

LA BANDERA PRUSIANA ONDEÓ EN ANGOSTURA



LUKO HILJE QUIRÓS

LA BANDERA PRUSIANA ONDEÓ EN ANGOSTURA

LUKO HILJE QUIRÓS



2020

*A la memoria de Antolín Quesada,
intrépido, talentoso y tesorero baquiano
descubridor de la angostura del Reventazón,
cuyo paso abrió varias sendas que hoy transitamos.*

*A la memoria de los atribulados alemanes que,
desairados y dejados a su suerte,
pagaron con dolor y quizás hasta con la muerte
el frustrado sueño de afincarse y prosperar
en un paraje del Caribe costarricense.*

*A la memoria de los ingenieros alemanes
Francisco Kurtze y Alexander von Bülow,
a quienes nada les parecía imposible de construir
en sus sueños con puentes, caminos y colonias.
A pesar de todo.*

CONTENIDO

Introducción	7
Agradecimientos	9
Créditos por las ilustraciones	10
Indicaciones al lector	11
¡Tanto alemán en el infortunio!	12
¿Por qué Turrialba?	28
El puente sobre el Reventazón	43
Un socio providencial	59
Un puerto en el Limón	72
¿Dónde estaría el asentamiento alemán?	89
Buenas intenciones, poca plata	108
Presagios de tormenta	120
La colonia que nunca fue	136
Los vestigios de un sueño	148
Epílogo: lo que el tiempo se llevó	163
Bibliografía	167
Anexos	170

INTRODUCCIÓN

Fue hace poco más de un decenio que, apenas empezando a disfrutar de mi jubilación, el imprevisible destino me condujo por nuevas sendas intelectuales. Éstas emergieron con el descubrimiento de la figura del médico y naturalista alemán Karl Hoffmann, bastante ignorada en nuestra historia, a pesar de sus extraordinarios aportes biológicos y cívicos.

Ello me indujo a escribir los libros *Karl Hoffmann: naturalista, médico y héroe nacional* y *Karl Hoffmann, Cirujano Mayor del Ejército Expedicionario*. Posteriormente, en un esfuerzo de mayor envergadura, sentí la necesidad de profundizar más en sus aportes biológicos, junto con los de sus paisanos y coetáneos Alexander von Frantzius y Julián Carmiol, de lo cual resultó el libro *Trópico agreste; la huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX*.

Menciono esto, porque no es posible entender la presencia de ellos tres en nuestro país, ni tampoco sus contribuciones, sin analizar el contexto histórico en que ello ocurrió, a mediados del siglo XIX. Para no adelantarnos a lo narrado en el cuerpo de este libro, y a manera de síntesis, ellos nunca hubieran llegado a Costa Rica de no haber sido por el interés estratégico de Alemania en el istmo centroamericano, así como el de nuestros gobernantes por conectarse con el resto del mundo y también por establecer colonias europeas en varios puntos de la geografía nacional.

De ellas, la que estuvo más cerca de concretarse fue la de Angostura, en Turrialba, impulsada por el gobierno de don Juan Rafael Mora Porras, con el concurso de la Sociedad Berlinesa de Colonización para Centro América. Por fortuna, se cuenta con algunos relatos referidos a dicho asentamiento, los cuales recopilé en mi reciente libro *Turrialba en la mirada de los viajeros*. Pero, cuando editaba los textos para dicho libro, me percaté de que —contrario a lo que yo mismo suponía— hasta hoy no se ha realizado un estudio profundo acerca de la colonia en Angostura.

Asimismo, había un elemento afectivo importante, y es que durante los 13 años que laboré en el Centro Agronómico Tropical de Investigación y Enseñanza (CATIE), viví en el área residencial de 109, a unos 250 m en línea recta del punto donde se instaló el primer puente sobre el río Reventazón. Es decir, sin saber que ahí habían vivido aquellos pioneros alemanes, al igual que ellos pude escuchar a diario el rumor de tan legendario río, ver y oír llover de manera interminable, sentir el copioso sudor adhiriendo la ropa a la piel, colmarme con el verdor de esos parajes, aspirar la fragancia de la desbordante vegetación, y atestiguar el frenesí de las aves que con sus cantos anuncian la llegada de la luz en cada amanecer.

Esto explica que, sin ser historiador, sintiera el impulso de investigar más acerca de la colonia en Angostura. Y, tanta y tan buena documentación hallé, que mi intención de escribir un artículo para una revista académica fue desbordada, y terminó convertida en libro. Así que, en este pequeño libro que el lector tiene en sus manos, se intenta reconstruir la génesis de la citada colonia, al igual que la identificación de las localidades específicas y los personajes involucrados.

Cabe advertir que no se trata de un libro interpretativo, en términos historiográficos —campo ajeno a mi formación, pues soy especialista en el manejo de plagas agrícolas y forestales—, ni tampoco exhaustivo, pues se requieren detallados esfuerzos de investigación en fuentes primarias, la mayoría de las cuales deben estar en Alemania. Confío, eso sí, en que esta panorámica general estimule a algunos historiadores a saldar una deuda pendiente con Turrialba y con Costa Rica.

El autor
San Pablo, Heredia
21 de febrero de 2017

AGRADECIMIENTOS

Dejo constancia de mi gratitud a las personas que, gentil y desinteresadamente, colaboraron de diversas maneras en la concreción de este esfuerzo.

A quienes hicieron posible localizar la información esencial para la escritura de este libro, como lo fueron Franklin Alvarado Quesada, Vinicio Méndez Mora y Jafeth Campos Ramírez (Archivo Nacional), al igual que Laura Rodríguez Amador, Ileana Ulate Solís y Rosa Elena León Sorio (Biblioteca Nacional).

A las que suministraron valiosa información histórica, que permitió esclarecer aspectos nebulosos relativos a ciertos personajes o hechos: Brunilda Hilje Quirós, Emilio Obando Cairol, Mauricio Meléndez Obando, Silvia Kruse Quirós, Sandra Johnson, Jorge León Sáenz, Juan Manuel Castro Alfaro, Fernando González Vásquez, Álvaro Castro Harrigan, Ronald Soto Quirós, Gustavo Calvo Domingo, Carlos Ossenbach Sauter y Juan Carlos Ramírez Madrigal. Asimismo, a aquellas personas que aportaron información biológica útil, entre quienes figuran Quirico Jiménez Madrigal (Empresa de Servicios Públicos de Heredia), Luis J. Poveda Álvarez (Universidad Nacional, UNA), Pablo Elizondo Camacho (Instituto Nacional de Biodiversidad, INBio) y Ana Rosa Ramírez Coghi (Universidad de Costa Rica, UCR), Alejandro Solórzano López, y William Alvarado Brenes.

A quienes me prestaron imágenes propias para ilustrar este libro, cuyos nombres aparecen detallados en la siguiente sección. Además, a otras personas que me ayudaron en su consecución, como Paula Castro Vargas, Ana Isabel Herrera Sotillo, Rosella Morales Barth, Vera Johanning Gallegos y Lorena San Román Johanning, entre quienes deseo destacar a Antonio Vargas Campos (Museo Histórico Cultural Juan Santamaría) y Silvia Kruse Quirós, esta última por facilitarme una copia de la versión original de una recopilación de su pariente Alfredo Kruse Lauenstein (†).

Debo un agradecimiento especial al Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), cuyos funcionarios acogieron esta obra para su publicación, con excelente disposición.

Finalmente, a mi esposa Elsa y mi hija Darinka, por su amor cotidiano, así como por su comprensión, pues la escritura de obras como esta inevitablemente representan una considerable sustracción de tiempo a la vida en familia.

CRÉDITOS POR LAS ILUSTRACIONES

Numerosas fotografías (9A-B, 11, 12A, 16B, 17A-D, 18A, 19A-B, 20A-B, 21, 22, 24A-B, 28A, 33B, 34A-B, 35A-B, 36, 37A-B, 38, 40A-B, 45A-B, 47A-D, 48, 50B, 52A-B, 54A y 54D) fueron tomadas por el autor, en tanto que varias ilustraciones fueron reproducidas por él de diversos documentos (6B, 10, 13, 16A, 25, 30B, 53B, 55A-B y 56A). Además, algunas de las imágenes (1, 3, 4A-C, 15A, 27, 33A y 41) provienen de la enciclopedia libre Wikipedia, así como de otras fuentes de dominio público disponibles en internet. Varias fueron tomadas de los libros citados a continuación: 2 y 15B (Molina Bedoya, 2007) y 15D (Jones, 1916).

Por su parte, de los archivos del Museo Histórico Cultural Juan Santamaría (MHCJS) se obtuvieron las imágenes 7A-B, 15C, 15E-H, 44B, 51 y 59C; el autor de las dos últimas fue el venezolano Ramón Páez Ricaurte, quien acompañara al viajero irlandés Thomas Meagher en su recorrido por Costa Rica, en 1858. Del Archivo Nacional, algunas fueron tomadas por el fotógrafo oficial Fabio Jiménez Salas (8A-B, 14, 32, 39 y 57) y otras por un fotógrafo profesional, Fabio Hidalgo Arias (5A-C, 42B y 58).

Las demás provienen de varias personas o entidades, como se especifica a continuación.

Los dibujos 26A-B y el de la carátula fueron trazados por Rocío Jiménez Salas, mientras que el 6A lo hizo Carlos Aguilar Durán, a partir de una fotografía antigua, conseguida por Carlos Ossenbach Sauter. Las imágenes de plantas y animales corresponden a: 50A (Michael H. Grayum), 50C (Eduardo Carrillo Jiménez), 56B (Guillermo Saborío Vega) y 50D (Myrna López de Bussing), obra de Gustavo Serrano Mora. Otras más, de diversa naturaleza, son las siguientes: 12B (Franco Fernández Esquivel), 28B (Darinka Hilje Pérez), 29 y 31 (Silvia Meléndez Dobles), Fernando Leitón Meneses (30A), 43 y 44A (Silvia Kruse Quirós), 46 (Manuel Chacón Hidalgo), Rafael Ángel Velásquez Cubero (54B-C), y 59A, 59B y 59D (Álvaro Castro Harrigan).

Finalmente, las personas que aportaron imágenes de ciudadanos alemanes fueron: 42A (Guillermo Hidalgo Quehl y Roberto Martínez Quehl), 49 (Ingrid Streber), 53A (Silvia Meléndez Dobles), 53C (Ligia Carmiol Fernández), 53D (Rafael Alberto Moya Braun), 53E (Juan Walter Barth García), 53F (Manuel Sáenz Herrero) (†), 23 y 53G (Carlos Ramírez Villalobos), 53H (Clara Nanne Echandi), 53I (Alberto Golcher Aguilar), 53J (Silvia von Schröter) y 53K (Vera Johanning Gallegos). La 53L fue tomada del libro de Herrera Balharry (1988).

INDICACIONES AL LECTOR

Este libro se basa especialmente en fuentes documentales primarias y nacionales, correspondientes tanto a periódicos disponibles en la hemeroteca de la Biblioteca Nacional, como a expedientes depositados en el Archivo Nacional.

Dichas fuentes se mencionan al pie de la respectiva página. Los periódicos se citan con su nombre completo, mientras que para los expedientes se indica la signatura correspondiente a su respectiva serie o fondo (Congreso, Educación, Fomento, Gobernación, Gobierno, Hacienda, Judicial, Mapas y Municipal). Para los expedientes se utilizan las siguientes siglas: JUCA (Juzgado Contencioso Administrativo), PLYCH (Protocolos Lara y Chamorro) y PN (Protocolos Notariales); además, para localizar la ubicación específica de la información dentro de ellos, usamos las abreviaturas c. (caja), f. (folio), p. (página), pr. (protocolo), s. (sesión), Supl. (suplemento), t. (tomo) y v. (vuelta o reverso).

La única excepción, de una fuente extranjera, corresponde al Instituto Smithsonian, con sede en Washington, D.C. En la respectiva nota al pie, la fuente se menciona como Smithsonian Institution Archives, más la abreviatura AR ("accession record" o registro de acceso), dado que esa es la nomenclatura oficial de esta entidad.

Además, se utilizaron algunas fuentes de internet, cuyo contenido se trató de verificar en más de una fuente, pues no siempre son totalmente confiables. No se enlistan, para no sobrecargar la bibliografía con formatos de citas que son extensos y complejos.

Conviene indicar que tanto en los párrafos como en las listas transcritos de otras fuentes, se empleó la ortografía actual y no la original. Además, cuando hubo necesidad de hacer alguna aclaración, se usaron corchetes o paréntesis cuadrados.

Finalmente, en cuanto a unidades de medida, para evitar a lo largo del libro la mención reiterada de éstas —lo cual se hizo solo en algunos casos que lo ameritaban—, a continuación se citan todas las unidades consignadas en los diferentes relatos: caballería (45 ha), legua (4,18 km), vara (83,5 cm), pulgada (2,54 cm), pie inglés (30,47 cm), yarda (91,44 cm), milla inglesa (1,6 km), milla alemana (7,42 km), milla marítima (1852 m), manzana (0,7 ha), onza (28 g), libra (460 g), arroba (25 lb) y fanega (55,5 l). Asimismo, para convertir los grados Fahrenheit (°F) en grados Celsius (°C), al respectivo valor deben restarse 32, y multiplicar el resultado por 0,55 [es decir, °C = (°F - 32) x 0,55]; para transformar grados Réaumur (°R) en grados Celsius (°C), el respectivo valor debe multiplicarse por 1,25 [o sea, C° = R° x 1,25].



¡TANTO ALEMÁN EN EL INFORTUNIO!

Sorprende imaginar, ondulante entre el verdor y la lluvia de un aislado paraje selvático del Caribe, una bandera blanca con dos franjas marginales negras, más una majestuosa águila negra desplegada en el centro. No obstante, a pesar de lo irreal o hasta surrealista que esto pudiera parecer a primera vista, ocurrió gracias a que a mediados del siglo XIX confluyeron tres factores que tendrían importantes repercusiones para Costa Rica en numerosos aspectos de su vida política, económica, social, cultural y hasta científica.

En primer lugar, nuestro país estaba tan despoblado, que para 1850 era habitado por apenas 100.174 personas (Molina Bedoya, 2007) y predominaban las zonas boscosas que, una vez colonizadas, podrían ofrecer abundantes y feraces terrenos para actividades agropecuarias.

En segundo lugar, quedaban muy cerca el río San Juan y el lago de Nicaragua, que juntos representaban una vía acuática natural para la construcción del ansiado canal en el que potencias como Francia, Inglaterra y EE.UU. habían mostrado un interés explícito (Obregón Quesada, 2001).

En tercer lugar, los fuertes conflictos políticos derivados de las luchas populares contra las monarquías absolutistas estremecían a Europa, y en particular al poderoso reino de Prusia y a otros estados alemanes (Herrera Balharry, 1988). En consecuencia, víctimas del hambre y la represión militar, un promedio de 220.000 personas cada año abandonaban su terruño, especialmente hacia América.

Al respecto, haciéndose eco de lo expresado en un periódico francés —que consignaba la cifra recién mencionada—, en abril de 1856 nuestra prensa reproducía las siguientes apreciaciones: *“Los alemanes jamás han conseguido fundar colonias por sí mismos y establecer en ellas buenos gobiernos; pero son trabajadores y perseverantes y aceptan de buena voluntad irse a vivir adonde otros saben mantener el orden y la libertad. Quieren gozar de la exención del servicio militar, quieren contribuir, dentro de los justos límites, a los gastos públicos de que ellos mismos sacarán provecho, en medio de sus iguales; quieren escapar de las trabas de las corporaciones; quieren poder disponer libremente del fruto de su trabajo, y escapar así de la miseria. Lo que ellos quieren buscar, es evidentemente aquello que no tienen o a lo menos aquello que no tienen sino imperfectamente”*¹.

En pocas palabras, abundaban tierra y paz, se estaba muy cerca de un eventual proyecto de gran relevancia geopolítica, como lo era el ansiado canal interoceánico —el cual incrementaría mucho el valor de la tierra—, y residía aquí un grupo de alemanes que, aunque pocos, ya eran exitosos como comerciantes o en sus vínculos con el poder político, como Juan Barth, George Stiepel y Eduardo Wallerstein (Herrera Balharry, 1988). Es decir, había condiciones más que propicias para acoger a los emigrantes alemanes, empobrecidos y ávidos de labrar su futuro en otras latitudes. Este triste episodio pudo haber propiciado inmensos beneficios a tan atribulados seres humanos, al igual que a Costa Rica, como se verá posteriormente.

Ahora bien, se ignora el proceso exacto que dio origen al citado asentamiento caribeño donde ondeaba la bandera prusiana (Figura 1), pero en algún momento, al captar la incesante y candente situación que se vivía en Alemania en aquella época, personas de uno o ambos países emprendieron tan oportuna iniciativa.

¹ *Boletín Oficial*, 1º de marzo de 1856, No. 176, p. 375-376. Cabe acotar que fue en esta fecha que el presidente Juan Rafael Mora declaró la guerra al filibusterismo esclavista, comandado por el estadounidense William Walker.



Figura 1. Bandera de Prusia.

Aunque se dice que fue en el propio 1848 —año en que los conflictos alcanzaron el clímax de la llamada Revolución de 1848— cuando se realizaron los primeros contactos para fomentar la colonización de Costa Rica con ciudadanos alemanes (Herrera Balharry, 1988), no hemos hallado evidencias fehacientes de que esto fuera así, ni siquiera en la correspondencia oficial depositada en el Archivo Nacional. Además, en 1850, cuando su ministro de Relaciones Exteriores propuso al máximo jerarca del reino de Prusia el reconocimiento diplomático de Costa Rica, éste contestó: *“Me alegro infinitamente tener la oportunidad de reconocer a la República de Costa Rica, de la que no había oído nunca hasta ahora”*.² Es decir, para entonces el rey Federico Guillermo IV ni siquiera sabía de la existencia de nuestro país, de modo que es poco plausible que hubiera habido contactos en 1848.

En todo caso, sí es oportuno destacar que Alemania tenía un marcado interés en Centro América, como lo denota el hecho de que desde 1841, y por 10 años, el comerciante Carl Friedrich Rudolf Klee Schraeder, residente en Guatemala desde 1827, fungió como Cónsul Hanseático para Centro América (von Houwald, 1975); la Liga Hanseática correspondía a una federación de carácter comercial y defensivo, conformada por varias ciudades del norte de Alemania —cuya cabeza estaba en Lübeck— y algunas comunidades de comerciantes alemanes, establecidas sobre todo en algunas islas y costas del mar Báltico. En 1851 sería reemplazado por el político y diplomático Franz Hugo Hesse, Encargado de Negocios de Prusia para los Estados Centroamericanos y Nueva Granada (hoy Colombia) (von Houwald, 1975).

Es importante destacar que en Molina Bedoya (2007) hay cuatro muestras del acercamiento entre Costa Rica y Alemania. Ese libro apareció en 1851, y recién se había terminado de escribir, como lo revela el hecho de que en él figuran documentos fechados en este año.

La primera evidencia alude a concesiones de tierras nacionales, *“al señor don Crisanto Medina de Punta Arenas, y [a que] hay contratas en negociación con una compañía formada en Berlín”*.

La segunda corresponde a la mención de que Juan Renhard [Reinhard] Möller era nuestro cónsul en Hamburgo, y que no se había nombrado a su homólogo en Prusia, pero que *“las personas que necesiten algún informe especial pueden recurrir al señor Barón A. de Bülow, miembro de la Sociedad Berlinesa de Colonización de la América Central, residente en Berlín”*.

La tercera es que en el libro aparece un muy detallado croquis intitulado ***Mapa del río San Juan***, desde San Juan del Norte hasta el lago de Nicaragua, en el que se incluyen todos o casi todos sus afluentes;

² Esta referencia proviene de von Houwald (1975), quien a su vez cita una publicación de Hendrick Dane.

fechado en Berlín en 1851, y con la autoría del propio Barón A. de Bülow, en un recuadro hay un pequeño mapa referido a *"la dirección proyectada para abrir el canal por [Bahía de] Salinas"* (Figura 2).

Finalmente, la cuarta evidencia se refiere a una descripción de las características de la colonia de Miravalles, más un detallado croquis de dicha colonia, fundada por Medina en Guanacaste, para entonces con 37 alemanes.

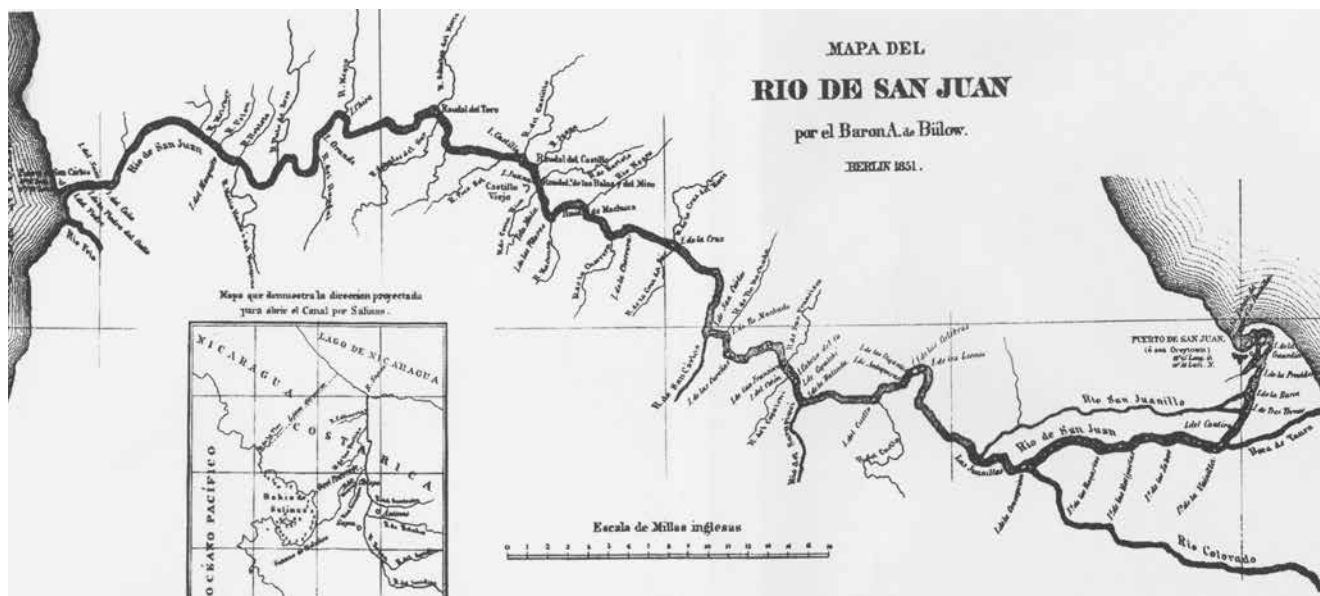


Figura 2. Croquis del río San Juan, con sus afluentes.

Cabe hacer una digresión aquí acerca de esta colonia que, si bien Obregón Quesada (2001) indica que era un proyecto de la Sociedad Berlinesa de Colonización, no aporta pruebas fehacientes al respecto. Más bien, todo parece indicar que era una iniciativa propia de Crisanto Medina Blanco, empresario argentino residente en Puntarenas desde 1845, con algunos socios en Alemania; sus contactos formales allá eran P. Shütze y Möller, en Berlín y Hamburgo, respectivamente. Según la citada autora, dicho proyecto consistía en un asentamiento de 40.000 acres (unas 16.000 ha), en el que se donaba a cada familia alemana 10 acres (4 ha), y se les facilitaba la adquisición de otros 20 acres; asimismo, se construiría un camino, de gran valor estratégico, entre el golfo de Nicoya y el lago de Nicaragua. Los citados 37 alemanes habían llegado a mediados de 1851, pero todo fue un fiasco, pues poco después el proyecto abortó, dado que Nicaragua reclamó como suyos algunos territorios que supuestamente le pertenecían.

En cuanto al barón Alexander von Bülow von Schonberg, personaje central y omnipresente en este libro, era militar de formación, aunque con estudios en ingeniería y economía. Se había jubilado en 1839 con el grado de teniente, a los 38 años, y para entonces disfrutaba de una pensión del gobierno de Prusia.

Ya conocía el istmo centroamericano, pues había residido en Guatemala; de hecho, allá murieron su hermano Carl August y su cuñada Johanne von Oppeln-Bronikowsky a inicios de 1851, quienes eran los padres de Carlos, sobrino que después lo acompañó a Costa Rica.³ Se habían instalado allá, al sumarse a un proyecto de la Sociedad Belga de Colonización establecido entre 1840-1844 en Santo Tomás de Castilla (hoy Matías de Gálvez), en las cercanías de Puerto Barrios, en la costa caribeña (Figura 3). Este proyecto

³ Información aportada por su descendiente Sandra Johnson.

había enfrentado numerosos avatares, y la alianza con el capital alemán no permitió sacarlo a flote, por lo que pronto expiraría.

Por cierto, desde allá von Bülow envió sendas cartas en julio de 1845 y enero de 1846 a Ferdinand von Salisch, cuyo contenido se desconoce;⁴ este militar polaco fungió como instructor militar de nuestro ejército. Como una curiosidad, a fines de 1853 solicitó un contrato exclusivo, por seis años, para establecer *“una fábrica de nueva invención en el país, de ladrillos de construcción, de teja para cubrir el techo de los edificios, y de loza vidriada para el uso de las casas y las cocinas”*;⁵ aunque le fue aprobado por el gobierno, pareciera que este negocio no cuajó, pues él partió del país antes de la guerra contra los filibusteros.

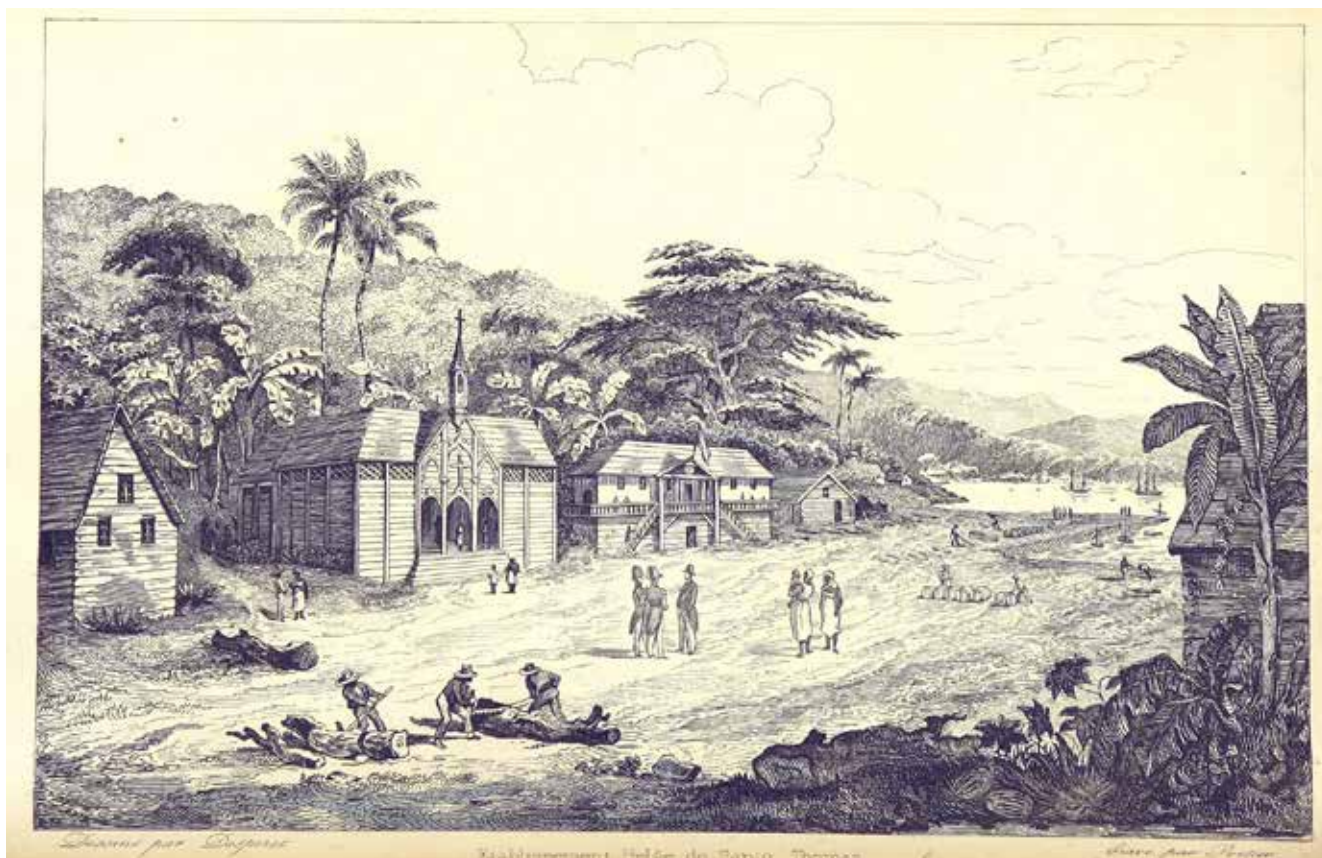


Figura 3. Aspecto de la colonia belga en Santo Tomás, Guatemala.

Entusiasta e insistente, von Bülow se incorporó a otro proyecto alemán de colonización en el Caribe de Nicaragua, iniciado en 1846; el asentamiento, ubicado en Bluefields, se denominó Carlstadt, en honor del príncipe Carl de Prusia. Dicho proyecto enfrentó serias dificultades desde su inicio, y aunque llegaron ahí unos 120 colonos, abortaría en 1852.

En cuanto a su aspecto, en palabras de von Bülow transcritas por von Houwald (1975), el predio de cada colono consistía en *“una buena casa de madera con techo de palma, un jardín cercado de 75’ de frente y 150’ de fondo [23 x 46 m], sembrado con pisang, ñame, yuca, patatas, arroz, maíz, frijoles y varias verduras alemanas, [más] algo de caña de azúcar, café y tabaco”*. Asimismo, von Houwald (1975)

⁴ Juzgado Civil San José- 245, 16 de agosto de 1853, f. 4.

⁵ *La Gaceta*, 5 de noviembre de 1853, No. 260, p. 1.

agrega que *“las formas de las casas, jardines y cercas, y en general toda la instalación, dejaban entrever a primera vista un corte prusiano. También los artículos que usaban recordaban a Bülow la patria alemana”* Cabe aclarar que el pisang (*Musa acuminata* var. *pisang*) es una variedad del plátano malayo, mientras que el ñame (*Dioscorea alata*) es un tubérculo comestible, de origen exótico.

En estas dos tentativas de colonización, gracias a sus vínculos políticos, von Bülow en cierta forma había actuado como representante del gobierno de su país. En realidad, según von Houwald (1975), von Bülow *“insistía en sus publicaciones ante filántropos, gente de negocios y ante un amplio público, para moverlos a una emigración organizada hacia Centro América, que él consideraba necesaria en el interés del comercio alemán. Él buscó apoyo por medio de solicitudes ante el ministro de Comercio, y hasta por medio de peticiones directas hacia el Rey de Prusia, apoyo que consiguió en parte”*.

Dicho autor anota que en esta segunda tentativa actuó como miembro de la Asociación Berlinesa de Colonización para Centro América, constituida en 1849 *“en unión con otros entusiastas”*, entre quienes figuraban individuos de apellidos von Lippe, von Glümer, von Retzow (de Kagenow), Schumann, von Holtzendorff (de Jagow), Werther y Hesse, más los hamburgueses Heeren, Rücker y Schroeder; y agrega que *“varios juristas e industriales se contaban entre los miembros activos, pero von Bülow fue siempre el alma de todo”*.

Al parecer, esta entidad no es exactamente la misma que impulsaría el proyecto en Angostura, como se discutirá pronto. Pudimos conseguir los nombres completos de apenas tres de estas personas: el conde Hermann von und zur Lippe, el abogado y banquero Otto von Holtzendorff, y el diplomático Franz Hugo Hesse, citado previamente.⁶

Es oportuno mencionar que cuando el abogado alemán Fernando Luis Streber Goldschmidt vivía en Granada, fue visitado por von Bülow, quien le entregó una carta fechada a inicios de noviembre de 1851; estaba suscrita por el diputado Rudolf Ulfert y los recién citados von Holtzendorff y Werther, como miembros de la junta provisional de la Compañía Alemana de Colonización para Centro-América. En ella le contaban que *“los últimos acontecimientos en Nicaragua han hecho en este público una impresión muy desfavorable para nuestros proyectos”*, pero que habían recibido *“una oferta especial y ventajosa de un hacendado en Costa Rica, el Señor Medina”*. Esto justificó el envío de von Bülow a Costa Rica *“como comisionado con poder, a celebrar contratos, en primer lugar con el Señor Medina”*, y manifestaban que *“suplicamos a Ud. se sirva dar asistencia a nuestro comisionado, principalmente al celebrar contratos, por sus luces y circunspección”*.⁷

Por lo visto, el descarte de Nicaragua y la adopción de Costa Rica para emprender un proyecto de colonización ocurrió con celeridad. De hecho, en un documento relacionado con la región de San Carlos, von Bülow indica que estuvo en Miravalles a inicios de 1852, en calidad de agente de la Sociedad Berlinesa (von Bülow, 1854), lo cual sugiere que lo hizo para valorar si era un sitio adecuado para la colonia que deseaban establecer en Costa Rica. Y, como se verá después, Streber llegó a nuestro país en los primeros meses de 1852, donde se instaló; por cierto, a veces escribía su apellido como Estreber.

⁶ Con respecto a Lippe, por simplicidad se le citará así o como von Lippe en el resto del libro, aunque en documentos oficiales aparece su nombre completo; las partículas von y zur, unidas por und (y) son propias de ciertos apellidos nobles, y por lo general denotan su origen geográfico, según nos lo explicó Silvia Kruse.

⁷ Juzgado Civil San José- 245, 7 de noviembre de 1851, f. 3.

Un hecho curioso de la carta remitida a Streber desde Berlín, es que en ella se consigna que *“era preciso renunciar a la unión con los accionistas de Hamburgo del modo anterior, para entrar en nuevas relaciones”*; al respecto, von Houwald (1975) acota que los comerciantes hamburgueses exigían derecho a voto y a que las expediciones salieran de su ciudad. Sin embargo, cabe suponer que entre estos no estaba el hamburgués Möller, quien —como recién se mencionó— tenía intereses directos en el proyecto de Miravalles.

Cabe hacer una digresión aquí, para indicar que dos de las principales y más confiables fuentes de información acerca de la temática abordada en este libro son las obras de los viajeros Wagner y Scherzer (1974) y de Marr (2002), por lo que serán citadas con frecuencia; en la primera de ellas, unos capítulos fueron redactados por Wagner, otros por Scherzer, y otros más por ambos. Debe destacarse que el alemán Moritz Wagner (Figura 4A) y el austríaco Carl Scherzer (Figura 4B), médico el primero y tipógrafo el segundo, recorrieron gran parte de Costa Rica en 1853, a título personal, y con financiamiento aportado por Scherzer. Asimismo, el alemán Wilhelm Marr (Figura 4C) era escritor y periodista, y estuvo dos veces en nuestro país; su texto es parte de un libro intitulado *Viajes por Centroamérica*.



A



B



C

Figura 4. Los viajeros Wagner (A), Scherzer (B) y Marr (C).

Ahora bien, a diferencia de von Houwald (1975), Wagner y Scherzer (1974) especifican que la Sociedad Berlinesa fue fundada el 16 de febrero de 1850. Sin embargo, en un documento oficial suscrito por Werther, se indica que la Sociedad *“está agraciada con derechos de Corporación, por la orden del Rey de Prusia fechada el día 7 de enero de 1852”*, lo cual sugiere que más bien fue instituida este año.⁸ A pesar de varias indagaciones con expertos, no nos fue posible conocer el significado de esa figura jurídico-administrativa, pero pareciera que una corporación derivaba ciertas ventajas o prebendas, quizás de tipo económico.

En concordancia con la citada fecha, fue justamente a inicios de 1852 que nuestra prensa informaba que *“en Berlín (Prusia) se está fundando una compañía para estimular la Colonización de Centroamérica”*, además de agregar que *“el Gobierno Prusiano apoya esta medida, y parece que la Sociedad, que ya cuenta con un capital de doscientos mil thalers (moneda alemana que equivale a seis reales de nuestra moneda), ha conseguido también el apoyo del Gobierno de la República de Costa Rica”*.⁹ Esta discrepancia de fechas será discutida posteriormente.

⁸ Fomento- 832, 8 de junio de 1854, f.4.

⁹ *La Gaceta*, 21 de abril de 1852, No. 176, p. 3.

En cuanto al capital inicial de la Sociedad, como el peso —nuestra moneda oficial— equivalía a ocho reales, el citado monto correspondería a 150.000 pesos; sin embargo, posteriormente, con base en datos oficiales se verá que el citado capital en realidad correspondía a 100.000 thalers. Cabe acotar que el thaler, táler o tálero era una moneda grande de plata que pesara más de media onza; por cierto, de su nombre proviene la palabra dólar.

Nótese, en fin, que la creación de la Sociedad Berlinesa fue una iniciativa privada, pero apoyada por el gobierno prusiano, que actuaba así quizás al reconocer su incapacidad para resolver la descomunal crisis humana que enfrentaba, y percibir la inmigración como una providencial válvula de escape ante tan explosiva situación. Pero, sobre todo, visualizaba el inmenso potencial geoestratégico que representaba la región centroamericana, por su condición ístmica, más la presencia de un extenso curso fluvio-lacustre natural, que con relativamente poco esfuerzo podría dar lugar a un canal interoceánico. Lo que se necesitaba, entonces, era reclutar colonos, a quienes se les ofrecería tierra para cultivarla, establecer fincas ganaderas o explotar los recursos mineros del subsuelo.

En esta empresa mixta —privada y estatal—, aparte de von Bülow, sus figuras más visibles eran von Lippe, Hesse, Eduard Delius, Werther, von Retzow, el ingeniero Francisco Kurtze y el abogado Streber.¹⁰ De ellos, algunos estuvieron apenas de paso por Costa Rica, pero tres residirían aquí por largo tiempo, como lo fueron von Bülow, Kurtze y Streber (Figura 5A-C), de los cuales los dos últimos dejaron descendencia en el país, en tanto que los restos de los dos primeros reposan en nuestro suelo.

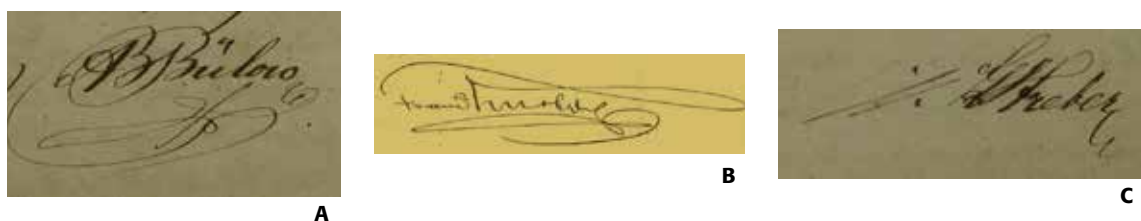


Figura 5. Firmas de von Bülow (A), Kurtze (B) y Streber (C).

Un hecho interesante es que a mediados de 1851 Hesse conoció en Breslau al médico y naturalista Alexander von Frantzius —a quien se aludirá varias veces después— y le ofreció un puesto como naturalista en Centroamérica, pagado por el Estado (Hilje, 2013). Aunque esta iniciativa no cuajó de momento, despertó el interés de von Frantzius por el istmo centroamericano y en 1853 viajaría por cuenta propia a Costa Rica, donde residiría 14 años y haría extraordinarios aportes de carácter zoológico, geográfico, etnográfico, médico, etc.

Según Wagner y Scherzer (1974), para von Bülow y otros accionistas de la Sociedad Berlinesa, *“es Costa Rica la tierra prometida para los colonos alemanes. Aquí debe sentirse el alemán tan libre y seguro, y a la vez más cómodo y feliz que en Norte América, y conservar su idioma, sus costumbres, y su carácter nacional, amenazados en Ohio y Missouri de rápida descomposición, por la potente fuerza asimiladora del elemento angloamericano. ¡Por lo tanto, libertad, dinero y eterna primavera en las elevadas terrazas de la cordillera de Centro América y además la conservación de éstos, que debe ser lo más caro a todo verdadero hombre!”. Y agregaban ellos que “al naturalista le encantarán el esplendor y la novedad del*

¹⁰ Herrera Balharry (1988) presenta información al respecto.

mundo tropical, las nunca vistas constelaciones del cielo del sur, la grandiosa vida de plantas y animales que abriga la selva virgen de la zona equinoccial. ¡Todos esos fenómenos atraen tan hechiceramente hacia la lejana Centro América, la parte más desconocida del hemisferio occidental!”

Asimismo, al comparar las ventajas de emigrar hacia EE.UU. o Costa Rica, dichos viajeros advertían que *“hay que disuadir solamente a personas sumamente pobres, que no trabajan por cuenta propia sino por la ajena, de inmigrar a Costa Rica. Los hombres incapaces de llevar el dinero suficiente para poder subsistir hasta la primera cosecha o que no disponen de una profesión conveniente a las necesidades del país, y que solo pueden aportar el vigor de sus huesos, obran todavía mejor si inmigran a los Estados Unidos. A casi todos los demás les ofrece Costa Rica más oportunidades que Norte América”*. Es decir, para los colonos sin una profesión, así como muy pobres y carentes de ahorros, era desventajoso hacerlo hacia nuestro país.

Es importante anotar que en el mismo número de *La Gaceta* recién citado, apareció una amplia y juiciosa reflexión, intitulada *Inmigración*; aunque anónima, cabe suponer que la escribió el periodista francés Adolphe Marie, su director desde 1850, y años después secretario personal del presidente de la República, Juan Rafael Mora (Figura 6A-B), a quien el pueblo conocía como don Juanito. Entre otras cosas, en ella destacaba la prodigalidad de nuestros recursos naturales, e insistía en que permanecían inexplorados, por la falta de mano de obra calificada, que había que conseguir en el exterior mediante estímulos apropiados. En tal sentido, advertía que *“necesitamos, pues, para aprovecharlos, para alcanzar con ellos el alto grado de prosperidad, de poder y de riqueza a que estamos llamados, de crear estímulos que hagan venir a nuestro suelo una numerosa inmigración de extranjeros honrados y laboriosos”*.

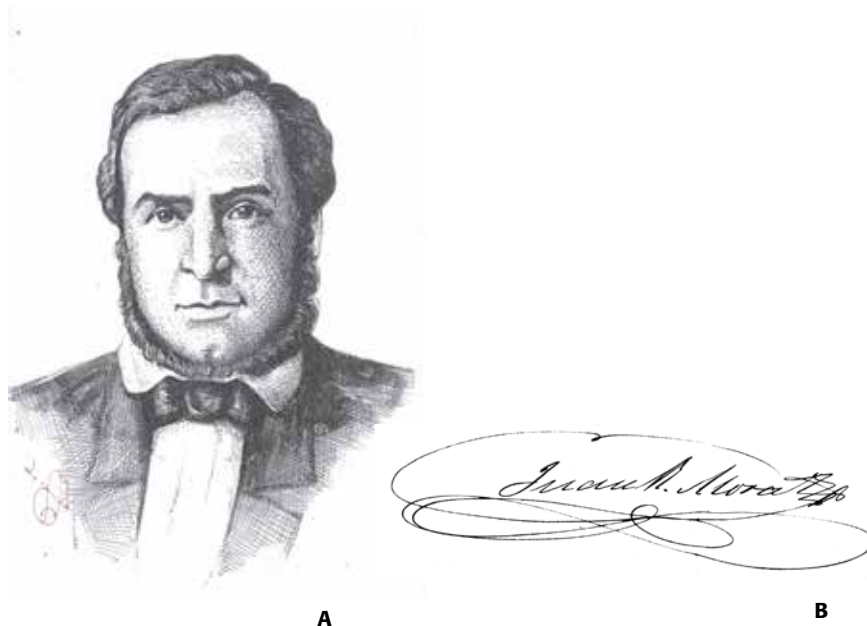


Figura 6. El presidente Mora (A) y su firma (B).

Continuaba el autor, y expresaba con meridiana claridad que *“cada inmigrante traerá al país un capital en sí mismo, consistente en las anticipaciones que ha invertido en su educación y aprendizaje: un artesano, un trabajador cualquiera, es una importantísima y valiosa adquisición para un país como el nuestro, porque contribuirá al desarrollo de la industria, al aumento de la producción y de la riqueza, enriqueciéndose él*

mismo. El industrial extranjero, además de traernos sus conocimientos en el oficio o profesión que ejerza, nos trae también generalmente una familia que viene a consumir nuestros productos, recibiendo en cambio de los suyos". En síntesis, capital humano de alta calidad, así como personas con suficiente capacidad de ingreso para dinamizar nuestra propia economía doméstica.

No hay duda de que estas palabras surgían en la coyuntura oportuna y exacta, propiciada por el gobierno de don Juanito, de construir caminos estratégicos que favorecieran la colonización de vastos y prístinos territorios, y permitieran la exportación de nuestros productos.

De hecho, apenas tres semanas antes, en el mismo ejemplar de *La Gaceta* en que se anunciaban los notables avances en la apertura del camino a Sarapiquí, con el título *Camino al Norte. Por Cartago*, se expresaba lo siguiente: *"También hay fundadas esperanzas de que esta empresa al fin llegue a realizarse. La Junta Itineraria ha contratado con un agente de una compañía prusiana la apertura y colonización del camino, y según parece este contrato ha sido aprobado por el Gobierno".*¹¹ A esta Junta, denominada Sociedad Itineraria del Norte de manera oficial —aunque ambos nombres se usaban indistintamente, incluso en documentos formales— se aludirá pronto.

En congruencia con esto, y como era de esperarse, un mes después, el 1° de mayo, en su discurso anual ante el Congreso don Juanito manifestaba, entre otras cosas, que *"el camino carretero de Sarapiquí, abierto por una compañía nacional, nos brindará pronto una nueva y rápida vía para los mercados de Europa. No tardará mucho en llevarse a cabo el de Matina, que nos pondrá en comunicación directa y nacional con el Atlántico. Y al concluir un gran puente que se está construyendo sobre el ancho río de la Barranca, veremos mejorado muy en breve el de Punta Arenas [...]".*¹² Por camino carretero o *"de ruedas"* se entendía que era apto para el tránsito de carretas, en tanto que a los caminos transitables en mula se les llamaba *"de cascos"*.

Es decir, la firma del contrato era inminente, y solo faltaba el acto formal para su oficialización por ambas partes, vale decir, Joaquín Bernardo Calvo (Figura 7A) como Ministro de Relaciones y Gobernación, y Alexander von Bülow como apoderado de la Sociedad Berlinesa de Colonización. Esto ocurrió el 7 de mayo, después de lo cual fue remitido al Congreso para su conocimiento y aprobación, como se verá en detalle posteriormente.

Cabe acotar que en su discurso de respuesta al presidente —aparecido en el mismo ejemplar de *La Gaceta*—, el vice-presidente Francisco María Oreamuno (Figura 7B) se preguntaba: *"¿Quién no admirará el empeño de los particulares para improvisar fortunas, como cada día se levantan, sin que tanta solicitud se oponga a los adelantos que se hacen igualmente en obras públicas de toda especie, en caminos, edificios, colonización?"*. Además, en concordancia con lo que acontecía en esos días, y en referencia al discurso de don Juanito ya citado, el 12 de mayo el Congreso emitió un texto laudatorio, que en uno de sus pasajes rezaba: *"El Congreso celebra altamente que las mejoras que se advierten en la República, y la seguridad y garantía que brindan sus leyes y su gobierno, atrayendo la inmigración extranjera, aumenten incesantemente nuestra población, nuestros conocimientos y nuestra riqueza".*¹³

¹¹ *La Gaceta*, 3 de abril de 1852, No. 173, p. 3.

¹² *La Gaceta*, 1° de mayo de 1852, No. 179, p. 1.

¹³ *La Gaceta*, 1° de mayo de 1852, No. 179, p. 1.

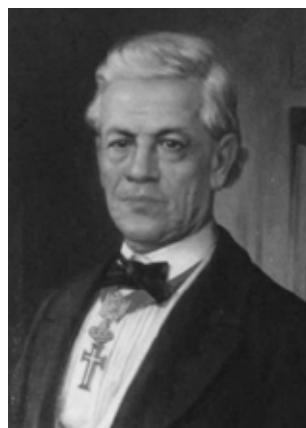
**A****B**

Figura 7. Calvo (A) y Oreamuno (B), promotores de la inmigración alemana.

En tal coyuntura, en el mismo número y la misma página de *La Gaceta* apareció un amplio texto, intitulado *Emigración*, suscrito por Adolphe Marie, como su director. Esta vez el énfasis era la calidad de los inmigrantes y su capacidad para el trabajo, lo que lo lleva a emitir juicios descalificadores e incluso racistas, especialmente sobre los chinos, al punto de manifestar que *“nada bonito resultará del enlace de una pacaca [indígena] con un chino”*. En cambio, se explaya al resaltar la laboriosidad de los alemanes, aunque siempre con ciertas reservas, al señalar que *“entre los mismos alemanes hay que hacer una elección. Los del norte, hannoverianos, prusianos, holstenses, son muy preferibles a los del sur. Y hay que distinguir igualmente entre los de la misma región. Costa Rica necesita de agricultores, y si se mandase aquí sin distinción a cuantos se presentan, no sería extra ño ver llegar un surtido de guerreros, de pianistas y aun de filósofos que, inútiles en su patria, podrían ser muy perjudiciales en este país”*.

El texto concluye con la siguiente advertencia: *“Pero para que vengan alemanes a Costa Rica, es bueno que no se sepa nunca en Alemania lo que sucedió con los primeros emigrantes que llegaron por el río San Juan. Porque, si se llega a saber, es claro que nadie querrá venir aquí a morir de hambre, o hacerse devorar por los lobos”*. No está claro a cuál percance se refiere Marie, pero hubo dos, de consecuencias realmente graves.¹⁴

En el primer caso, con 140 pasajeros a bordo y proveniente de Stettin, capital de la provincia de Pomerania, el 28 de junio de 1850 arribó el velero *Norma* (a cargo del capitán Schultz) al río Grande, hacia el centro de la costa caribeña de Nicaragua. Pero los terrenos que von Bülow les había garantizado, además de pantanosos, ya habían sido otorgados por el gobierno local al inglés James Welsh. Desesperados, 12 de los colonos partieron hacia Prusia o EE.UU., en tanto que los demás, sin salida alguna, no tuvieron más opción que permanecer ahí. Desamparados, y víctimas de una fiebre, para setiembre habían sobrevivido apenas 20, quienes se marcharon para la colonia de Santo Tomás, en Guatemala, pero ahí algunos más bien contagiaron a muchos residentes, al punto de que murieron al menos 60 personas. En consecuencia, von Bülow fue demandado en Alemania, de lo cual se libró después.

En el segundo caso, a diferencia de la barca *Alfred*, que en junio de 1851 había traído de Bremen a San Juan del Norte a los 37 alemanes que se instalaron en la colonia de Miravalles, hubo otro navío, también

¹⁴ La información proviene de von Houwald (1975) y también de don Alfredo Kruse Lauenstein, a quien se mencionará varias veces a lo largo de este libro. Una parte de sus investigaciones aparece en Herrera Balharry (1988), pero otra permanece inédita, y nos fue facilitada por Silvia Kruse.

salido de Bremen ese mismo año, cuyos pasajeros enfrentaron serios problemas.¹⁵ Se ignora quién los trajo, e incluso el nombre del barco, además de que sobre ellos no fue posible hallar noticias en la prensa. Kruse indica que la mayoría de los 56 pasajeros murió durante la travesía desde la costa hacia a San José. Él señala que, al parecer, llegaron al entonces llamado Salt Creek o Port Cartago, que corresponde al actual Moín, por lo que cabe suponer que tomaron el antiguo camino a Matina, al cual se aludirá después; en tal sentido, es cierto que era un camino malo para transitarlo, pero no tan riesgoso como lo sería atravesar unos 100 km de selva virgen y densa, como Kruse supone que ocurrió.

Ahora bien, para retornar al contrato, se desconoce la razón por la cual no fue publicado de inmediato en la prensa oficial. Hubo que esperar dos años para que ello ocurriera, y no fue sino en marzo de 1854 que apareció completo, con el título *Contrata de colonización alemana celebrada por el Gobierno de la República de Costa Rica con la Sociedad de Berlín* (Anexo I, Figura 8A-B).¹⁶



Figura 8. Facsímil del encabezado (A) y el final (B) del contrato entre nuestro gobierno y la Sociedad Berlinesa.

Aparte de los numerosos aspectos de carácter legal u organizativo, la esencia del proyecto radicaba en los artículos III, IV y V. Estos se refieren a las extensiones donadas por el gobierno a la Sociedad Berlinesa —mediante la modalidad de “gracias”, que se estilaba entonces—, no solo para la conformación del núcleo

¹⁵ Obregón Quesada (2001) anota que la barca *Alfred* llegó en 1850, pero este pareciera ser un error tipográfico, a juzgar por el resto de los datos consignados por ella.

¹⁶ *Boletín Oficial*, 9 de marzo de 1854, No. 16, p. 61-64. El documento original corresponde al expediente ANCR-Gobernación- 34202, del 7 de mayo de 1852.

inicial de la colonia en Angostura, sino que también para el estatus de municipios que habrían de adquirir esa y otras colonias oportunamente; además, se refieren a la manera en que se repartirían las tierras entre los colonos, los plazos de entrega y las responsabilidades de éstos al convertirse en propietarios.

Para comenzar, nótese que en el artículo V se alude al núcleo administrativo de la colonia, para el cual se donaba *“la legua de tierra prescrita en tales casos por las leyes”*. Es de suponer que se trataba de un área de una legua por cada costado, por lo que —computada a 4,18 km la legua—, equivalía a 17,5 ha. Es oportuno acotar que a lo largo del tiempo ha habido diferentes valores para una legua, tales como 6,687 km, 5,573 km y 4,18 km, pero este último valor era el utilizado entre 1840 y 1860. Así se capta en publicaciones de topógrafos o agrimensores que ejercieron en nuestro país, como el inglés Enrique Cooper Johnson y el guatemalteco Felipe Molina Bedoya; no obstante, en un informe sobre el camino a San Carlos (von Bülow, 1854) su autor la computaba con un valor de 5,573 km.¹⁷

Sin embargo, en un documento posterior se habla de 20 manzanas, área levemente menor (14 ha) que aquella.¹⁸ Eso sí, coincide con las dimensiones de cada uno de los cuatro predios de 20 manzanas donados para que la Sociedad Itineraria estableciera poblados entre Angostura y Limón, a los cuales se aludirá después. Así se estipula en el contrato suscrito entre ambas sociedades posteriormente, y quizás ésta suplantó a la anterior disposición al respecto, contenida en el contrato firmado por la Sociedad Berlinesa con nuestro gobierno.

Antes de proseguir, es oportuno advertir que, como consta en el artículo III, se donaba a la Sociedad Berlinesa un área inmensa para la llamada colonia primitiva o primigenia, de la que podía disponer a su criterio. Correspondía a nueve leguas cuadradas (157 km²), es decir, 15.725 ha, y no a los 80.000 acres (32.375 ha) consignados por Wagner y Scherzer (1974), cifra que se ha perpetuado en la literatura referida a la colonia.

Pero, además, de acuerdo con el artículo IV, si se multiplica el área *per cápita* asignada a cada colono (16 manzanas, equivalentes a 11,2 ha) por los 7000 varones esperados en los primeros 20 años, la Sociedad dispondría de un total de 78.400 ha para repartirlas entre ellos, dependiendo de su capacidad para hacerlas producir, de modo que algunos podrían recibir menos o más de ese valor promedio, y la Sociedad conservaría para sí las no asignadas. Trascurrido el plazo de 20 años, y por un lapso adicional de 28 años, dicha Sociedad recibiría 5,6 ha *per cápita* —sin que se indique una cifra de inmigrantes esperados—, con la prerrogativa de venderlas a nuevos colonos o de conservarlas para su propio proyecto de colonización.

En resumen, nuestro gobierno le otorgaría al menos 94.139 ha a la Sociedad. Obviamente, dados los rasgos topográficos de esa zona, el asentamiento ocuparía de manera prioritaria las áreas planas del valle de Tuis, desde Angostura y Esclabón hacia La Suiza y Tuis (Figura 9A), aunque también hacia Atirro, Oriente, Pejibaye y Tucurrique (Figura 9B). Y además quizá abarcaría las laderas más o menos escarpadas que circundan dicho valle, al igual que los terrenos que hacia el noreste se extienden hacia Pavones y Jabillos. Para formarse una idea de cuán gigantesca era el área cedida a la Sociedad Berlinesa, una hacienda tan grande como Atirro medía 1253 ha a fines del siglo XIX, cuando pertenecía al médico canadiense Tomás Calnek;¹⁹ es decir, dicha área equivalía a unos 75 predios del tamaño de Atirro.

¹⁷ Estas acotaciones provienen del topógrafo e historiador Juan Manuel Castro.

¹⁸ Fomento- 1673 y 4467, 31 de octubre de 1852, s. 39.

¹⁹ Mapas- 7300-18.

De todo esto se colige que si algo abundaba en nuestro país eran los bosques prístinos —llamados tierras ociosas o baldías—, para cuya producción se necesitaban capital y mano de obra, que correspondería a los alemanes aportar.



Figura 9. Vista de una porción del valle de Tuis, desde Alto Alemania, al este (A), así como de Atirro, desde San Juan Sur, al oeste (B). En ambos casos aparece una parte de la represa de Angostura.

