

## El transporte urbano josefino de fines del Siglo XIX

### *Urban Transport in San José in the Late Nineteenth Century*

#### Rafael A. Méndez Alfaro

Licenciado en Historia por la Universidad Nacional. Coordinador del Programa de Estudios Generales de la Universidad Estatal a Distancia y Profesor Asociado de Historia de la Cultura de la Escuela de Estudios Generales de la Universidad de Costa Rica. [ramendez@uned.ac.cr](mailto:ramendez@uned.ac.cr) | COSTA RICA.

Fecha de recepción: 03/04/2019 | Fecha de aprobación: 21/11/2019

Sección de la RAN: Colaboraciones

**RESUMEN.** La ciudad de San José que arriba a la etapa final del siglo de la independencia, ofrece un escenario que combina rasgos propios de la modernidad, en materia crecimiento urbano, con elementos propios de un mundo rural. Lo anterior se manifiesta, de forma muy clara, en la singular presencia de medios de transporte tan contrastantes como el ferrocarril, volantas, carretas y otros vehículos de tracción animal, encargados de trasladar personas, mercancías, productos perecederos, agua para irrigación y hasta presos, en medio de calles estrechas, llenas de polvo y con escaso mantenimiento.

**PALABRAS CLAVE.** Historia, transporte urbano, calles, Siglo XIX, coches, carretas.

**ABSTRACT.** *The City of San José at the final stage of the Century of Independence, offers a scenario that combines characteristics of modernity, in terms of urban growth, with typical*

*elements of a rural world. The above is manifested in a very clear way, in the singular presence of such contrasting means of transport such as the railway, wagons, carts and other animal-pulling vehicles, responsible for moving people, goods, perishable products, irrigation water and even prisoners, in the middle of narrow, dusty and low maintenance streets.*

**KEYWORDS.** *History, urban transport, streets, XIX century, cars, wagons.*

## 1. INTRODUCCIÓN

El proyecto ferrocarrilero costarricense que buscaba unir la costa caribeña con la zona central del país, asiento de los principales núcleos poblacionales existentes, se materializó, después de dos décadas de constante inestabilidad, en 1890. Esa ruta, pensada para crear un acceso directo a los importantes mercados europeos, destino primordial de la producción cafetalera del istmo, dinamizó la economía local al propiciar intercambios comerciales capaces de generar riqueza en algunos sectores vinculados con el rubro de las exportaciones.

Mercancías, correspondencia y personas se desplazaban con ímpetu a lo largo de la línea férrea, que atravesaba los densos y pluviosos bosques del Caribe, en procura de arribar a la capital costarricense. Como bien lo anota Rodrigo Quesada, el ferrocarril en Costa Rica, así como en el resto de naciones centroamericanas, “fue el producto de la obsesión liberal por el progreso cristalizado en rieles y locomotoras” (2013: 159). La Estación de Ferrocarril al Atlántico, ubicada hacia el este de San José, enlazaba el crecimiento de la ciudad con iniciativas de diseño urbano de la época como la creación del Parque Morazán; el levantamiento del Edificio Metálico: Las Escuelas Graduadas; el establecimiento del Parque Nacional y la demarcación de Barrio Amón.

La Calle de la Estación, también conocida como Paseo de las Damas, que conectaba la terminal ferroviaria con el centro de la ciudad, se convirtió en una zona de paso para transeúntes y coches, que se desplazaban en medio de un escenario reverdecido y renovado en materia de infraestructura vial, como síntoma de prosperidad y mejoras en las condiciones materiales de existencia.

San José, ciudad aglutinadora del poder político y de actividades comerciales, era, para fines del siglo XIX, una singular simbiosis de destellos de modernidad con rasgos tradicionales de estilos de vida. Un buen ejemplo de esto es la fisonomía que adquieren los medios de transporte público; un sistema complejo y desarticulado de convivencia de carretas, volantas, carretones y caballos en calles estrechas y en mal estado.

## 2. COCHES Y EMPRESARIOS

A inicios de la década de los años noventa, la empresa de carruajes Jesús Pinto y Compañía, con sede en el Paso de la Vaca, se publicitaba en el periódico *El Herald* así: “Toda clase se carruajes de lujo y de viaje. Se alquilan por horas, por días o por carrera. Contamos con el más elegante y hermoso coche para matrimonio introducido al país. Se alquila convencionalmente” (04/05/1893). Estos anuncios es frecuente observarlos en la prensa de la época. Por las características que dice tener el medio de transporte es claro que las posibilidades de contratación estaban restringidas a sectores de la población con poder adquisitivo.

Servicios adicionales de esta compañía consistían en el alquiler de caballerizas y de coches fúnebres, del mismo modo que no dudaban en afirmar que se tenían a disposición “lo más acreditados cocheros de Costa Rica”. Si bien es cierto la flotilla principal de los coches estaba en la ciudad capital, el servicio también se ofrecía para las provincias.

Los cocheros podían laborar para empresas prestatarias de servicios de transporte público, o bien, hacerlo por cuenta propia. En cualquiera de los casos, los carruajes utilizados debían contar con la respectiva patente. Un informe del *Diario de Costa Rica*, indicaba que “desde principio de año hasta la fecha se han matriculado 47 carruajes del servicio público y 41 carros de transportes inclusive los nombrados vagones” (21/10/1897), números nada despreciables para una ciudad con un escaso perímetro urbano.

