
El transporte en Costa Rica: una investigación sociohistórica y espacial del fenómeno

*Quendy Milagros Bermúdez -Valverde**

*Marco Vinicio Peñaranda-Sánchez***

I - Introducción

A través del tiempo el sector transporte ha resultado ser uno de los más importantes en el fortalecimiento de la economía de los países, dada la particularidad que posee de ser un servicio indispensable para el desarrollo adecuado del resto de los sectores. Es esa la razón por la cual se toma como puntal en el progreso económico y social de países y regiones.

Desde tiempos ancestrales, pues, el transporte ha estado ligado al proceso de construcción de la civilización humana. El modelo ecológico (relaciones con la naturaleza, hábitat, etc.), el modo de producción y las propias estructuras sociales, culturales y políticas han estado condicionados y, a su vez, han condicionado los medios de transporte y sus usos (Abejón, 1985). Es fácilmente visible en

* Master por la Ude CR em Historia. quendybermuclezlo@yahoo.com

** Ingeniero Geógrafo. Master en Geografía con énfasis en Medio Ambiente. Especialista en Sistemas de Información Geográfica. Master en Procesamiento Digital de Imágenes. Asesor de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Doctorando en el Doctorado en Ciencias Naturales, UNA-UNEDUCR. mvincioster@gmail

la historia de la humanidad que las etapas más sobresalientes se inician desde el momento en que se descubren nuevos medios de transporte, desde el caballo, factor determinante en la conquista de América, hasta los actuales aviones supersónicos como el Concorde capaz de trasladar a 100 personas desde París a Nueva York en menos de cuatro horas, pasando por la carreta, la diligencia, la máquina de vapor, el tranvía, el vehículo automotor, el transporte multimodal, etc. El siguiente paso, y que ya lleva gran adelanto, serán los viajes espaciales.

En Costa Rica la evolución de sus medios de transporte también ha jugado un papel clave y de predominio en el desarrollo económico y social. Son conocidos los efectos que sobre la prosperidad del país tuvieron, primero, la introducción de los animales domésticos de tiro en la segunda mitad del siglo XVI, la utilización de la carreta y la apertura del camino de carretas entre Cartago y Puntarenas, que llevaban café de Cartago al Puerto y traían de allí bienes y alimentos importados (Hall; 1991:59-61); posteriormente, vino la importación de las diligencias y la ejecución de las magnas obras de los ferrocarriles y puertos de altura a finales del siglo XIX y albores del siguiente; luego, la instalación de los tranvías eléctricos, la construcción de los primeros caminos de tránsito permanente y el ingreso de los vehículos automotores a principios del siglo XX; más recientemente, el empleo del transporte aéreo local e internacional, la ampliación de la red de caminos vecinales, la modernización de las carreteras, la unitarización de la carga y el uso del transporte multimodal internacional.

Todo este proceso significó grandes esfuerzos pues, a pesar de su pequeño tamaño, las condiciones físicas del país imponían muchos obstáculos al desarrollo del transporte, la construcción de caminos y ferrocarriles se dificultaba tanto en las ásperas montañas como en las húmedas y selváticas tierras bajas donde los pantanos y los amplios lechos de los ríos representaban grandes problemas. La estructura orográfica imponía dos ejes básicos a cualquier red de transporte: uno longitudinal, de unos 400 Km., que debía seguir el rumbo de las cordilleras, vinculando al país por tierra con el resto de istmo centroamericano; y otro este - oeste, de unos 200 km, a través del Valle Central y cruzando los Cerros de la Carpintera, que unía ambos espacios marítimos.

El mejoramiento de los medios de transporte, al permitir el movimiento de importantes cantidades de mercancías y personas a bajo costo, fue lo que facilitó el paso de la precaria economía de subsistencia, heredada de la época colonial y que permaneció vigente aun durante un buen tiempo del siglo XX, a la moderna economía de intercambio que predomina hoy. Con esto no se quiere decir que solo saldos positivos y a favor ha dejado la evolución del transporte, mediante el cual buenas fortunas se amasaron al calor de esta evolución, con el café, el banano, la deforestación, el turismo, etc., y es eso lo que se quiere dilucidar en el presente trabajo. Más tarde o más temprano se hará necesario cuantificar *en* términos económicos cuál es el saldo que dejó tal evolución.

II - Los medios de transporte durante la Colonia

El período colonial y post colonial en Costa Rica se caracteriza por un desarrollo económico y social muy lento, frenado siempre por factores negativos entre los que se destacaban la escasez de vías y medios de transporte, la carencia de recursos minerales y, con especial énfasis, la poca comunicación del país con el resto del mundo. El aislamiento fue uno de los principales problemas para el desarrollo económico durante tal estadio. A principios del siglo diecinueve, el transporte terrestre todavía se efectuaba por mula, y el marítimo por velero, lo cual era el rasgo común para toda la región centroamericana,

No había ningún servicio de vapores, ni de los Estados Unidos ni de otro lugar del globo, que llegara a algún punto de Centro América. Probablemente no existe otro lugar en la tierra más aislado que este. Estas repúblicas están separadas no solo por la falta de vías marítimas, sino también por barreras de tierras insalubres que los nativos tenían atravesar y en las que el resto del mundo no podía penetrar. (Upham, Frederick, 1914: 50)

Los indígenas que habitaron el territorio costarricense no conocían los animales domésticos de tiro, ni la rueda, ni por consiguiente la tracción rodada. El transporte lo realizaban por medio de la fuerza aislada del hombre y, donde el río o el mar lo permitían, hacían uso de rudimentarias embarcaciones o canoas primitivas. Por esta razón, el comercio que los conquistadores encontraron era raquítrico, dispendioso y tardado. No fue sino hasta 1561 en que Juan de Cavallón llevó a Nicoya los primeros animales domésticos de tiro del Nuevo Mundo.

