser y seguir valiendo” (11)

El conjunto arquitectónico que compone la denominada “Estación del Ferrocarril” lo constituyen: el edificio de la boletería, el andén de pasajeros, la bodega y la casa de máquinas.

El inmueble de la boletería fue construido en concreto armado, utilizando un lenguaje formal que mezcla influencias varias:

La planta arquitectónica posee influencia racionalista, en la cual se utilizó el principio espacial de la planta libre.

El volumen, cuadrangular del cuerpo central es rematado en dos de sus lados por volumetrías semicirculares las cuales funcionalmente correspondieron a la ubicación de

salas de espera. Esas volumetrías semicirculares denotan formalmente influencia victoriana en el sentido de haber sido espacialmente trabajadas como "Bay Window" así como por los detalles ornamentales de las guarniciones de la Ventanería.

Aleros prolongados con cubierta de hierro galvanizado, denotan el ajuste de ese lenguaje a las solicitudes de clima local.

En la composición volumétrica del inmueble que fuera la boletería se utilizó el principio de "sección áurea" para proporcionar las secciones que componen la fachada, dando como resultado un volumen de acusada simetría que remata en un frontón de base truncada de influencia formal hispanocolonial, misma influencia que se lee en los detalles de guarniciones de puertas y ventanas del volumen del cuerpo central.

Edificio del andén de pasajeros.

Está constituido por una losa de concreto armado de 25.15 metros de largo por 7.70 metros de ancho, donde se ubican dos áreas de bancas, construidas también en concreto armado y un volumen central que en planos se dibujó como local para comercio con dos servicios sanitarios.

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

Casa de Máquinas.

La casa de máquinas fue el centro de operaciones cuando funcionó el Ferrocarril al Pacífico. Es un volumen cuadrangular construido en concreto armado cuya expresión formal acusa influencia de la herencia colonial española excepto en el monitor circular de influencia victoriana que remata y caracteriza ese inmueble.

Amplios aleros con cubierta de hierro galvanizado acusan el ajuste de esos lenguajes al clima local, caluroso pero húmedo en la época lluviosa.

Nuestra vida, nuestra conciencia y nuestra memoria están marcadas por la noción que tenemos del espacio, sus calidades y cualidades definen y matizan nuestra experiencia existencial. La existencia es espacial y como tal, resulta una necesidad básica del individuo el establecer relaciones vitales con el espacio que le rodea para aportar sentido y orden a un mundo de acontecimientos y acciones.

El ferrocarril fue un elemento determinante en la configuración de la identidad de la ciudad de Orotina, presente hoy en día en la memoria colectiva de su comunidad. Configuró un paisaje e imágenes que consolidaron y caracterizaron el espacio urbano y rural de la zona.

Los motivos que hicieron desarrollar el ferrocarril pertenecen a un momento histórico particular, los efectos sin embargo aún permanecen y forman parte de la identidad actual.

El ferrocarril como medio de transporte fue cesado, sin embargo aún pervive en el paisaje urbano su huella como activador económico que fue.

El sistema ferroviario nacional experimentó hace varios años una fuerte crisis desencadenada por la poca competitividad que presentó el servicio en relación con el transporte por carretera.

La rentabilidad del ferrocarril dependía del transporte de mercancías dirigidas hacia Puntarenas, y posteriormente a partir de 1981 dirigidas hacia Puerto Caldera, así como el transporte de pasajeros que fue absorbido por los automotores colectivos.

En junio de 1995 se decretó su cierre definitivo (12)

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

INDICE DE CITAS

- (1) Arbol de Recuerdos
Ferrero, Luis
Editorial Don Quijote, 1968
Pág. 29
- (2) Ibid. Págs. 24, 25
- (3) Anuario de Estudios Centroamericanos
Botey, Ana María
Universidad de Costa Rica, 1999
Pág. 139
- (4) El Ferrocarril Costarricense al Pacífico
Ulloa, Herbert
Editorial Costa Rica, 1997
Pág. 127
- (5) Ibid. Pág. 66
- (6) Botey, Ana María
Op. Cit. Pág. 143
- (7) Campo Ferial de Orotina. Tesis
Mejías, Rodolfo
Escuela de Arquitectura, UCR. 1995
- (8) Ferrero, Luis
Op. Cit. Pág. 14
- (9) Ulloa, Herbert
Op. Cit. Pág. 135
- (10) Ferrero, Luis
Op. Cit. Pág. 29
- (11) Integración del valor arquitectónico
Villagrán García, José
Universidad Autónoma de México, 1992
Pág. 17
- (12) La Nación, 27 de junio, 1995
Pág. 18 A.