Otras empresas dedicadas a este género como la de M. A. Gutiérrez, ofrecían “al público y amigos en particular los mejores carruajes para paseos y viajes, volantas fuertes tiradas por bestias mansas y elegantes y buenos caballos de silla para viajes” (*El Herald*, 10/11/1893). Al

igual que en el caso de la compañía de Jesús Pinto, Gutiérrez brindaba servicios de coches fúnebres que podían ser trasladados a las provincias cuando así fuese solicitado. En este último caso, los coches se garantizaban como los mejores existentes en el país.

**Empresa de Carruajes**  
DE  
**Jesús Pinto & Ca.**  
—Situada en el Paso de la Vaca—

Toda clase de carruajes de lujo y de viaje. Se alquilan por horas, por días ó por carrera. Contamos con el más elegante y hermoso **COCHE PARA MATRIMONIOS** introducido al país. Se alquila convencionalmente. La empresa tiene un magnífico **COCHE FUNEBRE** que se puede alquilar, tanto en San José como en provincias.

Agencia principal de la Empresa, para contratos, etc. en *La Experiencia*, establecimiento de don José M. Artavia.

Anuncio de empresa de carruajes para traslados dentro del casco urbano josefino, para viajes largos y para programas funerarios. *El Heraldo*, 04/05/1893.

Otra empresa local, R. Guardia y Compañía, alquilaba un coche fúnebre en condiciones muy favorables. Los costos finales de contratación estaban sujetos a la cantidad de caballos por utilizar. Para un entierro efectuado en la capital el alquiler de un coche con un tronco de caballos, es decir, una pareja de equinos, tenía un costo de 30 pesos. Si el funeral era más fastuoso y utilizaba dos troncos de caballos, el precio se incrementaba hasta 50 pesos (*La República*, 30/09/1892). Tal monto es significativo si se considera que este era tan solo uno de los rubros que se cubrían en funerales ostentosos. De acuerdo con la agencia que suscribía el anuncio, los importes que debían cancelarse si los entierros se ejecutaban en las provincias “serían equitativos”, pero el medio de prensa no hace mención de montos en particular.

Un aviso rubricado por Jacinto Roig el 26 de abril de 1894 daba a conocer al público la reciente construcción de un carro fúnebre que brindaría servicios tanto en la capital, como en las provincias cercanas y pueblos vecinos. De acuerdo con Roig un viaje al panteón josefino tenía un costo de 15 pesos, un desplazamiento a los cementerios de Cartago o de Alajuela se

realizaría por 75 pesos y un traslado de difunto en carruaje a Heredia, Santo Domingo o Tres Ríos se verificaría por 40 pesos (*El Diarito*). El negocio, instalado en las inmediaciones del que llegaría a ser el Teatro Nacional, representa un tipo de especialización dentro de la oferta de servicios funerarios que se ofrecían.

Apuy (2014), ha señalado sobre este particular que “parece claro que el crecimiento de este tipo de negocios guarda estrecha relación con el apogeo que la economía del país estaba experimentando en materia cafetalera. El ascenso social de un conjunto de familias con vínculos en la economía agropecuaria les otorgó un mayor poder adquisitivo, que se reflejó no sólo en el renglón de las importaciones de artículos de lujo, la mayor parte de ellos procedentes del continente europeo, sino también en el interés mostrado hacia solemnidades que los distinguieran en el momento que debían enfrentar el paso hacia la muerte” (122). Derivado de lo planteado por esta autora, es posible afirmar que la diversificación del gusto por asuntos “del más allá” repercutió en la introducción de mejoras en medios de transporte dirigidos a la atención de ritos funerarios.

A pesar de lo antes mencionado, no todos los coches lucían tan impecables. El uso intenso de estos, la ausencia de un adecuado mantenimiento y las malas condiciones de las calles traía consigo un deterioro natural: “Desde hace algún tiempo venimos notando que los coches de que se sirve nuestro público, son mamarrachos; muy pocos son los que están en buen estado; los demás... ¡Jesús, María y José! Hasta da vergüenza andar en ellos; pero no es lo más grave, sino el peligro que corre el que ocupa uno de esos coches a que nos referimos” (*La Prensa Libre*, 15/07/1896). En este punto se suplicaba a las autoridades obligar a los dueños al arreglo de los medios de transporte y a poner en circulación otros que fueran óptimos, con el fin de brindar mayor seguridad a quienes hacían uso del servicio.

No menos severo era el juicio del editor de *El Herald*, quien afirmaba que “Hay muchos carruajes en servicio que, por su mal estado, debían ser detenidos hasta no ser reparados convenientemente. Llamamos a este respecto la atención de la policía” (23/03/1893). Algunos casos de coches eran, en verdad penosos, por el uso de “añadidas con mecates y remiendos extraños” (*Diario El Comercio*, 06/01/1887) o bien, resultaban frecuentes las quejas por carruajes que transitaban sin sus respectivas patentes o permisos de circulación. No son extrañas las denuncias por robos de volantas como los que vivieron Ricardo Nanne y José López Castillo en la noche de Corpus Christi de 1893, en actos donde las sospechas

recaían en personas que vivían fuera de San José, dado que los carruajes nunca aparecieron (*El Herald*, 03/06/1893). Anomalías de este tipo formaban parte del escenario habitual del casco urbano de la capital costarricense en materia de movilización de personas.