Durante las primeras décadas, las dificultades de las primitivas veredas abiertas a través de la selva, unidas a la escasez de semovientes, hacían recaer el transporte de mercancías en el esfuerzo de los indios. El comercio por tierra se facilitó mucho al conocerse el principio de la rueda, hasta entonces ignorado por los indígenas, que permitió el transporte por medio de carretas tiradas por bueyes.

A fines del siglo XVI, solo se mantenía un intercambio comercial con Panamá que llegó a convertirse en un excelente mercado, el cual fue aprovechado por varios países del Reino de Guatemala, en especial por Nicaragua. Las mulas eran las que acarreaban la mercadería hasta "La Caldera", rebautizada después como "Esparza" y de ahí se llevaba a Panamá. Debido a las pérdidas que ocurrían se decidió construir "un camino de herraduras" entre Cartago y Chiriquí en 1861, que se realizó a expensas de los vecinos de Cartago, con lo cual se inauguró el comercio de mulas, que fue el primero de cierto volumen en Costa Rica. El comercio de mulas desaparece al ser gravado no solo por la élite dominante en la Capitanía de Guatemala, a través del tributo de la alcabala, sino también por la Audiencia de Guatemala que lo gravó con dos pesos por cabeza. La élite se sentía amenazada por los volúmenes de mercadería que acarreaban dichas mulas y conjeturó que, a la postre, esto iba en detrimento de su poder monopólico en el comercio (Ministerio de Obras Públicas y Transportes; 1984: 5).

Una crónica de la época revela que existían dos puertos en el Atlántico: uno en la Boca del Suerre y otro en el río de los Anzuelos (Reventazón) y que en el Pacífico el Golfo de Las Salinas (Nicoya) era un centro mercantil muy importante (Fernández; 1933: 65). Puntarenas no fue mencionado como puerto sino hasta la segunda mitad del siglo XVIII.

Los españoles comprendieron desde el principio lo importante que era el tener un puerto en el Atlántico; así en el año 1635 el Gobernador Don Gregorio de Sandoval abre el puerto de Matina en sustitución del de Suerre; en el 1638 se abre el camino a Matina y se construye una aduana. Las esperanzas que se depositaron en ese camino se vieron frustradas debido a que su pésimo estado encarecía demasiado los fletes y además la zona era asolada en forma frecuente por los piratas y facinerosos de toda laya. Estas incursiones significaron para Costa Rica casi dos siglos perdidos

para el progreso del país no quedaba producción exportable, pues los cacaotales se destruían en cada incursión; no hubo caminos hacia el interior para no facilitar visitas depredadoras; no hubo puertos seguros ni comercio.

No es sino hasta 1811, el 1º de diciembre, que las Cortes de Cádiz habilitaron de nuevo el puerto de Matina. Conviene recordar que hasta 1840 Costa Rica no deja de pagar el tributo anual que le cobraran los sambos-mosquitos, como una forma de “protección”.

Quizás una de las medidas que mejor fomentó el desarrollo económico de la provincia fue la anexión de Costa Rica a la Audiencia de Panamá, no solo porque con esta existían mejores medios de comunicación, sino también porque las condiciones climáticas y topográficas ofrecían un buen seguro para la organización comercial de excedentes (Facio; 1942). Con esta anexión no se habrían tenido que soportar las arbitrarias medidas que dictó en contra de Costa Rica la Audiencia de Guatemala, presionada por los intereses de los ricos comerciantes de Guatemala. Esta elite oligárquica logró que en 1811 se le privara a Costa Rica de continuar con el comercio con Panamá que, aunque incipiente, se mostraba favorable al incremento. Incluso en 1792 presiona a la Real Audiencia para acabar con el monopolio del tabaco que se ejercía en Costa Rica, en momentos en que se producían 10, 000 quintales anuales, argumentando mala calidad del producto, excesivo contrabando local y problemas de transporte (Vega; 1980: 34). Una vez más, la elite usaba las formas de poder colonial en defensa de sus intereses económicos, incluso por sobre los intereses de otras colectividades.

