

N° 30936-C

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y EL MINISTRO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES

Con fundamento en el artículo 25.1 de la Ley General de la Administración Pública, y la Ley N° 7555 del 4 de octubre de 1995, publicada en *La Gaceta* N° 199 del 20 de octubre del mismo año, Ley de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica y,

Considerando:

1° Que La Estación del Ferrocarril de Río Grande de Atenas construida a mediados de la década de 1930 es una fiel representante de la primera etapa de la arquitectura ferroviaria al Pacífico.

2°—Que la Estación representa un testimonio de la actividad ferroviaria y del desarrollo económico y social de toda la región occidental del Valle Central.

3°—Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio cultural del país. **Por tanto,**

DECRETAN:

Artículo 1°—Declarar e incorporar al patrimonio histórico-arquitectónico de Costa Rica, el inmueble conocido como Antigua Estación del Ferrocarril en Atenas, ubicada en el distrito de Río Grande, cantón de Atenas de la provincia de Alajuela, propiedad del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

Artículo 2°—Esta declaratoria prohíbe la demolición del inmueble, e igualmente su remodelación parcial o total, sin la autorización previa del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.

Artículo 3°—Rige a partir de su publicación.

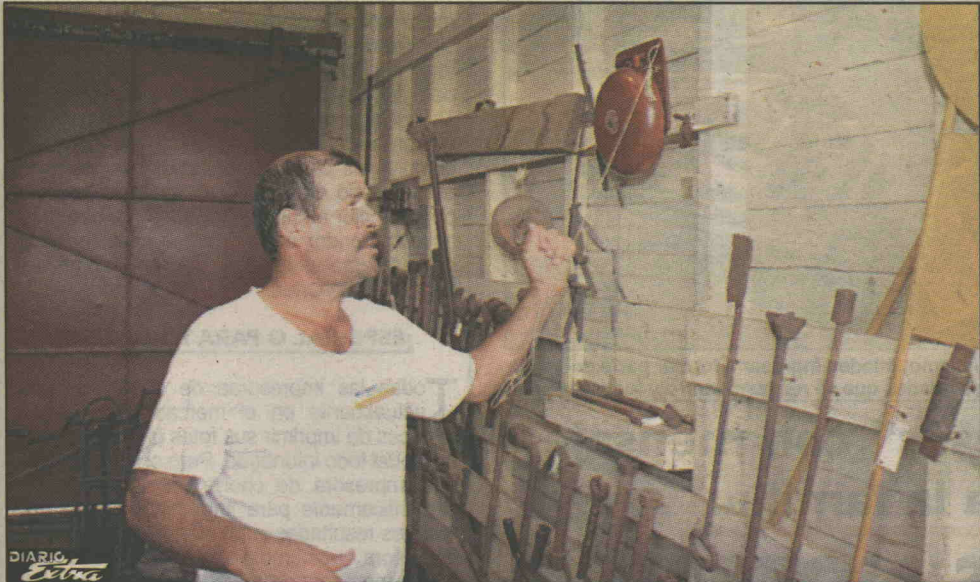
Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los ocho días del mes de noviembre del dos mil dos.

ABEL PACHECO DE LA ESPRIELLA.—El Ministro de Cultura, Juventud y Deportes, Guido Sáenz González.—1 vez.—(Solicitud N° 5750).—C-7770.—(D30936-1683).

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

• Ubicado en Atenas,

MUSEO FERROVIARIO REVIVE LA HISTORIA DEL TREN EN COSTA RICA



El amor por el tren llevo a don Juan Ramón a iniciar el proyecto del Museo Ferroviario en el cual se encuentran gran cantidad de piezas del ferrocarril.



Malaquías Sánchez recuerda con este telégrafo sus tiempos como telegrafista, luego pasó a trabajar al ferrocarril y hoy es parte del grupo que busca rescatar la historia del ferrocarril.

BETANIA ARTAVIA

bartavia@diarioextra.com
Fotos: Randall Sandoval

Atenas cuenta entre sus muchos atractivos turísticos con el único museo ferroviario que conserva la historia del tren en Costa Rica, en él se pueden encontrar desde rieles y santiago, hasta las primeras romanas para pesar la carga que se llevaba.

Y por si fuera poco, también tienen una de las primeras máquinas eléctricas que llegó al país, e incluso la vieja estación sirve para revivir las tradiciones cada domingo cuando pasa el tren turístico hacia Puntarenas, ya que muchas señoras aprovechan para llevar sus gallos de torta de huevo y gallina para vender a los viajeros, que hacen una parada en la estación.

Entre los muchos tesoros de este museo se encuentra una colección de herramientas agrícolas de la época, de utensilios de cocina y de juguetes tradicionales. Además de una colección impresionante de fotografías sobre el avance del tren en el país.

No podía faltar el momento más triste en la historia de los rieles costarricenses, como fue el descarrilamiento en el paso sobre el Río Virilla, en el Museo Ferroviario de Atenas se conservan muchas fotografías que muestran la magnitud de la tragedia, nunca antes vistas por los más jóvenes, muchos de los cuales ni siquiera conocían de dicho suceso.

El Museo permanece abierto solo los domingos, pero los encargados reciben grupos a lo largo de la semana, solo deben llamar para hacer una reservación al 810-0660. Y la entrada es de solo ₡300 que se utilizan en darle mantenimiento a lo que fue la estación de Río Grande de Atenas.

UN EX TRABAJADOR QUISO MANTENER VIVO EL TREN

Don Juan Ramón Arguedas, un ex trabajador del ferrocarril, tuvo la idea de crear el Museo Ferroviario para no dejar perderse todas las his-



La estación de Río Grande, en Atenas fue rescatada del abandono para convertirse en el Primer Museo Ferroviario, por iniciativa de ex trabajadores del ferrocarril.

torias que había detrás del tren y de las que él había sido parte.

Por ello, junto con otros atenienses se organizó para solicitar al Incofer que les facilitara la estación que se estaba deteriorando para protegerla y convertirla en el Museo, y luego de muchos esfuerzos lo consiguieron.

“Era muy triste para los que habíamos vivido del tren ver cómo la estación se iba perdiendo, se robaban las tablas, los rieles, todo. Y no era justo que las siguientes generaciones no tuvieran la oportunidad de conocer todo lo que significó el tren para el país”, comentó don Juan Ramón.

