

Un ferrocarril interoceánico para Costa Rica, en la opinión de Alexander von Frantzius

An interoceanic railway for Costa Rica, in the opinion of Alexander von Frantzius

Luko Hilje Quirós
Centro Agronómico Tropical de Investigación y Enseñanza (CATIE), Turrialba, Costa Rica
luko@ice.co.cr

Silvia Kruse Quirós
Trabajadora independiente, San José, Costa Rica
silvia.kruse@gmail.com

Willi-Otto Kobe
Ingeniero industrial e investigador histórico, San José, Costa Rica
willikobe@gmail.com

Recibido: 01 de febrero de 2022.

Aprobado: 07 de marzo de 2022.

Luko Hilje Quirós
Costarricense. Licenciado en Biología por la Universidad de Costa Rica y doctor en Entomología por la Universidad de California, Riverside. Profesor Emérito del Centro Agronómico Tropical de Investigación y Enseñanza (CATIE).

Silvia Kruse Quirós
Costarricense. Traductora.

Willi-Otto Kobe
Aleman. Ingeniero Industrial por la Technische Hochschule Bremen (HSB). Investigador histórico.

RESUMEN

En 1868, el médico y naturalista alemán Alexander von Frantzius, llegado en 1854 a Costa Rica, publicó en la revista alemana *Das Ausland* un artículo acerca de los antiguos caminos del país y, en particular, del camino a Matina, en el Caribe, esencial para el comercio con Europa. Según él, siempre hubo desidia, debida a los intereses de los grandes empresarios capitalinos, que competían con los de Cartago, la antigua capital. Además, destaca la visión y las oportunas decisiones de mandatarios como Braulio Carrillo y Jesús Jiménez, así como los aportes técnicos de algunos extranjeros como Henry Cooper, Edmund Pougin y Luis Daser, pero sobre todo del ingeniero alemán Franz Kurtze, quien en 1866 incluso elaboró un proyecto para construir un ferrocarril interoceánico entre Puerto Limón y Caldera. Debido a su valor histórico, en el presente artículo se analiza el texto de von Frantzius, y se complementa con notas interpretativas, así como con algunas ilustraciones pertinentes.

Palabras clave: Prusia, Alemania, Cartago, Costa Rica, Jesús Jiménez, Franz Kurtze.

ABSTRACT

The German physician and naturalist Alexander von Frantzius arrived in Costa Rica in 1854. In 1868, he published an article in the German magazine *Das Ausland* about the roads of that country, and particularly about the road to Matina, on the Caribbean coast, which was essential to the trade with Europe. In his opinion, there had always been a lack of interest in repairing this road, due to the competing interests of important businessmen of the capital city San José and their rivals in the old capital city Cartago. He highlights the vision and decision-making of some of Costa Rica's Heads of State, Braulio Carrillo and Jesús Jiménez, for example, as well as the technical prowess of some foreigners such as Henry Cooper, Edmund Pougin and Luis Daser, but especially of the German engineer Franz Kurtze who, in 1866, proposed a blueprint for the construction of an interoceanic railroad from Limón to Caldera. Due to its historical value, this article analyzes von Frantzius' text and complements it with several interpretative notes as well as some pertinent illustrations.

Keywords: Prussia, Germany, Cartago, Costa Rica, Jesús Jiménez, Franz Kurtze.

Introducción

En enero de 1854 arribó a Costa Rica el médico y naturalista alemán Alexander von Frantzius Ritt, junto con su colega Karl Hoffmann, a quienes acompañaban sus esposas (Hilje, 2013). Financiaron el viaje con sus propios recursos, con la esperanza de conseguir empleo como profesores universitarios. Para ello, portaban una carta de recomendación dirigida al presidente Juan Rafael Mora Porras, suscrita por el principal científico mundial, el célebre naturalista alemán Alexander von Humboldt, quien entre 1799 y 1804 había explorado Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Cuba y México. En realidad, en la Universidad de Santo Tomás no había carreras de medicina o farmacia, por lo que debieron ejercer su profesión de médicos, y dedicar el tiempo libre a sus exploraciones biológicas y vulcanológicas.

Aunque ellos habían elegido establecerse en Costa Rica para siempre, Hoffmann murió en 1859, en tanto que von Frantzius regresó a Alemania en 1868, poco después del fallecimiento de su esposa. Durante los casi 14 años que residió en el país, von Frantzius acumuló una gran cantidad de información en campos muy diversos, lo cual le permitió escribir 18 artículos en revistas científicas o divulgativas. Según Biolley (1902), el alemán Helmuth Polakowsky fue el más prolífico autor científico en nuestro país en el siglo XIX, pero Hilje (2013) argumenta que, en realidad, más bien lo fue von Frantzius, pues hizo aportes de mayor calado, así como contribuciones realmente pioneras en campos como la zoología, la geografía, la vulcanología, la etnografía, la antropología y la historiografía.

Al respecto, en zoología publicó dos artículos o catálogos, intitulados *Distribución geográfica de las aves costarricenses, su modo de vivir y costumbres* (1869) y *Los mamíferos de Costa Rica; contribución para el conocimiento de la extensión geográfica de los mamíferos de América* (1869), mientras que en el campo médico contribuyó con tres artículos: *Sobre la dispersión de la malaria en Costa Rica* (1868), *Sobre la existencia de larvas de moscas en las cavidades nasales de habitantes tropicales, los cuales sufren de ocena* (1868) y *Heridas ponzoñosas en animales y seres humanos a través de la picadura de la araña excavadora existente en Costa Rica (Mygale)* (1869).

En el campo geográfico escribió cuatro documentos, intitulados *La ribera derecha del río San Juan; hasta ahora una parte casi completamente desconocida de Costa Rica* (1862), *Ensayo de una fundamentación científica de las condiciones climatológicas de Centro América* (1868), *Cartografía de Costa Rica* (1869) y *La parte sureste de la República de Costa Rica* (1869), a los cuales se suman dos de carácter geológico: *Aporte al conocimiento de los volcanes de Costa Rica* (1861) y *Las fuentes termominerales en Costa Rica* (1862).

Por su parte, extendió sus intereses a la etnografía y la antropología, como consta en los artículos *El antiguo convento de la misión de Orosi en Cartago de Costa Rica* (1860) y *Sobre los aborígenes de Costa Rica* (1870). Además, tradujo al alemán el *Informe oficial del Licenciado Diego García de Palacio al Rey de España sobre las provincias centroamericanas de San Salvador y Honduras el año de 1576* (1873), al cual le incorporó muy valiosas y abundantes anotaciones.

Finalmente, en el campo historiográfico nos legó los artículos *El ferrocarril de Costa Rica como ruta interoceánica y su importancia para el país* (1868) y *Acerca del verdadero sitio de las ricas minas de Tisingal y Estrella, buscadas sin resultado en Costa Rica* (1869).

Cabe indicar que en la compilación de Biolley (1902) están ausentes varios artículos, que en tiempos recientes ha sido posible localizar, gracias a los recursos de Internet. Este es el caso del recién citado artículo sobre el ferrocarril, intitulado *Die Costa Rica-Eisenbahn als interozeanische Verkehrsstrasse und ihre Bedeutung für Costa Rica*, publicado en 1868 en *Das Ausland* (Año 41, pp. 133-139), una revista de geografía y etnografía cuyo título en español corresponde a *El [País] Extranjero*. Fue hallado por Willi-Otto Kobe hace pocos años, quien hizo una traducción rápida, la cual facilitó a Hilje (2013), quien en su libro incluyó algunos aspectos importantes. No obstante, el valor histórico de este documento es tal, que nos ha parecido pertinente publicarlo, ahora traducido de manera meticulosa por Silvia Kruse y acompañado con notas interpretativas —algunas hechas por ella— y varias ilustraciones pertinentes.

Al texto que aparece a continuación se le realizaron algunos ajustes, para estructurarlo en párrafos cortos. Asimismo, puesto que el contenido a menudo obliga a incluir amplias explicaciones, y éstas harían desproporcionadas las notas al pie de página, optamos por incorporar dichas aclaraciones en el propio cuerpo del relato, pero en letra cursiva. Además, cuando fue necesaria alguna aclaración o se enmendó la grafía original de un nombre mal escrito, utilizamos paréntesis cuadrados. Finalmente, cabe acotar que, en algunos casos, la información proviene de fuentes localizadas por Internet, pero no aparecen citadas de manera formal, para no sobrecargar la lista de la bibliografía; es pertinente mencionar que intentamos verificar dicha información en más de una fuente, para ganar en confiabilidad.

El ferrocarril de Costa Rica como ruta interoceánica y su importancia para el país

Como los aborígenes de Costa Rica no tenían animales ni de tiro ni de carga, los caminos con los que se toparon los españoles no eran sino trillos rústicos. En ese tiempo, la población indígena, todavía muy numerosa, utilizaba esos senderos para atravesar el país en toda dirección, y de esa manera mantenía una cantidad importante de conexiones entre localidades, de las cuales apenas si se conservan los nombres.

En Costa Rica sucedió lo mismo que en muchas de las demás regiones conquistadas de América: por la cacería sistemática de seres humanos, los españoles exterminaron de forma aterradora a la mayor parte de los aborígenes. La vegetación de los bosques crece aquí tan exuberante y es tan pródiga, que enseguida invadió los trillos que ya no se hollaban, por lo que solo fueron quedando los caminos principales.

Los españoles obligaron a los aborígenes que quedaban a efectuar el trabajo de convertirlos en rutas viables para caballos y mulas porque, para evitar construir puentes demasiado caros sobre torrentes de volumen respetable, no permanecieron en los valles, sino que aprovecharon los trillos abiertos por los indios a lo largo de laderas, alturas y crestas, donde no hay necesidad de pasar sino arroyos pequeños, sin invertir mucho esfuerzo antes de que

se junten y formen los torrentes. Es por eso que, especialmente en las alturas, todavía encontramos vestigios de esos caminos de mulas, sea en forma de trechos empedrados o, si se trata de suelos aluviales suaves, de zanjas a veces muy profundas.

Con respecto a esto último, por ejemplo, el célebre camino entre Cartago y el puerto caribeño de Matina —que será mencionado numerosas veces a lo largo del texto—, era de topografía tan irregular, que se le denominaba “el camino de los zanjones”, como lo consigna después el propio von Frantzius.

Los cuatro caminos que siguieron siendo utilizados por los españoles en estos dos últimos siglos, y que se mantuvieron más o menos viables, fueron, en primer lugar, la ruta de Nicaragua por Guanacaste y Esparza, que llegaba a Cartago y contaba con un pequeño ramal al puerto de Caldera; luego, del lado Atlántico, la vía de Matina a Cartago. De la primera de estas dos veredas salía el camino al sur, por Pacaca hacia la costa y, a lo largo de ésta, por Boruca hacia Panamá: por aquí se movía el tráfico del comercio de los demás estados (Guatemala, Honduras, Nicaragua y El Salvador) con Panamá. Por último, en cuarto lugar, existía un camino de Tucurrique y el valle del Tuis a la región de Talamanca, en el valle del actual río Sixaola, un camino bastante utilizado en el siglo XVII, cuyo uso fue declinando y hoy está casi totalmente abandonado.