Al cesar la necesidad de surtirse de mercadería europea,
el Camino de Mulas que iba hasta Panamá también perdió su
importancia y dejó de ser usado. Opina don Tomás Soley que

...hubo otra condición que limitó poderosamente el progreso de la Colonia: Costa Rica no pudo comprobar, muy bien y a su costa, lo que significaban las vías públicas para la prosperidad. No tuvo la ventaja de fáciles comunicaciones de que gozaban los países de fuerte población en el litoral o de ríos de navegación que a la costa condujeran. (Soley; 1949: 78)

En resumen, a pesar de todos los esfuerzos mencionados Costa Rica llegó al final de la época del Antiguo Régimen con un desarrollo de sus medios y vías de transporte tan precario que apenas le permitía vivir una primitiva economía de subsistencia. Tal estado de infraestructura en su mayor parte es debido a condiciones internas del país, tales como demografía, topografía, comercio interno y políticas, pero no debe dejarse de lado y también parte de la responsabilidad de la pobreza viene del accionar de las oligarquías centrales asentadas en Guatemala las que, además del poder económico, detentaban un fuerte poder político, casi siempre organizado en alianzas espurias y casamientos de conveniencia.

III - Vías de comunicación después de la independencia

Liberada por la independencia, o al menos de la imposición foránea de políticas económicas perjudiciales, Costa Rica comienza a aumentar el incipiente tráfico que existía con el exterior, inicia una política ambiciosa de comunicaciones. Así en el año 1826 se solicitó un empréstito de ₡ 800,000 (ochocientos mil pesos) para invertir entre otras cosas en la apertura de caminos a los puertos del sur y del norte, como entonces se llamaba a los del Pacífico y Atlántico en ese orden. Se gravan mercaderías y ganado que ingresen al país y con lo recaudado se da mantenimiento y se mejoran las vías. Hasta 1831 en que se establece que, para el mantenimiento y mejoramiento de caminos puentes y calzadas, todo hombre entre 15 y 50 años tiene que contribuir con 4 reales de plata al año, así como los mayores de 50 años poseedores de un capital de ₡ 500 (quinientos pesos) o más.

Caminos de penetración y caminos de acceso empezaron a trazarse desde el centro del país hacia la periferia y hacia las costas. Los primeros fueron respuesta a flujos migratorios hacia las áreas de colonización del Sarapiquí y del Valle de El General; los segundos sirvieron al comercio de exportación: el Camino de Carretas construido por iniciativa de cafetaleros del Valle Central... (Flores; 1992: 195)

Braulio Carrillo, comprendiendo lo que llegaría a significar el café para el país, estimuló la producción de este, entre otras formas, por medio de la adopción de medidas específicas dirigidas a favorecer a los cafetaleros, tales como la ampliación y mejoramiento de las comunicaciones internas y la habilitación de puertos. Atención especial mereció a Carrillo la vía del Pacífico

estimulándola hasta entroncarla con el camino de Marina, con el **fin** de proporcionar una comunicación interoceánica. Ordena que el ancho de los caminos no sea menor de 20 varas y el de las calles *de* 16, con la excepción en el llamado "camino de mar a mar" cuya anchura nunca deberá ser menor de 30 varas.

En 1843 se establece, por Decreto XXV del 25 de noviembre (Oficial, República de Costa Rica; 1982) una asociación de hacendados y comerciantes de café llamada "Sociedad Económica Itineraria", para la apertura, construcción, mejora, conservación y reparación de los caminos generales a los puertos de Moín y Puntarenas. Como rentas se le entregan los impuestos de la exportación del café, el peaje y se la autoriza para solicitar empréstitos. Es en este momento cuando aparecen las redes locales oligárquicas que se mantendrán en el poder gracias a los beneficios generados por el café y que serán y son una minoría.

Entre un 5 y 7% de la población [de Costa Rica] pertenece a la clase alta, definida por sus vínculos familiares y su acceso al poder por medio de los principales partidos políticos. Incluye grandes terratenientes... (Stone; 1975: 74)

Es verdad que gracias al café se activaron importantes rutas tanto al interior como al exterior del país, nacieron líneas de ferrocarril y carreteras, se acumularon capitales que dieron origen a ciertas industrias, pero el orden oligárquico interno y la dependencia económica ante los centros extranjeros de poder no resultaron en absoluto vulnerados; incluso, por el contrario, salieron fortalecidos tanto por los beneficios que les otorgaba el negocio del café como por el acelerado incremento de vías terrestres y marítimas. El concepto de velocidad de movimiento de capital como una forma de aumentar su propio capital, empieza a manifestarse, pero, como se dijo, los beneficios tan solo alcanzaban a "...solo unas cuantas familias acomodadas..." (Vega; 1980: 36) que eran las que tenían capacidad para establecer plantaciones de café.

...el producto que transportaban las filas de carretas fue el motor que creó una creciente acumulación y circulación de capital, movilización de transacciones de la propiedad, control administrativo y otras actividades que reafirmaron la primacía de San José como capital y ciudad principal... (Avendaño y Carvajal; 1995: 52)

El presidente Juan Rafael Mora suprime, a partir del 1Q de septiembre de 1854, las Juntas Itinerarias, asignando las responsabilidades de estas a un funcionario del Ministerio de Hacienda, hasta 1860 en que el Presidente Montealegre, **p**, decreto LI del 20 de octubre, crea la Dirección General de Obras Públicas hoy Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El afán por construir nuevos caminos y mejorar los existentes sigue siendo una de las mayores inquietudes de los costarricenses De esa forma en 1866 se gastaron dos mil pesos para reconocer una vereda entre San Ramón y el río San Carlos; al año siguiente se contrató la apertura de un camino de Mulas entre San Ramón y Bagaces y se abrió uno hasta Patarrá para facilitar el acceso a los depósitos de cal que recién se habían descubierto.