Su familia vive justo al frente de la estación del tren en Río Grande de Atenas, de allí que su sufrimiento era a diario al ver cómo lo que fue un lugar de mucho movimiento poco a poco se iba derrumbando.

Hoy su sueño está cumplido: el Museo tiene ya ocho años de funcionar, el edificio ha sido declarado patrimonio histórico arquitectónico de Costa Rica, y da un servicio al país al resguardar una parte muy importante del desarrollo del país, que se hizo sobre rieles.

Por esa estación llegaron desde Puntarenas todas las piezas para la Iglesia de Grecia y la de San Ramón, según recordó don Juan Ramón, quien trabaja en una empresa cercana, pero siempre está pen-

diente de la administración del Museo, junto con la Asociación de Desarrollo de la zona.

QUÉ HAY EN EL MUSEO

Al llegar a la vieja estación de Río Grande, se observa una de las primeras máquinas eléctricas, muy bien conservada, cerca de la estación, en una línea paralela a fin de no entorpecer el paso del tren que aún utiliza esta vía en su recorrido hacia Puntarenas.

Ya en la estación propiamente, la primera sala muestra el horario de los trenes antes del cierre del ferrocarril, decretado en la administración de José María Figueres Olsen, lo que ha sido considerado por muchos, un error histórico.

Además se puede observar una gran colección de billetes y monedas de la Costa Rica del siglo pasado, complementada con billetes de otros países centroamericanos.

Le sigue una gran cantidad de radios antiguos, y un telégrafo, fundamental en la época del tren, ya que era la forma más rápida de comunicación. Al otro lado de la línea se ubica el poste del telégrafo.

Con solo pasar una puerta se llega al mundo de las máscaras, donde el diablo, la giganta y otras tantas figuras de susto están esperando a los visitantes, quienes podrán armar su propia payasada en

las afueras de la estación.

APRENDIENDO SOBRE HERRAMIENTAS ANTIGUAS

Las dos áreas más grandes del Museo son las destinadas a las herramientas antiguas, una solo para herramientas utilizadas en tareas propias del ferrocarril, como la romana del ferrocarril, donde se pesaba la carga que subía al tren, y aún funciona.

También una bomba de 1910 que utilizaban las máquinas de vapor que funcionaba con canfín, y el pito de una de estas máquinas, y un Santiago, una pieza de hierro que se utilizaba para enderezar los rieles cuando se dañaban.

Junto a ellas una barra de barreno, que se utilizaba para sacar materiales, según explicó don Juan Ramón, y un detonador de dinamita antiguo, varias piezas de madera y hasta un crucero chorreado en hierro de una sola pieza, para hacer cruces de trenes.

Gatas para vagón de tren, un taladro de 1921, que funcionaba con solo la fuerza del obrero, completan las piezas del área del tren. Mientras entre las herramientas agrícolas, figura una carreta, oses, y una tarroja, que se utilizaba para hacerle rosca a los tubos de hierro de cañería.

También cuenta con la primera máquina de hacer pasta que llegó a Atenas; y un lavatorio de puro hierro. Al final, en la cocina se encuentra una colección de botellas tan antiguas como la misma estación, entre otros detalles propios de la cocina de antaño. Una batea para aporrear arroz, una máquina para moler café, un plón y un horno de barro, son parte de los tesoros que se encuentran en el Museo. Donde hasta hace poco contaban también con una cuerda que había sido utilizada en el rescate de las víctimas del descarrilamiento sobre el Virilla, pero que fue robada hace unas semanas.

En fin, el Museo ofrece una verdadera clase de historia viva para quienes lo visiten, ya que a cada paso, y guiados por don Juan Ramón o don Malaquías Sánchez, amplios conocedores de la historia ferroviaria.



Don Juan Ramón Arguedas, ex maquinista del ferrocarril y vecino de la vieja estación de Río Grande, quiso rescatar la historia del tren con este Museo que lleva ya 8 años de funcionamiento.



Los visitantes disfrutan de la sensación de estar dentro de un vagón en la vieja máquina 127 que forma parte del Museo Ferroviario.

000022



RÍO GRANDE DE ATENAS
Celebran tradición

■ El próximo 25 de diciembre, los vecinos de Río Grande de Atenas celebrarán la Navidad con un portal en vivo, en las instalaciones del Museo Ferroviario de esta comunidad, donde se realiza el rosario. Según declaraciones de Juan Ramón Arguedas, representante del Museo, este rosario lleva ya cuatro años de celebrarse en ese mismo

Varios niños de Atenas representarán el tradicional portal navideño. » MARIELA HIDALGO.

lugar, donde cientos de lugareños acuden a observar los animales que llevan los vecinos, y, sobre todo, a tomar la deliciosa chicha de maíz que reparten después de la actividad.

Mariela Hidalgo, ALAJUELA.
KENETH J. ROJAS BARRANTES
Elaboró esta información.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

16

NACIONALES

SÁBADO 23 DE DICIEMBRE DEL 2006
AL DÍA

M I E S Q U I N A

Año express

EL ÚLTIMO TREN SERÁ EL DE MEDIANOCHÉ

El Tren de Medianoche saldrá de la Estación al Pacífico rumbo a Atenas para que los pasajeros ensayen la mejor forma de despedir al 2006: la cita es el 30 de diciembre **Por María Montero**

Ingredientes básicos: cincuenta personas y un tren en movimiento. Ingredientes adicionales: música y cena típica costarricense. **Toping:** muchas cajas de vino. La preparación de la receta —exclusiva de la compañía AméricaTravel— depende totalmente de usted, aunque hay que tener en cuenta que la receta solo se prepara una vez al año, y la cita es la semana entrante.

La actividad se llama Tren de Medianoche y consiste en un simulacro de despedida “en movimiento” del año, con música, baile, carnaval, bocadillos, luces y cena típica. Además, hay que aprovechar pues en los dos años que tienen de celebrarse, es la primera vez que la compañía abre al público la posibilidad de encaramarse a esta parranda (antes, las fiestas eran solo para empresas o grupos grandes, mediante reservación). Ya lo advirtieron: solo tienen capacidad para recibir a 50 personas, a las que les servirán absolutamente de todo.

