

# Valoración de los caminos de carretas antes de la construcción del ferrocarril de 1821 a 1871 en Costa Rica

*Marco Antonio Reyes Jara<sup>1</sup>*

<sup>1</sup>Estudiante de Pregrado y Licenciatura en la Escuela de Geografía, Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Costa Rica. 2017. Contacto: marco.reyes@ucr.ac.cr ; marar\_92@hotmail.com.

## Resumen

En esta investigación se hará un análisis descriptivo de los caminos que realizaban los boyeros con sus carretas para el transporte de los productos que fueron relevantes en el desarrollo de una economía independiente emergente en Costa Rica a partir de 1821 con la salida de la Capitanía General de Guatemala y España. Además, se van a analizar los trayectos de dichos caminos para el transporte de bienes de exportación e importación para identificar su aporte social, político y económico para Costa Rica en tres partes. La primer parte indagando de 1821 a 1871 los caminos en función de las rutas de comunicación actuales. Así mismo, en la segunda parte contextualizando el panorama de los caminos para describir su valor como ruta de transporte, y por último, por medio de examinación cartográfica relacionando los pueblos circundantes a las rutas de comercio de la época para explicar la actividad económica que se desarrollaba.

**Palabras clave:** caminos de carretas; rutas de transporte; Geografía Histórica; Costa Rica.

## Abstract

This research will make a descriptive analysis of the roads made by the herdsmen with their carts for the transportation of products that were relevant in the development of an emerging independent economy in Costa Rica from 1821 with the departure of the General Captaincy of Guatemala and the Spanish crown. In addition, the routes of these roads will be analyzed for the transportation of exportation and importation goods to identify their social, political, and economic contribution to Costa Rica in three parts. The first part investigating from 1821 to 1871 the roads according to the current communication routes. Likewise, in the second part contextualizing the landscape of the roads to describe their value as a route of transportation, and finally, by means of cartographic examination relating the surrounding towns to the trade routes explaining the economic activity that was taking place at the time.

**Keywords:** roads of wagons; transport routes; historical geography; Costa Rica.

## **1. Indagando de 1821 a 1871 los caminos de carretas en función a las rutas de comercio**

En Costa Rica, el desarrollo de caminos viene sumamente ligado al desarrollo económico del país, por ende a la hora de realizar un análisis de los caminos es importante saber el contexto económico en el que estaba inmersa. Aunque el periodo de la colonia no es parte de la delimitación espacial de la investigación es de suma importancia tomarlo en cuenta ya que fue la base para la creación de los caminos y posteriormente la elección en las rutas de comercio. Las rutas de indígenas, que a su vez fueron empleadas por los colonos, fueron posteriormente heredadas a la Costa Rica republicana que las convirtió en rutas de comercio.

Antes de la colonia los indígenas tenían sus propias rutas de comunicación entre cacicazgos, las cuales fueron empleados por los españoles emplearon durante la colonia. A esta red de rutas se le fueron incorporando más como el Camino Real, que comunicaba el Valle del Guarco con Pacaca, atravesaba sectores como Aserrí. También existía el Camino de las Mulas el cual permitía el traslado de Cartago hasta Panamá. Pero aunque estos fueran llamados caminos no eran más que simples trillos, los cuales se encontraban en un estado bastante deplorable. Muchos de los caminos empleados durante la colonia, e incluso después de ésta, eran como los ya mencionados, simples trillos que en realidad no permitían el óptimo traslado en una economía agroexportadora.

Con la llegada de la época republicana Costa Rica vio la necesidad de consolidar una red de caminos que permitieran una mejor comunicación y la posibilidad de una actividad comercial con el exterior, siendo interventor en los sistemas de transporte la infraestructura para la superación económica y poblacional en materia de eficiencia, donde la logística involucra variables de capacidad de transporte, condición de transporte, tiempos y espacios como los puertos, ríos navegables, extensión férrea y su privatización y caminos cementados (Zamora, 2013). Pero este proyecto no se consolida sino hasta la llegada del café, principal propulsor para la creación de caminos. Con la introducción de este producto, el mercado costarricense comenzó a crecer y fue éste que permitió verdaderamente consolidar un modelo de agroexportación. Pero el café no solamente tuvo injerencia en el sector económico sino que también propició la transformación de políticas públicas.

La inserción del café en la cotidianidad costarricense presentó un cambio importante, donde la sociedad pasó de producir lo básico o inclusive recibiendo diarios de expendios para la sobrevivencia, a producir para exportar. Hubo todo un cambio social, político y económico el cual también se vio claramente reflejado en las rutas de comunicación y vida social. Durante la colonia las rutas reflejaban la actividad económica de la sociedad que pesaba por encima de las aspiraciones de las personas, alejándose completamente del concepto actual definido por Quesada (2008) como “economía social”, donde habían asociaciones democráticas participativas personales laborales por encima del capital.

Estos caminos no eran muy elaborados y apenas cumplían la función de comunicar a los diferentes poblados, como la mayoría se dedicaban a la subsistencia no era necesario

grandes caminos para el comercio. Pero grandes cambios se avecinaban con la llegada del producto que luego se convertiría en la base de la economía de ese período.

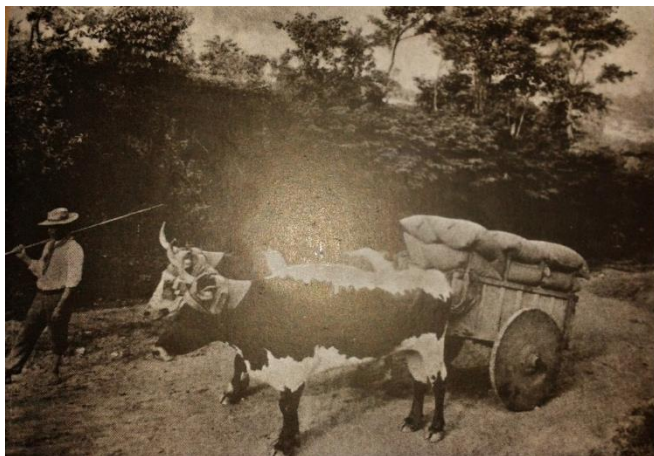


Figura 1. S.f. Carreta transportando café, Álbum de Vistas de Costa Rica de Fernando Zamora.