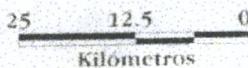
Propuesta de Decreto:

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

1. Que el conjunto arquitectónico de la llamada "Estación del Ferrocarril al Pacífico" en la ciudad de Orotina, la componen los inmuebles denominados: la boletería, el andén de pasajeros, la casa de máquinas, la bodega y el tramo de línea que atraviesa dicho conjunto, los cuales poseen valor histórico arquitectónico como documentos de funciones espaciales y conjugación de lenguajes arquitectónicos actualmente en desuso.
2. Que sus instalaciones edilicias son testimonio de una época en la que el ferrocarril se constituyó en motivo fundamental para concretar el desarrollo económico del país en general y de la población de Orotina en particular.
3. Que los edificios de la Estación fueron escenario de una intensa dinámica social, cultural y económica que resultó determinante en la conformación de la identidad colectiva del orotinense.
4. Que el conjunto edilicio que conforma la Estación constituye un valor simbólico que pervive en contenidos y significados en la memoria colectiva de los orotinenses, quienes reclaman su conservación.
5. Que los edificios que componen la Estación y su vía férrea, configuraron y caracterizaron el espacio urbano de la ciudad de Orotina.
6. Que los motivos que hicieron desarrollar el ferrocarril, pertenecen a un momento histórico particular, pero sus efectos aún pertenecen y forman parte de la identidad cultural actual de su comunidad.
7. Que es deber del Estado conservar el patrimonio histórico arquitectónico de la Nación.

000013

Ruta del Ferrocarril al Pacífico

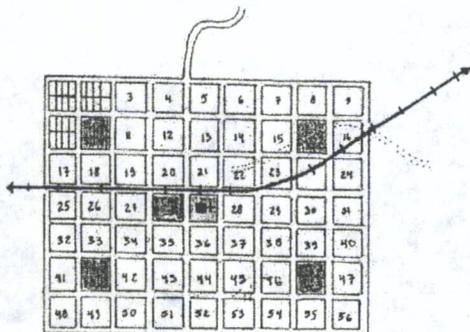


Fuente: IGN. Mapa de Costa Rica,
1:1 500 000. 1987.

Elaboró:
Lic. Sergio Romero. 1997.

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

CONFIGURACION DE LA CIUDAD ENTORNO A
EL EJE FERROVIARIO.



PLANO DEL CUADRANTE PROPUESTO PARA
SANTO DOMINGO DE SAN MATEO

NOTA:
Avenidas paralelas al ferrocarril,
calles perpendiculares.
Anchura de las avenidas 4ta
y 5ta 60 pies ingleses: 16.20 mts.

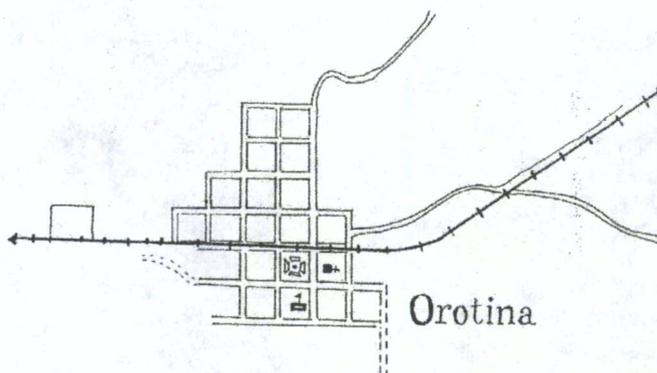
Dimensión de las otras calles y
avenidas 50 pies ingleses: 15.25 mts

Dimensión de las manzanas: 252 pies
ingleses: 80 mts por lado con excep-
ción de las manzanas entre las ave-
nidas 4ta y 5ta que tienen 240 pies
ingleses: 73.13 mts en sentido de
las calles.