Ya suscrito el contrato, además de que von Bülow había venido para iniciar labores de inmediato —como se verá pronto—, en nuestra prensa se percibían algunos movimientos que había en Alemania, de lo cual la más clara evidencia era un amplio anuncio encabezado con el título *Sociedad Alemana de Colonización. Asamblea General Extraordinaria* (Figura 10). Obviamente, para alguien que residiera en Costa Rica era imposible apersonarse en dicha reunión, pero quizás esos anuncios se publicaban justamente para que aquí se captara la importancia que en Alemania se confería a este promisorio y ambicioso proyecto. En la convocatoria, fechada en Berlín el 10 de junio de 1852, se expresaba lo siguiente:²⁰

Los infraescritos que componen el Comité provisorio de la Compañía Alemana de Colonización para Centro-América en Berlín, convocamos a los accionistas de nuestra Sociedad para una Asamblea General Extraordinaria, que se verificará el 21 de Octubre próximo venidero en el Englischen Haus, Mohrenstrasse 49 de esta ciudad. Esta Asamblea se ocupará en primer lugar de la elección del Presidente, y de los asuntos que según el Art. 12 del Estatuto forman el objeto de las asambleas generales ordinarias, y enseguida se tomarán en consideración algunas proposiciones particulares con el fin de variar algunas disposiciones del Estatuto, que en parte son necesarias a causa de la unión que se ha celebrado con la Sociedad Itineraria del Norte.

Estas proposiciones impresas se entregarán en nuestra oficina en los últimos tres días anteriores a la reunión de la Asamblea, y los accionistas o sus apoderados (Art. 13 del Estatuto) también recibirán allí los billetes de entrada para probar su legitimación, y las cédulas para votar.

Atendiendo al Art. 14 del Estatuto, el cual dispone que para ser válida la resolución de la Asamblea general extraordinaria, debe efectuarse por las dos terceras partes del capital, representadas por cuarenta accionistas a lo menos, suplicamos a los señores accionistas se sirvan concurrir en el mayor número posible.

El Comité provisorio de la Compañía Alemana de Colonización para Centro-América
Ulfert. Werter. Krause. von Holtzendorff

²⁰ *La Gaceta*, 7 de agosto de 1852, No. 195, p. 4.

De estas personas, ya se mencionó a Ulfert, Werter [Werther] y von Holtzendorff, en tanto que se desconoce quién era Krause.

**SOCIEDAD ALEMANA DE COLO-
NIZACION.**

Asamblea general extraordinaria.

Los infraescritos que componen el Comité provisorio de la compañía Alemana de colonización para Centro-América en Berlín, convocamos a los accionistas de nuestra sociedad para una Asamblea general extraordinaria que se verificará el día 21 de Octubre pr. ven. en el Englischen-Haus.

Mohrenstrasse 49 de esta ciudad.

Esta Asamblea se ocupará en primer lugar de la elección del Presidente y de los asuntos que según el art. 12 del Estatuto forman el objeto de las Asambleas generales ordinarias, y en seguida se tomarán en consideración algunas proposiciones particulares con el fin de variar algunas disposiciones del Estatuto, que en parte son necesarias a causa de la unión que se ha celebrado con la Sociedad itineraria del Norte.

Estas proposiciones impresas se entregarán en nuestra oficina en los últimos tres días anteriores a la reunión de la Asamblea y los accionistas o sus apoderados (Art. 13 del Estatuto) también recibirán allí los billetes de entrada para probar su legitimación y las cédulas para votar.

Atendiendo al Art. 14 del Estatuto el cual dispone que para ser válida la resolución de la Asamblea general extraordinaria debe efectuarse por las dos terceras partes del capital representadas por cuarenta accionistas a lo menos; suplicamos a los señores accionistas se sirvan concurrir en el mayor número posible.

Berlín Junio 10 de 1852.

El comité provisorio de la Compañía Alemana de colonización para Centro-América.

(sign)
Ulfert. Werter. Krause. von-Holtzendorff.

Figura 10. Anuncio de la asamblea general de la Sociedad Berlinesa.

Cabe hacer una digresión aquí, para tratar de entender lo que sucedía con la gestación de la Sociedad Berlinesa. Nótese que la convocatoria a esta asamblea la hizo una directiva provisoria. Es decir, los hechos sugieren que para entonces ya se contaba con varios accionistas, así como con un estatuto aprobado, y lo que faltaba era nombrar la directiva definitiva, lo cual se haría el 1° de junio de 1853, como se verá después. Estas evidencias, más su secuencia cronológica, coinciden con lo informado por nuestra prensa oficial en abril de 1852, en cuanto a que en Berlín se estaba fundando dicha Sociedad. Sin embargo, lo contradictorio son las fechas de creación anotadas por Wagner y Scherzer (1974) y por von Houwald (1975). A falta de documentación más fidedigna, esto nos hace suponer que antes de 1852 existió un ente análogo pero algo embrionario, y que no fue sino en 1852 que la Sociedad Berlinesa de Colonización alcanzó su formalización plena, así como el respaldo estatal.

Ahora bien, es pertinente destacar que esta convocatoria data de apenas un mes después de que el contrato fuera suscrito entre la Sociedad Berlinesa y nuestro gobierno, y sin que hubiera sido formalmente ratificado, a tenor del artículo XX, que daba un plazo de ocho meses para ello. Como la asamblea no se efectuaría sino hasta octubre, la misma convocatoria incluso apareció una vez más, casi un mes después del primer anuncio.²¹ De ella conviene resaltar dos hechos. En primer lugar, que en el citado comité no figuran los nombres de las personas clave previamente mencionadas, como von Bülow, von Lippe, von Retzow, Hesse y Delius, aunque sí Werther, cuyo apellido aparece escrito a veces como Werter. En segundo lugar, que una imprevista pero oportuna alianza con la Sociedad Itineraria del Norte —entidad costarricense a la que se aludirá pronto en detalle—, obligaba a modificar el estatuto de la Sociedad.

Un dato muy interesante, es que menos de dos semanas antes de la citada asamblea, en un recuadro en *La Gaceta*, iniciado con la frase “*la riqueza de Costa Rica no es una quimera*”, se argumentaba ampliamente acerca del prestigio ganado por nuestro país en el plano internacional, como prólogo para la transcripción de un artículo sobre nuestro país recién aparecido en la publicación *Crónica de Nueva York*, de autor anónimo. Dicho artículo resalta la bonanza del país, y destaca que las rentas del Estado, de 266.845,68 pesos en 1851, casi se duplicaron para 1852, al alcanzar 447.486, 44 pesos. Asimismo, indica lo siguiente:²²

Lo más notable que encontramos en la Memoria del Secretario de Relaciones Exteriores, además de los tratados celebrados con España, Inglaterra, Francia, ciudades Hanseáticas y los Estados Unidos, es la parte en que se refiere a la inmigración extranjera. El gobierno destaca su atención preferente a tan importante adquisición, y había celebrado ya un contrato con el barón Bülow, agente de la Sociedad de Emigración de Berlín, para establecer una colonia alemana en el río Reventazón. Otra colonia alemana debía establecerse en el camino de Matina, y los primeros emigrados franceses que han de ir a poblar las costas del Golfo Dulce, según convenio con el gobierno, habían salido ya de Francia para su destino el 21 de marzo.

Por lo que antes hemos expuesto, se comprenderá que este movimiento de emigración europea hacia Costa Rica es casi espontáneo, puesto que el gobierno de la República no ha podido disponer de fondos para forzarlo en aquella dirección. Únicamente se debe al buen concepto que se ha granjeado aquel pequeño Estado, por la estabilidad de sus instituciones y por el respeto y las garantías que allí disfruta la propiedad, alicientes poderosos para atraerla sin necesidad de otro estímulo.

Acerca de estos párrafos, son pertinentes algunas aclaraciones. En primer lugar, nuestro país emprendió acciones con varios países para su colonización, las que aparecen descritas en Herrera Balharry (1988), entre las cuales parecía que cristalizaría el asentamiento francés en Golfo Dulce, pero abortaría pronto. En segundo lugar, las llamadas ciudades hanseáticas corresponden a las que integraban la Liga Hanseática, descrita al inicio de este libro. En tercer lugar, nótese que ya se menciona el establecimiento de la colonia alemana en Turrialba, además de otra posible colonia en la ruta hacia Moín o Limón.

²¹ *La Gaceta*, 4 de setiembre de 1852, No. 199, p. 4.

²² *La Gaceta*, 9 de octubre de 1852, No. 204, p. 2-3.



¿POR QUÉ TURRIALBA?



Desde la época colonial, la comunicación entre Cartago —la capital de entonces— y el mar Caribe era posible gracias a una deplorable vereda que se prolongaba hasta el valle de Matina, al lado de la cual estaban los poblados o ranchos de Ujarrás, Santiago, Quebrada Honda, Juan Viñas, Turrialba, Guayabo, Bonilla, Capira, Vista de Mar y Machete, antes de cruzar el río Reventazón. Sus características aparecen detalladas en el elocuente relato del gobernador Francisco de Carrandi y Menan, que la recorriera en 1738 (Carrandi y Menan, s.f.).

Éste y otros testimonios posteriores (Cooper, 1896; Oersted, 2011) revelan que si los transeúntes venían de Cartago, no podían atravesar el caudaloso río Reventazón, sino donde la topografía algo menos abrupta lo permitiera; eso era posible al acercarse a la actual Siquirres, en un paraje denominado La Canoa y La Aduana (Figura 11). Como había que hacerlo en canoa, cuando llovía fuerte el caudal aumentaba tanto que era necesario remar unos 100 m en medio de la correntada, lo que ponía en serio peligro la vida de los viajeros; además, obviamente, el transporte en canoa de grandes volúmenes de mercaderías era una tarea muy difícil y riesgosa.



Figura 11. Aspecto de La Junta, punto otrora llamado La Canoa y La Aduana, en un momento de bajo caudal del río Reventazón. Nótese al fondo el viejo puente ferroviario.

Para formarse una idea de las tribulaciones que se vivían en ese punto, en julio de 1845 Bernardo Rivera informaba al presidente de la Junta Itineraria, que precedió a la Sociedad Itineraria del Norte, que *“el guarda de la garita del Reventazón me manifiesta que a causa de una grande creciente que tuvo el río, se ha roto la canoa del resguardo, y que por esta causa corren gran riesgo los pasajeros en el tránsito de aquel punto”*. Al parecer, la canoa de por sí no estaba bien, pues apenas dos meses antes, en un inventario de los bienes o útiles, se consignaba que se contaba con *“una canoa bien mala, con su cadena”*; a ésta se sumaban los siguientes objetos, en orden de abundancia: machetes (20), picos (18), ollas (6), hachas (5), barras (5), palas de hierro (4), zurrónes (3), piedras de moler (3), carabina (1), baúl (1) y azuela de carpintero (1).²³

²³ Hacienda- 8505 (1845)

Cabe acotar que, a pesar de todo, se contaba con “una casa nueva”, posiblemente rústica pero muy diferente de la que observara el agrimensor inglés Enrique Cooper en 1838, cuando al referirse a ese punto narró que ahí había “un rancho pajizo, con su platanar y otras labranzas, habitado por dos hombres que se mantienen en transportar en su canoa a los pasajeros de uno a otro lado del río”. Por su parte, en la garita del río Pacuare, para las mismas fechas se disponía de “una canoa muy mala”, pero había “una casa en muy buen estado”, más los siguientes objetos: machetes (13), ollas de hierro (2), piedras de moler (2), baúl (1), hacha (1) y pala de hierro (1).

Ahora bien, son bastante conocidos en nuestra historia los insistentes y visionarios empeños de Braulio Carrillo Colina, jefe de Estado entre 1838 y 1842, de tener un camino adecuado hacia Matina. Y hasta acometió la obra, pero cuando ya se había avanzado unos 63 km en este proyecto (Obregón Quesada, 1989), él fue derrocado por el general hondureño Francisco Morazán Quesada, quien no se interesó en continuarlo, lamentablemente. El proyecto de Carrillo obedecía no solo a que Matina era una excelente zona productora de cacao, sino sobre todo a la necesidad de agilizar el comercio y abaratar los fletes asociados con la exportación de café y la importación de mercaderías desde Europa.

Esto debía hacerse por Puntarenas, en un extenso y peligroso periplo que incluía el Cabo de Hornos. Entre Puntarenas y Europa la distancia era de 12.350 millas marítimas, casi cuatro veces más que la que separaba Puerto Limón de Europa, correspondiente a 3400 millas.²⁴ Dependiendo del tipo de navío y de otros factores, la travesía entre Puntarenas y Alemania consumía unos cinco meses, mientras que desde Matina podía demorar unos 40 días (Wagner y Scherzer, 1974).

Identificado a plenitud con este sueño de Carrillo, menos de seis meses después de su ascenso a la presidencia, don Juanito se propuso impulsar el proyecto del camino a Matina, para lo cual se creó la Sociedad Itineraria del Norte. Establecida por decreto el 27 de junio de 1850, según el expediente No. 12 del Ministerio de Gobernación, poco después se fundaba esta compañía de accionistas privados, abierta a todos los costarricenses. En el considerando para su creación, don Juanito expresaba que lo hacía “convencido de que un camino a uno de los puertos del Atlántico es de grande importancia a la felicidad del país, a su comercio y agricultura”, tras lo cual en 13 artículos se describían aspectos relativos a su conformación, deberes y privilegios (Anexo II).²⁵

A dicha Sociedad se le concedía un plazo de seis años, prorrogables en caso de necesidad debidamente justificada, para completar la construcción de un camino de ruedas o carretero, entre Cartago y un puerto por establecer, ya fuera en Moín o en Limón; es decir, apto para el tránsito de carretas con bueyes, cargadas con café a la ida y con mercaderías al regreso, como ocurría con el Camino Nacional que existía entre San José y Puntarenas. Asimismo, la Sociedad disfrutaría de muy buenas prerrogativas, a las que se aludirá posteriormente.

Cabe mencionar que un mes después de publicado el decreto de creación de la Sociedad Itineraria, apareció en la prensa una reflexión intitulada *Camino del Norte*, escrito por el ya citado Marie, quien

²⁴ Fomento- 1750 (28 de octubre de 1863). Estas cifras provienen de un informe preparado por Kurtze acerca del camino a Limón; la milla marítima o náutica corresponde a 1852 m, a diferencia de la terrestre (1609 m).

²⁵ *La Gaceta*, 13 de julio de 1850, No. 85, p. 553.

hablaba por el gobierno, obviamente. En su comunicación decía:²⁶

En medio de tantos proyectos que ocupan las imaginaciones y no llegan jamás a ocupar los brazos, es una buena fortuna para nosotros el poder recomendar a la pública atención una empresa que presenta todas las probabilidades de verificarse pronto, merced a los esfuerzos del patriotismo combinados con el interés del comercio y de la agricultura.

Queremos hablar de la apertura del camino del Norte, anunciada en el documento que publicamos más adelante, razonada con toda la autoridad del buen sentido y, lo que es mejor, apoyada en un principio de capital, que es lo que únicamente vale para asegurar la ejecución de semejantes empresas, prescindiendo de los inmensos beneficios que de ella deben reportar los accionistas.

No insistimos, pues, sobre las consideraciones detalladas en el proyecto de que hablamos, consideraciones que prueban en sus autores un estudio concienzudo de la cuestión, y una profunda inteligencia de los intereses positivos de un país; pero sí, no podemos menos que felicitar a la sociedad de Cartago por la patriótica idea que ha tenido de llamar a las demás provincias a una cooperación que, mucho mejor que la fraseología sentimental tan gastada en el día, contribuirá poderosamente a estrechar los vínculos de fraternidad.

Enemigos de los lugares comunes que tanto se prodigan acerca de la unión y de la concordia, reconocemos que solo la comunidad de intereses bastará a desarraigar aquellas mezquinas ideas de localismo, que mantienen en perpetua separación a las provincias de un mismo Estado; aquellas ridículas exageraciones del patriotismo lugareño que establecen barreras más formidables que las cordilleras entre dos ciudades que distan solo cuatro leguas, y coloca todos los vicios en la ribera izquierda de un arroyo que sirve de lindero, mientras guarda todas las virtudes para la ribera derecha.

No dudamos, pues, que, pensando como nosotros, tanto los habitantes de San José, como los de Heredia, de Alajuela y del Guanacaste, se unirán a los de Cartago en una empresa que redundará en beneficio de toda la sociedad. Después de estar uno por su campanario, otro por sus pastos, otro por su cafetal, es tiempo al fin de que todos estén por la patria.

A continuación del texto de Marie aparecía otro, suscrito por Telésforo Peralta López del Corral y Santiago Ramírez Ulloa, como presidente y secretario de la Sociedad, respectivamente; lo hicieron de manera transitoria, tan solo para la convocatoria inicial, en virtud de que el primero era el gobernador de Cartago, en tanto que Ramírez fungía como administrador de la aduana de Matina, con sede en Cartago. En efecto, en un documento de la Sociedad se consigna que el procedimiento inicial era que *“las personas que quisieren pertenecer a ella ocurriesen a la Gobernación de esta ciudad a inscribirse en un registro, y que cuando hubiera el número de doscientas cincuenta acciones, podría procederse a nombrar una Junta Directora”*;²⁷ así consta también en el artículo 5° de la ley de creación, aunque en vez de especificar una cantidad de accionistas para proceder a la elección de la junta directiva, se menciona un plazo de seis meses a partir de la publicación de la ley.

²⁶ *La Gaceta*, 27 de julio de 1850, No. 87, p. 562-563.

²⁷ Hacienda- 6795, 8 de diciembre de 1850.

En cuanto al citado escrito, tenía un tono de exhortación, y revelaba cuán compenetrados estaban Peralta y Ramírez acerca de la importancia de este proyecto para el país, como un todo. Dicho mensaje rezaba así:²⁸

Provincia de Cartago. Del Presidente de la Sociedad formada para la apertura del camino del Norte, a los pueblos de la República. Conciudadanos: Indudable es la utilidad que ha de resultar de una obra como la del camino del Norte, que necesariamente ha de producir incalculables bienes, tanto por la facilidad y prontitud que hallará el comercio para introducir y transportar los efectos de que se ocupa, como por los muchos productos que indudablemente han de deber su origen a solo el camino, con los cuales se aumentará la riqueza pública y la de los particulares, y servirán a un tiempo de pábulo que alimente el comercio. Nadie duda que una vez que tengamos camino, se convertirán las montañas de la costa en haciendas de cacao, caña y café, las cuales, a más de presentar al comercio cantidades considerables de sus frutos, harán también la dicha de sus dueños y operarios.

En el día nadie se expone a formar haciendas de ninguna clase hacia la costa, con la mira de proveer los mercados del exterior, porque no habiendo camino, los frutos se perderán en las mismas haciendas. Mas con la seguridad de poderlos extraer, serán innumerables las haciendas que se plantarán, y de aquí es que al camino se le deberá el origen de muchas y nuevas riquezas, que solo por él se han dado de levantar.

Prescindiendo de lo expuesto, una vez que el camino esté formado, el comercio ha de causar derechos por las introducciones que haga, y la mitad de estas rentas son para la compañía por 30 años, a la que por entero le tocan los peajes de lo que entre y salga por el referido camino, junto con el valor de los grandes terrenos que por la ley le están señalados. No es fácil en el día calcular cuántos millones podrán ganarse en este negocio, pero sin dificultad se percibe que las ganancias han de ser grandes.

La Sociedad ha rendido ya más de la mitad de las acciones en el día de su primera reunión, y cuenta que muy en breve estará cerrada la lista de accionistas, según el entusiasmo que ha demostrado el pueblo, el cual puede disponer, según la misma ley, de un capital de 40.000 pesos, valor de los terrenos que Cartago posee en Poás, si fuesen necesarios, pero la Sociedad desea que todos los pueblos de la República tomen parte en esta empresa, porque la reunión de tantas fuerzas es victoriosa, y porque, a más de ser una obra general, en todo evento se hallará más apoyada con la opinión y cooperación de socios que pertenecen a todos los pueblos. Y, finalmente, porque desea que todos sean llamados a la participación de los grandes resultados que en esta empresa se esperan y pueden asegurarse.

La obra por sí no es insuperable, porque consta de solo 19 leguas medidas por el Sr. [Enrique] Cooper, y los resultados que se esperan son mayores que lo que pueda gastarse en la obra. En proporción, podemos aplicar a nuestro caso lo sucedido en Norte América con la formación del canal "Erie", a causa de su prosperidad. En el primer año que estuvo en uso el canal, solo pasaron por el doscientos mil pesos en productos de la agricultura, que dejaron por peajes cinco mil, mas en el décimo quinto año pasaron en frutos de agricultura cuarenta y siete millones, y quedó a beneficio del canal, por los peajes, millón y medio de pesos. De esto se conoce que, sin el canal, no hubieran podido crearse haciendas ni capitales que después de su apertura se formaron, porque su origen solo era debido a semejante obra.

²⁸ *La Gaceta*, 27 de julio de 1850, No. 87, p. 562-563.

Que la empresa del camino contribuirá a desarrollar la prosperidad de Costa Rica, es una verdad evidente. En medio del movimiento de actividad universal que agita a todas las naciones, no debemos imitar la conducta del perezoso que lamenta su miseria y no se resuelve a trabajar para remediarla. Esta no es una utopía, porque a la vista tenemos la prosperidad de Panamá, debida de un día a otro a solo sus comunicaciones. Ábrase el camino del Norte, y con más proporciones que los panameños seremos doblemente más felices.

En fin, la empresa no exige para ser realizada más que la voluntad de 250 propietarios que así lo quieran, y por lo mismo, a nombre de la Sociedad reunida en Cartago, y por su acuerdo, invito a los vecinos pudientes de los demás pueblos para que se aceleren a tomar parte en la Sociedad que ha de dar vida a la patria, a cuyo efecto se mandarán inscribir en la lista de socios cuantos gusten.

Con fines aclaratorios, conviene indicar que el canal de Erie, en el estado de Nueva York, es una vía acuática inaugurada en 1825, que a través de más de 550 km de longitud permitía el tránsito de personas y mercaderías desde los grandes lagos (Superior, Michigan, Hurón, Ontario y Erie) hasta el río Hudson, en Albany, Nueva York, y de ahí al océano Atlántico. Por su parte, en cuanto a Panamá, en 1850 se habían iniciado los trabajos para construir un ferrocarril de costa a costa, lo cual culminaría a inicios de 1855.

Llama la atención que este texto apareciera en la prensa el 27 de julio, y que en él se exprese que ya se habían colocado acciones, en una primera reunión de la Sociedad. En realidad, quizás fue tan solo una especie de reunión preliminar, para el lanzamiento y promoción del proyecto, así como para contar con el núcleo inicial de socios que se encargaría de dar continuidad al proceso. Pero, debe resaltarse que, por la urgencia de impulsar el proyecto del ansiado camino, para proceder a la elección de la junta directiva no se cumplió ninguno de los dos requisitos estipulados, vale decir, ni la colocación de las 250 acciones de la Sociedad —como se verá después—, ni el plazo de seis meses a partir de emitida la ley.

Fue unos cuatro meses después que se instituyó la Sociedad, lo cual ocurrió en Cartago a la una de la tarde del 13 de octubre de 1850. En la sesión inaugural se eligieron las autoridades definitivas. Al votarse para la presidencia, Buenaventura Espinach Gual obtuvo diez votos contra uno de Francisco María Oreamuno, mientras que para la vice-presidencia éste derrotó a Agapito Jiménez Zamora por la misma proporción; esa suma se repitió cuando este último fue derrotado por Félix Mata Lafuente para ocupar la secretaría. Esta uniformidad en las tres votaciones sugiere que, en cada caso, el único voto recibido por el perdedor correspondió al suyo propio.²⁹

Así, la primera junta directiva, cuyos miembros recibían una dieta o remuneración de ocho pesos por sesión, quedó conformada por Espinach, Oreamuno y Mata, a quienes acompañaron Agapito y Jesús Jiménez Zamora más Telésforo Peralta y Francisco Peralta Alvarado como vocales y Pedro Yglesias Rodríguez, quien también fungiría como proveedor por un tiempo, a partir de mayo de 1851; después fue reemplazado por Félix Zabaleta, quien de vengaba 10 pesos mensuales. A propósito de Espinach (Figura 12A), este catalán se había casado en 1838 con la acaudalada cartaginesa María Mercedes Bonilla Ulloa, y atesorado un notable capital como empresario en la extracción de oro en los Montes del Aguacate, así como en la producción de café. No debe confundirse con su hermano José Ventura, que fue un connotado médico, quien se casó en España con su sobrina Mercedes Espinach Magriná y después se estableció en Costa Rica.

²⁹ Fomento- 1689 (1850).



A



B

Figura 12. Buenaventura Espinach (A), así como el Palacio Municipal, frente a la Plaza Real de Cartago (B). En la casa que está a la izquierda residía Espinach.

Cabe acotar que en la citada sesión se nombró una comisión, integrada por Espinach, Mata y Jesús Jiménez, para redactar el reglamento de la Sociedad. Además, se acordó efectuar las reuniones todos los domingos a las cuatro de la tarde, en el salón municipal de Cartago. Se ignora dónde estaba este sitio, pero es de suponer que se localizaba en la Calle del Cabildo, al costado norte de la Plaza Real, actual Parque Central de Cartago; por cierto, en esa cuadra estuvo la casa del célebre gobernador español Diego de la Haya Fernández (Figura 12B), la cual llegaría a pertenecer a Espinach (Chacón de Umaña, 1967). A la par se edificaría el Palacio Municipal, elegante edificio de dos pisos cuyo estilo neo-clásico sugiere que no es de la época colonial, e incluso podría haber sido diseñado y construido por el alemán Kurtze.³⁰

Por su parte, la oficina de la Sociedad, que quizás era tan solo un aposento, se localizaba en la casa de la señorita Gertrudis Peralta López del Corral, quien nunca se casó. Ahí se contaba con un conserje, que era un menor de edad llamado José Castillo, cuyo salario era de cuatro pesos mensuales; tras desempeñar su puesto por un año renunció, y fue sustituido por Agustín Venegas.

Ávida de cumplir su importante misión, ya el domingo 27 se realizaba la segunda sesión, en la que se discutieron los borradores de los reglamentos de la Sociedad y de la junta directiva. Ese día se incorporó como vocal Francisco María Yglesias Llorente, pero en sesiones posteriores cedió su puesto al suplente Carlos Sancho Alvarado (Figura 13). Cabe indicar que un año después, en la asamblea de diciembre de 1851, debió renovarse la mitad de la directiva, así como nombrar a dos vocales suplentes (Carlos Sancho y Juan Manuel Carazo Peralta), tras lo cual fueron reelectos Espinach, Telésforo Peralta y Agapito Jiménez, en tanto que George Guier sustituyó a Yglesias; con respecto a los vocales suplentes, Carazo fue reelecto y Julián Volio reemplazó a Sancho.

³⁰ Información aportada por el arquitecto e historiador Andrés Fernández.

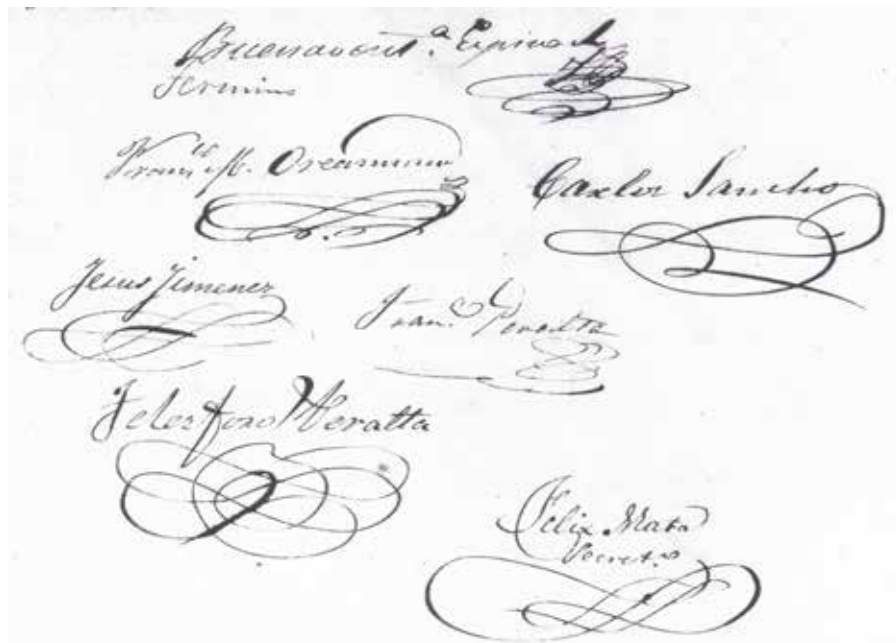


Figura 13. Firmas de los directivos de la Sociedad Itineraria, en un acta de diciembre de 1850.

Uno de los aspectos más interesantes tratados en la precitada reunión, fue la propuesta del comandante del Puerto del Sur, para que el camino al litoral Caribe rematara *“en el golfo de Bocatoro”*, la cual fue denegada por contravenir lo dispuesto por el gobierno; aunque no se menciona el nombre de este funcionario, cabe suponer que se trataba de José María Ramos, comandante y gobernador de Matina (Molina Bedoya, 2007), dado que era el único puerto oficial existente en el Caribe. Sin embargo, tal vez el Puerto del Sur estaba en algún punto del archipiélago de Boca de Toro —conocido hoy como Bocas del Toro—, por entonces perteneciente a Costa Rica, y que ofrecía condiciones muy superiores a Moín o Limón, según el criterio de conocedores. Por cierto, en el libro de Molina Bedoya hay un detallado mapa de esa bahía, trazado en 1839 por el comandante Edward Barnett, de la marina británica.

En una asamblea de la Sociedad realizada a las diez de la mañana del domingo 24 de noviembre, se aprobaron los reglamentos, pero numerosos accionistas no pudieron acudir debido al tiempo inclemente, lo que se complicaba por los malos y lodosos caminos de aquella época, que debían recorrerse a caballo; esto obligó a designar delegados que recogieran las firmas aprobatorias en la capital, Heredia, Alajuela y en la propia Cartago. Esa misma tarde la directiva efectuó su sesión ordinaria, en la que se nombró como tesorero a José María García Acosta y se le asignó un *“módico honorario”*, el cual variaría entre el dos y el cuatro por ciento, dependiendo de *“los caudales que formen su cargo”*; no obstante, renunciaría poco después.

Para fines de noviembre, Espinach y Mata comunicaban al ministro Calvo *“el hallarse dicha Junta autorizada para obrar y dar principio a la empresa patriótica de abrir una comunicación al puerto de Moín o al del Limón, en el Mar del Norte, de cuya obra se espera un dichoso porvenir para el país”*. En su carta también le manifestaban que el 13 de octubre había quedado constituida en Cartago dicha Sociedad, con su reglamento o estatuto debidamente aprobado.³¹ Conviene aclarar que en aquella época se llamaba mar del Norte al océano Atlántico —según consta en un informe de la Sociedad, al que pronto se hará mención—, en contraste con el mar del Sur, que era el océano Pacífico.

³¹ Gobernación- 25895, 25 de noviembre de 1850.

Es pertinente acotar que, en congruencia con su misión, el emblema de dicho ente —aprobado en la sesión del 18 de abril de 1852— correspondía a un camino sinuoso que descendía del volcán Irazú atravesaba selvas, cruzaba el río Reventazón y remataba en el mar Caribe; una estrella de seis picos sobre la cúspide del volcán y un barco con apariencia de fragata, marcaban los extremos de esa ruta (Figura 14). Es decir, el anhelado camino a Matina.



Figura 14. Emblema de la Sociedad Itineraria del Norte.

En síntesis, la necesidad de contar con una buena ruta hacia el Caribe seguía siendo urgente y prioritaria, pero no iba a ser posible hacerla, por mucho que se acondicionara el viejo camino a Matina, pues el cruce del río Reventazón impediría el desplazamiento de carretas, además de que levantar un puente en tan amplio cauce era imposible, con las tecnologías de la época. Por tanto, el quid del asunto era atravesar dicho río en un punto más conveniente, y trazar la ruta por su ribera derecha, y no por la izquierda.

Cabe hacer una digresión aquí, para indicar que la mayoría de la información discutida en este libro proviene de fuentes primarias, que incluyen varios expedientes voluminosos de la Sociedad Itineraria, como los libros copiadores o de actas, los minutarios o borradores de las actas, y también alguna correspondencia periódica; lamentablemente, la documentación está incompleta.³² Es oportuno acotar que aunque los acuerdos no están suscritos por ninguna persona, correspondía hacerlo a su presidente, o a Félix Sancho, que actuó como tal durante un prolongado viaje de Espinach a Europa, entre mediados de mayo de 1853 y enero de 1854; por su parte, la caligrafía de toda esta documentación corresponde a la de Félix Mata, su secretario, o a la de Santiago Ramírez, que lo sustituyó al final.

Ahora bien, y para cambiar de asunto, es oportuno destacar que para ser accionista de la Sociedad no era requisito ser costarricense. En tal sentido, aunque el artículo 1° del convenio suscrito entre el gobierno y la Sociedad Itineraria claramente especifica que *“podrá formarse una compañía de accionistas del mayor número posible de costarricenses”*, se debe interpretar que más bien se refería a personas residentes en el país. Esto explica que, de hecho, desde el principio varios extranjeros adquirieran acciones, como sucedió con el catalán Espinach, el italiano Domingo Mattey, el médico estadounidense George Guier Stone, el abogado guatemalteco Lorenzo Montúfar Rivera (Figura 15A), el alemán Juan Barth, los ingleses Young Anderson, Juan Marcial Young, Guillermo Dent y Enrique Cooper, así como Enrique Costigan, quizás irlandés o estadounidense; se ignora la nacionalidad de José Finnie.

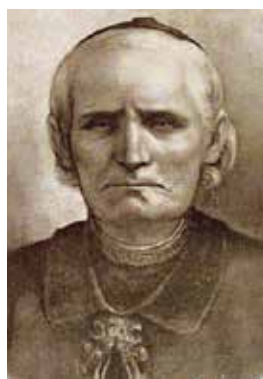
³² Los expedientes disponibles son los libros copiadores de 1850 (1689), 1851 (1681), 1853-1854 (4386) y 1854 (1683), los minutarios de 1851-1852 (1673) y 1853-1854 (3865), y la correspondencia de 1851-1854 (4467). Todos corresponden a la serie Fomento.

Estos nombres figuran en sendas listas publicadas en 1850 y 1851, o en algunas actas de la Sociedad.³³ Cabe acotar que los nombres completos, tanto de extranjeros como de costarricenses, no aparecen en la lista de la membresía de la Sociedad, pero se han tratado de conseguir, hasta lo posible, los de algunos personajes más conocidos; en dicha lista, de seguro incompleta, aparecen 253 socios, varios con el respectivo número de inscripción en la Sociedad (Anexo III).

Dada la omnipresencia de la iglesia católica en aquella época, algunos sacerdotes eran accionistas, como Juan Andrés y José Nereo Bonilla Monge, Juan de los Santos Madriz Cervantes (Figura 15B), Rafael del Carmen Calvo Rosales, José Gabriel del Campo Guerrero, José Anselmo Sancho Alvarado, Diego Martín Ramírez Ulloa, Domingo García Azofeifa, Fernando Echavarría Frutos, Mauricio Peralta Echavarría y el célebre Francisco Calvo (Figura 15C), capellán de nuestras tropas en la Campaña Nacional contra el filibusterismo esclavista, y fundador de la masonería en Costa Rica. Aún más, en marzo de 1852 el obispo Anselmo Llorente y Lafuente adquiriría dos acciones. Como una curiosidad, en los inicios de la Sociedad, en febrero de 1851 el cura del Campo quiso retirarse, por razones no explicitadas, ante lo cual la directiva le replicó que ya no podía hacerlo, y aprovechó para manifestarle que ninguno de los documentos de dicho ente *"contienen cosa que se oponga a las altas funciones de su ministerio [sacerdotal], ni a sus ocupaciones domésticas"*.³⁴



A



B



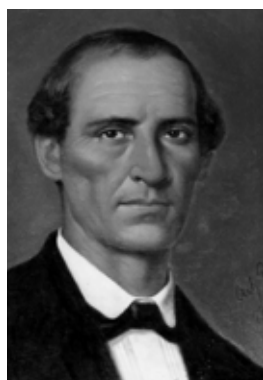
C



D



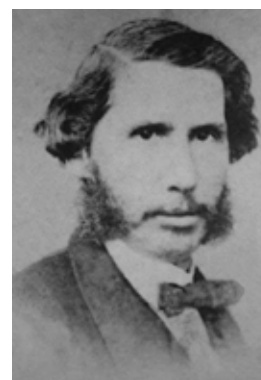
E



F



G



H

Figura 15. Montúfar (A), Madriz (B), Calvo (C), Peralta (D), Carazo (E), Alfaro (F), Jiménez (G) e Yglesias (H).

³³ Gobernación- 55348 (11 de julio de 1850) y Fomento- 4435 (1851).

³⁴ Fomento- 1673, 1681 y 4467, 2 de febrero de 1851, s. 4.

También llama la atención la presencia de mujeres, algunas solteras, como Trinidad Gutiérrez Peñamonge —futura esposa del acaudalado y filántropo Rafael Barroeta Baca— y Juana Jiménez, así como de Teodora Ulloa Soto —viuda del muy solvente Juan José Bonilla Herdocia, y suegra de Espinach—, Gertrudis de Rojas y Ramona Zeledón Mora de Jiménez; en el respectivo libro de suscripciones, esta última expresaba que había adquirido una acción *“con anuencia y pleno consentimiento de mi marido”*, por lo que al lado de su firma aparece la de su esposo Bernardo Jiménez Castro. Por su parte, aunque Jerónimo Esquivel Mora compró cuatro acciones, colocó unas a nombre de su madre Gertrudis y de sus hermanas Guadalupe y Salvadora; cabe indicar que esta señora era hermana de Juan Mora Fernández, nuestro primer jefe de Estado, a su vez pariente de don Juanito Mora.

De particular interés es el caso de María Bedoya, pues unos tres años después se convertiría en la esposa del alemán Kurtze; ella fue de las primeras personas en adquirir acciones, y el 15 de julio de 1850 se le adjudicó la No. 10. Por su parte, la acción de su hermano Manuel Ramón Justo, que era la No. 9, la compró su madre Sinforosa Elizondo, quien había enviudado del puertorriqueño Manuel Bedoya Pimentel.

Ahora bien, lo normal es que cada persona tuviera una o dos acciones, pero algunos poseían hasta cinco, como sucedía con los empresarios Espinach, Francisco Peralta (Figura 15D), Francisco de Paula Gutiérrez Peñamonge y Manuel Vidal, al igual que los abogados Montúfar y Julián Volio Llorente, e incluso Trinidad Gutiérrez; asimismo, aunque un poco tardíamente, a inicios de 1852 el ya citado conde alemán von Lippe, por medio de Tranquilino Bonilla Herdocia, solicitó diez acciones, lo cual le fue aprobado, siempre y cuando se pusiera al día con los socios fundadores. Todos ellos eran secundados por George Guier y Enrique Cooper, con cuatro, así como por Francisco María Oreamuno y José Finnie, con tres acciones.

Es oportuno hacer una digresión para señalar que von Lippe, uno de los fundadores de la Sociedad Berlinese, decidió venir a Costa Rica, inducido por su amigo von Bülow. Según Marr (2002), era *“el hombre más honrado del mundo. Sin orgullo de nobleza, vivaz, tiene nociones superficiales de todas las artes y todas las ciencias, habla mucho, escucha poco y está firmemente convencido de la infalibilidad de sus ideas”*. Trajo con él a varios jóvenes nobles, como Pablo von Stülpnagel (o Stiepnagel), Bruno von Natzmer, Juan von Oppeln, Ernesto von Raits y Eduardo von Faber, quienes, más que colaboradores, fueron *“muy inteligentes para gastar en vinos, cervezas, licores, hasta champaña, pero en nada para ganar”*, en opinión de Francisco (Chico) Rohrmoser (Hilje, 2010a). Gracias a mercaderías y créditos muy favorables obtenidos en Hamburgo, este *“comerciante romántico de pies a cabeza, poseído de un entusiasmo fanático por Costa Rica”*, instaló sendas casas comerciales en San José y Puntarenas, pero varios factores, que Marr describe con exquisito sarcasmo, lo llevarían a líos judiciales, y posteriormente a la quiebra.

Para retornar a los accionistas de la Sociedad Itineraria, llama la atención el caso de José Castillo, que era un menor de edad, el primer conserje de esta entidad, a quien se aludió recientemente; también eran socios Yanuario Fuentes y Dolores Ortega, personas de origen humilde que participaron en algunas labores exploratorias, lo cual refleja cuán democrático fue este proyecto. Asimismo, varias personas podían asociarse para comprar una sola acción, aunque es lógico suponer que tenían derecho a un solo voto en las asambleas de la Sociedad; hay evidencias de acciones compradas por dos, cuatro y diez personas, es decir, números pares que permitían un aporte equitativo de 50, 25 o 10 pesos, respectivamente, para comprar una acción.

Al respecto, un caso interesante es el de cuatro grupos de residentes en Cot, quienes el 24 de julio de 1850 enviaron una carta conjunta a la Sociedad, para adquirir acciones colectivas. Dos de estos grupos estaban conformados por cuatro personas, el primero por Pedro Barrantes, Isidro Méndez, José Méndez y Antonio María Pérez, y el segundo por Casimiro Méndez, Manuel Quesada, Santos Ramírez y Calixto Valerín. Los otros dos grupos tenían diez miembros, uno constituido por José María Calvo, Espíritu Santo Campos, Venancio García, Félix Méndez, Raimundo Méndez, Pedro Mora, Juan Ramón Pérez, Pantaleón Pérez, Pedro Pérez y Jesús Rivera, y el otro por José Dolores Calvo, Feliciano Méndez, Ignacio Méndez, José Mario Méndez, Marcos Méndez, Carmen Pérez, Luis Pérez, Santana Pérez, Vicente Ramírez y Sotero Rivera. Nótese la frecuencia de los apellidos Méndez y Pérez, posiblemente de personas emparentadas, dado el pequeño tamaño de este poblado cartaginés, de fuertes raíces indígenas.

Es pertinente resaltar que, en una época en que el presidente de la República contaba con apenas tres colaboradores inmediatos, tanto Oreamuno como vice-presidente, así como los ministros Joaquín Bernardo Calvo (Relaciones Exteriores y Gobernación) y Manuel José Carazo Bonilla (Hacienda y Guerra) (Figura 15E), eran accionistas, pero don Juanito no. Podría suponerse que había alguna prohibición, por su condición de presidente; cabe señalar que sus hermanos Miguel y José Joaquín tampoco eran accionistas, ni su cuñado José María Cañas.

De los ex-mandatarios, sí lo era el también empresario José María Alfaro Zamora (Figura 15F), pero no sus homólogos José María Castro Madriz ni José Rafael Gallegos Alvarado, los únicos vivos entonces, aunque Gallegos murió a mediados de 1850; otro accionista era el médico Jesús Jiménez (Figura 15G), yerno de Oreamuno y futuro presidente. Asimismo, llama la atención la ausencia de reconocidos capitalistas, de los más ricos del país, como Vicente Aguilar Cubero, el cura Cecilio Umaña Acuña, Cecilio Quesada Arias y José María Montealegre Fernández; otro es Manuel Mora Fernández, aunque entre los accionistas aparece un individuo llamado M. Mora, que podría ser él.

Para finalizar lo referido a la membresía de la Sociedad, tenía un fuerte sesgo hacia ciudadanos cartagineses, por razones obvias, además de que en aquella época era sumamente complicado desplazarse, incluso desde las ciudades ubicadas en el Valle Central, para asistir a las asambleas de dicha entidad. No obstante, se hicieron incontables esfuerzos por reclutar personas de las principales ciudades del país, en lo cual colaboraban Francisco María Yglesias Llorente (Figura 15H) y Ramón Molina Masís en San José, Felipe Arce Brenes en Alajuela, más Pedro Ulloa Solares y Nicolás Ulloa Soto en Heredia;³⁵ al parecer, no todos ellos eran accionistas.

Un hecho curioso y hasta extraño, acontecido en diciembre de 1850, en los albores del surgimiento de la Sociedad, fue una oferta de su miembro Francisco de Paula Gutiérrez (Figura 16A) para abrir un camino de Cartago a Limón, lo cual parece redundante, dado que esta iniciativa ya estaba en proceso.³⁶

Es oportuno indicar que Gutiérrez, aunque nacido en Nicaragua, fue miembro de la Cámara de Representantes (1844-1846), magistrado suplente (1847), administrador general de Correos (1851) y juez de primera instancia en Cartago (1852). Su primera esposa fue Ramona Yglesias Llorente, sobrina del

³⁵ Fomento- 4467, 18 de abril de 1851, f. 2v-3v; 1681, 3 de agosto de 1851, s. 24; 1673, 14 de diciembre de 1851, s. 38.

³⁶ Fomento- 16897, No. 6, 1º de diciembre de 1850.

obispo Anselmo Llorente y Lafuente, y al enviudar se casó con Joaquina Figueroa Oreamuno. Era hijo del guatemalteco Agustín Gutiérrez de Lizaurzábal, uno de los firmantes del acta de independencia de Centro América, y quien en 1834 fungiera por un breve período como jefe de Estado nuestro. Asimismo, su hijo Ezequiel, quien años después sería nuestro embajador en Washington, se casaría con Josefina Braun Bonilla, hija del alemán Juan Braun Rösler, organizador de la primera expedición formal al volcán Turrialba, como se indica en otro pasaje de este libro.

Es importante anotar que, junto con su cuñado Francisco María Oreamuno, tuvo una cercana relación con el naturalista danés Anders S. Oersted, quien residió en nuestro país entre 1846 y 1848 e incluso le dedicó la especie *Siphocampylus* (hoy *Centropogon*) *gutierrezii* (Figura 16B). Esta planta herbácea, de la familia Campanulaceae, está presente en zonas altas, entre 1900 y 3300 m de altitud, que incluyen los volcanes Barva y Turrialba, y el Cerro de la Muerte.

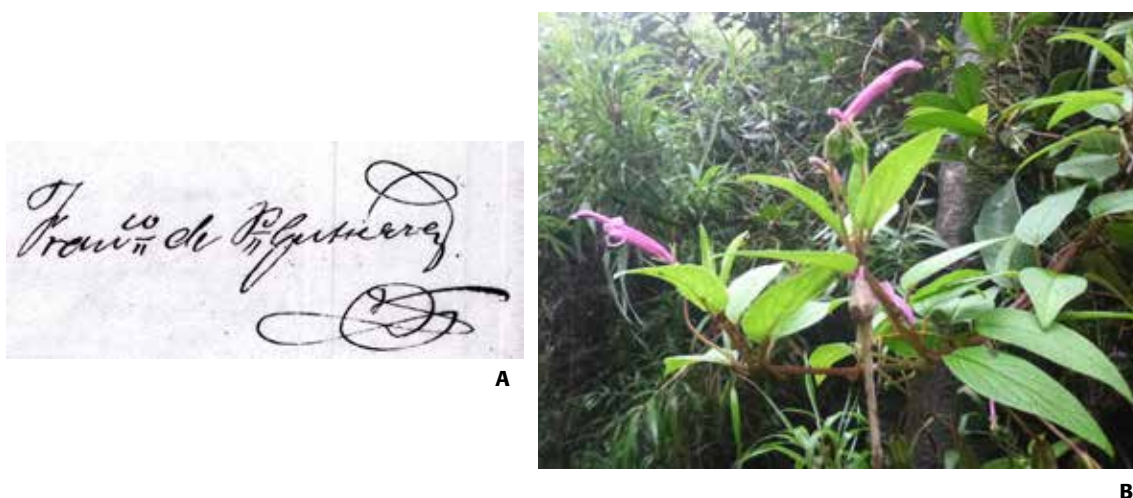


Figura 16. Firma de Gutiérrez (A) y aspecto de *Centropogon gutierrezii* (B).

Al respecto, años después Wagner y Scherzer (1974) dirían de Gutiérrez que este “*patriota emprendedor, mandó abrir, hace ya cuatro años, sin tomar consejo ni pedir ayuda, una vereda de Angostura hasta las orillas del [río] Chirripó y desde allí a la aldea india de Viceita. Esta senda fue terminada por nueve peones y sus afilados machetes, en doce días hasta el Chirripó, y de allí a Viceita en cinco días; en total, diecisiete días. Esta vereda, cuyo costo ascendió, según se dice, a unos cuatro mil dólares, sirvió perfectamente para viajes en mula*”.³⁷

Cabe recordar que, por ser uno de sus principales accionistas de la Sociedad, Gutiérrez solicitó el retiro de cuatro de sus cinco acciones, y que el monto correspondiente le fuera reconocido como retribución parcial, por “*una vereda de esta ciudad [Cartago] a la costa del mar del Norte*”. En tal sentido, se le manifestó que la directiva no tenía autoridad para efectuar esta exoneración pero, en todo caso, se sabía que esa picada no estaba terminada y que incluso necesitaba mejoras en los trechos ya abiertos. Al final, le expresaban que “*la Junta, antes de entrar en el arreglo que solicita, espera que la concluya y la presente, para que reconocida por la comisión que nombre con este fin, se pueda en virtud del informe del caso proceder a lo que convenga*”.

³⁷ Cabe aclarar que Wagner y Scherzer usan el término thaler o táler, pero el traductor lo consignó como dólar, y así se mantendrá en el resto de este libro cuando se aluda a dichos autores.

Es interesante destacar que por los días en que Gutiérrez ofreció su vereda, aconteció un hecho preocupante para la Sociedad, pues *“otra nueva compañía solicita al Gobierno el privilegio de abrir un camino al mar del Norte”*, a la espera de recibir en recompensa *“la concesión de diversas gracias”*. A primera vista, resulta insólito que si el gobierno creó la Sociedad con este fin específico, permitiera tan pronto el surgimiento de un competidor; en vez de rechazarla *ad portas*, el gobierno envió la respectiva comunicación a la Sociedad, para que se pronunciara al respecto, lo que ocurriría con presteza, dada la seria amenaza que representaba.

En efecto, de inmediato se creó una comisión en el seno de la junta directiva, conformada por Espinach, Oreamuno y Jesús Jiménez, quienes prepararon una contundente respuesta, que sería refrendada por la directiva una semana después. En ella califican esa iniciativa como *“inoportuna, ilegal e inconveniente”*, y a lo largo de seis páginas sustentan con amplitud y solvencia cada uno de estos calificativos.³⁸ Todo sugiere que la argumentación tuvo un fuerte efecto persuasivo, y que el gobierno actuó *“conforme a los principios de justicia que siempre lo han distinguido”*, expresión con la que culminaba el alegato de la Sociedad.

Aunque se ignora quiénes eran los promotores de este malhadado proyecto, en un pasaje de la respuesta se especifica que *“contrariando a la Sociedad de la cual son miembros los mismos que ahora solicitan este nuevo contrato”*, lo que hace pensar que Gutiérrez era uno de los líderes de esta iniciativa, y quizás el principal.

En todo caso, Gutiérrez continuó con su proyecto personal de manera algo discreta, aunque le dio nuevos bríos a mediados de marzo de 1851. En ese momento solicitó que se hiciera un reconocimiento de su vereda por parte de una persona calificada, y que se le dieran 500 pesos en efectivo, más otras prerrogativas no mencionadas en la respectiva acta.³⁹ Discutida la oferta de manera apenas parcial, se debió postergar para una sesión extraordinaria, efectuada el martes siguiente, la cual consumió más de dos horas sin que se llegara una resolución, por lo que hubo que retomarla el lunes siguiente. Ese día Oreamuno se retiró de la sesión, por razones desconocidas, pero quizás lo hizo por un conflicto de intereses, dado que él estaba casado con su hermana Agustina Gutiérrez; empero, no actuó así Jesús Jiménez, que había contraído nupcias a inicios de 1850 con Esmeralda, hija de esta pareja, por lo que tenía un vínculo familiar indirecto con el citado personaje.

Para dicha sesión, Gutiérrez envió una nota *“a la cual adjunta un plano de la vereda cuya compra ha propuesto, y en la que ofrece dar dicha vereda como se halla, mediante las condiciones que propone en su citada nota”*.⁴⁰ Se ignora lo que reclamaba este empresario, pero en el acta se explicita que *“atendiendo a que este negocio, si no se zanja oportunamente, es muy probable que en lo de adelante presente embarazos de gravedad, por las razones que se han manifestado a la Junta como fundamento de la acción que el Sr. Gutiérrez pudiera intentar contra ella, no obstante tales razones no se estimen por concluyentes”*. Por tanto, *“para evitar todo tropiezo”*, se acordó comprarle *“todos los derechos y acciones que tenga o pretenda tener con relación a descubrimientos, exploraciones o reconocimientos”*, y se instruyó a Espinach para negociar con él. Se desconocen los motivos de tanto temor hacia él.

³⁸ Hacienda- 6795, 8 de diciembre de 1850.

³⁹ Fomento- 1673 y 1681, 23 de marzo de 1851, s. 10.

⁴⁰ Fomento- 1673 y 1681, 31 de marzo de 1851, s. 12.

En la siguiente sesión, en la cual tampoco estuvo presente Oreamuno, Espinach rindió un detallado informe de dichas negociaciones.⁴¹ En consecuencia, a Gutiérrez se le reconocerían como pago en especie sus cinco acciones, además de cuatro y media de su hermana Trinidad, más un monto de 500 pesos en efectivo, como premio, *“siempre que en las tres cuartas partes de la distancia que media entre la angostura del Reventazón y el río de Chirripó, presente la vereda en cuestión facilidad de hacer un camino de ruedas, sin grandes obstáculos”*.

El conflicto emergió en relación con la porción entre Chirripó y Moín, pues Espinach había ofrecido que, una vez reconocida por la directiva la vereda hasta Moín, emitiría a favor de Gutiérrez *“un certificado de haber presentado su vereda en tiempo oportuno, para poder optar al premio que la ley señala”*. Esto se refiere al artículo 6° del contrato entre la Sociedad y el gobierno, en el que se estipulaba que, si en un plazo máximo de seis meses un empresario presentara a la Sociedad la vereda más adecuada, el gobierno lo recompensaría con 1000 pesos en bonos o billetes nacionales, o con tierras baldías. Pero como Gutiérrez quería dinero contante y sonante, rechazó esta idea, y pidió a la Sociedad *“calcular prudentemente su valor”* y pagarle en efectivo, pues él prefería *“entrar en un arreglo convencional y justo, y ya con conocimiento de lo que vende”*.

Al fin de cuentas, se acogió su propuesta en esa misma sesión, pero en los meses subsiguientes el asunto no apareció más en las actas, con excepción de una mención de mediados de octubre, cuando se reconocía que *“no ha hecho la satisfacción”* de lo prometido; en ese momento más bien inquiría, con preocupación, si habría perdido sus derechos como accionista de la Sociedad.⁴² Todo ello revela que su proyecto abortó, de lo cual da fe la reciente cita de Wagner y Scherzer (1974), quienes narran que la vereda para mulas que Gutiérrez abrió se extendía de Angostura hasta el río Chirripó y se prolongaba hasta la aldea india de Viceita; es decir, nunca llegó hasta Moín. Lo que sí es exagerado, a la luz de los datos recién discutidos, es la aseveración de estos viajeros —basada en lo que les contaron—, de que la vereda costara unos 4000 dólares o pesos.

Obstinado y ambicioso, en 1853 Gutiérrez reaparecería con su proyecto de vereda, cuando la Sociedad Berlinesa ya estaba al frente de dicha obra, como se mencionó en páginas previas.

Para concluir lo referente a este personaje, cabe destacar que fue él quien en 1852, al descubrir en Chirripó la bella altiplanicie denominada Sharra por los indígenas, tiempo después la bautizaría como Moravia en honor de su amigo don Juanito. Por cierto, el general José Joaquín Mora, hermano de éste, estaba casado con María Dolores Gutiérrez, hermana suya.

⁴¹ Fomento- 1673, 1681 y 4467, 5 de abril de 1851, s. 13.

⁴² Fomento- 1673, 1681 y 4467, 19 de octubre de 1851, s. 34. En el seguimiento de una misma cuestión y de corta duración, para no sobrecargar el texto, se incluirá solo la cita inicial, salvo excepciones muy calificadas.



EL PUENTE SOBRE EL REVENTAZÓN



Como se indicó en páginas previas, el viejo camino a Matina partía de la ciudad de Cartago, y su trayecto era más o menos aceptable hasta Santiago (Figura 17A), pero después se complicaba con la muy irregular y escarpada topografía de Quebrada Honda (Figura 17B), Juan Viñas (Figura 17C), y el actual Colorado de Turrialba (Figura 17D), con el agravante de tener que cruzar en canoa el río Reventazón en el temible paraje de La Aduana o La Canoa. Por tanto, lo lógico era trazar una ruta que, a partir de Santiago, permitiera atravesar dicho río en un punto apropiado, para continuar por su margen derecha hacia el mar Caribe, aunque poco después sobrevendría el dilema de cómo soslayar el también caudaloso río Pacuare.



A



B



C



D

Figura 17. Vistas de Santiago (A), la cuenca de Quebrada Honda, con el caserío de Naranjo de Juan Viñas a la izquierda (B), el actual Juan Viñas (C) y Colorado (D).

