

*Universidad de Costa Rica
Vicerrectoría de Acción Social
Escuela de Historia*

*Proyecto de Trabajo Comunal Universitario
Pasado y Presente de las Comunidades Costarricenses*

*"Estación 5, Ferrocarril de Belén:
Oro a través del Tiempo"*



- 2011 -

Presentación

En la recapitulación de la historia de Costa Rica, nos hemos dado cuenta que existen vacíos que algunas personas se han encargado de cubrir momentos que no han sido recordados sino en la memoria popular y que se pierden entre lo real, lo efímero y lo imaginario.

Es este un informe que recopila la historia del Ferrocarril al Pacífico, resaltando la estación ubicada en San Antonio de Belén, su fundación e inicios, su construcción y desarrollo, la vida alrededor de sus vías y las facetas que le otorgaron el decreto que actualmente lo declara Patrimonio Histórico y Cultural.

En síntesis, expondremos todo un desarrollo histórico, pincelado con matices de una Costa Rica de antaño, con anécdotas de las vivencias de un pueblo, de los trabajos gubernamentales para llevar a cabo tan grande empresa, y de cómo el desarrollo de una nación recurre a la ayuda de una comunidad que surgió como promotora de la tecnología y de la vivencia humana en torno a la actividad económica.

Es en máxime, un emblema para todo el pueblo belemita, y todo un monumento nacional en el rescate de la cultura y valor del ser costarricense.



Autor

Proyecto de Trabajo Comunal Universitario Pasado y Presente de
las Comunidades Costarricenses

Escuela de Historia

Universidad de Costa Rica

Estudiantes:

Mercedes Colorado Martínez

Víctor Hernández Pridybailo

Yuri Vargas Núñez

Marco V. Chaves Leiva

Coordinadora:

Dra. Mariana Campos Vargas

Asistente:

Natalia Guerrero



Introducción



El ser costarricense es producto de una gran variedad de aportes culturales; es un vivo ejemplo de una nación que se ha consolidado en el desarrollo sociopolítico con matices foráneos, con una conciencia de grupo afectada por toda una gama de acontecimientos y coyunturas históricas que han marcado hitos, que si bien pasan desapercibidos para muchos, son hechos pujantes de una línea cronológica, que pueden estar definiendo la importancia del lugar donde nacimos o la relevancia de celebrar o recordar una efeméride.

La Costa Rica del siglo XXI, refleja un haz de diferentes matices fruto de su historia; sin embargo, queremos detenernos un instante, solo un momento de entre tantos libros de historia, para analizar una imagen, un trozo de nuestra vida pasada y no un souvenir más para el costarricense actual.

Tenemos entonces, entre viejas y polvorientas fuentes, una serie de documentos y menciones esporádicas, que nos cuentan acerca del nacimiento, auge y muerte de nuestro ferrocarril al Pacífico, de ese medio que con sus anécdotas aporta toda una página de historia. No obstante, solo algunos se han dado a la tarea de reunir información coherente, concisa, vasta, ordenada y clara para el entendimiento del porqué del surgimiento de esa empresa,



Introducción

y cómo su valor trascendió mucho más allá del meramente económico, de brindar un servicio público, pues se convirtió en un brazo más del cuerpo de la cotidianidad para muchos. El ferrocarril representó no sólo un medio de transporte, como lo podríamos pensar al comparar su antiguo semblante con el que hoy se está reactivando, sino todo un suceso en la unión de los pueblos, en el trabajo duro de cientos de obreros y un medio para el impulso de la economía del país.



Vista de la calle paralela a la línea férrea en San Antonio. Gonzalo Sánchez Villegas. Alrededor de 1950.



Introducción

Entregamos un aporte cultural, al referirnos a una obra patrimonial, un espacio, una infraestructura que conforma una parte de la semilla del costarricense, de su vida, su historia. Así las cosas, se expone el papel que jugó el ferrocarril al Pacífico en la vida de Costa Rica, enfatizando la estación ubicada en San Antonio de Belén, un lugar de importancia por su ubicación, que lo convirtió en un punto de comunicación entre diferentes localidades con distinto desarrollo socio-económico, un espacio de trabajo, sociabilidad en donde la dedicación y el esfuerzo de muchos costarricense y belemitas estuvo presente desde el siglo XIX.

Es pues, la estación el ferrocarril en San Antonio de Belén, el punto de partida para explicar toda una forma de vida, una administración de servicios y toda una actividad que involucraba a un pueblo, como reflejo de la nación. Por tanto, recuperamos el patrimonio histórico nacional, aportando en la localidad de San Antonio todo un mundo de sucesos para llevar a cabo una gran tarea, unir la Costa Rica de antaño con el progreso y para nosotros delegar un sentimiento fiel de lo substancial como es preservar nuestra identidad.



1775 - 1800

Los comienzos de Belén

Perteneció primero al territorio huetar, al cacicazgo de Garabito, fue fundado en el siglo XVIII por las familias González, Moya y Murillo,¹ éstas se instalaron en la Hacienda Potrerillos, que pertenecía a la cofradía de la Asunción de Barva. Una vez realizado este primer asentamiento y con el paso de los años, aparecieron los barrios de la Ribera y San Antonio, éste último se empezó a mencionar a partir de 1846.