El café representó un éxito casi inmediato en sus primeras exportaciones a Chile e Inglaterra y esto también estuvo acompañado de una expansión dentro de nuestro mismo territorio. La creciente demanda impulsó a la Sociedad Económica Itineraria a la consolidación de una “Carretera Nacional” que cumpliera con los

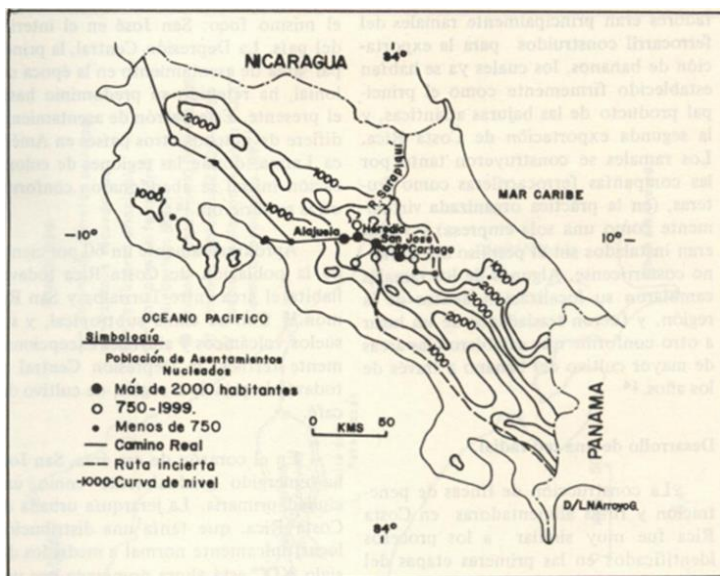
requisitos mínimos para el modelo de economía que se venía desarrollando. Es así como el antiguo Camino de las Mulas pasó a ser la principal ruta entre San José y Puntarenas para el transporte del café.

El nacimiento de esta pequeña red de comunicación dio paso a que poblados aledaños a la Carretera Nacional se integraran a esta corriente de comercio. El café se transportaba por medio de las carretas, en la figura 1 se muestra como era que se trasportaba el grano para su comercialización. Además, en estos lugares la Junta Itineraria fundó las zonas de sesteo que permitían que los boyeros junto a sus bueyes descansaran y este cese de actividad se traducían también en el mantenimiento de las rutas comerciales. En el mapa 1 se trazó la vía de comunicación que para 1844 era la principal ruta comercial por la cual los boyeros trasportaban los bienes que se comercializaban, principalmente café.

Mapa 1. Vías de comunicación y asentamiento nucleares en Costa Rica, 1844. Fuente: La expansión de los transportes en Costa Rica. p. 15. Hall Carolyn.

Esta vía no solo seguía la ruta de San José-Heredia-Alajuela-Puntarenas sino que se extendía a Cartago. Rutas alternas se conjugaban a esta gran ruta para poner en las manos de los boyeros su preciado producto. Debemos recordar que el café también tuvo su expansión dentro del país y no solo se ubicó en San José sino que la

frontera agrícola llegó al valle de Turrialba-Reventazón como se menciona en la obra “Boyeros, bueyes y carretas: Por la senda del patrimonio intangible”. El proyecto de



convertir el antiguo camino en una ruta carretera con calzada y puentes fue financiado como menciona Dobles, Murillo y Chang (2008) por impuestos a la exportación del café, bultos exportados y también a las carretas que hicieran uso de la ruta.



*Figura 2. Puente sobre el río Jesús María, Carretera Nacional. S.f. Colección ANCR.*

En la figura 2 se considera parte de la infraestructura que se construyó durante el cambio de la ruta vieja a la Carretera Nacional. La ruta que sigue la Carretera Nacional atraviesa varios afluentes, en muchos de los casos puentes que fueron construidos y en otros las carretas debían atravesar el río por la parte menos onda.

En el mapa 2 y 3 la ruta que seguía el Camino de las Mulas y otros caminos

adyacentes ya pueden ser comparados directamente con el mapa 7 el cual tiene la nueva ruta de comercio. Con estas dos representaciones se puede terminar de afirmar el hecho de que las carreteras empleadas para el comercio durante este periodo son herencia directa de la colonia, de ahí radica la importancia de incluir al menos las rutas más empleadas durante la colonia.

La llamada Carretera Nacional fue trazada de manera que la injerencia del clima no la afectara el paso de las carretas, es decir, evitar que en alguna época del año se cerrara. La ruta fue empleada más arduamente durante una época específica la cual va de enero a abril, no está de más mencionar que esta fecha coincidía con la finalización del proceso de siembra y cosecha del grano de café. Ya que prácticamente era la única vía por la cual se podía llevar el grano para que posteriormente se comercializara; fue utilizado arduamente lo cual favoreció una serie de leyes que normaban el tránsito.

Estas leyes permitían la armonía en aquellos viajes largos que tardaban hasta 15 días dependiendo del clima. De igual manera se consolidaron leyes en cuanto los deberes y derechos tanto de los boyeros como los dueños de las cargas, esto de igual manera colaboran a agilizar el movimiento o transporte del café. Existiendo análisis de la utilidad se pueden realizar adopciones tecnológicas acordes a las variables socioeconómicas en la adopción de mecanismos para el mejoramiento de ingresos, empleos, rentabilidad e impacto ambiental de las prácticas del boyero (Mora-Delgado, 2007), así los impactos negativos del sistema de transporte como el transitar por caminos de tierra dominados por las condiciones climáticas y el mantenimiento de los mismos puedan ser mediados por impuestos en el comercio.

La figura 3 ilustra cómo eran las caravanas que se movilizaban de Turrialba por la ruta de comercio hasta el pacífico. Las caravanas de carretas debían de seguir normativas y un cierto orden como el viajar en línea recta y no ondulante para evitar cualquier problema

con una carreta que venga en sentido contrario, ya que muchos de los caminos elaborados tenían el ancho para dos carretas.

*Figura 3. Carretas cargadas con café para la exportación. Turrialba. 1922. Álbum de Manuel Gómez Miralles*



Con el paso del tiempo la Carretera Nacional en conjunto con sus venaciones fueron mejorando con el fin de ir agilizando el transporte para el comercio. Con este objetivo en mente se crearon entronques ferroviarios los cuales permitían mover las cargas un poco más rápido. El primer entronque se encontraba entre Barranca y Puntarenas y el segundo en el Valle Central. El primero de estos no fue tan eficiente como se planteaba pero mejor suerte corrió el segundo el cual correspondía al primer tramo del Ferrocarril al Atlántico, el cual brindaba el servicio Cartago-Alajuela, inaugurado en 1873 (Dobles, Murillo y Chang, 2008). Es importante recalcar que para antes de estas fechas ya se tenía en mente la construcción de un ferrocarril al Atlántico el cual vendría a solucionar y agilizar el movimiento de los bienes comerciales ya que esta ruta aseguraba una vía más directa y con menor costo de transporte.