En la costa del Pacífico, Caldera fue reemplazado como puerto principal por Puntarenas en 1840, como lo indica von Frantzius posteriormente. En relación con el camino que llegaba a Talamanca, se le conocía como el de Misioneros, pero en realidad fue abierto por los indios, y usado después por los evangelizadores. Aunque von Frantzius no lo menciona, dicho camino confluía en Atirro —no muy lejos de la actual Turrialba— con el llamado camino de Tierra Adentro, que permitía a los indígenas desplazarse desde Chirripó hasta la costa, a lo largo de la ribera derecha del río Reventazón (Ibarra, 1985).

El camino a Matina también fue perdiendo importancia, ya que a partir de principios de dicho siglo ambas costas empezaron a ser asoladas por los filibusteros, lo que estancó el tránsito comercial con Nombre de Dios, que apenas despuntaba, y luego con Portobelo y Cartagena [de Indias]. La exigua población de Costa Rica no tenía capacidad de producir nada en abundancia, y casi ninguno de los productos del país era adecuado para la exportación. Por tanto, la importación que se podía permitir una población tan pobre era también muy limitada y, en consecuencia, prácticamente inexistente el comercio con el extranjero.

En este contexto, el término “filibusteros” alude a piratas que actuaban en el mar Caribe y, en particular, franceses, auspiciados por su gobierno; sin embargo, durante la época colonial, las costas de nuestro país fueron atacadas además por ingleses y holandeses. En cuanto a Nombre de Dios, en la costa caribeña de Panamá, fue un punto intermedio donde se acumulaban las riquezas extraídas de Perú y regiones aledañas, destinadas a la Corona Española, por lo que era un punto muy atractivo para los piratas; fue sitiado y destruido por ellos en 1596, encabezados por Francis Drake, quien murió ahí. Fue sustituido por Portobelo, a unos 50 km del actual puerto de Colón.

En este estado se mantuvo la provincia hasta la Independencia, la cual le instiló nueva vida a las antiguas colonias españolas.

La población de Costa Rica, en aquel entonces de unas 30 mil almas, tenía solo una vía pública que la conectaba con el extranjero, el ya mencionado camino a Nicaragua, con la ramificación que llevaba de Esparza a Caldera. En el siglo pasado [el XVIII], tanto el valle de Matina como el resto de la costa Atlántica, ya arrasados con frecuencia por los piratas, además sufrieron incursiones repetidas de los indios misquitos y fueron despoblados casi por completo, lo que detuvo casi en su totalidad el movimiento entre la capital, Cartago, y la costa. Por eso, a principios de este siglo el camino a Matina se transformó en un sendero por el que apenas si podían transitar las mulas. Lo mismo sucedió con el camino a Panamá, que pasaba por Boruca, por el cual no transitaban ya sino los correos indígenas, que mantenían a pie la correspondencia oficial con la capital; de vez en cuando, también las recuas de mulas arreadas para ser vendidas en Panamá, y los misioneros que enviaba León a reemplazar a los hermanos conventuales dados de baja en Boruca. A raíz de la poca a del tránsito actual, ese camino es cada día más inaccesible.

Los indios misquitos, miskitos o zambo mosquitos, que eran descendientes de indígenas cruzados con negros, recibían armas y municiones de los ingleses, para atacar a las colonias españolas, donde provocaron saqueos e incendios, además de capturar a los indígenas para venderlos como esclavos a sus mecenas en Jamaica (Monge, 1976). Con respecto al célebre camino al puerto caribeño de Matina —de gran importancia desde la época colonial—, se cuenta con un pormenorizado relato de su trayecto, elaborado en 1838 por el ingeniero inglés Henry Cooper Johnson (Cooper, 1896); gracias a su nivel de detalle fue posible reconstruir y dibujar su curso sobre un mapa actual (Hilje, 2018a).

En relación con la región de Boruca, en otro de sus artículos von Frantzius (1890) narra que en el siglo XVII cerca de Quepos residía un grupo de varios miles de indios, quienes estaban bajo la tutela de algunos misioneros dependientes del obispo de León, en Nicaragua, y que estos frailes tenían su convento en la lejana Boruca, más al sur, a la vez que ejercían su poder tanto sobre los indios Quepos, como sobre los borucas o brunucas. Asimismo, los forzaban a efectuar trabajos manuales que les permitían congraciarse con sus superiores de León y de Guatemala, de modo que, en cuanto se presentare una buena oportunidad, los sacaran de tan remotos confines y los trasladaran a alguna de esas importantes sedes eclesiásticas.

Después de la Independencia fue cobrando cada vez más importancia el camino de Cartago a Caldera, en especial a partir de 1823, cuando se descubrieron las minas de oro de los Montes del Aguacate (Figura 1A), los cuales atraviesa. Como las tareas mineras se efectuaban de una vez ahí mismo, se mejoró esa parte del camino, aunque por mucho tiempo el resto permaneció incompleto. No fue sino hasta en los años 30, cuando ya se había establecido el cultivo del café y empezaba a aumentar el tráfico comercial con el extranjero, que se reconoció la ineludible necesidad de contar con una buena carretera a alguno de los puertos, por lo que al fin el camino fue debidamente arreglado.

Figura 1. Panorámica de un sector de los escarpados Montes del Aguacate, con los cerros de Turrubares al fondo (A), así como vestigios del antiguo Camino Nacional (B). Fuente: Luko Hilje.



Es oportuno acotar que en 1823 San José se convirtió en la capital del país, pero tan solo de manera efímera; lo fue en forma definitiva a partir de 1838. En cuanto al camino, von Frantzius indica más adelante que pasa por los Montes del Aguacate solo desde el decenio de los 40 del siglo XIX, lo cual es correcto, como se verá después.

Con respecto al llamado Camino Nacional, era una calzada empedrada (Figura 1B) que conectaba San José con Puntarenas, esencial para nuestra economía. De acuerdo con el ingeniero alemán Franz Kurtze (Archivo Nacional, Fomento 1750, 28 de octubre de 1863), de quien se hablará a lo largo de este artículo, tenía una extensión de 125 km, aproximadamente; por las rutas actuales, Puntarenas y San José están separados por unos 100 km. Según el topógrafo e historiador Juan Manuel Castro Alfaro, partía del casco capitalino, bajaba por la cuenca del río Torres, donde atravesaba las planicies de La Uruca, descendía hacia el río Virilla, y ascendía abruptamente hasta el punto donde hoy está el cementerio Jardines del Recuerdo. Ahí había una bifurcación, cuyo ramal izquierdo atravesaba Barreal, La Asunción de Belén, Ciruelas, Los Llanos del Carmen, la actual calle del Limón, el puesto aduanero de La Garita y el valle de Atenas, para después subir por los muy escarpados Montes del Aguacate hasta el Alto del Monte, y luego descender hacia Desmonte, San Mateo, Jesús María, Esparza, Barranca y Puntarenas.

Por determinadas circunstancias, se decidió utilizar el puerto de Caldera, en la costa sudoeste, a pesar de lo obvio que resultaba que había que decidirse por el puerto de Moín, en la costa Atlántica, ya que Costa Rica comerciaba exclusivamente con Europa. Por entonces se importaban solo mercancías inglesas, y el café se vendía en el mercado inglés, con lo que se cometió un error de graves consecuencias, que al día de hoy pesa sobre el desarrollo de Costa Rica, y que debe ser considerado la razón principal por la que Costa Rica se esfuerza en vano por salir de la insignificancia que la ha caracterizado.

Mientras que otras naciones no escatiman sacrificio y concentran todos los esfuerzos en procurarse las rutas comerciales más breves y más convenientes, por ese malhadado hecho de aferrarse al puerto antiguo, Costa Rica dejó escapar la oportunidad de establecer en la costa Atlántica un puerto para el comercio con Europa. Con ello, se cometió el mismo error que se le puede achacar también a las demás repúblicas hermanas, cuyo principal tránsito

comercial se sigue efectuando por la costa del Pacífico. Así sacrificó Costa Rica la mayor parte de la ganancia que le hubiera correspondido, tanto a la población dedicada a la agricultura como a los intermediarios comerciales, si hubiera contado con un puerto en la costa Atlántica.

Las causas que coadyuvaron a que este pequeño país, en su imperdonable miopía, aniquilara hasta la propia capacidad de desarrollo, fueron las siguientes: falta de decisión enérgica, así como la adherencia desidiosa a lo convencional; pocos medios pecuniarios y falta de constructores inteligentes de caminos; y los celos de la capital nueva, San José, que temía tener que cederle de nuevo el centro de poder a la antigua capital, Cartago, recién desbancada. A esto se suma el interés personal de los dueños de las minas del Aguacate y, finalmente, la ignorancia total de las condiciones del terreno de la región de la costa Atlántica.

Es curioso que von Frantzius ignore que, aunque podría haber otras motivaciones para elegir Caldera, el principal obstáculo para contar con una calzada firme y amplia por el Caribe era el muy caudaloso río Reventazón. Esto está claramente expresado en el informe de Cooper (1896) sobre el camino a Matina, en el cual indica que en el punto donde la topografía era apta para cruzar dicho río, en las cercanías de la actual Siquirres (Figura 2), cuando llovía fuerte su cauce podía ensancharse de 125 a 250 m; años después se tendió ahí el puente ferroviario que soslayaba dicho obstáculo, el cual tenía dos secciones, que juntas medían 198 m (Anónimo, 1953). Con las tecnologías de la época aludida por von Frantzius, era imposible construir un puente tan largo y sólido, y es por eso que, en el gobierno de Juan Rafael Mora —a quien el pueblo conocía como don Juanito— se optó por trazar una nueva ruta hacia el Caribe, pero por Turrialba, para lo cual se intentó colocar un puente sobre el río Reventazón en el sitio llamado Angostura (Hilje, 2018b).

Figura 2. Entorno del punto aproximado (en una vista desde el antiguo puente ferroviario) donde era posible cruzar el río Reventazón, a mediados del siglo XIX. El caudal está muy bajo, debido a la época en que fue tomada la foto. Fuente: Luko Hilje.



Sin embargo, no fue solo falta de discernimiento lo que ocasionó esa omisión tan desastrosa para el país. Ya en 1819, por sugerencia de un extranjero [nicaragüense] de nombre Rafael [Francisco] Osejo, el gobernador Ayala [Juan de Dios de Ayala y Toledo] le había solicitado a los habitantes de Costa Rica, por medio de una proclama bien escrita que explicaba la importancia de recuperar el camino de Matina, que unieran fuerzas para participar en la empresa. La iniciativa no encontró ninguna resonancia.