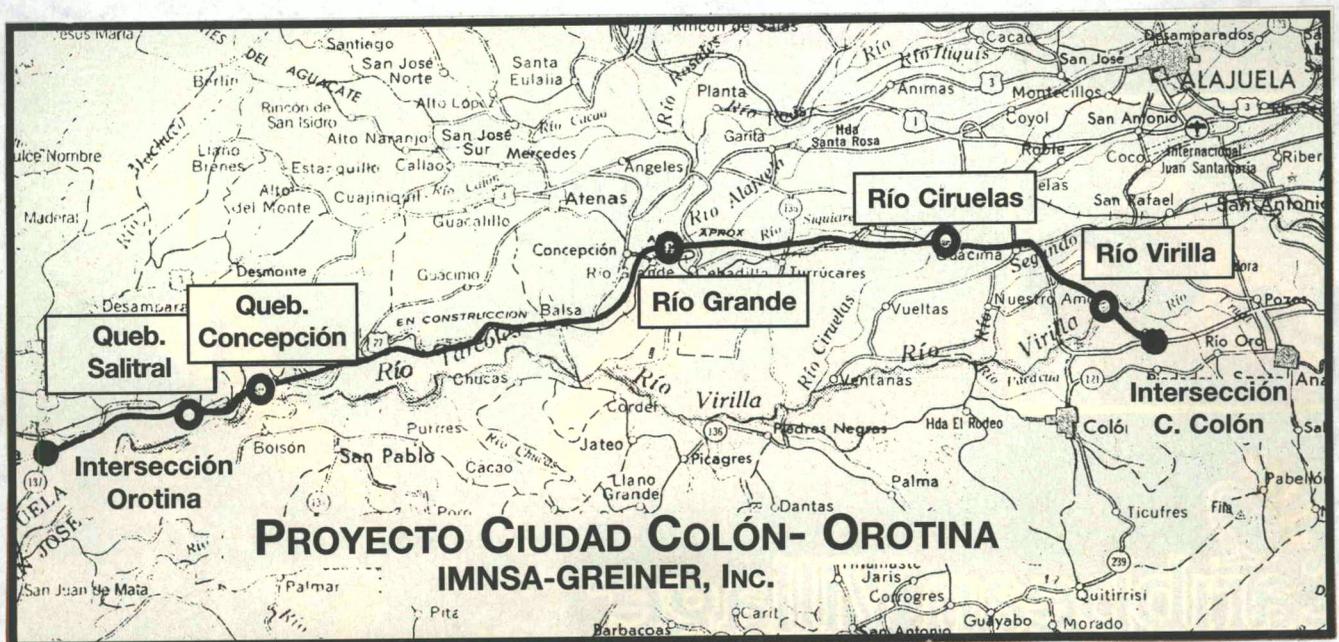
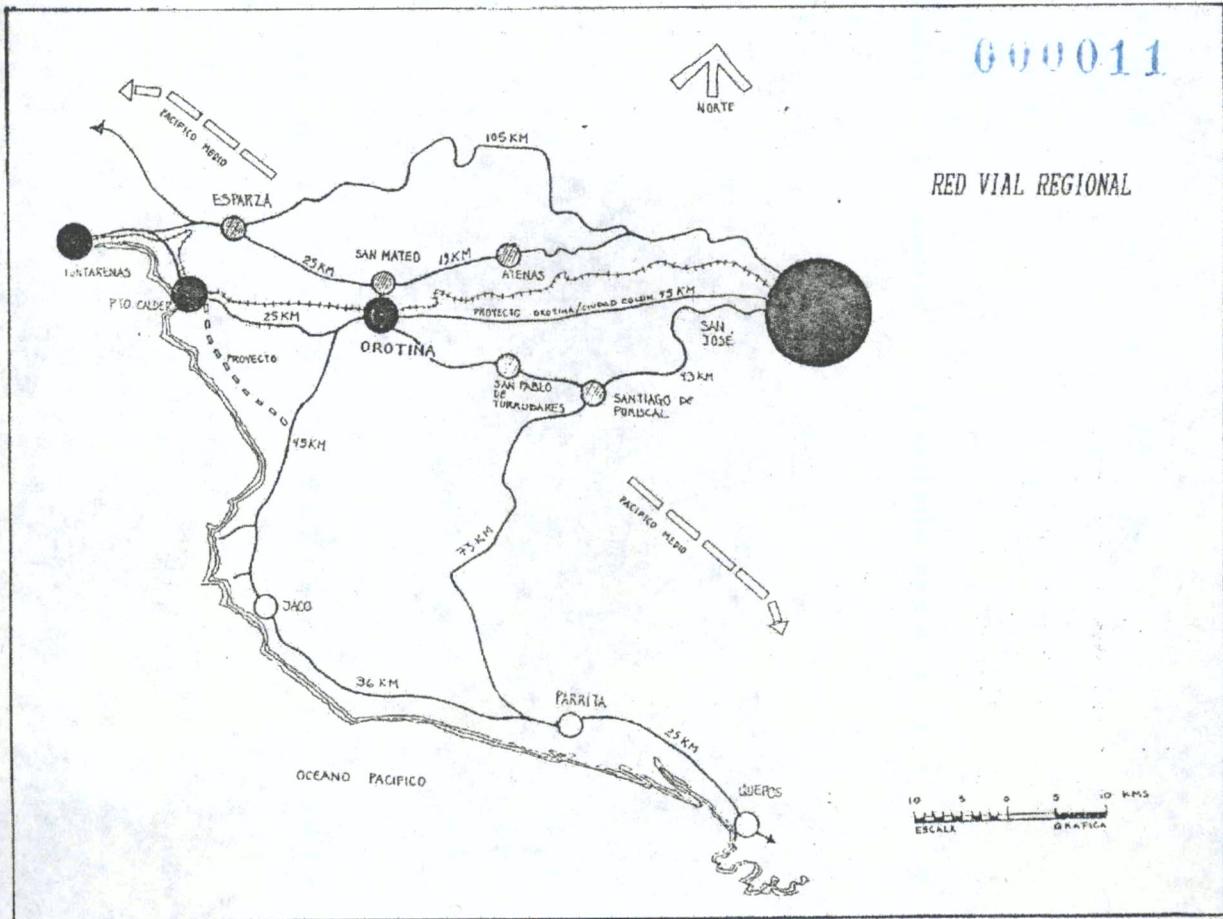
Base para ejecutar el cuadrante:
Línea del ferrocarril
y casas S.E. de la manzana 22 y N.E.
de la 37.