Costa Rica para este momento sabía de su déficit con respecto a las exportaciones y carencias en el transporte, es por esto que se busca una respuesta y encuentran la solución más moderna: el ferrocarril. Antes de 1871 se logra detectar que no era posible terminar todo el circuito del ferrocarril, por lo cual se hicieron esfuerzos para la construcción de otro entronque el cual estaría ubicado entre Cartago y el Reventazón, las obras comenzaron a ejecutarse en 1869.

El auge de las carreteras estuvo acompañado de la época de oro de las carretas, que a su vez, ambas surgieron gracias a la excelente acogida que se le da al café en Costa Rica. La Carretera Nacional fue de suma importancia para la exportación a pesar de que no era la mejor ruta, ya que era una ruta indirecta con varios países, que representaban el mercado meta de nuestro país como por ejemplo Inglaterra. Es por ello que después de la apertura de la ruta hacia el Atlántico con el ferrocarril, ésta se vuelve la preferida por los comerciantes. Las razones simples: abarató costos de transporte y significó una vía más directa de comercio. Esto no quiere decir que la actividad de la zona pacífica se detuviera, más bien se redujo pero sí tenía movilidad. El movimiento del comercio en Costa Rica en el periodo de 1821 a 1871 principalmente se dio por la ruta hacia el Pacífico, esto por la facilidad con respecto a que ya existía un trazado en la ruta y además ciertas infraestructuras necesarias para el comercio, “así el espacio tiende a erigirse como un centro de producción, circulación, consumo y acumulación irrestricta de capital...”

(Talledos, 2015). A partir de la apertura de un ferrocarril la preferencia en rutas cambia drásticamente hacia el Atlántico.

## **2. El panorama de los caminos figurando su valor como vía de transporte en un desarrollo independiente**

Según la doctora Carolyn Hall (1975) existe un comportamiento que caracteriza la movilización de los transportes para el desarrollo de redes de comunicación en el comercio de un país. Este modelo se caracteriza de que desde las regiones litorales penetran hacia el centro del país buscando las rutas más rectas posibles para aprovechar el trayecto más óptimo hacia dentro, pues “...en Costa Rica, cuando se promueve la construcción de carreteras, priman las nociones de “progreso” y traslado de mercancías sobre las necesidades de acceso y bienestar humano” (Lovell, 2010). Históricamente se optó por construir las líneas del ferrocarril que salían por el puerto de Limón hacia Matina para 1871, lo cual se implementaría para evitar un monopolio en la ruta de Puntarenas, que se caracterizaba por tener vías de tren pero sin locomotoras, siendo las carretas desplazadas por mulas. Carlos Granados (1985) afirma que

...la evolución de la sociedad costarricense no se presenta en una versión simplemente economista o ecologista. Se plantea en términos de grupos sociales que se construyen en presencia de condiciones naturales específicas (un medio tropical, húmedo, montañoso, de gran influencia marina, y, sobre todo, diverso) y de circunstancias internacionales particulares (como colonia europea, articulada al mercado internacional capitalista, etc.) (...) que la urbanización terciaria es el rasgo más distintivo de las ciudades costarricenses, no existe en el sistema de ciudades costarricenses la especialización funcional en una determinada actividad, o lo que en el lenguaje geográfico se denomina función urbana. Cabe preguntarse entonces hasta qué punto el esquema urbano es producto de un modelo de acumulación económica de base agropecuaria poco diversificada. De ahí que la estructura productiva de las ciudades debe descansar en el sector servicios como única alternativa ante una división del trabajo y una especialización regional aún demasiado simple.

Este análisis de Granados introduce a repensar la ubicación espacial de donde se implementó la carreta, viniendo desde Nicaragua traída por los españoles durante el período colonial para el transporte de las distintas mercancías, alimentos y demás materiales necesarios, esparciendo su utilización por Guanacaste, la zona Norte, la región central, Cartago y Alajuela, en donde la región del Atlántico no fue de gran utilidad por las condiciones edáficas y climatológicas, donde las crecidas de ríos durante la mayor parte del año imposibilitaban el transporte de bienes.

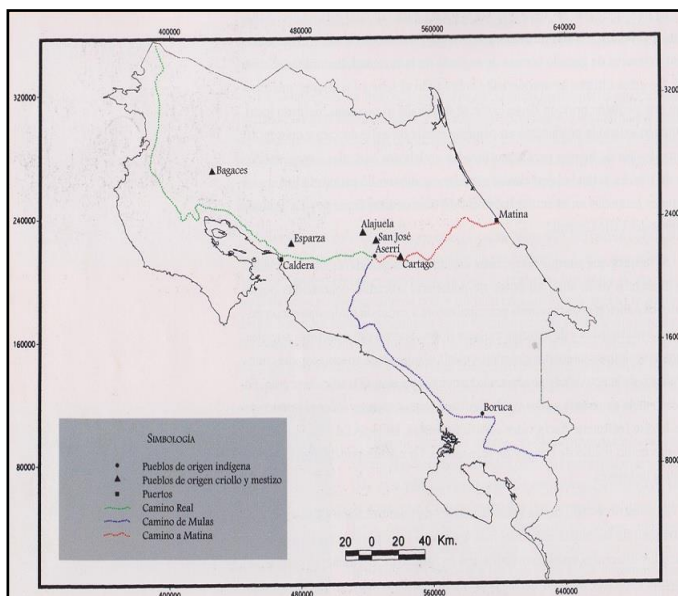
El modelo Taaffe ayuda a explicar que puede suceder una expansión simultánea en las vías de transporte, indicando la relación con el inicio de la construcción del ferrocarril en



Alajuela hacia San José y Cartago con la proveniente del puerto de Limón. Para 1844 existían asentamientos con más de 2000 habitantes fuera de San José donde la vulnerabilidad era bastante alta por parte de piratas. En esta época la agricultura predominante era de subsistencia, pero con la independencia las cosechas destinadas a la empezaron a proliferar.