Aunque von Frantzius no lo dice, se capta que esta proclama nunca apareció impresa. Esto se explicaría porque la primera prensa de imprenta disponible en el país —exhibida hoy en el Museo Nacional— fue traída en 1830 por Miguel Carranza Fernández, dueño de la Imprenta La Paz.

No fue sino hasta mucho después que se hicieron los primeros intentos de abrirle un camino más ventajoso al comercio, que ya se estaba desarrollando con rapidez. Braulio Carrillo [Colina], a quien Costa Rica le debe los fundamentos de la educación pública y de la legislación actual, y quien solía ejecutar sus reformas con determinación inmisericorde, ya en 1838 empezó a construir el camino de Matina, sin dejarse intimidar en lo más mínimo por el poderoso partido de oposición, cuyos integrantes tenían las tierras y los intereses del lado oeste, en la única zona cultivada del país. Su antecesor, Manuel Aguilar [Chacón], acababa de terminar los preparativos pertinentes pues, a principios del mismo año, había mandado al ingeniero inglés H. [Henry] Cooper a inspeccionar el antiguo camino a Matina. El resultado de ese examen fue consignado por este señor en un informe que sí fue publicado, con el nombre *Diario de la apertura del camino de Matina principiando por el antiguo* (San José, 1838).

En una nota posterior, von Frantzius acota que “le corresponde a este señor [Francisco María Oreamuno Bonilla] el mayor mérito por impulsar la construcción del camino a Matina. A él, único ministro del presidente Manuel Aguilar, se le debe que éste haya ordenado el reconocimiento del camino a Matina, cuyo resultado favorable determinó que Carrillo decidiera ejecutar inmediatamente el proyecto”. Oreamuno era un empresario cartaginés, quien ocupó numerosos puestos políticos. Fungió como presidente interino de la República mientras don Juanito Mora lideraba las huestes costarricenses en Guanacaste y Rivas, durante la primera etapa de la Campaña Nacional de 1856-1857 contra el ejército filibustero comandado por el esclavista estadounidense William Walker; al retornar éstas, que portaban el bacilo del cólera morbus, resultó contagiado y falleció.

*En relación con Cooper, redactó y publicó a inicios de 1838 el **Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte** —al cual se aludió previamente— por encargo del gobierno de Aguilar. A él se le solicitó que hiciera un reconocimiento de dicha ruta y determinara si se podía adaptar para el tránsito de carretas, o si sería preferible abrir una nueva ruta en sus cercanías. Lamentablemente, Aguilar fue derrocado por Carrillo, y éste otorgó el contrato no a Cooper —como era de esperar—, sino a Narciso Esquivel Salazar, y después a Joaquín Iglesias Vidamartel, primo de Carrillo y otrora enemigo político suyo (Obregón, 1989). Aunque se optó por construir una nueva ruta, después se decidió mejorar la vereda existente, debido a las condiciones del terreno y a los costos económicos implicados.*

Es conveniente mencionar que von Frantzius incluye una nota al pie, en la que consigna que para entonces el comercio se había incrementado, en respuesta al aumento de la población, y acota que de principios de siglo a 1844, y según el censo de ese año, la cantidad de habitantes del país había aumentado de 30.000 a 80.000 almas. Además, que para 1868 se había duplicado, lo cual no es cierto, pues según el censo nacional de 1864, desarrollado por su paisano Fernando Streber —como director de la Oficina de Estadística—, la población correspondía a 120.499 personas. Por otra parte, también yerra al indicar que la región occidental era “la única zona cultivada del país”, pues basta con leer el informe de Cooper para percatarse de que había importantes haciendas de cacao y café en las cercanías de la actual Turrialba, así como de cacao en la región de Matina; solo en Turrialba había 176.100 arbustos de cacao y 20.500 arbustos de café (Cooper, 1896).

A la hora de comprometerse con esa empresa, a Carrillo no lo movieron solo los intereses comerciales, sino que también la impulsó por consideraciones de índole política: hacía unos años, y debido a la importancia de contar con un puerto en el Atlántico, el país había destinado el recién descubierto camino del Sarapiquí al puerto de San Juan del Norte a servir de medio de transporte público. En 1838, cuando se disolvió la confederación que se había establecido tras la Independencia y cada una de las cinco repúblicas volvió a gozar de completa autonomía, Carrillo pensó que tenía el deber de abrir el acceso a un puerto propio, para evitar el peligro inminente de depender de manera permanente del país vecino, Nicaragua, situación inevitable, de continuar utilizando en común el puerto nicaragüense.

*En su valioso documento **La ribera derecha del río San Juan; hasta ahora una parte casi completamente desconocida de Costa Rica**, publicado en 1862 y mientras residía en Costa Rica, von Frantzius recopila muy rica información acerca de las tentativas de colonizar las regiones de Sarapiquí y San Carlos, así como de la historia del camino de Sarapiquí (von Frantzius, 1999). En efecto, cuando, a partir de agosto de 1821, gracias a los empeños del comerciante Joaquín Mora Fernández se supo que había una vía acuática —el río Sarapiquí— para alcanzar el San Juan y llegar al puerto caribeño de San Juan del Norte (Greytown), nuestros gobernantes visualizaron la posibilidad de aligerar la comunicación, así como de reducir los costos de las exportaciones e importaciones desde Europa, pues por entonces todo el comercio se realizaba por Puntarenas, en un extenso y peligroso periplo que incluía el Cabo de Hornos.*

Según los cálculos contenidos en un informe del ingeniero Kurtze (Archivo Nacional, Fomento 1750, 28 de octubre de 1863), entre Puntarenas y Europa había una distancia de 12.350 millas marítimas, casi cuatro veces más que la que separaba a San Juan del Norte de Europa, correspondiente a unas 3400 millas. Por tanto, de acuerdo con el tipo de navío y de otros factores, la travesía desde Puntarenas hasta Alemania consumía unos cinco meses, mientras que desde San Juan del Norte podía demorar apenas unos 40 días.

En cuanto a la mencionada confederación, von Frantzius alude a la República Federal de Centro América —que incluía a Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica—, la cual existió de 1824 a 1838, cuando se separó Nicaragua, y en 1839 se disolvió definitivamente.

Durante los cuatro años del período gubernamental de Carrillo, la construcción del camino avanzó con gran tenacidad y energía, aunque en los dos últimos años, 1841 y 1842, las fiebres causadas por el avituallamiento deficiente y la consecuente alta mortalidad de los trabajadores provocaron un estancamiento importante de las labores. Aun así, la construcción del camino a Matina no se interrumpió sino hasta la revolución de 1842, instigada por los enemigos políticos de Carrillo, quien se vio obligado a renunciar a su cargo y abandonar para siempre el país.

En efecto, en el gobierno de Carrillo se había avanzado unos 63 km en el mejoramiento del camino a Matina, pero él fue derrocado por el general hondureño Francisco Morazán Quesada, quien discontinuó el proyecto (Obregón, 1989). Carrillo se exilió en El Salvador, donde fue asesinado el 15 de mayo de 1844.

En relación con las fiebres mencionadas, en un artículo alusivo a la malaria, von Frantzius amplía sus criterios así: “en los años 1838 hasta 1841 aparecieron frecuentes enfermedades y numerosas muertes en los trabajadores empleados en la construcción del camino de Turrialba hasta el paso en el río Reventazón [La Junta, hoy Siquirres], como consecuencia de fiebres de vesícula intermitentes y remitentes. Los trabajadores estaban mal abastecidos de alimentos y vivían en chozas levantadas provisionalmente, los cuales no brindaban la mínima protección” (von Frantzius, 2009).

*Cabe acotar que para ese entonces se desconocía que dichas fiebres eran causadas por una o más especies de un protozooario (**Plasmodium falciparum**, **P. vivax**, **P. malariae** y **P. ovale**) transmitido por el zancudo **Anopheles albimanus**, especialmente. Debe recordarse que, años después, durante la construcción del ferrocarril al Caribe, la malaria o paludismo arrasó con las cuadrillas de obreros chinos e italianos, por lo que hubo que recurrir a personas negras, que comúnmente tienen inmunidad natural a dicha enfermedad, gracias a la presencia en su sangre de glóbulos rojos con forma de hoz (falciformes), protegidos contra el citado protozooario (Hartl, 1980).*

Inmediatamente después de la caída de Carrillo, los opositores al camino se apresuraron a reparar el que comunica San José con Puntarenas, que ya en 1840 había sustituido a Caldera como puerto oficial, con el fin de dirigir hacia allá todo el tránsito comercial del país y eliminar de manera permanente cualquier posibilidad de que se retomara la construcción interrumpida del camino a Matina. La compañía constructora de caminos que se formó con ese fin, ya en noviembre de 1843 obtuvo concesiones importantes del gobierno. El comerciante Edward Wallerstein, bien conocido en Costa Rica por el desarrollo del cultivo del café, dirigió la construcción del camino con mucha cordura y energía. No obstante, para complacer a los influyentes dueños de las minas, se cometió el error de desviar el camino para que pasara por los Montes del Aguacate, en vez de rodearlos y permanecer en el valle del Río Grande.

En relación con la ruta hacia el Caribe, fue retomada en 1850, como se verá pronto. Por su parte, en cuanto a la ruta del Camino Nacional, su construcción y mantenimiento le fueron encomendados a la Sociedad Económica Itineraria, un ente público-privado fundado en 1843, cuyo presidente y secretario eran el alemán Eduardo Wallerstein y el guatemalteco

*Felipe Molina Bedoya, respectivamente (León, 1997). Cabe acotar que el primero llegó a Costa Rica en 1832, enviado a Puntarenas por las casas comerciales Faith Kellmers y la Compañía de Londres, a hacerse cargo de los intereses que tenían ambas en Costa Rica en la exportación del palo de brasil (**Haematoxylon brasiletto**); de la madera de este árbol se pueden fabricar instrumentos musicales finos, además de que la parte central del tronco es rica en un pigmento rojo del cual se obtenía un preciado colorante de gran demanda en Europa.*

Con respecto a la ruta del Camino Nacional objetada por von Frantzius, en aquella época la Sociedad Económica Itineraria nombró una comisión para definir el camino que se elegiría, la cual planteó tres opciones, según el ya citado topógrafo e historiador Castro. Lo deseable hubiera sido que se escogiera la que von Frantzius sugiere, de rumbo muy parecido al que siguió la línea ferroviaria del Ferrocarril al Pacífico posteriormente, pero ello implicaba toparse con más ríos, lo que hubiera demandado instalar más puentes para soslayarlos, algunos de ellos bastante largos.

Por la gran escasez de técnicos especializados en aquella época, la construcción iba avanzando de manera muy lenta y consumiendo una cantidad muy importante de fondos, que le hubieran sido mucho más útiles al país si se hubieran invertido, más adecuadamente, en el camino a Matina.