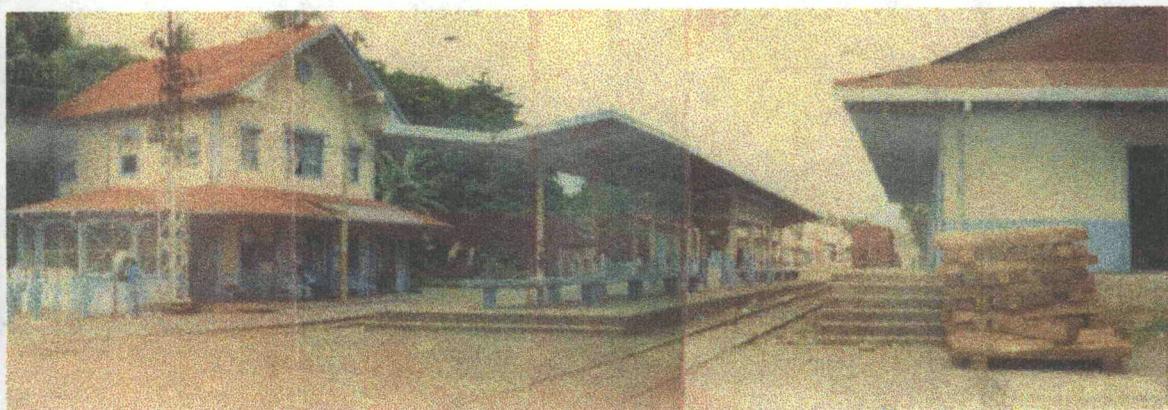
Agosto 29 de 1899.

W. J. ...

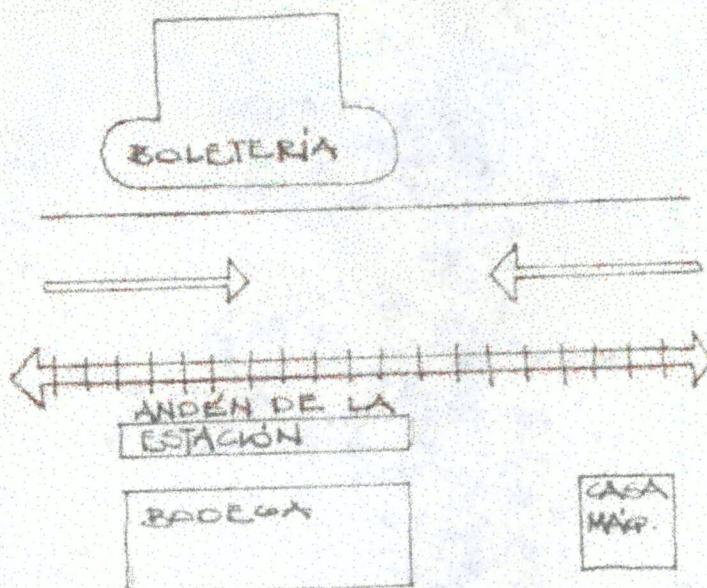


CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.