*Mapa 2. Principales caminos y asentamientos en la Costa Rica colonial. Fuente: Boyeros, bueyes y carretas. Por la senda del patrimonio intangible. Carmen Murillo. 2008. p. 8*

Existían caminos que no poseían el mantenimiento respectivo al uso tan concurrido, por lo que en 1843 se creó la Sociedad Económica Itinerante entre cafetaleros para la construcción de un camino entre la región central y la costa del Pacífico, Quesada (1983) afirma que para 1857, entre Enero y Abril, llegaban aproximadamente 700 carretas diarias con 6 o 7 quintales de café al puerto de Puntarenas. Cabe rescatar que para 1857 existían vías férreas que conectaban a Barranca con el puerto, pero como bien se mencionó con anterioridad, estas eran impulsadas por mulas.



La región central se comunicaba con San Carlos y Sarapiquí con caminos de tierra, al igual con Acosta y Puriscal al sur, 4 localidades cafetaleras. En Costa Rica existió un pasaje que contribuyó enormemente con la economía del país, junto con la de Nicaragua y Panamá, desde la colonia en 1601, este fue “El Camino de Mulas” que unía a Cartago con los dos países vecinos.

*Mapa 3. Posible camino de mulas. Fuente: El Camino de Mulas En Costa Rica y Panamá. Revista Geográfica de América Central. Vol 1, N 7-8, p. 76.*

Originalmente no existe documentación oficial que pueda esclarecer la ruta exacta por la que este camino atravesaba, además de que por las condiciones climatológicas del país era imposible transitar durante la época lluviosa, pues este camino de 1920 km de longitud se dice



que empezaba en Aserri pasando por el valle Candelaria, siguiendo hacia San Ignacio de Acosta para ir a Puriscal, bajar a Quepos para recorrer un trayecto paralelo a la costa, ascender a Boruca cruzando el río Grande de Térraba en Paso Real, para seguir al sureste en dirección con la actual ruta del ferrocarril bananero y conectar con Panamá por el pueblo de Santiago de Alange hacia Veraguas y a la Ciudad de Panamá (Amador, 1978). (Ver Mapa 2 y 3).

Para poder transitar por este camino, el dueño de la carreta debía de ir hasta Cartago para obtener permiso de paso por cada mula. Este impuesto fue utilizado por la provincia para fortificarse contra el ataque de los piratas zambos mosquitos. Posteriormente el dueño tenía que devolverse a San José y emprender el viaje por los potreros. En el Archivo Nacional existe un registro de José Bustamante con un pago por cien bestias por 200 pesos.

Para 1835, durante el gobierno de Braulio Carillo, con dos préstamos de 15.000 pesos cada uno se esperaba la apertura de un camino hacia Matina, por lo que en 1839 se delegó a Henry Cooper la exploración de la ruta, resultado de un viaje de 30 días y 289.6 km recorridos. Entre Cartago y Matina el viaje se realizaba a caballo, del río Matina en balsas y por último en lomo de mulas hacia Moín (Quesada, 1983). Para 1846 el camino hacia el puerto de Puntarenas fue concluido gracias al impuesto por quintal de café exportado de la Sociedad Económica Itinerante, impuesto en 1841 pero esto no significó que los caminos circundantes fueran óptimos, o existentes, para todos aquellos que lo transitaban. Del lado del Pacífico y con el gobierno de Juan Rafael Mora Porras en 1854 se da la aprobación de la construcción del ferrocarril antes mencionado entre Barranca y Puntarenas con Ricardo Farrer y la compañía llamada The Costa Rica Railway Company por un contrato de 30.000 libras esterlinas en acciones de 10 libras cada una, esto con la pretensión de unir a San José con el puerto.

Existen reportes sobre el estado de los puentes y caminos después de los temporales, como el de 1867 en la Angostura el cual tuvo una duración de cinco días y en el que las aguas llegaron a tocar el piso del puente el río Reventazón, junto a otro reporte de daños por el río Barranca en 1869 en San Mateo y lugares colindantes que comunicaban a Concepción con Chacarita (McDermott, 2009).

Con el transcurso del tiempo la carreta fue transformándose acorde a las funciones que empleaba, desde acarrear madera, granos y en su mayoría el cultivo del café que tuvo su auge desde 1832.

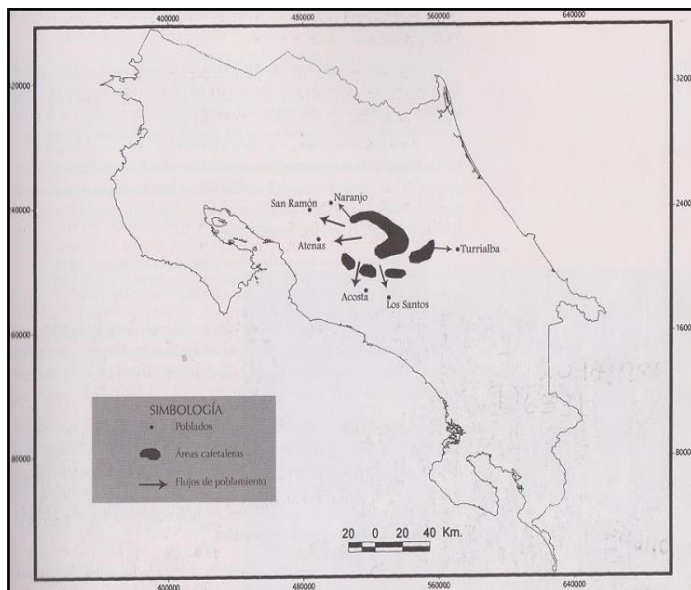


Mapa 4. Expansión Del Café 1832-1971.  
Fuente: El Impacto Ambiental Del Café En La Historia Costarricense. p. 7. Carlos Granados 1994.



Observar el proceder de la población para las fechas analizadas sobre cómo fue desarrollándose centrífugamente desde la región central principalmente para ir implementando un cultivo que popularmente llegó a un acelerado proceso de industrialización para el

último cuarto del siglo XIX. En los mapas 4 y 5 poseen fechas de introducción de café entre 1832 y 1971 con las áreas de influencia respectivamente.



Mapa 5. Áreas cafetaleras y migraciones en el siglo XIX. Fuente: Boyeros, bueyes y carretas. Por la senda del patrimonio intangible. p. 25. Carmen Murillo. 2008.

