

Los primeros caminos después de la independencia

H-002

CAPITULO 2

LOS PRIMEROS CAMINOS DESPUES DE LA INDEPENDENCIA

Liberada por la independencia, cuando menos de la imposición foránea de políticas económicas y fiscales perjudiciales, Costa Rica comienza a aumentar el incipiente tráfico que existía con el exterior e inicia una política ambiciosa de comunicaciones.

Así, en el año 1826, se solicita un empréstito de 800 mil pesos para invertir, entre otras cosas, en la apertura de caminos a los puertos Sur y Norte, como entonces se designaban respectivamente los del Pacífico y Atlántico, y a los estados limítrofes de Colombia y Nicaragua.

Para el mantenimiento y mejoramiento (trabajos que entonces se denominaban "composición") del camino a Puntarenas, en el año 1827 se grava con un real cada tercio de mercadería (con algunas excepciones) que se introduzca por ese puerto y por Nicaragua, y medio real por cabeza de ganado mayor.

En el año 1831 se establece que, para la composición de caminos, puentes y calzadas, todo hombre de 15 a 50 años tenía que contribuir con 4 reales de plata al año, al igual que los mayores de 50 años poseedores de un capital de 500 pesos o más; los jornaleros, hijos de familia y sirvientes debían contribuir con 2 reales.

El Gobierno del Lic. Braulio Carriño, comprendiendo lo que para el país llegaría a significar el aumento de las exportaciones de café, destina en el año 1840 varios terrenos en San José, Cartago y Pavas para incrementar su producción y estimula aún más su cultivo, mediante la adopción de medidas tales como la ampliación y mejoramiento de las comunicaciones internas y la habilitación de puertos.

En ese mismo año se demarca la dirección del camino a Guanacaste, al que se le asignan 30 varas de ancho, y se establecen fuertes penas para protegerlo contra la rotura de cercas y el pase por potreros, y cercados.

Para abrir el camino a Moín, o "camino al Mar del Norte" como era más conocido, don Braulio contrata dos empréstitos forzosos, de 15 mil pesos cada uno, impulsa la creación de aldeas de seis familias en La Laja, Pascua, Reventazón y Pacuare y, como los trabajos no adelantaban conforme a sus deseos, impone trabajos forzados a hombres y mujeres, obliga a los dueños de mulas a conducir los víveres a los sitios de trabajo, compromete a los hacendados de Turrialba a dar gratis el potreraje y a regalar los plátanos para el alimento de los trabajadores y dicta otras medidas más. No obstante los esfuerzos de don Braulio para convertir en realidad la vía del Atlántico, sólo pudo construir el llamado camino de Los Zanjones, que llegaba hasta Peralta, luego de pasar por Turrialba y Azul. El terremoto que destruyó la Ciudad de Cartago, en 1841, y la invasión del General Francisco Morazán, en el siguiente año, lo impidieron.

Atención especial mereció también al Gobierno de Carrillo la vía del Pacífico hasta entroncarla con el camino de Matina, con la cual aspiraba a proporcionar una comunicación interoceánica. Para este propósito estableció, en el año 1841, un impuesto sobre la exportación del café, de un real por quintal, destinado a la conservación del "camino general de mar a mar", como entonces se le denominaba.

En el mismo año de 1841, don Braulio Carrillo ordena que el ancho de los caminos no sea menor de 20 varas y el de las calles de 16 varas, excepto en lo que se refiere al camino general de mar a mar, cuya anchura no deberá bajar de 30 varas en lugares despoblados y de 20 varas en pueblos y lugares de cultivo. Además, establece que se procurará "hacer carreteros todos los caminos, calzar los lugares fangosos, poner puentes y mejorar su piso". Fija como principal objetivo

de las composiciones "endurecer los caminos", debiendo usarse encañados de piedra viva, rellenos de cascajo a pisón, lomos de burro de dos pulgadas por vara, alineamientos rectos en lo posible y con cuestas máximas de dos pulgadas por vara.

En 1843 se establece, por Decreto XXV del 25 de noviembre, una junta de hacendados y comerciantes de café, con la denominación de "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 exportación del café, el peaje y se le autoriza para levantar empréstitos. En ese mismo año fue construido el Puente de La Garita (cerca de Atenas), y en el siguiente el Puente de Damas (sobre el Río Jesús María entre San Mateo y Esparza), ambos aún en servicio y en buenas condiciones.

Por la carretera a Puntarenas, construida entre 1844 y 1846, se realizaba casi todo el intercambio comercial. A lo largo de esa vía, llamada "Carretera Nacional" que cubría 24 leguas (134 kilómetros) entre el puerto y la capital, el Gobierno construyó varios galerones techados, que prestaban abrigo a los viajeros y servían para proteger las mercaderías de la lluvia. Esto dio origen entonces a una verdadera "revolución de la carreta": cada verano (entre enero y abril), primero cientos y luego de dos a tres mil carretas circulaban por esta ruta transportando café y regresando a menudo con productos de importación. Este medio de transporte consumía, casi totalmente, recursos nacionales. El viaje en carretas tardaba cuatro días en verano y seis días en invierno. A esto último había que añadir las dificultades del tráfico marítimo, el cual se ejecutaba por el Cabo de Hornos o el Estrecho de Magallanes hasta que se abrió, en 1855, la vía férrea Colón-Panamá.