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

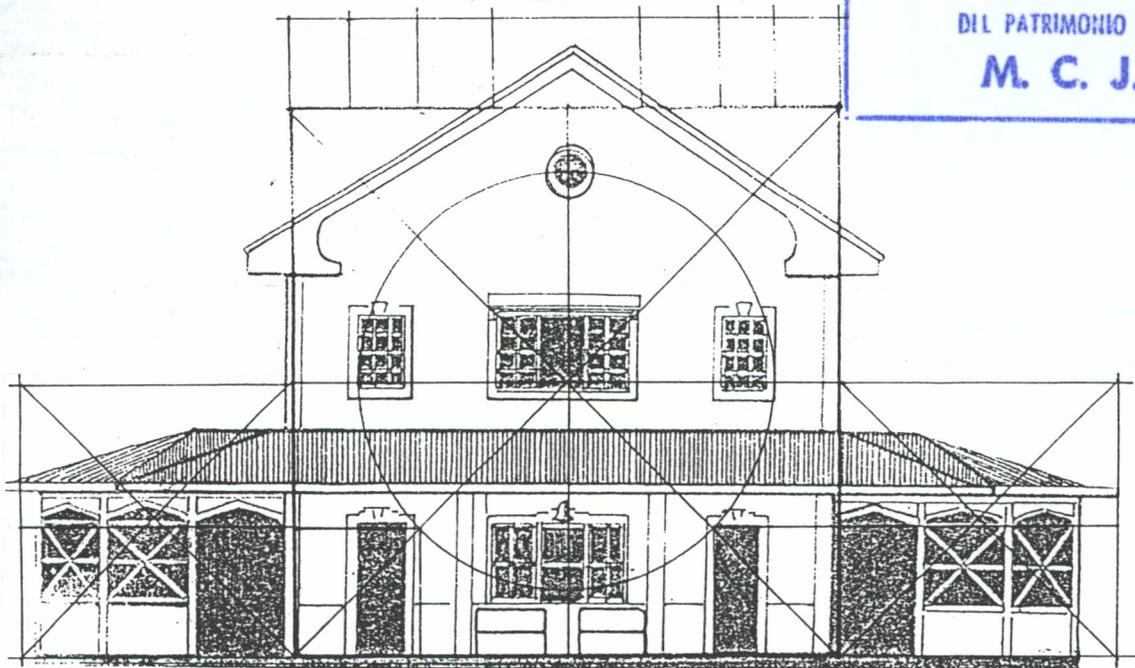


000009

000016



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

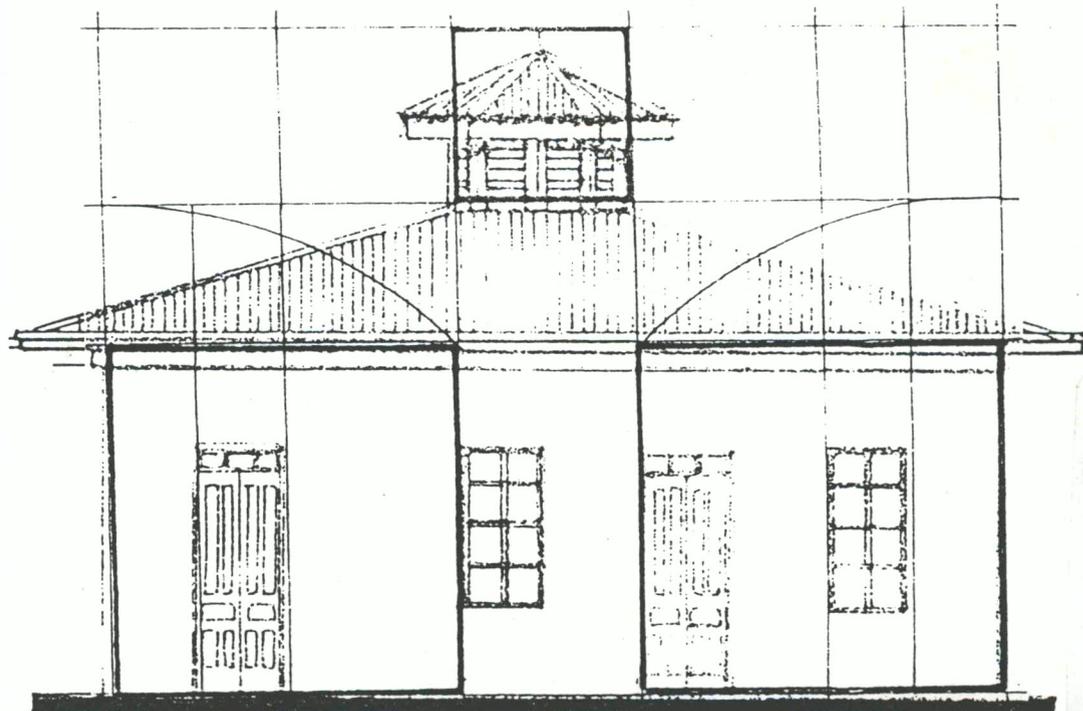


BOLETERIA

0000017



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



CASA DE MAQUINAS .

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

0000018

000008



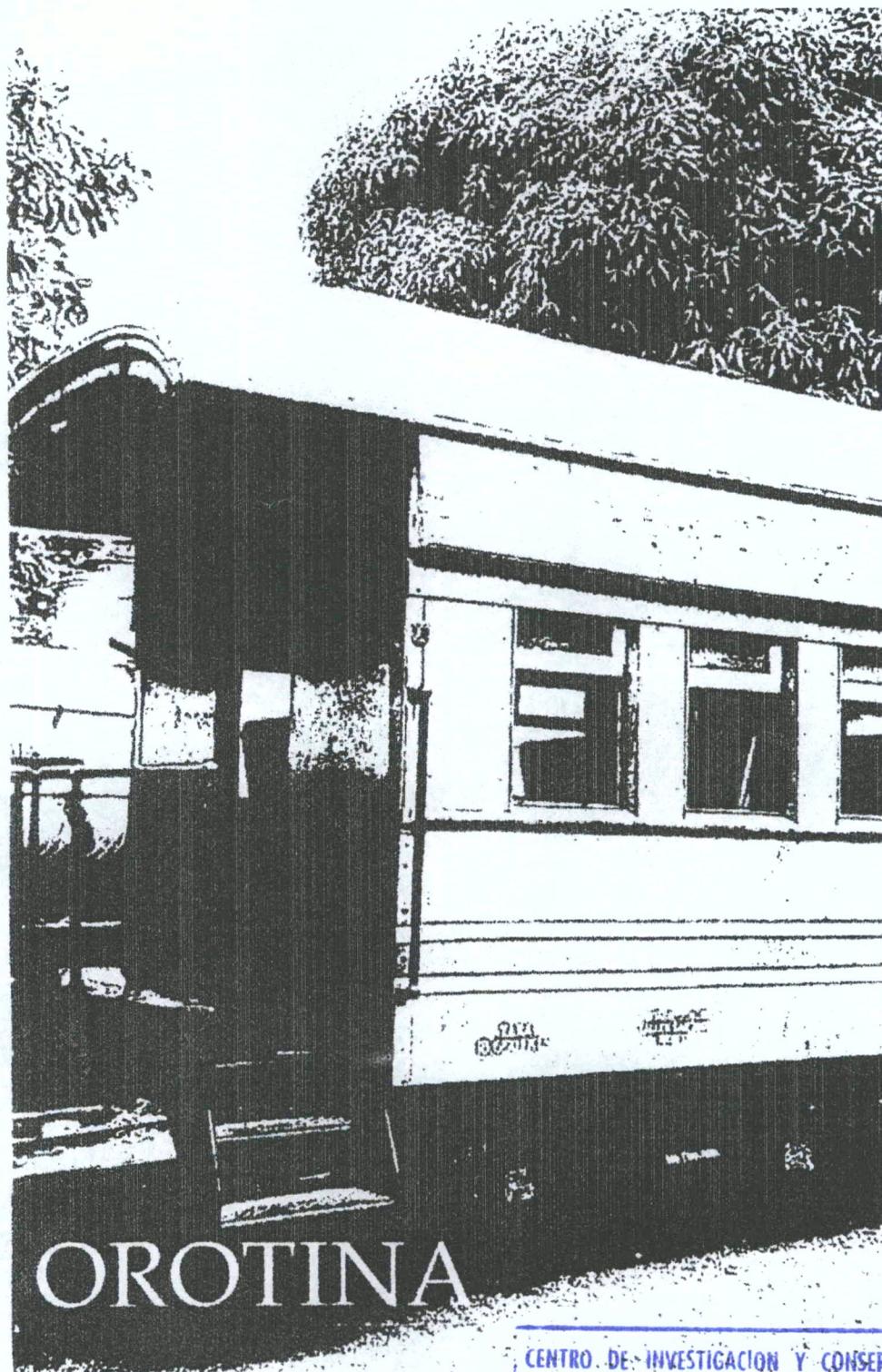
ANDÉN.