Las rutas presentadas han puesto en tierra los cimientos para el desarrollo de rutas alternas conforme se industrializa el país, esto puesto en práctica con la pavimentación de las carreteras posteriormente, el cierre de mercados en Panamá como consecuencia y la idea de construir un canal interoceánico, también la influencia de Estados Unidos con la construcción de la carretera

Interamericana que fueron de gran importancia para solventar el tiempo de transporte de los productos para exportar.

Como resultado, las rutas que eran las utilizadas por los boyeros se encontraban en un proceso tan rústico que las mismas carretas debían de soportar grandes recorridos por terrenos sinuosos, de mantenimiento menesteroso por parte de un gobierno que se encontraba buscando formas de un desarrollo más industrializado para avanzar en materia del transporte de los bienes de bienes extraídos en la minería, ganado, café y banano del lado del Atlántico. Todo esto para la exportación, donde las carretas debieron de adaptarse con aros de metal en las ruedas y aumentar su capacidad para llevar más cantidad en cada viaje.

Gracias a los impuestos por cada bestia por parte de La Sociedad Económica Itinerante se pudieron recaudar fondos para la compra de rieles que en un principio no eran de metal,

el pago de exploradores para la búsqueda de rutas por donde irían a pasar las locomotoras, la traída de las mismas, tal que, los caminos de boyeros en los primeros años de una economía que se desligaba como colonia de un imperio necesitaba explotar los recursos que tenía a disposición para plantarse en el mercado exterior, donde Costa Rica es reconocida por el café de gran calidad exportado a nivel mundial, el bien llamado “grano de oro”.

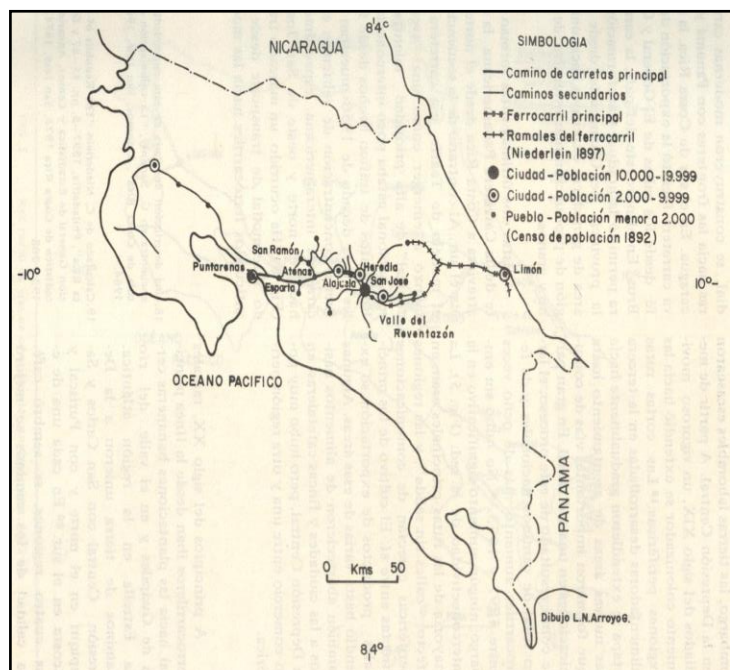
Hay que enaltecer la labor de dichas personas que se dieron la tarea de desplazarse en tierras inexploradas y que levantaron la economía de un país con un esfuerzo sobre humano, soportando temporales de días, trillos invisibles que recorrían lo más profundo de las montañas del Aguacate, Tilarán y Talamanca, donde ríos crecidos obstaculizaban el trayecto en el Atlántico y esto evitaba la utilización de la misma carreta en la región.

### 3. Implementación cartográfica a los pueblos circundantes de las principales rutas económicas de la época

Antes de la construcción del ferrocarril en 1871, la situación de comunicación y exportación era diferente, sobre todo porque el cultivo y beneficio del café se había incrementado espectacularmente desde sus inicios en la Costa Rica independiente. La exportación se realizaban a través del puerto de Puntarenas, donde llegan las carretas que viajan ininterrumpidamente por la carretera que pasa por Atenas, San Mateo y Esparza (Jiménez, 2010). Como parte de una principal ruta de comercio, se procederá a examinar los poblados aledaños.

La ruta forma parte de los Montes de los Aguacates, a la altura de Atenas y San Mateo, donde la minería tuvo su epicentro. Una zona de serranía que Carlos Araya (2001) dice que unía el Valle Intermontano con Puntarenas, siendo los cantones principalmente explotados en la primera mitad del siglo XIX, equidistantes de las ciudades de San José y Puntarenas, unidos por uno de los mejores caminos de la época. El camino se extendió principalmente hacia las localidades del norte entre San Ramón y Alajuela, que eran poblados donde se estableció el cultivo de café, y las rutas alimentarias se centraron primordialmente en Atenas, hasta que se construyó el camino directo entre San Ramón y Esparza, ver mapa 6 de la Dra. Carolyn Hall, que muestra la red de transportación de 1844.

En la conformación de las principales rutas de comercio en la parte Atlántica de Costa Rica antes de la construcción del ferrocarril se encuentra Matina, cuyo foco fue importante en la consolidación del mercado del cacao, tanto dentro del país como para la exportación. Así mismo nos propone Phillip MacLeod en