El nombre de Asunción surgió, porque en Potrerillos se erigió una gruta en honor de la Virgen de la Asunción, en el caso del de la Ribera, se revela que pudo tener dos orígenes: se atribuye al apellido de Joaquina Ribera, que vivía en la zona; y la gente del lugar cuando acudía a su casa decían: "Vamos a donde la Ribera", o debido a que los primeros asentamientos fueron en los márgenes del río Segundo. San Antonio se le denominó al barrio que estaba en la parte occidental de Asunción.²

¹No se sabe a ciencia cierta el año, pues para el 23 de enero de 1755, don Tomás López del Corral, alcalde de Cartago, ordena mediante un real decreto que *"...ninguna persona podrá poblarse ni hacer casa en los campos, ríos o quebradas del Valle del Barva, sin licencia de la Real Justicia..."* (ANCR, Fondo Cartago, real decreto del 23 de enero de 1755) esto en aras de que cada poblado estuviera sujeto a la organización eclesiástica del lugar (véase también ANCR, Fondo Cartago, real decreto del 22 de enero de 1755), mas para 1778-1780 debió haberse derogado, aunque cabe la posibilidad de que durante su vigencia, las familias se trasladaran los domingos hasta Heredia para recibir misa.

²Proyecto de TCU Pasado y presente en nuestras comunidades costarricenses, Escuela de Historia, UCR. *"De potrerillos a Belén: memoria gráfica del cantón de Belén (1907-2007)"*. S.PI., 2007



1848 - 1865

Los comienzos de Belén

Después de la independencia, en el lapso 1848-1865 se desarrolló el famoso camino hacia Puntarenas, se declaró como carretera nacional el trecho que pasaba de San Antonio hacia Alajuela, así se logró comunicar con el único puerto "que se utilizaba para la importación y exportación de productos, e hizo que este distrito tuviera un activo comercio"³; además, se creó una plazoleta denominada El Sesteo con el propósito que descansaran las carretas y diligencias que realizaban esa travesía.

Para 1848, Potrerillos, es decir el distrito de Asunción en la actualidad, se consideraba como un distrito parroquial perteneciente al cantón central de Heredia.⁴ El nombre de Belén data de 1859, cuando el primer Obispo de Costa Rica, Monseñor Anselmo Llorente y Lafuente fue expulsado del país en 1858, en su procesión hacia el exterior, pasó por San Antonio y el 24 de diciembre celebró la misa de media noche. Al año siguiente de regreso a Costa Rica, celebró también la misa del 24 de diciembre en San Antonio, por lo que decidió empezar a llamar al lugar San Antonio de Belén, y con él todos los pobladores.⁵

³Hernández Marín, Eugenia María. *Monografía del Cantón de Belén*. San José, Tesis para optar para el Grado de Licenciatura. Universidad de Costa Rica, Facultad de Ciencias y Letras, 1974. Pág. 22.

⁴Decreto N° 167 del 7 de diciembre de 1848, bajo la primera Presidencia de la República con José María Castro Madriz al mando.

⁵Hernández Marín, Eugenia María. *Op. Cit.*, Pág. 8. Y Proyecto de TCU Pasado y presente en nuestras comunidades costarricenses, Escuela de Historia, UCR. *Op. Cit.*, Pág. 7-8.



1848 - 1865

Los comienzos de Belén

Bajo la administración González Víquez, Belén fue declarado nuevo cantón con tres distritos, la cabecera de cantón, San Antonio, la Asunción y la Ribera en el decreto N° 15 del 6 de junio del año 1907, mas se sabe que el Presidente de la República Cleto González Víquez no quería modificar la división territorial, comunicándole su decisión al Monseñor Monestel le dijo: “pero, Padre, San Antonio está muy pequeñito para ponerle ya pantalones largos”, a lo que el presbítero, contestó: “pero, don Cleto, usted que también es pequeñito de estatura, es ya Presidente de Costa Rica, hagamos el milagrito que falta”⁶. Bajo su mandato también se inauguró el servicio de agua potable en Belén.



*Electrificación del ferrocarril.
Gonzalo Sánchez Villegas.
Alrededor de 1950.*

⁶Hernández Marín, Eugenia María. *Op. Cit.* Pág. 5.



1848 - 1865

Los comienzos de Belén

Como se ha visto, a partir de mediados del siglo XIX y hasta hoy, la comunidad belemita se ha distinguido por ser un pueblo que avanza y adopta las innovaciones que cada época trae consigo, sin dejar de lado el espíritu de esfuerzo común, sus costumbres y ese sentido de trabajo en equipo que han llevado al cantón a ser modelo para las demás comunidades.



Vista de la población vecina a la línea férrea.

*Gonzalo Sánchez Villegas.
S.F.*



1848 - 1865

Belén y el Ferrocarril al Pacífico



El desarrollo de San Antonio siempre estuvo ligado al Pacífico, se sabe que para 1828, la población de San Antonio no llegaba a cien familias.⁷ Para 1850 ante el auge del café, muchas carretas con este producto, se trasladaban hasta San Antonio para llegar a Alajuela y de ahí continuar el camino del Burrocarril hacia Puntarenas.