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

000003

000007

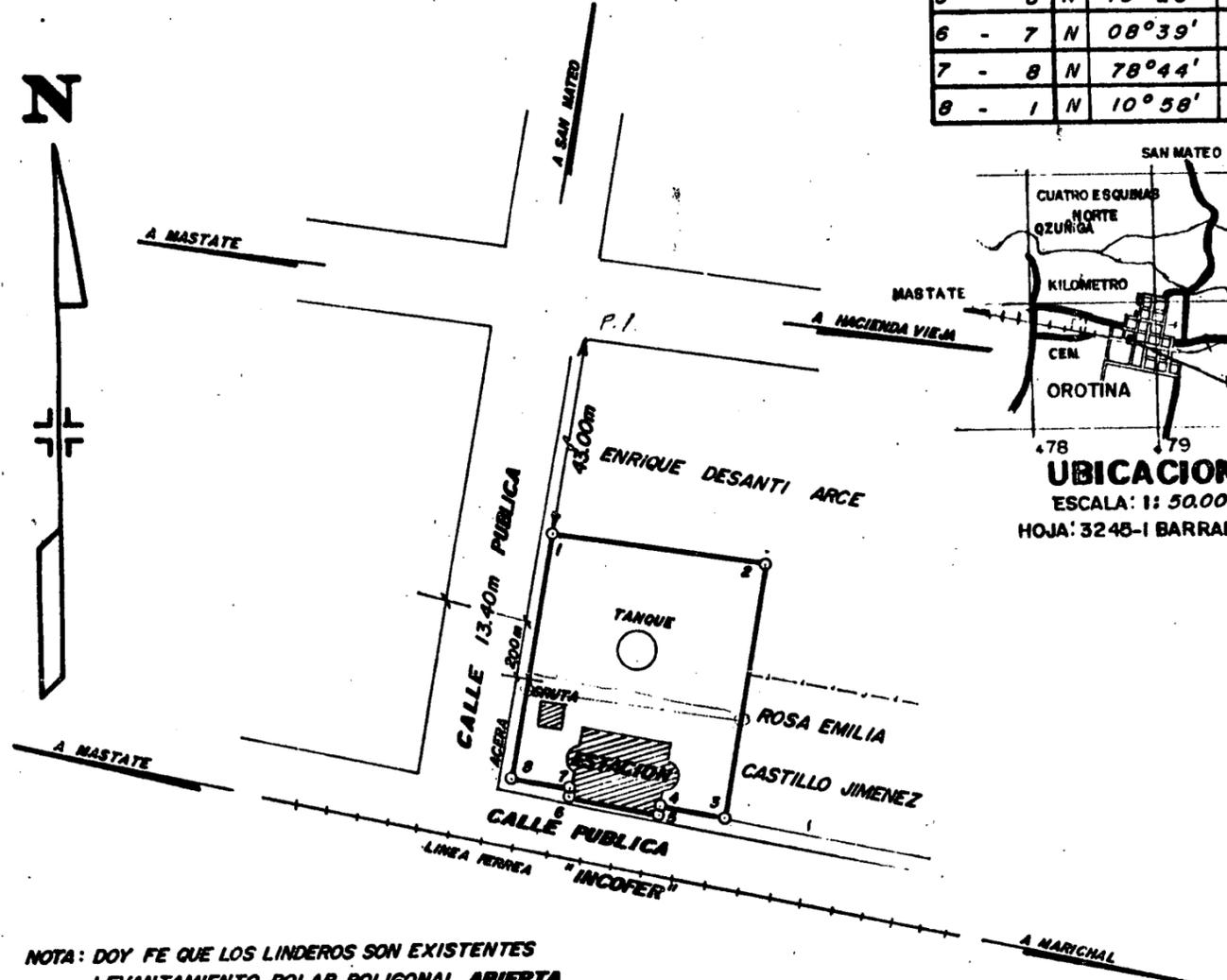


OROTINA

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

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

LINEA	RUMBO	DIST.
1 - 2 S	79° 29' E	33.93
2 - 3 S	10° 47' W	39.78
3 - 4 N	78° 57' W	10.20
4 - 5 S	10° 12' W	0.86
5 - 6 N	79° 26' W	14.65
6 - 7 N	08° 39' E	1.52
7 - 8 N	78° 44' W	9.16
8 - 1 N	10° 58' E	38.90