Noche segura. Prevista para el próximo 30 de diciembre, la reunión será en uno de los vagones más animados de la historia del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer). Más que fiesta, el acontecimiento promete convertirse en el último ensayo de una despedida definitiva: la del año 2006.

Con uno de sus vagones repleto de fiesteros, el tren recorrerá el trayecto que va de la Estación al Pacífico hasta



La fiesta sobre rieles será para recibir el 2007

Chao. Con la complicidad de la noche, la despedida del año tendrá su ensayo en un vagón. ARCHIVO

Atenas, en un recorrido de unas dos horas bien servidas.

“En el andén de la Estación de Atenas se servirá una exquisita cena típica preparada por doña Blanca, al mejor estilo típico costarricense”, detalló Juan Paniagua, coordinador de la actividad, seguro de tentar a los lectores. “También se disfrutará de un delicioso arroz con pollo preparado en cocina de leña, ensaladas verde y fría,

SÁ 30 9:00PM

QUÉ: Tren de Media Noche. **FECHA:** 30 de diciembre. **INSCRIPCIÓN:** Hay tiempo hasta el martes 26 de diciembre. **ACTIVIDAD:** Fiesta de despedida del año a bordo del tren, saliendo de la Estación al Pacífico hacia Atenas. **TIQUETE:** ₡22.500 (todo incluido, excepto parqueo) **TEL:** 233-3300.

frijolitos molidos, tortillitas, papas tostadas y arroz con leche como postre; todo esto acompañado de vinos, bebidas gaseosas y hasta cafecito chorreado”, agregó.

Con el ánimo bien abastecido, el camino de regreso será el momento ideal para prender el baile y disfrutar del paisaje nocturno. El regreso está previsto para las 2:30 de la madrugada, así que no lo vea pasar ni le diga adiós: súbase usted solito al tren y brinde por su última gran aventura del 2006. ● mmontero@nacion.com



Erick CORDOBA / *Al Día*

La máquina 127 es una de las atracciones de la estación. Muchos suben para conocerla por dentro.

¡Vamos a la estación!

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

En Atenas hay un sitio dedicado al ferrocarril

Neyssa M. CALVO ACHOY / *Al Día*
ncalvo@aldia.co.cr

Cada fin de semana, una de las antiguas estaciones del ferrocarril al Pacífico —la de Río Grande de Atenas— vuelve a la vida.

Las bodegas ya no almacenan equipaje, pero sí recuerdos de los lugareños que las han surtido con antigüedades.

Donde antes se vendían los tiquetes ahora hay cientos de fotos y recortes de periódicos que hablan de la historia del país.

Juan Ramón Arguedas, administrador del museo ferroviario (como se llama el sitio), dice que aún falta mucho por hacer, sin embargo, está satisfecho con lo logrado desde hace 5 años. Él siente el lugar como propio, pues trabajó para el ferrocarril durante ocho años. Instalaba rieles y le daba mantenimiento a las locomotoras.

Recuerda que cuando, en 1995, el Gobierno decretó el cese de operaciones regulares del ferrocarril, la estación de Atenas quedó desprotegida y el inmueble fue dañado.

“Fui directamente a las oficinas del Incofer en busca de una solución: crear un museo y mantenerlo con trabajo voluntario”, cuenta.

Valioso recuerdo

Entre los tesoros del museo se encuentra la locomotora 127 y una cuerda que, según dicen, sirvió para rescatar los pasajeros del tren que en 1926 cayó al río Virilla y dejó centenares de muertos.

También conservan un horno de barro, un chupón de vidrio, una batea para aporrear

Paseo a la tica

La antigua estación del ferrocarril al Pacífico está en Río Grande, Atenas.

El museo que se ubica allí abre los domingos de 9 a.m., a 7 p.m. La entrada cuesta ₡200 por persona.

El viaje en tren de San José a Caldera y viceversa tiene dos precios: para nacionales mayores de 4 años es de \$12.50 (₡5.536), y de \$30 (₡13.287) para extranjeros. También existen paquetes especiales para compañías y grupos de estudiantes. La empresa que ofrece el servicio tiene el teléfono 233-3300.

arroz, una máquina para moler café y un enfriador de leche. También hay vasijas de barro, un pilón y juguetes tradicionales como boleros, aros de metal y maromeros.

Además, claro, hay maquinaria relacionada con el ferrocarril, como rieles y diferentes tipos de candados de vagón.

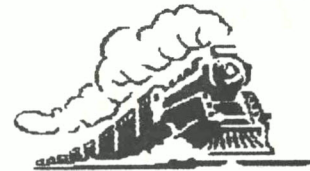
A este ambiente de recuerdo se une, cada domingo, la realidad del arribo del tren, pues la empresa American Travel organiza viajes hasta puerto Caldera los fines de semana y hace una parada en Atenas.

Desde la estación de San José salen, al menos, cinco vagones a las 6 a. m. y llegan a Caldera a las 10 a.m. El regreso es a las 3 p.m. También hay un viaje a media noche entre la estación de San Antonio de Belén y la de Atenas. Parte a las 9 p.m., y regresa a la 1:30 a.m.

Durante el recorrido se vende café, jugos, dulces, “gallos” de papa, huevo duro, tortas de masa con carne y tamales de elote.

Disfrute de un...

Paseo en Tren a la Tica



Reconocido y declarado por el ICT como "Actividad Turística 2003"

TODO UN TREN LLENO DE ALEGRÍA - DIVERSIÓN - TRADICIÓN Y CULTURA
QUE LE HARÁ RECORDAR EL PASADO TODOS LOS FINES DE SEMANA!

*Baile y cante con
nosotros abordo!*

*Deléitese comiendo los tradicionales gallos
de gallina achiotada, huevos duros, tortas,
frutas y golosinas ...como antes !*

*Música tradicional y
popular abordo con
"Chamaquito" y su
guitarra orquesta.*

**EL TOUR MÁS LINDO, ORIGINAL Y ECONÓMICO
DESDE SAN JOSE HACIA PUERTO CALDERA - MATA DE LIMÓN**

PARA INFORMACIÓN Y RESERVACIONES COMUNÍQUESE AL

233 - 3300 de AmericaTravel

TIQUETES SÓLO CON RESERVACIÓN PREVIA - NO SE VENDEN TIQUETES EL MISMO DÍA DEL VIAJE

CONSULTE NUESTROS FABULOSOS PLANES DE AHORRO PARA VIAJAR DEL *Club Amigos del Tren !*

Que no lo deje el tren !