El comercio floreció y con él la ciudad, se incentivó el mercadeo de productos, tanto los que iban, como los que venían; a las carretas que llegaban al Sesteo⁸ se les ofrecía comidas, café, caña, forraje y hasta se tienen noticias de pequeños hoteles como los de Santos y Lencha Moya.⁹

Cuando por fin llegó el ferrocarril a San Antonio, impulsó todavía más la actividad comercial, su estación se volvió una de las que más movimiento presentó, a pesar de las crisis que sufrió dicho transporte en los años setenta y ochenta del siglo XX.

⁷Hernández Marín, Eugenia María. *Op. Cit.* Págs. 8 y 9.

⁸Era una plaza destinada al descanso de las carretas y viajeros, tanto para los que iban como venían del Puerto, ubicada al norte del puente de Quebrada Seca.

⁹Hernández Marín, Eugenia María. *Op. Cit.* Págs. 7 y 22.



1865 - 1870

Belén y el Ferrocarril al Pacífico



El primer antecedente del ferrocarril al Pacífico se ubicó en 1854, fue el burrocarril con sus burrocarros, fruto del contrato del Presidente Juan Mora Porras y Ricardo Farrer y Asociados; luego apareció en 1857 Henrique Gettel con su línea de diligencias San José–Puntarenas. En 1860 se tuvo el sueño de un ferrocarril interoceánico, por lo que se hicieron varios contratos con los que ni siquiera se comenzaron las obras.¹⁰ Para 1861 se trató de construir una vía de comunicación hacia Limón.



Arribo del ferrocarril a San Antonio.
Gonzalo Sánchez Villegas.
Alrededor de 1950.



¹⁰Contratos con Ambrosio W. Thompson en la Presidencia Montealegre Fernández, John C. Fremont y Asociados en la Presidencia Castro Madriz y Eduardo Reilly para la Presidencia Jiménez Zamora.

1865 - 1870

Belén y el Ferrocarril al Pacífico

No es hasta 1870 que se vislumbró la construcción del ferrocarril al atlántico bajo el mando del General Tomás Guardia,¹¹ para ello se firmaron los contratos Meiggs Keith, Myers, Douglas y Co.¹² y Cooper Keith. Este último aprobado en 1884 establecía la construcción de las 52 millas faltantes a la línea férrea hacia el Atlántico; que concluyó en 1891, encargándose de él, la Costa Rica Railway Company. Se aprovechó el monopolio ferroviario, y se fijaron tarifas excesivas, que junto al mal servicio, despertaron las críticas del pueblo.¹³

¹¹Gobernó Costa Rica de 1870 hasta su muerte en 1882.

¹²La línea férrea al Atlántico tenía una longitud de 154 millas, ya se habían construido 102 millas con estos dos contratos.

¹³Ulloa Hidalgo, Herbert. "El ferrocarril costarricense al Pacífico: Baluarte de la economía nacional (1897-1935)". *Revista de Ciencias Sociales*, 80:77-86, junio 1998. Pág. 78-79.



1895 - 1972

Belén y el Ferrocarril al Pacífico



En 1895 se retomó la idea de un ferrocarril al Pacífico, idea que fue apoyada, pero con ciertas restricciones, que más que todo tuvieron que ver con la experiencia del Atlántico. El 14 de junio de 1897 se firmó el contrato, el mismo apareció aprobado en el decreto N° 46 del 6 de agosto de 1897;¹⁴ en él se estableció que John Casement se comprometía a construir la línea del tren, a cambio de su respectivo pago en metálico; en dicho contrato también se pactó que éste no adquiriera propiedad alguna o derecho de cobrar contraprestación a los futuros usuarios de la obra.

A finales de 1897 se iniciaron las obras bajo este contrato; sin embargo se rescindió en 1903, llegando en ese entonces la línea del tren tan sólo a Santo Domingo de San Mateo (Orotina)¹⁵ cuando en el contrato se estableció la ruta San José-Tivives. En el lapso 1903-1908, el gobierno se dedicó al mantenimiento del ramal construido, a la finalización de la construcción de la estación de San José y a la construcción de las estaciones en Las Pavas, Ojo de Agua, Nuestro Amo, Turrúcares, y Hacienda Vieja.¹⁶

¹⁴Castro Carazo, Miguel A. *Breve reseña del Ferrocarril al Pacífico, desde sus comienzos a nuestros días*. 3ª edición. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1933. Pág. 9-11.

¹⁵Botey, Ana María. "El ferrocarril al Pacífico: un ente de regulación y desarrollo en crisis permanente (1880-1972)". *Anuario de Estudios Centroamericanos*. Universidad de Costa Rica, 25(1), 1999. Pág. 144.

¹⁶Ulloa Hidalgo, Herbert. *El ferrocarril costarricense al Pacífico: construcción e incidencias (1897-1932)*. 1990. Pág. 119.



1895 - 1972

Belén y el Ferrocarril al Pacífico

En 1909 entró en vigencia el contrato con Warren Knowlton, con el que se adquirió el compromiso de terminar la vía férrea, lo cual ocurrió para 1910, prontamente el gobierno celebró otro contrato con Knowlton para el transporte de mercadería.