NOTA: DOY FE QUE LOS LINDEROS SON EXISTENTES
LEVANTAMIENTO POLAR POLIGONAL ABIERTA
ERROR LINEAL 0.00 m
ERROR ANGULAR 00° 00'

PROPIEDAD DE INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES		CEDULA JURIDICA N° 3-007-071557-37		SITUADO EN OROTINA	
ALCIDES SANDOVAL PICADO TOPOGRAFO ASOCIADO T.A. 3488		AREA 1355.35 m ²	Area según Registro: m ²	DISTRITO N° OROTINA	TOMO
PROTOCOLO TOMO	FOLIO	ESCALA ESCALA 1:1,000	ARCHIVO No. E-280	CANTON 9° OROTINA	FOLIO
				PROVINCIA 2° ALAJUELA	NUMERO
					ASIENTO
				FECHA 14/1/87	

DIRECCION GENERAL DE LA TRIBUTACION
ADMINISTRACION TRIBUTARIA DE SAN JOSE
AREA DE VALORACIONES Tel: 280-1895

000005
Terreno 0000021
construccion
1

AV. ADM N° 1119-99
EXPEDIENTE N° 9311

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

EN POSESION DE:
INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES

INSTITUCION SOLICITANTE:
INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES

UBICACION:
PROVINCIA: ALAJUELA (02)
CANTON: OROTINA (09) DISTRITO: OROTINA (01)
ANTIGUA ESTACION FERROVIA DE OROTINA

FECHA DE TRANSCRIPCION de diciembre de 1999

Ing. Rodolfo Alfaro Rivera
Perito Valuador

arq. Carlos Contreras Aguiar
Perito Valuador

ESTE AVALUO ES NULO SIN EL SELLO BLANCO
DEL AREA DE VALORACIONES EN CADA UNA DE SUS HOJAS

DIRECCION GENERAL DE LA TRIBUTACION
ADMINISTRACION TRIBUTARIA DE SAN JOSE
AREA DE VALORACIONES Tel: 280-1895

2

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

MOTIVO DEL AVALUO:

En atención a la solicitud formulada por el Ing. Guillermo Ruiz Castro, Presidente Ejecutivo, Instituto Costarricense de Ferrocarriles, según oficios PE/412-98 Ref. 2.4.1. de fecha 20 de julio de 1998 y oficios de Ministerio de Hacienda, ATSJC/273-98 del 30 octubre 1998, DA-337-98 de 05 noviembre de 1998, DONT-204-98 de 04 diciembre de 1998, DA-08-99 de 06 enero de 1999, que forman el expediente N° 9311 de esta oficina de avalúos, se procede a realizar el avalúo de la finca sin inscribir conocida como Antigua Estación Ferroviaria de Orotina en posesión del INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARILES (INCOFER).

El motivo del avalúo obedece a que INCOFER se encuentra en proceso de elaboración de concesión del Sistema Ferroviario del país para lo que es requisito el avalúo de los bienes sujetos a concesionar.

FECHA DE INSPECCION: 05, 10 de noviembre de 1999.

LOCALIZACION:

El inmueble a valorar se encuentra localizado en la Provincia de Alajuela (02), Cantón Orotina (09), Distrito Orotina (01); sito en el centro de la ciudad de Orotina, 2 cuadras al oeste del parque de Orotina. Exactamente sobre el Kilómetro 66.3 de la vía ferroviaria San José - Puntarenas.

CARACTERISTICAS DEL SECTOR:

Se trata de un sector urbano el cual consiste en un desarrollo de cuadrantes bien definidos con calles asfaltadas. Tiene los servicios públicos de cañería, electricidad, teléfono y alumbrado público, presenta elementos urbanísticos de acera cordón y caño, servicios comunales como transporte remunerado de personas, iglesia, parque, educación, Bancos del sistema Bancario Nacional, cruz roja, cementerio, palacio municipal, salón social, además servicios municipales de limpieza de caños y recolección de basura. El comercio esta representado por tiendas, veterinaria, centro turístico, restaurante, sodas, mercado, farmacia, pulperías, entre otros. Se observan viviendas de mampostería, madera y mixtas, de 1 y 2 plantas, de acabados sencillos.

Presenta topografía plana aunque en los alrededores la topografía es ondulada y quebrada. Orotina es uno de los principales polos de desarrollo de la zona dado que dispone de una muy buena carretera hacia la ciudad de Puntarenas y aceptable comunicación con San José, esta población es un producto del desarrollo ferroviario de la zona. Cuenta con una red vial, que comunica a otras poblaciones importantes, como la Garita, Jaco, Puntarenas, etc.

CARACTERISTICAS DEL INMUEBLE:

Es una finca sin inscribir ubicada frente al Patio Ferroviario de Orotina. Según plano E-280 con fecha 14 de enero de 1987, realizado por Alcides Sandoval Picado TA-3426, suministrado por INCOFER el inmueble posee un área de 1,355.35 m², la cual servirá de base firme para la realización del cálculo de valoración. Este avalúo corresponde al terreno de la Antigua Estación, donde se asientan una serie de construcciones las cuales se describen y valoran por aparte en este mismo informe.