Empresas dedicadas al arreglo de coches deteriorados se anunciaban como consecuencia lógica del predominio de este medio de transporte. La Carrocería Italiana, de Enrique Cusano, brindaba este tipo de servicios: “A todas aquellas personas que tengan coches viejos que refaccionar les aviso que me hago cargo del trabajo de pintarlos y tapizarlos, dejándolos como nuevos. Tengo en venta cuatro coches que he compuesto y los doy sumamente baratos, al contado, o los cambio por otros viejos, devolviéndome en efectivo la diferencia del valor” (*La Prensa Libre*, 03/01/1896). Otros anuncios se enfocan en la venta de coches con sus arneses y de volantas con sus caballos de tiro, en perfecto funcionamiento. Informaciones como éstas revelan que el comercio asociado con el servicio remunerado de transporte urbano de tracción animal se encontraba a la orden del día en una ciudad que adquiriría una creciente dinámica comercial.

Es difícil imaginar que el sistema de carruajes funcionara con algún grado de éxito si no se contaba con la existencia de sitios dedicados al cuidado y alimentación de los equinos. Como es de suponer, las caballerizas desempeñaban un rol esencial para el sostenimiento del negocio de transporte de tracción animal en el entorno capitalino.

### 3. LAS CABALLERIZAS

Para la década de 1860 existen anuncios con la oferta de potreros en la región de Pavas para alimentar a ganado vacuno y caballar, por medio del sistema de venta de boletos. En esa misma época un aviso titulado “Caballeriza”, brindaba, en Heredia centro, la manutención de caballos por noche, día completo o de forma mensual, a la vez, que se disponía de la renta de equinos para paseos y viajes cortos (*La Gaceta*, 30/11/1861). Aquí no solo prometían pastos de calidad, sino también nutrientes adicionales como sorgo, avena y maíz, de tal forma que los caballos recibieran el cuidado y atención adecuados.

En el decenio siguiente la Gran Caballeriza de José Feo avisaba, en el periódico *El Costarricense*,

que disponía de condiciones en su establecimiento para atender hasta cien caballos por el tiempo que los dueños lo requirieran. Números como estos exponen la dimensión que un negocio como el señalado tenía. La dieta de los animales incluía cebada, avena, afrecho y heno (27/08/1873). La Gran Caballeriza también daba coches en alquiler para la ciudad y carruajes fuertes, hasta de ocho asientos, para paseos a pueblos cercanos a la capital o hacia haciendas de descanso, a precios “muy baratos”. La diversidad de servicios que los negocios dedicados al mundo equino ponía a disposición del público, refleja cuan versátil podría resultar esta actividad comercial.

La Caballeriza del Sur, bajo la administración de Francisco Quezada, suministraba cuidado caballar diario o mensual; asimismo daba en alquiler animales de tiro por hora o por día; comercialización de pastos picados “para las bestias” y, por las mañanas, venta de leche fresca (*Boletín Oficial*, 18/05/1874). Desde una época temprana el negocio del transporte urbano estuvo entrelazado con otras actividades productivas asociadas a ella. Disponer de caballerizas en el centro de la capital o de ciudades próximas, con las implicaciones que esto conlleva como el manejo de desechos, olores y excrementos animales, muestra las contradicciones que traía consigo el crecimiento urbano experimentado en el Valle Central para entonces.

**AVISOS NUEVOS**

---

**|| Cocheros, Herreros, Carpinteros ||**

**Se alquilan tres locales.**

LOCAL PARA CABALLERIZA.....	\$ 25.00
” ” HERRERÍA.....	20.00
” ” CARPINTERÍA.....	15.00

Cada uno con su casa de habitación.  
Entenderse con el que suscribe á cualquiera hora en el correo.

**V. M. Fernández.**

San José, 15 de Febrero de 1896.

Aviso que da en alquiler tres locales, ubicados en el centro de la ciudad capital, uno de ellos especial para el negocio de caballerizas. *La Prensa Libre*, 18/02/1896.

Si bien es cierto para la década de 1890 la capital costarricense ha experimentado cierta modernización, la presencia de negocios dedicados al cuidado de caballos no es algo que haya perdido vigencia. Nombres como los de Rudesindo Guardia, Estalisnao Beltetón, Jacinto Roig y Manuel Antonio Gutiérrez aparecen, de modo regular, con avisos de caballerizas situadas en el casco urbano. Otros individuos, como es el caso de V. M. Fernández, daban en arriendo locales, con casas de habitación incluida, para establecer negocios como caballerizas y herrerías en el centro de San José (*La Prensa Libre*, 18/02/1896), asunto que parece evidenciar la viabilidad de negocios de esta naturaleza.

Las caballerizas de fin de siglo se destacan por la venta de heno fresco, granos y disponibilidad de magníficos pastizales en solares vecinales para el cuidado óptimo de los animales (*La Patria*, 26/09/1896). La localización de anuncios de al menos seis caballerías en la capital costarricense, en el lapso 1885-1900, constituye un elemento digno de ser destacado en una época donde el país estaba experimentando un proceso de modernización capitalista.

La actividad equina, manejada desde las caballerizas, resultaba lucrativa porque, de forma adicional, dedicaba parte de sus intereses al comercio de repuestos y en ocasiones, al de reparación de carruajes. Anuncios de prensa destacaban la venta de “resortes fuertes y buenos para carretones de familias, horcones de madera negra, cortes de eje y timones para carretas (*La República*, 21/10/1890). El mantenimiento de coches y carretones constituía un tema que debía tomarse con toda la seriedad, pues eran medios de transporte de personas, que debían resguardar no más esenciales en materia de seguridad.