La línea férrea llegó a San Antonio el 19 de mayo de 1900 con la primera locomotora, la famosa María Cecilia, en la que viajó el Presidente Rafael Yglesias Castro con un destacado grupo de amigos¹⁷. Para 1902 se abrió la primera agencia de ferrocarril en San Antonio, “servida por el señor Braulio Miranda, primer empleado del cantón en la nueva empresa”.¹⁸

Más tarde; se estableció un servicio regular de transporte ferroviario, la ruta más usual: San José-San Antonio, el ferrocarril a pesar de ser inaugurado para 1910 e inmediatamente ser puesto en funcionamiento, sufrió una constante serie de suspensiones debidas a la fuerza de la naturaleza, el servicio se vio más de una vez interrumpido a partir de algunos de los ramales de Alajuela y Puntarenas, por la estación lluviosa, los derrumbes, los incendios en el túnel de Cambalache y la destrucción de numerosos puentes por la crecida de los ríos.

¹⁷Cordero Arias, Flora. *Monografía del Cantón de Belén*. 1945. S. P. I. Pág. 24.

¹⁸Ibidem.



1895 - 1972

Belén y el Ferrocarril al Pacífico

En palabras de Herbert Ulloa: "San Antonio de Belén, gracias al ferrocarril se convierte en un importante centro comercial, la colonización espontánea recibe un nuevo aire",¹⁹ el ferrocarril que atravesaba el centro de la población, se convirtió en el centro social de la misma, los vecinos se reunían para ver a los que visitaban la ciudad, a los amigos que iban de paseo, vender alimentos y objetos a los que se encontraban de paso, hacer negocios, amigos, despedir a un enamorado que se iba a trabajar lejos o esperar a un esposo que viniera de vender tomates en San José.



Vista del ferrocarril eléctrico al Pacífico en San Antonio. Gonzalo Sánchez Villegas. Alrededor de 1950.



¹⁹Ulloa Hidalgo, Herbert. El ferrocarril costarricense al Pacífico: construcción e incidencias. Pág. 178.

1895 - 1972

Belén y el ferrocarril al Pacífico



Empero con el ferrocarril, se tuvieron que hacer cambios a la ciudad, el 15 de julio de 1902, los vecinos de San Antonio le solicitaron al Presidente de la República Ascensión Esquivel Ibarra, un permiso para abrir una calle paralela a la línea del tren, de 600 metros de largo por 16 de ancho, aduciendo la necesidad de espacio para el tránsito de carretas y ganado:

“Hoy pasa a lo largo de nuestra población, ocupando una parte principal de la calle que de este a oeste forma la mejor y más poblada vía, la línea férrea del Pacífico, cuyo acontecimiento es para nosotros un progreso que la historia consignará con un don con que la anterior administración nos ha dotado (...) porque atraviesan las partidas de ganado que vienen de Guanacaste, Nicaragua y Chiriquí, la parte que queda desocupada entre quebrada seca y el lugar donde la vía férrea entra a este pueblo es demasiado estrecho y se prestaría a continuas desgracias y los frecuentes amontonamientos de ganado, carretas y caballos”²⁰

²⁰ ANCR, Secretaría de Fomento, solicitud para abrir una calle paralela a la línea férrea, año 1922.

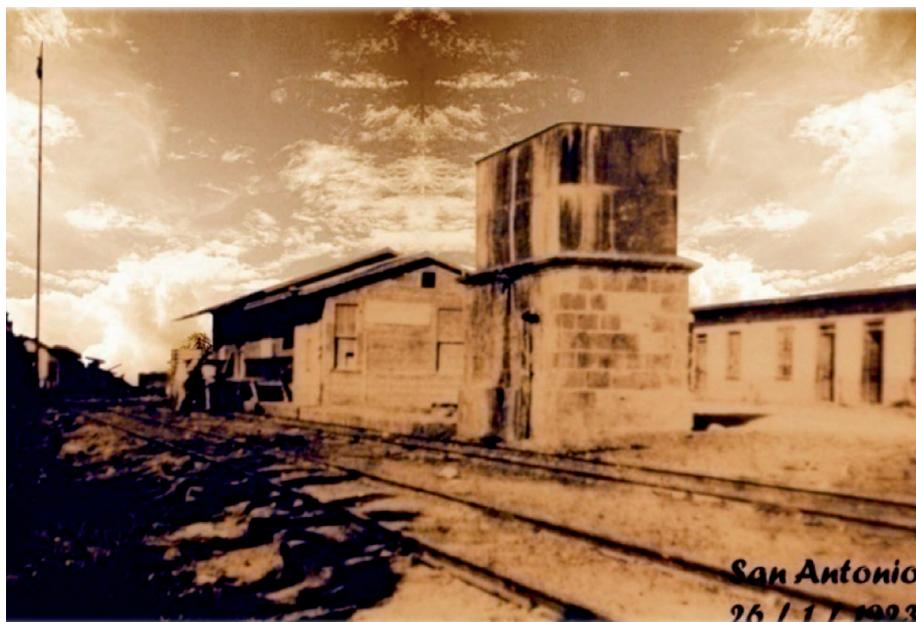


1895 - 1972

Belén y el ferrocarril al Pacífico

Al ferrocarril, en la época de los treinta, aparte de que se le electrificó para modernizarlo y hacerlo más rápido, también le fue encomendada la tarea de abastecer tanto a Puntarenas como a las poblaciones por las que pasaba con agua potable, para ello, se escogieron los manantiales de Ojo de Agua.²¹ El 8 de diciembre de 1937, se inauguró el balneario público del mismo nombre, propiedad del ferrocarril al Pacífico.