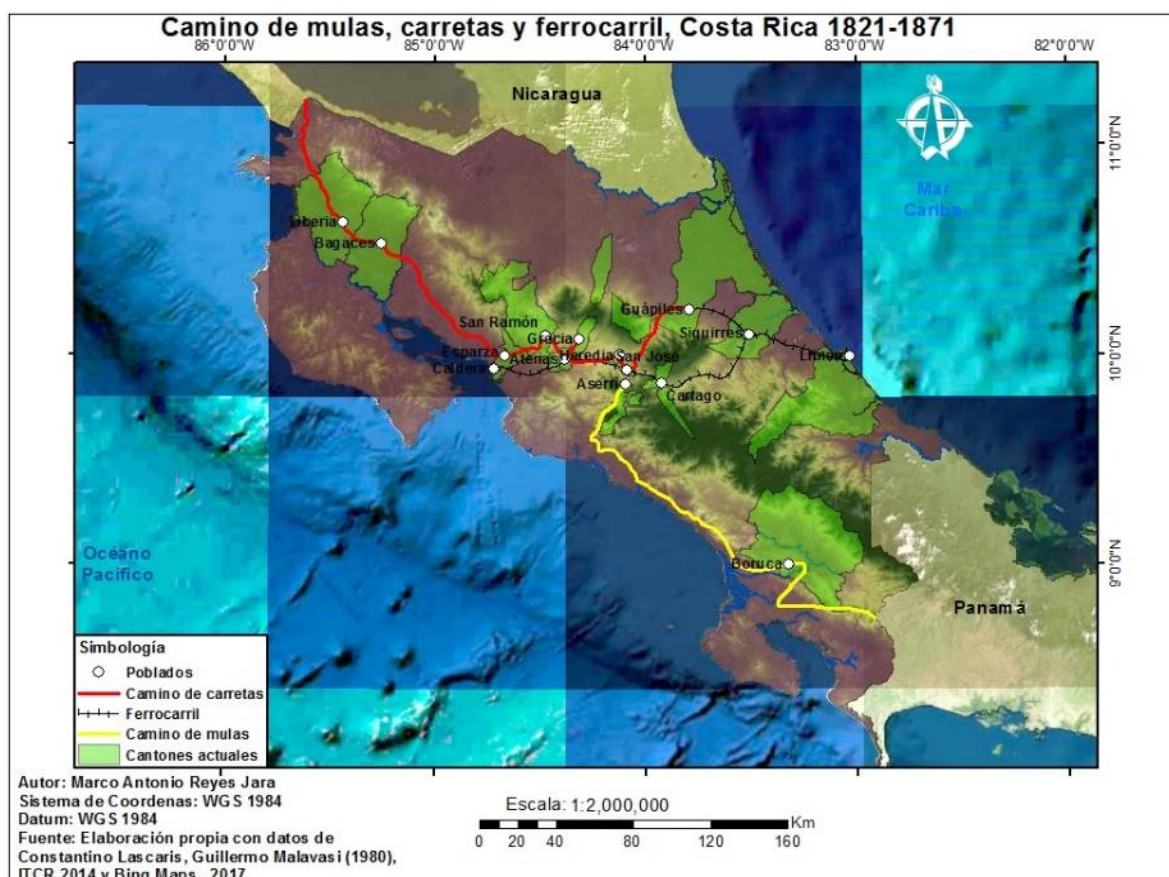
1996, ¿por qué se localizó la actividad en esta región? Primero, los puertos del Caribe aquí. Segundo, los documentos mencionan algunos plantíos de cacao hechos por indígenas allí. Tercero, el abastecimiento de cacao proveniente de los indígenas de Quepos se volvió irregular entre 1636 y 1640. La producción en el Caribe pudo haber sido un intento para proveer un abastecimiento de cacao más regular. Finalmente, la población nativa de Matina aparentemente abandonó la región. Esto la convirtió en área de tierras inhabitadas óptima para el cultivo del cacao, donde los españoles simplemente se apropiaron de la tierra.

*Mapa 6. La Expansión de los Transportes. Carolyn Hall. 1975.*

Y en el contexto del eje central con relación a los pueblos circundantes y a la ruta de comercio en el Valle Central cabe enfatizar que el desarrollo económico se concentró territorialmente aquí con algunas pocas actividades expandiéndose en zonas periféricas, donde llegó un momento en el que esta expansión agraria tuvo su limitante espacial, conservando su valor estratégico sin importar el desarrollo de nuevas formas de energías y comunicaciones (Cadena, 2006).

Siendo la ganadería y la producción de granos en las regiones del Pacífico Norte y Central y la producción del banano en la región Atlántica parte de este sistema. Sin duda, el desarrollo de la agricultura del café en el Valle Central a partir de las décadas de 1830-1840, marcó la pauta para la economía rural durante el resto del siglo XIX. El efecto del cultivo del café sobre el paisaje natural, sobre el bienestar de la población y sobre la integración más profunda del país en los mercados mundiales, dejaron una huella muy fuerte sobre la economía rural donde Oreiro (2012) señala que

...desde la perspectiva keynesiana, el factor que más incide en el crecimiento económico es la demanda agregada. Las empresas elevan los





niveles de producción en respuesta a un incremento de la demanda agregada, siempre que se encuentren reunidas dos condiciones: i) que los márgenes de ganancia resulten suficientemente altos como para permitir que los empresarios obtengan la tasa de rendimiento deseada, y ii) que la tasa de beneficio efectiva sea superior al costo del capital.

Mapa 7. Elaboración propia.

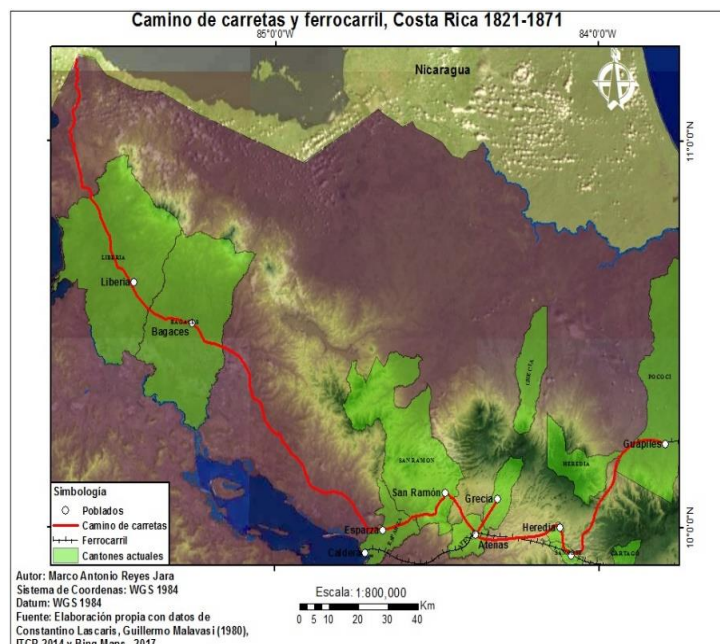
Así trascendió incluso en la historiografía de la época al imaginario nacional sobre la capacidad para cambiar, si bien desde 1840 se había iniciado el asentamiento de agricultores en San Ramón en el extremo oeste del Valle Central y hacia 1850 en Turrialba en el extremo este. Todavía a mediados del siglo XIX mucha tierra en el interior del valle no era explotada, aunque estuviera en propiedad, debido a la escasa densidad de población y la consecuente falta de mano de obra. (León, sf. Pág 8).

Mapa 8. Elaboración propia.

Como conclusión a este capítulo, abogar mediante el análisis de los poblados relevantes circundantes a las principales rutas de comercio de la Costa Rica anterior al ferrocarril al Atlántico fue de suma



importancia mejorar los caminos utilizados para el comercio (ver mapa 7), ya que los principales poblados, como analizamos, se encargaban de sus actividades económicas, desde la minería en los Montes del Aguacate hasta la plantación del cacao en Matina y consecuentemente el banano. Así como en el Valle Central la economía con la expansión del café. No obstante, para la exportación de los productos se requería del mejoramiento de las rutas, que más tarde constituiría la construcción al Atlántico, como necesidad para abaratar costos de transporte.

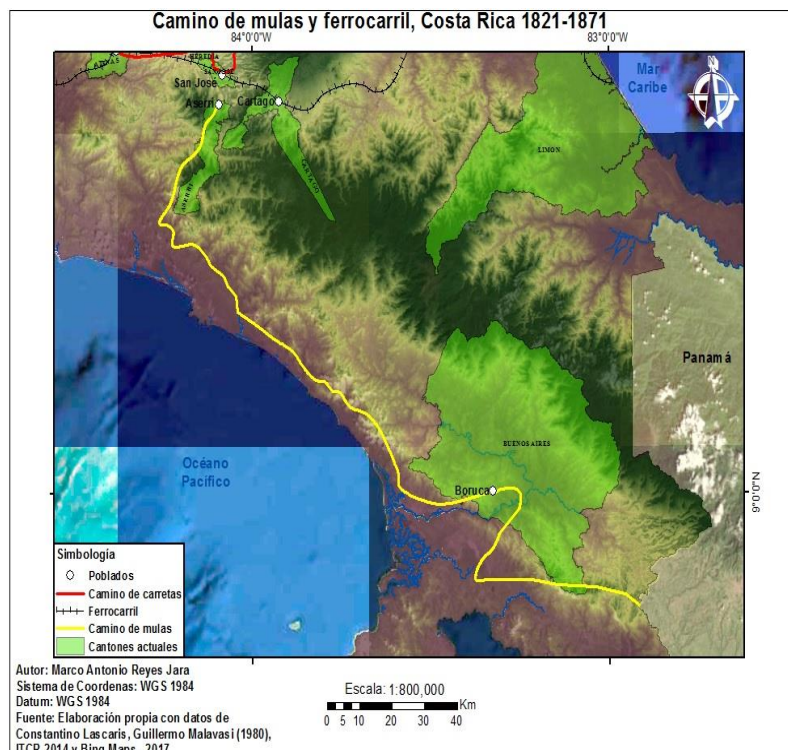


Mapa 9. Elaboración propia.

Con la inserción del ferrocarril a Costa Rica (ver mapa 8) se da un cambio en la percepción de los pobladores en 1871 de los asentamientos aledaños a las principales rutas de comercio de la época, como lo explica Giovanni Peraldo y Ernesto

Rojas (1996), la inserción de la máquina de vapor, activó violentamente los aspectos económicos, étnicos y culturales, entre otros, y le otorgaron a ese paisaje una gran versatilidad.

La mejoría en las comunicaciones terrestres, impactó el imaginario que la población tenía de la geografía del país, pues un costarricense del siglo XIX veía al país como un vasto territorio con una inestabilidad político-militar entre 1821 y 1885, con dictaduras como la de Carrillo, Morazán, Mora Porras, Guardia y Fernández, con nueve constituciones instauradas, no existía el sufragio universal y se tenía que pagar para ejercerlo (Jiménez, 2004).



Mapa 10. Elaboración propia.

Por causa de los arcaicos medios de transporte y la mal instalada red vial existente; por ejemplo, salvar la distancia entre Alajuela y San José a lomo de bestia o en carreta y por caminos malos requería de todo un día (ver mapa 9 y 10).

El ferrocarril cambió esa perspectiva, pues a partir de su construcción, el costarricense empezó a dimensionar al país como un territorio finito; además, acercó los pueblos y le asignó un nuevo dinamismo a lo cotidiano porque, entre otros aspectos, el ciudadano comenzó a salir de su microcosmos local; prueba de ello fue la proliferación cultural. En diarios de la época, de anuncios relativos a espectáculos públicos y excursiones propiciadas por la Compañía del Ferrocarril o servicios especiales de trenes por motivo de fiestas patronales. (Peraldo y Rojas, 1998, p. 103-104).

## Conclusiones

Donde para cualquier período de estudio con carácter histórico hay que tomar en consideración

...las transformaciones espacio-temporales, que han dislocado los límites y las fronteras materiales y físicas existentes desde la vida cotidiana hasta las escalas transnacionales, que por su magnitud involucran un

reordenamiento de las diversas dimensiones socio-históricas de la vida, interconectando de manera creciente y acelerada (mas no integrando) todos los rincones del planeta, planteando serias preguntas a las divisiones disciplinarias del análisis social (Novoa, 2013).

Una Costa Rica con graves déficits en cuestión de vías de comunicación es lo que se encontraba en el periodo colonial y a inicios del periodo republicano. En un principio la necesidad de tener rutas de comercio y caminos bien estructurados, no era relevante ya que la economía de la población costarricense no requería de tales vías. Pero después de la independencia se dieron una serie de transformaciones tanto a nivel político como económico y social. Costa Rica iba dirigida a un cambio cuando introdujo el principal producto, el café, que trajo consigo una serie de reformas.

El café fue un gran impulsor que llevo a una metamorfosis en la población costarricense, parte de esto fue una economía basada en un modelo agroexportador pero para poder orquestar este modelo era necesario el tener las infraestructuras especializadas para el comercio, ya que Costa Rica no era un país con monocultivos de café como se piensa popularmente.

Por impulso de los mismos cafetaleros y su organización formaron una asociación la cuál veló por definir caminos que fueran una ruta de comercio, por los que se pudiera tener un tránsito más eficiente. Los caminos creados y las rutas formadas para el comercio fueron un eslabón de calidad en la economía del país. Estas rutas de comercio, aunque no eran las mejores, vinieron a agilizar el proceso de transporte de la mercancía para la exportación e incluso para la importación. La ruta permitió que se lograra conectar diferentes sectores sociales con nuevos poblados, implicando ahora el comercio entre sí por las exportaciones diversas con vías de comunicación de alto potencial en materia de tiempos y costos, y así tener los productos indicados para un mercado en el proceso de globalización.

### Referencias Bibliográficas

- Amador Z, Victoria E. (1978). *El Camino de Mulas En Costa Rica y Panamá*. Revista Geográfica de América Central. Escuela de Historia. Universidad Nacional. Vol 1, n. 7-8.
- Cadena, José L. M. (2006). *La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados*. Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad. Vol 1. No 1, p115-141. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá, Colombia.
- Calvo, Joaquín B. (1886). *Apuntamientos Geográficos, Estadísticos É Históricos, Compilados y Arreglados*. Imprenta Nacional 1887. San José, Costa Rica.
- Carvajal, Guillermo; Granados, Carlos. 1985. *Una interpretación geográfica con perspectiva histórica. Por Carolyn Hall*. Anuario de Estudios Centroamericanos. Vol. 11, n. 1, págs. 151-154.
- Dobles Trejos, Cecilia; Murillo Chaverri, Carmen; Chang Vargas, Giselle. (2008). *Boyereros, bueyes y carretas. Por la senda del patrimonio intangible*. Editorial Universidad de Costa Rica, Ciudad Universitaria Rodrigo Facio. San José, Costa Rica.
- Hall, Carolyn. (1975). *La Expansión de los Transportes en Costa Rica*. Revista Geográfica de América Central Vol 2, No 3. Editorial de la Universidad Nacional de Costa Rica.
  - (1976). *El café y el desarrollo histórico-geográfico de Costa Rica*. Editorial Costa Rica y Universidad Nacional. San José, Costa Rica.



- Jiménez, Iván M. (1961). *Costarricense por dicha Identidad nacional y cambio cultural en Costa Rica durante los siglos XIX y XX*. Editorial de la Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica.
  - (1988). *La alborada del capitalismo agrario en Costa Rica*. Editorial de la Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica.
  - (2004). *La democracia costarricense: una propuesta de periodización y reconceptualización (1821-1948)*. Costa Rica: Revista de Filosofía de la Universidad de Costa Rica. Vol. 42, no 105, p51-60.
  - (2012). *Revolucionar el pasado. La historiografía costarricense del siglo XIX al XXI*. Editorial de la Universidad Estatal a Distancia. San José, Costa Rica.
- Jiménez, Jorge. (2010). *Minor C.Keith, el Ferrocarril de Costa Rica y la United Fruit Company. Situación de Costa Rica antes de la llegada de Keith*. Recuperado de: <https://historiacostarica.wordpress.com/2010/07/07/minor-keithel-ferrocarril-de-costa-rica-y-la-united-fruit-com/>
- Lascaris, Constantino; Malavasi, Guillermo. (1980). *La carreta costarricense*. Editorial Costa Rica. San José, Costa Rica.
- León Jorge. (s.f) *La Economía Rural En El Siglo XX: 1890-1940*. Recuperado de: <http://www.iice.ucr.ac.cr/economiarurali.pdf>.
- Lovell, Adriana Sánchez. (2010). *Agrupaciones alternativas de transportes en Costa Rica*. Costa Rica: Revista de Ciencias Sociales. 2010, Vol. 128/129, p193-203.
- McDermott, Anthony Goebel. (2009). *Una lluvia de males: el régimen de precipitaciones en la Costa Rica del "progreso". Trayectoria, representaciones sociales e impacto socioeconómico (1860-1940)*. Revista de Historia. No 59/60, p57-97.
- Macleod Phillip. 1996. *Auge Y Estancamiento De La Producción De Cacao En Costa Rica 1660-95*. Anuario De Estudios Centroamericanos, Universidad De Costa Rica, 22(1): 83-107.
- Mora-Delgado, Jairo R; Ramírez Martínez, Carlos; Quirós Madrigal, Olman. (2007). *Mano de obra, análisis beneficio-costos y productividad de la energía en la caficultura campesina de Puriscal, Costa Rica*. Cuadernos de Administración. 2007, Vol. 20, no 33, p79-101.
- Mora-Delgado, Jairo. (2008). *Persistencia, conocimiento local y estrategias de vida en sociedades campesinas*. Revista de Estudios Sociales. No 29, p122-133.
- Murillo Chaverri, Carmen; Álvarez Masis, Yanory. (2009). *La ornamentación de carretas en Costa Rica: Orígenes y tendencias*. Ministerio de Cultura y Juventud. Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural. UNESCO. Imprenta Nacional.
- Novoa, Edgar. (2013). *Elementos para una geopolítica de la diferencia en tiempos de globalización*.
- Oreiro, José Luís; Nakabashi, Luciano; da Silva, Guilherme Jonas Costa; Guimarães e Souza, Gustavo José. (2012). *La economía del crecimiento impulsado por la demanda. Teoría y evidencia respecto del Brasil*. Revista de la CEPAL. No 106, p161-180.
- Peraldo Huertas Giovanni, Rojas Cedeño Ernesto. (1998). *La Deslizable Historia Del Ferrocarril Al Caribe De Costa Rica*. Anuario de estudios centroamericanos, universidad de costa rica, 24(1-2): 97-128. Recuperado de: <http://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/article/viewfile/1828/1796>
- Quesada, Rodrigo M. (1983). *Ferrocarriles Y Crecimiento Económico: El Caso De La Costa Rica Railway Company 1871 – 1905*. Estudios Centroamericanos. N. 9, p. 87-119.
- Quesada, Ana C. (2008). *El "tercer sector", la "economía social" y trabajo social en costa rica*. Costa Rica: Revista de Ciencias Sociales Vol. 119. no 1, p107-119.
- Rodríguez, José Luis. (15-9-1996). *Historia sobre ruedas*. P. 1B. La Nación. Suplemento.
- Rodríguez, Esteban D. (2005). *Discordias teóricas de la historia de mentalidades colectivas. discusiones, aportes, conceptos y problemas*. Costa Rica: Escuela de Historia, Universidad de Costa Rica. Revista Reflexiones. Vol. 84, no 1, p7-20.
- Sin autor. 3-8-1987. *La Posada de las carretas*. P.19. La Prensa Libre.
- Talledos, Edgar S. (2015). *La geografía un saber político*. Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad. Vol 21, no 61, p15-49.
- Vargas, Giselle Chang. (2009). *Costarriqueñismos en el léxico del boyeo*. Costa Rica: Káñina. Vol. 33, no 1, p107-117.

- Zamora T, América I; Pedraza R, Oscar H. (2013). *El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, División de Negocios internacionales. Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales. Morelia, Michoacán, México. Journal of Economics. Finance and Administrative Science 18, p. 108-118.