Sobre este último aspecto es preciso señalar que la prensa escrita ofrece múltiples evidencias sobre excesos que realizan cocheros y caballistas en la forma de conducirse en el centro urbano de la capital costarricense. Las imprudencias cometidas por jinetes y conductores de carruajes dejan la impresión de que San José no era el lugar más seguro para desplazarse, ni como peatón, ni como usuario de los medios de transporte de tracción animal. Los casos que se mencionan a continuación constituyen el mejor ejemplo de lo expresado con antelación.

## 4. POR LAS CALLES JOSEFINAS

Coches desplazándose a toda velocidad entre las principales calles, carruajes accidentados por imprudencias en las maniobras de sus cocheros y atropellos de transeúntes por conductores descuidados, son solo parte de las muchas situaciones que rodean el mundo cotidiano de la población que tiene como punto de encuentro la ciudad capital. El transporte urbano resulta todo un dilema por sortear para quienes hacen uso de ellos. Quejas de diverso orden aparecen en la prensa escrita sobre el irrespeto que, con frecuencia, se comete por parte de quienes manejan medios de transporte de tracción animal.

Con el título “Desbocado”, una crónica de *El Heraldo* describía un aparatoso accidente donde intervenían animales de tiro: “Ayer como a las 9 y 10 a.m. un coche perteneciente a don Juan Valverde fue arrastrado por los caballos que se desbocaron en la Calle de la Estación, sin que los esfuerzos del cochero pudieran detenerlos. El policía número 7 que se precipitó con el fin de detener los caballos, sufrió una leve herida. No hubo ninguna otra desgracia” (14/03/1893). Dos meses después de este episodio el mismo periódico señalaba que “un coche sufrió daños de gravedad al chocar con un poste de la calle de la Estación. No hubo desgracias personales” (17/05/1893). En ambos casos, los abusos de velocidad de los carruajes, en una larga y pronunciada calle, constituyeron la principal causa de los percances.

En el mismo año se presentó otro accidente en las inmediaciones del Banco Anglo Costarricense, cuando un hombre fue atropellado por un coche que le pasó por encima, siendo también pisoteado por el caballo. Sin mayor explicación del motivo que lo provocó, el *Diario de Costa Rica* señaló que “la volanta del Dr. Calneck se desbocó anteayer en una de las calles céntricas de esta capital. Por fortuna no hay desgracia personal que lamentar (12/03/1893). Los llamados de atención de los editores de periódicos locales sobre la necesidad de que los cocheros no se estacionasen en los cruces de calles o bien que cumplieran la normativa que prohibía correr caballos por las calles, era un tema que se trataba de forma constante. El Código Penal, en su artículo 69, inciso 6to, calificaba como infracción este tipo de acciones y advertía del peligro que representaba para los transeúntes. Sin embargo, la legislación no siempre traía los efectos persuasivos deseables.

Otras normas particulares emitidas por el poder municipal prohibían “terminantemente el tránsito de coches del servicio particular y público durante las noches de función, por

la calle 22 en el espacio que media entre la central y la séptima avenida, pasando frente al Teatro Nacional. En la puerta sur del expresado edificio los carruajes tomarán o dejarán pasajeros sin estacionarse en ese sitio (*Diario de Costa Rica*, 30/10/1897). Directrices como estas procuraban generar espacios que preservaran el orden y la armonía, en atención a las nuevas demandas de etiqueta y protocolo que traía consigo la inauguración de la estructura arquitectónica más destacada del país dedicada al mundo de las artes. Como lo afirma Santamaría, “El Teatro Nacional de Costa Rica no solo formó parte de la arquitectura republicana costarricense, sino que surgió en una coyuntura caracterizada por un gran fomento al progreso material” (2014: 239). Por lo antes dicho, no sorprende que se tomaran medidas para preservar en óptimas condiciones el entorno de esta infraestructura, en relación con el tránsito nocturno de coches y volantas.

En el día no prevalecían estos cuidados. Un informe del *Diario de Costa Rica* afirmaba que poco antes de la hora del almuerzo del día previo (22/09/1897), momento de salida de horario de clases de escuelas y de receso para degustar los almuerzos, un coche del empresario francés Eugenio Lamicq, se había desbocado en pleno centro de la ciudad después de un vertiginoso recorrido de 500 metros, siendo “atajado por dos carretas que le hacían como de barricada”. Salvo un coche con ligeras averías y lleno de barro, el percance no pasó a más. Resultados precarios solían dar las denuncias por conducción temeraria de caballos “a todo galope”, en el centro urbano josefino, a juzgar por la frecuencia que estos episodios se presentan.

**Carrocería Italiana.**  
(:)  
*Á todas aquellas personas que tengan coches viejos q' refeccionar les aviso que me hago cargo del trabajo de pintarlos y tapizarlos, dejándolos como nuevos.*  
*Actualmente tengo en venta cuatro coches que he comprado y los doy sumamente baratos, al contado, ó los cambio por otros viejos, devolviéndome en efectivo la diferencia del valor.*  
*Calle 22 Norte, n.º 247.—Casa de don Miguel Valenzuela.*  
**ENRIQUE CUSANO.**

Anuncio comercial de empresa dedicada al arreglo y venta de coches, negocio muy propicio para el entorno urbano de entonces. *La Prensa Libre*, 03/01/1896.