Durante el período 1954-1958 se realizaron grandes inversiones y hasta se pensó en la ampliación de la ruta hacia el sur, en los años subsecuentes con la creación y desarrollo de la red vial nacional y el auge del sector transportista hizo que fuera mermando su relevancia.



Vista de la estación del ferrocarril al Pacífico en San Antonio de Belén. Archivo Nacional de Costa Rica. Fecha: 1923.

²¹Botey, Ana María. *Op. Cit.* Pág. 150.

1972 - Hoy

Belén y el ferrocarril al Pacífico



n 1972, se creó el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, al que pasó a pertenecer el ferrocarril, luego, con la puesta en vigencia de la ley 7001 del 19 de setiembre de 1985 se creó el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, entidad que se encargó de la administración, fomento e implementación del servicio ferroviario, esto no significó que cambiara la situación del ferrocarril pues para finales de los años ochenta y principios de los noventa el servicio San José – Puntarenas continuó decayendo y fue en la administración Figueres Olsen²² que se suspendió el servicio de manera indefinida.

Fue a partir del año 2003 que se volvió a contemplar la idea del transporte ferroviario, hoy día se está reactivando paulatinamente, como una medida para hacer frente a la crisis energética que se está viviendo.

²² Período 1994 - 1998.



1900 - 1950

Estación de Belén

En Heredia habían tres estaciones del ferrocarril al Pacífico: San Joaquín, San Antonio de Belén y Ojo de Agua. La estación de San Antonio de Belén se construyó bajo la dirección técnica del ingeniero Luis Matamoros entre 1897 y 1900. La arquitectura de la estación es de carácter victoriano del siglo XIX y XX, construida un 90% en madera machimbrada.²³

Para 1900 se inauguró como la primera estación del ferrocarril con capacidad plena para realizar las labores de carga y descarga de mercaderías y pasajeros; es decir, la primera estación de doble propósito que funcionó en el país. Gracias a ésta, San Antonio recibió su segundo impulso económico y social:

"San Antonio es uno de los distritos más apartados de la ciudad de Heredia, pues dista ocho kilómetros de dicha ciudad, en tanto que solo está a cinco kilómetros de la de Alajuela, y aunque la distancia a San José es de quince kilómetros, hoy todo el comercio se hace con la capital por estar unido con ella, como hemos dicho ya, por medio de las vías férreas del Atlántico y del Pacífico".²⁴

²³Es la unión de varias tablas de madera formando una superficie que se puede colocar en la parte interna del techo de una edificación, en el piso o como revestimiento, se le llama así porque el canto de un lado de la tabla encaja con el de la otra tabla, es decir, de un lado es macho, tiene una ranura saliente y del otro es hembra, con un agujero donde se ensamblan las piezas.

²⁴ANCR, Serie Gobernación, Solicitud por parte de ciudadanos para que se le conceda el estatus de cantón a Belén, 6 de mayo de 1907.



1900 - 1950

Estación de Belén



a comunidad se convirtió en un pueblo de paso, era una parada obligatoria para reabastecer la locomotora y para que descansaran los viajeros, a los que entre otras cosas se les vendía rosquetes y pan;²⁵ se cargaban productos, facilitando el comercio y la comunicación con pueblos vecinos, como por ejemplo San José, Orotina y Coyolar: “la condición de estación ferroviaria lo convierte [San Antonio de Belén] en centro para el despacho de la producción agrícola de los poblados vecinos, al tiempo que una parte considerable del café de Heredia, Alajuela sale por dicho punto con destino al puerto de Puntarenas”.²⁶

En ella siempre hubo gran movimiento, los sacos de café se dejaban directamente en los vagones del ferrocarril, después de ser contados y aprobada la cantidad por su dueño, se enviaban a Puntarenas y de ahí a su destino: Reino Unido principalmente. Heredia fue la segunda provincia productora de café y, a pesar de que el ferrocarril siempre tuvo menos rentas que su homólogo del Atlántico, para el período 1947-1955 transportó 2.133.997 toneladas de carga hacia el exterior, y 5.183.584 pasajeros para ese mismo lapso.²⁷

²⁵Rodríguez, Francisco. *Entrevista con Francisco Rodríguez*. Vecino de Belén. Entrevistado por Yuri Vargas. San Antonio de Belén, Costa Rica, 02 de octubre del año 2008.

²⁶Ulloa Hidalgo, Herbert. *El ferrocarril costarricense al Pacífico: construcción e incidencias*. Pág. 179.

²⁷Anuario de Estadística y Censos, años: años 1947 a 1955.



1900 - 1950

Estación de Belén



Como mencionamos anteriormente, la habilitación técnica de la estación y su puesta en servicio, la convirtió en el más importante factor de desarrollo económico y de transformación social de la región de Belén; de hecho, cuando se instó consideraron a San Antonio como un nuevo cantón para Heredia.



Vista de la línea férrea.
Gonzalo Sánchez Villegas.
Alrededor de 1950.