Esto era obvio, y así consta en el informe de labores efectuadas por la Sociedad Itineraria del Norte durante 1851 (SIN, 1852). Sin embargo, aunque no se explicita en ningún documento, parece que al principio la junta directiva mostró confusiones. Apurada por actuar, y quizás forzada por las altas expectativas creadas en el país, en una sesión efectuada el 15 de diciembre se acordó contratar tres cuadrillas de tres hombres, para que *“saliendo de esta ciudad [Cartago] para el mar del Norte, abran tres veredas distintas*

al Puerto de Moín, o [al] del Limón”, y resolvió asignar el liderazgo de cada una a los más experimentados y confiables.⁴³

No obstante, en la siguiente sesión la idea fue desechada y se optó por nombrar una sola cuadrilla que *“por ahora solo trate de examinar todos los puntos en donde el río Reventazón presente posibilidad de que se le construya un puente sólido, reconociéndolo desde el paso de Urasca hasta más abajo de la confluencia del río Pejivalle”*. Dicha cuadrilla estaría encabezada por un hombre con *“suficiente capacidad para medir la anchura de los diversos puntos en que el río presente la posibilidad deseada, y que pueda dar razón informativa de ello”*. Y ese individuo se llamaba Antolín Quesada, oriundo de Cartago; en el informe anual de la Sociedad, en su primera mención se consigna su nombre como Antonio, de manera errónea, pero después aparece correctamente, al igual que numerosas veces en las actas.

Fue así como, a fines de diciembre de 1850 o inicios de enero de 1851 partió de Cartago una expedición encabezada por Quesada, la cual avanzó a lo largo del río desde Urasca, en el valle de Orosi, hasta Turrialba; así consta en el informe de labores de la Sociedad.

A la siguiente semana, la comitiva retornaba para informar que *“a más de las [ya conocidas] angosturas de Urasca y Fajardo, había descubierto otras dos en dicho río, casi en frente de Turrialba”*. Cabe suponer que la de Urasca se refería al estrecho cauce o garganta, de paredes pétreas muy altas y perpendiculares, por donde desagua la represa hidroeléctrica de Cachí, del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) (Figura 18A). Por su parte, la angostura de Fajardo quizás corresponde al punto donde hoy yace un rústico puente, en las cercanías del cementerio de Urasca y de una alta pared que es parte de las rocas de Fajardo, la cual se usa para la práctica de la escalada (Figura 18B); estas rocas corresponden a una inmensa y compacta masa montañosa, de unos 10 km de extensión y más de 200 m de altura, la cual impidió la construcción del ferrocarril al Caribe en el primer intento que se realizó en esa zona (Stewart, 1976).

Es oportuno hacer una digresión aquí, para referirse al hecho de que, aunque Quesada no lo menciona, en este punto había un puente rústico, que permitía la comunicación entre Paraíso y Tucurrique. Así consta en un informe de 1846, del entonces gobernador de Cartago, Telésforo Peralta —citado previamente—, quien manifestaba que *“el pueblo de Tucurrique tiene 294 almas, con distancia de cinco leguas, y un camino fragoso, con cuestas muy precipitadas, estando de por medio el río llamado Fajardo [¿Reventazón?], compuesto de los ríos Macho y Aguacaliente, y muy riesgoso porque su puente es construido de dos vigas, costeadas por los indígenas del citado pueblo”*.⁴⁴

Pero, aún más, ese punto específico tiene un inmenso significado en términos geológicos e hidrológicos, a juzgar por el criterio del naturalista von Frantzius (Hilje, 2008a), quien afirmaba que *“no cabe duda de que el valle de Orosi fue antiguamente un lago que se extendía, al oeste, hasta el puente de Fajardo, y de esta manera cubría también las llanuras de Ujarrás, Cachí y Urasca. Tan solo cuando el agua rompió el dique natural de rocas que se hallaba cerca del puente de Fajardo y el gran lago se vació, surgieron las fértiles llanuras de dichos valles”*. Es decir, según su hipótesis, la angostura de Fajardo fue el punto de desfogue o desagüe del antiguo y gigantesco lago que hubo en esa zona.

⁴³ Fomento- 1689 (1850).

⁴⁴ ANCR (Congreso- 5659, 29 de setiembre de 1846).



A



B

Figura 18. Cauce estrecho del río Reventazón en Cachí (A) y rocas de Fajardo (B).

Ahora bien, para retornar al relevante hallazgo de Quesada, poco después se procedió a efectuar exploraciones para abrir una vereda que uniera Cartago con las citadas angosturas, pero evitando cruzar el caserío de Turrialba, por entonces en el actual Colorado, como se indicó antes. En tal sentido, en el citado informe de labores de la Sociedad, se indica que se *“tuvo intención de dirigirlo por la villa del Paraíso, continuándolo por Santiago y las vegas del Reventazón, hasta la angostura que se eligió para el puente”*.

Con este fin, y basados en referencias orales, los directivos resolvieron que ello podría lograrse *“por el camino de los Pedregales y Santiago”*, por donde *“se cree que no habrá otro obstáculo considerable que vencer que el que presentan las peñas de Quebrada Honda”*. Por tanto, se le encargó al baquiano Quesada que, a partir de las angosturas que había descubierto, emprendiera un viaje aguas arriba por la margen izquierda del río *“hasta el punto que llaman Las Hoyas, hasta llegar a las peñas referidas, con el fin de buscar en ellas el paso que presente mayor facilidad para el tránsito o paso de un camino”*. Hecho esto, se le encomendaba retornar a la ribera del río y desplazarse hasta Santiago, *“dejando abierta una picadura en los lugares por donde pase”*.⁴⁵

Cabe señalar que hoy existe la calle del Pedregal, que corresponde a un segmento o quizás a toda la ruta 404, que comunica Ujarrás con Santiago, a través de los caseríos de Acevedo (Río Regado) y Piedra Azul. Basados en consultas con lugareños acerca de Las Hoyas, ya no existe ese topónimo, que alude a una hondura o concavidad, pero sí Joyas y Las Joyas, quizá derivados del arcaísmo rejoya, que significa hondonada o valle profundo (Quesada, 2001), pues es posible que ahí haya un terreno así. Ambos están más o menos en la misma zona, pero el primero se ubica en la ribera derecha del Reventazón; allí está la planta hidroeléctrica La Joya, construida por una empresa española que vende energía al ICE.

Por su parte, para llegar a Las Joyas, que sí está en la ribera izquierda, después de Santiago se debe tomar una calle rústica a la derecha (sureste), la cual, tras un extenso recorrido, se bifurca. En vez de tomar

45 Fomento- 1673 y 1681, 12 de enero de 1851, s. 2.

a la izquierda hacia donde se halla el imponente puente ferroviario sobre el río Birrís (Figura 19A), se debe continuar a la derecha, donde el ramal derecho de otra bifurcación conduce hacia la planta eléctrica Birrís, en tanto que el de la izquierda permite llegar a la que fuera la hacienda Las Joyas, otrora perteneciente a Alfonso Madriz Zamora; este ramal termina en la orilla del río Reventazón, donde hay vestigios de un pequeño ingenio (Figura 19B). Aunque la topografía de dicha hacienda es bastante escarpada, cabe suponer que en algún tramo permitiría trazar el camino que evitaría transitar por Quebrada Honda.



A



B

Figura 19. Puente sobre el río Birrís, que data de 1890 (A), así como vestigios del ingenio de la finca *Las Joyas* (B).

Para retornar a Quesada, muy pronto vertió su informe por escrito, en el cual expresaba *“que son grandes las dificultades que para abrir un camino por dicho punto presenta un cerro de piedra suelta”*. Ante ello, la directiva resolvió nombrar una cuadrilla de cuatro o cinco hombres, pues no era aconsejable desistir de abrir *“una vereda transitable para bestias, desde el punto de Santiago, hasta el referido paso del Reventazón”*.

En los días subsiguientes se escogió a Pablo Calderón para que liderara esta exploración, acompañado por Joaquín Montenegro y Antolín Arrieta, pero su dictamen sería el mismo de Quesada. En medio de la frustración, pero porfiada en sus propósitos, la directiva resolvió entonces autorizar a su vocal Telésforo Peralta *“para que contrate los prácticos y hombres de confianza que estime por conveniente vayan a la referida expedición”*; esto se hizo así, pero los resultados no aparecen en las actas. Aunque ello sugiere que se fracasó de nuevo, en el informe de labores de la Sociedad se aclara que *“en el último reconocimiento practicado por el Sr. Arcadio Quirós, se adquirió la certeza de no haber dificultades invencibles para llevar el camino por donde se había pensado”*.

Conviene agregar que, a inicios de marzo, Espinach emprendió un viaje de Cartago a Santiago, tras lo cual presentó un informe escrito *“en el cual indica la línea que cree oportuna para la dirección del camino de esta ciudad al referido punto, y en vista de sus observaciones se acordó adoptar para el camino dicho la línea que se sirve indicar”*. Al respecto, hay un acta anulada, correspondiente a la sesión No. 8 —aunque esta sesión se efectuaría el 13 de marzo—, en la cual, más específicamente, recomendaba que, a partir de

Cartago se tomara *"por la chacra [finca] de D. Eusebio Ortiz, atravesando el llano, bajando por la cuesta de Acevedo, tomando por la calle del Pedregal, por la casa de Buenaventura Montoya a la Cruz de Luz, y de ahí a Santiago"*; la consignamos aquí, por su valor para conocer la toponimia de esa zona.⁴⁶ En todo caso, pareciera que la propuesta de Espinach no resolvía mayor cosa, salvo que superara de alguna manera al camino que existía entre ambos puntos desde la época colonial, descrito con cierto detalle por Carrandi y Menan (s.f.) y Cooper (1896).

En esos días, y enterado de tales apremios, el accionista Saturnino Tinoco Cantarero remitió una carta a la directiva, en la que sugería *"que los trabajos del camino al Norte no se principien desde esta Ciudad [Cartago], sino de Turrialba para adelante"*.⁴⁷ Esto dio pie a una amplia discusión, dada la legítima preocupación de que algunas personas pudieran pensar que con ello se favorecería a quienes tenían propiedades entre Santiago y Turrialba, que quedarían lejos de la nueva ruta. De manera más específica, se advertía que había que evitar *"la crítica de los que creían que la empresa del camino al Norte no era más que un pretexto para mejorar el de Turrialba y beneficiar así a los propietarios de estos terrenos"* (SIN, 1852). Al final se convino en *"adoptar por ahora, el camino de esta Ciudad a Turrialba tal como existe, y que de esta población a la estrechura del Reventazón se abra un camino provisional para que pasen los operarios, herramientas y cargas que fuesen necesarios"* para construir el puente sobre el Reventazón y continuar los trabajos hacia el río Pacuare.

En todo caso, acogida la propuesta de Tinoco, y en cuanto al descubrimiento que hiciera Quirós, puesto que *"se adoptó el camino de Turrialba, el resultado de los conocimientos dichos vendrá a ser útil cuando se trate de variar la ruta actual, en cuyo cambio se ha calculado que se ahorran dos leguas próximamente de camino, de esta ciudad al Reventazón"* (SIN, 1852). Es decir, tan valiosa información se reservaría para cuando las condiciones permitieran abrir ese importante segmento del camino del Norte, lo cual sería retomado con el proyecto con la Sociedad Berlinesa, como se verá después. No obstante, a mediados de octubre había emergido de nuevo este asunto en el seno de la junta directiva, en cuanto a que se reservara *"una pequeña partida que abra una picadura de Santiago a la Angostura, por Las Hoyas del Naranjo"*, pero se decidió posponer cualquier decisión al respecto.⁴⁸ Nótese que aquí se ubica a Las Hoyas como si fuera parte de la hacienda Naranjo, hoy caserío homónimo que pertenece a Juan Viñas.

Ahora bien, en relación con el puente sobre el Reventazón, para entonces había avances importantes. En efecto, después del descubrimiento de las dos angosturas por parte del baquiano Quesada, y dada la relevancia de la decisión que debía adoptar la junta directiva de la Sociedad, se había organizado otra expedición, la cual salió de Cartago el 15 de enero, y en la que participó el vice-presidente de la Sociedad, junto con Quesada y algunos *"prácticos y albañiles"*, a quienes se mencionará pronto. Aunque su nombre no se indica en el informe anual, este directivo era Francisco María Oreamuno Bonilla, también vice-presidente de la República —como se indicó en páginas previas—, quien vertió el siguiente recuento de la expedición, fechado en Cartago el 19 de enero de 1851:⁴⁹

Honorable Junta Itineraria del Norte: El infrascrito, comisionado para examinar el lugar presentado por el Sr. Antolín Quesada como muy propio para el puente que ha de fabricarse en el río Reventazón, os informo que habiendo salido de esta ciudad el 15 del corriente, llegué al pueblo de Turrialba acompañado de

⁴⁶ Fomento- 1673, 9 de marzo de 1851, s. 8.

⁴⁷ Fomento- 1673 y 1681, 13 de marzo de 1851, s. 8.

⁴⁸ Fomento- 1673 y 1681, 12 de octubre de 1851, s. 33.

⁴⁹ Congreso- 11850 (1851).

nuestro albañil Señor José Córdoba [Córdoba] y de los descubridores Antolín Quesada y Juan Román, y habiendo pasado allí la noche, aguardamos que regresara al día siguiente la comisión encargada de abrir una picadura que nos condujese de Turrialba al lugar que se iba a reconocer. En efecto, a las ocho de la mañana del 16 llegó el Sr. Dolores Ortega, informándonos que no había podido hallar el lugar que se buscaba, porque el día antes se había encaminado por las aguas del Turrialba hasta su confluencia con las del Reventazón, y que tomando la orilla este último aguas arriba, había salido cerca del lugar donde está la canoa del Sr. Francisco Gutiérrez, sin hallar ningún estrecho.

Con tal incertidumbre, nos pusimos en marcha el mismo día 16 a la hora dicha, por la picadura que abrió el citado Ortega, con rumbo sur unas veces y otras con rumbo sur 30°O, y haciendo en nuestra marcha un semicírculo, faldeando las grandes lagunas de Turrialba, llegamos al lugar en donde se fabricó la canoa de Don Francisco Gutiérrez con rumbo norte, por lo que inferimos que en nuestra marcha habíamos descrito un semicírculo, dilatando seis horas en el camino, por haber llegado ahí a las dos de la tarde.

No juzgando ninguno de nosotros que el estrecho que se buscaba estuviera inmediato al paso de la canoa de Gutiérrez, salieron de allí los exploradores a buscar el punto solicitado, y casi llegaron a la confluencia del Turrialba, por lo que regresando al rancho de la canoa, cerca de este lugar se determinaron a reconocer allí últimamente el río, y en efecto se encontró el estrecho dicho, ya muy cerca de la noche, por lo que resolvimos observarlo al día siguiente, pasando la noche en la montaña.

El 17 muy de mañana salimos del lugar donde se fabricó la canoa de Gutiérrez, y a poca distancia comenzamos a descender al río por una ladera suave, hasta caer a su orilla, en donde observamos una enorme roca que forma un cerro pequeño de granito, cuyo lugar es el llamado Plátano Seco. La roca de que hablo estrecha el río en un espacio de diecisiete y media varas [14,6 m], según la medida matemática que practiqué, porque aunque con la cuerda de veintidós varas [18 m] se tocaba la orilla opuesta, hay que tener en cuenta que arrojábamos la cuerda contra una piedra desde la altura de cinco varas y tocaba en el nivel del agua de la rivera opuesta, aumentando la curva que formaba la cuerda cuatro y media varas más, sobre la medida calculada. En la orilla opuesta se presenta otra roca de granito, según la muestra que presento, mas no está a plomo, sino con una inclinación considerable, que presta comodidades para levantar un bastión a plomo, al que podía darse la altura de cinco varas [4 m], para que quede igual al del lado en que estábamos haciendo el reconocimiento con una sonda. Reconocimos que a la orilla de la roca, tiene el río catorce varas [12 m] de profundidad.

Este estrecho es el fin de una grande y serena poza, que tiene de largo como trescientas varas [250 m], y en el principio de ella está el otro estrecho, que lo forma otra roca que se eleva dos varas sobre el nivel de las aguas (Figura 20A-B). Según se advierte, una cadena de piedra atraviesa el cauce del río, y no pudiendo éste romperla más que al lado del sur, abriendo un canal que tiene nueve y media varas de ancho [8 m], las aguas se dirigieron por allí, quedando al lado del norte de otro de seis varas y tres cuartos [5,6 m] de ancho, seco, y en algunas ocasiones con [apenas] una cuarta de agua. Parece muy fácil romper la cadena de piedra en que está abierto este último caño, para que ahondado suficientemente, el río se divida a uno y otro lado del peñasco, y en las crecientes no pueda subir tanto, puesto que dobla la anchura de su ancho [¿?]. No queda la menor duda de que en las grandes avenidas el río sube sobre este peñasco, pero como tiene ocho varas de largo y cinco de ancho, hay lugar para levantar sobre el río un bastión de cinco varas de altura, y con esto, y con dar corriente al río por el otro caño seco, se disminuirá la altura de la creciente, por quedarle un ancho casi igual que en el otro estrecho que reconocimos primero.



Figura 20. Gran roca en el río Reventazón, en vistas lateral (A) y frontal (B).

En uno y otro lugar en ambas orillas, hay comodidad para pasar el camino, por haber a la parte del sur los llanos de Tuis, y a la del norte los de Turrialba. Queda demarcado el lugar del puente al N.O.S.E. [noroeste-sureste] de la hacienda de don Narciso Esquivel.

Según lo que dejo informado, parece que hay suma facilidad para poner el puente en uno o en otro estrecho, y por hacerlo provisionalmente me han pedido la suma de seis pesos los mismos exploradores. Parece, sin género de duda, que en toda la extensión del Reventazón no se pueden hallar puntos que presten más facilidad que los que quedan reconocidos, siendo tanto más apreciable esta ventaja por estar en la línea de la vereda que se trata de examinar, y porque abajo de este lugar, elevándose la cordillera que principia aquí con el nombre de Izarco, Plátano Seco, Cabeza de Mono y Bejuco de Fierro, inútil sería encontrarse al frente de estas cordilleras.

Aunque no es esta la ocasión en que debiera informar de la extensión de campos llanos y fértiles que hay a uno y otro lado del río, quiero aprovechar esta oportunidad para ponerlo en conocimiento de la Honorable Junta Itineraria, por ser estos terrenos de grande utilidad para el cultivo del cacao y caña, como no era de esperarse. Asimismo, sigue una zona de tierra llana a la orilla del río, que conduce al lugar de la vivienda del indio Silverio, en frente de Tucurrique, y que si de este lugar se logra pasar por Quebrada Honda a la orilla del Reventazón, entonces se habrá hallado un camino llano desde Cartago a Turrialba.

Es lo expuesto cuanto he podido observar en el viaje que emprendí para desempeñar la comisión que se me confió, y verbalmente podré satisfacer las dudas que se ofrezcan, suplicando a la Honorable Junta se sirva aceptar este pequeño servicio, prestado con la mejor voluntad en obsequio de la Junta de la Sociedad y del público todo.

Conviene hacer una digresión aquí, para tratar de interpretar a cabalidad esta narración, así como hacer varias aclaraciones y también plantear algunas dudas.

En primer lugar, nótese que, quizás para ahorrar tiempo, al dirigirse a Turrialba la comitiva de expedicionarios no siguió la picadura que habían hecho los primeros exploradores, sino que tomó el viejo camino de Cartago a Matina. Establecidos en Turrialba, sin saber cómo llegar a la angostura previamente descubierta, el

explorador Ortega —quien, por cierto, era miembro de la Sociedad— optó por seguir el curso del río Turrialba hasta su desembocadura en el Reventazón, y de ahí tomó aguas arriba; ese punto se localiza en el hoy llamado Bajo del Chino, en la colindancia con el campus del Centro Agronómico Tropical de Investigación y Enseñanza (CATIE).

En segundo lugar, la citada canoa de Gutiérrez pareciera referirse a un punto en el que éste tenía un rancho donde guardaba la canoa que le permitía cruzar el río. Obviamente, la propiedad de Gutiérrez correspondía a terrenos actualmente pertenecientes al CATIE —cuyo límite es el río Reventazón—, quizás en las cercanías de donde hasta hace pocos años estuvo el vertedero municipal de basura. Esto significa que él era alguien muy familiarizado con dicho río, por lo que es de suponer que conocía bien la buscada angostura, y pudo haber asesorado al respecto a la Sociedad Itineraria, evitándole todos estos esfuerzos.

Por cierto, en el informe anual de la Sociedad se le menciona como Manuel y no como Francisco, que es como aparece en el informe de Oreamuno, así como numerosas veces en el libro copiado de la Sociedad. Es muy posible que más bien se tratara de Francisco de Paula Gutiérrez, citado previamente, quien era cuñado de Oreamuno.

En tercer lugar, como los expedicionarios empezaron su recorrido por la picadura abierta por Ortega, pero después se enrumbaron buscando salir aguas arriba, se toparon con las llamadas lagunas de Turrialba, que en realidad eran grandes ciénagas, en lo que después sería la hacienda Aragón, una parte de las cuales pertenece hoy al CATIE. Sin embargo, su ruta fue errónea, de modo que volvieron a llegar al rancho de Gutiérrez. Quizás desconfiando del criterio previo de Ortega, se devolvieron casi hasta la confluencia del río Turrialba, pero su esfuerzo resultó vano.

En cuarto lugar, llama la atención que, por factores geomorfológicos, las dos angosturas originalmente halladas por Quesada entre Urasca y Turrialba —las cuales, al fin de cuentas, no distaban mucho del rancho de Gutiérrez—, estuvieran tan próximas, formando entre ellas una especie de remanso o poza. Esto facilitó inmensamente la decisión de la Sociedad Itineraria.

De hecho, tras el análisis del detallado relato de la expedición liderada por Oreamuno, en el informe anual de la Sociedad se consignaría que *“dos angosturas se encontraron en el río, casi al sur de Turrialba: una de ellas con veintitrés varas de claro, por entre la cual se estrecha y pasa el río, y otra de dos caños entre los cuales se reparten las aguas, y con la comodidad para levantar encima de ellos un puente de dos o tres ojos, de diez varas próximamente cada uno”*. Esto significa que en ambos puntos se podría superar el río mediante un puente de unos 20 m, pero la inmensa roca que hay en medio del cauce en el punto ubicado aguas arriba, representaba un providencial bastión natural para la instalación del puente.

En quinto lugar, es interesante que Oreamuno mencione que el puente quedaría al noroeste-sureste de la hacienda del cartaginés Narciso Esquivel Salazar —padre del futuro presidente Aniceto Esquivel Sáenz—, pero esta propiedad había sido suya. De hecho, su finca, de más de 500 ha y con forma de cuchilla, según consta en un plano de 1839, se extendía desde la confluencia de los ríos Colorado y Turrialba hacia suroeste, hasta el río Reventazón;⁵⁰ ese mismo año la cambió a Esquivel por un terreno de 460 manzanas de montaña, en Naranjito, Juan Viñas.

⁵⁰ JUCA- 2167.

En sexto lugar, Oreamuno anota que algunos de sus acompañantes en la expedición ofrecieron construir un puente rústico por un monto de seis pesos. Con fines comparativos, cabe señalar que, según el informe anual de la Sociedad, ambas expediciones costaron 14,7 pesos.

Por último, nótese que se destaca la aptitud de esos terrenos para impulsar el establecimiento de haciendas de cacao (*Theobroma cacao*) y caña de azúcar (*Saccharum officinarum*); además, en otros documentos se alude al café (*Coffea arabica*), así como a la vainilla (*Vanilla planifolia* y otras congéneres), al algodón (*Gossypium hirsutum*), al tabaco (*Nicotiana tabacum*) y al arroz (*Oryza sativa*).

En realidad, cuando en 1838 el agrimensor Enrique Cooper hizo el reconocimiento del camino de Matina, destacó cómo en el valle de Turrialba ya había varias haciendas de cacao y café, con 176.100 y 20.500 arbustos de cada cultivo, respectivamente (Cooper, 1896), por lo que eran cultivos bien conocidos en la región. Desde entonces ambos cultivos han sido plantados en grandes extensiones, al punto de formar parte del paisaje histórico del cantón (Figura 21). Conviene aclarar que el valle de Turrialba —al que se aludirá varias veces en el libro, con esa antigua denominación—comenzaba en el actual cruce hacia Colorado, a partir de la ribera derecha del río Turrialba, y se extendía hacia el norte y el este, por el sector de La Domínica. En Hilje (2018) hay dos mapas, con detalles de las fincas y sus propietarios.



Figura 21. Mosaico de cafetales y cañaverales, con el caserío de Aquiares en medio.

Ahora bien, como no había un camino entre Turrialba y este sitio, en el citado informe —y también en el acta referida a la propuesta de Tinoco— consta que “fue necesario abrir uno, que pasa por la hacienda del Sr. D. Manuel [¿Francisco?] Gutiérrez, y por terrenos del Presbítero D. Juan Andrés Bonilla, y que aproximadamente tendrá dos leguas de largo. Aunque con el carácter de provisional, está expedito para

mulas". En cuanto a la distancia mencionada (unos 8,5 km) en realidad es de 7,9 km desde el salón *Mon Río* hasta el puente en Angostura, que es como se conoce ese punto desde su descubrimiento. Cabe acotar que a inicios de abril de 1852, por razones ignoradas, se acordó colocar una portezuela —posiblemente un portón rústico— en ese sendero, que en realidad era una especie de servidumbre.

A propósito de esta propiedad, a fines de 1852 la directiva de la Sociedad Itineraria se enteró de que, a solicitud del cura Bonilla, la Intendencia General estaba midiendo unas demasías en su propiedad, "*en la margen occidental del río Reventazón*"; para pagar su precio a la hacienda pública; esto significa que cuando él hizo el denuncia original la medida fue incorrecta, inferior a la real, de modo que él se benefició, pero ahora deseaba legalizar la situación. Sin embargo, alertada de este hecho, esta fue una oportunidad para que, amparada en la ley, la Sociedad reclamara como suyos esos terrenos, por su obvia importancia para el proyecto en Angostura.⁵¹

No hallamos más información al respecto. No obstante, Bonilla reaparecería en julio de 1853, esta vez haciendo un reclamo por la muerte de una mula que prestó a Eusebio Ortiz y Félix Mata para cumplir efectuar una inspección ordenada por la directiva, y "*que por el maltrato que sufrió, ha perecido*", ante lo cual solicitaba una indemnización de 30 pesos. Su petición fue acogida, pero con la condición de saldarle ese monto cuando hubiera fondos.⁵²

Es oportuno hacer una digresión aquí, para indicar que poco después de estas exploraciones se puso la mirada en la búsqueda de una ruta hacia el litoral Caribe, partiendo de Plátano Seco —en las cercanías de Angostura, como recién se vio en el informe de Oreamuno—, con sustento en la convicción de la Sociedad de que "*le es más económico costear una vereda desde la margen del río Reventazón, que comprar alguna de las descubiertas por particulares*".⁵³ Por tanto, para no adquirir veredas privadas, sino emprender la apertura de una propia, se organizó una expedición, "*para conseguir un camino enjuto y no mal sano, [que] era indispensable abrirlo por terrenos que tuviesen alguna altura*" (SIN, 1852); en otras palabras, una vereda por áreas no pantanosas, y a cierta altitud, quizás para evitar las recurrentes crecidas de algunos de los caudalosos ríos que fluyen por la vertiente del Caribe.

Fue así como a mediados de enero de 1851 partía una comitiva, liderada por Enrique Costigan y el mismo Antolín Quesada, más diez hombres, en la que figuraban "*dos picadores y ocho cargadores*", dada la cantidad de bastimento o víveres necesarios para una prolongada caminata. Los nombres de nueve de ellos son Gerónimo Echavarría, Reyes Madriz, Manuel Quirós, Cruz Salas, Juan Román, Miguel Solano, Carlos Picado, Jesús Fonseca y Mateo Sojo; estos dos últimos enfermaron, sin poder completar su labor, pero no se indica cuál fue su padecimiento. Los jornales diarios de los líderes eran dos pesos y 12 reales, respectivamente, en tanto que cada uno de los obreros ganaría tres reales; como se indicó en páginas previas, un peso equivalía a ocho reales.

Durante un mes, y enfrentando recios temporales, al igual que las incontables adversidades propias de tan espesas montañas, la comitiva logró llegar hasta el río Pacuare, e incluso hasta el río Chirripó. Sin embargo, las provisiones se agotaron y el pánico cundió, por lo que Costigan fue presionado para dirigirse a un sitio seguro, como Matina, y de ahí a Moín, de modo que omitieron la exploración esperada entre el

⁵¹ Fomento- 1673 y 4467, 21 de noviembre de 1852, s. 41.

⁵² Fomento- 3865, 17 de julio de 1853, s. 20.

⁵³ Fomento- 1673 y 1681, 12 de enero de 1851, s. 2.

río Chirripó y la costa; en Moín, el comerciante italiano José Capriles, con quien la Sociedad tenía contacto, les facilitó alimentos de su abastecedor. Los expedicionarios retornaron a Cartago por el camino a Matina, y demoraron una semana más de lo previsto, lo que molestó a los directivos de la Sociedad, pues eso no era lo acordado, e incrementó el costo de la gira a 396 pesos con seis y medio reales.

Sin embargo, en medio de su inconformidad, la directiva se regocijaba *“del conocimiento que se adquirió de una montaña hasta entonces no visitada, [y] se tuvo la certeza de que no había para la abertura del camino obstáculo alguno invencible, se abrió la vereda hasta Pacuare, y se descubrió lugar en qué poner puente a este río”*. Estos logros justificaban un nuevo intento exploratorio, y fue así como a mediados de mayo se decidió contratar a Tomás Quirós, por un jornal de 12 reales diarios, para acometer esta misión, que debía culminar en *“el Limón o los Portetes”*, hoy Portete; lo acompañaría un máximo de ocho hombres.⁵⁴ Dada su familiaridad con la zona, se le solicitaba *“que procure que la vereda sea lo más recta posible”*, con miras a establecer un camino para carretas. Como una curiosidad, al reconocer que los indígenas residentes en las montañas *“pueden auxiliarle con sus conocimientos”* en la labor asignada, se le dieron 10 pesos para *“comprar pequeños obsequios con que dichos indígenas sean gratificados”*.

Lamentablemente, aunque llegó sin mayores dificultades hasta el río Pacuare, de manera casi repentina pronto falleció ahí su guía Joaquín Antequera, residente en Orosi pero gran conocedor de esa zona; cabe suponer que, dadas las circunstancias, su cadáver fue sepultado en la montaña, y que no hubo ningún procedimiento judicial para esclarecer la causa de su muerte. Esto, más el agotamiento de las provisiones, lo obligó a interrumpir su misión.

Apenas mes y medio después de tan infortunado incidente, emergió un vecino de Tucurrique, de nombre Antolín Casasola, quien ofrecía *“abrir una vereda desde la angostura de Pacuare hasta la costa del Norte, pasando el Chirripó por un puente natural que tiene este río, por correr bajo tierra [por] cierto espacio”*, para lo cual necesitaría apenas dos ayudantes. Nótese el empleo del término angostura, una vez más, pues obviamente eran puntos estrechos los que se buscaban para soslayar los ríos.

En recompensa, la expectativa de Casasola era recibir entre 50 y 100 pesos, según lo acordó la directiva de la Sociedad. No obstante, toda esta información, contenida en un acta, es contradictoria con el informe anual de la Sociedad, en el que se especifica que más bien se le contrató para *“fabricar un puente en el río Chirripó”*, pero que *“no urge el cumplimiento, por hallarse muy distante de aquel río el trabajo del camino”* (SIN, 1852). Esto explica que, como compromiso mutuo, se le adelantaran 14 pesos con cuatro reales, correspondientes al 50% del monto estimado para la futura expedición, que era de 29 pesos.

Pero, tal era la apetencia por este camino, que no había transcurrido un mes de atendida esta oferta, cuando en el horizonte apareció otra de un capitán francés de apellido Lallier, para con *“su colega el capitán Colonvel [Colombel]”* abrir la anhelada vereda y aportar información sobre la calidad de los terrenos aledaños, a lo que se adicionaban sendos planos de la vereda y del sector de la costa entre Moín y Limón; cobraban 1000 pesos, y a ese monto debían sumarse 200 pesos para alimentos de ellos, más *“diez hombres pagados y mantenidos por la Junta”*.⁵⁵ La propuesta fue rechazada, por falta de dinero de la Sociedad. Cabe acotar que, enviados por su gobierno, S. Lallier y Colombel habían venido a explorar Golfo Dulce, en el Pacífico, con miras al establecimiento de una colonia francesa allí, promovida por nuestro gobierno.

⁵⁴ Fomento- 1673 y 1681, 18 de mayo de 1851, s. 16.

⁵⁵ Fomento- 1673 y 1681, 20 de junio de 1851, s. 23.

Descartada esta onerosa opción, pero empeñada en lograr sus propósitos, a inicios de agosto la directiva decidió contratar de nuevo a Quesada. Esta vez sería el líder de la expedición, para que auscultara cómo superar, mediante un puente, el segundo gran obstáculo fluvial que impedía construir un camino hacia Limón. Ya él había estado en la ribera del Pacuare, pero ahora se le solicitaba que, a partir del punto al que llegaron antes, examinara aguas arriba y aguas abajo, por más o menos una legua en cada sentido, y que *“hallado que sea el sitio del puente, venga de allá para acá haciendo picadura hasta encontrar la otra [la abierta por Costigan y él], enderezando lo posible, a fin de que después puedan encontrarla los que vayan a hacer el puente”*.

Presto a cumplir la misión encomendada, a mediados de agosto partía de Cartago el ubicuo Quesada con dos ayudantes, con el acuerdo de que a él se le pagaría un jornal de 12 reales, mientras que sus auxiliares devengarían tres reales diarios. Eficiente como era, para fines de mes ya había regresado, e informaba haber hallado dos puntos más adecuados para instalar un puente, uno aguas arriba, *“con catorce varas de anchura en el cauce del río, cuyo punto le pareció más a propósito que otro que halló de trece varas aguas abajo del paso de Costigan”*; cabe suponer que fue en las inmediaciones de donde años después se colocó el puente del ferrocarril de la Northern Railway Co. (Figura 22). Tras su hallazgo, se devolvió cortando montaña para hacer su propia picadura, *“abriéndola por terrenos planos en su mayor parte, y sin grandes dificultades”*, hasta topar la que meses atrás había abierto con Costigan y su séquito.⁵⁶



Figura 22. Paraje del río Pacuare, con el antiguo puente ferroviario al fondo.

Enterada la junta directiva de este logro, resolvió solicitar a Arcadio Quirós, mandador de Angostura, que acompañara a Quesada al Pacuare y juntos hicieran un reconocimiento de la vereda *“para que de regreso venga rectificando la picadura hasta el puente de la Angostura”*. Sin embargo, en esos días Quirós enfermó, pero recomendó a Jesús Mora y Buenaventura Loayza para que lo sustituyeran, quienes lo hicieron con buen suceso en el lapso de una semana. Es decir, ya se tenía una trocha de montaña que comunicara los futuros puentes de tan caudalosos ríos.

⁵⁶ Fomento- 1673, 1681 y 4467, 31 de agosto de 1851, s. 24.

Cabe hacer una digresión para indicar que a mediados de 1852, a Quirós le encomendaron labores en otros sitios, por lo que fue reemplazado por Ramón Pereyra, quien era accionista de la Sociedad; al inicio ganaba 15 pesos mensuales, dos menos que Quirós, pero después se igualó su salario. En otra ocasión en que Quirós estuvo enfermo, lo sustituyó Nicolás Maroto.

Para la época de la exploración del Caribe por parte de Quesada y ayudantes, reapareció Tinoco, quien ofrecía ahora *“ceder a la Junta la vereda o camino costeadado por él y otros particulares para desechar las cuestras de Quebrada Honda”*, así como *“continuar la composición del expresado camino, con tal que se le abonen a buena cuenta de sus acciones y las de los Señores Don Francisco María y Demetrio Yglesias las cantidades que invierta en dicho trabajo”*. Sin embargo, se le respondió que de momento no les parecía prudente invertir fondos cuantiosos en una ruta que era apenas provisional, pues persistía la intención de construir la nueva *“por la vía de Santiago y vegas del Reventazón”*.

Es oportuno acotar, como curiosidades históricas, que Tinoco y su cuñado Francisco María Yglesias eran personas muy poderosas, y fueron acusados de sedición, al promover el derrocamiento de don Juanito Mora en 1856, mientras él comandaba las tropas costarricenses en las célebres batallas de Santa Rosa y Rivas; además, en 1860, Yglesias jugó un papel clave en el fusilamiento del prócer, en Puntarenas. Asimismo, Saturnino Tinoco Yglesias, hijo del primero, sería dueño de la hacienda *Juan Viñas*, y fue el padre de Federico y Joaquín Tinoco Granados, que implantaron la tristemente célebre tiranía que tanto daño le causó a nuestra civilidad entre 1917 y 1919.

Como síntesis de todos los esfuerzos exploratorios anteriores, y con los avances logrados en el tortuoso y extenso trecho entre Turrialba y el río Pacuare —de unos 50 km por la carretera actual—, lo que urgía era levantar un puente sobre el Reventazón, pues solo así se podrían trasegar los materiales y los víveres necesarios para empezar a trabajar en la apertura del camino de ahí en adelante.⁵⁷ Al respecto, pronto hubo noticias positivas.

En tal sentido, la Sociedad Itineraria contempló dos opciones. Si bien era preferible erigir *“un puente estable, de dos o tres arcos de cal y canto”* en la primera angostura, su construcción sería bastante cara, y no se disponía de los fondos necesarios. Además, la obra demoraría mucho y la estructura era urgente para trasegar los materiales y víveres necesarios para abrir el camino a partir del Reventazón y hasta el Pacuare, en la primera etapa del proyecto del camino. Cabe acotar que en el informe anual se especifica el puente se colocaría en *“la angostura de abajo”*, para aprovechar la gran roca que había en medio del cauce, esto es erróneo, pues en el relato de Oreamuno es claro que correspondía a la de aguas arriba. Eso sí, sería *“un puente que, aunque provisional, por ser de vigas, no careciese de solidez, y pudiese servir algunos años”*.

Los detalles de la génesis de este puente de troncos, diseñado por Espinach, aparecen en Hilje (2017), por lo que aquí se consignan solo los datos esenciales. Por ejemplo, inicialmente se acordó utilizar horcones para sostener las siete vigas que conformarían el puente, pero después, gracias a la insistencia del mandador Quirós, se decidió construir sólidos bastiones de calicanto, erigidos por dos obreros llegados de Cartago, a quienes se le pagarían uno o dos reales diarios más de lo que ganaban allá. En el río abundaban las piedras sólidas, pero no había piedra caliza, por lo que se aprovechó el corto sendero recién abierto

⁵⁷ SIN (1852).

entre Turrialba y Angostura, que *“expedito para mulas, tanto que ha servido para el acarreo de la piedra de cal que se ha conducido para la construcción del puente”* (SIN, 1852). Es de suponer que la cal se trajo de Azul o de Ánimas, en la ruta hacia Matina, localidad donde aún hay importantes tajos de piedra caliza en explotación.

Aunque los primeros bastiones no tuvieron la altura requerida, esto se enmendó, y a inicios de febrero de 1851 el puente ya estaba en su lugar. Tan relevante hecho fue exaltado por la prensa en un artículo que, intitulado *Junta Itineraria del Norte. Puente del Reventazón*, detallaba que *“se ha construido uno hermoso, con vigas de 26 varas de longitud, y aunque no son comunes en Centro América obras de esta clase, con toda la maestría del Señor Don Buenaventura Espinach, pudo levantar por el aire tan enormes vigas y ponerlas como por la mano, sin dañar los bastiones que estaban recién construidos, valiéndose de todos los aparatos que emplean los ingenieros para obras semejantes”*.⁵⁸

Para concluir lo referido al puente, y a los avances de la Sociedad hasta entonces, a continuación de esta noticia, el artículo decía: *“Ahora ya es muy fácil ir adelante en la apertura del camino, y no estará muy distante el día que se llegue al término deseado, adquiriendo la República mayor poder y felicidad, porque a un tiempo se explotarán las riquezas naturales de aquellos fértiles terrenos que cruza el camino, como son las maderas de toda clase, pastos, etc., así como también se exportarán los frutos del interior. A todo esto se agrega que, apareciendo una nueva vía para el movimiento comercial, también se logra la introducción de efectos extranjeros con más seguridad y presteza que con cualquier otra. Hay más, [y] la República asegura de una manera más efectiva la propiedad de aquella costa que hasta el día ha permanecido solitaria, despertando la industria para emprender las siembras de algodón, empresa que ha producido enormes riquezas. No quedará en olvido el cultivo de cacao, tabaco, caña y vainilla, y todos estos nuevos ramos de industria se deberán a solo el camino que por aquel lado se está abriendo. Deseamos que la obra tenga un término feliz, y que colme de riquezas a los empresarios que se han propuesto una obra grande, que tanto interesa al bien general de Costa Rica”*.

Finalmente, es oportuno y justo referirse al baquiano Antolín Quesada. Aparte de las numerosas menciones en páginas previas, en 1872 acompañaría al intelectual y explorador José María Figueroa Oreamuno, autor del célebre *Álbum de Figueroa*, en uno de sus múltiples viajes a Talamanca. De ello da cuenta Figueroa en uno de sus diarios, al expresar lo siguiente: *“viaje a las vegas del río Charay con Fructuoso Jiménez, Dolores Hernández y el baqueano del Paraíso, Antolín Quesada”* (Barrantes, 2009).

Asimismo, y dado que ese nombre es poco común, es muy posible que fuera el mismo individuo al que, con el nombre Antolino Quesada, se aludía en la siguiente noticia: *“Gloria, triunfo y los mismos deseos a los tres valientes montañeses de Cartago, Manuel Guillén, Antolino Quesada, y Francisco Guillén por ser los primeros que, después de varias tentativas, en medio del invierno, sumamente penosas y costosas, de subir al desconocido Turrialba, han ascendido al fin al interesante y turbulento cráter de este volcán activo, cuya inmensa columna vemos y conocemos desde tanto tiempo solamente de lejos, siempre con el vehemente deseo de subir un día”*.⁵⁹ Esa información provenía del farmacéutico alemán Juan Braun, quien poco después contactó a estos cartagineses para que lo acompañaran como guías en la que sería la primera expedición al volcán Turrialba debidamente documentada, la cual ocurrió en febrero de 1864, pocos meses antes de que hiciera erupciones de ceniza (Hilje, 2008b).

⁵⁸ *La Gaceta*, 14 de febrero de 1852, No. 166, p. 2.

⁵⁹ *La Gaceta*, 16 de enero de 1864, No. 250, p. 4.

Aparte de que Antolino y Manuel cumplieron a cabalidad su misión, al llegar a *“una catarata de más de 40 varas”* en las proximidades del nacimiento del río Turrialba, toparon con serias dificultades. En las elocuentes palabras de Braun, *“el lado norte de este río se presentó como un muro, y se nos cerró completamente el camino, pero el genio práctico de Antolino y Manuel venció al instante los obstáculos, haciendo ellos dentro de una hora, una escalera de dos largos palos, atravesándolos con patitas, las cuales amarraron con bejuco en ambos extremos, y así subimos con nuestra carga sin accidente ninguno”*.

Tales destrezas justificaron que cuando el geólogo alemán Karl von Seebach —el primer estudioso de dicho volcán, del cual trazó varios dibujos— visitó nuestro país, Braun se los recomendará, de modo que en marzo de 1865, y por una semana, ambos lo acompañaron. En su relato, von Seebach describe a Antolino como *“un indio de pura raza”*, y a Manuel como *“natural de San Rafael de Cartago”* (Tristán, 1922); esta última localidad corresponde a San Rafael de Oreamuno, obviamente.

Al referirse a los acontecimientos en un difícil paraje de la ruta, von Seebach indica que *“poco a poco aquél se hizo más estrecho [el camino], y muy pronto casi no se podía distinguir. Al principio solo mis guías habían usado sus machetes, pero luego también tuve que desenvainar el mío para librar a mi persona y mi barómetro de los abrazos de los bejucos que nos impedían el paso. El suelo estaba cubierto con restos de plantas podridas, en los cuales se hundía el pie con peligro de caer. Silenciosos, caminando uno tras otro, y si era posible, detrás de las huellas del que iba adelante, avanzamos lentamente, Antolino a la cabeza y por último yo, al través de las sombras oscuras del bosque, cuyo denso follaje no permitía el paso a ningún rayo de sol ni a ninguna mirada del cielo azul, y cuyo silencio fue interrumpido únicamente por el golpe de nuestros machetes”*.

Y, alcanzada la cima del coloso, narraría von Seebach que *“hacia el sureste se levantan del mar de nubes varios picos, los que Antolino me nombró con seguridad como Chirripó, Páramo y Pico Blanco. El Páramo es un volcán que está cerca de San José de Cabécar, sobre La Estrella. Hacia el sur se levantan visiblemente sobre las nubes las cimas de las montañas de Dota, que no habían sido exploradas en aquel tiempo y, por lo tanto, su examen no tenía ninguna importancia para mí”*.

Todos estos testimonios justifican de sobra que Antolín, ignorado por la historia local y nacional no obstante sus méritos indiscutibles, figure como el personaje principal en la dedicatoria del presente libro.



UN SOCIO PROVIDENCIAL



Por lo narrado hasta aquí, la Sociedad Itineraria del Norte había actuado en consecuencia con los fines para los que fue instituida, a pesar de su limitado capital, que dependía por completo de sus accionistas.

Si bien éstos no debían pagar los correspondientes 100 pesos de cada acción de una sola vez, sino en fracciones de 10% (décimos), había bastante morosidad; de esta perniciosa y entronizada costumbre nacional dan fe las actas de la Sociedad, en las que son recurrentes las alusiones a accionistas remisos o morosos.

De hecho, tan temprano como marzo de 1851 hubo que recurrir a la medida extrema de contratar a Isidro Picado y conferirle el poder legal para *“demandar a los accionistas remisos”*, por lo cual ganaría una comisión del 8% de lo recaudado; sin embargo, dos meses después no había avances perceptibles y, quizás por tanta frustración, para setiembre ya se había revertido esta decisión.⁶⁰ Asimismo, como los respectivos décimos se les cobraban de manera periódica, en mayo de 1852, al no cancelar muchos de ellos su segunda porción o contingente, se acordó publicar la lista completa de los accionistas, con una nota al pie indicando quiénes eran los morosos, además de suspenderlos y declarar desiertas las acciones; de paso, se incautaría el monto correspondiente al primer décimo, para nutrir el escuálido patrimonio de la Sociedad.⁶¹

Cabe señalar que en la asamblea de diciembre de 1852 hubo elecciones, pues aunque continuaban Espinach, Carazo y Guier, expiraba el plazo de los cuatro directivos más antiguos (Oreamuno, Mata, Jesús Jiménez y Francisco Peralta) y debía sustituirse al recién fallecido Telésforo Peralta. Éste fue reemplazado por Santiago Ramírez y Mata fue reelecto, en tanto que los otros tres fueron sucedidos por Félix Sancho, Eusebio Ortiz y Pedro García; asimismo, Ramón Gómez Elizondo y Pedro Yglesias fueron electos como vocales suplentes. A partir de la siguiente sesión, Sancho fue escogido como vice-presidente, y poco después José María Alvarado como tesorero, por renuncia de Jiménez.⁶² Llama la atención que en el acta aparecen las firmas de todos los asambleístas que concurrieron ese día, que fueron apenas 28, una cifra equivalente a *“más de las dos terceras partes de los votos”*, lo cual revela que el total rondaba los 80 accionistas, mucho menos que los registrados en el Anexo III; esto sugiere que muchos morosos habían sido cesados.⁶³

En el primer semestre de 1852, tan apremiante era la situación, que los directivos Oreamuno, Guier, Yglesias y Mata tuvieron que apelar a una medida extrema para paliar la escasez de fondos. Fue así como solicitaron tomar 100 pesos cada uno de las arcas de la Junta Interventora, y que ese monto fuera transferido directamente a la tesorería de la Sociedad.⁶⁴ Dicho ente, formado por tres miembros titulares y un suplente, era un órgano de la Municipalidad de Cartago, fundado en 1850 para encargarse de la venta de terrenos que ésta tenía en Poás (Alajuela) y Heredia, así como para la administración de los fondos derivados de tales transacciones; cabe acotar que en aquella época era común que las municipalidades tuvieran propiedades lejos de su jurisdicción administrativa. En este caso, esas propiedades estaban tasadas en unos 40.000 pesos.

⁶⁰ Fomento- 1673 y 1681, 3 de marzo de 1851, s. 8, y 24 de setiembre de 1851, s. 31.

⁶¹ Fomento- 1673, 1681 y 4467, 22 de abril de 1852, s. 17.

⁶² Fomento- 3865 y 4467, 23 de enero de 1853, s. 3.

⁶³ Fomento- 4386, 26 de diciembre de 1852, f. 1-2v.

⁶⁴ Fomento- 1673, 23 de mayo de 1852, s. 19.

A esta especie de préstamo, ellos responderían con sus respectivas acciones en la Sociedad, pero, este proceder fue objetado por la Junta Interventora, pues había una prohibición legal para ello, ya que era necesario hipotecar algún bien y presentar un fiador. Tanta rigidez y legalismo provocó disgusto, así como una queja ante el gobierno. Pero, como el dinero urgía, al final los cuatro directivos debieron solicitar ante la Junta Interventora un préstamo personal cada uno, y que la Sociedad les retribuyera sus montos apenas pudiera. Sin embargo, por alguna razón no explicitada, a inicios de 1853, cuando recién había dejado de ser su vice-presidente, Oreamuno solicitó que *“se le exonere de la responsabilidad que contrajo representando a la Junta Itineraria en el empréstito de cuatrocientos pesos que de los fondos de la Junta Interventora recibieron los de la Itineraria”*, pero se le pidió esperar mientras se conseguía un nuevo fiador.⁶⁵

La situación de la Sociedad había continuado tan embrollada, que en la asamblea de diciembre de 1852 los directivos platearon que se les privara de la dieta o remuneración de ocho pesos que ganaban por cada sesión, y les fue aceptada su propuesta.⁶⁶

Así que, en medio de estas penurias económicas, resultó providencial que en el horizonte se asomara un oportuno socio corporativo, encarnado en el barón Alexander von Bülow, tantas veces mencionado en este libro, cuyo apellido fue simplificado a Bómbulo por nuestras gentes. De él dice von Houwald (1975) que era un fervoroso partidario e impulsor *“de la colonización, como parte de una política de comercio nacional [alemán]. Por medio de la descripción de tierras y estadísticas intentaba demostrar lo correcto de sus planes”*, y además lo califica como *“un idealista lleno de entusiasmo por sus ideas, en parte correctas, en parte algo nebulosas, en las que creía firmemente, y de las cuales ni fracasos ni sus continuas caídas y derrotas lograban protegerlo [disuadirlo]”*. Esas eran las credenciales con que se presentaba von Bülow, tras los descalabros sufridos en Guatemala, Nicaragua y Miravalles.

Pero, antes de referirnos más a fondo a este omnipresente personaje, es importante mencionar a un paisano y contemporáneo suyo, que destacaría como ingeniero en nuestro país.

En efecto, Ludwig von Chamier von Schwieder (Figura 23) llegó a nuestro país con su esposa Augusta Pascha Lieniska y sus seis hijos; cabe acotar que Matilde, hermana suya, arribaría a Costa Rica dos años después con su esposo Julio Francisco Rohrmoser Harder y sus siete hijos, en el bergantín *Antoinette* —al cual se aludirá en detalle después—, en el que vinieron los primeros colonos para Angostura. Según Kruse, von Chamier fue traído por von Bülow, y llegó en 1851 a San Juan del Norte en el vapor Clyde, pero el vínculo entre ellos no se capta en ninguna documentación. Más bien, en setiembre de 1851, poco después de establecido en el país, von Chamier publicaba un amplio anuncio en la prensa, en el que, al ofrecer sus servicios en varios ramos, se autocalificaba como *“Ingeniero Arquitecto del Rey de Prusia”*;⁶⁷ es decir, se dedicó a ejercer por cuenta propia, y así lo haría por el resto de su vida, hasta su deceso en Alajuela, el 20 de abril de 1879.

⁶⁵ Fomento- 3865 y 4386, 23 de enero de 1853, s.3.

⁶⁶ Fomento- 4386, 26 de diciembre de 1852.

⁶⁷ *La Gaceta*, 20 de setiembre de 1851, No. 146, p. 4.



Figura 23. El ingeniero von Chamier.

Ahora bien, como se recordará de páginas previas, para inicios de 1852 se tenía levantado el puente en Angostura y, además, Antolín Quesada y colaboradores ya habían rectificado la picada que separaba dicho punto de Pacuare. Sin embargo, poco tiempo después los directivos de la Sociedad reconocían que *“de Pacuare para adelante no se ha trazado aún la ruta que debe seguirse”*, por lo que era preciso *“que se contrate con un ingeniero que abra una ruta sobre la cual sea practicable un camino para bestias de carga sin muchas dificultades, desde el punto del puente de dicho río hasta otro punto en el río Chirripó, en donde se pueda colocar un puente de vigas, y desde este lugar al Puerto del Limón o sus inmediaciones, procurándose que la ruta dicha presente la distancia más corta que se pueda, conciliando en lo posible esta circunstancia con la del lugar para [el] puente en Chirripó, y con el mejor piso posible”*.⁶⁸

Y, ¿qué mejor profesional que von Chamier? De hecho, muy poco antes, el 11 de diciembre de 1851, la Compañía de Sarapiquí, análoga de la Sociedad Itineraria, pero enfocada en construir una carretera hacia allá, había firmado un contrato con él, *“para demarcar la vereda, nivelar el camino y levantar su plano general”*; esa ruta culminaría en Muelle, en la ribera del río Sarapiquí, desde donde se podía navegar sin dificultad hacia el río San Juan para llegar al puerto caribeño de San Juan del Norte (Greytown), frecuentado por barcos europeos y estadounidenses.

En efecto, a mediados de febrero de 1852 von Chamier ofreció sus servicios, los cuales le fueron aceptados, por una retribución equivalente a 100 manzanas de tierra y 75 pesos en efectivo, una vez concluida la vereda. Sin embargo, aunque en el contrato, suscrito el 8 de marzo, se había estipulado un plazo de un mes para iniciar sus labores, el tiempo transcurría sin visos de actividad, lo que obligó a la directiva a fijarle el 19 de abril como plazo máximo para hacerlo *“bajo la condición de que si no cumpliera, la Junta da por nulo el contrato, quedando en libertad de buscar a otro”*. Reconvenido, él respondió rápido, e indicaba que comenzaría *“por hacer un reconocimiento desde el volcán de esta Ciudad”*, es decir, a partir del volcán Irazú.

No obstante, una vez más von Chamier incumplió su palabra, pero en vez de anularle el contrato, le dieron el 24 de abril como nuevo plazo, pero a mediados de mayo aún no comenzaba sus labores. Para fines de mayo presentaba *“los planos del camino desde Turrialba hasta Pacuare”*, a la vez que solicitaba

⁶⁸ Fomento- 1673, 15 de febrero de 1852, s. 5.

que se le cancelaran 50 escudos, y ofrecía *“salir a continuar los trabajos del camino el domingo 6”*. Si bien se aceptó cancelar ese monto, se le advirtió *“que la Junta espera que no falte el día que ofrece salir, y que no regresará del camino sin haber terminado sus operaciones en él, por serle muy gravosa la repetición de entradas y salidas en diversos conceptos”*; con esto último se aludía a las labores del proveedor Pedro Yglesias, en cuanto a la contratación de ayudantes, así como a la preparación de bestias de carga y víveres, para expediciones fallidas por los reiterados incumplimientos de von Chamier.

A propósito del pago a von Chamier, es pertinente indicar que nuestra moneda oficial era el peso, pero un escudo equivalía a dos pesos, de modo que a él le pagaron 100 pesos. Asimismo, como una curiosidad, por esa época el alemán Juan Barth Wollmann fungía como director de la Casa de la Moneda, y en 1860 sería sucedido por su paisano Guillermo Witting Scheuch, lo que denota la omnipresencia germánica en nuestra vida pública.

Esta vez von Chamier emprendió su gira el 6 de junio, pero algo anómalo aconteció una vez más, pues cuando a fines de mes la directiva conoció su informe, se decidió *“autorizar al Sr. D. Félix Mata, residente en San José, para que concluya el contrato con el Sr. Chamier, arreglándose para ello con el mismo señor en proporción a los que haya trabajado, y pidiéndole los planos ya en limpio de todo el trabajo hasta el último punto adonde llegó”*. En efecto, enterado por parte de Mata de la resolución de revocar el contrato, von Chamier replicó que para entregar estos documentos se le tendrían que saldar otros 50 escudos, lo cual no procedía, pues el pacto inicial era recibir 75 pesos y con esto ya se le estaban cancelando 200 pesos, pero con tal de que se *“concluya este negocio a la mayor brevedad”*, se autorizó dicho pago.

Molesto, él escribió a la directiva, pero se le respondió que *“estando el secretario de esta Junta autorizado para rescindir el contrato, nada tiene que añadir ni que exponer sobre el particular”*. Y cuando Mata procedió a la liquidación del contrato y se le canceló el citado monto, von Chamier cobró *“cuatro pesos más por el valor del papel invertido en los planos”*, así como *“los salarios devengados según el contrato por el hijo del mismo Chamier”*; este posiblemente era Francisco Chamier von Pascher, su hijo mayor y por entonces con apenas 14 años de edad.