Descuidos adicionales, en materia de tránsito, tocaban otro medio de transporte que disputaba espacios con coches y carruajes dentro de las calles josefinas como es el carretón. La reseña de un accidente de tránsito ejemplifica lo antes dicho: “Ayer como a las doce, en la Calle de la Universidad, frente a la casa de las señoras Bonnefil, un carretón tirado por bestia no bien domesticada, barajustó y atropelló al concurso, que por ser día feriado era mayor que de costumbre. Imprudente nos parece la conducta del carretonero al enganchar en tales circunstancias un animal que aún no está bien educado” (*La Prensa Libre*, 10/07/1892). Estos vehículos, usados con fines diferentes a los de medios de transporte como las volantas, vinieron a dar un aire pintoresco y no ausente de problemas, a las calles capitalinas de entonces.

## 5. CARRETAS Y CARRETONES

Estos vehículos reciben un uso público primordial como es la recolección de basura. Las referencias periodísticas destacan la presencia de estos en el mantenimiento sanitario de la ciudad, como una responsabilidad llevada a cabo por la denominada Policía de Higiene. A pesar de su nombre, no son pocos los casos en los que se presentan quejas y denuncias por el inadecuado manejo de desechos por parte de la instancia a cargo. En *El Diario de Costa Rica* se brindaba un escenario desalentador: “La carreta que lleva hoy los desperdicios y basuras de las casas es un verdadero foco de infección, va abierta completamente. Así para qué. Lo que deseamos es higiene, debe inventarse el modo de que no salga al aire la hediondez de las basuras, que hieren a muerte el olfato, produciendo en el estómago una verdadera revolución de tripas que ni la policía montada, con toda su altivez, sería capaz de sofocar” (30/10/1897). Muy reveladora resulta la crónica sobre el manejo sanitario que este asunto recibía.

De acuerdo con Quesada, La Policía de Higiene “tenía como objetivo supervisar y controlar las prácticas higiénicas de los habitantes (léase especialmente sectores populares) y todo aquello que atentara contra la salud de la población urbana, además de la limpieza de la ciudad” (2011: 79). Esta autora señala que para 1885 esta dependencia estaba compuesta por dos agentes de policía que hacían recorridos diarios en la ciudad, además de visitas mensuales a las viviendas, con el propósito de controlar la limpieza y prácticas de higiene de

sus residentes. Como se puede inferir, el personal asignado para cumplir estos propósitos era muy limitado si se toma en cuenta la forma en que se multiplicaban las quejas en los medios de prensa sobre el aseo en la ciudad capital.

El manejo de desechos sólidos era un verdadero dolor de cabeza para quienes transitaban por las calles capitalinas en los últimos lustros del siglo liberal. Al lado de los hedores que despedía la basura recogida, se encontraba el problema de insuficientes carretones para ejecutar esta tarea. Lo anterior provocaba que, en muchas ocasiones, se amontonaran los desechos fuera de las casas, por un largo periodo de tiempo, situación que empeoraba la higiene de la ciudad. Es preciso indicar que “en 1895 la capital estaba atravesada por 23 calles y 18 avenidas, alcanzando desde aquella época casi las dimensiones de lo que hoy en día se define como casco antiguo de la ciudad” (Vargas y Zamora, 2000: 90). Dichas medidas ofrecen una idea aproximada de la envergadura que esta problemática tenía en la ciudad capital.

En otros casos ocurría que las personas tardaban en sacar la basura a las calles para cuando pasaba el vehículo recolector. Como bien dijera un editorialista local: “hay partes donde el sol sale a las 9:00 a.m. y ya el carretón ha pasado” (*La Prensa Libre*, 10/03/1895). Situaciones como las descritas generaban inconvenientes en el tratamiento de la basura y complicaban el paso por las calles josefinas. En ellas confluían volantas, carruajes, caballos y carretones con propósitos diferentes.

Dificultades con el manejo de los residuos se daban con frecuencia, a pesar que desde la década de los ochentas, la Policía de Higiene procuraba, por medio de avisos de prensa, regular la ruta que los carretoneros debían seguir para recoger las basuras. En *El Diario de Costa Rica* se podía leer: “A fin de mantener las calles de esta ciudad en perfecto aseo, se ha dispuesto que del lunes de la semana próxima en adelante, dos carretones de la policía recorran la población, de la siguiente manera: el lunes, las calles denominadas Catedral, Laberinto, Comercio y Universidad; martes, Goicoechea, Correo, Cuño y Seminario; miércoles, Vapor, Merced, Carrillo y Chapuí; jueves, Obispo, Teatro, Fábrica y La Paz; viernes, Uruca, Calvo y Velarde. Por consiguiente, los vecinos de esta ciudad cuidarán de tener limpia la calle frente a sus respectivas propiedades o habitaciones, y convenientemente amontonadas las basuras de la misma calle, en los días que corresponde, para que sean recogidas por la policía” (13/02/1885).

En una ciudad que para entonces tenía un alto peso residencial, es natural que el tema del tratamiento de los desechos representara una seria preocupación. Para 1889, Quesada anota que San José tenía registradas “1581 viviendas, de las cuales 998 tenían excusados, 64 de muy mala calidad y la mayoría imperfectos” (2011: 80). Estos números resaltan la problemática que representaba el manejo de la salud pública para los dirigentes políticos locales.

El crecimiento urbano capitalino relacionado con una expansiva actividad comercial, traía consigo diversas secuelas en asuntos como la salud pública. Las carretas y carretones no se desplazaban por las calles solo por motivos higiénicos, o por motivos de control de los sectores populares, como lo apunta Iván Molina (2005: 52). Otras cuestiones, de mucha trascendencia, generaban que el tráfico urbano fuese mucho más complejo.