1900 - 1950

Estación de Belén



La estación del ferrocarril fue uno de los argumentos utilizados para tal fin: "Hace mucho tiempo que el distrito de San Antonio de Belén se distingue entre los demás que constituyen el cantón central de Heredia, por su adelanto siempre creciente, al punto de ser hoy quizá el más rico y poblado de todos. Eso se debe indudablemente a la ventajosa situación que ocupa, pues además de la estación del ferrocarril al atlántico que tenía antes cuenta hoy con otra estación en la línea férrea del Pacífico, habiéndose convertido por lo tanto en centro comercial activo para el despacho de todos los productos agrícolas de los pueblos vecinos y hasta los lejanos, pues en gran parte de la cosecha de café de Heredia y Alajuela se embarca en la estación de aquí con destino al Pacífico".²⁸

El ferrocarril también transportaba cacao, caoba, cáscara de mangle, cedro, cocobolo, concha perla, mollejón, entre otros. Los hatos que viajaban desde el norte del país, se llevaban al toril de la estación, y de ahí salían rumbo a Heredia, Alajuela y San José.

²⁸ANCR, Serie Gobernación, Solicitud por parte de ciudadanos para que se le conceda el estatus de cantón a Belén, 6 de mayo de 1907.



1900 - 1950

Estación de Belén



a descarga de reses y la de arena, fueron las diversiones más llamativas de la estación. La arena se traía de Puntarenas y era utilizada para la construcción de las piscinas del balneario de Ojo de Agua. Los niños jugaban con ella a la orilla de la línea ferroviaria, era como si un pedacito del puerto llegara hasta belén.

El traslado de animales era una diversión sólo para los belemitas más osados, se hacía los sábados, la muchachada esperaba en el toril, que se encontraba donde actualmente está la estación de autobuses. Mientras que los demás se encerraban en sus casas, la manada era llevada por cuatro caballistas que, a veces no podían impedir que algún toro se escapara y tratara de huir por las calles y los potreros de San Antonio. Cuando esto ocurría, se procedía a dar voces al pueblo, diciendo que se escapó un toro y tanto caballistas como muchachos, se lanzaban en la persecución del animal,²⁹ los jóvenes competían para ver quien podía más con el toro, lo perseguían y se subían a los árboles para evitar alguna corneada.³⁰

²⁹Sánchez. Z., Ana Teresa. *Belén antes: un pueblo con chispa joven*. 2007, S.PI. Pág. 116-130.

³⁰Rodríguez, Francisco. *Entrevista con Francisco Rodríguez*. Vecino de Belén. Entrevistado por Yuri Vargas. San Antonio de Belén, Costa Rica, 02 de octubre del año 2008.



1900 - 1950

Estación de Belén

Para tiempos del 48, el ferrocarril no se sustrajo a la revolución. En San Antonio, antes de llegar al puente sobre el río Virilla, los figueristas colocaron una bomba sobre la línea férrea, su intención era hacer explotar el vagón con policías que llevaba el ferrocarril para hacerle daño al Gobierno, sin embargo; cuando explotó la bomba solo logró volcar la máquina y tres vagones, los policías se salvaron y se dieron a la tarea de perseguir a los figueristas y cuando los atraparon los encerraron en el vagón que transportaba el ganado.³¹



*Vista del ferrocarril
y de la estación.
Gonzalo Sánchez Villegas.
Alrededor de 1950.*

³¹ *Ibidem.*

1950 a la actualidad Estación de Belén

Desafortunadamente, para la segunda mitad del siglo XX, el ferrocarril al Pacífico perdió importancia, debido a: una administración un tanto deficiente, pues desde su concepción, se ideó como un instrumento regulador de la Northern Railway Company,³² como un medio de controlar las tarifas excesivas y demás arbitrariedades de la compañía, la inseguridad a la hora de trazar la línea férrea, lo que llevó a un ruta muy problemática, una falta de inversión efectiva, ya que a lo largo de su vida sufrió las consecuencias de la constante falta de liquidez del Estado. Intereses económicos de unos pocos, y una mala publicidad, hicieron que en el momento en que se pudo dar el empuje necesario para reactivar la línea y prever y contrarrestar las consecuencias que hoy vivimos en nuestras calles, provocaron su desactivación paulatina, y su cierre oficial a mediados de los años noventa.

³²Para mediados de 1905, la compañía Northern Railway Company adquiere la Costa Rica Railway Company, encargada del ferrocarril al Atlántico.



1950 a la actualidad

Estación de Belén

Desde hace más o menos 18 años, la estación de Belén al igual que otras, dejó de funcionar. Para evitar el deterioro de las mismas, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) tomó la decisión de arrendar sus instalaciones a familias de escasos recursos; en el caso de Belén, se alquila una parte de la estación como vivienda, alrededor de unos 80 metros cuadrados de la misma.

A pesar de los esfuerzos realizados, la estación no se encuentra en el mejor de los estados, hay daños serios en el techo, y a pesar de que no ha sido una grave víctima del vandalismo, al ser una estructura de madera, la falta de atención ha hecho que se deteriore.

En el Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura Juventud y Deportes se conserva el expediente N° 002-2006 que tuvo la estación en el proceso de declaratoria como Patrimonio Histórico Arquitectónico. Dicho inmueble fue declarado como tal en el 2007, bajo el decreto N° 33637-C, publicado en la Gaceta N° 54 del 16 de marzo de ese mismo año, así reconociendo su valor histórico e importancia para la comunidad.