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

000019

San José 28 de marzo del 2002

A: Comisión Interna de Patrimonio Cultural

De: Lic. Carlos Ml Zamora Hernández
Arq. Miguel Herrera Gallegos

Asunto: entrega de estudio para posible declaratoria de interés histórico cultural de la antigua Estación del Ferrocarril al Pacífico, en Río Grande de Atenas.

JUSTIFICACIÓN

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

El estudio para una posible declaratoria de interés histórico arquitectónico, se realizó para atender la solicitud presentada por el Comité de Cultura de Río Grande de Atenas, de la provincia de Alajuela.

La razón que justifica tal petición, obedece a la necesidad del rescate de la antigua edificación, para un fin cultural y detener cualquier intento de demolición. Desde ésta perspectiva es relevante aclarar que no existe en este momento, ningún interés de parte del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), propietario de la edificación, por demoler el inmueble. Y que por el contrario ha sido entregado a dicho comité de cultura, para que allí se establezca un museo y se den otros usos de índole cultural.

Desde el punto de vista histórico, el paso del Ferrocarril al Pacífico por el cantón de Atenas, actuó como uno de los acicates más importantes para el desarrollo posterior del cantón y de toda la región occidental del Valle Central. Así la construcción de la estación ferroviaria en Río Grande sirvió como punto de contacto comercial de las ciudades de Naranjo, Palmares, San

Ramón y Atenas con el resto del país, durante buena parte de la primera mitad del siglo XX.

INTRODUCCIÓN

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

El documento que se presenta expone en forma detallada los hechos más notables que condujeron a la inauguración del Ferrocarril al Pacífico y el establecimiento de la estación ferroviaria en Río Grande de Atenas. Con el objetivo preciso de contribuir al conocimiento del entorno de la antigua estación y de su relevancia como hito regional.

Existe por su parte un gran interés entre algunos de los vecinos de la comunidad por lograr la declaratoria de patrimonio cultural. Esto por cuanto el Comité de Cultura de Río Grande de Atenas ya usa las instalaciones como un museo.

En fecha reciente (11-1-2001) realicé una gira de inspección a la antigua estación, con los compañeros Arq. Miguel Herrera y Lic. Raúl Arias, con el objetivo de valorar las posibilidades de declaratoria. Allí fuimos recibidos por los señores Rolando Villalobos (446 5250, 446 7916), Ramón Arguedas y Carlos Jiménez, quienes se preocupan por el rescate y puesta en valor de esta antigua edificación.

En la estación se procedió a reconocer el inmueble, realizar una valoración arquitectónica y consultar las distintas fuentes escritas con que cuenta su pequeño centro de información.

Finalmente es importante señalar que la declaratoria de la antigua estación también corresponde a un proyecto de divulgación y rescate del eje ferroviario hacia el Pacífico. Asimismo, se debe mencionar que otras relevantes estaciones del ferrocarril ya cuentan con la declaratoria de interés histórico, tal es el caso de: la Central en San José, Caldera y Orotina (en estudio).

ANTECEDENTES DEL OBJETO DE ESTUDIO

La estación del ferrocarril de Río Grande se ubica en el poblado del mismo nombre y pertenece al distrito de Concepción del cantón de Atenas.

El inmueble pertenece al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y se encuentra inscrito ante el Registro de la Propiedad al tomo---, folio-----, asiento #-----y número de finca-----.

INFORMACIÓN HISTÓRICA

ATENAS

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

La región de Atenas fue conocida durante el período colonial como Sabana Larga y sus primeros colonizadores llegaron de los actuales cantones de Alajuela, Heredia, San José y Cartago. El proceso de denuncias de tierra inició hacia finales del siglo XVIII, a fin de establecerse en ellos. (1)

En 1833 los vecinos de Sabana Larga, presentaron ante las autoridades del Estado la solicitud para establecer una ermita y tres años después se construyó. Para el 1846 se creó la parroquia, dedicándose a San Rafael. (2) La erección de la parroquia y el posterior impulso de la comunidad, estuvo marcada fuertemente por la construcción del camino de carretas hacia el Puerto de Puntarenas. Esto por cuanto la zona quedó inmersa en la ruta comercial, de paso hacia la costa del Pacífico, motivando la consolidación de sesteos , en donde se suministraba alimento y albergue a los boyeros y sus carretas.

El 24 de julio de 1867, durante el gobierno del presidente José María Castro Madriz, el poblado de Atenas obtuvo el título de Villa. (3) El servicio de cañería data del año 1912; mientras que el alumbrado eléctrico se inauguró en 1915, siendo presidente Alfredo González. (4)

EL FERROCARRIL AL PACÍFICO

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

La construcción de un ferrocarril hacia la costa Pacífica, después de concluido el del Atlántico (1890), era el siguiente paso en el desarrollo de los transportes y el mejoramiento del comercio de nuestro país.

Resulta interesante saber que desde la administración de Juan Rafael Mora (1849-1859) ya se habían dado los primeros avances en este sentido, cuando el 12 de noviembre de 1857 se inauguró un "*Camino de Fierro*" entre Puntarenas y Barranca, como parte de un proyecto más ambicioso que pretendía extenderse hasta la misma capital. Dicho proyecto fue un contrato suscrito por el gobierno con Richard Farrer, ciudadano inglés. No obstante, tan sólo se llegó a materializar un tramo de 15 Kms (Puntarenas-Barranca), que se conoció como "*Burrocarril*", por el hecho de que su tracción la daba un burro que tiraba el vagón. Este medio de transporte funcionó algún tiempo pero no llenó las expectativas futuras, pues la velocidad estimada de viaje era de apenas unos 3 Kms/hora. (5)

El 14 de julio de 1897 el Dr. Juan José Ulloa Giral, Secretario de Fomento del gobierno de Rafael Iglesias Castro (1894-1902), firmó un contrato con John Casement para el establecimiento del ferrocarril al Pacífico, por un monto de \$2.898.971.00 oro americano. Pero hacia 1902 se decidió rescindirlo, paralizándose los trabajos a la altura del Valle de Santo Domingo en San Mateo. Para ese momento la obra llevaba 66 Kms y restaban solamente unos 29 kms para llegar a la Bahía Pital en la ensenada de Tivives (terminal original).(6) En los años subsiguientes el Estado continuó por su cuenta la empresa, hasta la firma de un nuevo contrato (1907), esta vez con el Ingeniero Warren H. Knowlton, quien lo concluye el 23 de julio de 1910, con un recorrido que incluía Orotina, Coyolar, La Ceiba, Cascajal, El Roble y el Puerto de Puntarenas como terminal ferroviaria. (7) Era un recorrido que podía dilatar hasta unas doce horas.

Es interesante señalar que los trabajos del ferrocarril incluyeron la instalación de dos túneles; uno bautizado con el nombre de Cambalache ubicado en las inmediaciones de la Estación de Salinas (Esparza) y el otro conocido como de Carballo o Miraflores y localizado en las cercanías de la Roca de Carballo, próximo a la Estación de Caldera (Esparza). Pese a la necesidad de construir estos túneles, en general la vía férrea hacia el Pacífico

presentó menos dificultad que la del Atlántico por la topografía del terreno, la menor precipitación lluviosa, el clima más benigno y una vegetación menos exuberante. En lo que respecta al trazado para la línea férrea este siguió en gran medida la propuesta elaborada por el licenciado geómetra Alberto González Ramírez. Por otra parte, hacia el año de 1925, el paso por la zona de la Roca de Carballo se decidió abandonar a raíz de los constantes desprendimientos de piedras, con lo cual también se anulaba el cruce por el túnel de Miraflores.

En 1926 el Congreso de la República aprobó el proyecto para la electrificación del ferrocarril con la empresa A.E.G. de Berlín (Alemania). Dicha modernización estuvo concluida en 1932 durante la tercera administración de Ricardo Jiménez Oreamuno (1932-1936).

El fin del ferrocarril como medio de transporte competitivo estuvo dado por dos condiciones: la primera tiene que ver con la construcción de la carretera Bernardo Soto, hacia el último cuarto del siglo XX, que redujo los costos y el tiempo en el transporte de las mercaderías y de las personas. El segundo se originó en el poco interés de los gobiernos de turno por mejorar las condiciones y modernizar el servicio en forma permanente, llevando al transporte ferroviario a una muerte virtual. Ante este panorama tan poco funcional la ola sísmica que afectó el país a inicios de la década de 1990 y que dañó estaciones y vías férreas, no vino sino a dar la última estocada para el cierre definitivo del ferrocarril hacia 1995.

Con la eliminación del ferrocarril las diferentes comunidades que surgieron en su recorrido experimentaron una fuerte crisis, ante la falta de trabajo y la posterior emigración de muchos de sus pobladores hacia las grandes ciudades.

La Estación de Río Grande

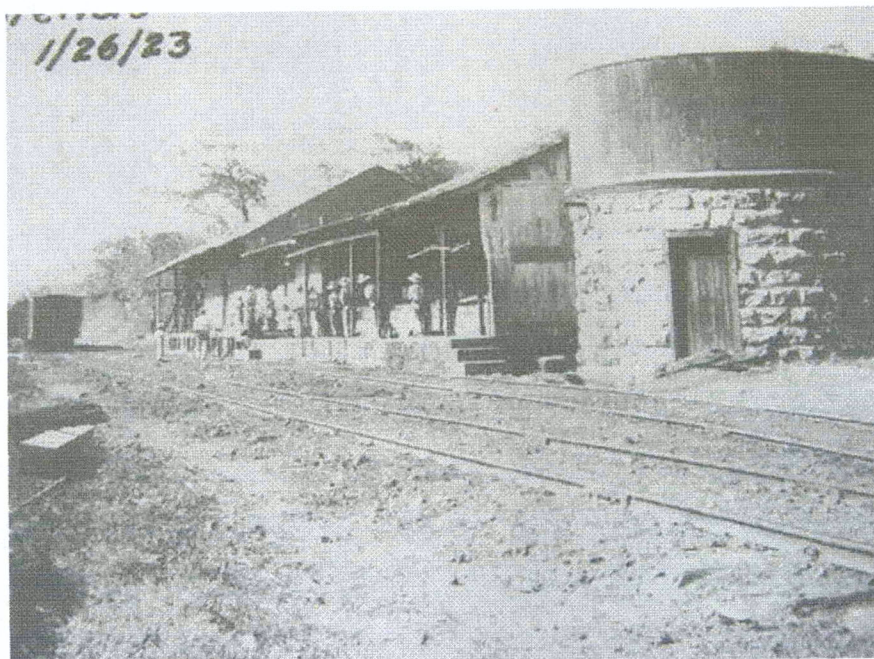
CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

El desarrollo histórico de la comunidad de Atenas se encuentra íntimamente vinculado con el surgimiento del ferrocarril, al quedar en la ruta que comunicaba al Valle Central con el Puerto de Puntarenas en el litoral Pacífico de nuestro país.



CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

Con la finalidad de establecer una estación del ferrocarril en el poblado de Atenas, se decidió en el año de 1903 construir un camino que lo uniera con la zona de Río Grande, sitio que se escogió para la construcción de la estación. (8) Este camino fue de una gran utilidad en vista de que benefició el comercio de toda la región y el aprovisionamiento de mercadería. Además se convirtió en una importante fuente de trabajo ya sea en forma directa o indirecta y para labores tan variadas como trabajadores ferroviarios, ventas de comida, el telégrafo y correo.



primera estación del ferrocarril en Río Grande de Atenas

El ferrocarril significó para muchos la única forma de transporte y a pesar de que no se inauguraría sino hasta 1910, en su trayecto completo, ya desde fines de la administración de Rafael Iglesias Castro (1902) quedaba en funcionamiento, el trecho que unía la ciudad de San José con el Río Grande. Restando por construir tan sólo unos 39 Kms a San Mateo y de allí a Tivives (terminal original) unos 26 Kms más.