Todo esto ocurría a mediados de julio de 1852, cuando se concretaba la alianza entre nuestro gobierno y la Sociedad Berlinesa, a la que pronto se aludirá con abundancia de detalles. De hecho, en una carta redactada el 3 de julio por Streber —como secretario de esta última—, informaba sobre dicho contrato, a la vez que preguntaba por *“el informe que el Sr. Chamier dio de su último viaje”*, a lo cual se debió responder que *“no se sabe otra cosa que un corto conocimiento que ha suministrado el Sr. Chamier, pero que se tendrá gusto en franquearle los datos que pide cuando se tengan completos los que se esperan de dicho señor”*.⁶⁹

Esta informalidad de von Chamier, tan ajena al proverbial carácter alemán y cuya causa ignoramos, podría ayudar a explicar por qué, si ya estaba él en nuestro país, von Bülow traería a Francisco Kurtze de Alemania como ingeniero de la Sociedad Berlinesa. No obstante, muchos años después, en 1864, en el gobierno de Jesús Jiménez, se contrató a von Chamier para, con varios ayudantes, reconocieran y verificaran en detalle las distancias comprendidas entre Angostura y Puerto Limón, en la vereda recién construida;⁷⁰ asimismo, con gran habilidad profesional efectuaría detalladas mediciones topográficas y trazaría varios planos de propiedades en Turrialba, y particularmente en las cercanías de Angostura, por lo que estaba muy familiarizado con esa zona.

⁶⁹ Fomento- 4467, 12 de julio de 1852, f. 12.

⁷⁰ *Gaceta Oficial*, 9 de octubre de 1864, No. 287, p. 1-2.

Entre tantos avatares relacionados con el contrato de von Chamier, a fines de junio y quizás visualizando que podrían quedar en ascuas con su proyecto del camino, los directivos de la Sociedad fijaron su mirada en el ya citado Francisco de Paula Gutiérrez.⁷¹ Fue así como le solicitaron mostrarles la vereda que decía haber abierto, para lo cual le pedían nombrar un baquiano de su entera confianza, que guiara a una comisión en un reconocimiento de su picada; todos los gastos correrían por cuenta de la Sociedad. Respondió pronto, indicando que tendría que ir a Limón en esos días, y que con gusto él mismo podría acompañar a algún miembro de la directiva, en lo cual ésta estuvo de acuerdo y quedó a la espera de una fecha designada con ese fin. Pero hasta ahí llegó el asunto, quizás porque justamente en esos días empezaban a cristalizar las negociaciones entre nuestro gobierno y la Sociedad Berlinesa de Colonización.

Ahora bien, para referirnos a fondo al contrato suscrito por el gobierno con la Sociedad Berlinesa, era muy amplio y abierto, de modo que ésta tenía la prerrogativa de establecer su colonia en cualquier punto del país, con la condición de no *“perjudicar ni introducirse en las labranzas de los naturales, o derechos de los indios en dichos terrenos”*, según se estipula en el artículo VI. Pero eligieron Angostura, y no uno que fuera más favorable, lo cual le acarrearía fuertes críticas a von Bülow. Por ejemplo, los viajeros Wagner y Scherzer (1974) aceptaban que para su proyecto von Bülow eligiera *“como el campo más propicio para sus actividades prácticas el suelo de esta hermosa República, con su dulce cielo, su fertilidad paradisíaca y su población floja e indolente, pero pacífica e inofensiva”*, pero de inmediato manifestaban que *“nos asombra que escogiese para su primer experimento en este país, un lugar tan remoto y situado en un desierto sin caminos, donde la densa vegetación opone un sinfín de impedimentos”*.

Asimismo, aunque *“Costa Rica no es solamente el país más hermoso y fértil que encontramos durante toda una vida dedicada a viajes, sino también el mejor y más ventajoso para una colonia alemana”*, pensaban que había mucho mejores sitios para ello. En tal sentido, recomendaban localidades cercanas a Atenas o San Mateo (Figura 24A), por su proximidad con el Camino Nacional hacia Puntarenas, o bien a San Miguel (Figura 24B), en la ruta de Sarapiquí, recién mencionada. Y Scherzer argumentaba de manera tajante: *“Yo visité todas estas regiones, tomé informes precisos en cuanto al precio y rendimiento de suelo, y llegué a la firme conclusión de que los ensayos para una colonización alemana bien dirigida tienen en todos estos lugares buena perspectiva de éxito, mientras que en Angostura irán al fracaso probablemente”*.



Figura 24. Finca ganadera en Siquiaries, a orillas del antiguo Camino Nacional (A) y panorámica de San Miguel de Sarapiquí (B).

⁷¹ Fomento- 1673, 30 de junio de 1852, s. 24.

Es obvio que von Bülow y sus socios pensaban diferente, y por una razón de mucho peso: conectar la colonia con el mar Caribe, lo cual la ubicaba en un sitio privilegiado. Además, no se aventurarían solos, pues contaban con un socio excepcional, como lo era la recién creada Sociedad Itineraria del Norte, que ya había logrado avances en su proyecto de construir un camino carretero, que se esperaba culminar con un puerto bien establecido, por lo que era conveniente y oportuno aliarse con ella.

Al respecto, Wagner y Scherzer (1974) consignan lo siguiente: *“Nos aseguraban personas muy bien enteradas en Cartago que el barón, atraído por las perspectivas de grandes ventajas económicas, no para la colonia alemana pero sí para los accionistas de la Sociedad Berlinesa —ya que la Junta Itineraria le había prometido establecer, por medio de acciones, una comunicación con el Atlántico—, había firmado el infeliz tratado con esta Junta Itineraria de Cartago antes de siquiera haber visto Angostura”*. Esto es difícil de creer y, más bien, se podría pensar que von Bülow y asociados habían meditado muy bien su idea, pues quizás visualizaban que la colonia de Angostura era apenas el punto de partida para empezar a poblar la zona hasta llegar a Limón, con lo cual aquellos agrestes terrenos, ya convertidos en fincas agropecuarias gracias al nuevo camino, aumentarían mucho su plusvalía, además de que los dueños podrían exportar sus productos hacia Europa e importar mercaderías sin mayores contratiempos, así como con gastos de fletes muy inferiores.

Para entender a cabalidad lo acontecido, es importante retornar a la secuencia de eventos que condujeron a la concreción del proyecto.

Recuérdese que el contrato entre nuestro gobierno y la Sociedad Berlinesa fue suscrito el 7 de mayo de 1852, y una semana después recibió el ejecútase. Además, en octubre se efectuó en Alemania la Asamblea General Extraordinaria de dicha Sociedad, y ya desde entonces estaba claro que el asentamiento alemán se instalaría en Angostura, Turrialba.

En realidad, las negociaciones habían comenzado temprano ese año. De hecho, fue en la sesión del domingo 22 de febrero que *“se hizo lectura de una propuesta del Barón von Bülow sobre asociar la Sociedad Itineraria del Norte con la Compañía Alemana de Berlín de Colonización en Centro América, y se acordó que mañana a las dos de la tarde de reúna la Junta para deliberar sobre el particular”*.⁷²

En efecto, al día siguiente, sin demora y con gran detenimiento se analizaba y debatía la amplia propuesta, en presencia de Espinach, Oreamuno, los Peralta, Guier, Yglesias, Jesús Jiménez y Mata. Se resolvió que *“después de leídas y discutidas [las proposiciones], se nombre una comisión que dé su dictamen y forme un proyecto de contrato, para responder con él al expresado Barón, fijándose para ello las bases siguientes”*, tras lo cual se detallaban de manera amplia, en cuatro folios, nueve aspectos a contemplar en el documento que prepararían Espinach y Oreamuno, designados en comisión.

Sin embargo, en la siguiente sesión, realizada el 29 de febrero de ese año bisiesto, hubo dificultades. Después de informar que Espinach y él tenían *“todo discutido y convenido con el Barón”*, de manera contradictoria Oreamuno casi de inmediato *“presentó igualmente las variaciones propuestas por dicho Barón”*. Discutidas éstas, *“se les negó la aprobación, debiendo en consecuencia dársele aviso de que no tiene efecto el contrato proyectado”*. Y, en una carta remitida pronto a von Bülow, se le comunicaba que no se aprobaría el contrato *“por juzgar inadmisibles algunas de dichas mutaciones”*.⁷³

⁷² Fomento- 1673, 22 de febrero de 1852, s. 6.

⁷³ Fomento- 4467, 1º de marzo de 1852, f. 8-8v.

Obviamente, los citados cambios —no especificados en la documentación disponible— no eran un obstáculo insalvable para cimentar la relación entre ambos entes, a juzgar porque en la siguiente sesión Oreamuno refirió que él y Espinach conversaron de nuevo con von Bülow, y convinieron en hacer las respectivas enmiendas en el contrato, de lo cual *“había resultado un nuevo proyecto que aún se discutía por ambas partes, y que presentarán oportunamente”*. Esto se hizo en la sesión del 21 de marzo, y el documento fue refrendado cuatro días después, en una sesión extraordinaria.

Zanjadas ya las diferencias, ese mismo día la directiva envió una carta a don Juanito, en la que comunicaba que el contrato se había aprobado, a la vez que le solicitaba recibir en su despacho a von Bülow *“y dar su alta atención a las peticiones que le va a elevar, puesto que redundan en beneficio público”*.⁷⁴ Además, se remitió al ministro Calvo otra carta, con dos copias del contrato, para que la elevara al conocimiento de don Juanito, con la confianza de que el presidente *“se dignará autorizar con su aprobación el contrato antedicho, como se le suplica”*; en un pasaje de la misiva a Calvo se anota que el proyecto se ejecutaría *“en los terrenos más desiertos de la República”*, en alusión a las prístinas selvas caribeñas.

Es de destacar la presteza con que se movió todo, pues el contrato había sido suscrito en Cartago el propio jueves 25 de marzo por la mañana, de modo que por la tarde ya se enviaban a la capital ambas cartas, más las copias del contrato.

Y una semana después, el jueves 1° de abril, el contrato era aprobado por don Juanito y Calvo, *“bajo el concepto de que la Nación no es responsable en ningún tiempo si (lo que Dios no permita) pudieran suscitarse desgraciadamente algunas diferencias entre ambas Sociedades, ni por la falta de cumplimiento en el todo o en algunos de los diez y seis artículos que comprende dicha contrata”*. Eso sí, de inmediato se acotaba que *“sin que por esto se entienda que el Gobierno aleja su protección, sino que antes bien la ofrece en todo evento a las expresadas Sociedades en los términos que prescriben las leyes del país, y en los casos que demanda el derecho internacional”*. En esa misma fecha se comunicó el acuerdo a la Sociedad Itineraria, que ya el día 5 daba efusivas gracias por tanto apoyo.⁷⁵

En medio de un ambiente tan favorable y positivo, a primera vista pareciera extraño que Calvo esperara dos meses para remitir la documentación pertinente al Congreso, lo cual no ocurrió sino hasta el 31 de mayo. Sin embargo, para entonces ya había otra propuesta más de la Sociedad Berlinesa, que complementaba la primera, por lo que quizás la negociación en Alemania ocasionó esta demora.

Al respecto, es importante anotar que cuando Calvo envió el contrato al Congreso, le adicionó una presentación, en la cual consignaba alguna información reveladora. En primer lugar, señala que éste era *“de asociación y empréstito”*, dado que habría un préstamo de dinero de parte de la Sociedad Berlinesa a la Sociedad Itineraria, como se verá pronto.⁷⁶ En segundo lugar, anota que después de la firma del contrato entre ambas Sociedades, von Bülow *“hizo proposiciones para celebrar una contrata de colonización en los baldíos de la República, al lado oriental del río Reventazón, hacia el sur del camino de Matina”*. Es decir, está claro que el citado contrato se limitaba a la construcción del camino al Caribe, en tanto que la segunda iniciativa de von Bülow tenía como su fin específico el establecimiento de la colonia alemana en Turrialba.

⁷⁴ Fomento- 4467, 25 de marzo de 1852, f. 9-9v.

⁷⁵ Fomento- 4467, 5 de abril de 1852, f. 10v-11

⁷⁶ Fomento- 1673, 22 de febrero de 1852, s. 6.

Es pertinente hacer un paréntesis para destacar que, en su justificación de ambos proyectos, Calvo argumenta que el país necesitaba aumentar su población, y que la figura de colonias extranjeras era idónea para atraer a *“personas industriales, que al mismo tiempo que puedan vivir por sí, suministren brazos y auxilios al resto de la Nación”*. Con ello, además se lograría poblar y cultivar las vastas áreas baldías cercanas a la costa del Caribe, lo que a su vez permitiría protegerlas de las *“incursiones y tal vez ocupaciones de algún enemigo extranjero”*.

Ahora bien, en cuanto a la tramitación de ambos contratos, una vez recibida y conocida la documentación por parte del Congreso, el 3 de junio fue enviada a la Comisión de Legislación, la cual emitió un dictamen el día 7; fue suscrito por el médico Lucas Alvarado Quesada, Tranquilino Bonilla y Tomás Sandoval. Por cierto, a juzgar por la ausencia de algún pronunciamiento posterior, pareciera que el Congreso no debía aprobar el contrato referido al camino, sino tan solo el de la colonia; es decir, pareciera que, en el plano jurídico, bastaba con que el Congreso se diera por notificado en cuanto al camino. Al día siguiente el dictamen fue leído en una sesión del Congreso, y después de los tres debates correspondientes, celebrados los días 9, 14 y 19, *“fue aprobado en todas sus partes”*.

Cabe acotar que en este amplio y razonado dictamen se alude a la solidaridad y el humanitarismo implicados en acoger a los empobrecidos y atribulados inmigrantes europeos, al anhelado camino hacia la costa del Caribe y a que las colonias *“nos traerán artesanos, y productos para la agricultura y el comercio”*. Asimismo, en cuanto a la integridad territorial del país, resalta que al establecer una colonia se contaría con *“una ciudad costarricense que servirá de muralla y de respeto, no solo a los moscos, sino también a cualquier otra nación o particulares que quisiesen invadir este terreno despoblado y solitario”*; nótese la explícita mención de los temibles indios zambo mosquitos, que a lo largo de la historia y de manera recurrente habían invadido nuestro territorio por la costa caribeña.

Para continuar, en el texto aprobado el 15 de junio —es decir, incluso antes del último de los tres debates—, como antecedente se expresaba que *“el Excelentísimo Congreso Constitucional de la República, con presencia de la contrata celebrada entre el Supremo Gobierno de la República y la Compañía de Colonización de Berlín, representada por el Sr. Barón de Bülow, concluida y firmada en esta capital el 7 de Mayo del presente año”*, para a continuación resolver que *“se aprueban en todas sus partes, todos y cada uno de los veinte artículos que comprende la contrata de colonización celebrada entre el Gobierno de la República, por una parte, y el Sr. Barón de Bülow, como representante de la Compañía de Colonización de Berlín, por la otra”*. Iba calzado con las rúbricas de Francisco María Oreamuno Bonilla, Bruno Carranza Ramírez y José María García Acosta, el primero presidente del Congreso, secretario el segundo, y escribano el tercero. Al día siguiente recibía el ejecútese de parte de don Juanito y la aceptación por parte del ministro Calvo; corresponde al decreto No. 7 del Ministerio de Gobernación (Anexo IV).⁷⁷

Es muy curioso que, sin que aún se hubiera aprobado el contrato, la directiva de la Sociedad Itineraria autorizó a Espinach, su presidente, para contactar a Ernesto Gaebler y hacerle una consulta, dado que su representada tenía derecho a tres puestos en la directiva de la Sociedad Berlinesa, y físicamente era imposible

⁷⁷ Congreso- 7902, f. 17-17v.; *La Gaceta*, 19 de junio de 1852, No. 189, p. 1. Este acuerdo aparece citado como el decreto LXV, y clasificado en los de julio de 1852 (p. 145), dentro de la *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica, en los años de 1851, 1852 y 1853*. Tomo XII. 1861. Imprenta de la Paz.

asumirlos.⁷⁸ En una carta firmada por él en Berlín a mediados de junio de 1852 (Figura 25),⁷⁹ este doctor en derecho se suscribía como *"Doctor Juris y Consejero del Gobierno de Su Majestad El Rey de Prusia"*. De hecho, a mediados de agosto se resolvió acoger una propuesta suya contenida en dicha carta, de modo que él recibió *"un poder jurídico particular [...] para que cuide y represente provisionalmente en Alemania los derechos de la Sociedad Itineraria del Norte"*, con derecho a tres votos.

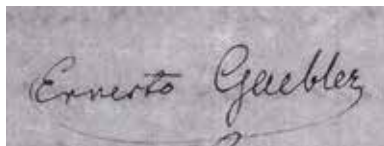


Figura 25. Firma del abogado Gaebler.

Asimismo, dada la premura de impulsar sus proyectos, el 10 de junio von Bülow y Kurtze habían partido hacia la zona del Caribe, para efectuar una primera exploración que permitiera valorar mejor las condiciones topográficas para la construcción del camino. De dicho viaje, que se extendió por mes y medio, hasta el 25 de julio, se cuenta con informes escritos por ellos, pero por separado;⁸⁰ la expedición costó 391 pesos, de los cuales la Junta Itineraria cubrió la mitad.⁸¹

Enterada de la culminación del viaje, de inmediato la prensa dio cuenta de lo acontecido. Así, con el título *Cartago-Camino al Norte*, se narraba que *"según parece, el Sr. Barón Bülow y el ingeniero de la Compañía Señor Kurtze, que habían emprendido un viaje de exploración para buscar una vereda por dónde llevar el camino que ha de conducir de Cartago al Puerto del Limón, en el Atlántico, han vuelto felizmente hace pocos días. El resultado de esta expedición ha sido el más satisfactorio posible, pues no solo han encontrado el camino que buscaban, camino corto y plano, sino que han tenido la dicha de encontrar restos de trabajos en mampostería donde deben haber existido los que trabajaron las célebres minas del Tisingal. También han encontrado restos de la antigua Ciudad de la Estrella, y lo que es aún más importante, un buen puerto en la costa. Con estas noticias el entusiasmo de los vecinos de Cartago no tiene límites, y tratan de manifestarlo de todos modos; mañana se dará un baile"*.⁸²

Tan auspicioso acontecimiento ameritaba de sobra una fastuosa celebración, como en efecto ocurrió. De ello, con el título *Baile en Cartago*, dejó constancia nuestra prensa, así: *"El baile que en nuestro número pasado anunciamos, se verificó el día señalado, reinando en él la alegría, el buen humor, y sobre todo un entusiasmo que no reconocía límites. Algunas personas tomaron la palabra para brindar por el buen éxito de la empresa, y entre ellas se distinguieron y oyeron con mucho gusto las palabras que en honra de Costa Rica dijo el señor Streber. La juventud de San José, amiga y decidida del placer, asistió en masa a esta diversión, y por su moderación y modales ha dejado muy complacidos a todos los vecinos de Cartago"*.⁸³

⁷⁸ Fomento- 1673, 12 de abril de 1852, s. 15.

⁷⁹ Fomento- 1690, 14 de junio de 1852, f. 42-43.

⁸⁰ Fomento- 1690. El informe de von Bülow data del 18 de agosto de 1852, en tanto que el de Kurtze carece de fecha; aunque el primero está trunco, aparece completo en el expediente Fomento- 1750.

⁸¹ Fomento- 4467, 19 de setiembre de 1852, f. 12-12v.

⁸² *La Gaceta*, 21 de agosto de 1852, No. 197, p. 1-2.

⁸³ *La Gaceta*, 28 de agosto de 1852, No. 198, p. 2.

Quizás fue la euforia misma que se vivía, la que indujo al redactor de *La Gaceta* a incluir un extenso y sensual poema, denominado *El baile*, en una de sus páginas de ese mismo ejemplar; aunque ahí no se cita el nombre de su autor, lo era el célebre poeta español Ramón de Campoamor (1819-1901). Dicho poema se inicia así:

Bailan, ardiendo en amorosas llamas, / confundidos galanes y hermosuras, / y cual suelen las vides en las ramas, / se apoyan en los brazos las cinturas. // Suben y bajan, en revueltos giros / los pies cruzando con lascivo juego, / y brotan en miradas y en suspiros / lumbre los ojos, y los labios fuego. // Con blando impulso y arrobado intento / se sacuden, columpian y suspenden, /y revolando a la merced del viento / leves las gasas, lo que encubren, venden.

¡Vaya uno a saberlo! Quizás fue en ese baile que Kurtze conoció a quien sería su esposa. De hecho, unos ocho meses después, el 6 de mayo de 1853 se casó con la cartaginesa María Francisca Bedoya Elizondo. En cuanto al principal orador en el baile, se trataba de Fernando Streber, abogado de la Sociedad Berlinesa, a quien se aludirá en detalle luego.

Aún más, tanto júbilo dio origen a una curiosa iniciativa, de Eusebio Rodríguez Castro, un explorador, minero, ganadero, político y constructor —fue quien diseñó el Cuartel Principal y la iglesia parroquial o futura Catedral—, así como esposo de una hermana del famoso gobernante Juan Mora Fernández. En efecto, con el título *Talamanca*, el mismo día en que se informó sobre el baile, publicó un artículo en el que describía la geografía de esa región y destacaba sus riquezas naturales, tras lo cual sentenciaba: “*Parece que ha llegado el tiempo en que será reconocido en todos sus ángulos este territorio. El camino que se trabaja al Limón por una compañía respetable, franqueará la vía más corta hacia esa dirección. El reconocimiento de sus campos no hay duda que proporcionará a nuestra República ventajas incalculables y de diversa naturaleza*”.

Eso sí, su propósito era otro, al expresar lo siguiente: “*Nuestra Sagrada Religión aumentará el número de sus fieles considerablemente, y por lo mismo nuestra población también recibirá grande incremento, cuyos brazos pueden ocuparse en algunas empresas de agricultura o minería. Con respecto a estas profesiones de minería y agricultura, se presentará un campo vasto de especulación en que con grandes ganancias se podrán emplear gruesos capitales*”. Sin mencionarlos por su nombre, es evidente que se refería a los indígenas que poblaban Talamanca, a quienes más tarde llama “*aquellos desgraciados hermanos nuestros*”, entre quienes era imperiosa “*la propagación de nuestra Santa Fe Católica*”. Y de una vez anunciaba que varias personas piadosas habían donado objetos de gran valor, para efectuar una rifa que permitiera acopiar fondos para la evangelización de los aborígenes. Además de indicar que los objetos estaban en exhibición en el edificio de Correos, detallaba el valor de los billetes para la rifa y los sitios en que podrían adquirirse, en las principales ciudades.

A pesar de la obnubilación causada por tanto entusiasmo y furor, la realidad mostraría otra cosa. Ciertamente, Limón ofrecía condiciones aceptables como fondeadero —aunque no tanto como Bocas del Toro, por entonces perteneciente a Costa Rica—, pero no había tal camino plano y corto, pues desde Turrialba hasta Siquirres la topografía es bastante abrupta.

Por su parte, en cuanto a las grandes minas de oro de Tisingal y la ciudad de la Estrella, lo referido por von Bülow y Kurtze fue una desmesurada falsedad. De hecho, años después su paisano y amigo Alexander

von Frantzius, con sólidas evidencias y argumentos, que aparecen resumidos en Hilje (2013), demostró que eran tan solo un mito (von Frantzius, 1882).⁸⁴ Es posible que ellos se toparan con edificaciones indígenas que, como las de Guayabo y otras que poco a poco se han ido descubriendo en la vertiente del Caribe, pero era imposible hacerlo con algo que nunca existió en nuestro país; sí llama la atención que, a pesar de su importancia, no se mencione más este asunto, en la prensa ni en los documentos oficiales.

Ahora bien, es de suponer que cuando von Bülow y Kurtze viajaron hacia la costa caribeña, habían partido de Cartago, pues en Angostura no había dónde albergarse; esto se capta del informe de viaje de Kurtze —al que se aludirá pronto en detalle—, pues indica que al regresar pasó por Angostura, pero pronto prosiguió hacia Turrialba. No obstante, para octubre tal vez ya existía ese albergue, según se colige de la siguiente comunicación, de Espinach, que data de fines de ese mes:⁸⁵

Sr. B. Bulow: Puse en conocimiento de la Junta Itineraria su apreciable [carta] de ayer en que U. pide que la Junta designe el lugar en que toma las veinte manzanas de tierra que le corresponden a la orilla del [río] Reventazón, y se acordó decirle que dichas veinte manzanas le sean medidas en primer lugar correspondiendo toda la tierra plana desmontable en que está la casa en la margen oriental del río, siguiendo la medida por la ladera en una sola pieza, hasta el desmonte, incluyendo en la misma medida de las veinte manzanas, en el todo o en parte, según hubiere lugar. Lo digo a U.

Es decir, tan pronto como se firmó el contrato, von Bülow seleccionó un paraje en la ribera derecha del río Reventazón, volteó un poco la montaña para hacer un abra o calvero y levantó ahí una casa rústica. En las 20 manzanas (14 ha) asignadas se instalaría el núcleo inicial, punto desde el cual el futuro asentamiento alemán irradiaría hacia el inmenso y fértil valle de Tuis, así como hacia la costa caribeña, conforme el camino a Limón se fuese construyendo.

Cabe hacer una digresión para mencionar, como una curiosidad, que cuando von Bülow tramitó esta solicitud y la directiva la aprobó, ésta advirtió que *“la Junta encuentra inconveniente en que contiguas a ellas se vendan otras 25 manzanas a los tres hermanos Pereyras”*,⁸⁶ al respecto, había cuatro accionistas de la Sociedad con ese apellido (Jesús, José María, Ramón y Rafael), y es de suponer que uno de ellos era el padre, e hijos los otros tres. Puesto que lo que la directiva hizo fue contestar una carta suya, en su respuesta está implícita la idea de que fue el propio von Bülow quien medió por ellos. No obstante, fue un extraño proceder, pues si ese iba a ser el núcleo de la colonia alemana, era ilógico que un terreno colindante con éste, e incluso más grande que él, estuviera en manos de costarricenses.

Para retornar al precitado albergue, según testimonios independientes, de viajeros como Marr y Scherzer, era una especie de barraca, cabaña o fortín de troncos (“blockhaus”) donde residiría von Bülow con algunos de sus subalternos, y también serviría como la sede del proyecto (Figura 26A). Cuando Marr estuvo ahí, a mediados de 1853, se estaba terminando de construir el segundo piso, gracias a dos carpinteros estadounidenses que von Bülow había enviado desde la capital para que levantaran casas, sin más herramientas que hachas y serruchos. Esto sugiere que se cortaban troncos de un diámetro uniforme, se les eliminaba la corteza, y con un serrucho, una hachuela y un formón se les hacían grandes incisiones o muescas en forma de montura, para poder acoplar los extremos de los troncos (Figura 26B); así se ensamblaba toda la estructura, a la usanza de entonces en Europa y otros lugares.

⁸⁴ Publicado en 1869, su título original es *Über die wahre Lage der in Costa Rica vergeblich gesuchten Goldminen von Tisingal und Estrella*, y apareció en la revista *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde* (t. IV, p. 1-30).

⁸⁵ Fomento- 4467, 31 de octubre de 1852, f. 15v-16.

⁸⁶ Fomento- 1673, 31 de octubre de 1852, s. 39.

Desde ese albergue, al redactar la correspondencia de la llamada Dirección Colonial, von Bülow solía consignar que lo hacía desde la Casa del Director, en la Colonia Angostura, como se percibe en varias cartas depositadas en el Archivo Nacional. Como una curiosidad adicional, cabe acotar que el salario de von Bülow correspondía a 3000 pesos anuales, equivalente al del presidente de la República.⁸⁷

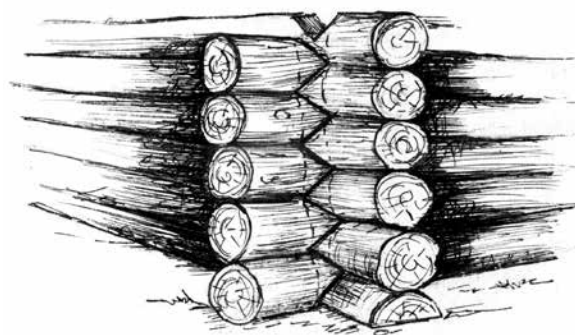
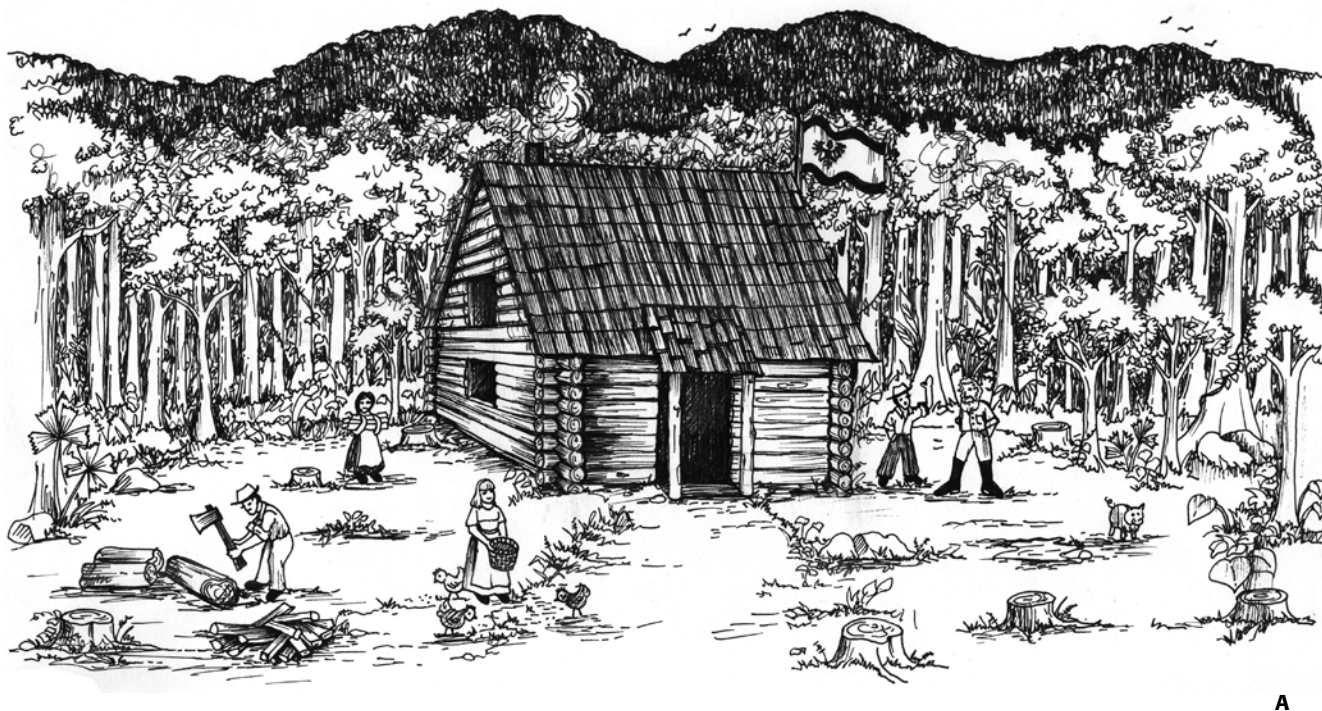


Figura 26. Posible aspecto del albergue en Angostura (A), así como su método de construcción, usual en otras latitudes (B).

Oportunamente se edificaría el núcleo administrativo de la colonia. En tal sentido, Marr relata que von Bülow “nos mostró el sitio —una colina— donde se iban a instalar la iglesia, la escuela, la casa municipal, la guardia de la colonia, etc.” y quizás un comisariato o almacén de abarrotes (víveres, enseres domésticos, herramientas, insumos agrícolas, etc.), así como un aserradero hidráulico, que ya los había en Costa Rica, incluso en la colonia de Miravalles; posiblemente esa loma corresponde a los cerros de Izarco, a los cuales se aludirá en detalle luego. De hecho, Marr incluso pudo ver el plano del edificio conjunto de la iglesia y la escuela, en el cual la primera parecía una locomotora y la segunda su vagón.

⁸⁷ Juzgado Civil San José- 245 (12 de setiembre de 1853, f.10) y *La Gaceta* (2 de octubre de 1852, No. 203, p. 1).



UN PUERTO EN EL LIMÓN



Es importante destacar que varias evidencias sugieren que la mente y los esfuerzos de von Bülow no estaban enfocados en la colonia como tal, sino que su prioridad era construir el camino al litoral del Caribe. En tal sentido, un mes antes de recibir la carta recién citada, suscrita por Espinach, había logrado pleno apoyo estatal para establecer un puerto formal en el Caribe. Y la disyuntiva de dónde instaurar dicho puerto se despejaría a favor de la localidad del Limón, y no del histórico Moín. Nótese que ese sitio se llamaba así y no Limón —el nombre actual—, debido a que en un punto de esos parajes hubo un arbusto de limón que no pasaba desapercibido. Por el contrario, era como un ícono o emblema de la localidad, y muy apreciado y buscado.

Esto se explica porque *“entonces la fiebre amarilla, la de aguas negras y otras enfermedades tropicales hacían estragos. Pero no se sabe por qué, ni cómo, cerca de donde hoy está la Gobernación, había un árbol de limón. El árbol era como un faro salvador. A él llegaban los habitantes de la comarca para recoger los frutos y los cogollitos tiernos, para las infusiones que se daba a los atacados por la fiebre amarilla”*. Además, *“el árbol era el único de su género en todo ese sector, por lo que había quienes recorrían enormes distancias para obtener algún limón o cogollo u hoja tierna. Cuando alguien quería dar una referencia, mencionaba al hermoso limonero. «En el limón», «Del limón a media milla», etc. El sitio se fue llamando insensiblemente El Limón, y cuando en octubre de 1852 se habilita el puerto, se le designa oficialmente Limón”*.⁸⁸ Cabe aclarar que aún después de esta fecha, como se verá en las páginas subsiguientes, se le denominaba Puerto del Limón.

Ahora bien, para entender los criterios que permitieron tomar la decisión de fundar un puerto ahí, conviene recordar que, en contraste con nuestra costa Pacífica, que es muy larga e irregular, la del Caribe es bastante corta y recta en su sector más septentrional o norteña. Sin embargo, esa parte es poco accesible, dado que es bastante pantanosa, y en gran porción de ella hay extensas redes de caños o canales naturales, como los de Tortuguero. Por tanto, era inadecuada para establecer una rada o fondeadero, como sí lo era la zona más cercana a esa venturosa punta donde hoy está Puerto Limón, y especialmente Moín, por ser la primera bahía con rumbo al sur (Figura 27).



Figura 27. Moín, Puerto Limón y un sector de la costa caribeña, en una imagen de satélite.

⁸⁸ Esta explicación, de autor anónimo, aparece en el artículo *¿Por qué se llama Limón el puerto de Cariari?*, publicado en la revista *Costa Rica de Ayer y Hoy* (No. 13, agosto-setiembre 1952, p. 27), y fue reproducido en el libro *Crónicas y relatos para la historia de Puerto Limón*, de Fernando González y Elías Zeledón.

En cuanto al aspecto de Puerto Limón, hermoso de por sí, está engalanado aún más por la isla Uvita, ubicada al frente (Figura 28A-B). Cabe acotar que fue justamente ahí donde llegó Cristóbal Colón en su cuarto y último viaje a América, en 1502, aunque en sus crónicas aludiría a ellas con los nombres autóctonos de Cariay y Quiribrí, respectivamente.

Cuando en junio de 1874 arribó allí el botánico alemán Otto Kuntze, embelesado diría que *“frente al puerto se halla una isleta arbolada que les da a las cercanías un acabado rico en paisajes pintorescos. Casi no he visto un paisaje más encantador”* (Kuntze, 2001). También conocida entonces como Grape Key o Cayo de Uva, un decenio antes el ingeniero estadounidense Juan Mechan la había caracterizado así: *“su formación es de coral, cubierto de tierra arenácea con monte espeso; y como el Limón, está casi rodeada de un arrecife de coral que queda seco en vaciante [bajamar]”*. Y, en cuanto a su potencial en relación con Limón, indicaba que *“presenta buenos sitios para un faro, un hospital marítimo y una batería para defender el puerto”*.⁸⁹



A



B

Figura 28. Puerto Limón (A) e isla Uvita (B).
En B, nótese en primer plano una masa de arrecife, cerca del malecón de Limón.

Ahora bien, en nuestros anales históricos, de previo a que se estableciera un caserío importante en Puerto Limón, hay continuas alusiones a Matina y Moín como si fueran una misma localidad, lo cual no es exacto. De hecho, al comparar los puertos del Caribe, Molina Bedoya (2007) dice textualmente que *“aunque Matina, o sea Moín, bajo ningún concepto puede ponerse en parangón con San Juan [del Norte],*

⁸⁹ *La Gaceta*, 11 de setiembre de 1864, No. 283, p. 1-3.

sí ofrece la ventaja de pertenecer exclusivamente a la República, y el desarrollo del mismo San Juan, así como de Chagres [en Panamá], debe influir poderosamente en su prosperidad". Es decir, en este pasaje dicho autor los consideraba de manera indistinta, lo que induce a confusión.

Sin embargo, de inmediato aclara que *"Matina cuenta hoy en día con pocos habitantes, ocupados principalmente en el cultivo del cacao. En Moín, que es donde fondean los buques, hay otros pocos"*, para posteriormente acotar que *"en Moín hay una casa de comercio bastante respetable, que es la de don José Capriles, negociante piamontés. El único empleado del gobierno residente allí es el comandante. Las importaciones que se hacen son reconocidas cuando llegan a Cartago, en donde está la aduana"*. O sea, aquí Molina hace la distinción entre las planicies de Matina como región, y Moín como el puerto perteneciente a ella, lo cual es lo correcto.

En realidad, tan diferentes son y tan alejadas están, que el actual caserío de Matina dista unos 34 km de Moín, y de las hojas cartográficas elaboradas por el Instituto Geográfico Nacional para el Caribe, una se denomina Matina y la otra Moín. Conviene indicar que casi toda el área de Moín está ocupada hoy por las instalaciones de la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), incluyendo un gran muelle.

Además, de los documentos que hemos podido consultar se colige que el nombre Matina existía desde la época colonial, al punto de que era común la expresión *"Matina, que a los hombres acoquina y a las mulas desatina"*, para recalcar que, de tan áspero y fatigoso que era el camino hasta allá, los hombres se apocaban y sus cabalgaduras se exasperaban. Dicha frase la cita el propio gobernador Francisco Antonio de Carrandi y Menan, en un informe de la expedición realizada de Cartago a Matina en 1738, con un séquito de 71 personas y 33 mulas aperadas con víveres (Carrandi y Menan, s.f.); efectuada en un periplo de un mes, lo hizo para determinar la viabilidad de instalar un fuerte en Matina y así impedir las incursiones de los indios zambo mosquitos. Cabe señalar que hace unos años se bautizó con el apellido de este español el distrito de Carrandi, en el actual cantón de Matina.

Ignoramos el momento en que Moín emergió como un topónimo distinto, aunque Gagini (2008) aclara que es un nombre de raíz indígena y bastante antiguo, el cual en algunos documentos históricos aparece como Muin, Moy y Muia.

Es pertinente indicar que se le cita numerosas veces en el informe de viaje del agrimensor inglés Enrique Cooper, quien en 1838 hizo un reconocimiento del viejo camino de Matina, por encargo del gobierno de Manuel Aguilar Chacón (Cooper, 1896); eso sí, siempre se le menciona en la costa. En cambio, en cuanto a Matina indica, tras haber cruzado él los ríos Cimarrones y Hondo, más la quebrada Salsipuedes, que *"el riachuelo del Bejuco, [es la] primera demarcación o frontera de Matina"*.

Resulta oportuno señalar que, aunque esta denominación no existe hoy, ese curso de agua podría corresponder a la quebrada Lyon, la cual atraviesa el caserío de Margarita, entre Bataan y la actual Matina. Es decir, la ubicación que Cooper da a Matina coincide bastante con su localización en el actual poblado homónimo; el nombre de quebrada Lyon debe ser muy posterior, quizás dedicada al marino estadounidense John H. Lyon, quien llegó a nuestro país en 1858 y se instaló en Talamanca de por vida, donde incluso procreó varios hijos; en 1867 el gobierno lo nombró Secretario y Director de Reducciones en Talamanca, una especie de árbitro en conflictos entre varios jefes indígenas, quienes lo aceptaron y respetaron.

Cabe destacar que Cooper contabiliza que en el *"valle de Matina, cuyas tierras son llanas desde el río Pacuare hasta el mar"*, para entonces había 174 haciendas de cacao, cada una con unos 2000 arbustos,

para un total de 348.000 plantas, en los barrios o poblados de Bejuco, Bonilla, Dolores, Turnalarga y Aspe, que se ubicaban en esa secuencia a partir del riachuelo Bejuco; él además incluye a los nombres de los 58 dueños de esas propiedades.

Asimismo, Cooper resaltaba que *“estos terrenos son mucho más feraces que en el interior, cubiertos de una capa vegetal de muchos pies de hondo, cuya riqueza se aumenta por las navidades o anuales inundaciones en el mes de marzo y diciembre, cuando el río Matina crece y cubre el suelo por tres o cuatro días con diez o doce pulgadas de agua, dejando una riqueza muy buena para las plantas”*. En su influencia benévola, él equiparaba al Matina con los célebres ríos Nilo y Ganges. Desde hace muchos años y hasta hoy, esas ricas planicies aluviales están sembradas con extensas plantaciones bananeras.

Otra evidencia de que Matina era una región y Moín tan solo un punto en el litoral Caribe, proviene de Oersted (2011), quien en uno de sus relatos indica que *“más allá del Reventazón, el camino, que después de Turrialba va hacia el noreste, se dirige hacia el sureste, de Matina hasta Moín”*. Sin embargo, después acota que *“Moín, que está situada en la desembocadura del río Matina, carece por completo de puerto, y no hay allí sino una rada abierta, que no ofrece el menor abrigo a los navíos contra el monzón [los vientos alisios] dominante”*. Eso sí, incurre en un error, pues Moín está algo lejos de la boca del río Matina, como se observa en cualquier mapa actual de Costa Rica. De hecho, eso está claro en los primeros mapas más o menos confiables, como los de los alemanes von Frantzius y Luis Friederichsen (Figura 29); el primero publicó dos, en 1861 y 1869, en tanto que el segundo lo hizo en 1876, sin haber residido en Costa Rica.

Nótese que en su comentario, Oersted pareciera sugerir que Moín no era un puerto, pero tal vez lo que quiso decir es que ahí no había condiciones adecuadas para ello, y que en esa bahía los barcos quedaban a merced de los vientos alisios, que él denomina monzones de manera incorrecta. Sin embargo, su apreciación coincide con la de Cooper, quien señala que *“el puerto de Moín está abierto por todos lados a los vientos, excepto la parte norte, nordeste hasta el este. Con muy poco viento que haga, no se puede fondear, porque las olas crecen mucho. Los buques pocos anclan, y si es por poco tiempo prefieren quedar a la capa: así sucede comúnmente con el paquete [paquebote] o buque de guerra inglés, cuando pasa para tomar la correspondencia. La entrada o barra es muy mala, y no hay más que de tres a seis pies de agua. Canoas pequeñas, y en tiempo de calma, son las que únicamente pueden entrar”*. Conviene aclarar que quedar a la capa o hacer capa, significa maniobrar para que un barco de vela permanezca casi inmóvil a cierta distancia de la costa.

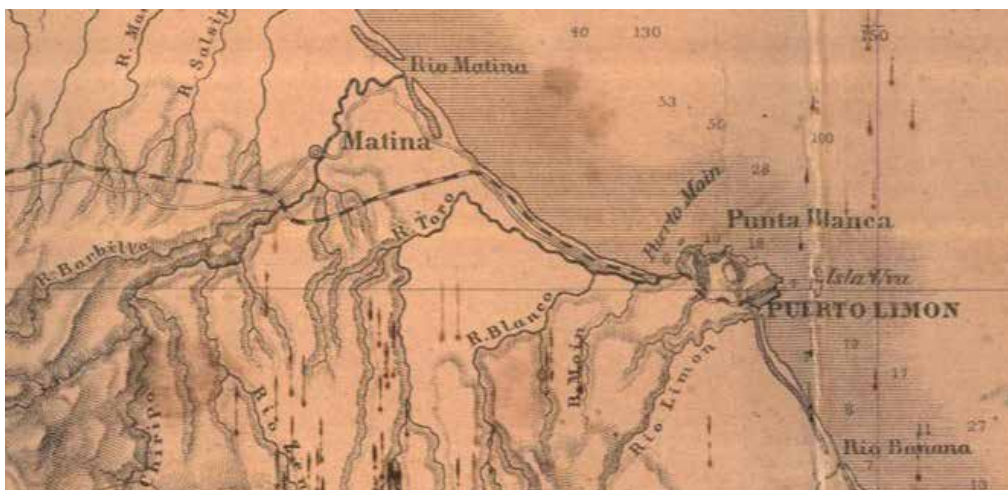


Figura 29. Relación geográfica entre Matina, Moín y Puerto Limón, en el mapa de Friederichsen.

Un dato curioso acerca de Moín es que durante el gobierno de Braulio Carrillo, el militar salvadoreño José María Cañas Escamilla (Figura 30) fungió como comandante ahí. Éste era miembro de un séquito de allegados del general unionista Francisco Morazán Quesada, cuando en abril de 1840 la goleta *Izalco* atracó en Puntarenas, aunque en esa ocasión Morazán no ingresó a nuestro país. Años después, Cañas se convertiría en cuñado de don Juanito —al igual que su hermano Manuel, casado con Heliodora Mora— y, tras ser un notable gobernador de Puntarenas, sería un indiscutible héroe en la Campaña Nacional contra los filibusteros; además, en 1860 sería fusilado en Puntarenas, dos días después de don Juanito.

De la estadía de Cañas en el Caribe entre 1840 y 1843, se cuenta con un valioso testimonio personal, que revela mucho de cómo era aquel inhóspito entorno, así como de la ejecutividad que era proverbial en él. Cañas relataba que *“en el mes de julio [de 1840] fui nombrado comandante del puerto del Norte, con el sueldo líquido de treinta y ocho pesos mensuales. Tres años sin interrupción permanecí en aquel clima, que ha hecho desaparecer a tantos hombres. En este tiempo puse en el mejor orden el valle de Matina, y construí allí una casa con una guarnición y presidio, sin gravar al Estado en un solo real. En el puerto de Moín hice construir todas las casas necesarias para las oficinas, cuartel, hospital, y habitación de todos los empleados. Se hicieron siembras de plátanos y otras frutas necesarias para la vida, y cuya falta afligía a aquellos vecinos. A mediados del año de 1843, cuando ya hacía 2 años que estaba encargado de la administración, dispuso el Supremo Gobierno trasladar la aduana a la ciudad de Cartago, en donde la serví sin contador ni escribiente por el sueldo de cincuenta pesos mensuales, hasta 1844, que se me mandó trasladar a Puntarenas”*.⁹⁰



A

B

Figura 30. El político Cañas (A) y su firma (B).

Para retornar a la escogencia de Limón como puerto en el Caribe, en vez de Moín —a lo cual se hará referencia pronto—, que a primera vista pareciera ser una bahía más abrigada, es importante conocer las anotaciones de Cooper. En efecto, tras analizar otros pormenores físicos y geológicos de estos parajes costeros, él consigna que *“según las noticias que he adquirido aquí, el puerto de Limón, en la Bahía Blanca, es más ventajoso y favorable a la navegación y seguridad de los buques que vienen a este Estado. Un americano marino me ha asegurado que en todos los tiempos hay buen anclaje, sin peligro alguno, que es el único recurso en un mal tiempo, y es el mejor puerto entre San Juan [del Norte] y Bocas del Toro, y cuando los buques no pueden quedarse en Moín van a fondear al puerto del Limón”*. Es

⁹⁰ Este fragmento proviene de una carta dirigida al gobierno el 9 de julio de 1845 (Grillo de Chavarría, 2010).

interesante apuntar que nombres actuales, como Portete y Piuta, ya aparecían en el relato de Cooper; en cuanto a Bahía Blanca, hoy no existe.

Es de suponer que este informe, publicado poco después de su travesía, fue una referencia clave en los esfuerzos de la Sociedad Itineraria del Norte. No obstante, conviene acotar que, por una injusticia, cuando Aguilar fue derrocado y ascendió Carrillo al poder, a Cooper no le fue adjudicado el contrato para abrir una nueva ruta a Matina, que conocía tan bien; primero se le asignó a Narciso Esquivel Salazar, y cuando se percataron de las grandes dificultades topográficas y económicas implicadas, optaron por hacer mejoras al camino existente, a cargo de Joaquín Yglesias Vidamartel, primo de Carrillo (Obregón Quesada, 1989). Esquivel e Yglesias no eran ingenieros ni agrimensores.

Cabe hacer una digresión aquí para referir que Cooper había llegado a nuestro país cerca de 1825, traído por su paisano Richard Trevithick —inventor de la locomotora de vapor— para un proyecto de explotación minera en los Montes del Aguacate. Residente en Cartago, se casó con Margarita Sandoval Pérez, con quien procreó seis hijos, de los cuales Juan José se formó como naturalista al lado del alemán von Frantzius, y Enrique sería el bisabuelo de Rodrigo Carazo Odio, ex-presidente de la República.

Ahora bien, para retomar las acciones emprendidas por la Sociedad Itineraria y sus socios alemanes, debe recordarse que a mediados de junio de 1852 von Bülow y Kurtze habían partido hacia el Caribe, tras lo cual ellos habían actuado con tal celeridad, que la prensa anunciaba que los *“primeros trabajos prometen ya los más felices resultados”*. Al respecto, según se colige de un testimonio de Marr (2002), para dirigirse allá sus paisanos cabalgaron por el camino a Matina, y llegados a Moín navegaron por mar hasta el actual Puerto Limón, donde von Bülow dejó a Kurtze al mando de cinco peones, con la misión de abrir una picada en la espesa selva.

Como había que aprovechar el tiempo, en su informe de viaje Kurtze narra que el 16 de julio, diligente y eficiente, transitó por mar de Moín a Limón *“acompañado de cuatro naturales que servían para llevar los pocos bultos y los víveres contados para 12 días”*; nótese que no menciona a von Bülow. Y, como no había tiempo que perder, *“llegando a las once de la mañana me ocupé en proyectar la localidad y examinar el Puerto futuro, lo que se hizo solamente según las circunstancias, no teniendo otros instrumentos de medida que una brújula de faltriquera [de bolsillo] y una medida de cinta [cinta métrica]; sin embargo este trabajo presentó los más favorables resultados, que se verificarán por la carta [geográfica] del Puerto que presentaré después, no pudiendo acabarla por razones de enfermedad”*.⁹¹

Es importante destacar que Kurtze alude a Limón como el futuro puerto, para lo cual quizás se había basado en el informe de Cooper y quizás hasta en conversaciones con él, antes de emprender su viaje, sobre todo porque Cooper vivía en Cartago y además era accionista de la Sociedad Itineraria, como se mencionó en páginas previas, por lo que es de suponer que estaría deseoso de colaborar.

Al respecto, aunque es posible que cuando Cooper realizó su viaje al Caribe no estaba planteada de manera explícita la disyuntiva entre Moín y Limón, él advertía que *“si el Supremo Gobierno determina colonizar el puerto de Moín, tiene todos los materiales necesarios y maderas propias para casas; los terrenos quizá en fecundidad sobrepasan a los de las costas el sur. Toda la costa es muy a propósito para el cultivo de caña, y lo mismo para café, cacao y algodón, y otras producciones útiles para la extracción,*

⁹¹ Fomento- 1690, f. 44-47v.

y está mucho más cerca". Cabe señalar que en otra parte de su informe destaca la abundancia de cedro (*Cedrela odorata*), caoba (*Swietenia macrophylla*) y "otras exquisitas para la ebanistería y otros oficios mecánicos", así como de zarzaparrilla (*Smilax regelii* y *S. vanilliodora*), desde entonces muy cotizada por sus propiedades medicinales y como saborizante. Eso sí, aunque en Matina observó algunas plantaciones de café y caña de azúcar, así como algunos plantíos de algodón, lo cierto es que en términos agroecológicos las áreas costeras del Caribe no son óptimas para estos cultivos.

En menor escala, en las cercanías del litoral cita la presencia de pequeños predios de plátano (*Musa acuminata* X *M. balbisiana*), yuca (*Manihot esculenta*), ñame (*Dioscorea alata*) y algunas legumbres. Asimismo, en cuanto a recursos de origen animal, destaca la abundancia de peces como el sábalo (*Megalops atlanticus*) y los robalos (*Centropomus* spp.), que viven tanto en el mar como en aguas salobres, como los esteros, más el jurel (*Caranx latus*) y el bobo (*Joturus pichardi*), todos de apetecible carne, así como del manatí o vaca marina (*Trichechus manatus*).

Cabe resaltar que Cooper dedica amplios comentarios a la tortuga verde (*Chelonia mydas*), cuya carne cataloga como "el manjar más rico y delicado que hay en el mundo", lo que explica que los barcos balleneros "por meses enteros mantienen sus tripulaciones con esta clase de carne", pues "han probado que es muy buena para el escorbuto y muy saludable, sin ser indigesta"; el escorbuto, provocado por la carencia de vitamina C, era una afección común entre los marineros, que se manifestaba con el sangrado de las encías. De la tortuga de Carey (*Eretmochelys imbricata*) como fuente de tan fino y resistente material, cuando no existían los plásticos, narra que "los indios mosquitos han monopolizado este comercio lucrativo [...], desde Belice hasta la Boca del Toro". Por último, menciona apenas de paso a la tortuga canal, que es la misma baula (*Dermochelys coriacea*), de gran tamaño.

Finalmente, en cuanto a fauna peligrosa, Cooper menciona la presencia de grandes tiburones (*Carcharhinus leucas*) y de lagartos, posiblemente el cocodrilo (*Crocodylus acutus*). Además, cuando estuvo en las proximidades de Moín, en una ocasión pernoctó en el desprotegido rancho de un hombre de apellido Arriola, donde la gente mostraba "mucho miedo a las culebras, que dicen abundan en este paraje, y son demasiado peligrosas". Las especies venenosas más comunes en la zona son la terciopelo (*Bothrops asper*), la matabuey o cascabel muda (*Lachesis stenophrys*), la bocaracá u oropel (*Bothriechis schlegelii*), la tamagá (*Porthidium nasutum*) y tres especies de corales (*Micrurus alleni*, *M. mosquitensis* y *M. mipartitus*); asimismo, hay otras especies no venenosas, pero por su gran tamaño son muy temidas por la gente, como la boa o béquer (*Boa imperator*), la mica (*Spilotes pullatus*) y la pajarera (*Phrynonax poecilonotus*).⁹²

Para retomar el periplo de Kurtze por la costa, él continuaba relatando que "al oriente de Moín está el puerto del Limón distante como tres leguas [...], con la gran ventaja de ser un paraje en donde los buques pueden fondear en todos los tiempos sin ningún riesgo y protegidos de los vientos. El desembarcadero es bueno, y las tierras son unas mismas con las de Moín: sus sitios son propios para poblar, y en fertilidad no son inferiores a ninguna otra parte de la costa". Es decir, no había duda de que era preferible la escogencia de Limón como puerto.

En apoyo de estos criterios, muchos años después, en 1860, y basado en elementos técnicos más elaborados, el ingeniero polaco Luis Wolfram argumentaría que "este puerto todo nacional presenta una superficie como de 35 manzanas y un fondo medio de 25 pies, y he podido convencerme de que un

⁹² Esta y otra información subsiguiente acerca de serpientes, fue aportada por el herpetólogo Alejandro Solórzano.

buque de 600 toneladas podría acostar la tierra y descargarse con la facilidad que lo haría sobre un desembarcadero establecido con grandes costos por manos de hombres". Wolfram lo hizo como parte de un contrato para la exploración de un camino y de los puertos de Moín y Limón.⁹³ Asimismo, cabe acotar que él elaboró un plano de Moín, en el que se observan varias casas, la más grande de las cuales pertenecía a la Sra. Cabarca;⁹⁴ es muy posible que ese apellido fuera más bien Abarca, al igual que lo sería el nombre bahía de Moín y no *"baya de Moín"*, como aparece en su croquis.

Además, tres años después, en 1864 y por encargo de nuestro gobierno, el antes citado ingeniero Juan Mechan hizo un detallado estudio acerca de la factibilidad de establecer un puerto en Limón, tras lo cual concluyó que *"lo abrigan contra los vientos generales y la reventazón de mar, por una parte la misma costa y por otra un arrecife de coral que se extiende desde la punta más oriental de la ensenada hacia el sureste, donde termina un crestón o rompiente perfectamente visible desde lejos y bien marcado por su espuma; allí hay 24 pies de altura. También protegen las mismas barreras contra las violentas tormentas del norte, que soplan en aquella costa en noviembre y diciembre. Al este y al sur queda abierto, pero tengo informes de que allí casi nunca soplan esos vientos. Hay como 110 manzanas de fondeadero, 40 de las cuales se encuentran a sotavento de la costa y del arrecife de coral cuando sopla el monzón"*. Es importante mencionar que él mismo confeccionó mapas del río Matina, de Moín y de Limón; sin embargo, dichos dibujos no aparecen en los expedientes respectivos, que son cuatro.⁹⁵

Ahora bien, para retornar a la travesía de Kurtze, pero en sentido inverso, es decir, desde la costa hacia el interior, es interesante que él y sus acompañantes toparon con las dificultades propias de la topografía, las montañas y los ríos de tan agrestes territorios, pero no con accidentes debidos a animales peligrosos. En tal sentido, llama la atención que, a diferencia de Cooper, en su larga expedición atestiguara que *"no se puede negar la existencia de culebras, tigres, leones y gatos del monte, pero tienen tanto respeto del «cristiano», que no sucedió ninguna ofensa [ataque] en todos los 26 días del camino"*. En realidad, las serpientes venenosas eran las mismas especies ya citadas, más quizás la mano de piedra (*Atropoides mexicanus*), que aparece en elevaciones medias del alto de Guayacán. Por su parte, de los felinos el tigre corresponde al jaguar (*Panthera onca*), el león al puma (*Puma concolor*) y el gato del monte quizás el manigordo u ocelote (*Leopardus pardalis*).