En cambio, aquella obra iniciada con tanto esfuerzo por Carrillo fue víctima de los elementos hasta que, en 1851, los partidarios del proyecto, oriundos de Cartago, volvieron a proponer que se continuara trabajando en él. Con ese fin fundaron una sociedad que se llamó Junta Itineraria del Norte. En febrero de 1852 esta Junta obtuvo concesiones importantes del gobierno pero, como le faltaba efectivo, contactó a la Sociedad Alemana de Colonización para Centroamérica, con sede en Berlín, y empezó con la construcción bajo la dirección del barón Alexander von Bülow, en ese tiempo recién llegado a Costa Rica y conocido por los proyectos de colonización que ya había emprendido.

En una nota de von Frantzius, señala que “La Junta Itineraria del Norte le debe su fundación al entonces vicepresidente de la República, Francisco María Oreamuno”, para después consignar lo que ya anotamos en una nota previa. Puede que esto fuera cierto, como empresario cartaginés que era, pero su mayor promotor fue el propio presidente don Juanito Mora, al que Oreamuno acompañaba en la vicepresidencia.

Es curioso que von Frantzius ignore los aportes de Mora en todo su artículo, a pesar de los innegables méritos de éste en el desarrollo de la infraestructura urbana y rural del país, incluyendo la ferroviaria, pues se debe a Mora el primer intento al respecto, como se verá después. Esto podría obedecer a que, a pesar de que don Juanito le ayudó cuando llegó al país —al nombrarlo “médico de pueblo” en Alajuela, con un salario bastante alto—, von Frantzius se convirtió en su adversario, al punto de fungir como el médico principal de las fuerzas que participaron en su captura y fusilamiento, en setiembre de 1860, de lo cual él mismo dejó un detallado informe (Hilje, 2011). Dicha actitud contrastó notoriamente con la de su amigo y colega Hoffmann quien, ya en su lecho mortuario, le envió una sentida carta de despedida a don Juanito (Hilje, 2007).

Ahora bien, el nombre oficial de dicho ente era Sociedad Itineraria del Norte, y fue establecida el 27 de junio de 1850 —no en 1851 ni 1852—, como una compañía de accionistas privados, pero abierta a todos los costarricenses. En efecto, recibió numerosas prebendas de parte del gobierno, pero no es cierto que las recibieran los líderes de dicha Sociedad Berlinesa de Colonización para Centro América, como lo demuestra Hilje (2018b) al analizar sus actas. Por el contrario, el ingeniero de caminos von Bülow, tras dos intentos fallidos de establecer colonias en Guatemala y Nicaragua, visualizó y pactó una alianza con la citada Sociedad, que fue rubricada el 1° de abril de 1852. A la Sociedad lo que le interesaba era el camino a Matina o a Limón, mientras que a von Bülow también le atraía ese proyecto, pero ampliado con una colonia alemana en Angostura, Turrialba, y un puerto en el Caribe, más el desarrollo agrícola a lo largo de toda la ruta. Por ello, optó por aportar fondos, con la condición de que la Sociedad le cediera las principales prebendas otorgadas por el gobierno.

Como se sabía, por las averiguaciones del mencionado ingeniero Cooper, que Limón era el puerto más apropiado de la costa Atlántica, y también que el único punto adecuado para tender un puente sobre el Reventazón es un lugar que queda frente a Turrialba, llamado Angostura, se decidió abandonar del todo la idea de recuperar el antiguo camino a Matina y se sugirió un rumbo más al sur. Limón y Angostura se consideraron, pues, puntos fijos, y se buscó entonces, entre estos dos puntos, la ruta adecuada para trazar el camino.

El ingeniero alemán Kurtze se hizo cargo del trabajo técnico previo al trazado del camino. Su tarea consistió en explorar el terreno extraordinariamente montañoso situado entre los ríos Reventazón y Chirripó (Figura 3). En los viajes realizados con ese fin, tuvo oportunidad de tenerlo directamente a la vista e inspeccionarlo a fondo. Esta es la razón por la cual, hasta el momento, el ingeniero Kurtze es el único especialista capacitado tanto para emitir una opinión en cuanto a las dificultades a superar, como para estimar el monto que se necesita si se desea llevar a cabo esta obra.

Figura 3. Un paraje típico de las zonas montañosas del Caribe. Fuente: Luko Hilje.



En una nota, von Frantzius acota que “entre San Juan del Norte y Bocas del Toro hay solamente dos puertos: Limón y la ensenada de Cahuita, la cual queda 15 leguas más al oeste [sudeste], o sea, demasiado lejos. Limón cuenta también con un suelo bueno y firme, excelente para la edificación de una ciudad. Moín, el puerto utilizado hasta ahora, no es sino una rada abierta”. La distancia calculada por von Frantzius correspondía a unos 63 km, dado que en aquella época una legua equivalía a 4,18 km, según el ya citado topógrafo e historiador Castro; sin embargo, la distancia entre Puerto Limón y Cahuita es de unos 43 km.

No es cierto que Cooper supiera de Angostura. Ese fue un descubrimiento de Antolín Quesada, oriundo de Cartago, contratado a fines de 1850 por la Sociedad Itineraria del Norte para buscar un punto angosto donde se pudiera colocar un puente sobre el río Reventazón (Hilje, 2018b). Fue a partir de dicho descubrimiento que a ese lugar se le denominó Angostura. Tampoco es cierto que esté frente a Turrialba, pues para ese entonces este poblado se localizaba en las lomas de Colorado, y no en el actual valle. Por ahí pasaba el camino a Matina, que descendía hacia el valle en las cercanías del actual puente de La Alegría y frente al salón Mon Río. De este punto al puente en Angostura hay 7,9 km de distancia.

En relación con Kurtze, era un notable ingeniero, llegado al país con von Bülow, como funcionarios de la Sociedad Berlinesa. Ambos recorrieron juntos las densas y agrestes selvas del Caribe por mes y medio, entre junio y julio de 1852 (Hilje, 2018b). Llama la atención que von Frantzius sea tan benévolo con él, pues más bien fue bastante censurado por los célebres viajeros y cronistas Moritz Wagner y Carl Scherzer, quienes acotaron que “los gastos de una carretera de Cartago a Limón, que el ingeniero Kurtze avaluó de un modo irresponsable e incomprensible en solo 30.000 dólares, montan al menos a 300.000 dólares” (Wagner y Scherzer, 1974). Al final, además de que el proyecto de la colonia y del camino abortó a inicios de 1854, Kurtze y von Bülow terminaron enemistados.

Lamentablemente, las obras se detuvieron a principios de 1854 porque, tras desembolsar 19 mil pesos, suma diminuta para la envergadura de la empresa, ni la Junta Itineraria del Norte ni la Sociedad Alemana de Colonización pudieron conseguir los fondos para continuar con la construcción.

El año trágico de 1856 le propinó un golpe muy duro al país, cuando éste apenas empezaba a florecer. La guerra contra los filibusteros y el cólera, que la primera arrastró tras de sí y diezmó a la población en el sentido más literal de la palabra, congelaron toda iniciativa, por lo que, por mucho tiempo, no sucedió nada más en relación con ninguna vía de comunicación.

En efecto, durante la ya citada Campaña Nacional, aparte de los centenares de muertes debidas a la pólvora, las bayonetas y los sables, la epidemia del cólera morbus mató a unas 10.000 personas, lo cual equivale al 10% de la población. Además, la economía del país quedó en quiebra. Cabe acotar que von Frantzius participó en algunos eventos de dicha guerra, aunque no en los frentes de batalla, como sí lo hizo su colega y amigo Karl

Hoffmann, quien fungió como Cirujano Mayor del Ejército Expedicionario durante la primera etapa de dicho episodio bélico (Hilje, 2007).

Merece una mención muy especial el único intento fallido de ese tiempo, pues se trata del primer proyecto de establecer un ferrocarril en Costa Rica. En efecto, un inglés llamado R. [Richard] Farrer quiso construir una línea de ferrocarril de Puntarenas a la capital, San José, por la cual debían fluir todas las exportaciones e importaciones del país. Como las primeras se limitan casi exclusivamente al café que éste produce, y las segundas, al tratarse de una población tan reducida, son consecuentemente insignificantes, era de prever que no se iba a pagar nunca esa empresa tan cara, en un país tropical tan montañoso y de tráfico tan escaso. Con toda razón, en un artículo periodístico se le sugirió al empresario que prolongara la empresa hasta más allá de San José, para que alcanzara la costa atlántica y consolidara de una vez una ruta de tránsito interoceánico.

Como parte de las tareas preparatorias, el ingeniero inglés Sinclair se vio en la necesidad de nivelar el trayecto entre Puntarenas y San José y, al hacerlo, se dio cuenta de que las dificultades que presentaba el terreno de la parte oeste del país eran mucho menores de lo que se pensaba. Sin embargo, muy pronto fue interrumpida la construcción, tan pronto como se agotaron los recursos, tras haber gastado 7000 libras esterlinas y haber colocado apenas los rieles del breve trayecto entre Puntarenas y Barranca. Esa línea estuvo sin uso hasta que, en 1861, cuando los rieles ya estaban medio deteriorados por el herrumbre, fueron arrancados de los durmientes, éstos totalmente podridos.

Fue durante el segundo mandato de don Juanito Mora que, el 24 de julio de 1854, se suscribió un contrato en tal sentido con Farrer, empresario inglés que también fungió como cónsul de su país en Costa Rica (Fernández Montúfar, 2008). Dicho autor indica que el 12 de noviembre quedó habilitado el ferrocarril, pero solo entre Puntarenas y Barranca, en un trayecto de unos 14 km, y el contrato de 1854 fue refrendado el 12 de diciembre de 1857. Farrer disponía de seis coches, cada uno tirado por una mula, por lo que se le denominaba “burrocarril”, de manera sarcástica. El citado monto equivaldría hoy a unas 812 mil libras esterlinas, es decir, casi 700 millones de colones.

De las obras mencionadas hasta ahora, ninguna se basaba en la idea de una vía interoceánica, a pesar de que en los últimos años habían pasado por las fronteras del país miles de viajeros de todas partes del mundo, seducidos por las recién descubiertas riquezas de California. Mientras eso sucedía, Costa Rica seguía ocupada en lograr establecer siquiera una conexión entre el interior, densamente poblado, y las costas. Ya hemos visto la poca suerte que se tuvo. Como empezaron con recursos escasos, todas quedaron inconclusas. Sin embargo, no se puede considerar que las pérdidas hayan sido totales, puesto que los estudios de terreno de cada caso constituyeron una base muy valiosa para las empresas siguientes, y poco a poco se fue concibiendo la idea de una ruta interoceánica. Los estudios en cuestión fueron realizados por los ingenieros extranjeros Cooper, Kurtze y Sinclair.