1950 a la actualidad Estación de Belén



Vista de la línea férrea.
Gonzalo Sánchez Villegas.
Alrededor de 1950.



Vista de la estación.
Gonzalo Sánchez Villegas.
Alrededor de 1950.



1950 a la actualidad

Estación de Belén



En la actualidad están colaborando en conjunto, la Coordinación INCOFER-Municipalidad de Belén para reactivar el ferrocarril en Belén; volviendo a utilizar la estación para el trasbordo de pasajeros desde Alajuela hasta los comercios y zonas francas del cantón. Con este proyecto se pretende contrarrestar los efectos del tránsito en la zona, disminuyendo el flujo vehicular, así como la creación de un bulevar y la reconstrucción de la estación de buses, que se encuentra al lado de la estación del ferrocarril, edificándola de acuerdo a la arquitectura de la estación. Este ambicioso proyecto cuenta con el total apoyo de la empresa privada de la zona,³³ pues sería una ayuda sustancial a la fuerza laboral, la posible facilitación del transporte hasta los centros de trabajo a la hora de entrada y salida; este proyecto se tiene planeado para mediados del año dos mil nueve.

Persiguiendo este fin, la institución y la municipalidad firmaron el primero de varios convenios de cooperación interinstitucional, dicho convenio fue aprobado en la sesión ordinaria del 5 de febrero de este año, en el que se acuerda el desarrollo conjunto de proyectos, intercambio de conocimientos, investigación, entre otros.³⁴

³³Municipalidad de Belén. *Belén territorio socialmente responsable e integrador*, Heredia. S.Pl., 2008.

³⁴Municipalidad de Belén. Acta de Sesión Ordinaria del municipio de Belén. Sesión XVIII del 5 de febrero del año 2008.



1950 a la actualidad Estación de Belén



Vista de la Estación , fachada Este.
Modelo 3d
Víctor Hernández Pridybailo 2008



Vista de la Estación , fachadas Este y Norte
Modelo 3d
Víctor Hernández Pridybailo 2008



1950 a la actualidad

Estación de Belén



Vista de la Estación , fachada Oeste.
Modelo 3d
Víctor Hernández Pridybailo 2008



Vista de la Estación , fachada Sur
Modelo 3d
Víctor Hernández Pridybailo 2008



1950 a la actualidad Estación de Belén



Vista de la Estación , fachada Sur y Este
Modelo 3d
Víctor Hernández Pridybailo 2008



Vista de la Estación , fachada Sur y Oeste
Modelo 3d
Víctor Hernández Pridybailo 2008



Sinopsis



La creación del ferrocarril al Pacífico tuvo una doble finalidad, brindar un servicio público, unir comunidades con deficiencias económicas, atrayéndolas a la capital para que mejorasen su situación y constituir un sistema de cobro justo de tarifas de transporte con respecto al ya existente ferrocarril al Atlántico, que se encontraba en manos de la Northern Railway Company.

Gracias al ferrocarril, se pudieron comunicar las diferentes comunidades que se ubicaban a través de la línea férrea, así pues se logró una mayor y más frecuente interacción cultural entre ellos, proporcionando una mayor expansión en los asentamientos a lo largo del territorio nacional.

El pueblo de Belén se vio beneficiado con dicho transporte, ya que mejoró la disyuntivas económicas que agobiaban la comunidad en pleno desarrollo; además de que se convirtió en un símbolo de identidad cultural reconocido y muy apreciado por sus habitantes.



Bibliografía

ANCR, Real Decreto, Fecha: 22 de enero de 1755. Fondo: Cartago 000509.

ANCR, Real Decreto, Fecha: 23 de enero de 1755. Fondo: Cartago 000510.

ANCR, Solicitud de los vecinos de San Antonio de Belén pidiendo que el Gobierno abra una calle en dicho barrio paralela a la real ocupada por el ferrocarril al Pacífico, Fecha: 15 de mayo de 1922. Fondo: Secretaria de Fomento 005199.

ANCR, Solicitud por parte de ciudadanos para que se le conceda el estatus de cantón a Belén, Fecha: 6 de mayo de 1907. Serie: Gobernación 012248.

Anuario de Estadística y Censos, años: años 1947 a 1955.

Botey, Ana María. "El ferrocarril al Pacífico: un ente de regulación y desarrollo en crisis permanente (1880-1972)". Anuario de Estudios Centroamericanos. Universidad de Costa Rica, 25(1), 1999.

Campos, Luz María. Mi Belén de antaño. S.PI.

Castro Carazo, Miguel A. Breve reseña del Ferrocarril al Pacífico, desde sus comienzos a nuestros días. 3ª edición. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1933.



Bibliografía

Colección de Leyes y Decretos, semestre 2, tomo 1.

Cordero Arias, Flora. Monografía del Cantón de Belén. S. P. I., 1945.

Hernández Marín, Eugenia María. Monografía del Cantón de Belén. San José, Tesis para optar para el Grado de Licenciatura. Universidad de Costa Rica, Facultad de Ciencias y Letras, 1974.

Ministerio de Cultura Juventud y deportes. Expediente de la estación de San Antonio de Belén para declararla como patrimonio histórico-arquitectónico N°002-2006. Fecha: 2007.

Municipalidad de Belén. Acta de Sesión Ordinaria del municipio de Belén. Sesión XVIII del 5 de febrero del año 2008.