Al lado de “vehículos de importancia y de lujo” que transitaban las calles josefinas, como se describiera en las crónicas periodísticas, circulaban también carretones cuyo fin era la distribución diaria de carnes, que se vendían en negocios dedicados a este ramo, o bien, de forma directa en los hogares josefinos. Sorprende, eso sí, por el deplorable estado en el que se encontraban algunos de estos medios de transporte. A pesar que la vigilancia de estos vehículos corría por cuenta de la Policía de Higiene, eran habituales las quejas por la escasa pulcritud que disponían en el manejo de mercancías para consumo humano.

El hielo y los sistemas frigoríficos, toda una novedad para ese momento, se encontraban ausentes como recursos dirigidos a garantizar la preservación de las carnes. Algunos hoteles anunciaban la disposición de hielo para brindar una experiencia confortable a sus clientes, pero su uso no era extendido en la capital. La venta y distribución de hielo por peso apenas alcanzaba ciertos sectores comerciales y sin duda era desconocido entre el gremio carretonero repartidor de carnes frescas.

Las excitativas a reformar, de manera radical, el funcionamiento de estos vehículos se daba al considerar que en múltiples ocasiones los carretones iban “tapados con un cuero, en lugar de la lona que antes tenían por dentro... parece que no se asean y sobre la sanguaza que queda en el carretón del día anterior, echan la carne del día” (*La Prensa Libre*, 16/02/1895). Situaciones como estas, visibles a los transeúntes, generaban toda clase de críticas por el alcance que podía tener para la salubridad pública. Más allá de un asunto estético debido

al transitar de carretones con carnes en medio del casco urbano capitalino, preocupaba el escaso cuidado en materia de manipulación de alimentos perecederos.

Las carretas y carretones también recibieron otros usos como fue el traslado de productos agrícolas para aprovisionar al mercado local. Boyeros y agricultores de los alrededores de la ciudad, llegaban a San José, al menos una vez por semana, en los llamados “días de mercado”, con sus vehículos cargados de verduras, hortalizas, frutas y tubérculos para el consumo residencial. Los días de abastecimiento resultaban críticos en relación con el sensible tema del movimiento vehicular, tanto para el edificio del mercado como para las calles adyacentes (*La Prensa Libre*, 17/02/1885), debido al arribo de los proveedores agrícolas. Si se les otorga total credibilidad a algunos reporteros de prensa, incluso la movilidad de los transeúntes “se hacía imposible” para los días de suministro de productos. Lo anterior hacía que el tránsito en la ciudad fuese más complicado y la limpieza de las calles representara una mayor inversión en personal dedicado a esta labor.

\* \* \*

**Carretas.**—Ayer, día de mercado, fué tal el número de carretas que en torno del edificio del Mercado y calles adyacentes, que el tráfico de vehículos y aun el de los transeúntes se hacía imposible.

Ojalá que la autoridad respectiva dictara algunas medidas para evitar estos inconvenientes.

+

Crónica periodística que revela el problema que ocasionaba el traslado de carretas de abastos para los denominados “días de mercado”. *La Prensa Libre*, 01/02/1885.

Un escenario de carácter aún más rural se presentaba en la capital de El Salvador con una distancia de veinte años. Bajo el titular “Abusos”, el periódico *El Constitucional* denunciaba la presencia regular de carretas obstruyendo las calles de la ciudad; caballos desplazándose por las aceras diseñadas para los transeúntes y vacas moviéndose, con total tranquilidad, en medio de las arterias capitalinas (03/01/1868). La situación que vivían los cascos urbanos citadinos de algunas de las naciones centroamericanas para la segunda mitad del siglo XIX, guardaban mucha similitud.

Al menos con dos usos adicionales se pueden identificar a las carretas y carretones dentro de los perímetros de la ciudad de San José. El primero de ellos consiste en el riego de calles. Un reclamo frecuente entre editores y ciudadanos es la urgencia de riegos de agua en las polvorientas calles. La carencia de pavimentado, que para entonces constituía toda una novedad en naciones como Estados Unidos y países desarrollados de Europa, acentuaba la problemática de las vías josefinas.

Vargas y Zamora, han señalado que “a fines del siglo XIX la red vial de la capital no ofrecía las mejores condiciones, eran estrechas y con trazados irregulares; a esto se añadía la existencia de aceras igualmente angostas, debido a que muchas de las viviendas se edificaron sin guardar el adecuado espacio para el transitar de los peatones. Las calles eran barriales en invierno y polvazales en verano; por ello, la Municipalidad de San José implementó junto a los trabajos de macadamización de las calles, el uso de regaderas tiradas por caballos para aplacar el polvo en el verano y se preocupó por mejorar y reparar el sistema de caños para la evaluación de las lluvias” (2000: 91).

Una nota del *Diarito Costarricense* (24/12/1893) sobre este asunto resulta revelador: “RIEGO, AGUA. Nos ahogamos Señor Gobernador. ¿Por qué no hace usted salir a la calle las buenas bombas que hay guardadas en el cuartel de Policía?”. Esta problemática era mayor en los meses de verano. Por ejemplo, en las actividades de Semana Santa (marzo y abril), el polvo de las calles solía poner a prueba a los devotos. El periódico *La Unión Católica* (29/03/1893) anunciaba recorridos por las principales vías de la ciudad y entre otras cosas planteaba: “Se recomienda el conveniente aseo de las calles y que el riego se haga en la mañana para que a la tarde no haya humedad”. Con sugerencias de esta naturaleza se buscaba hacer menos penosa la ruta de fe de los parroquianos católicos.