Es oportuno recordar que a inicios de 1848, en California unos trabajadores descubrieron una pepita de oro, lo que poco a poco provocó un movimiento migratorio que alcanzó el

grado de avalancha humana, denominado “fiebre del oro”, el cual persistió hasta 1855. Debido a los peligros de atravesar por tierra EE.UU., el río San Juan se convirtió en la ruta natural para viajar desde la costa oriental de dicho país, lo cual fue aprovechado por el comodoro Cornelius Vanderbilt, poderoso magnate ferrocarrilero en EE.UU., para fundar la Compañía Accesoria del Tránsito y así facilitar el desplazamiento de esa masa humana por la llamada vía del Tránsito (Obregón, 2001). Ésta consistía en una ruta que implicaba navegar por el río en pequeños vapores desde San Juan del Norte, y atravesar el lago de Nicaragua hasta La Virgen, desde donde se avanzaba en diligencia hasta San Juan del Sur, para después embarcarse hasta San Francisco de California.

Como lo afirma von Frantzius, un ferrocarril entre Limón y Puntarenas hubiera captado pasajeros, pero lo cierto es que Panamá estaba intentando hacer lo mismo, e incluso lo concretó a inicios de 1855 con la inauguración del Ferrocarril Interoceánico de Panamá, que conectaba Colón (Aspinwall) con la ciudad de Panamá. A partir de enero de 1856, la misma empresa estableció la Pacific Steamship Mail Company (Mala del Pacífico), un servicio de vapores que atracaban en los puertos del Pacífico centroamericano, además de que, desde Colón, sus grandes vapores hacían conexión con Nueva York (León, 1997). De hecho, esa fue la ruta que tomó von Frantzius en 1868 cuando decidió retornar a Alemania para siempre.

En cuanto a la acotación de von Frantzius acerca de nuestra densidad poblacional, ya en 1855 el país tenía 100.174 habitantes, distribuidos así: 31.749 (San José), 23.209 (Cartago), 17.289 (Heredia), 12.575 (Alajuela), 9112 (Guanacaste), 1240 (Puntarenas) y 5000 (tribus errantes) (Molina Bedoya, 2007). Para entonces Puntarenas no era una provincia sino una comarca, y Limón no existía como una entidad físico-política.

Fue providencial para Costa Rica que en 1861 visitara el país el capitán belga Edmund Pougín, en el momento en que terminaban las discordias causadas por el derrocamiento del presidente Mora y estaba por empezar una época pacífica de desarrollo. Éste había recibido el encargo de ir estudiando la situación de los países hispanoamericanos, con el objeto de encontrar oportunidades de fundar empresas industriales a gran escala. El ya mencionado ingeniero Kurtze le hizo ver las grandes ventajas que resultarían de la construcción del camino a Limón, tanto para el empresario como para el país. La agudeza del capitán Pougín y su juicio, madurado por los múltiples viajes que había emprendido con el mismo propósito a otras partes del mundo, le permitieron reconocer con presteza que una obra de ese tipo tendría un éxito más seguro y formidable si, en vez de limitarse al solo comercio de un país tan pequeño como Costa Rica, se ampliaba a una vía de tránsito interoceánica, abierta también al comercio mundial.

Así, Pougín, Kurtze y el hidrógrafo Luis Daser, quien por casualidad también estaba en el país, prepararon todo el trayecto de Puntarenas y Caldera a Limón; el primero, como era un marino práctico, se concentró ante todo en los dos puertos de Caldera y Limón. Tras haberse convencido por sus propios ojos de la idoneidad de ambos, empezó a negociar con el gobierno para conseguir las concesiones y privilegios necesarios para la construcción del camino. Cuando todo estuvo listo, volvió a Bélgica a principios de 1862, a dar los pasos necesarios para ejecutar el proyecto. Sin embargo, por la guerra civil que se había

desencadenado en EE.UU. y la expedición emprendida contra México, regresó a Bélgica en un momento tan poco propicio, que las condiciones de los mercados de divisas europeos se habían vuelto muy desfavorables para una empresa de este tipo. Transcurrió pues el período de validez de dos años establecido en el contrato, y caducó el 14 de agosto de 1863 sin que se hubiera formado sociedad alguna capaz de llevar a cabo la empresa.

*Sobre Pougin, se cuenta con datos biográficos importantes (Soto-Quirós, 2016), así como de una traducción del folleto **L'État de Costa-Rica et ce qu'on pourrait y faire dans l'intérêt de l'industrie, du commerce et de l'émigration belges (El Estado de Costa Rica y lo que se podría hacer allí en beneficio de la industria, el comercio y la emigración belgas)** (Quesada, 2001), mencionado por von Frantzius en una nota aclaratoria. En dicho folleto, que data de 1863, dedica amplio espacio a la cuestión del camino entre la capital y Puerto Limón. Su interés fue tal, que en julio de 1861 actuó como representante de la Société Générale de Crédit de la Belgique para construir dicha ruta (Soto-Quirós, 2016), lo que al final no fructificó, como lo explica von Frantzius. La alusión a México corresponde a la segunda intervención francesa, de 1862 a 1867, provocada por la suspensión de los pagos de la deuda externa, decretada por Benito Juárez en 1861.*

Por su parte, en relación con la referencia de von Frantzius a la situación política de Costa Rica, el presidente Mora había sido depuesto en agosto de 1859, y resultó sustituido por José María Montealegre Fernández. Tras su exilio en El Salvador, al tratar de reconquistar el poder, fue capturado y fusilado en Puntarenas en 1860, como se indicó en páginas previas.

En cuanto a Daser, era un alemán residente en EE.UU., quien entre 1857 y 1860 había participado en la Expedición al Río Atrato, financiada por el gobierno de EE.UU. para valorar la posibilidad de construir un canal entre el golfo de Darién y el océano Pacífico, antes de la construcción del canal de Panamá. Al concluir dicha labor, en 1861 residió un tiempo en Costa Rica. Aparte de sus labores profesionales, le cabe el mérito de haber actuado como emisario para que von Frantzius estableciera un contacto permanente con el Instituto Smithsonian, en Washington, lo cual propició un notable impulso de nuestras ciencias naturales.

Cabe acotar que von Frantzius incluye una nota aclaratoria, en la que indica que “también le convino mucho al capitán Pougin que, por encargo del gobierno, el ingeniero Wolfram llevara un año de estar ocupado en ampliar los estudios acumulados en relación con el terreno entre Limón y Cartago”. En efecto, en 1860 estaba en el país el polaco Luis Wolfram, a quien en junio de ese año nuestro gobierno le asignó un contrato para la exploración de un camino hacia Puerto Limón, así como para establecer un puerto ya fuera ahí o en la cercana Moín, pues por largo tiempo se había estado debatiendo dónde era preferible erigirlo; sobre esto hay abundante información en Hilje (2018b).

Entre tanto, en Costa Rica había habido un cambio legítimo de gobierno, y Jesús Jiménez [Zamora], el yerno del ya mencionado Francisco María Oreamuno, era el presidente recién electo. Jiménez no dejó a la suerte el destino del camino de Limón. Es decir, no se esperó a que, por casualidad, se organizara otra sociedad que lo pudiera construir, sino que, sin

perder tiempo, apenas caducó el contrato con Pougin se puso a la cabeza de la empresa y, siguiendo el meritorio ejemplo de Braulio Carrillo, le presentó un plan nuevo al Congreso, convocado especialmente para dilucidar el asunto, por medio del cual procuraba poner el camino en servicio lo más pronto posible.

Por eso le corresponde, sin lugar a duda, el reconocimiento de ser, tras Carrillo, el primer presidente que no solo tuvo la visión sino además la firme voluntad de darle al fin a su patria el puerto indispensable en el océano Atlántico. Jiménez consideraba que la apertura de ese camino debía constituir la tarea principal de su período de gobierno, una tarea que había asumido, en cierto sentido, como legado del suegro, quien lamentablemente había muerto demasiado temprano, de cólera, en 1856.

Cartaginés de nacimiento, Jiménez se graduó como médico en la Universidad de San Carlos, en Guatemala. Casado con Esmeralda Oreamuno Gutiérrez-Peñamonge, ocupó dos veces la presidencia de la República. En efecto, su suegro fue uno de los más connotados ciudadanos que resultó víctima del cólera, como se indicó en páginas previas.

Es cierto que lo benefició mucho que unos pocos años antes, cuando el Congreso refrendó el contrato de Pougin, se hubieran considerado minuciosamente y refutado todas las objeciones que tenían los oponentes. Sin embargo, no faltó quien se esforzara por abortar el proyecto y patrocinara una vez más las presuntas ventajas del camino por Sarapiquí y San Carlos.

Es lamentable que, en todas partes, siempre haya personas que ignoran las enseñanzas de la historia universal, y en este caso sucedió lo mismo. Todos los puntos que ya habían sido resueltos sólida y definitivamente a favor del camino a Limón desde la época de Carrillo, fueron propuestos una vez más por personas en las que coincidían la ignorancia y los deseos de pelear y sacar provecho propio. Debido a lo difícil de la situación, el gobierno se declaró dispuesto a permitir que dos ingenieros extranjeros investigaran las diversas rutas posibles, y decidieran cuáles serían las más ventajosas.

Pareciera referirse al recién citado Luis Wolfram, así como al ingeniero estadounidense Juan Mehan. En 1864 este último exploró la región del Caribe para determinar la factibilidad de establecer un puerto en Limón (Hilje, 2018b), además de lo cual elaboró mapas del río Matina, de Moín y de Limón.

Lamentablemente, el criterio de estos “especialistas” no satisfizo a ninguna de las dos facciones. Aunque era favorable a Limón, en el dictamen se recomendaba que se aprovechara parcialmente el río Matina para sustituir el camino proyectado. Ese río no es navegable ni puede volverse navegable, y la desembocadura está bloqueada por barras de arena, como la de casi todos los ríos de esa costa.

Dichos ingenieros no entendieron del todo la tarea que se les había encomendado: partieron de un punto superado ya hace mucho tiempo, y no se dieron cuenta de que lo esencial de la empresa estriba precisamente en que se mantenga un solo medio de transporte de océano a océano. Aun cuando el río Matina fuera navegable, tanto los trasbordos como el repetido

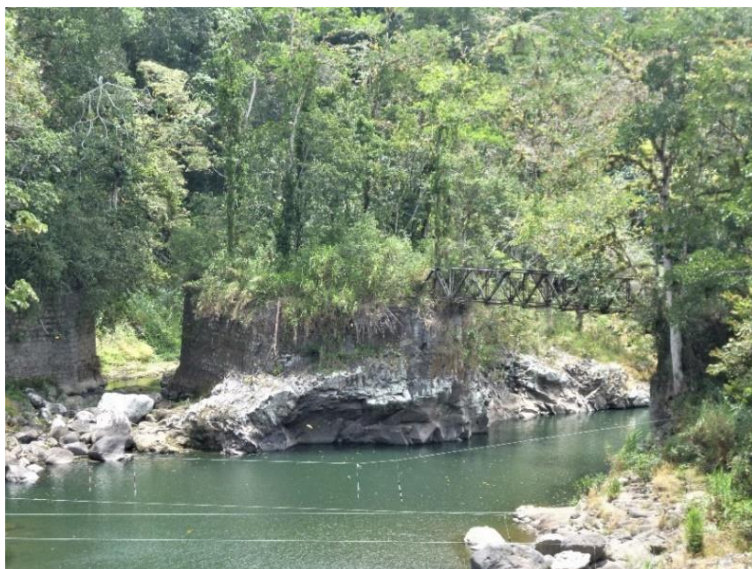
almacenaje y desalmacenaje de la mercadería, ambos en extremo caros y fastidiosos, provocarían una desventaja muy seria, pues anularían casi por completo el principal beneficio, a saber, el ahorro de tiempo, al no tener que dar la vuelta por el Cabo de Hornos. Naturalmente y con toda razón, este dictamen, tan poco acorde con los propósitos del proyecto, fue ignorado por completo.

Una vez que el presidente Jiménez obtuvo la venia del Congreso para construir la carretera, se iniciaron las obras en febrero de 1864, dirigidas por Kurtze, quien en ese momento tenía a cargo la construcción de obra pública, y se continuó trabajando en ellas durante los restantes años del período presidencial del señor Jiménez, que se extendió hasta mayo de 1866. En el lapso de esos casi dos años, se impulsó la construcción con todos los fondos a disposición del gobierno, y se le dio una base sólida al proyecto: en Angostura se levantaron dos puentes permanentes para atravesar el Reventazón, y se logró el establecimiento y la apertura del camino de la parte más difícil de toda la ruta, las laderas de los cerros de Izarco, entre los ríos Reventazón y Pacuare. El presidente disponía de la exigua suma de 120 mil florines para todos estos trabajos.

Al expirar el intento de edificar una colonia alemana en Angostura, a inicios de 1854, Kurtze permaneció en el país, donde el año anterior se había casado con la cartaginesa María Francisca Bedoya Elizondo, con quien procreó siete hijos. Debido a su calidad profesional, Jiménez lo nombró director de Obras Públicas y, como el presidente había sido directivo de la Sociedad Itineraria del Norte y sabía de la importancia de abrir un camino al Caribe, le dio prioridad a este proyecto (Hilje, 2018b). Como esta estructura era clave para dicha obra, el 27 de marzo de 1865 se inauguró el puente sobre el río Reventazón, en Angostura; además, se inauguró un tramo del camino, hasta Cacao, a 13,5 km de Angostura, cerca de donde hoy están los caseríos de La Flor y Pílon de Azúcar. Los detalles de ese día festivo, tan importante para el país, aparecen en Hilje (2017).

Conviene aclarar que no se trataba de dos puentes, como lo indica von Frantzius, sino de uno solo, pero dividido en dos secciones, de 10 y 21 m de longitud, respectivamente, para aprovechar una inmensa roca que hasta hoy se yergue en el cauce del río (Figura 4). Era un puente de madera, con forma de arco aéreo o cercha, y cubierto con techumbre de tejamanil, es decir, de tablitas pequeñas, parecidas a tejas, quizás de madera de pejibaye; reposaba sobre bastiones de calicanto en sus extremos. Como una curiosidad, era el mismo puente cuyo plano Kurtze había dibujado unos 12 años antes, para la fallida colonia alemana en Angostura. Con el paso de los años, dicho puente se pudrió, y en 1923 fue reemplazado por uno de acero —del cual permanecen sus vestigios hasta hoy—, en la administración del ramonense Julio Acosta García.

Figura 4. Roca en el cauce del río Reventazón, con los vestigios de la sección más larga del puente construido en 1923. Nótese la ausencia de la sección más corta, así como los antiguos bastiones en cada extremo, al igual que sobre una parte de la roca. Fuente: Luko Hilje.



Finalmente, cabe señalar que los cerros de Izarco, nombre hoy en desuso, corresponden a la serranía localizada poco después del cauce del río Reventazón. Además, es curioso que von Frantzius mencione el presupuesto no en pesos o dólares, que entonces eran equivalentes (León, 1997), sino en florines. En realidad, no pudimos hallar el dato del costo del puente, cuya construcción fue dirigida por el suizo Rocco Adamini, mientras que los aspectos de carpintería los asumió el alemán Eduardo Steffen Grigat, y los de albañilería el cartaginés Valerio Pérez.

Cuando don Jesús Jiménez comenzó con la construcción del camino a Limón, algunos le reprocharon que ordenara hacer una carretera en vez de un ferrocarril, utilizando todos los adelantos de la técnica. Era un reclamo injusto. Para erigir una obra así, hubiera sido imprescindible realizar unos estudios de terreno exactos y muy especializados, algunos de ellos muy costosos, puesto que no se trataba solamente de demostrar que era posible establecer el ferrocarril por Costa Rica, sino también de plantear un presupuesto lo más exacto posible, apoyo indispensable a la hora de atraer un capital para nada insignificante.

Sin embargo, para Costa Rica lo principal era la posibilidad de contar con una vía de tránsito a algún puerto de la costa Atlántica. No se podían arriesgar los escasos medios con que se contaba en trabajos técnicos de reconocimiento, cuyos resultados podían resultar negativos. Aun así, en 1864, cuando empezaron los trabajos de la carretera, resultó totalmente insuficiente la información recabada hasta ese momento en relación con el terreno. El embajador estadounidense N. C. Riotte estaba entre los que recomendaban la construcción de un ferrocarril por Costa Rica. Era especialista en la materia, porque en Prusia había sido director de ferrocarriles, por lo que poseía los conocimientos necesarios para una empresa de este tipo. Como acababa de llegar a Costa Rica cuando se cerró el

contrato de Pougin, se interesó mucho en el asunto, al cual le dedicó la más cercana atención durante los años que permaneció en el país.

Charles Nikolaus Riotte era un alemán residente en EE.UU., quien en agosto de 1861 asumió labores como embajador de dicho país en Costa Rica y Nicaragua, hasta inicios de 1867 (Hilje, 2013). Su hija Mary Francis se casó en nuestro país con Otto von Schröter — cercano amigo de von Frantzius y Hoffmann—, un reconocido empresario cafetalero alemán, quien llegó al país en 1852 como representante de la sucursal londinense de la empresa importadora de café Fruhling & Goschen.

Kurtze llevaba ya casi dos años seguidos dirigiendo las obras del camino a Limón, lo cual le dio oportunidad de completar los estudios del terreno, cuando logró elaborar un plan y estimar los costos de construcción del ferrocarril a través de Costa Rica. Por su parte, el señor Riotte también propuso un proyecto y le planteó al presidente Jiménez ejecutarlo según una estimación propia, que incluía tanto un posible contrato como el respectivo presupuesto, así como comparaciones con otros ferrocarriles o proyectos ferrocarrileros interoceánicos, al igual que una evaluación de los posibles rendimientos. El señor Jiménez tuvo la cortesía de estudiarlo, así como ordenar que se dieran los pasos preparatorios para su ejecución.

Por eso, en febrero de 1866 Kurtze fue enviado a Nueva York, provisto del poder plenipotenciario correspondiente para que, en nombre del gobierno de Costa Rica, negociara un contrato con algunos capitalistas de allá para la construcción del ferrocarril proyectado.

*Von Frantzius incluye una nota en la que señala que “Kurtze expuso prolijamente las ventajas y los beneficios de esta ruta, en un escrito publicado por él mismo en ese mismo lugar: **The interoceanic railroad route through the Republic of Costa Rica**”.*

*Este folleto, cuyo título en español es **La ruta ferroviaria interoceánica a través de la República de Costa Rica** (Kurtze, 1990) fue traducido y publicado en 1928 por el ex-presidente Ricardo Jiménez Oreamuno, abogado cartaginés, hijo de Jesús Jiménez y nieto de Francisco María Oreamuno. Incluye un detallado croquis del trazado del ferrocarril (Figura 5), tan bien elaborado, que en una publicación conmemorativa de la Northern Railway Company (Anónimo, 1953) se resalta que “la localización propuesta por el Sr. Kurtze en términos generales fue la misma seguida por el Ferrocarril de Costa Rica — como se denominaba al del Atlántico— y, más tarde, por la del Ferrocarril [Eléctrico] al Pacífico”. Como una curiosidad, conviene acotar que, como culminación del prólogo del citado folleto, su traductor dice acerca de Kurtze: “De niño sentí en mi cabeza la mano acariciadora de don Francisco; de viejo, me es grato pagar aquel afecto siquiera con el óbolo de estas palabras y la presente traducción”.*

Mientras permanecía allá, ocupado en cumplir con la nada sencilla misión que se le había encomendado, el 1° de mayo de 1866 el recién electo Dr. Castro [José María Castro Madriz] sustituyó en el poder a don Jesús Jiménez. Tanto la empresa de construcción del camino como el proyecto del ferrocarril, se quedaron sin sostén. Se supuso que era necesario restringir los trabajos, puesto que primero había que esperarse a que llegara la decisión de Nueva York con respecto a si era factible negociar el contrato o no; sin embargo, tampoco fueron retomados después.

El 25 de mayo se le ordenó a Kurtze regresar al país. Afortunadamente, y contra todas las expectativas, antes de que le llegara la orden de retornar, ya había acordado un contrato nada desfavorable para Costa Rica. Aun así, la administración nueva supo encontrar deficiencias en el mismo y se lo volvió a enviar a la Sociedad de Nueva York, la cual estaba encabezada por el conocido general Frémont. Sin embargo, aún en ese estado, el contrato fue aceptado por dicha sociedad, de manera que solo hacía falta que lo aprobara el Congreso, convocado explícitamente con ese objeto, y así lo hizo, tras varias semanas de acalorado debate.

En efecto, Kurtze halló socios para construir la obra, y el 31 de julio de 1866 firmó en Nueva York un contrato con la recién creada empresa Costa Rica Railroad Company, dirigida por el general John Charles Frémont, y cuyos demás accionistas eran Edward F. Beale, Leonidas Haskell, James W. Nye y James B. Hodgskin (Polakowsky, 2014). Dicho contrato fue objetado por el gobierno de Costa Rica, renegociado con la contraparte y suscrito por ésta en Nueva York el 24 de noviembre. Cabe acotar que Frémont fue senador por California y gobernador de Arizona, así como candidato a presidente por el Partido Republicano en 1856, cuando fue derrotado por el sureño esclavista James Buchanan.

Estos son los principales puntos: la Sociedad de Nueva York se obliga a construir, en el transcurso de seis años, un ferrocarril del puerto de Limón al de Caldera, o a otro puerto de la costa del Pacífico, a cambio de lo cual el gobierno de Costa Rica le garantice a esa sociedad un 8% de intereses sobre la suma utilizada en la construcción, hasta una cantidad de 12 millones de dólares. El ferrocarril va a ser propiedad de la Sociedad durante 70 años; además, ésta va a recibir tramos importantes de terreno, que debe venderles a aquellas personas que deseen establecerse en ellos. Durante los primeros diez años, los colonos estarán exentos tanto del pago de impuestos directos, como del servicio militar. Se fija el 14 de setiembre como fecha para empezar la obra. Además, la compañía ya se había comprometido a gastar en Costa Rica por lo menos 50 mil dólares durante el primer año, o sea, hasta el 14 de marzo de 1868.

Finalmente, nuestro Congreso aprobó el contrato el 16 de enero de 1867, con algunas reformas, y apareció publicado completo a mediados de febrero (Polakowsky, 2014). Se proyectaba que las labores demorarían seis años, iniciándose en julio de 1867 y concluyendo a mediados de 1873.

Se trataba de tan solo cumplir con estas últimas condiciones para que el contrato se mantuviera en vigor. Mientras los enemigos del ferrocarril esperaban que la Sociedad dejara transcurrir los primeros seis meses sin aprovecharlos y perdiera el contrato, los que

apoyaban la empresa se esforzaban en lograr que Kurtze fuera enviado otra vez a Nueva York por el gobierno de Costa Rica, en su calidad de consejero competente, para que se decidieran a actuar rápidamente. Contra todo lo que esperaba la oposición, que ya celebraba el triunfo, las actividades de Kurtze fueron coronadas con el mayor de los éxitos. Ya a mediados de agosto llegó la contraparte a Puntarenas, en la persona de H. M. Keith, acompañado por un ingeniero, y el 16 de agosto de 1867 empezó con el estudio del terreno. Casi al mismo tiempo, el 20 de agosto, llegó a Limón otro representante de la contraparte con cuatro asistentes: así quedó asegurada la vigencia del contrato durante el primer año.

*En efecto, según lo informó la **Gaceta Oficial** (18 y 28 de agosto de 1867, pp. 8 y 5, respectivamente), a mediados de agosto arribaron a Puntarenas Henry M. Keith y Eduardo E. Verebely. Por su parte, los ingenieros llegados a Limón, cuyos nombres completos no se mencionan, eran de apellidos Wagner, Russell, Kierolf y Botbey, coronel el primero de ellos.*

Cuando recorrió el camino de Puntarenas a San José, Keith tuvo la oportunidad de reconocer el terreno del lado Pacífico; también inspeccionó el terreno entre San José y Cartago y, cuando viajó a Limón, la ruta desde Cartago hasta ese lugar. Se convenció de que no había en ninguna parte nada que estuviera fuera de lo ordinario y que pudiera interferir con la apertura del camino. La suma de 12 millones de dólares estimada por Kurtze también le pareció suficiente para la construcción del ferrocarril. Sin perder tiempo, Keith, quien el 31 de agosto se había obligado contractualmente a construir el tramo que va de Limón al río Pacuare, empezó con los primeros movimientos de tierra a partir de Limón, y efectuó, al mismo tiempo, las preparaciones necesarias para impulsar la construcción con todos los medios que tenía a disposición.

Si uno da una mirada retrospectiva a la extensa serie de empresas frustradas, se podría sentir inducido a pensar que los fracasos anteriores no predicen nada bueno para esta última. Sin embargo, si se pondera con detenimiento, se nota que cada una de las nuevas empresas emprendidas alcanzó mayor escala que la que la precedió, y que la experiencia y los conocimientos acumulados en cada una siempre favorecieron la siguiente. Es decir, cada fracaso se debió solo a la falta de medios y, en parte, a la de constructores expertos en este tipo de trabajo.

No obstante, la empresa actual se diferencia favorablemente de las anteriores, sobre todo porque su dirección está en manos de personalidades que cuentan con una voluntad firme, suficiente experiencia y conocimientos pertinentes. Al concurrir tantas circunstancias favorables, se garantiza también que no faltarán los dineros necesarios. Sin duda, esta empresa también se va a topar al principio con algunos obstáculos que sus adversarios le pondrán en el camino, y seguramente tampoco van a faltar intrigas para desacreditarla ante el público. Tal vez se presenten también dificultades imprevistas antes de que termine la construcción, y no faltarán trastornos ocasionales. Sin embargo, nada de esto podrá detenerla, por su gran significado y las ventajas innegables para el comercio mundial, puesto que ya no constituyen ningún secreto, sino que están expuestos a la mirada del mundo entero.

Lamentablemente para el país, este excesivo optimismo de von Frantzius no coincidía con lo que acontecía en el mundo real pues —como se verá pronto— el proyecto resultó ser un verdadero fiasco, ya que Frémont y sus compinches carecían de los fondos que decían tener para acometer tan ingente obra ferroviaria.

Aparte de la enorme importancia del Ferrocarril de Costa Rica, por su carácter de vía de transporte interoceánico, en donde se encuentra al lado de las más formidables obras de construcción de caminos de la Edad Moderna, a la par del Ferrocarril de Panamá y del Ferrocarril del Pacífico Central, e incluso cuenta con algunos méritos que los superan, sus ventajas para Costa Rica son de una envergadura incalculable, aunque los habitantes del país sean quienes menos lo reconozcan.

En efecto, en la fundamentación de su proyecto, Kurtze empieza refiriéndose al Ferrocarril Interoceánico de Panamá, activo por 12 años, pero argumenta que tiene tres grandes inconvenientes: que atraviesa zonas con alta incidencia de malaria; que los puertos de Aspinwall [Colón] y de la ciudad de Panamá tienen serios inconvenientes para el atraco de los vapores, lo que los torna peligrosos y aumenta los costos económicos de las operaciones; y la inseguridad jurídica, dado que, al cumplirse 20 años de operación, el gobierno de Colombia podría reclamar la conclusión del contrato a la empresa estadounidense que lo construyó, y ponerlo en manos de alguna otra potencia extranjera (Kurtze, 1990).

En lo que respecta a la Compañía del Ferrocarril del Pacífico Central, fue fundada en 1861 y autorizada por el Congreso de EE.UU. en 1862, cuando empezó a construir una línea ferroviaria a partir de Sacramento, California, la cual empalmó en 1869, en Promontory, Utah, con el ferrocarril de la Union Pacific, de modo que fue posible atravesar el país en apenas ocho días.

Además de las minas de oro, que hasta ahora no han sido suficientemente explotadas, es sabido que la riqueza de Costa Rica reside en el artículo principal de exportación: el café. Pero, como los precios han caído sustancialmente durante los últimos dos años y la proliferación de las plantaciones de café en otros países permite presagiar que los precios del mercado van a caer, más que a aumentar por el exceso, con toda razón es de temer que, si no se hace nada, con los precios tan bajos y el traslado tan oneroso por la circunnavegación del Cabo de Hornos, el productor de café no va a percibir ya un ingreso suficiente por su trabajo, y que Costa Rica se verá obligada a abandonar un ramo comercial tan poco rentable, lo que traería como consecuencia indefectible la ruina total del país.

Por eso, construir lo más rápidamente posible el camino a Limón se ha convertido en un asunto de supervivencia. Sin embargo, para poder construir un camino así en el menor tiempo posible, en Costa Rica se debe dar una combinación de las más propicias circunstancias, lo que no es de esperar en las condiciones actuales. Sin un presidente de la energía de un Braulio Carrillo o un Jesús Jiménez, un presidente que no divida los dineros públicos para emplearlos en obras secundarias, sino que los mantenga juntos con miras a este único fin, y sin que colabore toda la población del país, la cual, hasta el momento, se

ha manifestado más bien poco inclinada a hacerlo, Costa Rica no va a lograr nunca construirse ese camino por sus propias fuerzas.

En realidad, nuestro país nunca logró construir un ferrocarril interoceánico, aunque sí dos, que partían de diferentes estaciones en la capital. El primero, conocido como el de la Northern Railway Company, fue inaugurado en diciembre de 1890, y conectaba Puerto Limón con San José, con una extensión hasta Alajuela (Anónimo, 1953). Por su parte, el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico empezó a construirse en 1897 y, tras numerosas vicisitudes, no se concluyó sino hasta 1910; su electrificación se logró en 1930 (Fernández Montúfar, 2008).

Con respecto al primero, fue una iniciativa del gobierno del general Tomás Guardia Gutiérrez, construido mediante una concesión al magnate estadounidense Henry Meiggs Williams —con amplia experiencia en la construcción de ferrocarriles en Suramérica—, quien delegó la obra en dos sobrinos, los hermanos Henry y Minor Keith (Stewart, 1976); después, éstos incursionaron en la siembra de banano, hasta crear un verdadero emporio. La construcción del ferrocarril empezó en 1871, de manera simultánea a partir de ambos extremos —en Alajuela y Puerto Limón—, de modo que las dos líneas se toparan en un punto intermedio. Todo iba bien hasta fines de 1873, cuando el tramo entre Alajuela y Cartago estaba ya completo, pero del lado opuesto emergió la masa montañosa conocida como rocas de Fajardo —de varios kilómetros de extensión—, en las cercanías de la actual represa hidroeléctrica de Cachí. Dicho obstáculo resultó infranqueable, a pesar de que en los intentos por perforarlo se invirtió cerca de un millón de dólares (Stewart, 1976).

En la búsqueda de una alternativa, se eligieron las llanuras de Santa Clara para conectar Siquirres con el río Sucio y, mediante un puente ferroviario, cruzarlo hasta un nuevo caserío, denominado Carrillo y hoy extinto. A partir de ahí, una firme y nueva calzada permitía llegar a la capital por carretas o diligencias, a través del Paso de La Palma. Este importante enlace se inauguró en mayo de 1882, y así por fin fue posible la comunicación entre Alajuela —ya conectada por tren con San José y Cartago— y Puerto Limón. Sin embargo, tiempo después Keith insistió en que la mejor ruta era la original, ante lo que sus ingenieros planearon un nuevo trazado, una de cuyas mayores dificultades era la profunda garganta del río Birrís; esto se solventó con un excelente puente que aún está en pie, el cual mide unos 182 m de longitud y sostenido por pilares de unos 90 m de altura (Figura 6). Gracias a esta obra, por fin el domingo 7 de diciembre de 1890 ingresó a San José el primer tren proveniente de Puerto Limón, con la locomotora No. 15 al frente (Anónimo, 1953).

Figura 6. Los vestigios del puente sobre el río Birrís, y su entorno. Fuente: Luko Hilje.



Por medio del ferrocarril, el país va a lograr mucho más que con las ventajas que ofrece una carretera. En primer lugar, el ferrocarril dará pie a un tráfico naval importante, lo cual jamás sería de esperar con una simple carretera.

Otra gran ganancia para Costa Rica estribará entonces en la probabilidad de recibir una cantidad importante de inmigrantes, sin los cuales muchas de las regiones aún despobladas del país seguirían siempre carentes de todo valor, a pesar de que son excelentes para ser cultivadas, y de que cuentan con un clima magnífico, que favorece a todo agricultor laborioso. No podemos esperar un progreso esencial y espléndido, puesto que el que se ha dado hasta ahora no es sino raquíutico, y permanecerá así hasta que una cantidad importante de inmigrantes extranjeros ya no tenga que estar desprovista, como hasta la fecha, de las comodidades y los estímulos sociales a las que está acostumbrada, sino que pueda, como en EE.UU., considerar que el país de su elección constituye una segunda patria, en vez de apenas un lugar al que uno va, para abandonarlo cuanto antes con la bolsa llena.

Al ser un país ístmico, Costa Rica tiene unas ventajas envidiables, con las que cuentan tan solo unos pocos países, como las dos costas en dos océanos, que permiten el tránsito ultramarino hacia todas partes. Hasta el momento solo ha utilizado la del Pacífico para facilitar el comercio con los países trasatlánticos, negándose totalmente la ventaja mucho mayor que ofrece la costa oriental.

No será sino por medio del ferrocarril que llegue el país a tener las condiciones necesarias para utilizar las ventajas que le otorgan la feliz situación geográfica y el privilegio de ser bañada por dos mares.

Consideraciones finales

Es evidente que von Frantzius visualizaba la existencia de un ferrocarril interoceánico como un elemento de inmenso valor estratégico y comercial para Costa Rica, a la vez que

se mostraba excesivamente optimista en relación con su viabilidad y realización. Para quienes hemos estudiado su vida y su obra, resulta difícil de entender tal optimismo pues, quizás por su espíritu de científico, él era bastante escéptico o cauto en sus juicios, como lo demuestra en otras de sus publicaciones, así como en su correspondencia privada.

Un hecho a destacar es que su artículo apareció publicado en *Das Ausland* el 6 de febrero de 1868, es decir, cuando aún vivía en Costa Rica, pues él partió hacia Alemania el 13 de junio de ese año. Sin embargo, como se indicó previamente, el proyecto ferroviario de Frémont abortaría por falta de fondos, y esto no se supo sino después, aunque ya desde 1867 la situación era algo turbia. Esto lo demostraría en 1883 su coterráneo Polakowsky, en un recuento de los hechos asociados con el establecimiento de una estación naval del gobierno de Prusia en Limón (Polakowsky, 2014); ésta era parte de la estrategia de Frémont para conseguir el apoyo financiero de dicho gobierno, para lo que se valió de William Aufermann, un alemán residente en EE.UU. Tan en serio tomaron ellos esa oferta, que a fines de abril de 1868 —en coincidencia con los días finales de la esposa de von Frantzius— atracó en Puerto Limón el buque de guerra *Augusta*, al mando de un capitán de apellido Kinderling, para inspeccionar la zona. Al final, no aceptaron dicha oferta.

La pregunta inevitable que surge es por qué, a pesar de la cautela que lo caracterizaba, von Frantzius no se esperó a que culminara la gestación del proyecto del ferrocarril interoceánico y éste empezara construirse, para escribir su artículo. Una hipótesis es que se hubiera enterado de las intenciones de Frémont, Aufermann y los demás socios del proyecto, y de manera ingenua y hasta entusiasta consideró que un artículo suyo al respecto, en una revista prusiana prestigiosa, podría contribuir a que sus compatriotas contaran con información de primera mano y aportaran los fondos necesarios para concretar la obra.

No obstante, hay un componente del proyecto de la empresa *Costa Rica Railroad Company* que von Frantzius no menciona —por razones inexplicables—, y que pudo haber sido muy importante para él como científico, así como para el país, desde el punto de vista del conocimiento de nuestra biodiversidad.

En efecto, por iniciativa de un costarricense, que aparentemente fue Felipe Ezequiel Gutiérrez Iglesias —hijo de Francisco Gutiérrez Peñamonge, que había sido cercano amigo del danés Anders Oersted, el primer naturalista que residió en el país—, quien ocupaba un puesto diplomático en Washington, se sugirió aprovechar esta oportunidad para efectuar una exploración científica a lo largo de la ruta. Cabe suponer que la iniciativa fue inspirada en la ya citada Expedición al Río Atrato, puesto que uno de sus participantes, el alemán Luis Daser, residió en el país y muy posiblemente relató sus experiencias en círculos de personas educadas; cabe acotar que esta expedición, de 12 personas, fue encabezada por el teniente y topógrafo Nathaniel Michler y que en ella estuvo el célebre naturalista y geólogo Arthur C.V. Schott. Todo esto aparece prolijamente detallado en Hilje (2013).

Para concretar esta iniciativa, Gutiérrez se solicitó a Spencer F. Baird, subdirector del Instituto Smithsonian, que preparara una propuesta, a lo cual respondió con prontitud. Baird concibió una exploración por tres años, centrada en aspectos botánicos, zoológicos y geológicos, sin ignorar los elementos arqueológicos y etnográficos. Calculó su costo en

US\$ 30.000, que sería cubierto en partes iguales por nuestro gobierno y la empresa *Costa Rica Railroad Company*. Además, ellos propusieron que von Frantzius —con quien mantuvieron correspondencia—, fungiera como coordinador general y zoólogo de la expedición, y que se le sumaran un botánico y un geólogo de EE.UU., más Juan José Cooper o José Cástulo Zeledón como ayudantes; estos dos últimos eran ayudantes de von Frantzius.

Sin embargo, en una carta fechada en agosto de 1867, éste respondió que “*tal vez no convendría a los investigadores de los demás ramos, mineralogía y botánica, que yo me haga cargo de la dirección de todo; además, yo mismo, valorando el tamaño de la empresa y la extensión del trabajo, tampoco estoy en situación de someterme a un cometido tan gigantesco*” (Hilje, 2013). En realidad, hubiera sido una labor descomunal para von Frantzius, no solo porque el asma que lo aquejaba le impedía realizar giras prolongadas, sino que también porque para entonces su esposa estaba muy enferma. Por tanto, él mismo sugirió el nombre del geólogo alemán Karl von Seebach —quien en 1865 había visitado Costa Rica—, pero éste respondió que no podía, y después Baird propuso al botánico estadounidense Charles Wright, que había efectuado herborizaciones en Nicaragua y Cuba.

Al final, todas las expectativas y sueños se esfumaron. No obstante, como lo destaca Hilje (2013), no todo fue un fracaso, pues estos acontecimientos allanaron el camino para que Baird le abriera las puertas del Instituto Smithsonian al joven José Cástulo Zeledón, y se formara como ornitólogo y mastozoólogo.

Y fue así como, tras una pasantía de cuatro años, éste retornó al país para incorporarse a una comitiva que, encabezada por el geólogo y paleontólogo estadounidense William M. Gabb, en 1873-1874 exploraría la región de Talamanca. Dicha expedición, que contó con el pleno respaldo económico del presidente Tomás Guardia, fue gestada por el diplomático Ezequiel Gutiérrez, y apadrinada científicamente por Baird, desde el Instituto Smithsonian, justamente a raíz de la apertura del anhelado ferrocarril al Caribe, que tanto entusiasmará a von Frantzius.

Referencias

Anónimo. (1953). *Costa Rica Railway Company Ltd. and Northern Railway Company*.

San José, Costa Rica.

Biolley, P. (1902). Obras publicadas en el extranjero acerca de la República de Costa

Rica durante el siglo XIX. *Revista de Costa Rica en el siglo XIX*. p. 365-404.

Cooper, E. (1896). *Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte* (2a ed.).

Tipografía Nacional.

- Fernández Montúfar, J. (2008). *Boceto histórico del ferrocarril nacional*. Biblioteca de Clásicos de la Historia Costarricense, No. 4. EUNED.
- Hartl, D. L. (1980). *Principles of population genetics*. Sinauer. Massachusetts.
- Hilje, L. (2007). *Karl Hoffmann: Cirujano Mayor del Ejército Expedicionario*. Colegio Universitario de Alajuela (CUNA).
- Hilje, L. (2011). Luctuoso setiembre: el informe del Dr. Alexander von Frantzius sobre los sucesos de 1860 en Puntarenas. *Revista Herencia*, 24(1-2), 79-97.
- Hilje, L. (2013). *Trópico agreste; la huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX*. Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- Hilje, L. (2017). Los puentes en Angostura, Turrialba. *Revista Comunicación*, 26(2), 97-127.
- Hilje, L. (2018a). *Turrialba en la mirada de los viajeros*. Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- Hilje, L. (2018b). *La bandera prusiana ondeó en Angostura*. Instituto Costarricense de Electricidad (ICE).
- Ibarra, E. (1985). Al encuentro de Turrialba la grande y Turrialba la chica: pueblos juntos del siglo XVI (1569-1600). *Revista de Ciencias Sociales, Edición Especial* 2, 77-85.
- Kurtze, F. (1990). *La ruta ferroviaria interoceánica a través de la República de Costa Rica*. 2 ed. ampliada. Imprenta Nacional.
- León, J. (1997). *Evolución del comercio exterior y del transporte marítimo de Costa Rica: 1821-1900*. Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Molina Bedoya, F. (2007). *Bosquejo de la República de Costa Rica; seguido de apuntamientos para su historia, con varios mapas, vistas y retratos*. Biblioteca de Clásicos de la Historia Costarricense, No. 5. EUNED.

Monge, C. (1976). *Historia de Costa Rica*. Librería Trejos Hnos.

Obregón, C. (1989). *Carrillo: una época y un hombre (1835-1842)*. Editorial Costa Rica.

Obregón, C. (2001). *El río San Juan en la lucha de las potencias (1821-1860)*. EUNED.

Polakowsky, H. (2014). *Estación naval alemana en Costa Rica*. Colección Por los Caminos de Costa Rica, No. 1. Tomo 2. Elías Zeledón Cartín (ed.). EUNED. p. 97-114.

Quesada, M.A. (ed.). (2001). *Entre silladas y rejoyas; viajeros por Costa Rica de 1850 a 1950*. Editorial Tecnológica de Costa Rica.

Soto-Quirós, R. (2016). Edmond Pougin: un belga en la Centroamérica de los años 1860. *Boletín de la Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica (AFEHC)*. s.p.

Stewart, W. (1976). *Keith y Costa Rica*. Editorial Costa Rica.

von Frantzius, A. (1890). La parte sureste de la República de Costa Rica. *Anales del Instituto Físico-Geográfico Nacional*. Tomo III. p. 107-113.

von Frantzius, A. (1999). *La ribera derecha del río San Juan; una parte casi completamente desconocida de Costa Rica*. Colección Ruta de los Héroes No. 1. Museo Histórico Cultural Juan Santamaría.

von Frantzius, A. (2009). Sobre la dispersión de la malaria en Costa Rica. *Revista Costarricense de Salud Pública*, 18, 48-55.

Wagner, M. y Scherzer, C. (1974). *La República de Costa Rica en Centro América*. Serie Nos Ven No. 2. 2 vol. Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.