En realidad, sus mayores enemigos fueron el hambre y la fatiga. En palabras de Kurtze, *"se acabaron los víveres y enfermáronse los mozos, harto débiles. Hubo días en que no pudimos adelantarnos, pero tampoco comer, y en veces carecíamos, en las alturas, de agua. Del [río] Chirripó hasta el Reventazón el único bastimento que tuvimos eran micos [monos] asados, sin sal, y tan porfiados se dieron estos animales que, antes muy frecuentes, no aparecieron en el tiempo de escasez, de suerte que durante dos días no conseguimos nada para llenar el estómago, sino aire y esperanza, y apenas pude persuadir a los mozos de que continuasen la marcha"*. Finalmente, tras hallar la picada que Costigan había abierto año y medio antes, dos días después arribaba Kurtze a Angostura a las once de la mañana del 10 de agosto; tres horas después, por fin podía descansar de su extenuante travesía, ya en las lomas donde se asentaba Turrialba.

⁹³ *La Gaceta*, 13 de junio de 1861, No. 114, p. 3. Aunque el informe aparece en la prensa en 1861, el contrato entre Wolfram y la administración de José María Montealegre se había firmado en junio de 1860.

⁹⁴ Mapas- 9985 (1860).

⁹⁵ Fomento- 1708 (1863), 1742 (1864), 1853 (1864) y 1854 (1864)..

Tiempo después, él redactaría su valioso y amplio informe —de siete folios de extensión—, en el que, como era de esperar, sobresalen sus apreciaciones técnicas acerca de las características fisiográficas de los territorios por donde podría trazarse una ruta, ya fuera para mulas o carretas, así como de los costos de su construcción. He aquí dos de sus pasajes más importantes en relación con las vicisitudes geográficas del posible camino, los cuales serán reiterados y analizados hacia el final del libro, junto con otros, en un contexto más pertinente.

Los terrenos desde el río Zent hasta Pacuare son muy montunos y ofrecen muchas dificultades para la construcción de un camino. Sin embargo, no tengo duda [de] que se puede establecer conforme a los recursos existentes un paso de mulas, con el objeto de la comunicación momentánea [provisional], atendiendo en este trabajo a la extensión futura en un camino carretero, y dejándolo para un tiempo más remoto y a las entradas de la empresa misma. Con respecto a la vereda entre Barbilla y Pacuare, estoy en la opinión [de] que será posible a perfeccionar en un camino carretero, supuesto que por indagaciones exactas no se hallaría una mejor.

La otra parte del Pacuare al Reventazón que atraviesa la montaña de Izarco (Figura 31), y en la cual ya están trabajando, se conservará para la comunicación presente, aunque en lo sucesivo se dé la preferencia al Valle del Tuis partiéndose del principio [de] que se deben usar todas las comunicaciones ya existentes, cuando tolerables, por el fin de abrir lo más posible el camino entero, y probar la posibilidad y las ventajas de la comunicación con la costa Atlántica por el hecho mismo, aprovechando ya de una comunicación provisoria con respecto a la confianza del público en la empresa y a la facilidad de saciar los medios de perfección del camino para ruedas del país mismo.

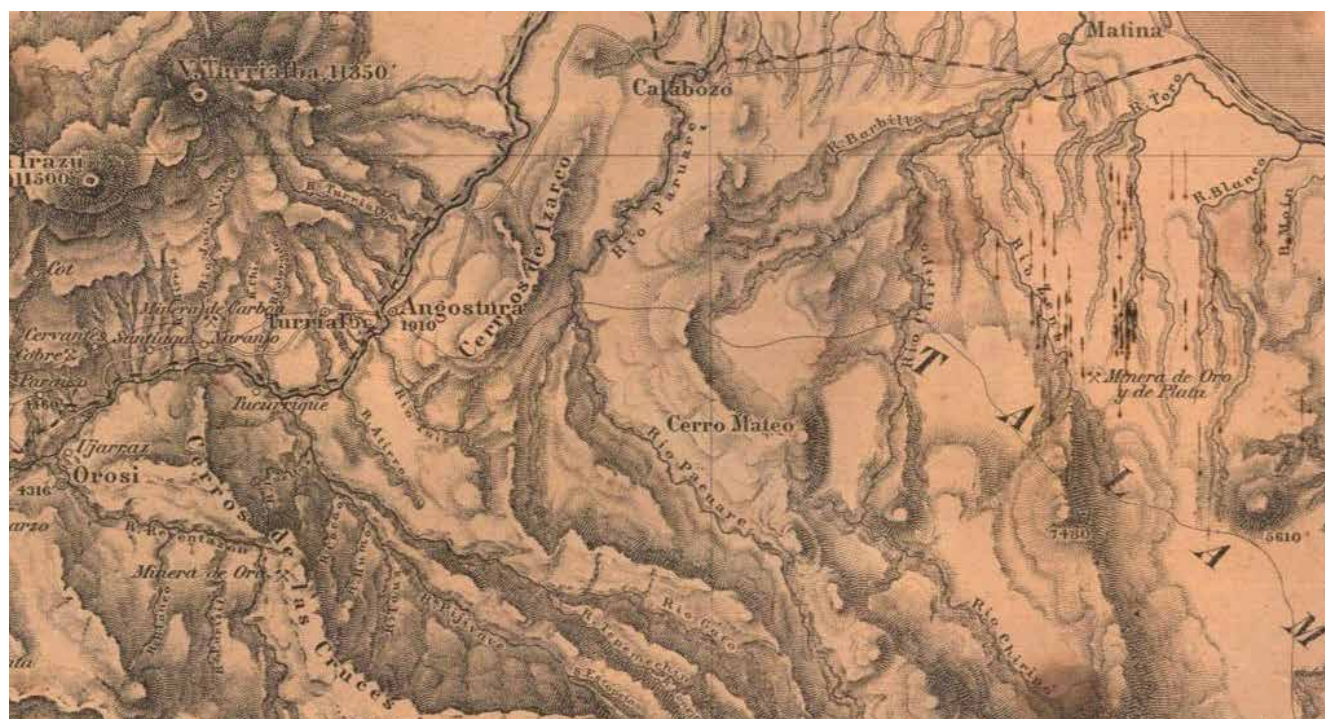


Figura 31. Ubicación de los cerros de Izarco en relación con Angostura, así como con los ríos Reventazón, Pacuare, Barbilla, Chiripó y Zent, en el mapa de Friederichsen.

El periplo de Kurtze, en su viaje de retorno, fue sintetizado así por Marr (2002): *“llevando los víveres apenas suficientes, penetró en el desierto verde, con la brújula en una mano y el machete en la otra, siguiendo su camino en línea recta hasta Cartago [...] Al cabo de quince días de indecibles penalidades y peligros, el hombre temerario llegó a la meta, la que estaba a una distancia de apenas 16 leguas, y quedó así demostrada la posibilidad, hasta entonces negada rotundamente, de poder llegar hasta el océano Atlántico. Bülow, entusiasmado, hizo anunciar en el mundo entero su ¡Eureka! a son de trompeta, y los artículos publicados por **La Correspondencia** de Berlín demostraron cuán fabulosas eran las ilusiones que se forjaba la Compañía colonizadora de esa ciudad”*.

En recompensa por su labor, el 22 de agosto la directiva de la Sociedad le donó 10 acciones a Kurtze, como premio por sus *“importantes servicios [...], reconociendo el Puerto del Limón, hoy Puerto Cartago, y abriendo una nueva vereda desde aquel punto hasta topar con el camino que trabaja esta Junta Directora”*.⁹⁶ De hecho, la firma de Kurtze aparece entre las de los 28 accionistas que suscribieron el acta respectiva de la asamblea general de diciembre.⁹⁷

En medio de tanta euforia, en la misma sesión se acordó celebrar un contrato con von Bülow para que *“se haga cargo de la dirección inmediata y económica del camino al Norte, desde el puente del Reventazón inclusive, hasta el Puerto del Limón, por el término de dos años contados desde esta fecha, debiendo expender a dicha empresa a lo más hasta la cantidad de veinte mil pesos, que deberán provenir de los dos primeros plazos del empréstito que la Compañía de Colonización ha de poner a la orden de esta Junta Directora”*; nótese que la Sociedad Itineraria recibiría sumas de 10.000 pesos por año, en tres pagos, correspondientes al empréstito concedido por la Sociedad Berlinesa. Cabe indicar que varios aspectos del contrato fueron discutidos en sesiones posteriores, hasta quedar suscrito el 5 de setiembre (Anexo V).

Es pertinente mencionar que del monto entregado von Bülow, debía pagar un salario de 1300 pesos anuales a Kurtze, *“a cuyo cargo deberá correr con la dirección científica y la superintendencia de los trabajos de dicho camino”*. Como tareas adicionales, Kurtze debía dar asesoría técnica, mas no supervisión, para la construcción del camino entre Cartago y Angostura, y se deseaba su rápido involucramiento en tales labores, como se verá pronto.

Asimismo, el hecho de que von Bülow tuviera responsabilidades que incluían el propio puente de Angostura, implicó que Kurtze se diera a la tarea de diseñar uno a la mayor brevedad, pues el que Espinach había levantado ahí era inadecuado. De hecho, con apenas tres meses de instalado, cuando a fines de mayo de 1852 llegó von Bülow a ese sitio, sentenció que *“cree que se va a quebrar muy pronto”*.⁹⁸ El diseño del nuevo puente fue aprobado a fines de setiembre por la directiva, y remitido de inmediato a von Bülow *“para que se sirva providenciar su pronta ejecución”*, pero ello no ocurriría, como se verá posteriormente.⁹⁹

Además, en esos mismos días la directiva dio el visto bueno al plano para construir una ciudad en Limón, en una extensión equivalente a una legua, y cuya configuración correspondió hacerla a Kurtze también;

⁹⁶ Fomento- 1673, 22 de agosto de 1852, s. 29.

⁹⁷ Fomento- 4386, 26 de diciembre de 1852, f. 1-2v.

⁹⁸ Fomento- 1673, 30 de mayo de 1852, s. 20.

⁹⁹ Fomento- 1673 y 4467, 26 de setiembre de 1852, s. 33.

eso ocurría para inicios de octubre.¹⁰⁰ De inmediato se facultó a von Bülow para que en el primer año se vendieran solares a unos 100 vecinos, con un máximo de ocho familias por manzana; eso sí, debía reservar algunos cuadrantes para las oficinas estatales y municipales, así como otros ofrecidos a la Compañía de Colonización.

En cuanto a estos últimos, en el contrato suscrito se estipula que se le donaban a la Sociedad Berlinesa cuatro solares de una manzana, uno de ellos en una posición privilegiada, frente del mar. Pareciera que había predios gratuitos tanto para los empleados residentes en Costa Rica, es decir, von Bülow, Streber y Kurtze, como para los directivos que vivían en Alemania. Acerca de estos últimos, es evidente que von Bülow solicitó un solar para *“cada uno de los directores de la Administración General de Berlín”*, lo cual se confirma en otro documento de la misma fecha, en el cual él pidió autorización a la directiva *“para obsequiar un solar en la ciudad proyectada en el Puerto a cada uno de los individuos de la Administración de Berlín, con condición de que hagan el respectivo desmonte y casa”*.¹⁰¹ Se ignora la cantidad de directivos, pero es obvio que los solares no alcanzarían, a menos que él aludiera a predios inferiores a una manzana; al respecto, en aquella época era frecuente referirse a *“solares de cincuenta varas en cuadro”*, de modo que así sí podría disponerse de hasta 16 predios de un cuarto de manzana.

Además, obviamente, el nuevo puerto necesitaría una estructura para que atracaran los barcos, de modo que se le encomendó a Kurtze diseñar un muelle de madera, cercano al futuro edificio de la aduana, lo cual también hizo con celeridad. Del costo del puente, la directiva solicitó al gobierno que cubriera la mitad, con las futuras rentas a obtener por los servicios aduanales. Por fortuna, éste respondió de manera afirmativa pocos días después, ocasión que aprovechó para elogiar *“la destreza con que el Sr. Kurtze ejecuta los trabajos artísticos que le están encomendados”*.¹⁰² Al respecto, es lamentable que este y otros diseños de Kurtze se hayan perdido; es de suponer que, además de su rigurosidad técnica, fueran de alta calidad estética, a juzgar por los diseños que en 1858 preparó para, con su paisano Guillermo Nanne Meyer, construir una cañería de hierro en San José, con una hermosa fuente en la Plaza Principal, hoy Parque Central (Figura 32).



Figura 32. Fuente que se instalaría en la Plaza Principal, como parte de la cañería capitalina.

¹⁰⁰ Fomento- 1673 y 4467, 7 de octubre de 1852 (s. 35) y 17 de octubre de 1852 (s. 37).

¹⁰¹ Fomento- 1673 y 4467, 31 de octubre de 1852, s. 39.

¹⁰² Fomento- 4467, 17 de octubre de 1852, f. 13v-14.

Así que, para esos febriles días, la iniciativa de establecer un puerto en Limón y no en Moín iba “viento en popa y a toda vela”, y muy pronto recibiría el espaldarazo del gobierno, como lo revela el decreto No. 10 del Ministerio de Hacienda y Guerra, fechado el 6 de octubre, y suscrito por Manuel José Carazo y emitido por don Juanito. Se fundamentaba en el considerando de que “con la mira de favorecer la empresa de colonización alemana, cuyos primeros trabajos prometen ya los más felices resultados, y de alentar los esfuerzos de la Compañía del Norte para abrir una importante vía de comunicación con el Atlántico”, para dar pie a los siguientes tres artículos:¹⁰³

Art. 1°. Quedará habilitado para el comercio el Puerto del Limón desde el 1° de Enero de 1853.

Art. 2°. Habrá provisionalmente un Comandante de Puerto, que hará también las veces de Gobernador de la población que allí se forme, ampliamente facultado por el Gobierno para tomar las medidas de policía y de seguridad que crea indispensables.

Art. 3°. Se autoriza al Ministro de Hacienda y Guerra para la ejecución del presente decreto.

En concordancia con esto, para fines de octubre ya se había nombrado a Juan Otto von Oppeln como gobernador y comandante en Limón;¹⁰⁴ él había llegado al país con el conde von Bülow, como se anotó en páginas previas. Se ignora si tenía un parentesco indirecto con von Bülow; como se mencionó al inicio del libro, la esposa de su hermano se llamaba Johanne von Oppeln-Bronikowsky. Conviene acotar que en noviembre von Oppeln envió una carta a la directiva, con varias recomendaciones y peticiones, una de las cuales era “dar a los pescadores de la costa algunos solares para sus habitaciones, y terrenos para que hagan platanales”; se le indicó que von Bülow era el responsable de esto, y se resolvió autorizar a éste “para que al hacer la distribución de dichos solares, pueda dar también pequeñas porciones de terreno fuera de la población, para plantaciones de plátanos”.¹⁰⁵

Ahora bien, llama la atención que no hubiera mayores progresos en cuanto a la conformación de la colonia, en cuya sede posiblemente residían, al menos de manera temporal, von Bülow y Kurtze, más sus subalternos Catalina Augusta Gunther, que era la cocinera del campamento, y Franz Karl Lammich, contratado como maestro para la futura colonia, a quienes se aludirá después. Y sorprende mucho que en la prensa apareciera el siguiente anuncio, nomás a inicios de 1853, suscrito por von Bülow:¹⁰⁶

Los empresarios que durante los meses de Febrero y Marzo del año corriente, están dispuestos a limpiar a destajo terrenos en la colonia de Angostura (Puente del Reventazón), la manzana contada a 10,000 varas cuadradas, y cultivarlos sembrando plátanos, maíz, frijoles, arroz, caña, etc., se sirvan remitir sus propuestas por escrito o en persona en la más posible brevedad al Director que suscribe, residente en la misma colonia, o al Licenciado Sr. D. Fernando Streber en Cartago, para que se puedan celebrar las contratas relativas. Colonia de Angostura. Enero 30 de 1853.

¹⁰³ *La Gaceta*, 9 de octubre de 1852, No. 204, p. 2.

¹⁰⁴ Fomento- 1673 y 4467, 31 de octubre de 1852, s. 39.

¹⁰⁵ Fomento- 1673 y 4467, 5 de diciembre de 1852, s. 42.

¹⁰⁶ *La Gaceta*, 12 de febrero de 1853, No. 222, p. 4.

Es decir, habían transcurrido unos ocho meses desde la firma del contrato, y aún no había colonos en el país, por lo que quizás von Bülow ofrecía a algunos empresarios alemanes que vivían en nuestro país —es de suponer que los nacionales no podían hacerlo—, la posibilidad de involucrarse en el proyecto. Obviamente, debían ser personas que tuvieran buenos ingresos y que pudieran estar interesados en una inversión como esa. Para entonces, algunos de los comerciantes que residían aquí eran Hermann von Lippe, Otto von Schröter, Enrique Ellerbrock, Juan y Adolfo Knöhr, Horacio Lutschaunig y Guillermo Nanne, en tanto que entre los profesionales sobresalían Juan Barth, Guillermo Witting, Juan Braun, Ludwig von Chamier, Francisco Ellendorf y Carlos Hartmann, médicos los dos últimos.

Este llamado de von Bülow revela que no había sido sencillo conseguir accionistas, ni siquiera para la Sociedad Itineraria, lo cual fue un problema crónico, como se advertirá a lo largo de este libro. Y, de hecho, dada la necesidad de incrementar el capital de la Sociedad Berlinesa mediante la emisión de nuevas acciones, para mediados de 1853 en Alemania se realizaba una convocatoria que, con el título Compañía Alemana de Colonización, apareció en nuestra prensa. La invitación, fechada en Berlín el 13 de marzo de 1853, rezaba así:¹⁰⁷

La Junta Directora que suscribe, convida a los accionistas de la Compañía Alemana de Colonización se sirvan concurrir a la reunión general extraordinaria, que tendrá lugar a las cinco de la tarde del día 1° de Junio del año corriente en la casa “Englischen Haus, No. 49 Mohrenstrasse” en Berlín, en cuyo acto, además de los asuntos que son el objeto reglamentario de la reuniones ordinarias, se tomará en consideración la cuestión ya indicada en el último informe administrativo, sobre aumento del capital por emisión de nuevas acciones. Los billetes de entrada, así como las cédulas de votos, se entregarán en los últimos tres días que preceden a la reunión general, en la oficina de la Compañía, 25 Jerusalemer Str.

Atendiendo a lo dispuesto en el art. 14, de que el voto debe tomarse por las dos terceras partes del capital, representadas por 40 accionistas, para que sea válida la resolución de la reunión extraordinaria esperamos que los socios se servirán prestar su asistencia en el mayor número posible.

*La Junta Directora Compañía Alemana de Colonización para Centro-América
Ulfert. Gabrielli. Stein. von Holtzendorff*

De esta convocatoria se capta el número exacto de accionistas, así como la integración de la primera Junta Directiva, en la que permanecían von Holtzendorff y Ulfert, citados previamente como miembros de la junta o comité provisional, junto con Werther, y se incorporaban Gabrielli y Stein, cuyos nombres no pudimos averiguar. Para marzo de 1854, el primero fungía como presidente.

Cabe hacer un paréntesis aquí para señalar que la condición de presidente de von Holtzendorff figura en unas letras de cambio, por 100 libras esterlinas, facilitadas por von Bülow para que nuestro gobierno pudiera hacer unos pagos a Eduardo Wallerstein, alemán que nos representaba como cónsul en Inglaterra; en el respectivo expediente se estipula que la tasa de cambio era de cinco pesos por libra, de modo que el gobierno canceló 500 pesos a von Bülow.¹⁰⁸ Por cierto, fue gracias a las gestiones de Wallerstein que desde 1854 nuestro país pudo comprar armamento muy moderno, que dos años después permitiría enfrentar con éxito a las hordas filibusteras de Walker (Obregón Loría, 1991).

¹⁰⁷ *La Gaceta*, 30 de abril de 1853, No. 233, p. 4.

¹⁰⁸ Hacienda- 6457, 20 de marzo de 1854.

En relación con la citada convocatoria, parece que la directiva de la Sociedad Itineraria no recibió una invitación formal —como era de esperar en su condición de socios—, a juzgar por el hecho de que en la sesión efectuada el 1° de mayo se hace referencia únicamente al anuncio aparecido la víspera en la prensa oficial. Llama la atención que ante tan insólita actitud no hubiera alguna queja, no solo por la falta de cortesía elemental, sino que también porque esto hubiera dado tiempo para responder con lo que procediera para intervenir en la asamblea en Berlín. Ante ello, bastante preocupados de que esta resolución no llegara a tiempo, se acordó comunicar a su apoderado Gaebler que *“la Junta le suplica tenga la bondad de representar sus acciones según el poder que ya tiene, no solo en este sino en todos los casos semejantes, dándose la Junta Directora de la Sociedad Itineraria del Norte por notificada en el tiempo y forma arriba dichos”*.¹⁰⁹

Ahora bien, apenas un mes antes de la publicación de la convocatoria mencionada, en nuestra prensa se informaba acerca de esos esfuerzos exploratorios para abrir un camino a Limón, con el título *Comunicado. Compañía de Colonización Alemana*, como se nota a continuación:¹¹⁰

Pocos días ha que el Ingeniero Sr. Don Francisco Kurtze volvió de la expedición que hizo, con el objeto de abrir y rectificar la vereda del camino al Atlántico. A pesar del tiempo más crudo y de temporales extraordinarios en este mes, no se ha enfermado uno de los diez peones que le acompañaban, bajo la guía del digno mandador Yanuario Fuentes, durante los 42 días en que estuvieron expuestos a todas las fatigas de una montaña brava y hasta ahora inexplorada.

Antes de haber facilitado los pasos de los ríos muy crecidos que atraviesan la parte ya abierta del camino, y asegurado el transporte de los víveres, no tenía a bien el ingeniero el adelantarse más con gente algo medrosa y deseosa de volver al seno de su familia; con todo, ya se han vencido los obstáculos más grandes, habiéndose abierto entre [los ríos] Reventazón y Chirripó una vereda buena y propia para carretera, cuya perfección no excederá los recursos existentes, lo que es la parte más penosa y quebrada de todo el camino. No dan más que 3 a 4 leguas más llanas entre Chirripó y Zent, estando ya abierta la vereda desde el río Zent hasta la costa, de suerte que, gracias a los raros conocimientos y a la energía de aquel caballero arrojado y valiente, tendrá el país dentro de poco tiempo la adquisición preciosa de un camino carretero que, desembocándose de ambos lados en puertos nacionales y pasando por las capitales de la República, va a formar una ruta directa y continua entre los dos grandes océanos.

De este viaje había recibido notificación la directiva de la Sociedad Itineraria, por medio de Streber, como representante de von Bülow, a mediados de marzo. En respuesta a este último, se le expresó *“lo satisfactoria que le ha sido noticia tan favorable, como la de tener ya por cuenta de la Compañía Itineraria una buena vereda sobre la que puede abrirse el camino proyectado al Puerto Limón”*.¹¹¹ Pero esto no era tan auspicioso, como se verá después.

Para finalizar este capítulo, es pertinente hacer referencia a las responsabilidades de Kurtze como asesor técnico en la construcción del camino entre Cartago y Angostura, acordadas a inicios de setiembre de 1852. Poco después de que la directiva de la Sociedad le encomendó esta labor, con carácter de

¹⁰⁹ Hacienda- 6457, 20 de marzo de 1854.

¹¹⁰ *La Gaceta*, 2 de abril de 1853, No. 229, p. 4.

¹¹¹ Fomento- 3865 y 4386, 19 de marzo de 1853, s. 9.

urgencia le pidieron que se desplazara a Cartago *“con el fin de reconocer la vereda de aquí a Santiago, a cuya operación ofrecen acompañarlo varios individuos de la misma Junta”*. Para fines de setiembre ya Kurtze había efectuado su viaje, pero en una carta expresaba que *“reserva su opinión decisiva hasta reconocer mejor el terreno”*. Pocas semanas después nombraron a Tomás Quirós y Macedonio Meneses como auxiliares de Kurtze en tal labor.

Para mediados de noviembre, la directiva había recibido unos documentos suyos acerca de *“la expedición que hizo por las vegas del Reventazón, desde el puente de Angostura hasta esta ciudad, a cuyo informe acompaña un plano de la dirección que debe llevar el camino proyectado desde esta Ciudad hasta dicho puente, añadiendo también un cálculo aproximado de los gastos que habrán de impenderse”*. Aprobada su propuesta, en la misma sesión se acordó solicitar a von Bülow *“mandar a abrir la vereda desde el puente hasta el río de Chiz, por el rumbo que ha indicado el Sr. D. Francisco Kurtze, ofreciendo la Junta indemnizarle los gastos”*.¹¹² Al inspeccionar mapas actuales, se percibe que dicha senda pasaría muy cerca de la desembocadura del río Chiz en el Reventazón (Figura 33A-B), que no dista mucho del caserío de Murcia; cabe acotar que por este villorrio, hoy bastante desolado, años después correría la línea ferroviaria entre Turrialba y Cartago, de la cual aún hay vestigios.



Figura 33. Confluencia de los ríos Chiz y Reventazón (A) y un paraje cercano (B).

En realidad, se actuó rápido, pues ya en enero de 1853 se decidía, bajo la superintendencia de Eusebio Ortiz y con un auxilio de 100 pesos para la adquisición de herramientas, materiales y víveres, contratar una cuadrilla de 20 hombres, un mandador y dos cocineras para iniciar la construcción del camino entre Cartago y Santiago; después se le girarían más fondos, con este mismo fin.¹¹³ No obstante, por falta de alojamiento, después se prefirió hacer dos cuadrillas de 12 hombres, cada una con su respectivo mandador y una cocinera, y alojarlas, una en una casa de Guier en Santiago, y la otra *“en alguna otra casa particular en las inmediaciones del Cerro Chiquito”*; esta localidad estaba entre San Rafael de Oreamuno y Cervantes, poco después de Cerro Grande —por donde pasa hoy la rústica calle del Cerro, entre San Rafael y Paso Ancho de Oreamuno—, a juzgar por antiguos documentos catastrales disponibles en el Archivo Nacional.

¹¹² Fomento- 1673 y 4467, 21 de noviembre de 1852, s. 41.

¹¹³ Fomento- 3865 y 4386, 23 de enero de 1853, s. 3, y 5 de febrero de 1853, s. 4.

La situación no fue sencilla, pues costaba conseguir obreros que aceptaran contratos mensuales, pues los querían semanales. Además, algunos preferían *“poner el rancho de su cuenta”*, es decir, llevar su propia comida, lo que a primera vista pareciera absurdo, pues tendrían que llevar sus provisiones o cazarlas para preparar sus propias viandas, pero alguna razón habría para proceder así; debe aclararse que el término rancho, usado hoy de manera coloquial, en realidad es castizo, y alude a la comida de un solo tipo, preparada para un grupo grande de personas, como se hace en los cuarteles o las cárceles.

Como una curiosidad, semanas después Ortiz solicitaba a la directiva indemnizar con un monto de seis pesos a Silvestre Bonilla, vecino de Santiago, por un pequeño platanar. Si bien a primera vista pudiera pensarse que esta parcela surtió de alimento a las cuadrillas supervisadas por él, en sesiones posteriores se capta que había *“dificultades que se presentan con algunos dueños de platanales, que no permiten dar el camino por dentro de ellos”*, ante lo cual se solicitó la intervención del gobernador de Cartago. Al respecto, cabe interpretar que estos parceleros estaban sembrando en áreas del Estado o de la municipalidad local, por donde se tenía planeado que el camino pasara. De otra manera, se habría aludido o recurrido a expropiaciones, que era una figura prevista en los contratos suscritos con el gobierno, como se verá posteriormente.

Para retornar a la vereda entre el río Chiz y Angostura, calculada en dos leguas, a mediados de junio la directiva acordó recurrir a contratistas privados para *“formar el callejón y despalarlo, con la anchura de veinte varas, más o menos”*, y así ampliarla. Se pagarían *“de veinticinco a treinta pesos por manzana, o sean cinco mil varas cuadradas, dándose despaldas en las dos terceras partes, libres de tropiezos”*. Tan atractiva era la oferta, que ahí mismo el directivo Ortiz pactó en encargarse del trabajo e iniciarlo al día siguiente, por un monto de 30 pesos la manzana deforestada.¹¹⁴

Eso sí, para iniciar sus labores, era preciso que Kurtze le entregara la picada abierta previamente. Sin embargo, cuando Ortiz envió a un emisario a recibirla, el ingeniero alemán no la pudo hallar, ante lo cual prometió que *“en la próxima semana exploraría de nuevo la montaña, hasta descubrir tales picaduras”*.¹¹⁵ No obstante, quedaría eximido de hacerlo, pues fue justamente en esos días que se anunció que estaba por llegar el primer contingente de colonos a Angostura, por lo que *“todos los esfuerzos deben dirigirse al fin de que se facilite la internación de los colonos y operarios, cuya llegada al Puerto del Limón se aproxima”*.

Si bien esta iniciativa abortó —a lo que se hará referencia después—, no hubo más menciones acerca de la vereda entre el río Chiz y Angostura, con excepción de que a mediados de julio von Bülow insistió en que debería construirse, pues el tránsito por el deteriorado camino de Matina se había complicado aún más.

Ante la carencia de fondos para financiar la obra —lo cual von Bülow conocía de sobra—, la respuesta de la directiva fue negativa, aunque también le advirtieron que no era correcto pedir otro décimo a los accionistas si no se había avanzado suficiente en el camino hacia Limón. En las propias palabras de los directivos, *“no existiendo al presente la fe necesaria de parte de los accionistas, ésta se avivará con las buenas noticias que se esperan de la expedición dicha del Sr. Kurtze”*, quien en esos días recorría las montañas caribeñas. Nótese el uso de la palabra fe, reveladora de la pérdida progresiva de credibilidad en von Bülow y el proyecto del camino.

¹¹⁴ Fomento- 3865 y 4386, 12 de junio de 1853, s. 16.

¹¹⁵ Fomento- 3865, 3 de julio de 1853, s. 18, f. 13v.



¿DÓNDE ESTARÍA EL ASENTAMIENTO ALEMÁN?



Como se relató en páginas previas, para viajar de Cartago al litoral Caribe, se debía transitar por el camino de Matina. Esto significa que, poco después de Juan Viñas, se tomaba hacia el noreste, por las colinas donde aún hoy se asienta Colorado, también denominado Patio de Águila y Guadalupe, en otras épocas.

Al tomar esa ruta, a mediados de 1853, Scherzer expresaba: *“El mediodía nos encontró en el camino a Turrialba. El termómetro señalaba 75° de Fahrenheit [24°C]. No es posible imaginarse un panorama más espléndido que el que divisa el viajero que cabalga a través del Alto de Colorado a Turrialba (Figura 34A). La bendición del cultivo que se manifiesta por doquier, aumenta aún más el encanto de la región; los cerros poblados de bosques en el vasto fondo, como muros inmensos de un verde oscuro, parecen esconder aún bastantes tesoros de la naturaleza”*. Después el tortuoso camino descendía, y era necesario vadear el río Turrialba para continuar la travesía por ese valle, cruzando la hacienda La Dominica para enrumbarse luego hacia Guayabo.

Hacia el sureste, a partir de donde hoy está el salón *Mon Río* y cruzando la actual ciudad —sector conocido como El Guayabal—, no había un camino firme, y menos aún de ahí hacia donde hoy está el CATIE (Figura 34B). Lo que existía desde tiempos inmemoriales era una vereda de indios, que permitía a éstos desplazarse de Turrialba a Atirro (Ibarra, 1985), en medio de grandes áreas pantanosas, casi intransitables incluso a caballo.



Figura 34. Vistas del antiguo valle de Turrialba, con los cerros de Alto Varas al fondo, desde las lomas de Colorado (A) y del trayecto entre la actual ciudad de Turrialba y Angostura, desde San Juan Sur (B).

Una evidencia de esto proviene de Marr (2002) quien, montado en su cabalgadura y mientras recorría absorto esos parajes, expresaría: *“Un pantano sin fondo vino a despertar de nuevo el espíritu animal. Se trataba de apretar los muslos para no tomar involuntariamente un baño de lodo. Volví a contemplar entonces los gigantes del bosque, los bejucos extrañamente entrelazados, las formas raras de las orquídeas, los fantásticos abanicos de las palmeras empenachadas, las hojas colosales de los helechos que por todos lados nos miraban al borde del camino, ¡si es que se tiene el descaro o el atrevimiento de llamar camino, como lo hacía nuestro “mozo” a este pantano!”*. Sin duda, se trataba del camino rústico trazado por la Sociedad Itineraria del Norte cuando se construyó el puente en Angostura, o lo que quedaba de él, ya invadido por las malezas, que allí crecen tan rápido.

Para continuar, una vez recorridos unos 8 km de tan fatigoso camino, se alcanzaba el abrupto cauce del río Reventazón, para después de varias y muy empinadas vueltas, desembocar en Angostura, donde el río se podía cruzar gracias al citado puente (Figura 35A), el cual Marr describió así: *“Sobre el río y entre*

dos rocas estaban colocados largos troncos de árboles y vigas atravesadas encima de éstos; pero el improvisado puente oscilaba de tal modo sobre el rugiente recial, que preferimos desmontarnos, echar las mulas por delante y pasar a pie esta “oubliette” que se mece en el aire”; el término en francés, usado de manera sarcástica, alude a un tipo de trampa, para describir lo peligroso que era atravesar ese puente. A juzgar por la opinión de Marr —de pluma siempre satírica—, tan endeble estructura distaba mucho de ser aquella que apenas un año antes la Sociedad Itineraria había publicitado como “de suficiente anchura no solo para el tránsito de mulas, sino también para el de carruajes, si fuese necesario”, como se indicó en páginas previas.

Es oportuno indicar que los viajeros europeos que alguna vez recorrieron Turrialba y nos legaron sus testimonios escritos, quedaron cautivados por los asombrosos paisajes del entorno de Angostura. Y no era para menos.

Por ejemplo, embelesado, Marr diría al llegar ahí: “No se puede imaginar un paraje de bosque más salvajemente romántico, y un pintor alemán que aquí hubiese perdido sus utensilios, tendría el derecho de pegarse un tiro en la desesperación de no poderlo reproducir”; Y continuaba expresando: “Cuando, después de un crepúsculo [amanecer] de unos diez minutos a lo sumo, el sol incendió el cielo y la selva, el dorado y verde esplendor me hizo mirar [...] la silenciosa grandeza del mar de follajes que me rodeaba; los árboles colosales; los millares de diamantes de las gotas del último aguacero que se bebió sediento el primer rayo de sol; los jirones de niebla que como espectros del bosque se movían de aquí para allá sobre el río, estremeciendo los jugosos tintes de las hojas gigantes de los plátanos silvestres; las guirnaldas profusamente floridas de los bejucos [...]. ¡El sol es y seguirá siendo la mayor luz!”

¡Qué imágenes tan hermosas, sugestivas e inspiradoras! Y tan fidedignamente elocuentes de cómo son las alboradas ahí, que un siglo y medio después, y de manera coincidente, quedarían plasmadas en un soneto del poeta Marco Aguilar, quien dijo: “En el valle amanece de repente. / No es igual que en el mar o en la llanura / donde el sol, tan despacio y sin premura / incinera las rutas del oriente. // Llega toda la luz rápidamente / para sorpresa de la noche oscura. / La mañana de aquí nace madura / y el cielo es como de agua transparente”.¹¹⁶

Por su parte, Scherzer, no se queda atrás de Marr, y opinaba que “si se juzgara la situación más apropiada para una colonia alemana en Costa Rica, conforme a la impresión que los encantos pintorescos de una región ejerce sobre un amigo sensible a la naturaleza, el lugar escogido [...] tendrá que ser considerado como muy favorable. La situación de Angostura en un valle de los Andes de mediana extensión, encima de las riberas del Reventazón, que serpentea su agua de un verde de musgo a través de rocas de traquita, es maravillosa. Hierve bajo nuestros pies este hijo salvaje de la montaña en un desfiladero profundo y se empina contra la pétrea camisa de fuerza que lo lleva a Angostura, que dio su nombre a la colonia alemana”.

Y continuaba dando rienda suelta a su lirismo, así: “Sueños consoladores, debidos a la melodía monótona del agua, podrán animar allí a los descendientes centroeuropeos del pueblo de los filósofos [...]. Árboles gigantes, succulentos a pesar del mes de diciembre en el ornato de sus trajes verdes, se elevan en forma de anfiteatro en bordes escarpados a ambos lados del río; pero el escenario es incomparablemente más hermoso y sinóptico río abajo hacia el noroeste, donde el Reventazón se arrolla

¹¹⁶ Fragmento inicial del poema *El tránsito del sol*, del libro homónimo.

en serpentinatas hacia el valle de Turrialba. Los árboles parecen ser colocados uno sobre el otro, “un bosque sobre otro”. [...] (Figura 35B). Tengo una vista preciosa sobre este verde y apretado ejército gigantesco. Son tallas espléndidas, en parte tan rectas como los granaderos de la guardia rusa al presentar armas. Otras se encuentran bajo la carga de sus lianas y de plantas parásitas un poco agachadas. Pero todas se desarrollan hermosamente hacia arriba, todas obedecen al potente encanto del cielo; extienden como en actitud orante sus miles de brazos, manos y manitas hacia el astro estrellado”.



Figura 35. Vestigios del puente antiguo de metal, exactamente en el mismo punto que Marr cruzara (A) y aspecto del bosque en Angostura (B).

Igualmente, 22 años después, el botánico alemán Helmuth Polakowsky emitiría un juicio coincidente, al expresar que “*magnífico panorama es el que se distingue desde la altura de las colinas que lo rodean [al río], hasta el valle del río Reventazón, en Angostura: parece como si los árboles estuvieran los unos sobre los otros y los de encima tuvieran origen en la copa de los de más abajo*” (Polakowsky, 2014). Y continuaba, casi delirante, en su inspiración: “*Todas las alturas y los valles están cubiertos de selvas primitivas eternamente verdes e impenetrables, sobre las cuales a menudo levantan su cabeza palmeras aisladas o reunidas en grupos. ¡Una vista maravillosamente hermosa! El claro cielo, la agradable temperatura y la calma silenciosa, producen la impresión más intensa en el viajero que pasa a caballo por este camino, particularmente en las horas de la mañana, por la grandiosidad del panorama*”.

Pero hasta ahí llegaban los más que merecidos elogios poéticos para tan bucólico paraje, apto más bien para “*la vida contemplativa de piadosos ermitaños*”, según Scherzer, donde el incesante rumor del río era interrumpido tan solo por las vocalizaciones de animales como “*las loras verdes que acaban de terminar una larga conversación en la caoba bajo mi ventana*”, o los graves bramidos del mono congo (*Alouatta palliata*), pues “*todas las mañanas oíamos a una distancia de media milla el horrible bajo de este peludo habitante de la selva*”.

En síntesis, un sitio apenas “*propicio para monjes melancólicos y congos*”, de nuevo en palabras de Scherzer, más que para establecer una inmensa y próspera colonia con pretensiones de emporio alemán, en la parte central del continente americano.

Ahora bien, por su significado histórico, cabe preguntarse dónde estuvo exactamente el núcleo de la colonia o asentamiento. Pero, dado que no hay ningún documento que lo describa, de manera clara e incontrovertible, hemos elaborado nuestra propia versión, a partir de la confrontación de varias evidencias documentales —más bien fragmentarias— con la geografía de esos parajes, que hemos recorrido varias veces para tratar de resolver este acertijo.

Para comenzar, el relato de Marr es muy rico en detalles al respecto, pero la secuencia no es clara para un lector no familiarizado con la zona. En efecto, una vez que Marr y Kurtze cruzan el Reventazón, empiezan un empinado ascenso, y desde ahí captan que *“el río se precipitaba hacia el noreste en numerosas ondulaciones. Las cordilleras cubiertas de selvas y las “cuestas” están colocadas como “coulisses” [bastidores de teatro] en sus márgenes y éstas suben en forma de azoteas; de suerte que se diría que en las de más arriba los árboles se arraigan en las copas de los que están debajo, como si hubiesen crecido los unos sobre los otros. Nunca he visto nada más fantástico en bosques de esta clase”*; de hecho, ese paisaje se ha conservado hasta hoy en algunos trechos del camino. Y continúa narrando que *“seguimos por el lodo y la maleza monte arriba y, después de una revuelta, contemplamos un “plateau” [meseta] a medio desmontar, en que había un pintoresco “blockhaus”*.

Ciertamente, en esa área la ribera del río es muy escarpada, y no hay planicie alguna. El sector con declive menos pronunciado empieza cerca del actual cruce hacia La Suiza. Ahí hace pocos años estuvo el campamento del Proyecto Hidroeléctrico Angostura, del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), y ahora hay bodegas y almacenes, más algunas oficinas del propio ICE; al frente, recientemente se construyó la estación de gasolina *JSM*. Es decir, era en esa primera área algo plana, que se prolonga hacia el este, donde en medio de un abra en la montaña estaba el “blockhaus” o cabaña de madera tosca que servía de albergue a von Bülow (Figura 36). A ello se hará referencia más detallada pronto.

Eso sí, conforme ellos subían la pronunciada cuesta, divisaban que *“abajo, en el valle, rugía el río corriendo entre rocas de traquita. Cerca del agua descubrí una choza de cañas. El “mayordomo” del barón, el “ci-devant” [ex] maestro de escuela, su mujer, un niño de pecho, dos cochinitos y una legión de ratas vivían en comunidad”*. Esto revela que el rancho de Lammich estaba en la ribera derecha del río, tal vez en un pequeño rellano que existe aún hoy —donde hay varias casas y tiene sus bodegas una empresa que organiza recorridos en bote por ríos—, o más adelante, aguas abajo, ya en las cercanías de la sede de la colonia.



Figura 36. Sitio donde estuvo el albergue de la Dirección Colonial (flecha a la derecha) y punto donde yace el antiguo puente metálico (flecha a la izquierda), más el rellano inmediato, con varias casas. Nótese el puente actual a la derecha, así como los cerros de Izarco al fondo.

Otra apreciación de Marr que confirma la ubicación de este albergue es que, al llegar a la planicie, indicaba que *“del otro lado, frente por frente del “blockhaus”, se erguía el gigantesco volcán de Turrialba lanzando una larga columna de humo y haciendo casi sin interrupción un ruido sordo semejante al que produce una caldera de vapor, pero más fuerte”*; conviene acotar que el volcán había estado activo desde 1853. En efecto, no obstante sus 3340 m de altura, el volcán no se puede ver desde la parte más baja del cauce del Reventazón, mientras que desde ese altiplano es perfectamente observable. Días después, alojado en el albergue, Marr acotaría: *“El Turrialba humea de lo lindo. Una erupción, vista de aquí, sería un espectáculo soberbio. Deseo que el volcán me dé ese gusto, pero de noche, por motivo de la iluminación”*.

Ahora bien, Marr indica que *“la región de Angostura no es una planicie, sino que sube en distancia de media milla inglesa desde el “blockhaus” hasta 600 pies sobre una cordillera”*. Esto reafirma la ubicación del asentamiento, pues a lo largo de esa distancia, equivalente a unos 800 m, el terreno asciende hacia la cumbre de las colinas que entonces se denominaban cerros de Izarco (Figura 37A); dichos cerros, donde hoy está el restaurante *Turrialtico*, están cortados por la sinuosa ruta nacional 10, que conduce a Siquirres.

Asimismo, no debe olvidarse que en una carta de Espinach a von Bülow, ya citada, de manera explícita indica que para establecer el núcleo de la colonia puede tomar 20 manzanas de los terrenos más planos —o con menor declive, realmente— cercanos a la ribera oriental o derecha del río Reventazón, comenzando por donde ya había erigido su albergue y continuando por la ladera que, obviamente, es la de Izarco.

Un dato más, confirmatorio de la localización de dicho asentamiento, proviene del naturalista alemán von Frantzius, quien al referirse a algunas recolecciones de fauna, indicaba que *“Angostura es el punto al sur de Turrialba donde queda el único puente que cruza el Reventazón, y adonde se está construyendo el camino de Cartago a Limón; queda un poco más alto que la parte plana del valle de Turrialba”*.¹¹⁷ Es decir, atravesado el río, el punto más alto era una especie de promontorio, en la actual intersección con la carretera hacia La Suiza, como recién se indicó (Figura 37B), pero que se prolonga gradualmente ahí hacia la base de los cerros de Izarco. Hacia la derecha, vírgenes entonces, estaban los terrenos donde se asienta el actual caserío de Eslabón, que sería el punto de partida para la futura colonización del muy extenso valle de Tuis, como se denominaba antes el actual distrito de La Suiza.



A



B

Figura 37. Cerros de Izarco (A) y sitio donde estuvo el núcleo de la colonia alemana, visto desde dichos cerros (B).

¹¹⁷ Smithsonian Institution Archives, AR 1076, 10 de enero de 1867.

Como una curiosidad, cabe hacer aquí una digresión para destacar que Marr decía que von Bülow *“era un fanático en su convicción y veía a mil millas de distancia por encima de los 27.000 thalers que los consejeros secretos de Berlín habían colectado pidiendo limosna. Si fuera posible crear alguna cosa en fantasías, Bülow sería el hombre indicado para hacerlo”*. Es oportuno aclarar que esa suma es inferior a la real, citada por Streber, como se verá después.

A continuación, Marr refería, de manera jocosa que *“en una legua a la redonda las montañas habían sido bautizadas, al igual que los arroyos. Había un río Witting, una cuesta Kurtze, una quebrada Streber, una sierra Rosalía (la novia de Streber), una laguna Mora, etc. Creo que hasta un camino llevaba el nombre de un berlinés, consejero de la Corte”*. Al respecto, como por ahí no hay lagunas naturales, cabe suponer que a la que él alude, en honor de don Juanito, corresponde a una pequeña laguna que se halla en la actual finca Piedra Grande, en Alto Alemania (Figura 38); pertenece a la familia Thiele, descendiente del alemán Oskar Thiele Grothe, por entonces viudo de Ana María Hashagen, y llegado al país varios años después. En cuanto a Guillermo Witting, por entonces era empleado de la Casa de la Moneda, y después sería su director; se casó con Juana Mora Castillo, hija del célebre político Juan Mora Fernández.



Figura 38. Laguna en Alto Alemania.

Ahora bien, ya extinto el proyecto de la colonia alemana, el maestro Lammich se había instalado donde muy posiblemente otrora estuvo el núcleo de la colonia. Al respecto, hay varios datos reveladores, de cuando la colonia había fenecido.

El primero proviene del alsaciano Auguste R. Endrés, quien en junio de 1867 llegó a Turrialba a recolectar orquídeas (Ossenbach *et al.*, 2013). En una muestra de herbario correspondiente a la orquídea *Ionopsis*, él consignó lo siguiente, de manera literal: *“Turrialba- De Angostura sobre Guayabo después de la casa de Lammich, antes de subir la primera cuesta hacia Boveda”*. Cabe aclarar que, aunque lo escribe con mayúscula, se refiere a un arbusto de guayaba sobre el cual estaba la orquídea y no a la localidad de Guayabo, que queda muy lejos de ahí. Asimismo, escribió en español la palabra cuesta; en efecto, esa fuerte pendiente es la que hoy conduce al restaurante *Turrialtico*, después de la cual está el caserío de Bóveda.

El segundo dato aparece en un relato de un viajero que llegó ahí, pero en sentido inverso. Se trata del botánico alemán Otto Kuntze, quien arribó a Limón a mediados de 1874. Él empezó a recolectar plantas en dirección hacia el Valle Central y, al aproximarse a Turrialba, tuvo la oportunidad de desayunar en la casa de Lammich —al que menciona como Lamm, de manera errónea—, quien residía entonces *“en una finca más o menos bonita”*, poco después de lo cual descendió y pudo observar *“un majestuoso puente de madera”* sobre el río Reventazón.

Finalmente, el tercer dato se origina de un trámite efectuado por Lammich en 1864, y en respuesta al cual el Juzgado de Hacienda le aprobó *“el denuncia del terreno baldío que se halla en las tierras que posee en el punto de la Angostura, del río Reventazón”*.¹¹⁸ Se puede interpretar que, abortada la colonia, él permaneció en una de las áreas abandonadas, y no fue sino hasta ese año que legitimó su posesión de manera oficial.

Cabe indicar que en la resolución se especifica que el terreno le fue asignado *“en virtud de la gracia que le concede la orden suprema número 76, de 17 de Febrero de 1859”*, pero al buscar esa ley, la única que hallamos correspondiente a ese mes y esa materia fue la orden I (No. 59), del 15 de febrero, en la cual se especifica que para *“los denunciantes de tierras baldías que no pueden comprobar la denuncia con testigos, se dé curso al expediente respectivo, siempre que se comprometan a pagar los perjuicios que resulten del tal procedimiento”*.¹¹⁹ O sea, todo indica que Lammich, ya trasmutado de maestro en labrador, pues se autodefinía como *“agricultor y vecino de Reventazón”*, de manera natural y espontánea permaneció con su familia en tan agrestes y remotas tierras. Incluso, cabe suponer que al principio vivió en el albergue que había quedado abandonado ahí, otrora usado por von Bülow como oficina y casa.

Aunque la ubicación exacta y las dimensiones de dichos terrenos se desconocen, podría ser posible determinarlas gracias a unas medidas efectuadas en setiembre de 1865 por su paisano Rodolfo Quehl —a quien se aludirá pronto—, en su condición de ayudante mayor de la Dirección General de Obras Públicas, es decir, de subalterno de Kurtze. Para entonces, durante el gobierno de Jiménez, por fin se estaba tratando de construir el tantas veces postergado camino a Limón, y como éste debía atravesar los predios de Lammich, hubo necesidad de expropiarle una franja de mil varas, equivalente a más de 67 manzanas, y compensarlo con otras propiedades.¹²⁰

Según el informe de Quehl, los principales hitos eran las quebradas Poró y Pital, nombres hoy desaparecidos, pero debido a que conocemos la ubicación del primero —como se verá pronto—, con los datos de rumbos y ángulos de Quehl un buen topógrafo podría trazar hoy los contornos de la propiedad de Lammich. En cuanto a su extensión, el predio total que quedó en manos suyas correspondía a *“tres caballerías, quince manzanas y cinco mil varas cuadradas”*; como una caballería equivalía a unas 46 ha, la extensión total era de unas 146 ha.

Sería en febrero de 1866 cuando, dado que la caballería estaba tasada en 100 pesos, pero a él le habían donado 40 manzanas, canceló 255,37 pesos para quedarse con dicha propiedad. Es decir, pagaría el monto correspondiente *“a dos caballerías, 35 manzanas y 8480 varas cuadradas”*; además, debía

¹¹⁸ *La Gaceta*, 26 de marzo de 1864, No. 259- Supl., p. 1.

¹¹⁹ *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica, en los años de 1859 y 1860*. Tomo XVI. 1871. Imprenta de la Paz.

¹²⁰ JUCA- 2096, 11 de setiembre de 1865, f. 35-35v.

saldar un canon o pensión anual del 6% en los tres primeros años, y un 10% a partir del cuarto año.¹²¹ Cabe resaltar que ahí especifica que su propiedad estaba rodeada por terrenos baldíos, excepto al sur, por donde colindaba con el río Reventazón. Por tanto, es lógico suponer que las 20 manzanas otrora asignadas a von Bülow por la Sociedad Itineraria, estaban contenidas en esta gran área.

Para que no queden dudas al respecto, años después Lammich haría denuncios de dos nuevos predios en esa zona, más o menos contiguos, de los cuales se cuenta con un muy detallado croquis, útil para visualizar aún mejor dónde fue que estuvo el asentamiento alemán (Figura 39); fue elaborado en mayo de 1877 por el agrimensor Francisco Gallardo Navarro, con la ayuda José Mora, Calixto Guzmán, Juan Villavicencio y Raimundo Solano como “*tiradores de cuerda*”.¹²² Ahí se nota que ya había un amplio terreno, titulado a favor suyo —el denunciado en 1864—, el cual se extendía desde la margen derecha del río Reventazón hacia “*el camino de Tuis*” (hoy La Suiza), pero ahora él deseaba completarlo con un área de un poco más de 16 manzanas (11 ha) hasta la margen derecha de la quebrada Eslabón.

Pero, aún más importante para nuestros fines, había otro terreno, cuatro veces más grande, de poco más de 69 manzanas (49 ha), al costado izquierdo del nuevo camino a Limón —en proceso de construcción—, el cual favorecía el acceso a esos predios, a la vez que incrementaba su plusvalía; en el croquis aparece rotulado como No. 1 (con los sectores A y B), y el otro como No. 2. Es de suponer que la expropiación que se le hizo a Lammich en 1865 para abrir dicha ruta, correspondió al trecho entre el puente de Angostura y el vértice inferior del lote No. 1B, y que el nuevo denuncia se extendía desde ese punto hacia el noreste, hasta la quebrada Plátano Seco. Este nombre ha desaparecido, pero según mediciones de campo efectuadas por von Chamier en 1864, su cauce quedaba a 2 km del citado puente;¹²³ hoy esa denominación subsiste en un lote de la finca *Guardiría*, cerca de la margen del río.

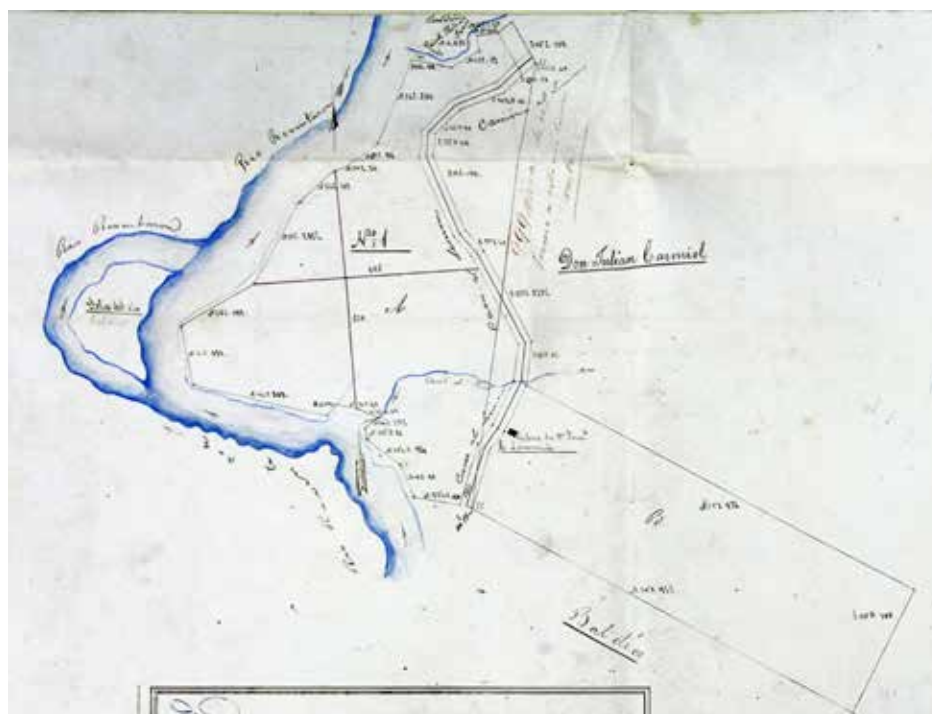


Figura 39. El predio grande (No. 1) de Lammich, en el croquis de Gallardo.

¹²¹ Hacienda- 15106, 19 de febrero de 1866, f. 35-35v; PLYCH- 402 (1866), pr. II, f. 15-15v.

¹²² JUCA- 2409, 1896, f. 33. Para ello se contó con la ayuda del lugareño Jorge Montoya.

¹²³ *Gaceta Oficial*, 9 de octubre de 1864, No. 287, p. 1-2.

Conviene hacer un paréntesis aquí, para destacar tres cosas interesantes en el citado croquis. En primer lugar, nótese que el camino a Limón seguía un curso muy diferente de la actual ruta 10. En segundo lugar, en el croquis se observa la llamada “*isla del río*”, que bifurcaba el cauce de éste, pero hoy ese accidente geográfico no existe como tal. Es de suponer que, por factores geológicos e hidrológicos, a lo largo del tiempo todo el caudal drenó por brazo izquierdo del río, y el cauce derecho, ya seco, se fue rellenando hasta desaparecer; hoy corresponde a la porción extrema de una especie de prominencia, ahora cultivada con café, en la citada hacienda. En tercer lugar, las propiedades de Lammich colindaban con una de su paisano Julián Carmiol Grasneck, quien quedó como albacea de los bienes de su hijo Francisco, fallecido en 1875; a este predio se aludirá después.

Para regresar a Lammich, en el croquis se observa que él tenía una galera o galerón muy cerca de la quebrada Poró, nombre también desaparecido, pero que según von Chamier estaba a 1 km del puente de Angostura. Por fortuna, pudimos localizarla y seguir su curso, gracias al croquis y a la información aportada por un lugareño, citado previamente.