Es importante mencionar la actividad desarrollada en este campo por don Tomás Guardia, quien además de esforzarse en la construcción de ferrocarriles, dedicó buena parte de su administración a ampliar y mejorar la red de caminos, veredas y la red urbana.

Al quedar inaugurada en 1882 la carretera de 40 kilómetros entre San José y Río Sucio, pasando por el Bajo de la Hondura y el Paso de La Palma, se logró por fin enlazar la Capital con el puerto de Limón. Río Sucio pasó a llamarse "Carrillo" en homenaje a Braulio Carrillo. Por este camino el viaje duraba 6 horas a caballo o dos días en carreta y gracias a él se hizo posible que una parte del café pudiera ser exportado vía Limón. Cuando el tren empezó a correr directamente a Limón en 1890, esta carretera quedó en desuso y fue tragada por la selva.

Por decreto del 31 de agosto de 1887 (Oficial, República de Costa Rica; 1982) se dictó la "Ley de Caminos", que obliga a todos los varones entre 20 y 60 años de edad, exceptuando los pobres de solemnidad y los miembros activos del ejército, a pagar un peso por ario para el mantenimiento y mejora de los caminos público; en 1898 se reformó la ley y se dispuso que las municipalidades establecieran cuáles son caminos públicos, cantonales, de distrito y de interés particular.

A fines del siglo XIX y principio del XX, se redujo la inversión en la construcción de caminos, pues esta se destinó a la construcción de ferrocarriles.

iv - La expansión de las vías férreas

Para el transporte del grano de oro y posteriormente el banano a los mercados europeos y norteamericanos, que eran los principales consumidores, fue necesario contar con un medio de comunicación más rápido y eficiente que la carreta; es así como el 24 de julio de 1854 se aprobó un contrato con Richard Farrer, ciudadano inglés, para la construcción de una línea férrea entre San José y Puntarenas. Tres años más tarde comenzó a operar el primer ferrocarril, con un trayecto de 15 kilómetros, desde Barranca hasta Puntarenas con fuerza motriz a partir de burros; por ello el pueblo lo conoció como "burrocarril".

En agosto de 1871 se firmó el primer contrato para construir la vía férrea entre Alajuela y Limón; la necesidad que tenía la oligarquía agroexportadora de sacar el café en forma directa al Caribe fue lo que motivó su construcción, ya que esta vía evitaba el tener que mandar el café a Europa y la costa Atlántica de EUA por el Cabo de Hornos (hay que recordar que el Canal de Panamá no entró en funciones sino hasta 1914) tardándose unos cinco meses en tránsito a Europa con la consiguiente reducción de beneficios.

La construcción del ferrocarril se ejecutó con fondos provenientes de tres empréstitos obtenidos en Londres por un total de 3.8 millones de libras esterlinas, de las cuales el Gobierno de Costa Rica tan solo recibió un millón de libras; el resto quedó en manos de inescrupulosos banqueros ingleses. Los trabajos se iniciaron el 18 de agosto en Limón y Alajuela al mismo tiempo, para lo cual fue transportado desde Puntarenas, a costos bastante elevados, los materiales y equipos necesarios, tardándose cuatro o cinco meses en el recorrido. Todo en aras de lograr metas políticas.

En el año 1874, después de haber quedado concluida la sección de 42 kilómetros entre Alajuela y Cartago y la de 35 kilómetros entre Limón y Matina, el Gobierno, por dificultades financieras, tuvo que rescindir el contrato que había firmado con Enrique Meiggs y que ahora pertenecía a sus sobrinos Henry Meiggs Keith y Minor Cooper Keith,

...es un hecho que Henry Keith, el sobrino, y no Henry Meiggs, se hizo cargo de construir el ferrocarril al Atlántico, en Costa Rica. Fue el contrato del ferrocarril lo que atrajo a Minor Cooper Keith a Costa Rica. (Stewart; 1991: 33)

Minor Keith jugó un papel muy importante en la historia de ferrocarril en Costa Rica, sobre todo en la parte de la historia del ferrocarril que corresponde a la bonanza bananera; pero de previo a este tema, es justo destacar la admirable energía desplegada por el gobierno de don Tomás Guardia en este proyecto, ya que la magnitud de la obra contrastaba con los escasos recursos de la Nación, agravada la situación por los disturbios internos provocados por sus enemigos políticos y la manifiesta hostilidad de las demás repúblicas centroamericanas, que llegó a materializarse en una cuádruple alianza contra Costa Rica, En Guatemala, el 16 de octubre de 1842, fue suscrito un pacto entre los representantes de los Estados de Guatemala Honduras, Nicaragua y El Salvador en contra de Costa Rica.: (Loría; 1981: 70).

Ante tal situación, al gobierno de Guardia no le quedó más remedio que desviar recursos económicos, que podían haber sido utilizados en obras de bienestar social, hacia la defensa de la soberanía nacional.