Municipalidad de Belén. Agenda de Desarrollo estratégico 2007-2011. S.P.I. 2007.

Municipalidad de Belén. Belén territorio socialmente responsable e integrador. S.P.I., 2008.



Bibliografía

Proyecto de TCU Pasado y presente en nuestras comunidades costarricenses, Escuela de Historia, UCR. "De potrerillos a Belén: memoria gráfica del cantón de Belén (1907-2007)". S.P.I., 2007.

Quesada Monge, Rodrigo. "Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company. 1871-1905". Anuario de Estudios Centroamericanos. Universidad de Costa Rica, 9, 1983.

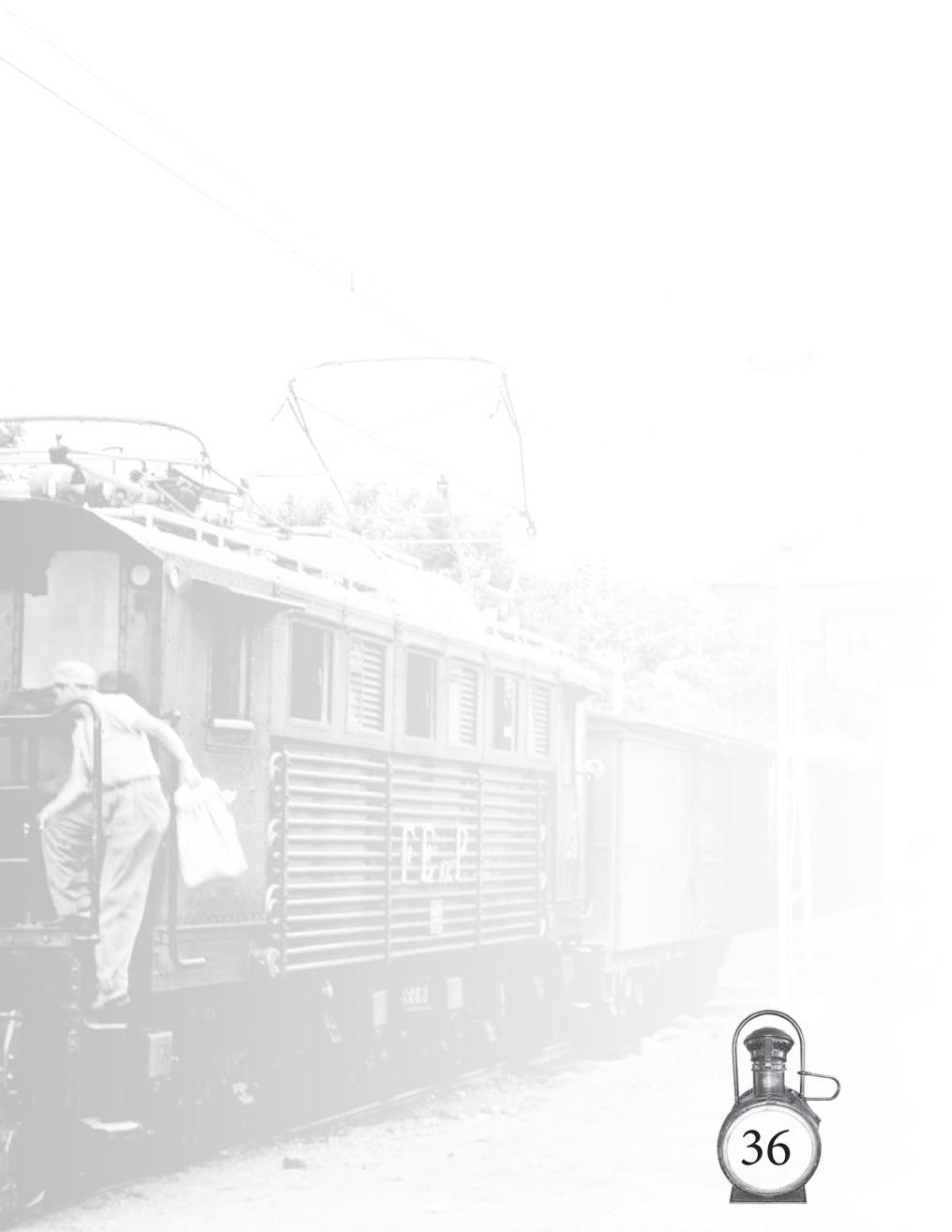
Rodríguez, Francisco. Entrevista con Francisco Rodríguez. Vecino de Belén. Entrevistado por Yuri Vargas. San Antonio de Belén, Costa Rica, 02 de octubre del año 2008.

Sánchez. Zumbado, Ana Teresa. Belén antes: un pueblo con chispa joven. 2007, S.P.I.

Ulloa Hidalgo, Herbert. "El ferrocarril costarricense al Pacífico: Baluarte de la economía nacional (1897-1935)". Revista de Ciencias Sociales. 80:77-86, junio 1998.

Ulloa Hidalgo, Herbert. El ferrocarril costarricense al Pacífico: construcción e incidencias (1897-1932). San José, Tesis para optar para el Grado de Licenciatura. Universidad de Costa Rica, Facultad de Historia. 1990







CASA DE LA



CULTURA
Municipalidad de Belén



MUNICIPALIDAD
BELEN