Un ciudadano identificado como “Una víctima”, mostraba su malestar sobre el tema del riego de las calles, indicando que para esos efectos existía un impuesto municipal. En el diario *El Comercio* (12/04/1887) el anónimo manifestaba: “En invierno se paga dicho impuesto y quien riega es el cielo; en verano se paga también, y en esa época ni el cielo ni el empresario riegan; pero se cobra el impuesto. Es cierto que en algunas calles se riegan como es debido; pero el resto de la población se queda sin ese benéfico don”. Las carretas, en este contexto, cumplen una misión de primer orden al trasladar los depósitos de agua para la irrigación de las calles y de paso quienes llevan a cabo estas labores, también participan del aseo de los caños.

El último de los usos que interesa destacar para estos vehículos tiene ver con la seguridad ciudadana, al transportar personas con conductas contrarias a la ley. “Montarse en la carrera”, un popular dicho costarricense utilizado para calificar a personas en estado de embriaguez, encuentra su sentido en el resguardo de que eran objeto individuos ebrios en ruta a las cárceles de la ciudad. Una crónica periodística de la época constituye un buen ejemplo: “Ayer fueron conducidos al cuartel de policía, en carreta, Roberto Rodríguez y Victorino Cascante. Ambos habían rendido homenaje a Baco; fueron encontrados en la Calle de La Sabana, a la sombra de una cerca de alambre de púas, donde probablemente se rasgaron la piel, porque estaban llenos de sangre. A uno de ellos se le hallaron en el bolsillo 13 pesos, los cuales fueron entregados al padre de Cascante, previo recibo de dicha cantidad” (*La Prensa Libre*, 15/09/1898).

El transporte josefino era, sin duda, pintoresco y heterogéneo. Atendía intereses de muy diverso orden en momentos donde la capital expandía, de forma progresiva, sus límites urbanos. Carretas y carretones se movían más allá de las calles polvorientas, pues era conocido su valor para el trabajo agrícola en las fincas aledañas al mundo citadino. Su trascendencia como medio de transporte para desplazarse a zonas costeras como Puntarenas es algo que merece ser considerado.

## 6. VIAJANDO POR EL PACÍFICO

Puntarenas fue, durante el largo período colonial, el puerto por excelencia donde se movió el comercio exterior costarricense. Sin embargo, su atractivo como destino turístico no disminuyó con el arribo del siglo de la independencia. *Diario de Costa Rica* (06/01/1886) no dudaba en reconocer la simpatía que despertaba el puerto del Pacífico, destacando que tan solo las apacibles caminatas con el ocaso del sol, justificaban, por si mismas, el viaje desde la capital.

Las rebajas en los costos de los fletes, asociado con las exportaciones del café y el arribo de mercancías europeas, más la mejora en las comodidades de hospedaje, proporcionaban un beneficio adicional para los “temporadistas” que hacían de Puntarenas un destino habitual.

Periódicos, como *El Herald* (14/01/1891), daban cuenta de los planes vacacionales que el Presidente de la República, José Joaquín Rodríguez y parte de su gabinete, disponían para visitar las playas porteñas en plena estación seca, situación que pone en evidencia la importancia que las mismas conservaban como destino recreativo. “Muchas familias josefinas han salido de esta para la costa con el objeto de veranear. El puerto está muy sano y con bastante animación. Todos los aficionados al paseo deben lograr la época de viajar, pues así podrán conseguir bastante salud para el próximo invierno. A la costa todo el mundo” *El Ferrocarril* (11/02/1891).

De forma predominante los anuncios de prensa que promueven los viajes hacia el Pacífico lo hacen en la época de inicios de cada año, escasas lluvias, donde carretones y coches pueden desplazarse sin tener que luchar en medio de lodazales y condiciones adversas generadas por las precipitaciones. En *La República* (10/01/1891), por ejemplo, se anunciaba: “Durante la presente temporada de verano pongo a la disposición de las familias, dos buenos carretones bien aperados que pueden hacer viajes a Esparta y regreso”.

En otros avisos comerciales identificados se señalaba a Puntarenas como un destino turístico para paseos familiares en coches desde la capital o para disfrutar de la luna de miel, una vez efectuado el casamiento de rigor. El acceso a las playas del pacífico central resultaba un atractivo para algunas familias capitalinas que podían pagar el costo del traslado y estadía respectivos. Un aviso de prensa de inicios de la década de los noventa lo ilustra muy bien: “Ofrezco buenas bestias para paseos, lo mismo que para viajes. Puedo hacerme cargo de viajes a Puntarenas en carruaje para lo cual tengo dos expresamente contando con sus troncos de caballos. Muy buenos coches para paseos y casamientos, lo mismo que volantas. Servicio esmerado y barato” (*El Imparcial*, 16/01/1891).

Otra empresa de transportes, Soto & Chavarría, publicaba el siguiente anuncio periodístico sobre este particular: “Pasajeros por el Pacífico. Habiéndonos instalado con una caballeriza al frente de la Estación, por el lado oeste, la ofrecemos al público desde esta fecha. Bestias muy buenas y a la orden: Prontitud en el servicio” (*El Herald*, 05/02/1897). Servicios de esta naturaleza se localizan con frecuencia entre la prensa escrita, al lado de otros donde se ofrece la contratación de arrieros para traslados de carga, hacia y desde el puerto de Puntarenas.