Para la habilitación de la Estación de Río Grande fue indispensable también en 1901, levantar un enorme puente sobre el río del mismo nombre, dada las características topográficas de la zona. La obra de ingeniería se comenzó por ambos estribos, usándose un diseño de acero con arco central y dos medios arcos laterales. La estructura con una longitud de 219.38 metros y que salvaba una altura de 125 metros fue vendida por la Fábrica Melican BROS de los Estados Unidos a un costo de \$200.000.00 y se contó con la supervisión de un ingeniero de nombre Wilcox para el proceso de montaje.



antigua Estación de Atenas

En lo que se refiere concretamente al edificio para que funcionara la estación, se levantó un inmueble en madera, con las típicas características de las estaciones ferroviarias, a saber: andén, corredores, sala de espera, oficina y bodega. Sin embargo, esta primera estación sufrió un incendio que la consumió en su totalidad en 1933. La actual edificación y que se pretende declarar de interés histórico arquitectónico data de mediados de la década de 1930.

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

La estación, con una antigüedad de unos 67 años, es una enorme construcción, también en madera, a dos aguas, con un ancho de 8 metros y un largo de unos 58 metros. Internamente la distribución presentaba una zona dedicada a dormitorios, dos bodega, una oficina y un gran espacio para descarga y abordaje.

Luego del cierre del ferrocarril muchas de las estaciones quedaron abandonadas y otras fueron alquiladas a familias para ser empleadas como viviendas o pulperías. En algunos lugares, fueron entregadas en calidad de préstamo a diversas asociaciones para darles un uso muy variado. En el caso específico de la estación que nos ocupa, ésta fue cedida al Comité de Cultura de Río Grande de Atenas, para que la asociación se abocara a darle un uso de rescate cultural. Así ellos decidieron que la edificación debe convertirse en un museo que permita el empleo de los espacios físicos como salas de exhibición, en las cuales presentar no solamente el pasado ferrocarrilero de la zona, sino que también la historia económica de una región eminentemente agrícola. Este grupo también está empeñado en la consolidación de un pequeño centro documental que atienda a los estudiantes y turistas que visitan diariamente la estación.

Finalmente es importante acotar que la Estación de Río Grande fue una de las posibles 36 paradas del ferrocarril en todo su recorrido (ver anexo). Pero que esa estación se convirtió, por la índole de su movimiento comercial (Atenas, Naranjo, San Ramón y Palmares) quizás en una de las 7 más importantes, contribuyendo al desarrollo económico y social de gran parte de la región más occidental del Valle Central. Por este motivo la antigua Estación de Río Grande posee un incalculable desde el punto de vista patrimonial.

Descripción arquitectónica

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

De acuerdo a la tipología de las estaciones del ferrocarril construidas hacia el Pacífico se podría considerar que la Estación de Río Grande representa un ejemplo de las edificadas en la 1ª etapa, las cuales fueron construidas en madera; aunque bien se sabe que este inmueble fue reconstruido tras un incendio en la década de 1930.

Pese a su sencillez, es clara la adaptación de una arquitectura "básica", a su relación con el tren y la actividad ferrocarrilera, que no es evidente salvo por las vías férreas y parte de una antigua señal que sobresale del techo.



Esta orientada de este a oeste, paralela a la línea del tren. De un solo nivel y consiste en una construcción de techo a dos aguas, con cubierta de lámina de hierro galvanizado ondulada y cuyos extremos están cerrados con tablilla sin decoración ni ventilaciones.

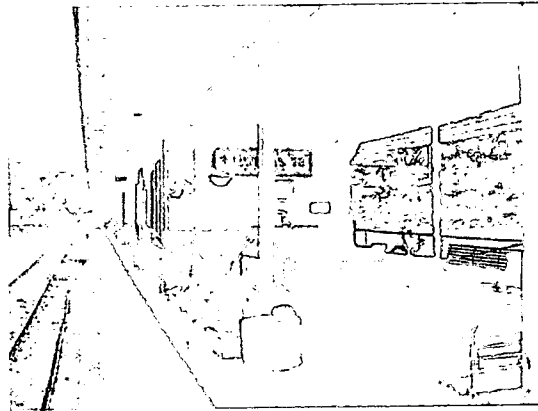
La planta rectangular, de unos 58 metros x 8, está cerrada 3/5 partes, con paredes de estructura de madera de 5 x 10 cm con forro de tablilla "pecho e paloma" por el lado exterior.

El área cerrada esta dividida en tres secciones, por paredes también de alfajilla con forro de tablilla sin machiembrar, y en todos los casos, puerta o vano de comunicación entre ellas y con el exterior.

No posee cielo raso, quedando expuesta la estructura, que consiste en cerchas de alfajilla apoyadas en una solera de 12 x 12 cm. La madera de la estructura del techo es de acabado rústico y unida con tornillos de tuerca. Toda el área cerrada tiene piso de baldosas de piedra similares a las aceras antiguas de San José.

Los espacios centrales presentan zócalo de concreto armado de 70 cm de altura, sobre el cual se apoya la estructura de madera ya descrita, son los

más grandes y tienen cada uno un portón metálico que corre sobre un riel, todo lo cual delata su anterior función de bodega.



CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

En el extremo este de la estación existe una oficina vinculada con las 2/5 partes que no están cerradas, es la antigua zona de espera de los pasajeros, con piso de concreto y cielo raso.

El área abierta, está sostenida por columnas de madera con los filos moldurados y montadas sobre basas y se proyecta sobre el andén a lo largo de toda la estación, con cielo raso de cuadros de madera aglomerada y pisos de concreto.

La cubierta del andén es uniforme, sin embargo, en el lado contrario, existe un desnivel que coincide sobre la división entre la oficina y la bodega, lo que puede ser evidencia de dos etapas constructivas.

Salvo los 2 portones metálicos del lado del andén, todas las puertas al exterior son de tableros de madera. Las ventanas son de guillotina en dos hojas y cada una dividida en 4 vidrios.

En la actualidad la edificación se encuentra pintada de color crema con los marcos de las puertas y ventanas en celeste. No obstante es presumible que durante su existencia haya sido pintada en distintos momentos en otros tonos.

Relación del objeto con su entorno

000008

El inmueble de la estación se localiza en lo que se conoce como el Barrio de la Estación, que es un sitio que presenta algunas viviendas, en su mayoría construidas también en madera y de cierto grado de antigüedad. Sin embargo, un alto porcentaje de ellas están en mal estado de conservación, en razón de pertenecer a familias de pocos recursos económicos, que no han podido darles el debido mantenimiento, según se puede deducir a simple vista.

A pesar de esta situación socioeconómica podríamos afirmar que el entorno que rodea la antigua Estación de Río Grande, es altamente armónico. En donde dicha armonía se encuentra regida por una relación jerárquica a partir de la escala de las viviendas con respecto a la estación, que como un hito urbano define el proceso de poblamiento, a partir de ella misma.

También se puede inferir por la ubicación de las viviendas, que quizás muchas de estas familias hace unos 20 años tuvieron como principal fuente de ingreso, una serie de actividades relacionadas con la actividad ferroviaria.

Estilo o influencia arquitectónica

INSTITUTO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

Es relevante, acotar que durante las tres primeras décadas del siglo XX la tipología en madera, similar a la Estación de Río Grande, fue la más empleada para las estaciones del Ferrocarril al Pacífico, incluso para algunas hacia el Atlántico. Mientras que a partir de mediados de la década de 1930 la tendencia para levantar estaciones del Ferrocarril al Pacífico, tuvo en el concreto armado su mayor aliado. Este cambio obedeció fundamentalmente a la disponibilidad económica del gobierno en dotar al sistema ferroviario de inmuebles de mayor resistencia y durabilidad.

Conclusiones

- 1) La Estación de Río Grande de Atenas es un fiel representante de la primera etapa de la arquitectura ferroviaria al Pacífico.
- 2) La Estación representa un testimonio de la actividad ferrocarrilera y del desarrollo económico y social de toda la región occidental del Valle Central.
- 3) La conservación de este inmueble puede contribuir al desarrollo cultural del cantón de Atenas, dadas las características histórico-culturales que posee.
- 4) Existe interés de parte de un sector de la comunidad por lograr la preservación del inmueble y su reutilización con la finalidad de readecuarlo como museo. Proyecto que dicho sea de paso ya se encuentra en ejecución.
- 5) Por último es importante resaltar que el buen estado de conservación actual del inmueble hace posible el logro de los anteriores puntos.

000006

Decreto
Estación de Río Grande de Atenas

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

Considerando:

- 1) Que la Estación de Río Grande de Atenas construida a mediados de la década de 1930 es un fiel representante de la primera etapa de la arquitectura ferroviaria al Pacífico.
- 2) Que la Estación representa un testimonio de la actividad ferrocarrilera y del desarrollo económico y social de toda la región occidental del Valle Central.
- 3) Que es deber del Estado salvaguardar el patrimonio cultural del país.

Por tanto.

Decretan. Artículo Primero. Declarar de interés histórico arquitectónico la antigua Estación del Ferrocarril en Atenas, ubicada en el distrito de Río Grande, cantón de Atenas de la provincia de Alajuela; perteneciente al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER)

000005

CITAS

- 1) Chinchilla Valenciano, Eduardo. Atlas Cantonal de Costa Rica. 1987, p. 123.
- 2) Ídem
- 3) División Territorial Administrativa de la República de Costa Rica. 1993, p. 53.
- 4) Chinchilla Valenciano, Eduardo. Op. Cit.
- 5) Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica. 1984.
- 6) Cárdenas Cárdenas, Balsamino y otros. Atenas y el Ferrocarril al Pacífico. 2000.
- 7) Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica. 1984.
- 8) Cárdenas Cárdenas, Balsamino y otros. Op. Cit.

INSTITUTO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

BIBLIOGRAFÍA

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL

M. C. J. D.

Arguedas, Ramón. Entrevista Río Grande de Atenas, día 11 de enero del 2002.

Cárdenas Cárdenas, Balsamino y otros. Atenas y el Ferrocarril al Pacífico: un aporte al proyecto comunal para el rescate y restauración de la estación de Río Grande. Taller de Extensión. Escuela de Historia. Universidad Nacional. Heredia. 2000.

Chinchilla Valenciano, Eduardo. Atlas Cantonal de Costa Rica. Instituto de Fomento y Asesoría Municipal. 1987.

Comisión Nacional de División Territorial Administrativa. División Territorial Administrativa de la República de Costa Rica. 1993.

Jiménez, Carlos. Entrevista Río Grande de Atenas, día 11 de enero del 2002.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica. San José, Costa Rica. 1984.

Villalobos, Rolando. Entrevista Río Grande de Atenas, día 11 de enero del 2002.

Espacios para la Expresión

CENTRO DE INVESTIGACION Y CONSERVACION
DEL PATRIMONIO CULTURAL
M. C. J. D.

Río Grande de Atenas

800003



Antigua Estación del Ferrocarril Eléctrico
al Pacífico "Río Grande de Atenas"

DANZA
Juegos tradicionales

DISFRUTE

FESTEJOS PATRONALES

Festival de Cimarronas

9 de diciembre, 2001

10 de la mañana

MÚSICA



OLIO IMPRENTA NACIONAL
Calle Central 101, San José, Costa Rica

Organizan: Dirección Regional de Cultura de Alajuela y Comité de Cultura de Río Grande de Atenas

Una comunidad pequeña con grandes sueños

4 ▶

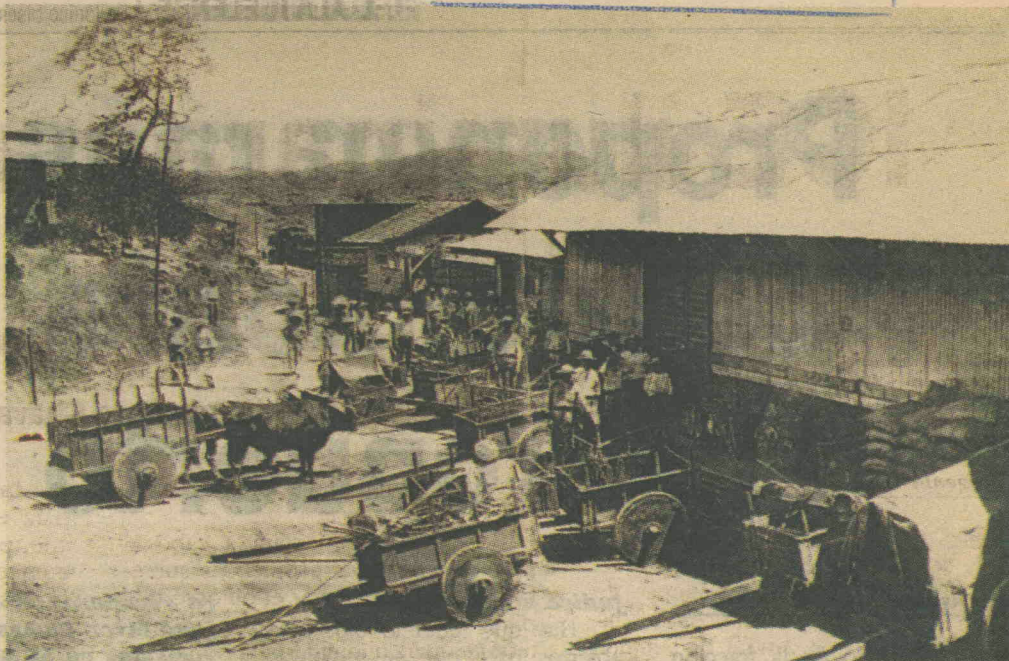


En Río Grande de Atenas, los vecinos de La Estación, no solo sueñan, sino que trabajan incansablemente para contar con un museo ferroviario que los ayude a volver a sus raíces y se convierta en un punto importante de atracción turística.

Estación de Río Grande en 1923.

Río Grande de Atenas

Una comunidad pequeña con grandes sueños



ESTACION DE RIO GRANDE F.C. AL PACIFICO ATENAS 1923 RIO GRANDE STATION PACIFIC R.

Eugenia Sancho

Han pasado varios años desde que el gobierno cerró el ferrocarril al Pacífico. Sin embargo, para quienes crecieron viendo a su padre trabajar para el ferrocarril y se convirtieron luego en ferrocarrileros, esa etapa de su vida continúa viva.

El ferrocarril fue fundamental para el desarrollo nacional, en una fase importante de nuestra historia. Juan Ramón Arguedas Porras lo sabe, él lleva el ferrocarril grabado en la mente y el corazón. Lo conoce como pocos.

Vecino de Río Grande de Atenas, aún vive frente a La Estación, la número 19, una de las más famosas de la ruta al Pacífico y parada obligatoria para quienes viajaban a Puntarenas en tren.

Por eso decidió que valía la pena rescatarla, proyecto en el cual se le unieron Rolando Villalobos López, Guillermo Porras Marín, Teresita Chacón y Carlos Jiménez, quienes originalmente se agruparon en un comité para rescatar la antigua estación ferroviaria.

Empezaron a trabajar y poco a poco se dieron cuenta de que lo más adecuado era trabajar por la creación de un museo ferroviario, que muestre a los costarricenses, como era la vida del ferrocarril desde sus inicios, ahí mismo, en La Estación.

Posteriormente, decidieron ampliar la idea y le sumaron un museo agrícola.

Nadie sabe cómo lo han hecho, pero el antiguo edificio hoy luce bastante bien y el grupo ya inició la gestión ante el Ministerio de Cultura, para que sea declarado patrimonio histórico.

Ellos se sienten satisfechos, pues se le está dando mantenimiento y cuidado a un bien del Estado que estaba abandonado.

Río Grande

Antonio Álvarez Pereira, sargento mayor de la expedición de Juan de Cavallón, parece ser el primer español que recorrió el valle en 1560. Río Grande estaba bajo la jurisdicción de Esparza y su primer dueño fue José Sandoval.

El camino Real a Esparza se comienza a mencionar desde 1640. El gobernador Diego de la Haya y Fernández escribió al Rey en 1719: "Desde el pueblo de Barba, por el camino Real para la ciudad de Esparza y su jurisdicción anexa a esta provincia, se llega al río nombrado Grande, que aunque es estrecho es profundo, por el cual con una canoa o lancha de un palocavado, pasan de un lado a otro personas y cargas y a nado las bestias, mulas y caballos, y desde dicho río, para llegar al pueblo de Garabito, camino a Esparza, se pasa una montaña de cinco leguas, bien áspera y elevada, con dife-

rentes ríos y quebradas".

Una de las características más sobresalientes de Río Grande es que casi todo el pueblo fue ferrocarrilero y buena parte de su vida se desarrolló en torno al ferrocarril y la agricultura, de ahí el énfasis que pone la comisión en las raíces de la comunidad.

Los domingos por la mañana, en La Estación se llevan a cabo juegos tradicionales, concursos de pintura, de dibujo a lápiz. También están gestionando un taller de mascaradas.

"Con el Museo regresamos a nuestras raíces, a nuestra propia identidad cultural. Alrededor del ferrocarril surgieron las famosas ventas en La Estación, que generaron un ambiente que prácticamente absorbía a toda la población de Río Grande", afirma Guillermo Porras.

La tarea es titánica, pero ninguno desmaya, Juan Ramón Arguedas anda buscando permanentemente objetos de interés para el museo. El grupo también ha reunido una interesante colección de fotos y trabaja en un video elaborado con las personas mayores del lugar, mientras narran cómo era la vida alrededor del ferrocarril.

Hoy, buena parte del camino está andado. El grupo ha logrado un excelente apoyo de la Dirección Regional de Cultura, en especial del director, Roberto Álvarez, a quien le han contagiado su entusiasmo.



Un cuadro familiar durante la infancia de muchos costarricenses.

"Esta es una zona donde el turismo puede convertirse en importante fuente de ingresos y el museo ferroviario en un punto fundamental", concluye Rolando Villalobos.

Río Grande trabaja para darles a los costarricenses un museo ferroviario.

Si usted nunca disfrutó de la espera en una estación del ferrocarril se perdió de una linda experiencia, que hoy puede recrear en La Estación, en Río Grande de Atenas; según lo aseguran Rolando Villalobos, Juan Ramón Arguedas y Guillermo Porras, del comité pro museo ferroviario y Roberto Álvarez, director regional de Cultura.



Todos estos implementos fueron de gran importancia en los días del ferrocarril.



LA NACION