Hacia Nicaragua, para recorrer las 80 leguas (446 kilómetros) que separaban, por el camino real, a Rivas de San José, se necesitaban normalmente de ocho a diez días de viaje.

A pesar de que el camino general a Matina estaba abierto desde la época colonial, la comunicación con el Atlántico era mucho más difícil, debido a que no existían puentes ni otros medios para atravesar los ríos caudalosos y los pantanos extensos, por lo que era necesario recurrir a barcas chatas, a manera de balsas. Las 30 leguas (167 kilómetros) entre San José y Moín se recorrían en un mes, primero en carreta hasta Cartago, después cabalgando hasta Turrialba y Matina, luego en balsa hasta la boca del Río Matina, y por último en mula, a lo largo de la playa, hasta Moín. La peligrosidad de esta vía justifica, ampliamente, el constante empeño de los gobiernos para abrir un camino menos costoso y riesgoso al Atlántico.

Las dificultades del camino a Moín, obligaron en el año 1848 a iniciar la ruta al Atlántico por la vía de Sarapiquí, con el propósito de establecer una ruta hasta el puerto nicaragüense de San Juan del Norte, no lográndose construir sino 10 leguas (56 kilómetros) desde San José hasta Buena Vista.

El impuesto sobre el café se modifica en el año 1848, y se le da el nombre de "peaje" pagadero en la Aduana de Río Grande, a razón de un real y cuartillo por saco de no más de cinco arrobas de peso.

En el año 1850 se celebran contratos, que años después quedan sin efecto, para hacer navegable el Río Sarapiquí con lanchas y pequeños barcos de vapor, y para construir un camino desde la Capital hasta el embarcadero de este río. Se autoriza además la formación de una compañía de accionistas, dirigida por una Junta Itineraria del Norte, para abrir el camino carretero a Moín o a Limón. También fracasan, en 1852, los esfuerzos para abrir un camino de mulas del Atlántico al Pacífico por la vía de San Carlos.

Para la apertura y mantenimiento del camino a Nicaragua se establece, en el año 1851, una Junta Itineraria de Guanacaste, a la que se le entrega el impuesto de medio real por cabeza de ganado que se cobra en La Garita.

El Presidente Mora suprime, a partir del 1° de setiembre de 1854, las Juntas Itinerarias. Desde entonces, la composición y reparación de caminos quedan a cargo de un Ingeniero Superintendente General de Caminos, dependiente del Ministerio de Hacienda. Posteriormente, el Presidente Montealegre por Decreto LI del 20 de octubre de 1860, crea la Dirección General de Obras Públicas, a cargo de un ingeniero civil con jurisdicción sobre la construcción y mantenimiento de caminos, edificios y otras obras públicas.

Durante la Primera Administración del Lic. Jesús Jiménez (1863-1866), una de sus mayores preocupaciones fue la apertura del camino a Limón de acuerdo con el siguiente plan: debía salir de Cartago y, pasando por Santiago, llegar hasta Turrialba, de aquí seguiría el camino a Tuis, hasta el alto de la cuesta que queda en la margen derecha del Río Reventazón en el paso de La Angostura, luego continuaría paralelamente al río, a larga distancia de la ribera derecha, pasando por los siguientes lugares: Pavones, Izarco, Jabillo, Buena Vista, El Frijolar, El Calvario, El Zapote y otros puntos más hasta llegar a Siquirres. Los trabajos se comenzaron en Angostura, inaugurándose un puente sobre el Río Reventazón, en marzo de 1865, pero por dificultades económicas la construcción del camino que avanzaba muy bien, tuvo que ser suspendida. Desde El Frijolar en adelante ese camino se abandonó al caer el Gobierno de don Jesús Jiménez.

El afán por construir nuevos caminos y mejorar los existentes, sigue siendo una de las mayores inquietudes de los costarricenses. Así, en el año 1866, se autoriza al Poder Ejecutivo para gastar dos mil pesos en reconocer una vereda entre San Ramón y el Río San Carlos; al año siguiente, se contrata la apertura de un camino de mulas entre San Ramón y Bagaces y se abre, luego, un camino a Patarrá para facilitar la explotación de los depósitos de cal que allí se habían descubierto. También se abre un callejón para llegar a las Llanuras de San Carlos, se mejora el camino a Puntarenas y se reanudan los esfuerzos para la construcción del camino al Atlántico, para lo cual se intenta levantar sin éxito un empréstito en Europa, en el año 1869, durante la Segunda

Administración de don Jesús Jiménez cuyo lema fue: "caminos e instrucción".