## Pasajeros por el Pacífico



Habiéndonos instalado con una caballeriza al frente de la Estación, por el lado Oeste, la ofrecemos al público desde esta fecha.

**Bestias muy buenas y a la orden.**

PRONTITUD EN EL SERVICIO.

*Alajuela, 3 de Febrero de 1897.*

**SOTO & CHAVARRÍA.**

Aviso, con imagen incluida, de alquiler de caballos para clientes que se desplazaran en dirección al pacífico costarricense. *El Heraldo*, 05/02/1897.

Café y turismo se constituyeron en los móviles primordiales a partir de los cuales se promovía la contratación de diversos tipos de vehículos en el Valle Central para desplazarse en dirección hacia el Pacífico. Estos servicios ensancharon la oferta de transporte urbano que inundaba las calles capitalinas de fines del siglo XIX.

## 7. CONCLUSIÓN

La ciudad de San José de fines del siglo de la independencia está constituida por un núcleo urbano y comercial en expansión, que combina elementos propios de la modernidad, con aspectos heredados de la época colonial, cuya ruptura, al menos política, se materializó en 1821. La capital es, en esencia, una simbiosis cultural de individuos, visiones de mundo, prácticas comerciales y medios de transporte, que confluyen en un espacio determinado.

El transporte urbano josefino ofrece un complejo e intrincado sistema de comunicación en el que conviven carretas de abastecimiento de productos agrícolas, carretones recolectores de basura y todo tipo de inmundicias; vehículos distribuidores de carne; carretas regadoras de agua; volantas de transporte público; vehículos con hombres infractores de la ley y jinetes que se desplazan, de forma desafiante, por las estrechas y polvorientas calles capitalinas.

Estas calles, con aceras en mal estado, transeúntes desprevenidos y conductores de carruajes, carretas, carretones y volantas, que muestran poco respeto por las normas de convivencia en espacios de movilizaciones públicas, dan testimonio de cómo nuevos patrones urbanísticos comienzan a desprenderse de un mundo predominantemente rural, dando origen a una ciudad capaz de renovar su infraestructura vial y de inmuebles.

Es la prensa escrita, en plena ebullición para fines del siglo XIX, la que ofrece el panorama más claro de las transformaciones experimentadas. Crónicas locales, editoriales tratando temas coyunturales; reportes del quehacer legislativo y los acontecimientos del día, constituyen asuntos de primer orden que permiten una aproximación a la conocimiento de la vida y las personas que instaladas en la ciudad capital de entonces.

## 8. FUENTES

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| <i>Boletín Oficial</i> (18/05/1874)                | <i>El Heraldo</i> (17/05/1893)        |
| <i>Diario de Costa Rica</i> (13/02/1885)           | <i>El Heraldo</i> (10/11/1893)        |
| <i>Diario de Costa Rica</i> (06/01/1886)           | <i>El Imparcial</i> (16/01/1891)      |
| <i>Diario de Costa Rica</i> (12/03/1893)           | <i>La Gaceta</i> (30/11/1861)         |
| <i>Diario de Costa Rica</i> (22/09/1897)           | <i>La Patria</i> (26/09/1896)         |
| <i>Diario de Costa Rica</i> (21/10/1897)           | <i>La Prensa Libre</i> (17/02/1885)   |
| <i>Diario de Costa Rica</i> (30/10/1897)           | <i>La Prensa Libre</i> (10/07/1892)   |
| <i>Diario El Comercio</i> (06/01/1887)             | <i>La Prensa Libre</i> (16/02/1895)   |
| <i>Diario El Comercio</i> (12/04/1887)             | <i>La Prensa Libre</i> (10/03/1895)   |
| <i>Diarito Costarricense</i> (24/2/1893)           | <i>La Prensa Libre</i> (30/01/1896)   |
| <i>El Constitucional. El Salvador</i> (03/01/1868) | <i>La Prensa Libre</i> (18/02/1896)   |
| <i>El Costarricense</i> (27/08/1873)               | <i>La Prensa Libre</i> (15/07/1896)   |
| <i>El Diarito</i> (26/04/1894)                     | <i>La Prensa Libre</i> (15/09/1898)   |
| <i>El Ferrocarril</i> (11/02/1881)                 | <i>La República</i> (21/10/1890)      |
| <i>El Heraldo</i> (14/01/1891)                     | <i>La República</i> (10/01/1891)      |
| <i>El Heraldo</i> (14/03/1893)                     | <i>La República</i> (30/09/1892)      |
| <i>El Heraldo</i> (23/03/1893)                     | <i>La Unión Católica</i> (29/03/1893) |
| <i>El Heraldo</i> (04/05/1893)                     |                                       |

## 9. BIBLIOGRAFÍA

Apuy, M. (2014). Mármol para difuntos. La expansión del negocio funerario en la Costa Rica finisecular. En M. Apuy y R. Méndez. *Historia, sociedad y cultura en el ocaso del siglo XIX* (pp. 121-135) Guatemala: Ediciones Litográficas, E.M.

Molina, I. (2005). *Costarricense por dicha. Identidad nacional y cambio cultural en Costa Rica durante los siglos XIX y XX*. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Quesada, F. (2011). *La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930*. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Santamaría, L. (2017). *Análisis de la conformación del diseño arquitectónico y ornamental del Teatro Nacional de Costa Rica* (tesis de grado). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.

Vargas, G. y Zamora, C. (2000). *El patrimonio histórico-arquitectónico y el desarrollo urbano del distrito El Carmen de la ciudad de San José 1850-1930*. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional.