Registro del camino empedrado de la unión, calle Lyon-Lajas, Santa Ana (San José, Costa Rica)

Carolina Cavallini Morales*[1] y Paula Blanco Cantillo[2]

[1]Universidad de Costa Rica (UCR), Centro de Investigaciones Antropológicas (CIAN), San José, Costa Rica
[2]Zootecnista, Santa Ana, Costa Rica
*Autora para contacto: carolinaisabel.cavallini@ucr.ac.cr

Resumen: Las vías de comunicación terrestre son mecanismos importantes que tienen los seres humanos para movilizarse por el espacio circundante. Las personas se desplazan por el terreno físico con múltiples motivaciones. En esta oportunidad, presentamos un camino formal relacionado con una ruta de importancia de la época colonial y posiblemente construido en el s. XIX. Se localiza al oeste del Valle Central de Costa Rica, y a vista de quienes circulan por la zona donde aún existen algunos segmentos empedrados intactos. No obstante, su conservación es algo que se tiene olvidado. El poco conocimiento de su existencia hace que corra el riesgo de su desaparición. Este artículo pretende mostrar este camino nombrado para efectos de esta pequeña investigación unión calle Lyon-Lajas y su relación con la historia antigua del cantón de Santa Ana, San José
Palabras clave: caminos; senderos; vías terrestres; empedrado; historia colonial.

Record of the cobblestone path of the union street Lyon-Lajas, Santa Ana (San José, Costa Rica)
Abstract: Land communication routes are important mechanisms that humans use to move through the surrounding space. Humans move through the physical terrain with multiple motivations. On this occasion, we present a formal path related to a route of importance from the colonial era and possibly built in the 19th century. It is located in the west of the Central Valley of Costa Rica, and to the sight of people who pass through the area, there are still intact cobbled segments. However, its conservation and

Cuadernos de Antropología
Enero-Junio 2025, 35(1)
DOI: https://doi.org/10.15517/cat.v35i1.61818
Recibido: 09-11-2024 / Aceptado: 13-02-2025

Revista del Laboratorio de Etnología María Eugenia Bozzoli Vargas
Centro de Investigaciones Antropológicas (CIAN), Universidad de Costa Rica (UCR)
ISSN 2215-356X

CC BY-NC-SA 4.0 Deed
Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International

preservation are something that has been forgotten, and the little knowledge of its existence puts it at risk of disappearing. This article aims to show this path named for the purposes of this small research union street Lyon-Lajas and its relationship with the ancient history of the canton of Santa Ana, San José.
Keywords: roads; trails; land routes; cobblestones; colonial history.

Introducción

La comunicación terrestre ha sido un elemento fundamental en la exploración, conquista y colonización de territorios a lo largo de la historia. Desde épocas antiguas, hasta la actualidad, los caminos han desempeñado un papel crucial en las actividades políticas, sociales, culturales y militares de las sociedades humanas. En el territorio costarricense tenemos evidencia del uso de caminos precolombinos, coloniales y republicanos (Amador, 1978; Benfer, 2012; Cavallini, 2011, 2013; Hall, 1975; Molina de Montes de Oca, 2005; Salgado et al, 2016; Sheets,1994, 2008; Solórzano, 1993; Troyo y Guerrero, 1998; Vázquez, 2006; Víquez, 2020,2022) muy claros; sin embargo, algunos caminos clave en la movilización de personas, productos, ideas y noticias han quedado en el olvido o persisten de una forma oculta en la cotidianidad de las comunidades actuales. Un claro ejemplo de lo anterior es un pequeño tracto del camino llamado, para efectos de este trabajo, unión calle Lyon-Lajas. Este tramo conserva alineaciones de piedra que evidencian una construcción antigua, lo que lo convierte en un vestigio tangible de la historia local.

El trazado se ubica en la provincia de San José, en el cantón de San Ana, distrito Santa Ana. Si bien es cierto, lo que se denomina actualmente calle Lajas lo constituye una calle pública adoquinada para uso vehicular. El tracto bajo estudio es una pequeña desviación que fue parte original del camino antiguo y que unía la actual Santa Ana con una red de camino más amplia. Nuestro objetivo es visibilizar este como elemento patrimonial histórico de la comunidad; su conservación y su importancia como parte de la ruta de caminos antiguos en el Valle Central de Costa Rica.

Denotamos una ruta conectada y utilizada desde, por lo menos, finales del siglo XVI hasta el presente. Entendemos ruta como la conexión global del desplazamiento de un lugar a otro, la cual incluye caminos que son construidos (empedrados, calles) y otros informales (sendero, trocha) trazados en la superficie por el paso constante de personas o animales. Nos centramos en un empedrado; donde hubo una inversión de energía y recursos para su utilización y su construcción. No dudamos que posiblemente su uso se remonte a épocas más antiguas, dada su proximidad con sitios arqueológicos precolombinos; indicando que las rutas de comunicación terrestre eran fundamentales para los asentamientos humanos en la región, permitiendo el intercambio y la conexión con zonas más distantes. Nuestro principal objetivo es resaltar la unión calle Lyon-Lajas como un espacio que conserva evidencia tangible de una construcción antigua, la cual merece ser rescatada, visibilizada y reconocida como parte de una ruta histórica más amplia.

Metodología

El estudio se basó en una revisión bibliográfica e histórica exhaustiva de la ruta, apoyada en la información disponible. Para complementar el análisis teórico, se realizaron varios recorridos de campo en la zona, con especial atención al sector donde convergen la calle Lyon y la calle Lajas. Además, se exploraron áreas aledañas de Santa Ana y del cantón vecino de Escazú, con el objetivo de identificar posibles conexiones históricas y rastros del camino original.

El punto de mayor interés fue la unión entre la calle Lyon y la calle Lajas, donde se llevaron a cabo tareas específicas de investigación. Estas incluyeron la limpieza parcial de algunos restos arquitectónicos, la toma de mediciones precisas y un registro fotográfico detallado. Para facilitar el análisis, el área se dividió en cinco zonas específicas: 1- calle Lajas, 2- unión calles Lyon-Lajas, 3- calle Lyon, 4-Calle Vieja y 5- Calle Real (ver Figura 1). Cada una de estas zonas presenta distintos niveles de intervención humana y alteración de los vestigios originales del camino, lo que permitió un análisis comparativo y contextualizado.

Además del trabajo de campo, se realizó una búsqueda documental en el Archivo Nacional de Costa Rica y en los archivos locales del cantón de Santa Ana. Esta revisión de fuentes primarias y secundarias permitió contrastar la información recopilada en campo con datos históricos, contribuyendo a una comprensión más completa de la ruta y su evolución a lo largo del tiempo.

Caminos y senderos en el devenir histórico

En Costa Rica, a partir del siglo XVI, existió un camino de gran importancia para la vida de los pobladores en cuanto a movilización y comunicación: el Camino de Mulas, posteriormente conocido como Camino Real. Otras rutas secundarias se desprendían de este y creaban una red intrínseca de vías de comunicación, que para finales del siglo XIX ya eran utilizadas con mayor intensidad; aunque sabemos, con toda seguridad, que las comunidades precolombinas antes del siglo XVI también contaban con rutas donde senderos o empedrados permitían su movilización por el territorio y que los españoles a su llegada se valieron del conocimiento espacial indígena para trazar sus caminos.

En el siglo XVI, el Camino de Mulas fue una ruta de importancia económica para los pocos pobladores de la época. Su principal objetivo era poder permitir la circulación de bienes de consumo entre Costa Rica y Panamá. Su ruta estaba trazada desde Aserrí, Valle de la Candelaria, San Ignacio de Acosta, Puriscal, Quepos; y de ahí hacia la costa hasta ascender a Boruca, cruzaba el rio Grande de Térraba por Paso Real hasta llegar a Veragua, y luego a la ciudad de Panamá. Solo era posible circular en verano y se figuraba en el espacio como un sendero, donde las mulas con las mercancías podían circular hacian su recorrido. Además, el Camino de Mulas mantenía una conexión con Nicaragua, donde se desarrollaba un activo comercio de mulas (Amador, 1978).

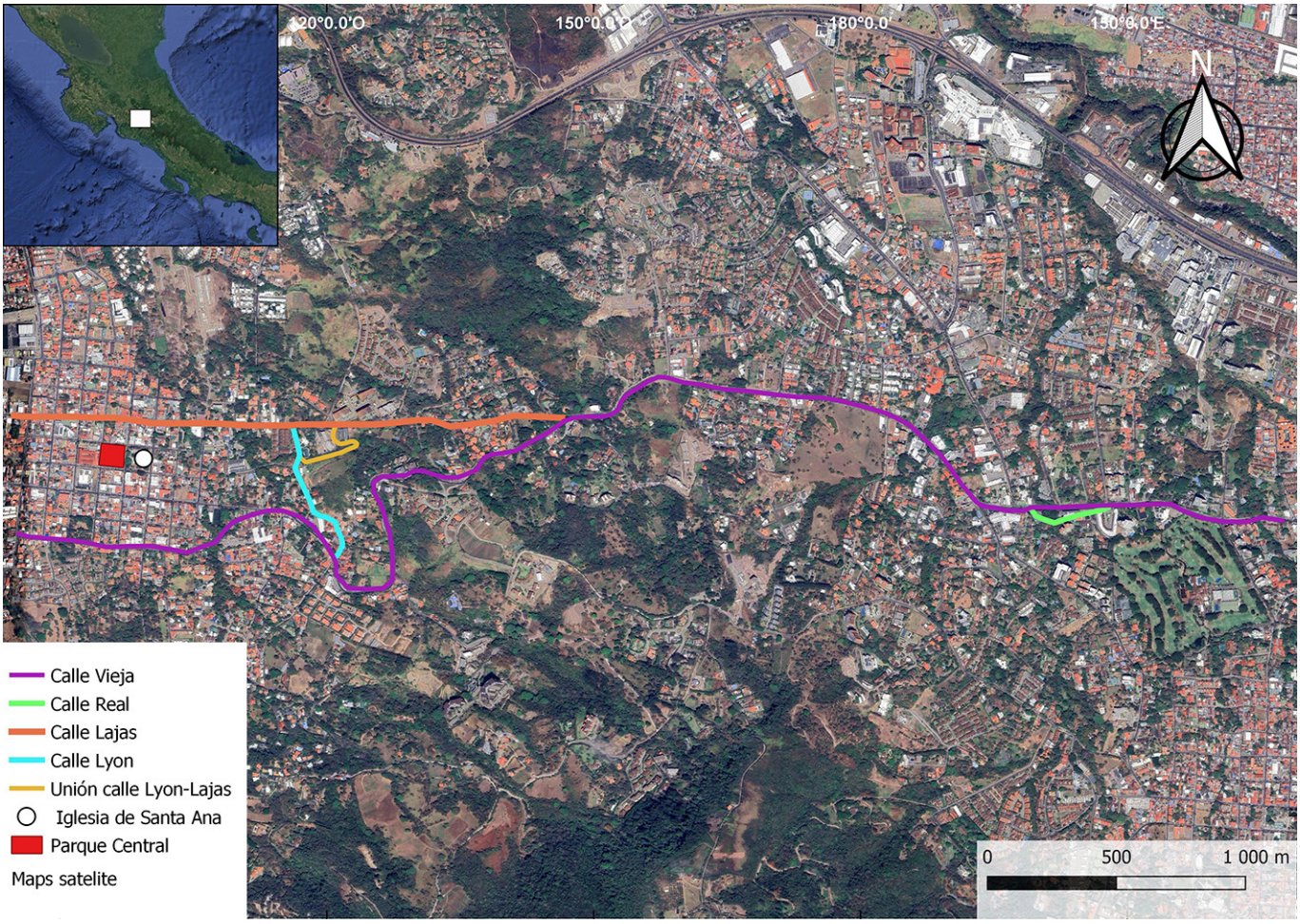

Figura 1: Ubicación de la zona de estudio. Se muestra la ubicación y relación de los caminos mencionados. Imagen base Google 2025.

La necesidad de comunicación con el mundo era fundamental, y el Camino Real, ya nombrado así desde el siglo XVIII, se erigió como una ruta de gran importancia. No solo facilitó la interacción de Costa Rica con el resto del mundo a través de sus conexiones con los puertos, sino que también fortaleció los vínculos con la costa de Nicaragua y el Pacífico, hacia el oeste; así como con Panamá hacia el sur, dentro del territorio que hoy conforma Costa Rica (Hall, 1975; Molina Montes de Oca, 2005).

La constitución del Camino Real era más la de un sendero que la de un camino formal; no contaba con señalización, empedrado o cuneta o similar, y cada cierto tiempo era necesario darle mantenimiento para conservar su forma. La vegetación y la lluvia eran sus principales problemas, estos ocultaban sus límites,

destruían los puentes o anegaban la ruta (Víquez, 2020). A pesar de su precariedad, este camino permitió una dinámica comercial y política más intensa, conectando localidades como la actual Tabarcia de Mora, Santa Ana, Escazú, Alajuelita, Aserrí, Patarrá y Cartago (Molina Montes de Oca, 2005).

Su transitabilidad se limitaba a la época seca, entre noviembre y mayo, periodo que los productores aprovechaban para comercializar sus bienes tanto dentro como fuera del territorio. El mantenimiento de la vía, frecuentemente afectada por las condiciones climáticas, era costeado ocasionalmente por los vecinos (Víquez, 2022). Los arrieros junto con las mulas fueron aquellos capaces de recorrer los sitios donde las inclemencias de la lluvia habían hecho de las suyas, muchas mulas cargadas pasaban por lugares anegados o con mucho lodo sin ningún problema (Molina de Montes de Oca, 2005; Solórzano, 1993), manteniendo la comunicación comercial.

Fue a finales del siglo XIX que importantes cafetaleros, impulsados por la necesidad de agilizar la producción y comercio, se unieron y emprendieron la construcción de un camino para carretas (posiblemente con alguna construcción formal de piedras) entre la Depresión Central y el Pacífico; para luego en el siglo XX transformarlo en un camino pavimentado unido a complejas líneas ferroviarias que también involucraba el Caribe costarricense (Hall, 1975). De este camino principal se desprendían ramales de pequeños senderos que unían a comunidades que ahora estaban inmersas en la dinámica económica principal.

El proceso de ocupación del territorio y el desarrollo de los sistemas de transporte desempeñaron un papel fundamental en la economía nacional, al vincular las zonas de producción y los puertos con los mercados donde la población adquiría los bienes necesarios para su sustento. Asimismo, permitieron el traslado de productos nacionales hacia los puertos y su posterior inserción en el mercado internacional (León y Arroyo, 2021).

Santa Ana

Cuando el conquistador Juan de Cavallón inició su avance en 1561 para extender el dominio de la corona, partió desde la costa del Pacífico y llegó hasta la actual Puriscal. Desde allí, descendió con sus hombres a lo que hoy es Santa Ana, donde fundó la ciudad del Castillo de Garcimuñoz, nombre que rinde homenaje al lugar de origen del propio Cavallón (Acevedo, 1996; Meléndez, 1982).

Junto al conquistador Juan de Cavallón viajaba Antonio Álvarez de Pereira, quien, al mando de por lo menos cuarenta hombres, participó en la conquista del territorio del cacicazgo de Pacaca (actual cantón de Mora). Durante esta campaña, tomó como rehén al cacique Duarco y avanzó hasta los cerros de Santa Ana y Escazú, desde donde posiblemente observó parte del Valle Central. Posteriormente, se dirigió a la conquista del cacicazgo de Guarco (Fernández, 1881a; Meléndez, 1982). En su trayecto hacia el valle de Guarco, Álvarez de Pereira fundó el Real de Pereira entre Santa Ana y Escazú (Solórzano y Quirós, 2006); un asentamiento que probablemente se ubicó en los alrededores de lo que hoy se conoce como la Calle Real.

Desde 1607, la actual Santa Ana formaba parte del corregimiento de Pacaca y se comunicaba con Cartago a través del Camino Real, vía principal de comunicación de la época. Un punto clave de este camino era la bifurcación que conducía al puente de mulas o paso de mulas, que unía esta parte del territorio con la actual Heredia.

En 1658, es posible rastrear la primera mención del cantón con el nombre que conserva actualmente: Santa Ana. Esta referencia surge en el contexto de una repartición de tierras entre Petronila de Retes, hija del capitán Jerónimo de Retes, propietario en su totalidad de los territorios que conforman la zona (Acevedo, 1996). Posteriormente, Petronila vendió los terrenos heredados a Juan de Vida Martel, luego pasaron a manos de Jerónimo Leal, Alfonso de Mora y, finalmente, a Ana María Cadenas. A principios del siglo XIX, Ana maría Cadenas donó una franja de sus tierras a nuevos habitantes, con el fin de fomentar la población y el cultivo de la región (Aguiluz, 2009).

Para 1774, Santa Ana, junto a Barba, Currirabá (Curridabat) y Aserrí eran lugares donde gradualmente se fueron asentando las personas y se desarrolló una producción agrícola diversa. Productos tales como trigo, tabaco, zarzaparrila, algunas hierbas medicinales, culantro, anís, eneldo, una variedad de hortalizas y legumbres y caña de azúcar, eran posibles de cosechar, aunque, según el gobernador de ese entonces, la tierra buena y amena ayudaría a que se diera más la producción si los vecinos se aplicaran a su cultivo con más intensidad. Otra característica que resalta el gobernador es que en el paraje llamado Santa Ana hay mineral de azogue y oro, y sería posible de explotar (Fernández, 1881b).

Una leyenda muy arraigada en la comunidad habla sobre la explotación de oro en una mina entre 1820-1840, cerca del llamado Río Oro en el distrito Uruca. La leyenda cuenta que unos exploradores extranjeros, junto a esclavos, extraían oro a cambio de promesas de libertad. Sin embargo, el acuerdo no se cumplió, y los exploradores habrían destruido la mina con explosivos, dejándola bajo el agua. Análisis recientes exponen que en Santa Ana no existen grandes vetas de oro, sino pequeñas vetas de plomo, zinc, cobre, pirita (oro de tontos) y algo de plata (Alvarado, 2013).

Actualmente, Santa Ana es el cantón número nueve de la provincia de San José. Cuenta con una extensión territorial de 61,42 km², colinda con los cantones de Escazú, Aserrí, Acosta, Mora, Belén y Alajuela (ver Figura 2).

Resultados

Breve trabajo de campo

Tras varias conversaciones con Paula Blanca, coautora de este artículo, en las cuales expresó su preocupación por la conservación del empedrado, se decidió a realizar dos visitas a la zona conocida como unión calle Lyon-Lajas. Durante la primera visita, se llevó a cabo un recorrido por las áreas aledañas, incluyendo el lugar donde se encuentra el camino formal. En la segunda visita, se hizo una limpieza superficial del sitio para observar parte de la conformación del empedrado. Paralelamente, se recopiló información documental sobre el lugar bajo estudio y sus zonas circundantes.

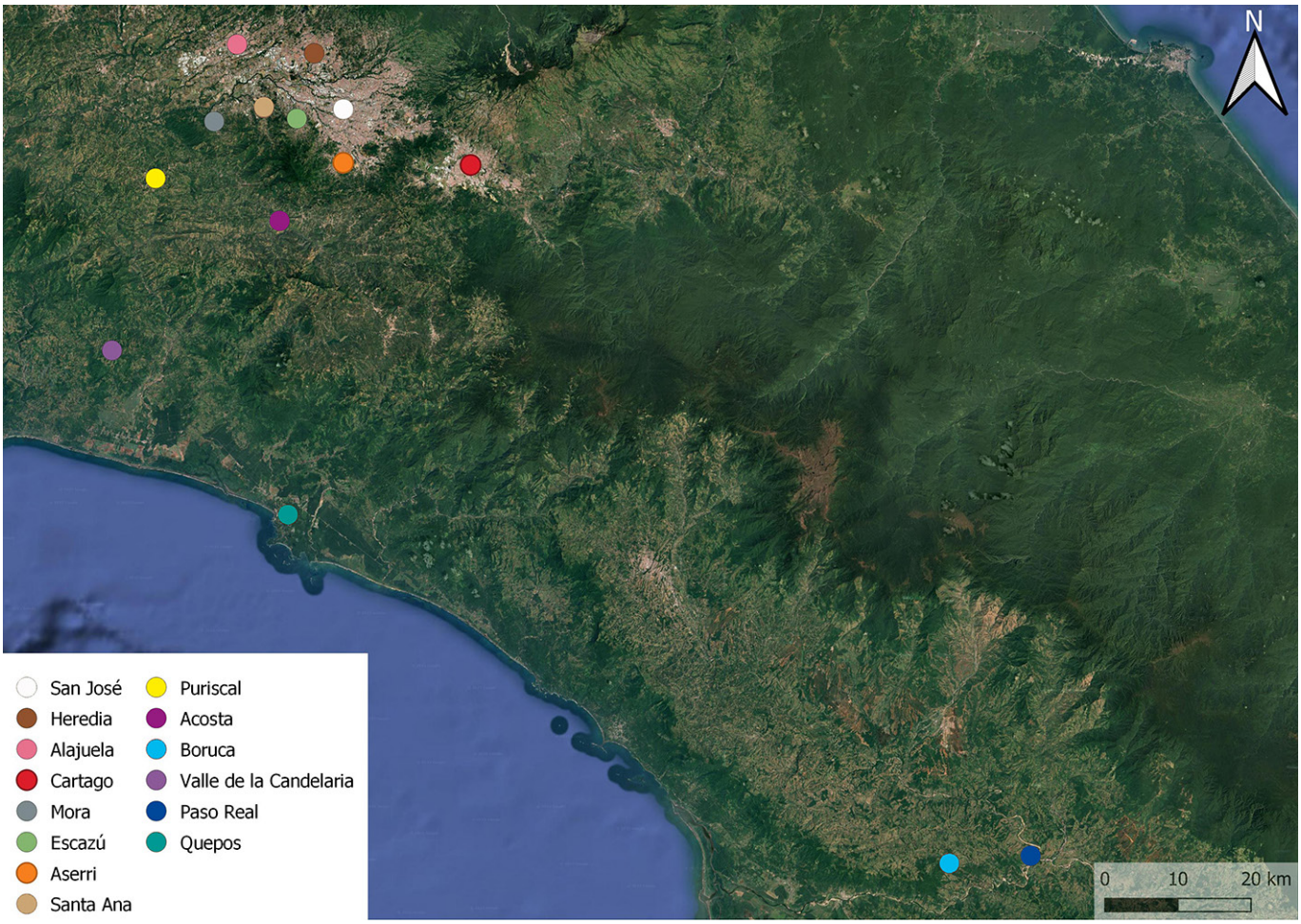

Figura 2. Algunos sitios importantes mencionados en el texto. Imagen base de Google Earth.

Durante la primera fase del trabajo de campo, se logró identificar la conexión entre la unión de calle Lyon-Lajas y otros sectores de la ruta. Estos tramos adicionales presentaban características que contribuyeron a una mejor comprensión del empedrado bajo estudio (ver Cuadro 1).

Posteriormente, se efectuó un trabajo concentrado en el tramo de la unión calle Lyon-Lajas. Se recorrió el sendero iniciando en la bifurcación de la calle Lajas hasta la unión con calle Lyon, el recorrido es de 325 m. Este camino formal es de carácter público y municipal. Se ubica paralelo a una quebrada intermitente sin nombre establecido. Es una zona bastante solitaria, utilizada esporádicamte por algunos habitantes con fines recreacionales o simplemente para recortar camino y acortar distancia.

Cuadro 1. Calles mencionadas y sus características.

Nombre	Características	Longitud	Uso	Estado
Calle Lajas	Acceso antiguo a Santa Ana. Pronunciadas pendientes. Parte de la ruta del camino que usó Juan de Cavallón.	2,57 km	Calle pública	No conserva ningún rastro del empedrado original. Se adoquinó para darle una remembranza a su nombre.
Calle Lyon	Calle pequeña Se une a calle Lajas y Calle Vieja	572 m	Calle pública	No conserva ningún rastro de empedrado.
Calle Vieja	Utilizada como acceso para la ciudad de Santa Ana y Puriscal antes de la construcción de la vía rápida.	7,18 km	Calle pública	No conserva ningún rastro del empedrado original.
Calle Real	Pequeña calle que conserva el empedrado, paralela a la Calle Vieja. Declarado Patrimonio Nacional en 1998. Restauración llevada a cabo en 2003.	318 m	Calle pública	Muy buen estado de conservación.

Se observó en el recorrido los componentes naturales y culturales del lugar. Hacia el noroeste, se identificó una pequeña sección con un empedrado antiguo. En la zona donde el empedrado era más visible en la superficie se decidió realizar una limpieza superficial para estudiarlo con mayor detalle.

Tras la limpieza, se pudo visualizar una sección original del empedrado, compuesta por una alineación de piedras seleccionadas y organizadas de manera intencional. Las rocas, con formas semirectangulares, rectangulares, circulares o de lados irregulares, tenían un ancho promedio de 30 cm. En este mismo tramo, hay áreas donde las piedras han desaparecido o están más ocultas. Dado que el objetivo principal era evidenciar la alineación, no se profundizó más en estas zonas. El empedrado limpiado abarca 26,51 m; aunque no es continuo, presenta tramos donde las alineaciones son visibles en la superficie y otros espacios vacíos (ver Figura 3).

Un empedrado y una ruta con historia. Algunas conclusiones

La evidencia demuestra que al menos un sector de la unión calle Lyon- Lajas estaba empedrado, específicamente en la parte más cercana a calle Lyon. Hay una intención muy clara en la construcción del camino formal, muy similar a la técnica empleada en el Camino Real en Escazú (ver Figura 4). El tracto limpio parece corresponder al cordón que marcaba la finalización del camino, aunque también es posible de observar el empedrado por donde se desplazaban las personas o algún transporte de la época.

La unión de calle Lyon-Lajas es un sitio de gran relevancia histórica y comunitaria que merece ser dado a conocer, ya que conserva un empedrado original y antiguo. Instamos a que se realice una investigación arqueológica profunda que aborde aspectos como su técnica constructiva, su cronología y su relación en un

Figura 3. Camino empedrado. A- Alineación del cordón de piedra (delimita el final empedrado), flecha señala donde posiblemente este el empedrado en su totalidad, B – distancia del empedrado bajo limpieza, la zona azul sombreada nos muestra donde se ubica el camino empedrado, C- Detalle del empedrado, zona amarilla sombreada el cordón delimitando el final del camino. Elaborado por Cavallini, 2025

Figura 4: Camino Real y unión calle Lyon- Lajas. Imágenes: A- Camino Real, B- Límite del empedrado, calle Lyon-Lajas. Fotografías: Cavallini, 2023.

contexto, fomentando la participación de la comunidad, instituciones y autoridades municipales. Asimismo, es urgente una intervención para su conservación y protección, ya que durante las visitas se identificaron varios factores que amenazan con la desaparición de este valioso empedrado.

Existe un muro construido con sacos y tierra en una propiedad colindante que, debido a las lluvias y al movimiento natural del terreno, está a punto de colapsar sobre el tramo donde el empedrado es visible en la superficie. Además, la quebrada cercana y las lluvias han erosionado el terreno, reduciendo el paso por la zona y poniendo en riesgo la integridad del empedrado. Por último, algunos vecinos acostumbran a dejar residuos, escombros y basura sobre el empedrado, lo que acelera la postdeposición de materiales que, a futuro, podrían ocultarlo o dañarlo (ver Figura 5).

En 2007, ya se habían identificado problemas similares en tramos de calle Lajas, lo que llevó a la implementación de una solución: colocar una cadena en una de las entradas para impedir el paso de vehículos y el vertido de basura; acciones que, junto con la erosión, ya habían causado daños al empedrado (Acevedo, 2007). Esta medida de control no era nueva, ya que, desde 1874 e incluso 1924 (ANCR, 1874, 1924), se utilizaban cadenas en algunas zonas del Camino Real para regular el tráfico de personas y, posiblemente,

Figura 5: Posibles daños al camino. Imágenes: A- detalle de la cercanía con la quebrada, B- residuos dejados sobre el camino y C- cerca construida con sacos y que peligran en derrumbarse sobre el empedrado.

para facilitar el mantenimiento mediante algún tipo de cuota de peaje. Esta tarea era realizada por un "taquillero" en el siglo XIX y, más tarde, por un "cadenero" a mediados del siglo XX.