Las Ordenanzas Municipales del año 1867 establecen la contribución subsidiaria para la construcción y composición de caminos públicos y, para tal fin, se obliga a todos los habitantes varones de la República, de 18 a 50 años de edad, a contribuir con 75 centavos, exceptuando únicamente a los pobres de solemnidad, Jueces de Paz, Comisarios y otros funcionarios.

En el año 1870, al definirse y reglamentarse las Secretarías de Estado, se organiza la Cartera de Obras Públicas, a cuyo cargo se deja todo lo concerniente a la apertura y conservación de caminos, construcción de puentes, ferrocarriles, muelles, aduanas, telégrafos y todos los edificios y obras costeadas con fondos nacionales o municipales. Pocos años después, en 1881, se sustituye por la Secretaría de Fomento a la que se asignan, entre otras, las siguientes funciones: establecimiento, conservación y desarrollo de las comunicaciones del país, construcción y conservación de edificios públicos, impulso al arte y a la industria, intervención en cuestiones sobre cultivos, jornales, circulación de productos, riegos, acueductos, ganadería, colonias, inmigración, etc.

Para velar por el mejoramiento y conservación de caminos, así como para fijar, coleccionar y administrar los detalles de caminos establecidos en las Ordenanzas Municipales, se crea en el año 1878, en cada cantón, una Junta Itineraria presidida por la respectiva Autoridad Política y compuesta, además, por tres vocales elegidos por la municipalidad, un inspector de caminos y un tesorero.

Además de los grandes esfuerzos dedicados por la Administración de don Tomás Guardia a la construcción de ferrocarriles, también se preocupó por ampliar y mejorar la red de caminos, especialmente los de Dota, San Carlos, San Marcos-Santa María, San Ramón-Bagaces, Torres-Río Macho, y numerosos caminos vecinales, así como veredas. Asimismo, las vías urbanas se mejoraron en muchas ciudades, y en

San José principiaron a macadamizarse, con base en un tributo por vara de frente a la calle sobre lotes y edificios.

Al quedar inaugurada en el año 1882 la carretera de 40 kilómetros entre San José y Río Sucio, pasando por el Bajo de la Hondura y el Alto de la Palma, se logró por fin enlazar la Capital con Limón, mediante esta vía y el ferrocarril que ya operaba entre aquel puerto y Río Sucio, población esta última que el 6 de julio de 1883 fue bautizada con el nombre de "Carrillo", en gratitud a don Braulio. Esta carretera se inició en el actual Puente de los Incurables (Río Torres) y fue construida por los empresarios Juan N. Venero, Pedro Manau y José Feo. Su recorrido, que se hacía en seis horas a caballo o dos días en carreta, hizo posible que una parte del café se comenzara a exportar por Limón, mediante este "sistema multimodal". Sin embargo, cuando los trenes pudieron correr directamente de San José a Limón, en el año 1890, esta carretera quedó en desuso, hasta que finalmente fuera tragada por la selva.

En el año 1883 se aprueba un contrato para construir la que fue llamada "Carretera Fuentes", cuyo nombre se origina en el del Lic. Francisco Fuentes, que fue quien llevó a cabo su construcción. Años después, en 1904, se autorizó al Poder Ejecutivo para estudiar un camino que, de la Villa de Juan Viñas, siguiendo al norte, fuese a entroncar con la Carretera Fuentes. Ese camino iba de Cartago al Cairo y pasaba por San Rafael de Oreamuno, Cipreses, Cervantes, Capellades y Santa Cruz, siguiendo de allí en adelante por la montaña. Cuando se llegó a Bonilla y La Pascua, los derrumbes obligaron a suspender los trabajos.

Por decreto del 31 de agosto de 1887 se dicta la "Ley sobre Contribución para Caminos", la que establece una contribución directa de un peso anual para la mejora y composición de caminos públicos, suma que debían pagar todos los varones entre 20 y 60 años de edad, excepto pobres de solemnidad y miembros del ejército en servicio

activo. Esta ley es reformada el 8 de agosto de 1898, al establecerse que las municipalidades, en sus respectivas circunscripciones, determinarán cuáles son caminos públicos, cantonales, de distrito y de interés particular. También se estipula que para la mejora, composición o construcción de caminos la Municipalidad ordenará una contribución a cargo del vecindario o vecindarios interesados. El detalle se formará por una Junta Itineraria. La cuota no bajará de un peso ni excederá de cien pesos, pudiéndose pagar en dinero o jornales.

A fines del Siglo XIX y principios del XX, los gobiernos se ven obligados a reducir los trabajos de construcción de nuevos caminos y a descuidar el mantenimiento de los existentes, por las fuertes inversiones que demandaron las grandes obras de los ferrocarriles, como se verá más adelante en el Capítulo 3.

Costa Rica. MOPT. Dirección General de Planificación. Reseña Histórica de los transportes en Costa Rica. San José, CR.: DGP, 1984., p. 10-17