La quebrada Poró nace en un punto muy cercano a la actual carretera, hacia la derecha de la curva posterior a las instalaciones de la empresa *Firestone* —antigua *CONAIR*—, en una propiedad que perteneció a la familia Guardia. Sus aguas ingresan a la finca *Tamencita*, y de ahí fluyen entubadas hacia los predios de la citada empresa, donde son canalizadas y nuevamente entubadas para que pasen debajo de la carretera (Figura 40A); se ignora si fue entubada cuando se construyó la carretera a Siquirres, o si lo fue para uso de la empresa *CONAIR*. Después sus aguas corren al lado de ésta, por todo el frente del predio de residencias del Proyecto Hidroeléctrico Angostura, y continúan hacia la finca *Guardiria* (Figura 40B), para alcanzar el río Reventazón.

Es oportuno destacar que la citada quebrada debe su nombre a que aflora en un paraje donde hay unos árboles de poró muy altos, posiblemente descendientes de los que otrora hubo allí. Se trata del poró gigante o extranjero (*Erythrina poeppigiana*), de origen suramericano pero naturalizado en nuestro país, donde históricamente se le ha utilizado como sombra en cafetales, pero en cierta época tiñe de anaranjado intenso el paisaje de todo el valle de Turrialba.

El curso de la quebrada Poró es clave para determinar con mayor exactitud dónde estuvo la cabaña de la Dirección Colonial. En efecto, según el croquis de Gallardo, dicha quebrada era el único curso de agua existente en la planicie que empieza en la intersección de la ruta 10 con la carretera a La Suiza, y que se extiende hacia los cerros de Izarco. Es obvio que von Bülow y sus primeros acompañantes requerían una fuente de agua para sus necesidades cotidianas, y el río Reventazón quedaba algo lejos y en una cuenca escarpada, de modo que la presencia de ese arroyo debió ser un factor determinante en la elección del sitio para erigir la cabaña. A su vez, eso explicaría la proximidad de la galera de Lammich con la quebrada Poró. Así que, posiblemente, fue ésta la bautizada como Witting o Streber, según lo relatara Marr con su característica sorna.



A



B

Figura 40. La quebrada Poró, ya canalizada, dentro de los predios de la empresa *Firestone* (A), y al atravesar un cafetal en la finca *Guardiria* (B).

En cuanto a las características agroecológicas de este entorno, Gallardo consigna que *“el terreno No. 1 tiene la mayor parte plana, y lo demás quebrado; y su calidad de bueno y de malo, por su parte quebrada y la cenagosa. El No. 2 es más malo que bueno. Ambos terrenos tienen aplicación [aptitud] para agricultura y pastos. El clima es absolutamente malsano. De las aguadas, no tiene otras que las que se indican en los planos, y para esto las aguas del Reventazón no sirven, porque no se pueden aprovechar, por los grandes peñones. El clima es cálido y nada ventilado”*. Cabe señalar que el terreno No. 1 está ocupado hoy por la finca *Guardiria* más un predio del ICE —con casas de técnicos, más una zona de almacenes—, y a la derecha de éste se extiende la finca *Tamencita*; ambas fincas, que suman unas 90 ha, están dedicadas a la producción de café.

En conclusión, esfumada la tentativa de colonia alemana en Angostura, de alguna manera Lammich fue una especie de ícono del fallido proyecto, al convertirse en el único sobreviviente que permaneció en esos parajes. Además de mantener para sí los predios originales, con los años fue haciendo denuncios, hasta casi monopolizar todas las planicies de la región, más las estribaciones de los cerros adyacentes. Al final, logró adueñarse de las nuevas *“ochenta y dos manzanas cinco mil seiscientas varas cuadradas”*, computadas a 110 pesos la caballería, por un monto de 140,25 pesos, los cuales canceló el 17 de julio de 1878.

Para tratar de reconstruir sobre un mapa actual dónde estuvieron las propiedades de Lammich, la mejor guía es la trayectoria del camino a Limón. Debido a la topografía tan escarpada de la cuenca del río Reventazón, dicho camino posiblemente seguía el mismo trayecto actual a partir del puente de Angostura, pero solo hasta poco después de la primera planicie. Luego se enrubaba hacia la izquierda, siguiendo un curso muy parecido a una calle que da acceso al gran predio ocupado por las residencias y algunos patios del Proyecto Hidroeléctrico Angostura (Figura 41A).

Es de suponer que, cerca de su galera de Lammich, en las inmediaciones de la intersección del camino con la quebrada Poró, fue donde estuvo la cabaña de la Dirección Colonial (Figura 41B). Cabe acotar que las 14 ha que nuestro gobierno donó para el establecimiento del núcleo de la colonia —que nunca se deforestaron para poblarlas— posiblemente abarcaban las áreas más planas, tanto hacia La Suiza como al este, incluyendo

quizás una porción del piedemonte de los cerros de Izarco —hoy loteado en grandes propiedades, algunas con elegantes residencias—, más las instalaciones de la empresa *Firestone*.

Toda el área contenida entre el camino a Limón y el contorno del río —la cual formaba una especie de cántaro o vasija— era la nueva propiedad de Lammich, de más de 40 manzanas, y que está marcada como el sector No. 1A en el croquis del agrimensor Gallardo. Por su parte, el sector No. 1B, de más de 28 manzanas, se extendía hacia la derecha, debajo de la propiedad de Carmiol, a partir de la quebrada Poró. Finalmente, la otra propiedad (No. 2), de más de 16 manzanas, era una especie de cuchilla a lo largo de la quebrada Eslabón. En el croquis, las propiedades No. 1B y 2 están conectadas por una “línea de vinculación”, y la gran propiedad encima de ella también era de Lammich.

En síntesis, a esa gran propiedad suya, de 146 ha, pudo sumar unas 60 ha nuevas, para totalizar unas 206 ha en Angostura y lugares aledaños. La distribución espacial de estos nuevos denuncios sugiere que su propiedad previa abarcaba el área comprendida a la derecha del camino que subía desde el puente de Angostura, y hasta las cercanías de la quebrada Eslabón; hoy correspondería a toda el área delimitada por el cauce del río y la actual carretera a La Suiza, y posiblemente se prolongaba hacia el norte mucho más.

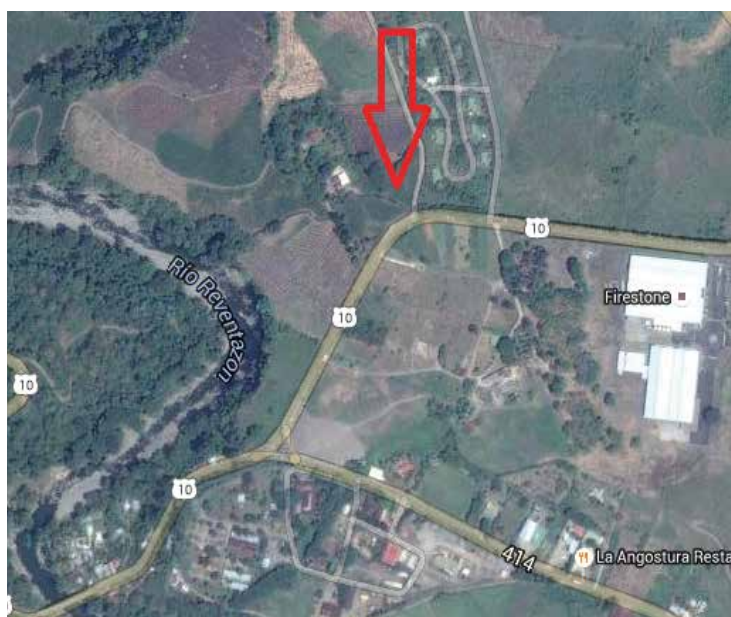


Figura 41. Punto (marcado con flecha) donde la quebrada Poró cruza la carretera (A), así como el posible sitio donde estuvo la sede de la Dirección Colonial, en la finca Guardiría (B).

Ahora bien, para cambiar de asunto, en relación con el puente que había en Angostura y que deleitó la vista del botánico Kuntze, había reemplazado al primero, de vigas o troncos. En realidad, Francisco Kurtze lo había diseñado en 1852, como se indicó en páginas previas, a la espera de que se estableciera la colonia de Angostura, pero debió guardar el plano. Ya como Director de Obras Públicas, en el gobierno de Jesús Jiménez logró que su sueño cristalizara, y el 27 de marzo de 1865 el puente fue inaugurado, en una memorable ceremonia sobre la cual hay abundantes detalles en Hilje (2017).

La estructura constaba de dos secciones con forma de arco aéreo y techadas, las cuales reposaban sobre tres grandes bastiones de mampostería; dichos bastiones aún sostienen el vetusto y corroído puente metálico que se observa aguas abajo —inaugurado el 3 de junio de 1923, en el gobierno de Julio Acosta García— desde el actual puente sobre el río Reventazón. La construcción fue dirigida por el suizo Roque Adamini, en tanto que el alemán Eduardo Steffen Grigat —no Steffens, como se ha perpetuado en la literatura— efectuó las labores de carpintería, y el cartaginés Valerio Pérez lo relativo a albañilería.¹²⁴ Cabe señalar que Steffen vivía en San Ramón, Alajuela, donde residía su hermana Guillermina, quien se había casado con su paisano Agustín Pieper, uno de los colonos de Angostura; por cierto, su hija Adelina Pieper Steffen contraería nupcias con Paulino Acosta Chaves, tío del presidente Acosta.

A propósito de los limitados medios y recursos con que se contaba en aquella época para construir obras de infraestructura, es oportuno cotejar la lista de herramientas, utensilios, materiales, sustancias y otros bienes de que disponía en 1867 (Anexo VI), que no deben haber diferido mayormente de lo que acontecía 15 años antes, en las labores de la Sociedad Itineraria. En contraste con la maquinaria que existe hoy, ahí se observa cómo, para la apertura del camino hacia el Caribe, predominaban los cuchillos y machetes (137), palas (128), mazos y martillos (108), carretillos (83), picos sacos (70), barras de metal (50), hachas (39), baldes (34), piquetas picapedreras (30), cuñas de fierro (25), limas (24) y macanas (17). En síntesis, picaduras abiertas a machete y hacha, y caminos construidos a pico y pala.

Es oportuno mencionar que ese inventario fue preparado por el alemán Quehl (Figura 42), a quien se aludió en páginas recientes. Lo hizo quizás a raíz de su traslado a algún otro sitio de trabajo, o tal vez de su partida hacia El Salvador, aunque supuestamente fue en 1868 que se instaló en este país, donde moriría.

Conviene anotar que Quehl se casó con su paisana Alvine Johanning Bertelsmann, con quien procreó tres hijos. Él había sido ayudante de von Bülow en el mantenimiento del Camino Nacional, después de que abortó el proyecto de Angostura. Con él viajó hacia Rivas, como capitán de nuestras tropas en la guerra contra los filibusteros, y ahí también ejerció como enfermero en el hospital de campaña, coordinado por su paisano Karl Hoffmann, Cirujano Mayor de Ejército Expedicionario. Fue tan amigo de éste, que le prestó auxilio en sus últimos días, en Puntarenas, cuando además de copiar su testamento, llevó al papel una estremecedora carta que él le dictó, para despedirse de don Juanito; dicha carta aparece en Hilje (2007).



Figura 42. El polifacético Quehl (A) y su firma (B).

¹²⁴ Fomento- 765, 1866, f. 1-22. .

En relación con las picadas abiertas en la montaña, cabe imaginar que entre aquel resonar repetitivo y agudo de cuchillos trozando ramas y bejucos para avanzar entre la densa selva, más los metálicos hachazos derribando arbolones que impedían el paso, al igual que de picos, piquetas y palas escarbando para remover raíces y aplanar el suelo, y para fragmentar las piedras necesarias para pavimentar la futura calzada, lo que avanzaba era una cuadrilla de voluntades de hierro, con los rostros enrojecidos y los brazos curtidos por la intemperie. Porque, ya fuera abrasados por soles inclementes y bañados en copioso sudor, o bajo rayerías de montaña y torrenciales y prolongados aguaceros, que impedían que las ropas se secaran, no importaban las manos agrietadas y encallecidas por tanta aspereza, ni tampoco la extenuación, pues aquellos corajudos obreros iban guiados por un propósito superior a ellos, como lo era el largamente anhelado sueño nacional de conectar al país con el mundo, como debía ser.

Para regresar al asunto de la ubicación de la colonia, cuando Polakowsky visitó Angostura, a fines de 1875, atestiguó que *“en la orilla del este del Reventazón está un otero y una pequeña llanura de unas cinco manzanas de tamaño, despojadas del bosque primitivo. Aquí se encuentran los dos cortijos, un potrero y un jardín medio silvestre del señor Lammich, con bananos, maíz, caña de azúcar, café, achiote, frijoles y algunas legumbres y árboles frutales del país. Todo prospera aquí muy bien, cafetos de solo dos años ya producen fruto; de tres años es la cosecha, tan considerable, que las ramas se inclinan profundamente bajo el peso de los innumerables granos rojos. El maíz produce tres cosechas en un año. Pero, como el señor Lammich no tiene absolutamente ningún mercado para su producto, y está casi enteramente separado del resto del mundo, solo cultiva una parte del terreno de su propiedad. Poco después de la casa del señor Lammich, toma otra vez el viajero el camino a través del bosque primitivo, y sube unos 600 pies en línea sinuosa sobre una falda de montaña bastante escarpada”* (Polakowsky, 2014).

Es decir, el citado otero correspondería al montículo o altozano que corona la escarpada cuesta que sube desde el actual puente sobre el Reventazón, y desde ahí se extendía por la planicie en la que otrora estuvo el albergue de von Bülow. Ahora bien, en el croquis elaborado por Gallardo, se percibe que el camino se acercaba un poco al Reventazón y ascendía por los cerros de Izarco, pero en las cercanías del restaurante *Turrialto*, lo cual permite interpretar mejor la siguiente descripción de Polakowsky al recorrer esos parajes: *“Esta parte del camino es efectivamente mágica, por su belleza. Se ve distintamente el volcán Turrialba y las altas cadenas de montañas que lo rodean, se abrazan de una ojeada las más cercanas y las más bajas colinas, y se hunden las miradas en las espantosas profundidades de los numerosos valles, de los cuales se escapa a veces el relámpago de plata de algún río”*. El río aludido podría ser el Turrialba, cerca de su desembocadura en el Reventazón, en el Bajo del Chino, citado previamente.

Para retornar en el tiempo, en cuanto a la génesis de la colonia alemana se cuenta con un dato revelador, proveniente de Scherzer. Al avanzar poco después de donde estaba el albergue de von Bülow, narraba que *“nuestro viaje nos condujo a través de una vereda ya allanada, a colinas que se elevaban gradualmente. Llegamos cerca de las nueve de la mañana al valle de Tuis. En esta magnífica y fértil región encontramos una docena de peones, quienes al servicio de la Sociedad Berlinesa de Colonización, se dedicaban a entresacar los bosques. Ellos reciben cincuenta dólares por cada mil varas de esta tarea. Allí donde ya se ha privado al bosque de su esplendor de árboles, el camino parece más seco, se asemeja más a una carretera, y tiene sesenta pies de ancho”*. En otro pasaje de su relato, de manera más específica consignaba que *“los trabajos iniciados en Angostura se limitan a la construcción de una casa para la gerencia [el famoso “blockhaus”] y al entresacamiento de lo más catorce manzanas”*.

Es decir, para entonces las labores de deforestación estaban en auge, para acondicionar los terrenos según lo dispuesto en el artículo XVIII del contrato, lo cual implicaba contar con al menos un camino apto para mulas, los predios ya desmontados, y albergues *“para recibir a los colonos tan pronto como haya lugar en qué colocarlos, con la comodidad que sea posible, a fin de que entren en un bienestar relativo”*.

A mediados de junio, poco antes de la gira hacia el Caribe, en la que Scherzer acompañó a Kurtze, afloró la extensamente esperada noticia de la llegada de colonos. En efecto, von Bülow comunicó por carta al directivo Guier que ya se tenía reclutados en Alemania a 25 *“colonos independientes”* y a 30 *“operarios escogidos”* o selectos; estos últimos vendrían a remediar la carencia de mano de obra local, que tanto había interferido en el desarrollo de los proyectos en curso. Aún más, von Bülow informó que pronto vendrían tres buques de guerra enviados por el gobierno de Prusia, al mando del comodoro Jan Schroeder, para hacer un reconocimiento y levantar la carta geográfica de la costa y del puerto de Limón.¹²⁵

Con el fin de facilitarle las cosas, de inmediato la Junta Itineraria decidió que había que hacer una picadura o trocha, para que este contingente de personas pudiera ingresar hasta Angostura con un mínimo de penurias. Curiosamente, le indican que lo hacen *“para que Ud. vea que ésta [la Junta] hace cuanto está a sus alcances por auxiliarle en los conflictos en que lo ponen las decisiones del Gobierno de Prusia y de la Sociedad de Berlín”*, lo cual suena extraño, pues parecieran imposiciones, en vez de la esperada colaboración de ambas entidades alemanes.

Pronto se procedió, y fue así como se comisionó a los vocales Juan Manuel Carazo y Eusebio Ortiz Brenes para que contrataran por dos meses a 30 obreros, divididos en cuadrillas de 10 hombres, lideradas por Tomás Sierra, Pío Alvarado y José Quesada. A pesar de que se les pagaba el muy atractivo salario de 15 o 20 pesos al mes, más la alimentación, con la condición de que fueran jóvenes, solteros y que *“estén acostumbrados a estos trabajos”*, fue muy difícil reclutarlos.¹²⁶ Identificar a estas personas y empadronarlas para que cumplieran con el llamado *“servicio personal”*, dependía de la policía, pero un mes después la Sociedad reconocía que este procedimiento de conscripción estaba en *“pugna con las garantías individuales”* que confiere la Constitución Política, y entonces sugería al gobierno que quizás era preferible eximir por 10 años del servicio militar a quienes laboraran por cuatro años en la construcción del camino.

En su respuesta, el gobierno aceptó esta idea, pero con la condición de que funcionaría *“salvo en el caso de la Ley Marcial, por estar amenazada la independencia nacional, o invadido el territorio de la República”*; así habría ocurrido tres años después, cuando el ejército filibustero de Walker invadió Guanacaste y puso en grave riesgo la soberanía nacional. Eso sí, antes propuso que primero se tratara de que fuera un acto voluntario, incluyendo a los soldados del regimiento de toda la provincia de Cartago *“que tengan a bien separarse del servicio militar de la República”*, para lo cual se daba un plazo de dos meses, siempre que no excediera un centenar el número *“entre milicianos y paisanos”*.¹²⁷

Ahora bien, en cuanto al improvisado camino que se iba a abrir para que transitaran los colonos por llegar al país, pareciera que el asunto no pasó a más, a juzgar por la documentación existente, o quizá se atrasó, según algunas evidencias que revelan que en Alemania la situación era tirante en relación con los primeros colonos reclutados.¹²⁸ En todo caso, Kurtze no realizó recorrido hacia el Caribe.

¹²⁵ Fomento- 4467 (26 de junio de 1853, f. 22v-23v; 3 de julio de 1853, f. 23v-24v) y Congreso- 7307 (26 de junio de 1853, f. 1-4v).

¹²⁶ Fomento- 4467 (24 de julio de 1853, f. 31v-33; 16 de agosto de 1853, f. 39v-40).

¹²⁷ Fomento- 1677, 22 de agosto de 1853, f. 9-10.

¹²⁸ Don Alfredo Kruse, citado en páginas previas, narra las vicisitudes que enfrentaron los colonos y otros emigrantes que los acompañaban. Asimismo, los próximos párrafos son una síntesis de su relato.

En efecto, debido a que un viaje desde allá hasta Costa Rica tomaba unos 55 días, se anunció que el 15 de setiembre zarparía de Bremen la goleta *Solon* (Figura 43), al mando del capitán Johann Klamp, con la intención de atracar en Salt Creek (Moín). Aunque esto suena absurdo, después de la tragedia de dos años antes, esta vez von Bülow había garantizado que para inicios de noviembre ya se habría inaugurado un camino entre Salt Creek y Cartago; es muy posible que más bien él se refiriera a la picadura recién mencionada. Enterada de que esto era una temeridad, la prensa alemana de emigración denunció el hecho, lo cual tuvo eco aquí. En respuesta, pronto el vicecónsul inglés George Schedel y los viajeros Wagner y Scherzer pidieron una audiencia a don Juanito, para solicitarle que impidiera eso, y que instara a la empresa organizadora del viaje para que el barco fondeara en San Juan del Norte.



Figura 43. Anuncio de la partida de la goleta *Solon*.

Por alguna razón desconocida el viaje fue pospuesto dos semanas, para el 1º de octubre, lo cual debe haber contrariado a von Bülow, ávido de poblar su incipiente y desolada colonia. Sin embargo, de Bremen ahora partiría el bergantín *Antoinette* (Figura 44A), a cargo del capitán Schulcken, para que atracara en la desembocadura del río Matina. Pero esto no resolvía el problema de fondo. Es posible que entonces la presión tuviera efecto, pues hubo un nuevo cambio de fecha, de capitán y de puerto de llegada, de modo se anunció el zarpe para el 15 de octubre —aunque después se pospuso para el día 24—, hacia San Juan del Norte (Figura 44B). Al anochecer del 14 de diciembre, después de 51 días de travesía y bajo la tutela del capitán Georg August Behling, el *Antoinette* fondeaba en la costa nicaragüense. En la pequeña embarcación, de tan solo 27 metros de largo y cuatro metros de ancho, viajaban 101 personas, entre pasajeros y tripulantes, de los cuales 33 venían para Angostura. Sus nombres se mencionarán posteriormente.

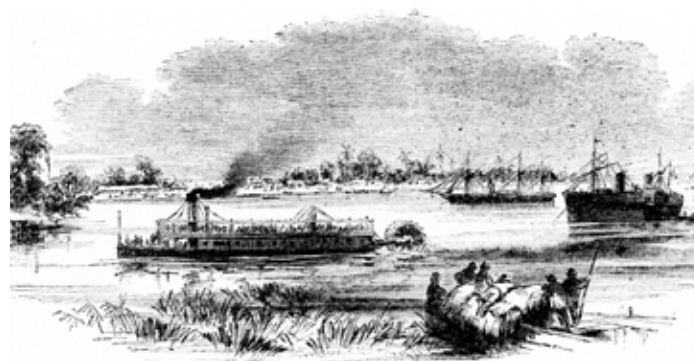
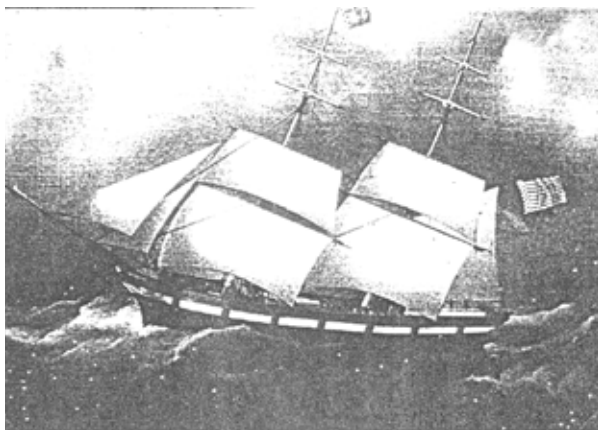


Figura 44. El bergantín *Antoinette* (A) y un aspecto de la bahía de San Juan del Norte (B).

Por su importancia histórica, dado que fue el único barco que traería alemanes para la colonia en Angostura, cabe hacer una digresión aquí, para referirse al *Antoinette*.

Se construyó junto con su bergantín gemelo *Dorothea* entre 1840 y 1841, en el astillero de Jürgen Sager, localizado en la ribera del río Weser, en el puerto de Vegesack; sus dimensiones eran las siguientes: 27 m de eslora (longitud de la quilla), 7,7 m de manga (cuadernas máximas) o ancho, 4 m de profundidad, y una capacidad de 71 cargas comerciales. Lanzado a las aguas el día 20 de marzo de 1841, fue inscrito en Bremen seis días después. Se construyó por encargo de la casa comercial *Anton Unkraut & Sohn* y del capitán de navío Jürgen Wehrels, pagado en dos tercios por la primera y un tercio del costo por el segundo, quien vendería su parte a su socio a mediados de 1847. Tres años después, en marzo de 1850, pasaría a manos de la empresa *Hoffmann & Leisewitz*. Al parecer, cuando llegó a la costa nicaragüense pertenecía al propio capitán Behling, su conductor.¹²⁹

Una vez en tierra, en los días subsiguientes los inmigrantes poco a poco se fueron trasladando al Valle Central, aunque von Bülow había encargado a su paisano von Chamier, residente en Tacares y que trabajaba en la construcción del camino a Sarapiquí, que recibiera a los colonos de Angostura; a él se aludirá varias veces posteriormente. Se ignora cuándo llegaron a Turrialba, pues la extenuante y áspera travesía era de unos 100 km por los ríos San Juan y Sarapiquí, otros 100 km entre Muelle de Sarapiquí y San José, y unos 30 km entre la capital y Cartago. Según Scherzer, tomaba entre ocho y diez días desplazarse de San Juan del Norte a Turrialba, por lo que es posible que arribaran a mediados de enero de 1854.

Por cierto, con ellos también llegaron los médicos y naturalistas Karl Hoffmann Brehmer y Alexander von Frantzius Ritt, más el maestro-jardinero Julián Carmiol, así como las familias Rohrmoser, Johanning y Golcher, que venían con fines propios, y cuyos descendientes aún habitan nuestro país.

La ansiada presencia de los colonos en territorio nacional podría explicar que, en marzo, y con el título *Comunicación al Señor Director de la Compañía de Berlín*, consignado como el expediente No. 67 del Ministerio de Gobernación y suscrito por Joaquín Bernardo Calvo, en la prensa apareciera el siguiente texto:¹³⁰

¹²⁹ Toda esta información proviene del relato de Kruse, en el que hay más detalles acerca de las transacciones. Según Jorge León Sáenz, el concepto de carga comercial es impreciso, pues no es una medida convencional en términos marítimos ni de transporte.

¹³⁰ *Boletín Oficial*, 9 de marzo de 1854, No. 16, p. 61-64.

Traídas a la vista las notas de Ud. del 27 de Agosto y 5 de Setiembre del próximo pasado, y el informe del 17 de Noviembre del mismo año, todo relativo a los reconocimientos y trabajos preparatorios para establecer en el Valle de Tuis la colonia o colonias de que habla la contrata de 7 de Mayo de 1852, y para abrir un camino al Puerto del Limón en el Atlántico, el Gobierno Supremo Nacional ha examinado con placer aquellos documentos y los mapas a ellos adjuntos.

Está persuadido de la constante dedicación, eficacia y esfuerzos de la Dirección Colonial en objeto de tanto interés, y tiene la esperanza de que nuevas providencias, nuevos recursos y nuevas operaciones darán cima favorable a la empresa en ambos conceptos, llenando así la Sociedad de Colonización de Berlín sus compromisos, mientras que el público costarricense obtendrá en pocos años los bienes que le ofrece la contrata enunciada. El Gobierno no ha dudado del mejor éxito de un negocio en que se hallan a la vanguardia el crédito de la Sociedad, de una parte, y de otra la fidelidad del Gobierno en el religioso cumplimiento de las obligaciones que ha contraído.

Por consiguiente, nada tendrá la Sociedad que deplorar a este respecto, y antes bien ella debe estar segura de que tan presto como se practiquen las medidas del terreno o terrenos a que tenga derecho por la contrata, el Gobierno le librará en debida forma el título de propiedad que corresponde, respetándose en el interim los límites que hasta ahora ha señalado la Dirección a las tierras de la colonia primitiva y de las demás con que es agraciada la Sociedad, según la expresada contrata.

Además, cuando la Compañía Costarricense solicite el título de las tierras que venda o empeñe con arreglo a la ley nacional, para invertir sus productos en la abertura del Camino al Limón, el Gobierno despachará también el título correspondiente.

En consecuencia, resuelto el Gobierno a dar protección a la empresa de Colonización Alemana y de comunicación al Puerto del Limón, llenará siempre los deberes que le incumben en ambos objetos, y desea que la Dirección Colonial no desmaye en su acreditado celo y eficacia hasta vencer, con los recursos de la Sociedad, las dificultades que opongan la localidad, la falta de suficientes operarios y otros inconvenientes con que tropiezan a cada paso los grandes proyectos concebidos para mejorar la suerte de los pueblos y de los hombres.

Al transmitir a U. lo expuesto, tengo el honor de suscribirme su muy atento y obediente servidor.

Esta carta es una respuesta bastante demorada a la documentación de von Bülow, que data de agosto, setiembre y noviembre del año previo. No se cita ahí una carta, suscrita el 29 de octubre, en la que comunicaba la lista de los colonos que vendrían en el *Antoinette*, compilada dos meses antes.¹³¹ Quizás el gobierno actuaba de manera cauta ante tanta incertidumbre, pero la llegada de los colonos fue el detonante para dar curso a la entrega del título de propiedad acordado en el contrato. Asimismo, fue exactamente en ese momento que se hizo público el célebre contrato, el cual apareció publicado como antecedente inmediato de la carta recién citada.

En síntesis, parecía que, por fin, después de casi dos años de firmado el contrato, la anhelada colonia empezaba a tomar forma.

¹³¹ A esta misiva alude don Alfredo Kruse, quien la halló en el Archivo Nacional.

Un lamentable hecho, que empañó los buenos auspicios de entonces, fue que en mayo de 1853 Francisco Leandro Bonilla mató un macho (mulo) y un caballo de la colonia, y profirió otras amenazas, por motivos desconocidos; esto causó extrañeza, pues era hijo de Pilar Leandro Aguilar, vecino de Tuis y accionista de la Sociedad Itineraria. Ante ello, von Bülow envió una carta al gobernador de la provincia y también se presentó a una sesión de la Sociedad que, preocupada por este incidente, solicitó al gobernador la reparación del daño y el castigo del infractor, no solo por atentar contra la propiedad privada, sino que también crear un funesto precedente para el proyecto en ciernes.¹³² Pocos días después, el gobernador Juan Manuel Carazo —también directivo de la Sociedad—, comunicó que inmediatamente puso al infractor a disposición del alcalde respectivo *“para que averiguando la realidad del hecho y sus circunstancias, le aplique su condigno castigo”*.¹³³ No fue posible hallar más documentación al respecto; cabe indicar que Leandro se casó con Marcelina Aguilar Guillén.

Cabe acotar que, anticipándose a los inevitables conflictos y los problemas de inseguridad que habrían de surgir en la zona conforme se fuera poblando, en esos días von Bülow había manifestado a la Sociedad que era *“absolutamente necesario nombrar un Alcalde que resida en la Colonia Angostura, para juzgar los individuos, paisanos y militares, que cometan delitos de entre los trabajadores del camino”* y garantizar la seguridad de los residentes, así como el castigo a quienes delinquieren. Ante ello se acordó comunicar esta preocupación al gobierno, el cual pocos días después resolvió establecer un alcalde constitucional en Turrialba, así como *“jueces de paz y comisarios en los puntos que se designen”*.¹³⁴

¹³² Fomento- 3865 y 4386, 30 de mayo de 1853, s. 14.

¹³³ Fomento- 1677, 4 de junio de 1853, f. 6.

¹³⁴ Fomento- 3865 y 4386, 30 de mayo de 1853, s. 14.



BUENAS INTENCIONES, POCA PLATA



Para empezar, la meta de la Sociedad Itineraria del Norte era construir el camino al Caribe, pero el objetivo original de la Sociedad Berlinesa era fundar la colonia alemana, al cual se sumó después el proyecto del camino. Esto imponía un dilema a la hora de asignar el presupuesto para ambas iniciativas. Asimismo, al fin de cuentas no eran proyectos tan interdependientes, pues había una asimetría de intereses. Es decir, para los intereses nacionales, la colonia era importante pero no era esencial, pero para los berlineses la colonia sí era fundamental, y ésta no podría subsistir ni prosperar si no había camino.

Debido a que los fondos disponibles era insuficientes para emprender ambos proyectos, entre los propios alemanes había dudas y discrepancias. Por ejemplo, Marr (2002) señala que *"Kurtze y yo declaramos que lo primero era hacer un camino al Atlántico y después la colonia. Bülow opinaba lo contrario, y decía que nuestro plan era una idea confusa de [Eduard] Delius, concebida en Bremen; pero a mí me parecía que estaba muy lejos de ser tan confusa. ¡Que venga el demonio a establecerse en una selva virgen sin un medio de comunicación con el mundo!"*. Por su parte, Wagner y Scherzer (1974) indican que von Bülow *"sobrestimó las ventajas que la Sociedad Itineraria le había ofrecido para el caso del éxito de una vía de comunicación con Limón"*.

Incluso, ávido de fondos que urgían, en algún momento von Bülow solicitó a su invitado Marr *"que regresase a Hamburgo y que tratara de unir con la de Berlín la Sociedad Hamburguesa de Colonización, que en Nicaragua no había podido hacer nada en bien de la humanidad. Por desgracia, no pudimos entendernos"*. Al respecto, recuérdense las discrepancias habidas entre von Bülow y los hamburgueses que otrora se negaron a asociarse con él, como se consignó a inicios de este libro. Asimismo, von Houwald (1975) especifica que cuando el gobierno prusiano otorgó a la Sociedad Berlinesa los derechos de corporación, *"los hamburgueses no quisieron someterse a la supervisión gubernamental prusiana, y se desligaron para así fundar en Hamburgo una asociación propia de colonización"*.

Ahora bien, con la alianza entre las sociedades Itineraria y Berlinesa se trataba de lograr sinergia en sus esfuerzos, para aprovechar las obvias fortalezas, o ventajas comparativas, de cada uno de estos entes para acometer tan importantes proyectos.

En cuanto a la Sociedad Itineraria, se emitieron 250 acciones, con un valor nominal de 100 pesos cada acción, para recaudar 25.000 pesos, según el decreto gubernamental, pero estaba lejos de lograr esto. En su propio informe de labores del año fiscal de 1850-1851, la Sociedad reconoció no haber alcanzado esa meta. De hecho, tuvieron ingresos por tan solo 2730 pesos, provenientes de una donación inicial de 1000 pesos en bonos, vales o billetes del gobierno —generaron apenas 800 pesos, al venderlos con un 20% de descuento—, así como del pago del primer décimo por parte de los 193 accionistas suscritos hasta entonces, lo que permitió captar 1930 pesos; cabe acotar que este monto era cercano al salario anual de un ministro, que correspondía a 1920 pesos.¹³⁵ Incluso, su capital potencial —si los socios hubieran pagado todos los décimos— sería de apenas 19.300 pesos en aquel momento, es decir, algo alejado de sus expectativas iniciales.

Tan difícil situación, obligó a la Sociedad Itineraria a solicitar al gobierno que se le autorizara para emitir otras 250 acciones, lo cual fue aprobado el 10 de julio de 1851.¹³⁶ Asimismo, dada la necesidad de publicitar las nuevas acciones, pronto se emprendió una amplia campaña promocional, para lo cual se

¹³⁵ *La Gaceta*, 2 de octubre de 1852, No. 203, p. 1.

¹³⁶ Fomento- 1673 y 1681, 3 de agosto de 1851, s. 24.

encargó a Oreamuno hacer los trámites para imprimir 300 ejemplares de un manifiesto o invitación, que también debía publicarse en *La Gaceta*.

Esto último se hizo pocos días después, con un amplio texto intitulado Camino del Norte y fechado en Cartago el 7 de agosto.¹³⁷ A continuación se transcribe completo dicho texto, pues sintetiza de manera adecuada lo logrado hasta entonces, a la vez que define las medidas a adoptar en el corto plazo.

La Junta Directora de la Sociedad Itineraria del Norte, deseando promover los medios que puedan concurrir a llenar el objeto de su encargo, creen de su deber manifestar a sus coasociados y al público costarricense el estado en que se halla la empresa, haciendo la sucinta relación de lo que se ha practicado hasta la fecha, de lo que se hace actualmente, y de las esperanzas para lo sucesivo, a fin de que pueda formarse por ella un juicio exacto, y sacar de allí las debidas consecuencias.

La Sociedad del Camino al Norte, creada en el año próximo pasado bajo los auspicios del más justo entusiasmo, se ocupó en los primeros meses en organizar la Sociedad, procurando reunir un número competente de asociados, y de formar un reglamento interior, el cual fue aprobado por la mayoría de la Sociedad.

En consecuencia, se procedió a pedir a los socios el diez por ciento en dinero del valor de las acciones, cuya suma hubiera sido suficiente para hacer las primeras operaciones de descubrimientos, tanto de veredas, como de sitios para puentes en los grandes ríos de Reventazón y Pacuare; pero desgraciadamente no pudo reunirse sino la mitad próximamente de las cantidades, suma insuficiente para dar principio a una empresa de tanta importancia.

Sin embargo de la escasez de recursos, la Junta se ha ocupado incesantemente del objeto de su creación. Mandó una expedición descubridora para abrir una vereda desde el Río Reventazón al Puerto del Limón, bajo el mando de Don Henrique Costigan, la cual habiéndose demorado mucho en el tránsito por causas que sería largo referir, se encontró escasa de víveres en los dos tercios de la distancia, y tuvo que variar de rumbo, bajando a Matina y saliendo a los Puertos de Moín y Limón. De esta expedición resultó sin embargo el conocimiento del terreno que media entre el Reventazón y Chirripó, hallándose practicable para hacer en él un buen camino; al mismo tiempo se encontró en Pacuare un lugar propio para la formación de un puente de vigas.

En la misma época se envió una comisión a reconocer el Río Reventazón, desde el sitio nombrado Urasca, hasta la cordillera de Isarco, frente a Turrialba, en una extensión de cinco leguas, resultando de ella el descubrimiento de dos lugares distantes entre sí como ciento cincuenta varas, en los cuales se pueden fabricar dos puentes, uno provisional de madera, con veintitrés de metros de claro, y otro de mampostería, de dos arcos de doce varas cada uno, con buenas bases de peña sólida. Este importante descubrimiento reanimó el espíritu de la empresa, y actualmente se está trabajando en el puente provisional, el cual facilitará muchísimo las operaciones sucesivas.

Enseguida se mandó registrar el paso de Quebrada Honda por la vega del Reventazón, para ver si se podría llevar por allí un camino. Esta operación se efectuó por tres veces, hasta que por último se tuvo la satisfacción de saber que el proyecto es posible, aunque con alguna dificultad; mas, como al conseguirlo

¹³⁷ *La Gaceta*, 16 de agosto de 1851, No. 142, p. 4.

se acortaría la distancia en cerca de dos leguas, la Junta espera que por allí se practicará el camino a su tiempo.

Posteriormente se envió otra expedición a indagar y reconocer la vereda y sitio de puente en Pacuare, más habiéndose muerto allí el práctico, regresó la gente, confirmando siempre las noticias que ya se tenían de la posibilidad de hacer el camino carretero hasta Pacuare, y de colocar un puente sobre este río.

Actualmente se ocupa la Junta en la conclusión del puente del Reventazón en el lugar llamado la Angostura, y en reconocer nuevamente el mejor sitio para poner un puente en Pacuare, cuya construcción se emprenderá enseguida, y sin pérdida de tiempo.

Puestos que sean estos dos puentes en los dos únicos ríos que presentaban dificultades, no queda a esta Junta la más pequeña duda sobre la posibilidad de ejecutar el proyecto, pues que ya no se trata sino de la elección del terreno sobre el que debe formarse el camino, y esta clase de obstáculos no tiene en Costa Rica importancia alguna, en vista de los que se han vencido en el camino que conduce al mar del Sur [a Puntarenas].

Conociendo la Junta Directora que faltaban algunas concesiones que no tenía el decreto de su creación, para poder ejecutar un proyecto de tanta influencia en la prosperidad de la República, acordó suplicar al Supremo Gobierno elevase al Soberano Congreso una exposición, con informe favorable, a fin de obtener lo que se creía necesario para completar la organización de la Sociedad. En efecto, se consiguió, y tenemos la satisfacción de recomendar a nuestros coasociados la lectura del decreto No. 18 de 10 de Julio del corriente año, publicado en La Gaceta Oficial de 2 del presente. Por él se ve que los suscriptores serán separados de la Sociedad si no satisfacen la cuota de diez por ciento que se les tiene pedida, dentro del término que corre hasta el 1° de Octubre del presente año; mas la Junta espera de los antiguos accionistas que no la hayan satisfecho, que acudirán a cumplir este deber oportunamente, y que serán pocos los que tengan que removerse.

Con la facultad que el art. 3° del citado decreto concede a la Junta Directora, ésta ha creído necesario acordar se abra una nueva suscripción de doscientas cincuenta acciones de a cien pesos cada una, erogando los nuevos suscriptores, al contado, un diez por ciento del valor de las acciones que se sirvan tomar, para igualarse en derechos a los antiguos accionistas, y sin perjuicio de acabar de llenar el déficit de las antiguas acciones que quedaren desiertas el 1° de Octubre próximo venidero, fijándose este mismo término para admitir la nueva suscripción. Para facilitar la operación de suscribirse, la Junta ha facultado a Don Ramón Molina en San José, a Don Pedro Ulloa en Heredia, a Don Felipe Arce en Alajuela, y a Don Jesús Jiménez en Cartago, para que admitan dichas suscripciones, con el diez por ciento al contado, dando cuenta a la Tesorería de la Junta para que ésta les remita los correspondientes recibos, a fin de cambiarlos por los que se hubieren dado interinamente por los referidos Señores Comisionados.

Esta Junta espera pues, que los buenos vecinos de Costa Rica, animados por el noble sentimiento del patriotismo, o por el espíritu de empresa, ocurrirán solícitos a tomar acciones de este negocio que tantas ventajas ofrece al genio especulador, como satisfacción al que abriga en su pecho la esperanza del brillante porvenir que un buen camino al Norte proporcionará a nuestra querida Patria.

Para concluir lo referido al citado manifiesto, es interesante consignar que, como se había planeado, se imprimió en la imprenta del gobierno, y cuando Oreamuno indagó acerca del monto a pagar, la respuesta obtenida fue que don Juanito *“había ordenado se hiciese gratis, en atención a que llevaba por objeto el buen resultado de un trabajo público”*. Esto demuestra, una vez más, cuán comprometido estaba el gobierno con este singular proyecto, de verdadero alcance nacional.

Sin embargo, la Sociedad disfrutaba de varias y muy buenas prerrogativas, descritas en el referido decreto gubernamental y mencionadas a continuación, lo cual la tornaba bastante atractiva como contraparte.

En primer lugar, se donaba a la Sociedad, en toda la extensión del camino, una franja de dos millas de fondo a lo largo de uno de sus costados; en una enmienda posterior, se especificó que esto sería así desde la Plaza Principal de Cartago. El costado opuesto quedaría reservado *“para que lo cultiven, en propiedad, los agricultores que ahí se establezcan”*, cabe suponer que por venta de parte del gobierno, *“no pudiendo ocupar el frente del camino más que la mitad del fondo de la porción que tengan cultivada”*; es obvio que con esto se pretendía incentivar el establecimiento de fincas con más fondo que frente en relación con el camino, para así evitar el acaparamiento de las áreas más valiosas.

Es oportuno hacer una digresión aquí, para hacer referencia a la cuestión de las expropiaciones. Entre Angostura y la costa no había problemas, pues se extendían vastedades de bosques vírgenes, propiedad del Estado, pero entre Cartago y Angostura ya había predios particulares, y al trazar el nuevo camino por donde fuera más conveniente en términos ingenieriles, se incursionaría en algunos de ellos, inevitablemente. Por tanto, en febrero de 1852 el gobierno le garantizó a la Sociedad que, si el recorrido del camino obligaba a hacerlo, se expropiaría a los dueños de terrenos y se les compensaría con baldíos en otros lugares.¹³⁸ El asunto no se abordó más sino hasta fines de octubre, cuando en respuesta a una petición escrita de von Bülow, la directiva de la Sociedad acogía la idea de éste para que se indemnizara a los dueños con el *“terreno que viene de la falda meridional del volcán de Turrialba para la altura, en dirección a Cot”*, es decir, en la parte sureña y alta de las estribaciones de los volcanes Turrialba e Irazú.¹³⁹

Sin embargo, se le respondió que el espíritu del convenio original era *“colonizar el camino al Atlántico en los lugares desiertos”* y resultaba *“ajeno a las miras de la Junta distraer la colonización hacia otros lugares”*. La directiva tenía razón, pues era absurdo y hasta redundante traer colonos alemanes donde ya había fincas establecidas por personas residentes en el país, por supuesto que mucho más atractivas que las montañas agrestes allende el Reventazón. Pero, además, otra objeción se refería a que, de aceptarse esto, se impedía o complicaba el cobro *“de los derechos que tienen los colonos para la introducción de ciertos efectos”* ajenos a los previstos en los convenios, lo cual perjudicaría tanto al gobierno, como a ambas sociedades.

En realidad, esto es algo nebuloso; además, es difícil de esclarecer, debido a la ausencia de la carta de von Bülow en el respectivo expediente. No obstante, de manera especulativa podría pensarse que, para acelerar el proyecto, la idea de von Bülow era que los inmigrantes desembarcaran en San Juan del Norte, viajaran directo a Cartago y se asentaran a partir de ahí, para avanzar poco a poco en la colonización hacia la costa. Pero esto implicaba que las alcabalas o tributos debían cobrarse en un puesto aduanero por

¹³⁸ Así consta en el decreto LI, fechado el 26 de febrero de 1852, en la *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica*, en los años de 1851, 1852 y 1853. Tomo XII. 1861. Imprenta de la Paz.

¹³⁹ Fomento- 1673 y 4467, 31 de octubre de 1852, s. 39.

entonces inexistente, y que no se tenía planeado establecer.

Para retornar a las prerrogativas de la Sociedad, la segunda permitía captar dinero en efectivo de manera instantánea. En efecto, durante 30 años se le concedía a la Sociedad el 50% de los derechos percibidos en el nuevo puerto (Moín o Limón); estos dependían del valor específico de las mercaderías importadas o exportadas, previamente definido en un arancel de aduanas.¹⁴⁰

Pero, además, durante ese mismo intervalo la Sociedad podía captar dos tipos de impuestos: uno según el peso o volumen de los bienes (de dos reales por cada quintal de mercaderías exportado o importado), y otro de pontazgo (de medio real). Este último se aplicaba en un solo sentido, dependiendo de dónde se fabricaban las mercaderías, aunque el término apropiado debiera ser originaban, dado que desde nuestro país se exportaban productos crudos (café, cueros de res, maderas, zarzaparrilla, concha nacarada, perlas, carey, tabaco y un poco de oro) o sin mayor grado de procesamiento. Cabe aclarar que el término pontazgo —surgido en Europa— proviene de la palabra puente, y alude a un impuesto o peaje que debía pagarse para tener el derecho de utilizar un puente al cruzar ciertos predios privados.

En tercer lugar, se le otorgaba a la Sociedad una legua cuadrada (17,5 km²) en el nuevo puerto, así como *“las minas que se descubran en el camino”*. Al respecto, ignoramos si en algún momento hubo explotaciones mineras —eso se aleja de los objetivos de este libro—, pero en una época posterior hubo varios denuncios de terrenos con un supuesto potencial minero en localidades de la ruta, como Zapote (hoy Linda Vista), Calvario y Pan de Azúcar (Figura 45A-B), según consta en varios documentos depositados en el Archivo Nacional.



Figura 45. Panorámicas de los entornos montañosos de Linda Vista (A) y Pan de Azúcar (B), donde años después hubo denuncias mineras.

En cuarto lugar, se le cedían a la Sociedad cuatro predios de 20 manzanas para que estableciera poblados entre Angostura y Limón, con *“casas, labores y demás establecimientos necesarios para su empresa y edificios del Gobierno”*, y que fueran *“aparentes [aptas] para el cultivo o pastos”*, esto último quizás con el fin de contar con un sesteo para que descansaran, abrevaran y pacieran las mulas y bueyes que recorrerían la vereda. Con estas paradas, donde podría contarse con un hostel, un comisariato, una agencia de correo, un dispensario médico y una delegación de policía, se favorecería a los usuarios de la ruta, aunque también a los colonos residentes a lo largo de ella —alemanes, costarricenses y de otras nacionalidades—, quienes podrían disfrutar de esos servicios básicos, así como de por ejemplo una escuela, una iglesia, un aserradero, etc. De hecho, el primer beneficiado con uno de estos predios fue von Bülow,

¹⁴⁰ Esto fue confirmado por el economista e historiador Jorge León Sáenz.

y así pudo instalar su albergue en Angostura; como se indicó en páginas previas, se ignora por qué aceptó éste, que era algo más pequeño que el pactado inicialmente con el gobierno.

Ahora bien, por su parte —y según consta en el contrato entre ambos entes—, la Sociedad Berlinesa contaba con un cuantioso capital inicial, de 100.000 thalers (75.000 pesos), así como con ingenieros de alto nivel. Aparte de su sólida formación obtenida en entes académicos en Alemania, tenían experiencia en proyectos viales en su país y también en las tentativas de colonización en Centroamérica, que si bien no habían sido exitosos, sin duda habían dejado importantes lecciones y aprendizajes, para no reincidir en errores evitables.

En síntesis, las expectativas eran auspiciosas para ambas entidades y para el país como un todo. Sin embargo, lamentablemente, pronto emergerían serias e insalvables dificultades.

En palabras de Scherzer, *“von Bülow no estimó bastante los inconvenientes de la larga distancia, de la imposibilidad de todo tráfico comercial, la falta de caminos, las desventajas de la selva recientemente abierta para la salud [de los colonos], y las dificultades de roturar el suelo en un país que tanto carece de brazos. Sobreestimó, sin embargo, las ventajas que la Compañía Itineraria le había ofrecido para el caso del éxito de una vía de comunicación con Limón. Un capital de casi veinte mil piastres españoles no se gastó conforme a las intenciones primordiales de los accionistas, en trabajos preparativos a favor de la colonia, sino casi exclusivamente en el experimento y de una comunicación con Limón en el mar Caribe; con motivo de dificultades inesperadas del terreno, fracasó este experimento y el dinero se malgastó de un modo imperdonable”*. En realidad, según varios documentos de la Sociedad Itineraria, la cifra citada se menciona como si fueran 20.000 pesos.

Es pertinente hacer una digresión aquí, para referirnos a los cuatro tipos de moneda mencionados a lo largo de este libro. En realidad, en todos los documentos oficiales de las sociedades Itineraria y Berlinesa consultados se alude únicamente al tálero y al peso; como se consignó al inicio del libro, el tálero correspondía a seis reales de nuestra moneda. El hecho de que algunos autores utilicen el piastre y el dólar, tiende a confundir, pero en el caso de Scherzer la mención del dólar no es imputable a él sino al traductor, como se indicó páginas atrás. En general, llama la atención que al citar cifras los números coincidan bastante, y esto hace suponer que eran más o menos equivalentes, por lo que así se tomarán para los fines de esta discusión. En todo caso, es oportuno acotar que el piastre o piastra era un término utilizado en Europa para referirse al peso español, peso duro, peso fuerte o real de ocho. Dado que en los propios EE.UU. se utilizó el peso duro como moneda hasta 1857 —debido a su contenido de plata—, podría considerarse que equivalía a un dólar de la época.¹⁴¹

Para retornar a los juicios de Scherzer en relación con la insuficiencia de fondos y la dificultad de conseguir accionistas para financiar las obras, debe reconocerse que están bastante apegados a la realidad, como se colige de la documentación de la Sociedad Itineraria hoy disponible.

Por ejemplo, para inicios de 1853 la directiva recibió el primer informe de von Bülow, acompañado por una liquidación de gastos por 1500 pesos, de los cuales poco más de 1315 pesos se habían invertido en el camino. Además, él comunicaba “haber pedido a Europa cierto número de operarios y artesanos para emplearlos en las empresas de colonización y del camino al Norte”, y solicitaba a la directiva de que en caso de que él falleciera de manera imprevista, la directiva continuara con estos esfuerzos, lo cual fue respaldado.¹⁴²

¹⁴¹ Información aportada por el experto Jorge León Sáenz.

¹⁴² Fomento- 3865 y 4386, 23 de enero de 1853, s. 3.

Como una curiosidad, para esa época hubo un reclamo que ponía en riesgo el éxito de dichas iniciativas, pues von Bülow recibió una carta de *“los Sres. Shepherd & Sons para que desista de la ocupación de los terrenos con que el Supremo Gobierno agració a la Sociedad Itineraria del Norte”*. Streber comunicó esto por escrito a la directiva, la cual replicó que no la elevaría al gobierno, pues ya él lo había hecho, y que tampoco ameritaba responder, pues confiaba en la firme posición del gobierno al respecto. En otra carta de Streber, bastante deteriorada e ilegible, más bien se alude a la empresa *Sheperd, Haly & Co.*, quienes alegaban que el rey de la Mosquitia les había otorgado esas tierras de sus dominios, por lo que debían ser indemnizados.¹⁴³

Cabe indicar que, según von Houwald (1975), el rey mosco había regalado amplios territorios a algunos capitanes ingleses, para que los poblaran con colonos —aunque ellos trataban de vender sus terrenos en Inglaterra o Alemania—, es obvio que Sheperd era uno de los beneficiados. Al respecto, es pertinente consignar que en San Juan del Norte residieron los hermanos jamaquinos Samuel y Peter Shepherd, donde fungieron como comisionados ingleses, pero pareciera que se trataba del primero, que había hecho negocios con el rey Robert Charles Frederick, quien gobernó entre 1824 y 1842.

La ausencia de documentación permite suponer que don Juanito ni siquiera respondió a este reclamo, por considerarlo una impertinencia. Al respecto, es oportuna la siguiente acotación de Molina Bedoya (2007), quien aclara que *“la bandera costarricense está en posesión de ambos lugares [Matina y Moín], pues el gobierno británico, protector del pueblo mosquito, ha desistido de hacer valer, por ahora, las pretensiones que los moscos habían manifestado a la soberanía de todo el territorio comprendido desde San Juan [del Norte] a Veragua [en la actual Panamá], entre el mar y la cordillera; es decir, la mitad de la República. Esto se debe a las amistosas disposiciones de que está animado el gobierno de Su Majestad Británica hacia Costa Rica”*.

Para regresar a las relaciones entre las sociedades Itineraria y Berlinesa, como se relató al inicio de este libro, la Sociedad Berlinesa había efectuado una asamblea general el 21 de octubre de 1852, en la que se definían asuntos clave en relación con su contraparte. Por las dificultades de comunicación de la época, así como por la necesidad de traducir la documentación, no fue sino a mediados de febrero de 1853 que Streber remitió el acta de dicha asamblea, cuyos acuerdos fueron refrendados por la Sociedad Itineraria. Sin embargo, en realidad era materia conocida por ésta, dado que la cuestión ya se había discutido y aprobado por su directiva —eso sí, como un proyecto de acuerdo— desde inicios de setiembre.¹⁴⁴

Ahora bien, el primer asunto se refería a una adición a los estatutos de la Sociedad Berlinesa, y el segundo al artículo 13 del contrato entre ambas entidades, que versaba sobre las tierras que la Sociedad Itineraria ponía como respaldo de sus 250 acciones en la Sociedad Berlinesa. En cuanto a esta última cuestión, en el artículo 1° de dicho contrato se especifica que la totalidad del capital de la Sociedad Berlinesa era de 100.000 thalers, representado por 500 acciones valoradas en 200 thalers cada una. Asimismo, se le cedía la mitad de ellas a la Sociedad Itineraria, con la condición de que ésta adquiría el 50% del derecho de voto en sus asambleas.

A propósito de estas acciones, cabe advertir que podría haber cierta confusión en cuanto al vocero de la Sociedad Itineraria en Berlín. En primer lugar, recuérdese que correspondía al abogado Gaebler —quien era consejero de Estado— ejercer la representación como su vocero y votante único en dichas reuniones.

¹⁴³ Hacienda- 6330.

¹⁴⁴ Fomento- 3865 y 4467, 4 de setiembre de 1853, s. 23.

Pero, a raíz de este nuevo acuerdo, lo pertinente era acatar el contenido del artículo 7 del contrato, que estipulaba que se *“dejará en depósito y en el banco, o en algún otro establecimiento semejante del Gobierno, en Berlín, los títulos de las doscientas cincuenta acciones que toma en la Compañía Alemana”*. Como nuestro país no tenía un cónsul en Berlín, se recurrió entonces al cónsul en Hamburgo, Johan Reinhard Möller, quien debía velar por los intereses de Costa Rica en Alemania.

Por tanto, se le envió una carta para comunicarle lo acontecido, a la cual se adjuntaba un documento en el que von Bülow certificaba haber recibido 42.500 manzanas, equivalentes al 85% de los terrenos comprometidos. Obviamente, esto se hacía en sentido nominal, es decir, a lo que en términos legales se denominaba la transferencia *“de dominio libre, pleno e irrevocable”* de estas tierras, cuya *“toma de posesión se efectúe cuando sea conocida y rectificad la línea del camino”*, vale decir, al concluirse la obra. El documento correspondiente a las 7500 manzanas restantes se entregaría *“cuando se reciba aviso de haberse satisfecho el quince por ciento que deben cubrir en el presente mes las acciones de Berlín”*, lo cual en efecto ocurriría hacia finales de 1853.¹⁴⁵ Como una simpática curiosidad, en el encabezado de la precitada carta —al menos en la versión en borrador— aparece el nombre Juan Rafael Moller como destinatario, en una obvia y errónea analogía con el de nuestro presidente Juan Rafael Mora; cabe acotar que el nombre Reinhard equivale a Reinaldo.

En relación con las tierras que la Sociedad Itineraria aportaba como garantía de sus 250 acciones en la Sociedad Berlinesa, se trataba de los terrenos que nuestro gobierno le otorgaba a lo largo del camino, tasados a un tálero la manzana. Es decir, por eso se necesitaban 50.000 manzanas para poder honrar este compromiso.