Es una finca parte del cuadrante central de la ciudad de condición esquinero, tiene frentes a la calle pública de 36.39 m (este frente también a vía férrea) y otro de 38.90 metros. Presenta topografía plana a nivel con respecto a la calle de asfalto. Tiene forma cuadrangular, cuenta con cañería, electricidad, teléfono y alumbrado público, así como de elementos urbanísticos de acera, cordón y caño.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

VALOR UNITARIO:

Para la determinación del valor unitario del presente inmueble se tomaron en cuenta los siguiente criterios:

1. Características del sector: de condición urbana, ubicación, grado de desarrollo, vías de acceso, topografía, servicios públicos, etc.
2. Características del inmueble: extensión, forma, topografía, frente, ubicación dentro de la zona y respecto a las vías, condición de lote esquinero, flujo vehicular y peatonal, uso actual, servicios disponibles, etc.
3. Motivo del avalúo, que obedece a que INCOFER se encuentra en proceso de elaboración de concesión del Sistema Ferroviario del país para lo que es requisito el avalúo de los bienes sujetos a concesionar.
4. Investigación de valores en el sector, consulta con peritos del Area de Valoraciones y del sistema bancario Nacional, Planeamiento de valores de la Zona desarrollado por Tributación, uso de métodos de valoración basados en el Manual de Procedimientos para el Avalúo Administrativo de la Dirección General de Tributación.
5. Consulta de planos de valores de la Municipalidad de Orotina.
6. Criterio de los suscritos

Tomando en consideración los anteriores criterios se le asigna al inmueble un valor unitario de ₡ 14,000.00 c/m².

DIRECCION GENERAL DE LA TRIBUTACION
 ADMINISTRACION TRIBUTARIA DE SAN JOSE
 AREA DE VALORACIONES Tel: 280-1895

000002

4

AVALUO1,355.35 m² a ¢ 14,000.00 c/m²

00303

¢ 18,974,900.00

VALOR EN LETRAS: DIECIOCHO MILLONES NOVECIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS COLONES EXACTOS.

CONSTRUCCION**VALOR UNITARIO DE LAS CONSTRUCCIONES**

Para la determinación del valor unitario de las construcciones se tomaron en consideración los siguientes criterios:

1. Características físicas de la construcción tales como emplazamiento, ubicación, clase y calidad de los materiales utilizados, acabados, áreas, funcionalidad, uso actual, etc.
2. Incremento en el índice de precios de los materiales de construcción.
3. Depreciación acumulada por la edad de la construcción.
4. Prácticas de mantenimiento y conservación.
5. Método de valoración y depreciación basados en el Manual de Procedimientos para el Avalúo Administrativo de la Dirección General de Tributación.
6. Criterio de los suscritos.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
 DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

CONSTRUCCION
ANTIGUA ESTACION

Originalmente era la *Antigua Estación de Trenes* pero actualmente se usa como dormitorio de empleados de INCOFER. Su fachada frontal es elegante con una ventana de boletería al centro y una sala de espera a cada lado, una de las cuales tiene un baño con inodoro. Es una construcción de madera con revestimiento de malla y concreto azotado en las dos plantas en todas sus fachadas. Cada piso tiene una altura de 3.30 metros y tiene un pequeño ático.

En el primer nivel consiste en tres salones con dos baños, cada uno con inodoro y ducha independientes, además, hay dos pequeñas salas semicirculares abiertas a los lados, con zócalo de concreto y cerradas con malla ciclón, estos espacios servían como sala de espera para los pasajeros del ferrocarril, así como espacios de oficina y boletería, cuenta con dos servicios sanitarios y un espacio de vivienda.

En el segundo nivel es una serie de habitaciones dormitorio para empleados, tiene un baño con inodoro y ducha, la instalación eléctrica es puenteada. El ático es un salón rectangular de 2.00 m. de altura. Todas las paredes interiores son de tablilla a dos forros, los entrepisos son de madera y el primer piso es de cascote 65% y mosaico 35%, las ventanas son tipo guillotina y las escaleras de madera. En la parte trasera, en el patio, hay una fuente abandonada y al lado de la estación una gruta.

La techumbre es con estructura de madera y cubierta de hierro galvanizado con un amplio alero, el cielo raso es de tablilla biselada, con canoas y bajantes de hierro galvanizado en mal estado. Mide 279.00 m², tiene una edad aproximada de 80 años y su estado es regular.

AVALUO279.00 m² a ₡ 15,000.00 c/m²

00307
 ₡ 4,185,000.00

VALOR EN LETRAS: CUATRO MILLONES CIENTO OCHENTA Y CINCO MIL COLONES EXACTOS.

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

AVALUO RESUMEN

TERRENO	₡ 18,974,900.00
CONSTRUCCIONES	₡ 4,185,000.00
VALOR TOTAL	₡ 23,159,900.00

VALOR EN LETRAS: VEINTITRES MILLONES CIENTO CINCUENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS COLONES EXACTOS.

San José, 31 de diciembre de 1999.

Ing. Rodolfo Alfaro Rivera
 Perito Valuador

arq. carlos contreras aguiar
 Perito Valuador

Lizbeth -