

Carretera Interamericana en Costa Rica

H-018

La Carretera Interamericana en Costa Rica se extiende desde Paso Canoas en la frontera con Panamá hasta Peñas Blancas en la Frontera con Nicaragua, con una longitud de 660 kms.

Antecedentes:

Desde el año 1942, con motivo de la segunda Guerra Mundial, comienzan a intensificarse los trabajos de la ruta que habría de convertirse en la columna vertebral de la red vial de Costa Rica. La Carretera Interamericana.

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. Al principio se pensó en un ferrocarril, pero después principalmente a partir de la Quinta Conferencia Panamericana, celebrada en 1923 en Santiago de Chile, toma cuerpo la idea de una carretera, y es así como, siguiendo las recomendaciones de esa misma conferencia y de otras celebradas entre 1925 y 1929, Estados Unidos destina fondos en el último año citado y más tarde en 1936, para los primeros reconocimientos y estudios de una vía entre Nuevo Laredo en México y la Ciudad de Panamá, la cual recibió el nombre de Carretera Interamericana, ruta que a su vez una sección de la Carretera Panamericana. Sin embargo, no fue sino hasta en 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.

La construcción fue financiada en forma cooperativa con los Gobiernos de Costa Rica y de los Estados Unidos de América en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente. Costa Rica aportó además el valor de los derechos de vía. De este arreglo se exceptuó el tramo de carretera entre Cartago y San Ramón que fue construido totalmente por el Gobierno de Costa Rica con sus propios recursos.

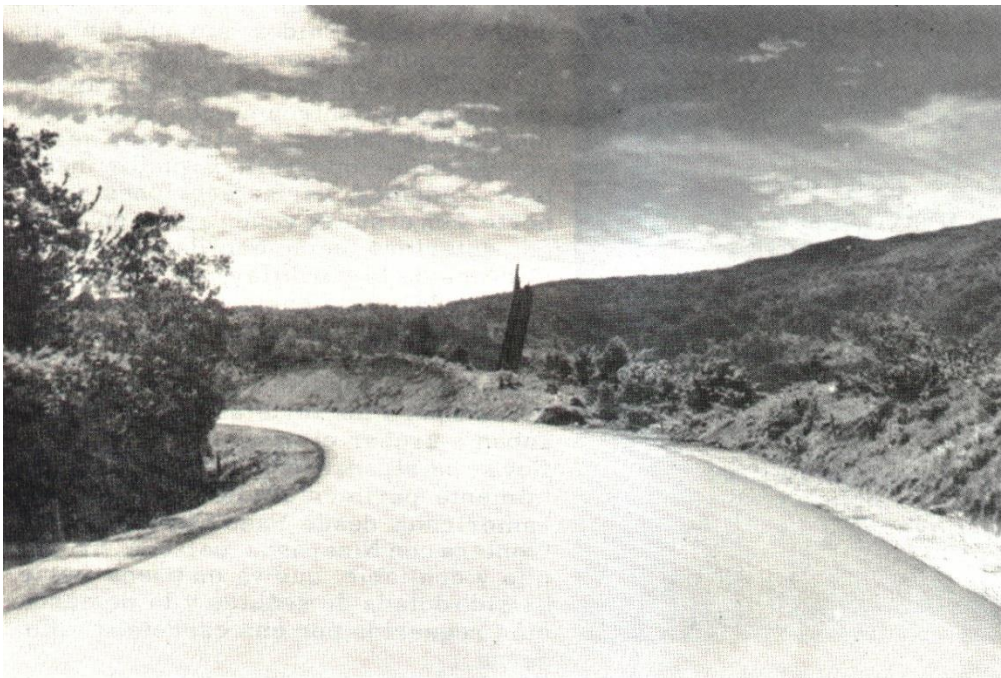
Desde el año 1930 hasta 1959, el diseño y construcción de esta carretera estuvieron a cargo de agencias norteamericanas. Army Engineers, Public Roads Administration y Bureau of Public Roads (Hoy Federal Highway Administration), pero a partir de ese último año, el Gobierno de Costa Rica asumió esas funciones por medio de una dirección específica creada en el Ministerio de Obras Públicas (Decreto No. 13 del 19 de diciembre), y la que fue sustituida en el año 1964 por un Departamento de la Dirección General de Vialidad (Decreto No. 6 del 6 de febrero) y, finalmente, por una dirección creada en el Ministerio de Transportes, a partir del 1º. De enero de 1967 (Decreto No. 32 del 17 de diciembre de 1966). El Bureau of Public Roads continuó operando solamente como agencia consultora y supervisora del Gobierno de los Estados Unidos y del Export-Import Bank, prestatario este último del aporte local. Al quedar concluidos esos trabajos, el 30 de abril de 1974, fue suprimida la Dirección de la Carretera Interamericana, pasando desde entonces a la Dirección General de Vialidad las responsabilidades del mantenimiento y mejoramiento.

La primera ruta seleccionada en el año 1942 para su construcción (Memorándum de entendimiento del 10 de febrero), fue el tramo frontera con Panamá-Cañas Gordas-Buenos Aires-San Isidro del General-Empalme-Cartago-San José-Naranjo-Quesada-Tilarán-Bagaces-Liberia-Frontera con Nicaragua. En el año 1943, se sustituyó el trazado Naranjo-Quesada-Tilarán-Bagaces por Naranjo-San Ramón-Esparta-Bagaces y, pocos meses después, se modificó el difícil trazado Cartago-San Isidro, haciéndolos pasar por el Cerro de la Muerte. Finalmente, a partir del año 1949, se desechó la ruta Buenos-Cañas Gordas, sustituyéndose por la de Buenos Aires-Palmar Sur-Paso Canoas.

Los trabajos de construcción de la Carretera Interamericana se iniciaron en 1942 con gran intensidad al sur de Cartago, y ya en el año 1946 se encontraba transitable en el tramo Cartago-San Isidro, aparte del camino San Isidro – Dominical que fue hecho como vía de acceso para facilitar la construcción en este tramo.

En el año 1948 se iniciaron los trabajos, en pequeña escala, en la sección San Ramón-Río Abangares. A partir de 1956 se intensificaron nuevamente los trabajos de construcción, tanto en la sección norte que quedó totalmente

pavimentada en el año 1959, como en el tramo San Isidro-Paso Canoas, que al quedar transitable en el año 1963, dejó abierta al tránsito de vehículos automotores la totalidad de esta importante carretera de 660 km. Al terminar los trabajos de pavimentación, en el año 1974, se estimó que el costo total de la sección de la Carretera Interamericana de Costa Rica sobrepasó los 105 millones de dólares (sin tomar en cuenta los costos de la sección San Ramón-Taras, la adquisición del derecho de vía, ni otros gastos como los realizados por el U.S. Army Engineers durante la Segunda Guerra Mundial). También se estimó en aquel entonces que, a precios del año 1972, esa cifra equivaldría a unos 280 millones de dólares.



Interamericana Sur. Taras de Cartago- San Isidro de El General

Fuente:

Costa Rica. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Reseña histórica de los transportes en Costa Rica. San José, C.R.: Dirección de Planificación, 1984. 70-73.

Costa Rica. Ministerio de Transportes. Memoria 1962-1966. (s.p.i.), p. 60.