Aunque la investigación se centró en el tramo de la unión de calle Lyon - calle Lajas y, en menor medida, en los segmentos de calle Lajas, calle Vieja y calle Real, todos estos forman parte de lo que posiblemente fue la ruta utilizada en el siglo XVI y bien establecida al menos en el siglo XVII, conocida como el "Camino Real". Sin embargo, la historia precolombina sugiere que las sociedades de esa época ya eran dinámicas y estaban interconectadas, por lo que no se descarta que esta ruta tenga sus orígenes en ese período.

Estas tres secciones de calles (Lajas, Vieja y Real) están evidentemente relacionadas, de una forma u otra, con el empedrado investigado. Aunque la evidencia documental colonial y posterior es escasa, existe certeza de que el Camino Real, por donde se desplazó Cavallón, está vinculado con lo que hoy se conoce como calle Lajas y calle Real.

Los nombres de los lugares suelen cambiar con el tiempo debido al uso o desuso por parte de las personas, y el tramo Lyon-Lajas no es una excepción. Investigar una parte de un camino implica considerar múltiples factores políticos, culturales, sociales y geográficos, lo que complica su comprensión y el análisis de los cambios que ha experimentado a lo largo de los años. Estos cambios no solo son físicos, como la transformación de un sendero en un camino formal, sino también sociales, como las variaciones en los nombres y los usos. A pesar de estas complejidades, el siguiente cuadro nos permite vislumbrar lo fascinante y desafiante que puede ser rastrear las huellas de un camino empedrado (ver Cuadro 2).

Lo que se conoció como calle Real tanto en Escazú como en Santa Ana claramente se desprende de ese antiguo Camino Real. Su uso, al menos en Santa Ana, se mantuvo hasta el siglo XX, cuando pasó a ser llamada calle Lajas. Esto queda evidenciado en un mapa poco conocido de 1906, elaborado por José Valverde (tomado de Jiménez, 1967). Este mapa muestra una Santa Ana caracterizada por amplias fincas de cultivo y pocas calles. El nombre actual de Calle Lajas posiblemente se debe a los empedrados que en algún momento fueron visibles y de alguna medida se conservaron, pero que desaparecieron poco a poco con el desarrollo urbano y vial de la zona.

La incógnita en torno a calle Lyon-Lajas es si formó parte de la ruta original de la calle Real. Existen dos escenarios posibles: el primero sugiere que esta calle fue utilizada como un sendero en el siglo XIX y luego construida de manera formal en ese mismo siglo; el segundo plantea que, incluso antes del siglo XIX, ya se usaba como un sendero para facilitar el paso por la pronunciada cuesta conocida como cuesta Zopilote (ver Figura 6), y que su construcción formal comenzó en el siglo XIX. La pendiente pronunciada de la cuesta podría haber dificultado el tránsito de carretas o personas durante la época lluviosa. Esta gran interrogante solo podría resolverse mediante una excavación arqueológica que permita analizar el tipo de construcción y su antigüedad.

La permanencia del nombre y del empedrado en la calle Real de Escazú impulsó un estudio arquitectónico e histórico que culminó con su declaración como patrimonio histórico nacional en 1998. Actualmente, la calle Real presenta una reconstrucción realizada en 2003, en la que se restauró parte del empedrado original. Este tramo abarca aproximadamente 318 metros de longitud, de los cuales 157 metros conservan dos hileras de piedra que delimitan la vía, mientras que su parte interna está compuesta por lastre, piedra pequeña y arena (Troyo et al., 1998). Esta descripción de su conformación es muy similar a la observada en la unión de calle Lyon-Lajas.

El camino empedrado Lyon-Lajas que presentamos en este estudio debe ser revitalizado y dado a conocer en la comunidad de Santa Ana como un testimonio clave de la historia colonial y republicana de la zona. Su conservación debe ser una prioridad para el gobierno local, y es urgente promover su declaración como patrimonio arquitectónico. Además, se debe rescatar este espacio como un lugar para la comunidad, donde se logre un equilibrio entre la protección patrimonial y el disfrute comunitario. Este artículo es solo una aproximación a la importancia de investigar y promover las antiguas vías de comunicación terrestre como pilares fundamentales para el estudio de las sociedades desde perspectivas sociales, políticas y económicas.

Cuadro 2. Recorrido de fechas y sucesos para entender la unión de calle Lyon-Lajas.

Año	Suceso	Tipo de camino
1561	Avanzada de Juan Cavallón y Antonio Alvarado de Pereira hacia Guarco. ¿Incluye calle Lyon-Lajas?	Sendero. Difícil acceso. Antonio Alvarado de Pereira pasa por los cerros de Santa Ana y Escazú. Funda el Real de Pereira. La actual calle Real lleva su nombre por este acontecimiento.
1601	Establecimiento de Camino de Mulas. ¿Incluye calle Lyon-Lajas?	Sendero. Difícil acceso y movilización. Incremento del uso mular para movilizarse. Pasaba por Puriscal.
s. XVII	Utilización del nombre de Camino Real. Misma ruta que el Camino de Mulas, se expande algunas zonas y otros caminos secundarios salen de este. ¿Incluye calle Lyon-Lajas?	Sendero y algunos caminos formales. Difícil acceso y movilización. Pasaba por Santa Ana y Escazú.
¿Siglo XIX?	Construcción formal calle Lyon-Lajas	Camino formal
1874	Oficio de taquillero. Dedicado a la calle Real solo se menciona Santa Ana.	Camino formal
1906	Mención de calle Real relacionado a calle Lajas	Camino formal
1924	Oficio de Cadenero. Calle Real- Santa Ana y Escazú.	Camino formal
1928	Apertura de la calle Vieja (Aguiluz, 2009). Desuso de la calle Real en cuanto nombre por lo menos en Santa Ana.	Camino formal
¿- mediados del s. XX?	Se inicia el uso del nombre de calle Lajas, dejando el nombre calle Real al trecho en Escazú.	Camino formal
¿- mediados del s. XX actualidad?	Desuso de calle Lyon-Lajas	Camino formal

Es esencial que las instituciones y actores involucrados en la valorización del patrimonio histórico rescaten este empedrado y el entorno ambiental donde se encuentra. Este espacio podría convertirse en un museo al aire libre, donde, siguiendo criterios técnicos, se preserve este segmento de la historia vial nacional para las generaciones futuras.

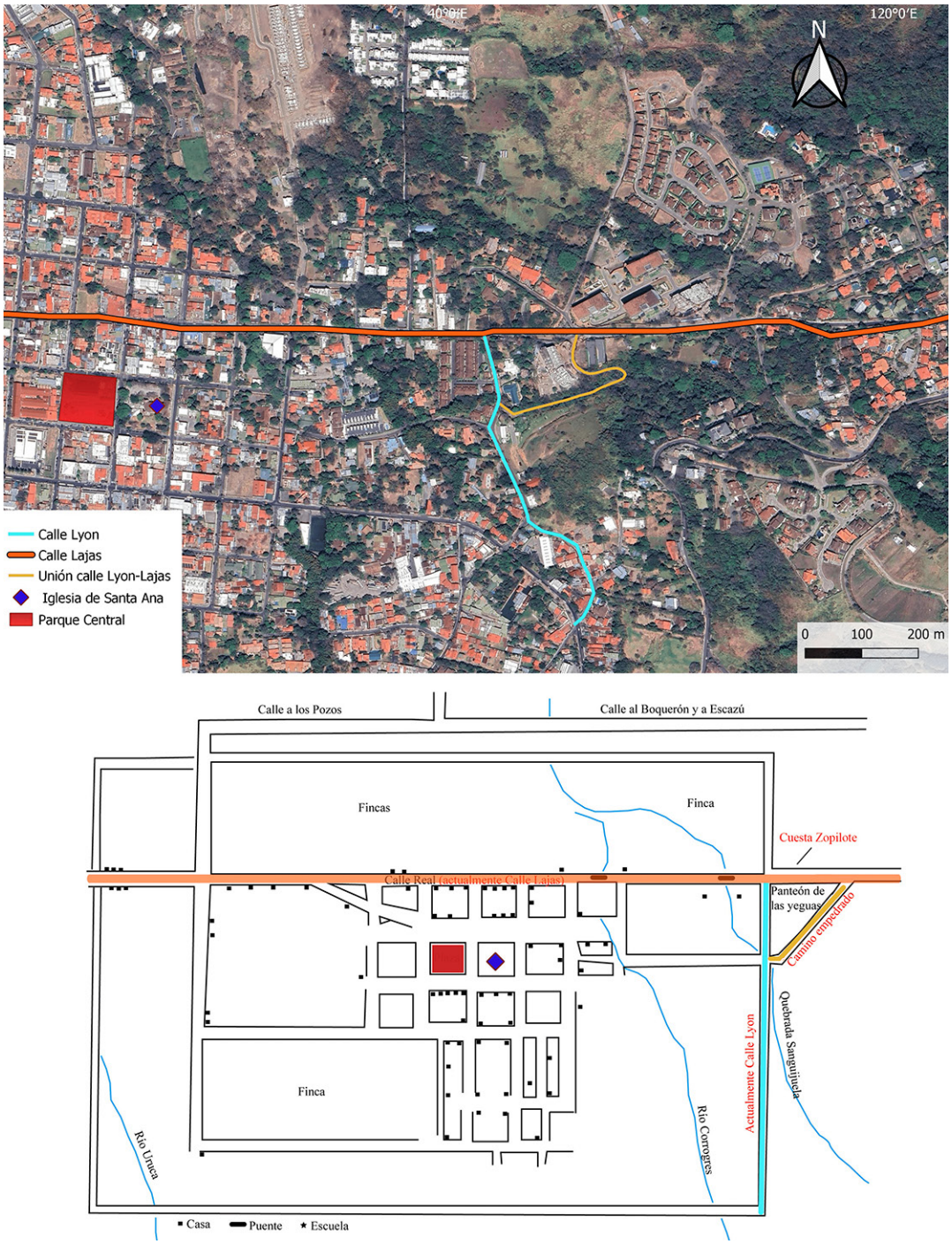

Figura 6: Mapa de 1906 (abajo) y la situación actual (arriba). Elaborado por José Valverde (1906) tomado de Jiménez, Alfonso,1967, modificado por Cavallini, 2025.

Referencias bibliográficas

Acevedo, J. (1996). *Santa Ana. Recursos Socioculturales: investigación, recopilaciones y escritos*. Municipalidad de Santa Ana.

Aguiluz, V. (2009). *Santa Ana. 100 años de vida independiente 1907-2007. Historias de antes y después*. Municipalidad de Santa Ana.

Alvarado, G. (2013). Leyendas, oro y agua rodean minas de Santa Ana. *La Nación*. https://www.nacion.com/viva/cultura/leyendas-oro-y-agua-rodean-minas-de-santa-ana/IZGDMXYEYBEIVK5KVUYM25GZR4/story/

Amador, V. (1978). El camino de mulas en Costa Rica y Panamá. *Revista Geográfica de América Central*, 1(7–8), 75–94. https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2917/2789

Archivo Nacional de Costa Rica (ANCR). (1874). *Escritura de fianza otorgada por Matías Robles a favor de Frifón Matamoros, taquillero en la Calle Real Santa Ana*. Documento de Hacienda Nacional.

Archivo Nacional de Costa Rica (ANCR). (1924). *Lista de servicios de Miguel Jiménez como Cadenero de Calle Real, Escazú y Santa Ana. ¢12.50 por cinco días de servicio*. Folio 186. Documento de Gobernación.

Benfer, A. (2012). *Interregional Landscapes of movement and the la Unión archaeological district of Northeastern, Costa Rica.* [Tesis de Maestría]. University of Kansas. https://antharky.ucalgary.ca/caadb/sites/antharky.ucalgary.ca.caadb/files/Benfer_2012_MA_thesis.pdf

Cavallini, C. (2011). El camino precolombino del Sitio Arqueológico Alto del Cardal C-304 AC. *Cuadernos de Antropología*, 21(1–2), 1–11. https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/antropologia/article/view/1984/1951

Cavallini, C. (2013). *Alto del Cardal C-304 AC: Una sociedad compleja en las faldas del Volcán Irazú.* [Tesis de Maestría]. Universidad de Costa Rica. https://www.kerwa.ucr.ac.cr/server/api/core/bitstreams/703df990-9ce8-4452-be64-1dbad2fa350d/content

Fernández, L. (comp.). (1881a). *Colección de Documentos para la Historia de Costa Rica* (CDHCR). (Tomo VIII, pp. 19-46, Juan de Valverde Zárate solicita una encomienda de indios en virtud de los méritos y servicios de Juan Gutiérrez Jaramillo, Gómez Jaramillo y Esteban de Mena, padre el primero y abuelos el segundo y tercero de su mujer Magdalena Gutiérrez). Imprenta Nacional.

Fernández, L. (comp.). (1881b). *Colección de Documentos para la Historia de Costa Rica* (CDHCR). (Tomo IX.1774, pp.368-373, Relación de la provincia de Costa Rica por su gobernador D. Juan Gemmir y Lleonart). Imprenta Nacional.

Hall, C. (1975). La expansión de los transportes en Costa Rica. *Revista Geográfica de América Central*, 2(3), 9–26. https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2070/1966

Jiménez. A. (1967). *Monografía de Santa Ana.* [Manuscrito inédito].

León, J., y Arroyo, N. (2021). *Transportes y comunicaciones en el desarrollo económico de Costa Rica.* (Primera edición). Editorial UCR. https://editorial.ucr.ac.cr/historia/item/2599-transportes-y-comunicaciones-en-el-desarrollo-econ%C3%B3mico-de-costa-rica.html

Meléndez, C. (1982). *Conquistadores y pobladores: orígenes histórico-sociales de la costarricense.* (Primera edición). Euned. https://repositorios.cihac.fcs.ucr.ac.cr/cmelendez/items/d9f77219-d3bc-48f1-88ef-61b14d12f640

Molina Montes de Oca, C. (2005). *Y las mulas no durmieron: los arrieros en Costa Rica. Siglos XVI al XIX*. Euned.

Salgado, S., Ibarra, E., y Mesén, R. (2016). De tierras altas a tierras bajas: propuesta y exploración de una ruta prehispánica y colonial en el Caribe de Costa Rica. *Vínculos*, 37, 133–161. https://www.researchgate.net/publication/335368381_De_tierras_altas_a_tierras_bajas_propuesta_y_exploracion_de_una_ruta_prehispanica_y_colonial_en_el_Caribe_de_Costa_Rica

Sheets, P. (1994). Percepción remota y exploraciones geofísicas aplicadas a la arqueología en áreas volcánicas activas de Costa Rica y el Salvador. *Vínculos*, 18–19, 31–55. https://antharky.ucalgary.ca/caadb/sites/antharky.ucalgary.ca.caadb/files/epci__n_remota_y_exploraciones_geofisicas_aplicadas_a_la_arqueologia_en_areas_volcanicas_activas_de_Costa_Rica_y_el_Salvador.pdf

Sheets, P. (2008). Memoria social perdurable a pesar de desastres volcánicos en el área de Arenal. *Vínculos*, 31(1–2), 1–26. https://antharky.ucalgary.ca/caadb/sites/antharky.ucalgary.ca.caadb/files/Sheets_2008_Memoria_social_perdurable_a_pesar_de_desastres_volc__nicos_en_el___rea_de_Arenal.pdf

Solórzano, J. C. (1993). *El sistema de vías de comunicación y transporte en Costa Rica colonial 1560-1821.* Centro de Investigaciones Históricas.

Solórzano, J. C., y Quirós, C. (2006). *El siglo XVI: descubrimiento, exploración y conquista.* Editorial UCR.

Troyo, E., y Guerrero, J. V. (1998). Las vías de comunicación en la Costa Rica prehispánica. *Revista del Centro de investigaciones y conservación del patrimonio cultural*, 3(3), 81–90. https://www.patrimonio.go.cr/biblioteca_digital/publicaciones/1998/r_patrimonio%2003.pdf

Troyo, E., Zúñiga, V. H., y Herrera, M. (1998). *Informe técnico del tramo del camino conocido como Calle Real, Escazú.* Centro de Conservación Patrimonio Cultural

Vázquez, R. (2006). *Planimetrías de varios sitios arqueológicos con arquitectura y obras viales de la zona de Línea Vieja, Caribe Central de Costa Rica.* (Informe de investigación). https://antharky.ucalgary.ca/caadb/sites/antharky.ucalgary.ca.caadb/files/Vazquez_2006_Informe_Planimetrias_Caribe.pdf

Víquez, A. (2020). *Instituciones y organización económica. Análisis de la construcción de caminos y puentes hacia la costa pacífica de costa rica, 1760-1870*. [Tesis de maestría]. Universidad de Costa Rica. https://www.kerwa.ucr.ac.cr/items/5b884a66-e983-4715-a286-63bdb837a8df

Víquez Mora, A. J. (2022). Análisis de la acción colectiva en la construcción de caminos en Costa Rica durante el siglo XIX. *El caso de la ruta entre el valle central y la costa pacífica. Anuario de Estudios Centroamericanos*, 48, 1–36. https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/article/view/53103

Contribución de personas autoras (CRediT)

C. Cavallini Morales: conceptualización, curación de datos, análisis formal, investigación, metodología, visualización, redacción – borrador inicial, redacción – revision y edición.

P. Blanco Cantillo: investigación, redacción – revision y edición.