El banano, que debió significar para Costa Rica y demás países riqueza y prosperidad, pasó a sumarse como un factor más de dependencia y sojuzgamiento por parte de los Centros de Poder internacionales y por medio de grandes compañías monopólicas tales como la United Fruit Company, la Standard Fruit Company, etc., propiedad de unas pocas familias de banqueros y oligarcas norteamericanos.

A finales del siglo diecinueve, el banano, cultivado en las zonas tropicales húmedas y muy húmedas, se estableció como un segundo producto de exportación, vendido principalmente en los Estados Unidos. Puesto que el banano es altamente perecedero su producción dependía del transporte ferrocarrilero en Costa Rica... (Hall; 1983: 133)

Construir un ferrocarril solo para transportar café no era muy rentable; de allí que Keith, al tiempo que construía la parte del proyecto en Limón que le correspondía, introducía esta fruta en las bajuras caribeñas y fue a partir de la producción de banano que se consolidó la empresa, pues obligaba a construir las decenas de kilómetros de vías férreas que se necesitaban para el transporte rápido de los racimos al puerto de embarque

Hacia el año 1901, el ferrocarril al Atlántico y las construcciones de vías férreas en esa zona estaban encaminados al transporte de banano, la Northern Railway Co. realizaba esta labor. Compañía que se hizo cargo de las operaciones del ferrocarril a Limón. (Castro; 1985: 11)

Pero con la bonanza bananera, que para 1905 generaba más divisas que el café y que puso a Costa Rica como el proveedor *de* la quinta parte de la producción mundial de banano (Casey; 1979:112), también vino el *enclave bananero*, que se tradujo a lo largo del tiempo en que se mantuvo en menoscabo de la soberanía nacional. En el *Paralelo 42* John Dos Passos traza una rutilante biografía de lo que significaba Keith y el enclave para los países de América Central

En Europa y Estados Unidos la gente había comenzado a comer plátanos, así que tumbaron la selva a través de América Central para sembrar plátanos y construir ferrocarriles para transportar los plátanos, y cada año más vapores de la Great White Flete iban hacia el norte repletos de plátanos y esa es la historia del imperio norteamericano en el Caribe y del Canal de Panamá y del futuro canal de Nicaragua y los *marines* y los acorazados y las bayonetas" (Dos Passos; 1973)

El Corán, libro sagrado de los musulmanes, menciona el banano entre los árboles del paraíso, pero la bananización de Guatemala, Honduras, Costa Rica, Panamá, Colombia y Ecuador permite sospechar que se trata de un árbol del infierno, ya que a pesar de que el ferrocarril pudo haber significado la diferencia entre el desarrollo y el subdesarrollo económico (incluso los economistas aseguran que fue ese medio de transporte el que propició el desarrollo socioeconómico de los USA) para los países mencionados significó explotación, enajenación y humillación.

Es irónico el hecho de que el apogeo del ferrocarril coincidiera con el de la bonanza bananera y empezara a decaer con esta. Decimos que es irónico porque el ferrocarril debió ser fuente de utilidad para la Nación y no instrumento de peculio para agentes foráneos. Es también irónico el hecho de que este medio de transporte era el idóneo para un país rico en energía hidroeléctrica y pobre en hidrocarburos y desapareció para dar campo al transporte automotor, el que utiliza como fuerza motriz recursos que no posee Costa Rica.

V - Red vial y tránsito terrestre

A mediados del siglo XIX, las carretas constituían el vehículo de transporte terrestre más importante en Costa Rica; se empleaban no solo para el transporte de carga sino también para el de personas. En 1842 se dictó el primer reglamento de los transportes terrestres en mulas y carretas, señalándose regulaciones sobre tarifas, tiempos máximos de transporte obligaciones para los empresarios y cuidado para el manejo de la carga. En el año 1857 se otorgaron concesiones a don Pedro García para establecer líneas de diligencias entre San José y Cartago y San José y Heredia, y a don Enrique Gottel para establecer otra línea entre San José y Puntarenas. Al incrementarse las exportaciones de café, se hizo posible la importación de diligencias en especial de España. Al terminarse la carretera entre San José y Río Sucio, de lo que se habló en el anterior apartado, se crearon servicios diarios de carretas y diligencias, por lo que surgió la necesidad de reglamentar el creciente tránsito en esa vía.

En 1896 se instalaron en la Capital los servicios de tranvías eléctricos, los cuales jugarían un papel muy importante en la circulación interna de la ciudad y mantendrían su hegemonía en ese espacio hasta la aparición del autobús, transporte colectivo y masivo de personas, que se hace significativo a partir de 1930, con lo que desapareció el tranvía en 1950 bajo el argumento de que era muy anticuado y provocaba congestiones en una ciudad que crecía anárquicamente. Conviene llamar la atención, en el caso del tranvía, al hecho de que en la realidad los tranvías reportaban más ventajas que desventajas: eran una forma de transporte más barata, más segura, usaba electricidad (que, si se quiere, se puede decir que sobra en Costa Rica), casi no contaminaba, y aun así fue sepultado por una forma onerosa, contaminante y peligrosa de transporte como lo es el automotor. Basados en los anteriores argumentos puede creerse que existían intereses en las elites oligárquicas del país y externas para acabar con el tranvía. Hay que tener en cuenta que, al depender de las importaciones de petróleo, Costa Rica agudizó su dependencia de los centros de poder internacionales.

Pero el verdadero boom de la construcción vial en Costa Rica se dio con la aparición del automóvil; la construcción de caminos se intensificó a principios del siglo XX, después de la introducción de vehículos automotores (Hall; 1983: 183), el primero de los cuales llegó en 1900,

En 1900, un vecino de San José introdujo el primer automóvil a Costa Rica. Para el año de 1908, Enrique Runnebaum, vecino de Cartago importó otro automóvil que destinó al recreo; a **partir** de entonces la importación se extendió a otras zonas del país y se inició la adquisición de vehículos por parte de varios josefinos. (Avendaño y Carvajal; 1995; 53)

Fue tal la demanda que alcanzaron los vehículos en estos años, que en 1926 se promulgó la primera Ley de Tráfico, que creó la dirección General de Transito, así como un cuerpo denominado Policía de Tránsito. También la Ley fijo límites de velocidad, en 15 kilómetros por hora en poblaciones y 30 en carreteras. Para ese tiempo se estima la existencia de un total de 700 km de caminos con superficie de tierra y alrededor de 150 km de macadam, construidos casi en su totalidad por medio del uso de palas, picos y otros equipos rudimentarios; de allí que su mantenimiento requiera de mucha mano de obra y sea de altos costos.

Por esa razón se decidió adquirir equipo moderno, económico y de fácil manejo con fuerza animal. Con la mejoría económica que se gestó después de la Gran Depresión Económica de principios de la década de 1930, don Cleto González Víquez, presidente del país en segunda administración (1928-1932) decide aprovechar la holgura del tesoro público y se lanza un vasto programa, sin precedentes, de pavimentación y modernización de las calles del Valle Central.

A partir del año 1940 se inicia lo que Carolyn Hall (1983; 175-185) llama la tercera etapa. Un cuadro de los primeros años de la década, nos muestra en términos generales, un país pequeño, pobre, semiaislado aun de sus más próximos vecinos centroamericanos, casi totalmente carente de industria y caracterizado por un modo de vida casi rural en su totalidad, las vías de comunicación terrestre concentradas en el Valle Central.

Después de la Segunda Guerra Mundial se comenzó a construir la Carretera Interamericana en el Valle Central y desde aquí hacia las regiones y luego hacia las fronteras.

La idea de construir una vía de transporte terrestre, que uniera a todos los países del continente, se encuentra expresada en casi todas las conferencias de los Estados Americanos celebradas

desde el año 1889(1. Sin embargo, no fue sino hasta los años 1941 y 1942 que esa vía comienza a convertirse en una realidad en el Istmo Centroamericano, al destinar el Congreso Norteamericano un aporte de 20 millones de dólares, contribuyendo esos países para el mismo fin con 10 millones de dólares. (Ministerio de Obras Públicas y Transportes; 1984: 71)

Uno de los principales motivos de la ayuda para construir dicha carretera era la Seguridad Nacional: EUA luchaba en la Segunda Guerra Mundial con la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas como aliado y aun así preveía que una vez terminada dicha guerra el enemigo por vencer serían los soviéticos. Por esa razón pensó en una carretera que le permitiera llevar tropas de infantería, prácticamente a casi cualquier parte de América y es que las tropas por tierra pueden ser trasladadas a menor costo y, si existe una buena vía, se puede hacer en forma expedita; parte de esa estrategia incluía el tener un comando militar en la Zona del Canal de Panamá, el Comando Sur, el cual se formaba en instalaciones de un aeropuerto clasificado "importante", una base naval secundaria, una base de ejército secundaria y un centro de comunicaciones y espionaje electrónico (Kidron y Smith; 1984: Sección 17).

De esa forma puede verse que los razonamientos básicos a la hora de construir la Carretera Interamericana fueron de carácter geopolítico, en los que la carretera era un instrumento más en la defensa del régimen, y donde Costa Rica no era más que un simple colaborador en manos de los centros de poder externos.

Al terminar los trabajos de pavimentación en el año 1974, se estimó que el costo total de la sección de la carretera que correspondía a Costa Rica, 660 km, sobrepasó los 105 millones de dólares, sin contar otros gastos en que incurrió el United State Army Engineers durante la Segunda Guerra Mundial. En 1958 se terminó la primera carretera de cuatro carriles entre La Sabana y la Uruca, que luego se continuó hasta el Aeropuerto Internacional El Coco (hoy "Juan Santamaría") como Autopista "General Cañas". Con la ayuda financiera del Banco Centroamericano de Integración se construyó la carretera de cuatro carriles entre Curridabat y Tres Ríos que después se continuó hasta Cartago como autopista "Florencio del Castillo". En el Pacífico Sur se inició la construcción en 1975 de la llamada Costanera Sur, que significa una ruta alterna a la Interamericana y que se está concluyendo al presente.

La última de las grandes obras en la construcción vial lo significó la ruta 32, la que comunica San José, centro del país, con el puerto de Limón, puerto en el Caribe y que se ha constituido en una importante arteria para el flujo de bienes y pasajeros en ambos sentidos, con tres rasgos poco halagadores:

1 - Al cortar un ecosistema tan frágil como el Bosque Tropical Lluvioso, la carretera ha impactado en forma negativa en este y quizás nunca se sabrá cuál ha sido el daño real que ha causado.

2 - En aras de reducir costos, se construyó sobre topografía bastante inestable, lo que ha provocado que la carretera sufra gran cantidad de deslizamientos, onerosos para la economía del país y en vidas humanas.

3 - Por las condiciones climáticas imperantes durante la mayor parte del año, y que se agudizan durante la época lluviosa (que en la parte tropical Costa Rica es de 8 meses y más) y temporales (muy frecuentes en la región), los accidentes fatales son constantes, al punto de que a la ruta 32 se le denomina como la "Ruta de la Muerte"

A la luz de la actualidad mundial, en estos momentos sería muy difícil el poder realizar un proyecto similar, por lo menos en lo que se refiere al impacto ambiental, pues las normas a que se debe someter el estado con financieras internacionales impiden estas atrocidades (The World Bank; 1994).

Con la puesta en marcha del Plan Vial en 1963, se amplió la red de vías permanentes a tal extremo que en veinte años se pasa de 4 000 km a 12 000 km, con lo que se logra transportar por carretera alrededor del 90% del total de toneladas / kilómetro y el 98% del total de pasajeros / kilómetro (Ministerio de Obras Públicas y Transportes; 1991: 22).

Después de 1970 se asiste a una consolidación del sistema vial en el Área Metropolitana, derivado del surgimiento de instituciones educativas de gran envergadura tales como la Universidad Nacional (UNA) en Heredia y el Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR) en Cartago, así como la construcción de zonas residenciales para población trabajadora.

El desarrollo de una "avenida central" de alta prioridad para todo el país sería la última fase por lograr, según el Modelo de Expansión del Transporte, Taaffe et al (1963) y Wingo; 1972: 26 — 32) y eso falta por lograrse: una red integrada de transporte que enlace todo el ecúmeno.

VI - Conclusión

Resalta el hecho de que la historia de la evolución / desarrollo de la infraestructura vial de Costa Rica va fuertemente aparejada con la consecución de diversos objetivos, tanto por las elites locales como por las oligarquías monopólicas internacionales e incluso por los intereses guerreristas de potencias extranjeras.

Vemos como desde la Colonia la creación de caminos se correspondía con las necesidades de la elite / clase dominante, en menor medida la de la provincia de Costa Rica y sí bastante la del centro de poder del momento, la Real Audiencia de Guatemala, fiel representante y vocera de la Metrópoli. En muchos casos estas entidades corporativas llegaron hasta prohibir algunos negocios que beneficiaban a la provincia y que indirectamente pudieron propiciar un desarrollo vial que, aunque elemental, pudo haber sido la base para un eventual desarrollo de vías terrestres y de esa forma la independencia no nos hubiera agarrado en tan triste situación vial.

Si avanzamos en la historia y ya en la época de la Independencia, se observa como para el caso, las carreteras tienen como finalidad principal ser el soporte sobre el que se asienta la creación de beneficios de una incipiente pero poderosa oligarquía agro -exportadora de índole cafetalera. De esa forma el trazado de las rutas estuvo supeditado a la aquiescencia de un pequeño grupo de comerciantes de café, con el apoyo total del naciente Estado costarricense; las nuevas rutas tenían como destino los puertos, punto de embarque para la exportación de café. Es notorio que las directrices y políticas de construcción de nuevas rutas recayó en primera instancia en Asociaciones de cafetaleros, a quienes el Estado les concedió dicha responsabilidad, confiriéndoles plenos poderes en la materia y asignándoles recursos económicos.

En los finales del siglo XIX y principios del XX surge con abrumadora fuerza y con capacidad para destronar al café de su lugar de privilegio, el banano y junto al viene el desarrollo del

ferrocarril, pues por ser un producto altamente perecedero, debe ser transportado con mayor rapidez al puerto de embarque; de allí ' la necesidad de consolidar una red de líneas férreas densa y amplia.

A diferencia del café, en que los beneficios de la producción y la explotación quedaban en manos de la clase dominante nacional, con el banano ya no va a ser así. Bajo la protección de los acorazados y marines, las compañías bananeras se consolidaron *como* enclave bananero, a partir de una desconsiderada explotación. Ello es lo que origina una de las mayores huelgas *en* Costa Rica (la gran huelga bananera de 1934, liderada por el militante comunista Carlos Luis Fallas). De Costa Rica extraen por muchos años la riqueza bananera a costa de esa explotación. El desarrollo del ferrocarril fue solo un medio para que la United Fruit Co, la Standar Fruit Co, la COZUMEL y otras compañías explotaran suelo nacional y enriquecieran a las empresas externas, principalmente estadounidenses.

La Carretera Interamericana es otro claro ejemplo de cómo los intereses que privan en el desarrollo vial del país no necesariamente, o por lo menos no en primera instancia, se corresponden con las necesidades del país, sino que obedecen a objetivos, en este caso, de protección a una potencia extranjera. La Carretera Interamericana siempre se pensó construirla tomando como principio básico la defensa interamericana de la cual los más interesados eran los EUA. Los EUA basaron en esa época su accionar de política exterior en la Doctrina Monroe, que decía "América para los americanos"

Bibliografía

- Abejón, Manuel (1985). *El transporte en la sociedad actual*. Barcelona, España. Colección Salvat, Temas Claves, Editorial Salvat.
- Agenda Centroamericana para el Sector Transporte (1997), *El sector transporte para la competitividad e integración de Centroamérica*. San José, Costa Rica. Alianza Centroamericana para el Desarrollo Sostenible.
- Avendaño, Isabel; Carvajal, Guillermo (1995) "De la carreta al automóvil: el transporte y su impacto en la estructura urbana de San José, Costa Rica". En: *Geostmo*. (pp. 51 - 66), Vols. VII y VIII, Números 1 y 2, 1994 —1995. Revista del Departamento de Geografía de la Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. Publicada por el Instituto Geográfico Nacional de Costa Rica.
- Barrantes, Mario (1964). *Reseña Geográfica del Cantón Centra de San José*. San José, Costa Rica. Edición del Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Transportes.
- Casey, Jeffrey (1979). *Limón 1880 — 1940. Un estudio de la industria bananera de Costa Rica*. San José, Costa Rica. Editorial Costa Rica.
- Castro, René (1985). *Los ferrocarriles en Costa Rica. Propuestas para el sector transporte*. San José, Costa Rica. Ministerio de Obras Públicas y Transportes e Imprenta Nacional.
- Dos Passos, John (1973). *El paralelo 42*. Madrid, España. Editorial Alianza.
- Facio, Rodrigo (1942). *Estudio sobre economía costarricense*. San José, Costa Rica. Imprenta Soley y Valverde.
- Fernández G., Ricardo (1933). *Cartilla histórica de Costa Rica*. San José Costa Rica. Sexta Edición, Editorial Librería Alsina.
- González Víquez, Cleto (1936). *Personal del Poder Ejecutivo de Costa Rica. 1821 — 1936*. Actualizado a 1968. San José,

Costa Rica. Publicado por el Instituto Geográfico Nacional de Costa Rica.

Han Carolyn (1983). *Costa Rica. Una interpretación geográfica con perspectiva histórica*. San José, Costa Rica. Editorial Costa Rica.

Carolyn (1991). *El café y el desarrollo histórico — geográfico de Costa Rica*. San José, Costa Rica. Editorial Costa Rica

Herrera, Luis E. (1999). "Aporte histórico. Construcción vial: viejas visiones, nuevas soluciones" En: *La Nación*, diario. Miércoles 17 / 11 / 99, pág. 15, sección A. San José, Costa Rica. Impreso por La Nación S.A.

Kidron; Michael; Smith, Dan (1984). *Atlas de la Guerra. Conflicto armado — Paz armada*. Barcelona, España. Ediciones Del Serbal

Mahoma (1995). *El Corán. El libro sagrado del ISLAM*. Madrid, España. Biblioteca D M, M. E. Editores, S.L.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (1984). *Reseña histórica de los transportes en Costa Rica*. II Edición. San José, Costa Rica. Editado por la Dirección General de Planificación del MOPT.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (1991). *Estudio del transporte urbano del Gran Area Metropolitana*. San José, Costa Rica. Editado por la Dirección General de Planificación del MOPT.

Monge, Carlos (1956). *Historia de Costa Rica. Texto para segunda enseñanza*. Séptima Edición. San José, Costa Rica. Imprenta Las Américas.

Obregón Loría, Rafael (1981). *De nuestra Historia Patria. Hechos militares y políticos*. Alajuela, Costa Rica. Museo Histórico Cultural "Juan Santamaría", impreso en la Imprenta Nacional.

- Oficial, República de Costa Rica (1982). *Colección de Leyes, Decretos, Acuerdos y Resoluciones. Entre 1824 y 1982*. San José, Costa Rica. Editado por la Imprenta Nacional de Costa Rica.
- Soley Güell, Tomas (1949). *Historia económica y hacendaria de Costa Rica*. Tomos I y II. San José, Costa Rica. Editorial Universitaria.
- Stewart, Watt (1991). *Keith y Costa Rica*. San José, Costa Rica. Editorial Costa Rica.
- Stone, Samuel (1975). *La dinastía de los conquistadores*. San José, Costa Rica. Editorial Universitaria Centroamericana.
- Taaffe, Edward, et al. (1963) "Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis". In: *Geographical Review*. (pp. 503 — 529) Berkeley; Ca., Usa.
- The World Bank (1994). *Roads and the environment: a handbook*. September 1994, Report TWU 13. New York, USA. Printed The World Bank.
- Upham, Frederick (1914). *La conquista de los trópicos*. Nueva York, USA. Fotocopia sin créditos.
- Vega, José Luis (1980). *Hacia una interpretación del desarrollo costarricense: ensayo sociológico*. San José, Costa Rica. Colección Debate, Editorial Porvenir S.A.
- Wingo; Lowdon (1972). *Transporte y suelo urbano*. Barcelona, España. Colección Urbanismo, editorial Oikos — Tau S. A.