

Costa Rica en el Centenario

Por MANUEL SAENZ CORDERO

(Continúa)

HEMOS anotado hasta ahora, como acontecimientos trascendentales en la vida de la República:

- 1º La Independencia en 1821.
- 2º La adhesión de Costa Rica al Imperio Mexicano (1822-23).
- 3º La primera mal llamada guerra civil, pues en ella sólo hubo 45 muertos y 55 heridos (1823).
- 4º El traslado de la Capital de Cartago a San José (1823).
- 5º La anexión de Guanacaste (1825).
- 6º La adhesión de Costa Rica al Pacto Federal Centroamericano y su separación (1824-1838).
- 7º Las guerras del 56 y del 85.
- 8º La demarcación de las Fronteras.
- 9º El cultivo y desenvolvimiento del café como factor de excepcional importancia, en la agricultura, el comercio internacional y la cultura costarricense.

Vamos a ocuparnos ahora de los Ferrocarriles, para volver después atrás y hablar de la Legislación.

VIAS FERREAS

Costa Rica ocupa en la América Central una extensión de 54,000 kilómetros cuadrados, poblados por 500,000 habitantes.

Lo quebrado de su superficie en que alternan las cordilleras con las llanuras que se pierden en la línea confusa del horizonte, la variedad de sus climas, y la fecundidad asombrosa de su vegetación, cruzada regularmente por grandes y pequeños ríos, la acusan como un país agrícola de grandes esperanzas, y por lo mismo a donde los ferrocarriles están llamados a tener un gran desenvolvimiento.

Ha demorado hasta ahora ese desarrollo la ausencia de capitales y de inmigración, que tanto necesita el país, a los cuales deben otros, nacidos ayer, como los Estados Unidos y la República Argentina, el rápido progreso alcanzado en tan pocos años.

Pero a pesar de que nuestra marcha ha sido lenta, los 735 kilómetros, 896 metros de líneas existentes, que atraviesan, ramificándose, el país, de mar a mar, y los 53.786,584-54 colones en ellos invertidos, sin contar el material rodante, son buena muestra de lo mucho que tenemos derecho a esperar de las energías y de los recursos nacionales y extranjeros, aquí donde se ignora lo que es guerra, y en donde, de otra parte, todo el mundo encuentra garantizados sus derechos y sus intereses.

Las líneas existentes tienen 1.066 m. de trocha, y se dividen así:

Ferrocarril de Costa Rica	. 334 k. 716 m.
Ferrocarril del Norte	. . . 255 318
Ferrocarril al Pacífico	. . . 133 926
Tranvía de San José	. . . 11 936
	<hr/>
	335 k. 896 m.

La construcción de estas líneas abarca un período de poco más de cincuenta años, es decir, de 1854 a 1910.

Comparativamente Centro América aparece hoy con la siguiente extensión de ferrocarriles:

Costa Rica	735 k. 896 m.	505,000 habitantes
Guatemala	830	2,128,000 "
Nicaragua	379	733,500 "
Salvador	207	1,271,000 "
Honduras	192	650,000 " (1)

A este manifiesto progreso de los ferrocarriles, debe Costa Rica, en gran parte, el grado de desarrollo alcanzado en la agricultura y en el comercio.

Es un dato curioso en la historia de ellos, saber que Richard Trevithick, quien disputa a Stephenson la gloria de haber inventado la locomotora, estuvo aquí durante los años 1822-1827 ocupado en asuntos de minas, y se proponía la construcción de un ferrocarril desde el punto en que el río Sarapiquí se hace navegable hasta la capital, y de aquí hasta las minas del Aguacate y de Machuca. Si hubiera podido formarse la Compañía—dice el señor Biolley—suponiendo posible la adopción del proyecto de Trevithick, Costa Rica habría tenido la gloria de ser el primer campo de ensayo para un descubrimiento destinado a transformar las condiciones de existencia de la humanidad entera.

ANTES de que nuestras ferrocarriles existieran, el comercio de importación y exportación se hizo por el puerto de Puntarenas, en el Pacífico primero, después por Carrillo, con carretas tiradas por bueyes, con una lentitud fastidiosa, y venciendo no pocas dificultades.

No se puede olvidar, después de haberla visto, toda esa peregrinación de ocho días, desde la meseta central hasta la costa, que se continuó hasta 1890. El carro cubierto sobre los paralelos con gruesa lona abovedada, y adentro toda una arca de Noé. Después cuatro o cinco personas, casi siempre mujeres y niños, perfectamente arrodajadas, adonde difícilmente

(1) Datos a 1921.

podrían acomodarse tres, en tanto que los hombres en rudos jamelgos, al paso de los bueyes, bajo el ardiente sol, entre nubes de polvo, que el viento eleva en espiral, rodean, a manera de convoy de guerra el rudo carretón; y así, tres, diez, cien en rigurosa fila, emprenden la marcha hacia el mar, hacia el lejano Oeste, el *far west*, como si fueran tras de una tierra de promisión. Llega la hora del sesteo, y apenas el sol se esconde tras las nubes ralas, desplegadas en las puertas de la tarde, lucen las linternas a la entrada de los carros y a los acordes de la guitarra, principian los cantos en que palpita el alma nacional, la tierra tica, la vida de patriarcas, hijos de aquellos viejos héroes y labriegos que clavaron la bandera de la patria sobre la más alta cumbre de la gloria; y así, lentamente caminando aquella fila de tenue luces, puesta de nuevo en movimiento en medio de la oscuridad de la noche caracoleando los montes y atravesando, las llanuras, parece una caravana que abandonara el último oasis del desierto.

Cuando nos trasportamos a aquellos tiempos y volvemos después la vista a nuestros medios de locomoción actuales, que nos permiten atravesar el territorio del uno al otro puerto en un solo día, no podemos menos de celebrar los triunfos de una nueva civilización que tantos beneficios acarrea.

No obstante, todavía existen personas que continúan creyendo que fué aquella nuestra edad de oro. Luchan con el progreso de los ferrocarriles y las fábricas, y es que olvidan que ya en esta época los elementos de tráfico con que entonces se contaba, no serían bastantes a satisfacer las exigencias de hoy, y que de los ferrocarriles solamente depende el ensanche de nuestra agricultura y la afluencia de capitales y de inmigración.

En Europa, ha dicho Blasco Ibáñez, «los ferrocarriles se hacen para los pueblos; en Argentina son los ferrocarriles y la agricultura, los que inventan pueblos; creando, con su mágica presencia, aldeas y pueblos, en pleno desierto... y cuando el agricultor llega a una colonia ya se encuentra con el empleado que se ha de encargar de la expedición de sus futuras cosechas».

Por eso, conviene recordar la célebre frase de don Roque Sáenz Peña: «Nuestra agricultura fué obra del riel antes que del arado».

En Costa Rica estamos principiando la jornada. Nuestros ferrocarriles ocupan la faja central de la República, y aun quedan los inmensos valles del Norte y del Sur, acaso los más feraces del país, completamente inexplorados.

Los primeros pasos dados han sido, como en otras partes, tímidos; su construcción se ha hecho en trozos aislados, y lo que es más, algunos, como el de