Al respecto, basado en referencias de otros —posiblemente de Kurtze—, Marr (2002) calculaba que *“entre La Angostura y Cartago hay una distancia de cerca de siete leguas”*, en tanto que *“el camino a la costa oriental, al proyectado puerto de Limón, es de cerca de quince millas [leguas] españolas en línea recta. Pronto diré de qué clase es este terreno de las selvas; pero las quince leguas en línea recta fácilmente se convertirían por lo menos en veinte al trazar un camino, tomando por supuesto en cuenta las curvas que exigen los obstáculos naturales”*. En realidad, la distancia entre Cartago y Limón es de 98 km en línea recta, mientras que por la carretera actual (ruta 10) ese trayecto corresponde a 147 km, y no a los 113 km indicados por Marr.

En todo caso, si se multiplica el primer valor por las dos millas (3,21 km) de ancho de la franja de los terrenos donados por nuestro gobierno a la Sociedad Itineraria, ésta disponía de 472 km² (47.200 ha o 67.410 manzanas). Y, si se computara el segundo valor, es sorprendente que, a pesar de las dificultades de medición de la época, resultaba un área de 51.818 manzanas, es decir, una cantidad casi equivalente a la necesaria para sustentar sus acciones en la Sociedad Berlinesa. Conviene aclarar que esas tierras, que eran inaccesibles a menos que existiera el camino proyectado, se les transferirían a la Sociedad Berlinesa, en la persona de von Bülow, una vez culminada la obra del camino.

Para retornar a la sesión de la Sociedad Itineraria efectuada a inicios de 1853, en ella también se conoció una nota de von Bülow, en la que expresaba que *“las dificultades que se le han presentado para establecer los trabajos de la manera que esperaba hacerlo cuando se comprometió a servir a la Junta”*, por lo que solicitaba que le aprobaran —y así se hizo— varias disposiciones, cuya naturaleza no se cita en el acta. Además, pidió que le autorizaran vender en Alemania *“las acciones que aún están sin emitir”*, en

¹⁴⁵ Fomento- 3865, 29 de enero de 1854, s. 1.

lo cual se estuvo de acuerdo, sujeto a ciertos aspectos puramente de forma; no está claro si esto quizás se refiere a acciones nuevas o a las vacantes, como se verá pronto.

Igualmente, a mediados de marzo de 1853 la directiva adoptó un acuerdo para aprovechar la coyuntura de un viaje personal de su presidente Espinach a Europa —citado a inicios de este libro—, en el cual le solicitaron que en Berlín y otras ciudades ayudara a promover “*los intereses y crédito de esta Sociedad*”.

Pareciera que Espinach partió en junio, pues ya desde mayo se le solicitaba al vocal suplente Ramón Gómez que participara en las sesiones, para poder completar el quórum. Él aceptó, no sin antes manifestar que hasta entonces se había sentido marginado de decisiones importantes, pues “*tal vez habrá obrado el sentimiento de alguna persona cuyas opiniones podrían ser diametralmente opuestas con las mías*”; esto podría ser revelador de pugnas y conflictos que se estaban incubando en el seno de la Sociedad Itineraria.¹⁴⁶

Además, en mayo a Espinach se le facultó “*para mandar a imprimir en Europa quinientos ejemplares del título de las acciones que la Junta enajene*”, es decir, también se pretendía colocar estas acciones allá.¹⁴⁷ Pero es extraño que no fuera sino hasta agosto que se hiciera “*una exposición al Gobierno, pidiéndole facultad para enajenar en el extranjero el número de acciones que la Junta estime conveniente para llenar el fin que se ha propuesto, y autorizar al Presidente [Espinach] para que las haga [imprimir]*”.¹⁴⁸ Pero el permiso solicitado alude a dos aspectos, como lo eran la emisión de una gran cantidad de nuevas acciones, y su colocación en manos de foráneos. En su respuesta, el gobierno aclaró que eso correspondía hacerlo al Congreso, de modo que debía tramitarse por esa vía oficial.

Esto pareciera claro, pero en su carta al gobierno se dice que la directiva “*así lo habría hecho ya, si no fuera por el artículo 1° del decreto*” que dio origen a la Sociedad, como si fuera prohibido incluir accionistas extranjeros, lo cual se discutió y aclaró al inicio de este libro. A su vez, apenas diez meses antes, en octubre de 1852, la directiva había acordado publicar un aviso en *La Gaceta*, “*anunciando que si el 15 de noviembre próximo no hubiere en el país personas que tomen las acciones que aún no se han vendido, la Junta tratará de buscar en el exterior compradores en quienes enajenarlas*”.¹⁴⁹ Al respecto, cabe interpretar que quizás alguien les advirtió que sí se requería la autorización del gobierno, y entonces el anuncio no se publicó. De otra manera, todo sería bastante contradictorio, y hasta incomprensible.

Ahora bien, en cuanto al formato y los aspectos estéticos de las acciones, conviene señalar que, en un acuerdo que data de julio de 1853, se detallaba que se había autorizado a Espinach para “*imprimir con las formalidades de estilo los títulos de las acciones en otra empresa*”. Se ignora si las primeras se habían confeccionado en nuestro país, o en alguna imprenta extranjera.

Al respecto, cabe señalar que las acciones de la Compañía de Sarapiquí, que fueron más o menos contemporáneas, estaban bellamente impresas, y fueron confeccionadas por la casa *Rawdon, Wright, Hatch & Edson*, con sede en Nueva York. Hoy se cuenta con un ejemplar de la acción No. 200 (Figura 46), emitida a nombre de José Joaquín Mora Porras el 9 de noviembre de 1853, quien la endosó a Manuel Francisco Carazo dos días después; en ella aparecen las firmas del tesorero José Joaquín Alvarado, el presidente Bruno Carranza y el secretario José Ignacio Larrea.

Nótese que esta acción tenía una alegoría alusiva a la exportación de un producto agrícola desde un país tropical, lo que hace suponer que la imagen fue tomada de un grabado preparado con otros fines. Puesto

¹⁴⁶ Fomento- 1677, 19 de mayo de 1853, f. 3-3v.

¹⁴⁷ Fomento- 3865, 1° de mayo de 1853, s. 11.

¹⁴⁸ Fomento- 3865 y 4467, 16 de agosto de 1853, s. 22.

¹⁴⁹ Fomento- 1673, 24 de octubre de 1852, s. 38.

que ahí aparece una pequeña locomotora remolcando vagones con pacas de algodón para ser cargadas en el vapor *Etiwan*, que realmente existió y era estadounidense, es posible que se tratara de algún puerto subtropical de EE.UU., quizás en Florida; también podría corresponder a Cuba —donde había ferrocarril desde 1837—, pero la producción de algodón ahí no fue tan importante como la de caña de azúcar y tabaco. Las otras efigies corresponden a un segador de cereales con una hoz en la mano, y una mujer con una cornucopia, o cuerno de la abundancia, en alusión a los bienes y riquezas deparadas por la agricultura.



Figura 46. Facsimil de una acción (la No. 200), de la Compañía de Sarapiquí.

Como parte de este último acuerdo, se le solicitaba a Espinach la colocación de 300 acciones vacantes de la Sociedad como la única posibilidad de construir el camino.¹⁵⁰ En todo caso, llama la atención tan alta cantidad de acciones, pues la Sociedad emitió apenas 250 acciones cuando se fundó, y después había muchas vacantes. Esto sugiere que, con cierta desesperación por la falta de fondos, se recurrió a la emisión de acciones de manera algo masiva, para captar dinero en efectivo a la mayor brevedad; al respecto, se argumentaba que *“la Junta tiene seguridad bastante de enajenar acciones en Europa, según los informes que le han dado algunos extranjeros relacionados con varias casas de comercio”*. Aunque no se indica en ningún documento, era indispensable ofrecer algún tipo de respaldo a los compradores, pero la Sociedad no disponía de ninguna garantía prendaria; esto hace suponer, aunque tal vez esté implícito, que el gobierno le donaría más tierras a la Sociedad, pues eso era lo que abundaba en el país.

¹⁵⁰ Fomento- 4467, 19 de marzo de 1853, f. 19; 24 de julio de 1853, f. 31-31v.

Es oportuno mencionar que el viajero Marr ofreció colocar en Hamburgo las acciones vacantes, o “negociar caudales”, es decir, capitales o inversiones directas, no accionarias. Aunque no está del todo claro en su oferta, pareciera que la comisión por lo primero sería del 6% anual, en tanto que por lo segundo, para un monto de 10.000 pesos a conseguir, cobraría un 1%.¹⁵¹ No obstante, la solicitud le fue denegada, pues ya se le había encomendado a Espinach la diligencia con las acciones.¹⁵² Además, Marr no era muy confiable ni escrupuloso, como se capta en sus propios relatos escritos, y es casi seguro que solo lo conocían los directivos de la Sociedad.

El propio Scherzer diría de él que *“en junio de 1853, un alemán residente en Costa Rica, un cierto señor Marr de Hamburgo, perdió de tal manera los estribos, que hizo con el Gobierno de Costa Rica un contrato que, pensándolo bien, mucho se parecía a la trata de negros africanos. Este negrero alemán, a saber, piensa alquilar en Bremen o Hamburgo un navío para llevar la población hambrienta trabajadora de unas regiones de Alemania a la fértil soledad de Costa Rica, que tanto carece de brazos. Pero por este aparente servicio caritativo, cada emigrante tiene que comprometerse a pagarse el pasaje y ajustarse tanto a sí mismo como a sus familiares capaces de trabajar, por un jornal de tres reales diarios, bajo las órdenes de los nativos y someterse a sus arbitrariedades. El especulador en seres humanos debía recibir asimismo por cada peón importado por el Gobierno, una capitalización de diez dólares y embolsarse muy agraciado esta ganancia fácil, sin sentir que se trata del sudor de sus hermanos alemanes. ¡Pobre Costa Rica, si solo eres capaz de aumentar tu población por medio de esta índole!”*

Ahora bien, aunque no se detalla la fecha de la partida de Espinach, que sería útil para comprender mejor toda esta trama, asociada con la necesidad de incrementar el capital de ambas sociedades, recuérdese que a mediados de 1853 se efectuó una asamblea de la Sociedad Berlinesa en la que, en virtud de *“la cuestión ya indicada en el último informe administrativo”*, se tomarían decisiones *“sobre aumento del capital por emisión de nuevas acciones”*.¹⁵³

Al respecto, en una reveladora carta de Streber que data de setiembre, advierte que ya en marzo la Sociedad le había avisado a von Bülow *“que está dispuesta a suspender los pagos futuros”*, pero no indica por qué.¹⁵⁴ Asimismo, comenta que dicho ente después acordó *“aumentar su capital por la emisión de nuevas acciones, en la cantidad de \$ 75.000 [thalers]”*, pero Streber dudaba de que ello tuviera efecto, aunque contara con el refrendo del gobierno de Prusia, *“pues en los pasados cuatro años apenas se ha conseguido vender completamente las 250 acciones primitivas, en la cantidad de \$ 37.500”*, es decir, no en el monto esperado, de 50.000 thalers. Recuérdese que Marr mencionaba 27.000 thalers, de manera errónea.

Finalmente, Streber indica que durante el último semestre la Sociedad Berlinesa *“no ha podido conseguir los caudales necesarios para cumplir con sus obligaciones para con la Sociedad Itineraria del Norte, habiéndole prestado ahora, en vez de uno de \$ 14.000, no más que \$ 6000, de suerte que el contrato de sociedad [asociación] celebrado con ella, ya por este motivo, así como por otros, es inválido y nulo”*.

Más grave aún, manifestaba que el gobierno de Prusia había mostrado la intención de disolver la Sociedad Berlinesa, cuya condición de corporación estaba cuestionada. Es decir, del dinero en efectivo comprometido para las obras, que equivalía a 10.000 pesos por año, dicha Sociedad no había podido remitir siquiera lo correspondiente al primer año.

¹⁵¹ Fomento- 1677, 9 de julio de 1853, f. 8.

¹⁵² Fomento- 3865, 24 de julio de 1853, s. 21.

¹⁵³ *La Gaceta*, 30 de abril de 1853, No. 233, p. 4.

¹⁵⁴ Juzgado Civil San José- 245, 12 de setiembre de 1853, f. 11.



PRESAGIOS DE TORMENTA



Mientras la situación descrita ocurría en Berlín, en la anodina y brumosa Cartago empezaban a cernirse oscuros nubarrones sobre von Bülow, como presagios de la tormenta que se avecinaba.

La primera fisura notable se había detectado cuando, en cumplimiento de lo consignado en el contrato original, en la primera sesión de mayo de 1853 la directiva comisionó a sus miembros Ortiz y Mata *“para que el 16 de mayo corriente se trasladen a los trabajos del camino, examinando su estado, las cuentas y el estado de la caja”*.¹⁵⁵ En efecto, ellos partieron el día acordado para inspeccionar los avances entre Angostura y el río Pacuare, y... imenuda sorpresa se llevarían!

Dos semanas después verterían su informe de manera oral, en una sesión a la que fue invitado von Bülow, para que lo escuchara. Nomás de inicio, Ortiz y Mata expresaron *“que han encontrado ser enteramente inútil el camino que se hizo por cuenta de la Junta, subiendo la Cordillera del Izarco hasta el cuarto rancho, nombrado Las Mercedes, por ser impracticable el camino de este punto a dicho río Pacuare”*.

Cabe hacer una digresión para señalar que ese nombre no existe hoy, porque los citados ranchos equivalían a campamentos provisionales. Por ejemplo, en un acta de la Sociedad Itineraria en la que se alude al puente por erigir en Angostura, se especifica que ahí se levantaría *“una casa ordinaria de paja, para que sirva de abrigo a los trabajadores y de depósito de víveres”*, es decir, un rancho de paja bien elaborado, pero que *“de allí para adelante se adopte, para conseguir la mejor vereda, el sistema de buscarla por partes y avanzando a trechos cortos, estableciéndose en el fin de cada uno una ranchería que sirva de punto de partida para el siguiente, y en la cual pueda la gente situarse y encontrar, cuando los necesite, auxilios pronto”*.¹⁵⁶

Es de suponer que en las rancherías había dos tipos de cobertizos, de diferente construcción, según se colige del relato de Scherzer.

En un caso, usaban troncos como horcones, que a su vez servían para colgar las hamacas, y sus techos eran una armazón de troncos delgados y ramas, cubierta con hojas de palmera o con las inmensas hojas de pata. De hecho, él consignó que *“de esta hermosa y útil planta, que suministra la mejor y mayor parte del material necesario para techar los ranchos en la selva, vimos unas hojas que pesaban un cuarto de libra cada una”*; dicha especie podría ser *Xanthosoma robustum* o *X. undipes*.¹⁵⁷

En el otro caso narra que, *“inmediatamente se construyeron ranchos de hojas de palmeras y troncos, se desplegaron las tiendas de hule que llevábamos con nosotros, y antes de haber pasado una hora, estábamos ya acostados en una hamaca, tendida entre dos viejos cedros, sobre la cual se extendía una tienda de hule impermeable”*. Es decir, de manera más expedita se buscaban árboles dónde amarrar un manteado o carpa de hule, para instalar debajo las hamacas.

Para retomar el informe de Ortiz y Mata, continuaban narrando que *“han regresado por una vereda que mandó abrir el Sr. Barón von Bülow desde aquel río a la Angostura, saliendo al pie de la cordillera ya nombrada del Izarco”*, con las ventajas de que esta era *“más corta que aquélla, por terreno casi llano y sin los inconvenientes que aquélla presenta, [además de que] la montaña por aquella parte no es tan cruda, y el piso es bueno”*. Puesto que von Bülow iba con ellos, cabe interpretar que él ordenó a sus operarios abrir una picada improvisada, para no tener que recorrer de nuevo el insatisfactorio camino. De otra manera, habría que interpretar que él había abierto desde antes una vereda alternativa, lo cual es absurdo, por la innecesaria duplicidad de esfuerzos y costos que esto implicaba.

¹⁵⁵ Fomento- 3865 y 4386, 1º de mayo de 1853, s. 11.

¹⁵⁶ Fomento- 1673 y 1681, 13 de marzo de 1851, s. 8.

¹⁵⁷ Información aportada por el botánico Michael H. Grayum.

Discutido el caso, se aprobó por unanimidad abandonar la primera ruta y elegir la segunda, de manera casi sumaria. Y, aunque en el acta no consta que se pidiera una explicación al invitado von Bülow por el fracasado proyecto, es de suponer que la desconfianza hacia él empezó a calar entre los directivos y, poco después, se extendería a otros accionistas.

Es importante destacar que en esa misma sesión se emprendieron acciones para avanzar en el proyecto de esta nueva ruta. Para ello, ante la crónica falta de mano de obra, mediante un anuncio impreso y circulado ampliamente se convocó a contratistas privados *“para la formación de un callejón de la Angostura a Pacuare”*. Ellos debían inscribirse en la oficina de la Sociedad durante todo junio, por las mañanas, con miras a iniciar los trabajos en julio; quedaba a juicio de cada uno aportar las herramientas y los víveres, o adquirirlos de la Sociedad.

Los contratos se harían *“bajo el concepto de que la anchura del camino será de veinte varas, más o menos, según la localidad del terreno, y cada quinientas varas de largo, o sea, una manzana de diez mil varas cuadradas”*, porción por la que se pagarían de 30 a 50 pesos, dependiendo de las características de cada segmento del terreno. En otras palabras, la obra completa no se le asignaría a un solo contratista, sino que operaría mediante contratos equivalentes a trechos de una manzana, por los cuales debían concursar los interesados. Aunque no se menciona en las actas, cabe interpretar que esta era una manera de promover la competencia en beneficio del proyecto, de modo que aquellos contratistas que hicieran bien las cosas serían retribuidos con nuevos contratos, y los deficientes serían excluidos.

En cuanto a las expectativas de la Sociedad, las actividades consistían en *“rozar el callejón en el ancho de veinte varas”*, para lo cual había que *“voltear los palos y apartarlos a uno u otro lado del callejón, debiendo quedar éste de doce varas, por lo menos, libre de tropiezos”*. O, dicho de otra manera, la montaña debía eliminarse *“despalándose, y que por lo menos queden dos terceras partes de callejón limpias, y los palos a un solo lado”*, por lo que se sacrificaría un tercio del ancho a uno u otro costado de la picada —según las particularidades de cada paraje—, para acumular ahí los troncos y la demás vegetación removida.

En el relato de Marr (2002) hay muy vívidas y elocuentes imágenes de lo que representaba abrir una picada en tan impenetrables montañas (Figura 47A-D), las cuales vale la pena transcribir aquí, debido a su valor testimonial.



Figura 47. Vistas externa (A) e internas (B-D) de un bosque típico del Caribe.

En efecto, él narraba cómo, a partir de Angostura, “*emprendimos nuestra primera excursión con cuatro mestizos. Yendo los salvajes adelante, se iba derribando a machetazos la tupida maleza [vegetación], y cuando se presentaba un obstáculo que no podía ser vencido, abandonábamos la línea recta. Tan pronto como la brújula volvía a señalar el mismo rumbo que marcaba al ser abandonada esta línea, seguíamos adelante. Ciertamente que los crecidos y fuertes arbustos caían casi siempre al primer golpe, pero lo hacían sobre nuestras cabezas y, en venganza de su caída, nos lanzaban a la cara nubes de insectos, o ponían sus espinas y agujones en desagradable contacto con nuestra piel. [...] En cuanto a las fieras —sin las cuales no se concibe decentemente en Europa una correría por las selvas vírgenes tropicales— no se dejaron ver. Tan solo vimos algunas serpientes respetables, que al acercarnos se deslizaban velozmente por entre nuestras piernas, refugiándose medrosamente en la maleza*”.

Y continuaba relatando: “*Prosigue el trabajo en el bosque. Llevando diez jornaleros adelante empleamos tres horas cabales en penetrar en él media milla inglesa [800 m]. El interior, con toda su magnificencia, es mucho más monótono de lo que yo me había imaginado [...]. A un trecho de monte bajo y relativamente claro sucede, bajo el impenetrable dosel de las hojas de los árboles, un campo de aloes silvestres más altos que un hombre y cuyos largos agujones arrancan siempre a los trabajadores descalzos un cúmulo de maldiciones. [...] Una vez que por allí nos hemos abierto paso con el machete, topamos de pronto con un muro verde de “hojas de pata”, platanillos, helechos, yerbas gigantescas, trepadoras y unos arbustos de la familia de las cañas, tan entremezclados que no se puede ver a dos pasos de distancia por entre la maleza. Por medio de la brújula se indica el rumbo en este verde océano de vegetación. Los duros troncos repletos de savia caen rotos y magullados unos sobre otros y, pasando por entre resinas vegetales, espinas y miles de millones de enjambres de insectos que huyen, entramos arañando en el caos de Flora. Allí se detienen los peones indecisos*”.

Para finalizar este recorrido, y como si no bastara con la maraña de arbustos, plantas herbáceas y bejucos encontrada hasta entonces, Marr atestiguaba que “*un enorme tronco de árbol herido por un rayo obstruye el avance, como si fuese un cono de roca volcado; sirve de guarida a escorpiones y escolopendras, y a veces también a algunas serpientes. Si no es demasiado grueso pasamos por encima de él; cuando esto no es posible, se escarba el suelo y nos deslizamos sobre el abdomen debajo del gigante de la selva*”.

En cuanto a los organismos citados en los últimos párrafos, esas características coinciden con las de una especie de piñuela que es propia del Caribe, llamada *Aechmea magdalenae*.¹⁵⁸ Por su parte, las escolopendras están emparentadas con los ciempiés y los milpiés.

Ahora bien, a las sensaciones que provocan esas selvas caribeñas supo referirse también, pero con pluma lírica, el catalán José de Torres Bonet, profesor de ciencias en el Instituto Nacional, entre 1880 y 1883 (Hilje, 2010b).

Describía él que “*la enmarañada vegetación forma impenetrable barrera para el que en estos lugares entra, y el machete manejado sin tregua ha de abrir estrecho callejón, por donde más bien se desliza que camina el aventurero ávido de lo desconocido. Cuando se llega a algún claro cual isla perdida en estos océanos de verdura ¡qué perspectiva ofrece la exuberante naturaleza que nos rodea por doquier! ¡Cuántos tesoros encierra este viviente museo botánico! ¡Cuán pequeño se siente el hombre en presencia de la potente fuerza creadora! Descansa el viajero que osó franquear esas murallas vegetales: entrégase*

¹⁵⁸ Información suministrada por el botánico Quirico Jiménez.

a profunda e involuntaria meditación, subyugada su alma por el conjunto que en su retina se dibuja y por el profundo silencio que reina en el seno de lo que podría llamarse actividad vital; meditación pasajera, pues pronto surgen extraños ruidos, acallados algunos momentos por su inesperada entrada en aquel recinto, que van aumentando progresivamente hasta formar particular algarabía”.

Y proseguía describiendo a sus insólitos habitantes, así: *“el zumbido de brillante insecto que cual voladora chispa cruza con desusada rapidez; el vertiginoso aleteo de dorado abejorro; el rítmico rumor de voladores escarabajos, al parecer cubiertos de relucientes láminas metálicas; el agudo silbo de venenosa serpiente, que, cual animada cinta de encendidos colores se oculta deslizándose y dejando ver únicamente su chata y repugnante cabeza; los extraños trinos de aves de raro plumaje; la charla de los guacamayos de estridente grito y colores chillones; los roncos chillidos de graciosos monos que más bien vuelan que saltan por las ramas; el penetrante rugido del tigre, que al lanzarse veloz tras la presa arrolla y destroza todo lo que a su paso encuentra cual animado proyectil; los cavernosos burlescos ronquidos originados en la dilatada laringe de sapos inverosímiles y de mefistofélicas ranas que orgullosamente ostentan su cuerpo de rojo encendido con patas negras, cuyo solaz está en las orillas de verdosos charcos; y mil otros ruidos, confusa mezcla de gorjeos, trinos, murmullos, rumores, silbos, gritos, zumbidos, penetrantes unos, dulces otros, estridentes y roncos algunos de ellos, incomprensibles los más, forman un armonía tan particular por la composición de sus elementos, que digna es del lugar encantado que tan poderosamente asombra el ojo y el oído humanos”.*

Para regresar a la cuestión de los contratistas que abrirían el camino, es curioso que en las actas de la Sociedad no se aborde más este asunto. La única alusión al camino aparece en el acta de la última sesión de junio, en la que, dada la inminente partida de Kurtze en su tercera exploración de los territorios caribeños —acordada en días previos—, era perentorio reclutar *“en la villa del Paraíso”* dos mandadores y 20 ayudantes, con salarios de 25 y 20 pesos mensuales, respectivamente.

Es oportuno mencionar que el viajero Scherzer tenía planeado ir a conocer la costa del Caribe, tomando el camino a Matina pero, por una feliz coincidencia, como en esos días Kurtze estaba por partir hacia allá, *“fuimos invitados a tomar parte en ella, y como nos atraía la idea de recorrer durante varias semanas esas regiones de la selva en que nadie había puesto un pie, desistimos de nuestro primer proyecto de tomar el camino hasta la costa por el valle pantanoso de Matina”.* Es decir, le sedujo más la posibilidad de penetrar en los bosques de la zona, en vez de recorrer un camino convencional, por lo que él se apersonó a Angostura el 19 de junio, con un antiguo colono de Miravalles, de tan mal aspecto *“a causa de una fiebre, y tener desde entonces un color de tumba”*, que se le apodaba *“el encuadernador difunto”*.

Conviene resaltar que los comentarios de Scherzer crean dudas acerca de la naturaleza de la gira, pues se refería a ella como *“una expedición para averiguar la dirección más propicia para la parte del camino aún sin concluir, hasta llegar al puerto proyectado en la costa oriental”.* En cambio, en el acta ya citada se indica de manera explícita que Kurtze marchaba *“a continuar la vereda del camino del Limón”*, y que lo acompañaban *“peones que hagan los trabajos y que sirvan de cargueros para los víveres que han de consumir”.* Es decir, iban a trabajar, y no a otear por dónde podría proyectarse el camino.

Del periplo por tan densas y escabrosas montañas (Figura 48), a lo largo de 10 leguas, que en realidad correspondían a más del doble de esa cifra —como se mencionó previamente—, Scherzer nos legó un extraordinario y vívido testimonio, el cual está transcrito con anotaciones en Hilje (2018). Ahí indica que la

comitiva de 32 hombres, aunque más bien fueron 25, partió el 9 de julio, con provisiones calculadas para 20 días, y que se prolongaría por tres semanas. Lamentablemente, el viaje fue más bien infructuoso, pues no se pudo alcanzar el litoral, además de que varias personas, incluyendo a Kurtze, enfermaron durante la travesía; asimismo, de extenuante que resultó, Scherzer perdió casi siete libras. Cabe señalar que en dicho relato nunca se menciona que efectuaran trabajos para mejorar el camino.



Figura 48. Aspecto de las montañas con que debía lidiarse para construir el camino a Limón.

Un hecho interesante es que a mediados de agosto la directiva de la Sociedad recibió una carta o exposición de él, fechada el 2 de agosto, que era “una reseña de la última expedición [...] a las montañas del este”. Al respecto, se le envió una amplia respuesta, cuyos párrafos esenciales son los siguientes:¹⁵⁹

Al paso que [usted] siente que dicha expedición no tuviera resultados favorables, [la Junta] se complace en el juicio que usted ha formado de ser el más practicable, con facilidad y sin excesivos costos, en una dirección diferente de la que tomó el ingeniero [Kurtze], lo mismo que en la confirmación de las condiciones que ella tiene acerca de la feracidad y buen temperamento del terreno por donde debe atravesar dicho camino, además de las grandes ventajas de que es susceptible la abertura de éste, que tan acertadamente describe usted en la citada exposición.

La Junta, Señor Doctor, conoce que el vivo interés que usted ha tomado a fin de estimular los esfuerzos que se hacen por la realización de esta empresa es tanto más recomendable cuanto que él no tiene otro móvil que sus deseos por el bien y prosperidad de esta naciente República, cuya primera necesidad es la de un camino al Atlántico, que desde luego le franquee el disfrute del comercio de ambos mares y el establecimiento de sus relaciones mercantiles con Europa y los países ricos del Oriente. Y por tanto le considera acreedor de su reconocimiento, en testimonio del cual me manda le dé las más significativas gracias por sus oficios en pro de la empresa dicha.

Esperamos que usted, que tan bien relacionado se halla con la Alemania y otros muchos países de la culta Europa, se dignará, siempre que la oportunidad se le presente, recomendarla para preparar de

¹⁵⁹ Fomento- 386 (16 de agosto de 1853, s. 22) y 4467 (f. 34v-35v).

esta manera el mejor suceso en la negociación de recursos pecuniarios que más adelante parezca conveniente entablar, toda vez que el país no los ofrezca, cierta la Junta de que no debe omitirse ninguna clase de sacrificios para dar cima a una obra de tanta importancia para Costa Rica.

De la lectura de esta respuesta, se puede interpretar que en su carta Scherzer no hizo las fuertes críticas que aparecen en su libro. Tal vez por diplomacia, se limitó a consignar opiniones como las siguientes, que aparecen en su libro: *“las condiciones del terreno entre Cartago y Puerto Limón no ofrecen en todos los puntos impedimentos insuperables, o bien tan grandes que solo se pueden vencer con un desembolso desproporcionado [...]. La dificultad principal consiste en un paso a través de las altas cadenas montañosas, entre los ríos Redención [¿?] y Chirripó. En el transcurso de nuestra expedición llegamos a la convicción de que la naturaleza, en una dirección más hacia el sur, ofrece impedimentos mucho menores. Podemos pues descartar esta dificultad como remediable; hay hasta la seguridad de que ya existen varias veredas de indios que conducen hasta la costa”*.

En cuanto a esta última aseveración, cabe acotar que a lo largo de la ribera derecha del río Reventazón existía desde tiempos inmemoriales el llamado camino de Tierra Adentro (Ibarra, 1985), que era una trocha abierta y mantenida por los indígenas que poblaban esa zona, y por la cual transitaban con frecuencia entre Chirripó y la costa.

Es oportuno mencionar que, además de Scherzer, se había invitado al viajero Marr, pero al final éste no pudo participar en la gira. En realidad, él se desplazó de Cartago a Turrialba el 24 de mayo, en compañía de Kurtze —casado 18 días antes— con otro propósito, pues *“fui contratado en calidad de ingeniero auxiliar y me llamaron a Angostura algunas semanas antes de emprender la expedición, a fin de que colaborase en las mediciones del terreno”*. Conviene acotar que Marr no era ingeniero, pero además de medir los terrenos otorgados por el gobierno, al mando de una cuadrilla de peones emprendió labores para cortar su vegetación y así prepararlos para los futuros colonos. Su relato, transcrito y anotado en Hilje (2018), además de rico en descripciones, está condimentado con el sabroso humor y el sarcasmo que caracterizan su obra.

Mordaz crítico del corpulento von Bülow, a quien llamaba el Ogro, expresaba que en esos días éste viajó a la capital para *“comunicar al Ministerio la noticia de que ha descubierto un camino mediante el cual se ahorrarían por lo menos tres horas y tres mil pesos. Kurtze opina que se trata de un nuevo fruto de la imaginación del hombre gordo. Según manifestaciones aisladas hechas por Bülow y que me ha comunicado el calculista prosaico de Kurtze, parece que sobre la empresa se está levantando también el astro pálido de los quebrantos financieros. Tan solo desde hace pocos días ha comprendido el barón que es preciso demostrar la posibilidad de hacer un camino al Atlántico, para conseguir más dinero”*.

En cuanto a estos quebrantos o apremios económicos, ya se han citado algunos, y otros se mencionarán pronto. No obstante, también había problemas con las remesas enviadas desde Berlín, por lo que el flujo de caja —como se diría hoy— no era expedito. Por ejemplo, a mediados de julio de 1853 von Bülow manifestó que necesitaba 500 pesos con urgencia, para que las obras del camino no se paralizaran. Esto obligó a cinco miembros de la Sociedad (Félix Sancho, Eusebio Ortiz, Félix Mata, Pedro Yglesias y el cura Bonilla) a prestar 60 pesos cada uno, lo que sumado a los únicos 100 pesos que había en las arcas de la Sociedad, facilitarle 400 pesos.¹⁶⁰ Le fueron remitidos con Domingo Sáenz, quien era el emisario a cargo de transportar el dinero hasta Angostura.

¹⁶⁰ Fomento- 3865 y 4467, 17 de julio de 1853, s. 20.

Además, a continuación Marr comentaba que *“ahora se trata de repetir el viaje, y de marcar con precisión el rumbo que el camino habrá de seguir; por consiguiente, de hacer un reconocimiento exacto del terreno”*. Esta observación, que es concordante con la de Scherzer, esclarece la razón de la tercera expedición de Kurtze al Caribe, y ayuda a entender las causas de las discrepancias y hasta pugnas que había entre él y von Bülow. Es decir, si apenas en marzo, tras la segunda expedición de Kurtze, la directiva de la Sociedad Itineraria se congratulaba de contar por fin con *“una buena vereda sobre la que puede abrirse el camino proyectado al Puerto Limón”*, como se indicó en páginas previas, ahora aparecía von Bülow con una opción que descartaba la anterior; cabe preguntarse si esa nueva ruta, descubierta de manera algo fortuita por von Bülow, no correspondería al menos en parte al camino de Tierra Adentro de los indígenas.

Debe enfatizarse que todo esto ocurría en un ambiente algo tirante. Al respecto, otra evidencia data de inicios de julio, en relación con *“el compromiso que [se] contrajo de abrir el camino desde Chis [Chiz] a la Angostura”*, que era una ruta alterna a la del camino a Matina, para no tener que atravesar Colorado, *“que hoy es intransitable”*. Pero cuando el directivo Ortiz envió a un emisario *“para que recibiese del Sr. D. Francisco Kurtze la vereda que éste abrió”*, Kurtze ni siquiera halló la picadura hecha en la montaña. Es decir, no se había construido. Aunque von Bülow respondió de inmediato, todo cuanto hizo fue enviar el plano de dicha vereda y solicitar dinero, pero se le contestó que *“tiene la Junta el sentimiento de no poder contar con fondos a este intento”*. Pocos renglones después se explicita *“la poca fe que se nota en el común de los accionistas respecto de la empresa”*, así como *“el escepticismo de los tenedores de acciones”*, lo cual revela la decepción y el descontento generalizados que von Bülow había causado, al acometer dos ambiciosos proyectos sin suficiente financiamiento.¹⁶¹

Un elemento adicional que revela los conflictos que enfrentaba von Bülow, es que por esa misma época, en su condición de *“apoderado especial”* suyo, Dionisio Bonilla Peralta, accionista de la Sociedad, firmó un contrato con Enrique Costigan para que fungiera como mandador en los trabajos del camino, desde una casa o rancho que se levantaría en algún punto entre Chirripó y Pacuare; en páginas previas se consignó que Costigan era accionista, también. Por un salario de 30 pesos al mes, más la comida, por tres o cuatro meses debía dirigir de cuatro a diez peones, así como instalar un almacén de víveres para éstos.¹⁶² Cabe recordar que en 1851, comisionados por dicha Sociedad, durante un mes Costigan y Antolín Quesada habían efectuado una expedición hasta el río Pacuare, de modo que él ya conocía esa zona.

Conviene indicar que von Bülow no comunicó esto a la Junta sino hasta mediados de agosto, en una de sus sesiones, a pesar de que era algo serio. De lo consignado en el acta de esa sesión, se capta que él no estaba satisfecho con los avances para descubrir el rumbo más apropiado de la futura vereda a Limón, entre los ríos Redención y Zent, por lo que decidió encargar esta labor a Costigan y no a su compatriota Kurtze, quien poco antes había regresado de su extensa gira por las selvas del Caribe.¹⁶³ Peor aún, fue exactamente a mediados de agosto que, a solicitud de von Bülow, la directiva acordó suspender *“la asignación del Sr. Kurtze, suprimiéndole por ahora el destino de ingeniero”*.¹⁶⁴ Es decir, lo despidieron de manera sumaria, sin ni siquiera escuchar sus criterios. Y poco después, a inicios de setiembre, la directiva le solicitó a Kurtze la devolución y entrega a von Bülow del mapa del camino a Limón, así como del puente de Angostura, elaborados por él para el proyecto.

¹⁶¹ Fomento- 4467, 10 de julio de 1853, f. 24v; 17 de julio de 1853, f. 26v-27v.

¹⁶² PLYCH- 029, 26 de julio de 1853, f. 49.

¹⁶³ Fomento- 4467, 16 de agosto de 1853, f. 37v-38; 4 de setiembre de 1853, f. 40-40v.

¹⁶⁴ Fomento- 3865, 16 de agosto de 1853, s. 22.

Este es un claro indicio del serio deterioro de las relaciones entre los propios personeros de la Sociedad Berlinesa. De hecho, ya a mediados de julio Streber había confrontado a von Bülow mediante una carta acusatoria remitida a Berlín —a la que se aludirá pronto—, con copia a la directiva de la Sociedad Itineraria.¹⁶⁵

Para echar sal en la herida de von Bülow, poco antes de que Kurtze emprendiera la gira de inicios de julio al Caribe, hubo un hecho inusitado. En efecto, a fines de mayo la Sociedad Itineraria recibió una oferta de su miembro Francisco de Paula Gutiérrez para abrir un camino de Cartago a Limón, lo cual parece redundante, dado que esta iniciativa ya estaba en proceso; llama la atención que ya en 1850 y 1852 él había planteado la apertura de una vereda análoga, como se relató páginas atrás. En su propuesta alude a una alianza de él y otros empresarios *"bajo las mismas condiciones en sus derechos y acciones en que está comprometida"* la Sociedad, y calculaba un plazo de tres meses para contar con un camino para viandantes, de seis meses para mulas, y de tres años para carretas.¹⁶⁶

Pero, además de detallar los beneficios monetarios esperados, lo que más sorprende es que, al referirse a von Bülow, expresaba que *"si lo tuviera a bien, podrá seguir prestando sus importantes servicios, así personales como científicos, o de cualesquiera otra suerte que tenga por conveniente, bajo el seguro supuesto de que su asociación a los nuevos empresarios será a éstos muy satisfactorio y honroso, y los obligará a su eterna gratitud y reconocimiento"*. Es obvio que esto representaba la exclusión de von Bülow, quizás en respuesta al malestar que había en cuanto a la gestión del proyecto, que quizás ya era *vox populi*. No hay información acerca del curso de esta iniciativa, pero pareciera que pronto abortó.

Es pertinente referir que, como recién se mencionó, fue a mediados de julio cuando emergió la carta acusatoria de Streber, enviada directamente a Berlín.¹⁶⁷ Esa misiva, que constaba nada menos que de nueve páginas en papel tamaño legal, y que surgió durante una disputa legal con von Bülow —a la que se aludirá pronto en detalle—, fue remitida a Ramón Quirós Pacheco, en su condición de juez de Primera Instancia Civil de San José. A pesar de su privacidad, es impensable que la información contenida en ella no hubiera sido conocida por personas ajenas al ámbito judicial, dadas las minúsculas dimensiones de nuestra capital, donde toda la gente se conocía, así como a la relevancia para el país del proyecto de la Sociedad Berlinesa.

Por eso sorprende tanto que, como si nada adverso ocurriera, apenas una semana después de la carta de Streber, von Bülow enviara a la Sociedad Itineraria una carta con una petición desmesurada. En efecto, insistente y terco como era, von Bülow propuso en su carta que, ante la inmanejable situación del proyecto a cargo suyo, la Sociedad Itineraria consiguiera un nuevo y cuantioso préstamo en Europa.

Si bien lo esperable era que ya se hubiera avanzado suficiente gracias a los fondos disponibles previamente, von Bülow planteaba que, si no se quisiera un camino de mulas sino uno *"sólido y duradero"* de carretas entre Cartago y Limón, *"con casas de abrigo y posadas en su línea [del camino] y en el puerto mismo"*, así como con buenos puentes, urgía conseguir un empréstito de 200.000 pesos fuertes. Al respecto, llama mucho la atención que, sin en todos los contratos se manifestaba que el camino entre Cartago y Limón debía ser para carretas, pues solo de esta manera se podían trasegar el café y demás productos agrícolas, así como los bienes a importar, a esas alturas de avance del proyecto von Bülow todavía se refiriera a un camino de mulas.

¹⁶⁵ Fomento- 3865, 17 de julio de 1853, s. 20.

¹⁶⁶ Fomento- 1677, 29 de mayo de 1853, f. 4-5.

¹⁶⁷ Fomento- 3865, 17 de julio de 1853, s. 20.

Él sugería encomendar al ya citado abogado Gaebler la consecución de esa suma en Berlín, Hamburgo o Londres, por lo cual se le recompensaría con una comisión del 2,5%.¹⁶⁸ El préstamo sería pagado *“en plazos de 25 por ciento, de 6 a 6 meses”*, y la Sociedad Itineraria no debía saldar esta deuda, *“pero les darán de garantía el peaje, las utilidades y privilegios del camino, exceptuando las tierras ya enajenadas a la Compañía de Berlín”*. Es decir, además de las 50.000 manzanas comprometidas, se otorgarían a la Sociedad Berlinesa los montos a obtener por concepto de peaje, y pareciera que el correspondiente a al menos uno de los dos tributos que se cobraría a los usuarios de la ruta.

Aunque cabe preguntarse si el proyecto continuaba siendo un negocio atractivo para la Sociedad Itineraria, dado que esos montos representarían una fuente alta y constante de ingresos para sus accionistas durante casi medio siglo, pareciera que aún así lo sería, dado que la directiva lo aprobó cinco días después, el 22 de setiembre.

Sin embargo, es obvio que, por cuantiosos que fueran los montos a conseguir, ese no era más que un último y desesperado recurso por revivir un proyecto que, aunque de gran importancia geoestratégica y comercial, en realidad estuvo condenado al fracaso desde su misma génesis.

Por ello, ante un horizonte poco alentador, el tiempo transcurrió y, como era de esperar, la situación se fue tornando más conflictiva e inmanejable para von Bülow, quien fue perdiendo credibilidad y cada vez se enredaba más en sus propios mecates. Y fue así como, con la llegada del año 1854, afloraron los malos augurios para él.

De hecho, nomás realizada la asamblea general a inicios de ese año, sería a la nueva junta directiva a la que le correspondería poner fin a la relación cordial y hasta complaciente que se había mantenido con él hasta entonces. En esa elección se habían efectuado cuatro permutas de directivos titulares y dos de suplentes. Los nuevos titulares fueron Oreamuno, Francisco María Yglesias y Juan Rafael Mata Lafuente, en tanto que George Guier fue reelecto; los nuevos suplentes fueron Juan Manuel Carazo y Tranquilino Bonilla.¹⁶⁹

En la primera sesión de la nueva directiva, Oreamuno fue seleccionado como presidente, Yglesias como vice-presidente, y Santiago Ramírez como secretario. Ese mismo día se informó que Félix Sancho, quien fungiera como presidente interino durante la ausencia de Espinach, ya había recibido de von Bülow un informe periódico de los avances del proyecto y de los gastos en que había incurrido entre julio y noviembre de 1853, por lo que se acordó analizarlo en la siguiente sesión.¹⁷⁰ Y sería en ésta, verificada el 5 de marzo, que explotaría la caldera.

En efecto, al examinar el citado informe afloraron las dudas, se agudizó la desconfianza hacia von Bülow, y las reacciones no se hicieron esperar.¹⁷¹ Por tanto, de manera unánime, en primer lugar se acordó solicitarle aclaraciones específicas, y sustentadas con pruebas, acerca de si la Sociedad Berlinesa todavía disfrutaba de los derechos de corporación, y de si él realmente había entregado a nuestro cónsul Möller el documento de respaldo de las 250 acciones pertenecientes a la Sociedad Itineraria; esta fue una situación

¹⁶⁸ Fomento- 3865 y 4467 (11 de setiembre de 1853, s. 24) y 832 (18 de setiembre de 1853, f. 12-12v).

¹⁶⁹ Fomento- 1683 y 4386, 12 de febrero de 1854.

¹⁷⁰ Fomento- 1683 y 4386, 26 de febrero de 1854, s. 1.

¹⁷¹ Fomento- 1683 y 4386 (5 de marzo de 1854, s. 2) y 832 (5 de marzo de 1854, f. 2-3).

nebulosa, pues pareciera que, con la anuencia de la Sociedad Berlinesa, este señor hizo *“un negocio simulado”*, del cual nunca fue informada la Sociedad Itineraria. En segundo lugar, se le pidió copia de toda la correspondencia remitida por él a Berlín, así como de los comprobantes de los fondos recibidos de allá y de los gastos efectuados hasta entonces. En tercer lugar, ante la falta de información acerca de un nuevo empréstito por 250.000 pesos que gestionaría el abogado Gaebler, se decidió revocar el citado acuerdo.

Asimismo, se dio un ultimátum a von Bülow para que respondiera a más tardar el 12 de marzo, so pena de enviar un informe a la Sociedad Berlinesa, en el que se consignaría *“el resultado insignificante que ha conseguido durante la época de los dos años próximos pasados”*. Pero, más serio aún, se plantearía *“la necesidad de separarse de un convenio que no tuvo efecto, ni ofrece la esperanza de tener mejores efectos en lo sucesivo, bien por otras razones, o ya por los gastos enormes de la Administración Colonial, que no están en proporción con los fondos escasos de la Compañía”*, para concluir en que lo pertinente sería entrar *“en un convenio amigable con esta Junta, a efecto de separar ambas compañías y declarar nulo el contrato del 25 de Marzo de 1852, evitando así los disgustos y pérdidas de un juicio formal”*.

En la citada sesión, tan tensa y acalorada, el tiempo se hizo corto, por lo que hubo que suspenderla hasta la siguiente semana. Correspondía efectuarla el domingo 12, fecha límite para que von Bülow replicara.¹⁷² Pero su respuesta no llegó, y esto fue calificado como *“falta grave”*, por lo que de inmediato se dispuso que *“esta Junta suspende al Sr. Barón del encargo de director de la obra del camino”*. Asimismo, poco antes de esta resolución, se comentó que, para entonces, la construcción del camino había estado paralizado por seis meses, por no disponerse de los fondos que la Sociedad Berlinesa estaba obligada a enviar. Aparte del despido de von Bülow, se le pidió *“rendir las cuentas comprobadas”*, pues *“solo ha presentado en abstracto un estado de ellas”*, así como la devolución *“de las herramientas y útiles para la abertura del camino”*, acompañadas por un inventario, que debía entregar al mandador Ramón Pereyra.

Entre tanta agitación y vorágine, es obvio que lo que acontecía era ya *vox populi*, pero pareciera que entre los accionistas más bien cundía el desánimo, en vez de la efervescencia, a juzgar porque se hicieron convocatorias para una asamblea general, pero en tres ocasiones no se consiguió el quórum requerido. Por tanto, dos semanas después, el domingo 26, urgida por resolver las candentes situaciones, la directiva decidió sesionar y actuar.¹⁷³

El primer punto de la agenda se refirió a una carta de von Bülow, fechada el día 16, en la que protestaba por su despido, ante lo cual *“se dispuso que se archive”*. Es decir, ni siquiera se le dio trámite, pues no había nada que discutir ni rebatir, pues él estaba despedido.

En segundo lugar, para esa fecha la Sociedad Berlinesa ya debía haber depositado los 10.000 pesos correspondientes al segundo año del empréstito, pero ni siquiera había completado los primeros 10.000 pesos. Esto, sumado a que de alguna manera se averiguó —quizás con la ayuda de Streber— que las 250 acciones que *“debieran pertenecer a esta Sociedad Itineraria, han sido tomadas en Hamburgo por el Sr. Möeller”*, y a que el tiempo para completar la obra era ya insuficiente, llevó a resolver que *“se declara insubsistente el contrato del 25 de Marzo de 1852”*.

En tercer lugar, a pesar de la ruptura con la Sociedad Berlinesa, había que buscar una manera de continuar el proyecto del camino carretero. En tal sentido, para contar con fondos operativos, se hizo una

¹⁷² Fomento- 1683 y 4386 (12 de marzo de 1854, s. 3) y 832 (5 de marzo de 1854, f. 2-3).

¹⁷³ Fomento- 1683 y 4386 (26 de marzo de 1854, s. 4) y 832 (5 de marzo de 1854, f. 2-3).

excitativa a los socios para que sufragaran el cuarto décimo a más tardar el 15 de abril, y a partir de esa fecha pagaran medio décimo el primer día de cada mes, hasta completar el valor de sus acciones, lo cual tomaría un año exacto. Además, como en agosto de 1852 la directiva le había dado un premio de 10 acciones a Kurtze por *“haber ofrecido presentar una buena vereda para el camino del Limón”*, se acordó contactarlo *“para que en el término de tres meses cumpla con su compromiso”*; de no hacerlo, se le revocaría esa concesión, pero si lo lograba se le premiaría con terrenos y dinero en efectivo. Finalmente, sin perjuicio de lo anterior, se decidió hacer una invitación abierta a quien quisiera acometer esta labor, con una recompensa en terrenos y dinero, sujeto a que los interesados presentaran su propuesta en un plazo de tres meses.

Al terminar la sesión y dirigirse hacia sus casas esa tarde de domingo, quizás ninguno de los directivos advirtió que ese mismo día se había sellado el final de la Sociedad Itineraria.

Desde entonces no se sesionó más, con excepción de dos reuniones, una a fines de setiembre y otra a inicios de octubre, focalizadas en revisar las cuentas que von Bülow estaba obligado a presentar y en nombrar como apoderados a Francisco María Oreamuno y a Fernando Streber (Figura 49) para *“que ventilen, arreglen, transen y fenezcan de cualquier modo que sea los reclamos”* de aquél.¹⁷⁴ Nótese que, irónicamente, la Sociedad Itineraria contrató a Streber como abogado. Esto quizás obedeció a que conocía el caso a profundidad, a su proverbial agudeza intelectual, y a la ventaja de que dominaba los idiomas alemán y español, lo que facilitaría traducir en un sentido o en otro y con exactitud la documentación pertinente, algo muy crítico en cualquier litigio; según Argüello Mora, este políglota *“escribía correctamente el español, el inglés, el francés y el alemán, y no hablaba bien sino este último”*. Al leer sus documentos, es evidente su pleno dominio del idioma español, lo cual es realmente admirable para alguien con tan pocos años de vivir en América Central.



Figura 49. El abogado Streber.

Conviene señalar que, como pago por sus servicios profesionales, a él se le reconocerían 80 pesos que adeudaba de una acción de la Sociedad Itineraria valorada en 100 pesos, le otorgarían 70 manzanas —en uno o varios predios, siempre que fuera a un solo lado del camino—, y le respetarían el derecho a un solar que von Bülow le había prometido en Limón, como funcionario de la Sociedad Berlinesa.¹⁷⁵ Este acuerdo, de cuatro artículos, fue suscrito por Oreamuno y Streber, más Santiago Ramírez, como secretario. Por cierto,

¹⁷⁴ Fomento- 1683 (24 de setiembre de 1854, s. 5) y 832 (5 de marzo de 1854, f. 2-3).

¹⁷⁵ Fomento- 4372, 26 de setiembre de 1854.

cuando Oreamuno ya había fallecido —murió en mayo de 1856, debido al cólera que asoló al país cuando nuestras tropas diseminaron el bacilo, después de la batalla de Rivas—, en algún momento Streber reclamó que algunas personas habían invadido su propiedad de 70 manzanas, ubicada en Santiago, por lo que pedía que le hicieran un reconocimiento del terreno y le extendieran el título formal.¹⁷⁶

Es importante destacar que antes de estas reuniones finales, informada de los acontecimientos, la Sociedad Berlinesa intervino. De hecho, en una réplica suscrita por Werther y fechada en Berlín el 8 de junio, se argumentaba que, a su parecer, pesaron algunas subjetividades, de modo que el supuesto fracaso del proyecto obedecía a cuestiones personales de parte de ciertos miembros de la Sociedad Itineraria, y no a *“un cambio del estado de las cosas”*.¹⁷⁷ En todo caso, manifestaba la anuencia a rescindir el contrato, bajo dos condiciones. La primera se refería a la devolución, en dinero en efectivo, de los montos girados como parte del empréstito que le fuera concedido a la Sociedad Itineraria, sin cobrarle intereses; además, ésta debía renunciar *“al derecho de participar por la mitad de la gracia en tierras que el Gobierno de Costa Rica ha prometido a esta Compañía”*. La segunda era que la Sociedad Berlinesa no reclamaría derecho alguno sobre la propiedad de las tierras en Costa Rica. Con la información disponible, no nos fue posible esclarecer la diferencia entre estas dos condiciones, contradictorias a primera vista.

Ahora bien, en setiembre, la junta directiva de la Sociedad Itineraria envió una contestación a Werther —de 14 páginas, sin duda que con la asesoría profesional de Streber—, en la que nomás de entrada se enfatizaba que von Bülow no podía alegar hostilidad hacia su persona, pues desde su arribo al país se le trató *“con una confianza ilimitada y tal vez excesiva, por lo que era el motivo de demasiada indulgencia contra los varios abusos y contradicciones que en perjuicio de las estipulaciones del contrato se habían introducido en la administración”*. A continuación indicaba que bastó un año para percatarse de que sería imposible completar las obras planeadas, y a que a los dos años había *“una falta entera de resultados”*.

Entre otras cosas, se argumentaba que estos problemas obedecían a la forma en que von Bülow administró el proyecto, lo cual incluía el manejo inoportuno de los empréstitos, el primero por 10.000 pesos, el cual ingresó incompleto y de manera tardía. Ello complicó la contratación de mano de obra —de por sí escasa en el país—, la cual invirtió en construir una casa, desmontar los terrenos de la futura colonia y arreglar algunos caminos en los alrededores de estos predios, es decir, nada que se relacionara con la construcción del camino.

Resulta oportuno indicar que la gestión para que el abogado Gaebler consiguiera un préstamo en Europa fracasó, lo cual era negativo en sí mismo, pero, peor aún para nuestro país, ello más bien provocaría que después la Sociedad Berlinesa calificara de insolvente a la Sociedad Itineraria, y acordara suspender cualquier pago ulterior del préstamo. Ante tan enojoso acontecimiento, ésta pronto respondió, para lo cual incluso recurrió al diccionario de la Real Academia de la Lengua, con el fin de clarificar aspectos semánticos en cuanto a los términos insolvencia e insuficiencia, y afirmar que la apreciación era incorrecta, pues la Sociedad no estaba *“en quiebra”*, aunque reconocía la falta de *“fondos metálicos”*, es decir, lo que hoy se conoce como falta de liquidez o dinero en efectivo. En todo caso, estaba anuente a restituir lo invertido por la Sociedad Berlinesa hasta entonces.

En síntesis, por tratar de ayudarle una y otra vez, y confiada en que se coronarían con éxito los proyectos emprendidos, la Sociedad Itineraria terminó *“pagando los platos rotos”* en esta fallida aventura de colonización, una más en el nada diáfano historial de von Bülow.

¹⁷⁶ Fomento- 4554.

¹⁷⁷ Fomento- 832, 8 de junio de 1854, f. 4.

Ahora bien, en cuanto a la defensa legal de von Bülow, se dirigió con urgencia a la capital a fines de febrero de 1854, poco después de llegados los colonos a Angostura. Consciente de que pronto enfrentaría querellas de parte del gobierno, de la Sociedad Itineraria y quizá hasta de los propios colonos, argumentaba que *“teniendo que ventilar ante el Supremo Gobierno de esta República varios asuntos, lo mismo que ante las demás autoridades de esta capital, y no pudiéndolo verificar por sí, por sus circunstancias y ocupaciones, y para no sufrir los perjuicios consiguientes a su paralización [...] le confiere su poder amplio y general”* al colombiano Miguel Macaya de la Esquina.¹⁷⁸

Parece que este reputado abogado no tenía mucho tiempo de residir en Costa Rica. Según Chico Rohmoser (Hilje, 2010a), fue *“traído de Cartagena por Mr. [Eduardo] Joy para el pleito contra Mr. [Juan Marcial] Young, antecesor de Joy & von Schröter”*, y de este conflicto comercial entre ambos ciudadanos ingleses hay amplias noticias en la prensa en abril de 1853.¹⁷⁹ Su contratación en el extranjero significa que era un reputado abogado, que de seguro acrecentó sus credenciales en nuestro país con celeridad, y por eso von Bülow recurrió a él. Conviene acotar que no tuvo descendencia, pero su apellido se arraigó en el país gracias a la llegada posterior de sus sobrinos Miguel Macaya Artuz y Juan Macaya Ibañez, quienes se casaron con Ana y Ángela Lahmann Carazo, respectivamente; por cierto, eran hijas del alemán Federico Lahmann Wendt.

Es oportuno hacer una digresión aquí para señalar que, tal era la relación de von Bülow con don Juanito, que en una carta dirigida al ministro Calvo a fines de mayo expresaba que *“yo no cuento en este país con un mejor apoyo ni mejor protección que S.E. [Su Excelencia], mas si tengo la desgracia de perderlo, no sé qué deberé hacer entonces, ni lo que la necesidad me aconsejará”*.¹⁸⁰ Lo que él solicitaba era la rápida intervención de don Juanito para aclarar algunos aspectos relativos al contrato entre ambas sociedades, ante la casi inevitable llegada del caso a los tribunales de justicia, para que la Sociedad Itineraria respondiera a la Sociedad Berlinesa por el préstamo que ésta le había hecho. Pero, en realidad, esta era más bien una reacción a serios reclamos de parte de la Sociedad Itineraria, efectuados tres meses antes.

La decisión de no designar a Streber como abogado suyo era más que evidente, a pesar de que conocía al dedillo la materia en disputa, y obedeció a los reiterados encontronazos entre ellos, que condujeron a su distanciamiento y enemistad.

De hecho, en una carta a la Sociedad Itineraria que data de mediados de 1853, von Bülow había explicado los motivos que tuvo para prescindir de Streber como secretario de la Dirección Colonial, a la vez que se quejaba de que éste envió un memorial a Berlín *“para dilucidar mi conducta y las diferencias que existen entre él y mí”*, pero le tranquilizaba que allá conocían *“bien los talentos de este señor para hacer mal como bien, y los diferentes caracteres de nosotros”*.¹⁸¹ En aquella ocasión, al día siguiente la directiva envió una extensa carta a la Sociedad Berlinesa, en la que expresaba su incondicional apoyo a von Bülow y desdecía a Streber.¹⁸² Y un día después von Bülow confrontó a Streber, mediante una carta remitida desde Angostura.¹⁸³

De la escaramuza entre ambos, hay un vívido testimonio de Marr (2002). Mientras él estaba en Turrialba, el 14 de junio de 1853 consignó en su diario lo siguiente: *“¡Ha estallado la revolución en la Angostura! Hoy*

¹⁷⁸ PLYCH- 112- 23 de febrero de 1854, pr. I, f. 17.

¹⁷⁹ *La Gaceta*, 9 de abril de 1853, No. 230, f. 1.

¹⁸⁰ Fomento- 832, 30 de mayo de 1854, f. 15.

¹⁸¹ Fomento- 832, 16 de julio de 1853, f. 12v-13.

¹⁸² Fomento- 4467, 17 de julio de 1853, f. 27v-29.

¹⁸³ Juzgado Civil San José- 245, 18 de julio de 1853, f. 1v.

apareció Kurtze inopinadamente en nuestra verde prisión celular. Streber y Bülow han reñido a muerte. Streber renunció a la cartera de relaciones exteriores [...]. Se dice que el motivo de la riña ha sido la cuenta de gastos. Bülow se ha enfadado por el poco cariño que la gente del país manifiesta por la empresa, al no querer trabajar casi de balde. Streber defendió a la gente del país. Con este motivo, Bülow empezó a gritar que Streber tampoco le tiene cariño a la empresa. Por último, Streber le pidió a Bülow que fuese a gritar a la calle”.

En realidad, ese fue el clímax del conflicto, tras discrepancias de diversa índole que se habían acumulado a lo largo del tiempo. Eso sí, lo narrado por Marr es incorrecto, pues Streber no renunció. Más bien, se cumplió lo previsto, pues desde diciembre de 1852 von Bülow le había comunicado a Streber que necesitaba un tenedor de libros, quien a su vez podría fungir como secretario de la Dirección Colonial, y así lo había informado a Berlín; en su carta le indicaba que se lo advertía con los seis meses de antelación estipulados en el contrato firmado entre ellos, y de manera frontal le expresaba su malestar con ciertas actitudes de él.¹⁸⁴

La situación se agravó, al punto de que en agosto de 1853 Streber demandó a von Bülow por haberlo despedido y haber retenido fondos de manera arbitraria, de lo cual hay un amplio expediente judicial.¹⁸⁵ Como es de suponer, la confrontación se prolongó mucho, hasta mayo de 1854 —ahí termina el expediente—, por lo que estaba candente justamente cuando recién llegaban al país los primeros colonos de Angostura, quienes apenas trataban de establecerse para medio sobrevivir.

Sería difícil y hasta fastidioso tratar de desentrañar el contenido del citado expediente, no solo por la abundancia de tecnicismos legales inherentes a este tipo de documentos, sino que también por su dificultosa legibilidad. No obstante, a grandes rasgos, Streber reclamaba un pago de 400 pesos y, ante la negativa de von Bülow de reconocer esta deuda —más bien alegaba que Streber le debía 100 pesos, que él le prestó de su bolsillo—, deseaba embargar sus bienes, lo cual no resultaba sencillo, porque en términos legales no tenía arraigo fijo en Costa Rica, además de que mantenía su dinero en Alemania, bajo la tutela de su esposa. Ante tan enojosa situación, José Joaquín Porras, alcalde constitucional de Cartago propuso un juicio conciliatorio, pero no hubo interés mutuo por zanjar las diferencias por esta vía, y debió llegarse a un juicio ordinario.

En el mismo sentido, no es nuestro propósito realizar una minuciosa relación del contenido de las cartas de ese y otros expedientes, ni tampoco de otros documentos de la Sociedad Itineraria relacionados con los conflictos ocurridos, pues ello se aleja del objetivo principal de este libro. Asimismo, aun cuando se acometiera esta labor, de por sí lenta y tediosa, su resultado sería incompleto, dado que debe haber mucha información en Alemania. Por ejemplo, la carta que von Bülow remitió a la Sociedad Itineraria el 16 de julio de 1853 está marcada con el No. 369 de la Dirección Colonial, lo cual indica que hubo centenares de cartas, muy pocas de las cuales permanecieron en nuestro país.

En todo caso, y como una nota algo jocosa, pero que revela el encono que había entre Streber y von Bülow, cabe acotar que en respuesta a una declaración escrita por éste, en la que usó las expresiones *brevitatis caussa* y *pro substrata materia*, Streber las calificó de improcedentes, así como de disparates, para después burlarse, al indicar que *“las últimas palabras en particular no son castellano, ni latín, ni griego, ni alemán, ni francés, ni siquiera caldaico, sino meramente un producto de la fantasía del demandado, y registrar los diccionarios de todas las academias que han existido y existen en el mundo para hallarlas,*

¹⁸⁴ Juzgado Civil San José- 245, 18 y 27 de diciembre de 1852, f. 2-2v.

¹⁸⁵ Juzgado Civil San José- 245, 18 de mayo de 1854.

sería un trabajo ocioso e inútil". De manera lapidaria, concluía advirtiendo al juez que, *"viendo pues ininteligible aquella declaración, vale por no escrita"*.

Asimismo, hizo graves acusaciones acerca de lo derrochador que era von Bülow con dineros que no eran suyos, desde los tiempos de la fallida colonia de San Tomás, lo que incluía compras de vino por 12.000 francos. Además, desde varios años atrás adeudaba importantes sumas al ya citado militar von Salisch en Costa Rica —a quien le debía nada menos que 1000 pesos—, así como a tres personas en Nicaragua, como el alemán André Louis Beschor, el vicecónsul inglés William Thomas Manning, y la viuda de Patrick Walker, otrora cónsul inglés en Bluefields.

En respuesta a esta embarazosa contienda, cabe suponer que en el seno de la asamblea de accionistas de la Sociedad Itineraria poco a poco se habían ido perfilando posiciones y hasta bandos, a favor o en contra de cada uno de ellos. Como se ha percibido hasta aquí, la documentación de la Sociedad Itineraria revela de manera diáfana que los directivos siempre acogían las ideas de von Bülow casi de manera acrítica, es decir, invariablemente se hacía lo que él decía o proponía, de manera casi sumisa. De hecho, cuesta percibir divergencias, aunque sin duda —como se nota— las hubo hacia el final de la relación con él. Y, paradójicamente, en esta nueva etapa, correspondería a Streber erigirse en su representante legal, para enfrentar juntos a von Bülow.

Ahora bien, para retornar a la cuestión de la querella entre la Sociedad Itineraria y la Sociedad Berlinesa, en realidad siempre se procuró buscar la concordia entre ambas entidades, según se capta en la documentación disponible.

De hecho, en la carta resultante de la célebre y explosiva sesión del 5 de marzo —citada en páginas previas—, se explicitaba la idea de evitar *"los disgustos y pérdidas de un juicio formal"*, así como *"de concluir en la mejor armonía y de un modo justo y equitativo un negocio que ha perjudicado y sigue perjudicando a ambas partes"*.¹⁸⁶

Asimismo, es pertinente señalar que dicha carta corresponde al segundo documento de un expediente sobre el caso que se inicia con una carta en la que la directiva de la Sociedad Itineraria contesta una misiva del ministro Calvo, fechada el 30 de agosto, la cual está ausente del expediente. En ella se expresa la coincidencia de transar con la Sociedad Berlinesa, para evitar desavenencias y situaciones desagradables, así como cualesquiera reclamos ulteriores; otros conceptos ahí vertidos, como *"buena armonía"* y *"acuerdo amigable"*, dan fe del deseado espíritu conciliatorio que animaba a los contendientes;¹⁸⁷ es oportuno indicar que dicha carta data del 24 de setiembre, fecha en que Streber fue nombrado como defensor, y que está escrita con su inconfundible y clara caligrafía, así como en un español notable. Finalmente, debe resaltarse que este arreglo legal no es difícil de entender, dado que, entre otros elementos, Oreamuno era el vice-presidente de la República, así como el presidente de la Sociedad Itineraria.

Para concluir, con la documentación existente no nos fue posible determinar si, a pesar del acuerdo alcanzado por los jefes de ambas sociedades, hubo reclamos de los socios perjudicados, tanto en Alemania como en Costa Rica, pues fue el dinero de ellos el que se esfumó, por perseguir un espejismo.

¹⁸⁶ Fomento- 832, 5 de marzo de 1854, f. 2-2v.

¹⁸⁷ Fomento- 832, 24 de setiembre de 1854, f. 1-1v.



LA COLONIA QUE NUNCA FUE



Es obvio que cuando arribaran a la colonia alemana en Angostura, sus habitantes tendrían que empezar por hacer sus fincas, y ello tomaría muchos meses, e incluso años. La tala sería lenta, pues pareciera que no se haría siquiera con sierras manuales —operadas por dos personas—, sino con hachas, a juzgar por un comentario de Marr alusivo a la preparación de los terrenos de la colonia, además de que quemar los troncos no aprovechables, así como los tocones de todos los árboles cortados, demoraría mucho tiempo, por la constante lluvia y la alta humedad de la zona.

Tan espeso es el bosque ahí que, por ejemplo, cuando Marr participó en la apertura de una picada en dichos terrenos, como paso previo para establecer una vereda rústica, expresaba que el proceso era tan lento que “llevando diez jornaleros adelante empleamos tres horas cabales en penetrar en el bosque media milla inglesa”, y continuaba enumerando las dificultades de ingresar en “este verde océano de vegetación”, donde “los duros troncos repletos de savia caen rotos y magullados unos sobre otros, pasando por entre resinas vegetales, espinas y miles de millones de enjambres de insectos que huyen”.

Pero, incluso en el supuesto de que, para comenzar, se quisiera voltear apenas una o dos hectáreas de montaña virgen —con el apoyo colectivo y solidario de todos, para ahorrar costos—, tampoco se podía sembrar en el bosque recién talado, con excepción quizás del frijol “tapado”, para lo cual las semillas se lanzan al voleo y se dejan crecer las plantas de manera espontánea, sin necesidad de fertilizarlas ni aporcarlas, enredadas entre los escombros y ramas muertas.

La dieta diaria podía completarse con unos pocos recursos comestibles provenientes del bosque, como los apetecibles cogollos del palmito (*Euterpe precatoria*) (Figura 50A), la súrtuba (*Geonoma interrupta*) y otras palmas, más los frutos del pejibaye (*Bactris gasipaes*) (Figura 50B) y algunas frutas silvestres, ya fueran saladas o dulces, como el zapote (*Pouteria sapota*). Pero, sobre todo, con carne de monte, que posiblemente se salaba y se ponía a secar, para que se conservara por largo tiempo.



A



B



C



D

Figura 50. Algunos recursos alimenticios silvestres: palmito (A), pejibaye (B) silvestres: tepezcuittle (C) y pez bobo (D).

Es de suponer que la carne provenía sobre todo del tepezcuintle (*Cuniculus paca*) (Figura 50C), el cariblanco (*Tayassu pecari*), el saíno (*Pecari tajacu*), el venado cola blanca (*Odocoileus virginianus*), el cabro de monte (*Mazama americana*), la iguana verde (*Iguana iguana*), las pavas (*Penelope purpurascens* o *Chamaepetes unicolor*) y el pavón grande (*Crax rubra*); cabe recordar que muy cerca de Angostura hay un caserío llamado Pavones, quizás debido a la abundancia de esta última especie. Pero, también, en el río Reventazón era muy abundante el pez bobo (*Joturus pichardi*) (Figura 50D), de apetecida carne, y ahí o en ríos cercanos era posible capturar peces como el guapote (*Parachromis dovii*), el tepemechín (*Agonostomus monticola*) y la machaca (*Brycon guatemalensis*).

En fin, se podía subsistir gracias a estos bienes gratuitos, pero era una dieta nada balanceada, así como atípica del paladar de estos europeos, lo que no debe haberles gustado mucho. Y, aunque no muy lejos de ahí, en algunas haciendas grandes que había en el propio valle de Turrialba —cruzado por el camino a Matina—, se producían leche y queso, además de que se sembraban cacao, café y hortalizas, adquirirlos representaba una erogación, al igual que la compra de arroz, fideos, papas, etc., que debían ser traídos desde Cartago.

Ahora bien, incluso si los colonos hubieran podido producir rápidamente tras su establecimiento en Angostura, esto se complicaba por cuanto los productos agrícolas y lácteos a obtener, además de perecederos, son muy sensibles a las condiciones de alta temperatura y humedad que caracterizan a Turrialba. Por tanto, había un gran riesgo de deterioro de dichos bienes, con serias limitaciones para transportarlos con prontitud a los mercados nacionales —la vereda hacia el valle de Turrialba era pésima, y la salida de ahí a Cartago, por Colorado y Juan Viñas, nada buena—, en tanto que era totalmente imposible hacerlo hacia los mercados extranjeros.

En resumen, Angostura era un lugar inconveniente para establecer la colonia, pues de ahí a Cartago *“hay una distancia de cerca de siete leguas, sin ninguna señal de camino transitable para las carretas, y llevarlos en mula costaría, como dicen en el país, «el huevo más que la gallina»”,* en palabras de Marr (2002).

La única posibilidad de los colonos para vender sus productos era *“el día de mercado en Cartago (el jueves), [que] no ofrece tanta magnificencia como la Plaza de San José, pero resulta más pintoresco por los numerosos indios que allí se ven. Por otra parte, la agricultura, más que el comercio sórdido, es lo que constituye este mercado. Figuran en él los más hermosos frutos, hacinados en superabundancia. Montañas de naranjas, piñas, bananos y plátanos, montones de cacao, maíz y frijoles, pieles de venado y de tigre, a la par de todo lo cual montan guardia las encantadoras muchachas campesinas de ojos negros con sus coquetos sombreros de paja, iguales a los que usan los hombres, revueltas con los indios estúpidos y malintencionados de Orosi y Viceita, y rodeadas de “Dones” y señoritas. Todo esto llena la verde plaza frente a la Catedral”* (Figura 51).

En efecto, no era una situación nada sencilla, pues Angostura distaba unos 30 km del lugar donde podrían venderse los bienes agrícolas y pecuarios allí producidos, al menos durante el período en que estuviera en construcción la carretera a Puerto Limón; hoy, por la actual ruta 10, son 34 km los que separan el puente del Reventazón del centro de Cartago. En ese sentido, los colonos vivirían en una especie de cautiverio desde el punto de vista comercial o productivo.



Figura 51. Día de mercado en la Plaza Principal de Cartago, en 1858, con toldos de frutas y hortalizas. Nótese que una de las torres de la iglesia está trunca, y el volcán Irazú al fondo.

Asimismo, era justamente ese el período —de unos seis años— cuando los colonos más necesitaban dinero en efectivo para saldar las deudas asociadas con su instalación en el país, más los gastos implicados en la medición, la tala y la preparación de sus terrenos, así como de los medios (bueyes, carretas, mulas, monturas, etc.), aperos de labranza (arados, palas, azadones, macanas, rastrillos, escardillas, picos, carretillos, etc.) e insumos (semillas y abonos) requeridos para poner en producción sus predios; no hay mención alguna de que disfrutaran de algún tipo de préstamo o fondo de contingencia para enfrentar tan difícil etapa.

Por el contrario, ellos incluso debían endeudarse para adquirir sus predios, a juzgar por un comentario de Wagner y Scherzer (1974), en cuanto a que *“von Bülow ofrece a los colonos alemanes la manzana en cinco piastres”*. Al respecto, en el contrato con nuestro gobierno, se especificaba que durante los primeros 20 años se donaban abundantes tierras a la Sociedad Berlinesa, de las cuales ésta *“dará a cada uno de los colonos gratis las que le parezcan, reservando las otras a beneficio de la Compañía, siendo a cargo de los colonos los gastos de medida y los que se hicieron anticipadamente para la mejora de los terrenos”*. Es decir, cabe interpretar que aunque las tierras se entregaban de manera gratuita a la Sociedad Berlinesa, ésta cobraba un monto a los colonos, a manera de un impuesto, debido a los gastos implicados en el desarrollo de la infraestructura (desmontes, caminos, edificios, etc.) del núcleo de la colonia. Eso sí, transcurrido ese período y durante los siguientes 28 años —para completar así los 48 años de vigencia del convenio—, la Sociedad no tenía la obligación de darlas gratis a los colonos.

Conviene señalar que estos viajeros contrastaban lo desfavorable que era el precio de los terrenos, en comparación con Esparza y Atenas, donde costaba 25-30 piastres la manzana ya limpia, y cerca del Camino Nacional, en tanto que en Angostura *“desmontar una manzana vale diez piastres, la limpieza propiamente dicha, o sea la quema y quitar los árboles talados de en medio, que resulta aquí bastante más difícil [...], por la falta de una verdadera estación seca, quince piastres, en total pues treinta piastres por manzana”*. Y continuaban indicando que *“allí hay además la ventaja de conseguir peones nacionales mucho más baratos, porque estas regiones se cuentan entre las más sanas del país, mientras que la gente recela la fiebre en el clima más cálido de Angostura”*, para concluir que *“serían tontos los colonos alemanes de pagar la tierra en la remota Angostura al mismo precio que en la altiplanicie, incluso bastante cerca de los mercados”*.

En cuanto a la fiebre, es obvio que Wagner y Scherzer se refieren a la malaria, pues la fiebre es uno de sus principales síntomas. Y, peor aún, los europeos son más susceptibles a ésta. De hecho, el médico von Frantzius consignaría *“que los recién llegados, y entre estos los rubios de ojos azules de países nórdicos tenían la mayor sensibilidad”* y que *“la mayor resistencia contra la enfermedad de la malaria la muestran los negros y los mestizos de esta raza”*.¹⁸⁸ En efecto, está bien documentado que las personas negras y mestizas son inmunes a la malaria, gracias a que sus glóbulos rojos falciformes (con forma de hoz o media luna) tienen protección natural contra el protozooario (*Plasmodium falciparum* y *P. vivax*, sobre todo) que causa dicha enfermedad, y que es transmitido por el zancudo *Anopheles albimanus*.

Como una evidencia concreta de este riesgo, el propio von Frantzius acotaría que *“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 [en La Junta], 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. Semejante situación se presentó con los trabajadores de caminos en el año 1866, cuando se desencadenó una epidemia de malaria en Angostura, donde de un número de 120 personas nadie quedó exento y aproximadamente la tercera parte de los mismos murió”*. El hecho de que von Frantzius no mencione muertes por malaria entre los contemporáneos suyos llegados a Angostura, sugiere que todos o la mayoría se libró de dicha enfermedad, tal vez gracias al poco tiempo que permanecieron ahí.

A tan temible enfermedad se sumaban la tifoidea, la tuberculosis y la leishmaniasis (papalomoyo o lepra de montaña), de las que por muchos años Turrialba tuvo altos índices de incidencia (Valerio, 1953), así como otros peligros propios de la zona. Que el volcán Turrialba estuviera exhalando gases era casi folclórico y hasta pintoresco, además de que cuando hizo erupción, a partir de 1864 o 1865, las consecuencias se sintieron hacia el occidente, gracias al patrón de vientos, de modo que Angostura se libraría de cualquier adversidad. Asimismo, los encuentros con serpientes venenosas durante las faenas agrícolas no son infrecuentes aún hoy, al igual que con felinos, atraídos por los incipientes hatos ganaderos.

En síntesis, triste es reconocerlo pero, en su cotidianeidad, los colonos alemanes no diferirían mucho de aquellos individuos que un decenio antes, en 1842, durante el breve gobierno de Morazán, fueron confinados en Turrialba, cuando ésta fue una prisión al aire libre. Al respecto, de ser verídico lo consignado

¹⁸⁸ Aparecido en 1868, fue traducido por Asdrúbal Vargas Sanabria y publicado en 2009 con el título *Sobre la dispersión de la malaria en Costa Rica*, en la Revista Costarricense de Salud Pública 18: 48-55.

por Scherzer —como debe haberlo sido—, revela que, obnubilada su mente por el magno emporio caribeño con el que siempre soñó, von Bülow no pensó en el bienestar de los colonos.

En tal sentido, hay un pasaje elocuente en el relato de Marr, quien señala que en una ocasión von Bülow *“habló después de las exploraciones que había hecho montado en una mula excelente; y como Kurtze, según lo hacía siempre, le contradijese seca y prácticamente, se puso a gritar como un energúmeno: «¡Caramba, señor Kurtze, si no consigo edificar aldeas, entonces construiré ciudades!»*”. Una actitud jactanciosa y una frase efectista, sin duda, ajenas a las vicisitudes personales y familiares de los atribulados colonos que tanto habían confiado en él.

Ahora bien, para retornar a lo que acontecía en los primeros días de la colonia que, irónicamente, eran los últimos, es de suponer que cuando a mediados de enero de 1854 arribaron a Angostura los 33 colonos pioneros (Anexo VII), estaban muy atrasadas o ni siquiera existían obras de infraestructura, como caminos para mulas y algunos edificios públicos, así como casas para alojarlos de manera más o menos cómoda, a lo cual obligaba el contrato. Más bien, von Bülow se dirigió a la capital hacia fines de febrero, apenas unas cinco semanas después de llegados los colonos, para realizar un trámite que le urgía y conseguir un nuevo empleo, como se se indicó en páginas previas. Es decir, quedaron al garete.

En contraposición con tan lamentable panorama, según Scherzer, todo habría sido diferente si el proyecto de colonización se hubiera desarrollado en otra localidad del país, donde von Bülow y la Sociedad Berlinesa *“hubieran tenido la gloria de haber preparado una solución feliz a uno de los problemas más importantes del presente alemán: el de haber guiado la inmigración alemana en una dirección donde la esperaba un futuro más feliz, en una tierra donde podía prosperar y enriquecerse manteniendo asimismo su idioma, sus costumbres y el intercambio con Alemania”*.

Al respecto, remarca y especifica que, por ejemplo, San Miguel de Sarapiquí, con el suelo ya desmontado, *“le fue ofrecido al señor von Bülow por el precio módico de cuatro mil piastres. En cambio, él invirtió una cantidad cuatro veces superior en una remota selva del Reventazón, no en preparativos de colonización, sino en una especulación de vialidad, que hay que considerar completamente equivocada”*. Esta cifra corresponde a unos 16.000 piastres, obviamente.

En concordancia con lo discutido en páginas previas, Scherzer apunta que *“la Sociedad Berlinesa concedió a la Sociedad Itinerante del Norte un empréstito de treinta mil dólares, al seis por ciento y con un plazo de seis años, para facilitarle la conclusión de un camino para bestias de carga a la costa oriental, que solo queda a una distancia de dieciocho leguas de las tierras de colonización”*; cabe señalar que esa distancia es errónea. Pero debe recordarse que ese monto se giraría mediante desembolsos anuales de 10.000 pesos y, como ya se vio, no se llegaron a entregar siquiera 20.000 pesos, sino una cifra que se acerca a los 16.000 piastres citados por Scherzer.

Conviene indicar que, en efecto, el plan original de la Sociedad Berlinesa era invertir 30.000 thalers, pesos fuertes o piastres pero, obviamente, esos fondos no alcanzarían para establecer la colonia y construir el camino. En tal sentido, resulta claro que von Bülow terminó inclinándose por los criterios de Kurtze y Marr, y dio prioridad al camino, en detrimento de la colonia. Pero, incluso con el proyecto del camino por

sí solo, *“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; pero las entradas de Aduana por mercancías importadas y exportadas aumentarían [...] de tal modo, que esta vialidad daría un rendimiento anual de cuarenta a cincuenta mil dólares”*.

Este último cálculo proviene de otro pasaje del libro de Wagner y Scherzer (1974), en el que se afirma que *“como las exportaciones aumentan año por año, ascendiendo las de solo el café a noventa mil quintales, y que las importaciones de mercancías alcanzan un peso igual, las entradas por derecho de tránsito se pueden avaluar en lo menos cincuenta mil dólares”*. Y, si bien el párrafo pareciera contradictorio, pues con ingresos de 50.000 dólares (táleros o pesos) por año la obra se pagaría en seis años —excluyendo los costos de su mantenimiento—, ellos concluyen que *“los gastos de construcción de todo el camino ascenderán difícilmente a más de doscientos mil dólares, y su mantenimiento a quince mil dólares. A pesar de esta evidente rentabilidad, la ejecución de tan importante carretera se efectúa solo con poca iniciativa y dinero”*. En síntesis, lo visualizaban como un buen negocio, siempre y cuando se invirtiera el dinero necesario y se impulsara la obra con mucho más denuedo del percibido por ellos. Pero, una vez más, el proyecto de colonia es el gran ausente en estos cálculos.

Nótese que hay algunas incongruencias. Por ejemplo, hay una diferencia de nada menos que 100.000 pesos entre ambos cálculos de Scherzer. Además, éste parte del supuesto de que el 100% del comercio se efectuaría por el Atlántico, lo cual no necesariamente era cierto, pues siempre podría haber exportaciones hacia la costa occidental de EE.UU. Asimismo, era de esperar que las cifras de mercaderías que Scherzer utilizó para sus cálculos fueran las oficiales, y no algunos datos suministrados por von Bülow, de cuya veracidad él mismo dudaba. En sus propias palabras, *“la indicación del Sr. von Bülow, según la cual las importaciones de Costa Rica ascendieron en el año 1846 a un millón doscientos cincuenta mil dólares (casi quince dólares por cabeza), se basa en informes por completo superficiales y es muy exagerada”*.

En cuanto a otros yerros, Scherzer continúa señalando que *“mediante la cesión de una cantidad de acciones, ella aumentó además sus propiedades en ciento cincuenta mil acres”*, cifra equivalente a 60.000 ha, que es errónea, pues eran 50.000 ha. Y, para culminar, indica que *“la posesión total de la Compañía Alemana de Colonización en tierras regaladas y adquiridas, asciende más o menos a doscientos treinta mil acres”*, es decir, esas 60.000 sobreestimadas más las 32.375 ha de la colonia primitiva, que él subestimó, para un total de 93.000 ha. Como mostramos al inicio del libro —con base en lo estipulado en la documentación oficial—, si la colonia se hubiera desarrollado según lo planeado, la Sociedad Berlinesa hubiera captado por lo menos 94.139 ha, más las 50.000 que respaldaban el empréstito, para un gran total de 144.139 ha, es decir, un tercio más de lo calculado por Scherzer. Finalmente, debe aclararse que, a diferencia de lo manifestado por Scherzer, dicha sociedad nunca poseyó esos terrenos, pues se les darían una vez que von Bülow entregara el camino ya terminado, y eso nunca ocurrió.

En síntesis, cifras más, cifras menos —que valdría la pena determinar en otra documentación original, que no pudimos conseguir—, como lo atestiguara Scherzer en cuanto al camino, lo cierto es que *“esta especulación, aun en el caso de dar en parte un buen resultado, siempre tenía que sustraer capital a sus fines primordiales, desperdigando [debilitando] asimismo las fuerzas de la Compañía. Se gastaron todos los esfuerzos y todo el dinero en esta rara construcción de caminos, que fue la cuba de los danaides por*

la cual los escudos prusianos rodaron inútilmente en el lodo de la selva”. Esta última es una expresión metafórica, tomada de la mitología griega, equivalente a echar el dinero en un barril sin fondo.

Y proseguía señalando Scherzer que *“hasta el ingeniero Kurtze confiesa ahora el haber menospreciado las dificultades y los gastos de este camino. Por su parte, la Sociedad Itineraria de Cartago confesó a medias su insolvencia y la imposibilidad de seguir con la empresa, sin la ayuda eficaz de capitalistas extranjeros. Se necesitaría un capital de lo menos 300.000 dólares para la construcción de una carretera de Cartago a Limón, a través de Angostura, y ésta no podría ser terminada, yendo lo mejor posible, antes de seis años”*. Sobran las palabras.

Conviene acotar que en los tiempos en que Scherzer escribió su texto —el libro saldría a la luz en 1856—, el proyecto aún estaba en ejecución, por lo que sugería que *“deberían colocarse también unos hábiles ingenieros y de tres a cuatrocientos obreros europeos para la construcción de esta carretera, que tendría que ser empezada al mismo tiempo desde ambos lados opuestos. Estos obreros no solo acelerarían esencialmente la construcción, sino que formarían, apenas familiarizados con las ventajas y variedades climáticas del país, los primeros colonos y se dedicarían a entresacar los bosques a ambos lados del nuevo camino; sería eso una ventaja para inmigrantes posteriores”*.

Ahora bien, por justicia histórica, es necesario conocer los criterios de Kurtze acerca de la factibilidad física y económica de construir el camino de Limón a Cartago. En su informe de viaje acotó que *“los terrenos desde el río Zent hasta Pacuare son muy montunos y ofrecen muchas dificultades para la construcción de un camino. Sin embargo, no tengo duda [de] que se puede establecer conforme a los recursos existentes un paso de mulas, con el objeto de la comunicación momentánea, atendiendo en este trabajo a la extensión futura en un camino carretero, y dejándolo para un tiempo más remoto y a las entradas de la empresa misma”*.¹⁸⁹ Es decir, para ese extenso trecho sugería un camino de mulas, de carácter provisional, con miras a convertirlo en carretero, dependiendo de los futuros ingresos de la Sociedad Itineraria. No obstante, un segmento de ese trecho era más favorable, al punto de que *“con respecto a la vereda entre Barbilla y Pacuare, estoy en la opinión [de] que será posible a perfeccionar en un camino carretero, supuesto que por indagaciones exactas no se hallaría una mejor”*.

En cuanto a la porción restante del camino, Kurtze manifestaba que *“la otra parte, del Pacuare al Reventazón, que atraviesa la montaña de Izarco, y en la cual ya están trabajando, se conservará para la comunicación presente, aunque en lo sucesivo se dé la preferencia al Valle del Tuis partiéndose del principio [de] que se deben usar todas las comunicaciones ya existentes, cuando tolerables, por el fin de abrir lo más posible el camino entero, y probar la posibilidad y las ventajas de la comunicación con la costa Atlántica por el hecho mismo, aprovechando ya de una comunicación provisoria con respecto a la confianza del público en la empresa y a la facilidad de saciar los medios de perfección del camino para ruedas del país mismo”*.

Efectuadas estas valoraciones, y en relación con el presupuesto necesario para la obra, Kurtze alertaba que *“considerando los gastos del camino, tanto del Limón hasta el río Zent cuando del río Zent hasta Pacuare y Cartago, entiéndase que no se puede ahora fijar cálculos inalterables, todavía faltando medidas*

¹⁸⁹ Fomento- 1690, f. 44-47v.

y *examinaciones exactas*". Pero se atrevía a hacer algunas estimaciones, no sin antes indicar que *"con todo, creo que los gastos no excederán las siguientes posiciones aproximativas: entre el Limón y el río Zent, para ruedas (6000 pesos); río Zent y Pacuare, para mulas (18.000 pesos); traslación del camino entre el río Pacuare y el Reventazón (2000 pesos) y entre el río Reventazón y Cartago (4000 pesos)"*. Nótese el bajo valor del tramo entre Angostura y Pacuare, correspondiente a tan solo el 7% del monto presupuestado para la obra. Al respecto, el uso del término traslación para referirse a dicho tramo —que en otra documentación afín se utiliza como sinónimo de transferencia—, sugiere que Kurtze lo daba por muy avanzado y que bastaba con una baja inversión para entregarlo como terminado a la Sociedad Itineraria.

En síntesis, todo sumaba 30.000 pesos —tal y como lo precisó Scherzer—, pero hay que reconocer que Kurtze también indicó en su informe que 70.000 pesos más *"bastan para perfeccionar el camino en un buen estado para ruedas"*. Cabe advertir que, a diferencia de los estudios de factibilidad requeridos hoy para cualquier proyecto vial de grandes proporciones, y ese sin duda lo era, en aquella época se recurría a la intuición y la experiencia de los ingenieros para efectuar el cálculo de los costos.

En tal sentido, Kurtze confiesa que su principal referencia era el macizo Camino Nacional, que permitía el tránsito de carretas de dos sentidos, entre el Valle Central y Puntarenas, de unas 30 leguas de longitud, y cuyo costo ascendió a 150.000 pesos. En cambio, según él, el de Limón no sería tan extenso ni debía atravesar cerros altos, como los montes del Aguacate, bastaría con puentes de madera y no de piedra para soslayar los ríos, y sería construido con mejores criterios técnicos, lo que a su vez reduciría sus costos de administración. Cabe acotar que, tal fue la calidad con que se construyeron dichas obras, que aún existen trechos de la calzada de dicho camino Nacional, así como puentes erguidos y en funcionamiento (Figura 52A-B).



A



B

Figura 52. Trcho del antiguo Camino Nacional (A) y puente sobre el río Grande de Tárcoles (B).

Al respecto, conviene acotar que aparte de los aspectos ingenieriles, en el país había una gran carencia de mano de obra para acometer obras de vialidad, según se capta de varios documentos. Un ejemplo fehaciente es que cuando la Compañía de Sarapiquí inició sus trabajos, no fue posible conseguir los 200 peones que esperaban emplear. Así consta en una carta remitida a *La Gaceta* por su presidente Vicente Aguilar Cubero, prominente empresario, en la cual detalla que *“la escasez de brazos, sin duda más que nunca, ha apurado en el presente año, al grado de no valer los esfuerzos y sacrificios para reunir más de ochenta jornaleros que alternativamente se disminuían por la peste de viruela, lluvias intempestivas y otras causas que es excusado referir”*.¹⁹⁰

Cabe indicar que la sugerencia de Scherzer de traer obreros europeos para construir la carretera, muchos de los cuales permanecerían después como colonos, a primera vista tiene bastante lógica, pero la historia no le daría la razón. De hecho, la mejor evidencia al respecto, muy cruda y triste, fue la incesante muerte de obreros chinos e italianos debido a la malaria o paludismo durante la construcción del ferrocarril al Caribe, en esos mismos parajes.

Para concluir este capítulo, cabe destacar que aunque al escribir su libro Wagner y Scherzer (1974) la colonia no había caído en la debacle total, ellos hicieron oportunas advertencias al señalar que *“es una lástima que los dos alemanes que precisamente parecían los más acreedores a desempeñar un papel prominente en Costa Rica, a dar otro rumbo a la emigración alemana y a intervenir en las relaciones comerciales entre Costa Rica y Alemania, no han tenido buen éxito, sino más bien han sufrido un fracaso completo”*.

Con ello aludían a von Lippe, quien había llegado al país en noviembre de 1851 para promover la importación de bienes alemanes en gran escala, además de que se convirtió en uno de los socios clave de la Sociedad Berlinesa, pero *“sus medios, por desgracia, no estaban en relación con lo gigantesco de sus proyectos, [y] la empresa, comenzada con planes de tan alto vuelo, terminó en la liquidación”*. Asimismo, aludían a von Bülow indicando que *“despertó a su llegada a Costa Rica también otras esperanzas que las que realizó. Después de un anuncio tan pomposo de su misión, podía esperarse una afluencia de medios más eficaces y resultados más brillantes”*, para a continuación reiterar por qué Angostura era un sitio claramente inconveniente para establecer la colonia.

En contraste con los numerosos alemanes que residían en el país, y que con sus actos lograron granjearse el afecto de los costarricenses y extranjeros que moraban aquí (Figura 53A-L), Wagner y Scherzer resaltaban varias actitudes desagradables de los dos alemanes citados. Por ejemplo, en cuanto al trato de las personas, resaltaban lo siguiente: *“Aquí nos limitamos a la observación de que el barón von Bülow, lo mismo que el conde von Lippe, no han sabido atender con éxito considerable a sus compromisos. Aconsejamos a las sociedades alemanas de colonización, para su mejor interés, el enviar a la América española, si es allí donde quieren realizar sus planes, a gentes de maneras distinguidas y de carácter afable, que sepan tratar a los neohispanos. Las cualidades que menos se recomiendan en Costa Rica son la arrogancia y grosería. El tono que sirve para adiestrar reclutas alemanes no resulta con los republicanos meridionales; ni siquiera los trabajadores se dejan tratar en este país como subalternos de los alemanes”*.

¹⁹⁰ *La Gaceta*, 15 de mayo de 1852, No. 182, p. 3.



A



B



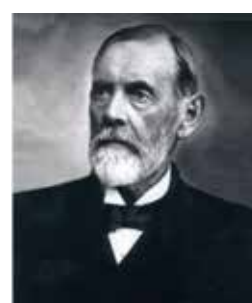
C



D



E



F



G



H



I



J



K



L

Figura 53. Algunos alemanes por entonces residentes en Costa Rica: Karl Hoffmann (A), Alexander von Frantzius (B), Julián Carmiol (C), Juan Braun (D), Juan Barth (E), Guillermo Witting (F), Julio Francisco Rohrmoser (G), Guillermo Nanne (H), Víctor Hermann Golcher (I), Otto von Schröter (J), Carlos Johanning padre (K) y Adolfo Knöhr (L).

Y, para culminar tan jugosa admonición, agregaban que *“se respetó como distinguidos representantes de su país a estos dos nobles alemanes, que con tanta gravedad se habían presentado en esta joven República mientras tuvieron dinero en el bolsillo. Las maneras ostentosas pueden, hasta en países en los que en el trato social reina la más severa cortesía, imponerse durante algún tiempo, si el dinero contante y sonante las apoya. El no tener dinero pasa aquí, como en Norte América, por el mayor de los errores. Pero levantar la nariz sin tener pesos, jactarse de su nobleza, sus títulos, condecoraciones y la amistad de reyes alemanes, en vez de tener dinero acuñado, al cual se tributa honor en todas partes, sea que lleve la imagen de una cabeza coronada o un lema republicano, e inflarse sin recursos, lo pone a uno al fin totalmente en ridículo y contribuye a arruinar el crédito de sus compatriotas en el país”*.

En cuanto al contenido de los últimos dos párrafos, es importante destacar que si bien don Juanito siempre mostró gran admiración por los alemanes residentes en el país, e incluso sus haciendas cafetaleras se denominaban Frankfort (en Pavas) y Hannover (en San Rafael de Alajuela), en una ocasión tuvo que responder con vehemencia una carta del citado von Lippe, como se aprecia a continuación:¹⁹¹

Señor Conde:

*Si no he contestado antes a la carta de U., es porque he creído hasta hoy que no merecía contestación mía. Sin embargo, considerando que U. la ha escrito quizá sin conocer el valor de las expresiones, no veo el menor inconveniente en decirle que a un Presidente no se le puede encargar que **tenga cuidado** de que no se vaya un litigante, ni se puede esperar de él que **sírva** a un particular.*

Ignoro cómo estas cosas se tratan en Alemania, pero creo que tales términos son tan impropios en alemán como en español, y que el más insignificante de los soberanos de la Confederación Germánica no consentiría más que yo en pasar por un hombre de policía y un alguacil. Por lo demás, si tiene U. alguna queja que formular, puede U. dirigirla por el órgano correspondiente con los requisitos debidos, y entonces sabrá el Gobierno lo que tiene que hacer, sin que influyan en él las relaciones de U. con el Rey de Prusia.

Tengo el honor de suscribirme de U., Señor Conde, con sentimientos de consideración, muy atentamente.

Obediente servidor

Juan Rafael Mora Porras

Aunque no fue posible determinar el motivo que provocó esta carta —a pesar de las búsquedas realizadas en la documentación pertinente—, con dignidad y sin calcular las consecuencias adversas que su respuesta podría provocar, don Juanito puso en jaque al engreído conde, por entonces quizá el mayor accionista de la Sociedad Itineraria del Norte, así como un conspicuo miembro de la Sociedad Berlinesa de Colonización. En síntesis, le hizo ver que él no era peón de nadie, y que merecía respeto, por su investidura como presidente de la República de Costa Rica.

¹⁹¹ Gobernación- 26419, 16 de mayo de 1853.



LOS VESTIGIOS DE UN SUEÑO



A juzgar por lo narrado hasta aquí, von Bülow y Kurtze incurrieron en serios errores y cálculos, que darían al traste con el sueño de ellos y de sus socios alemanes, también compartido por los socios locales y el gobierno costarricense. Un fiasco, al fin de cuentas, y de grandes proporciones. Y, en tal sentido, como lamentable saldo de tantos esfuerzos, la colonia alemana de Angostura duró muy poco tiempo, si es que se puede afirmar que existió.

Al respecto, es oportuno señalar que en aquella época había una trocha entre Alajuela y el río San Carlos, que el gobierno de don Juanito deseaba transformar en un camino para carretas. Para ello, al igual que con los casos del Caribe y Sarapiquí, se había formado la Compañía de San Carlos, con la meta de construir un camino, y dicho ente contrató a von Bülow para efectuar un estudio de la vereda existente y de las condiciones del río San Carlos, tras lo cual hizo un detallado informe, acompañado de un excelente mapa (von Bülow, 1854); en Hilje (2014) hay pormenores al respecto. Lo importante aquí es destacar que el informe está suscrito el 29 de abril, y von Bülow había partido hacia San Carlos a mediados de ese mes. Es decir, con apenas tres meses de estar en Turrialba los colonos, su líder y protector se había ausentado, y de manera definitiva.

Mientras tanto, ¿qué sucedía con los alemanes que habían arribado a Angostura? Se desconoce por completo la suerte de estos colonos, tres de los cuales traían consigo a sus esposas —cuyos nombres se ignoran, como era lo usual en aquella época—, en tanto que los otros 27 llegaron solos. Esos tres colonos eran Heinrich Niewohner, Friedrich Remmert y Wilhelm Wirtz (Wirth).

Al parecer, quedaron a la deriva, ya sin la presencia de von Bülow en Turrialba, principal responsable del asentamiento de la Sociedad Berlinesa; lamentablemente, se carece de toda documentación que pudiera contribuir a esclarecer tan cruda situación. Porque, a la inevitable nostalgia de haberse alejado de sus terruños, familias y amigos, no había condiciones ni siquiera mínimas para empezar a construir el sueño tan largamente anhelado.

Según Polakowsky, *“los poquísimos colonos que vinieron a Angostura en 1852 abandonaron poco después este sitio, no quisieron encargarse del pesado trabajo de volver para llevarse lo suyo, y fueron como obreros a la altiplanicie”* (Polakowsky, 2014), pero esta aseveración, posiblemente escrita de oídas muchos años después, no es correcta. Además de que ello ocurrió en 1854, no hay evidencias que la sustenten. Por el contrario, en ningún documento del Archivo Nacional ni en la prensa pudimos hallar los nombres de la mayoría de ellos, lo que hace suponer que murieron o partieron hacia otro país.

Y no es que no hubiera oportunidades laborales en el Valle Central, pues alemanes como Juan L. Mahan y Federico Agustín Matthies trabajaban en hojalatería, y así lo harían otros hábiles artesanos que llegarían después por cuenta propia, como Carlos Schwägerl. En todo caso, los únicos colonos cuya presencia pudimos detectar en el Valle Central fueron Franz Heinrich Blottenberg, Philip Hönsch, Valenthin Lempke, Agustin Pieper, Johan Schater, Heinrich Schrewe y Wilhelm Wirth.

En realidad, de los colonos que arribaron a Turrialba, tan solo uno, Sebastian Holzapfel, permaneció ahí. Procrearía una niña con Catalina Augusta Gunther, la cocinera del campamento, acerca de quien en sus escritos el viajero Marr calificó siempre de manera despectiva e hiriente, sin mencionar siquiera su nombre personal; la cita tan solo como madama Weppholdt.

Esta laboriosa y tenaz dama, viuda de Benjamín Wepold Traugott, había llegado a Costa Rica en 1846, al parecer por su cuenta, o quizás con colonos de algún otro proyecto fallido. Ya viuda entonces, la acompañaba una hija adolescente llamada Berta, nacida en Berlín el 6 de octubre de 1834, a quien Marr no menciona del todo en su relato sobre Angostura, de manera inexplicable. Cabe acotar que aunque se podría suponer que el apellido Weppholdt fue transformado en Wepold por sencillez de escritura, en fuentes genealógicas alemanas disponibles en internet se le menciona como Wepold.

Al extinguirse la colonia, la familia se dedicó a la siembra y procesamiento de cacao, así como a la elaboración de velas y jabones. Sin embargo, esto debe haber ocurrido no en Angostura, sino en el valle de Turrialba, a juzgar por varios indicios relacionados con las hijas, cuyos nombres completos eran Berta Wepold Gunther y Ana Holzapfel Gunther.¹⁹²

En el caso de Berta, mantuvo una prolongada relación sentimental con Francisco Bonilla Monge, con quien engendró diez hijos. Este terrateniente y acaudalado cartaginés tenía grandes propiedades en Turrialba, al igual que varios de sus parientes. Con su hermano Gregorio compartía una gran finca en el sector de El Poró, exactamente por donde pasaba el camino a Matina, al descender desde Colorado y antes de cruzar el río Turrialba para llegar a la hacienda La Domínica. Es decir, en las cercanías del actual puente de La Alegría y frente al salón *Mon Río*, en la ruta que hacia arriba conduce a Colorado (Figura 54A). En esa finca vivía Berta con parte de su familia (Figura 54B).



A



B



C



D

Figura 54. Salón *Mon Río* y potrero, en la ribera derecha del río Turrialba, frente al cruce a Colorado (A), doña Berta con su hijo *Panchón* y su nuera *Monchita*, más algunos familiares (B), *Panchón* Bonilla Wepold (C) y la casa de éste (D).

¹⁹² Esta información proviene de tres notas aparecidas en la prensa al morir doña Berta (Hilje, 2013), más otros datos aportados por Brunilda Hilje; según ésta, la consignación del segundo apellido de doña Berta como Llinta o Yinta en esos obituarios podría obedecer a su deformación fonética sucesiva, a partir de Gunther, Gunta y Guinta.

En su infancia, ahí llegaba a pasear, desde Cartago, Jenaro Bonilla Aguilar —que después se convertiría en diputado y gestor del cantonato de Turrialba—, quien era hijo de Gregorio, y en su retina quedó indeleble esta vívida y bucólica estampa: *“Cuando niño, en mis primeros viajes a Turrialba, viva está en mi memoria la impresión que me hacía la hermosura de Berta y sus gritos cuando ordenaba a la servidumbre de la finca, que era bastante, por cierto. Cuando íbamos al campo y ella sobre los lomos del caballo «Solito», como cualquier amazona, y cuando en las aguas del Turrialba sumergía su blanquísima piel de fondo levemente rosado, dejando su rubia cabellera flotar sobre las ondas, en forma tal que ninguna hada o sirena ostentaba mayor atracción. En ambas ocasiones era acreedora al pincel de un artista o a la pluma de un poeta”*.¹⁹³

Sin duda, Berta disfrutó de un buen nivel de vida, y entre sus hijos (Josefa, José Nicolás, Dolores, Ramón, Jesús, Lino, Alejandrina, Elisa, Francisco y Benjamín) sobresaldría Francisco (Panchón), quien tuvo importantes propiedades, además de que fue regidor y diputado. Ella murió el 23 de julio de 1939, a los casi 105 años de edad, cuando ya siete de sus hijos habían fallecido, pero la sobrevivían unos 20 nietos y unos 30 bisnietos; obviamente, el apellido Wepold se extinguió en el país.

Muy cerca de su casa, su hijo *Panchón* (Figura 54C) construyó la suya. Y aunque de su matrimonio con Ramona (Monchita) Navarro no hubo hijos, adoptaron a varios niños y jóvenes. Su elegante y sobria casona aún está en pie, coronando una pequeña localizada cerca del cruce a Colorado (Figura 54D).

En cuanto a Ana Holzapfel Gunther, la hermana de Berta, se casaría con el cartaginés Francisco Rojas Arias, y llegaron a poseer varias propiedades, incluyendo una de un poco más de 26 manzanas en el valle de Turrialba, colindante con la de Berta, que en diferentes épocas había pertenecido a Santos Meneses (o a Santos Velásquez Tinoco) y al sacerdote Miguel González. En Hilje (2018) hay detalles al respecto.

En síntesis, las dos hijas de Catalina Augusta Gunther y sus descendientes disfrutaron de vidas prósperas, lo cual ella quizás no hubiera imaginado cuando fue reclutada por von Bülow como cocinera de la sede de la colonia alemana.

El otro que logró sobrevivir en Turrialba fue Franz Karl Lammich (Figura 55A), quien nunca llegó a ejercer como maestro en la fallida colonia. Según Wagner y Scherzer, era originario de Kreisewitz, en Silesia, un pueblo cercano a Leobschütz (hoy denominado Glubczyce, y perteneciente a Polonia). Se ignora por qué y cuándo arribó a nuestro país, donde se establecería con su esposa María Teresa Langer Langer. En todo caso, en abril de 1851 ya estaba aquí, lo que pudimos detectar gracias a que la municipalidad de Cartago le canceló poco más de 43 pesos por haber oficiado como músico de iglesia por mes y medio.¹⁹⁴

Se conoce poco de él, y algunos datos son contradictorios y hasta extraños. Por ejemplo, una fuente indica que nació en Kreisewitz el 20 de noviembre de 1813, que laboró para von Bülow en Costa Rica, que su primera esposa falleció en 1847, y que con ella procreó a Marzellus Heinrich y Johanna, nacidos en 1848 y 1849, respectivamente, muertos el mismo año en que nacieron.¹⁹⁵ Podría ser que, en efecto, estos niños murieran recién nacidos, pero su madre no podría haber fallecido antes de que ellos nacieran; asimismo, el nombre de ella, María Anna Theresia Langer, coincide con el de quien lo acompañó a Costa Rica, y que iba a fallecer aquí, como se verá después.

Es oportuno hacer una digresión, para referirnos a un ambiguo dato consignado por Wagner y Scherzer (1974). Recién llegados a Muelle, en Sarapiquí, expresaron, que *“no carecen de fundamento las amargas*

¹⁹³ Carta a su amigo Juan Gómez Álvarez, escrita el 9 de octubre de 1926. Aparece completa en Velásquez (2012).

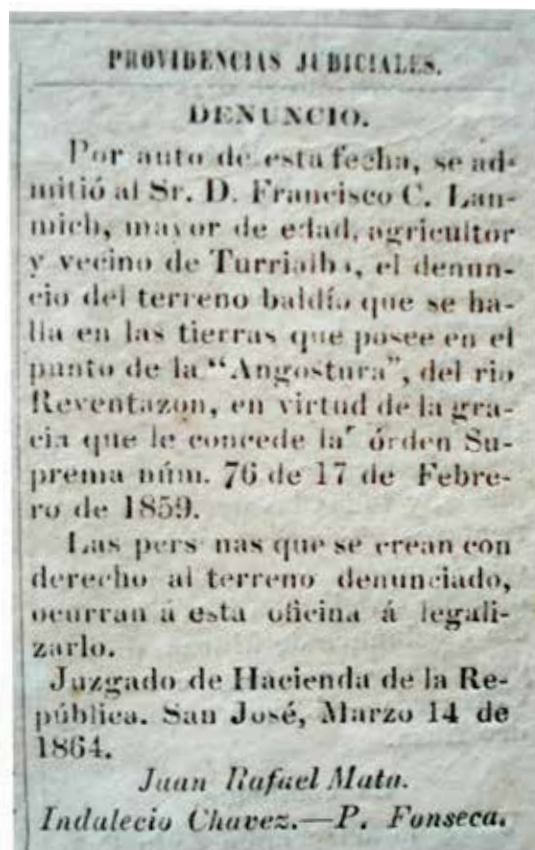
¹⁹⁴ Municipal- 297, 16 de abril de 1851, f. 7.

¹⁹⁵ Así consta en internet, en el portal *genealogy.net*

quejas del emigrado ex-maestro alemán Lammich, autor de un libro de viaje sobre Costa Rica, respecto del Muelle y sus habitantes". Es confuso, por cuanto ellos arribaron en 1853, en tanto que Lammich lo hizo años antes y permanecería aquí por el resto de su vida. Es decir, ¿cómo explicarse que hubiera retornado a Alemania, publicado su libro, y vuelto a instalarse en Costa Rica que, además, no le gustaba mucho?

La respuesta reside en que cuando él partió de su terruño, un amigo de apellido Kubich le había pedido que le escribiera contándole todo cuanto pudiera, por lo que se propuso escribir un diario y hacerle envíos semestrales de sus textos. Al amigo le gustaron tanto los relatos, que decidió publicarlos, y entonces divulgó las narraciones de los primeros seis meses en un periódico y las de los otros seis en un pequeño libro, intitulado *Seis meses en Costa Rica (América Central). Continuación del diario de F. C. Lammich, antiguo maestro de Kreiowitz junto a Leobschütz*. Como fue publicado en 1851, este es el libro mencionado por Wagner y Scherzer (1974).¹⁹⁶ Ahí se consigna que Lammich, maestro y músico de oficio, llegó a Costa Rica en 1850 por cuenta propia —sin relación alguna con von Bülow—, con un grupo de coterráneos de Silesia que deseaban establecerse como colonos.

Para regresar a la vida de Lammich en Angostura, conviene acotar que en marzo de 1860 la pareja tenía tres hijos, lo que indica que todos nacieron en nuestro país, pero se ignora si en Turrialba o en Cartago.¹⁹⁷ Al mayor y único varón, llamado José Francisco, aludió Marr como "*un niño de pecho*" a mediados de 1853. Después nació María Josefa y luego otra niña, cuyo nombre se ignora; en algunos documentos, de manera reiterada se la denomina igual que a su hermana, lo cual es ilógico, y en uno de ellos se menciona a María del Rosario, que podría ser la hija menor.



B

A

Figura 55. Aviso del denuncia de su terreno (A) y la firma del maestro Lammich (B).

¹⁹⁶ Esta obra llegó a manos de Silvia Kruse, cuando el presente libro estaba concluido y casi por salir a la luz. En la actualidad está en proceso de traducción, para su oportuna publicación.

¹⁹⁷ Consulado de Prusia y Hamburgo en Costa Rica, 12 de marzo de 1860, c. 34, No. 1, f. 12-13v.

Al expirar el proyecto, quedar incultos los vastos terrenos que permanecieron a la espera de ser labrados por los 7000 paisanos que jamás llegarían, y mantenerse deshabitado el albergue que tenía von Bülow, posiblemente se mudó del rancho en que moraba, en la ribera del río Reventazón, para instalarse ahí. Como se indicó en páginas previas, tras residir por unos 12 años en un área relativamente pequeña, en marzo de 1864 decidió realizar un denuncia, para así legalizar la tenencia de terrenos ya en posesión suya (Figura 55B).

No obstante, un año después, dada la necesidad de abrir *“la nueva vía al Limón”*, se le debía expropiar una franja de mil varas —más de 67 manzanas—, lo cual él aceptó, pero bajo ciertas condiciones. En primer lugar, que se le entregara un área equivalente, *“en la margen occidental del riachuelo llamado «Poró»”,* al cual se aludió en páginas previas. En segundo lugar, debido a que ya tenía áreas cultivadas, y para no perder su esfuerzo e inversión, solicitó que por unos ocho meses le respetaran sus predios con frutales, raíces alimenticias, plátanos y hortalizas, a la vez que *“deben también conservarse los vallados de las pequeñas milpas por cuatro meses, y no impedírseme que las coseche cuando estén en su sazón”*.¹⁹⁸

De particular importancia es el hecho de que también se le desmontaran 1,5 manzanas sin costo alguno, y *“se le construya una casa pajiza, en reposición de la que abandona, y se le siembre un platanar equivalente al que deja”*, pero que mientras tanto tuviera el usufructo de la casa y de los frutales. Esto sugiere fuertemente que la vieja y quizás desvencijada cabaña de von Bülow se interponía en el trazo del camino, por lo que era necesario demolerla y compensar a Lammich con un rancho de paja bien construido. Además, se le indemnizó con 200 pesos, por la inevitable afección de algunas áreas cultivadas.

Por cierto, cuando se iban a hacer estas mediciones por parte del gobierno, hubo varias dificultades para efectuarlas. Entre ellas, figuraban que los hijos de Lammich tuvieron serias calenturas en julio y agosto de 1864, y él estuvo cuatro días *“inánime o privado de sentido”*, por lo que no podía siquiera contactarse con las autoridades. *“Es hombre muy pobre, o de pocos recursos”*, consta en un expediente de cuatro folios, en el que a su favor hablan como testigos el ya citado suizo Roque Adamini, quien era empleado del gobierno, y el presbítero Pedro Quesada García, oriundo de Paraíso y cura de Turrialba.¹⁹⁹

Para inicios de 1867, en una carta al director general de Obras Públicas, que era el arquitecto mexicano Ángel Miguel Velásquez Rigoni, en un deficiente español y con una caligrafía no muy clara, se quejaba de que las reses que el gobierno tenía ahí —es de suponer que para alimentar a los trabajadores del camino— le causaban problemas en sus cultivos. Además, se lamentaba de que le habían ofrecido un empleo con el gobierno, que no se concretó.²⁰⁰

Merece destacarse el hecho de que posteriormente, poco antes de 1877, Lammich también tuvo una propiedad en el valle de Turrialba. Por cierto, en esta misma época el alemán Adolfo Gerkowski fue dueño de una propiedad allí mismo, cerca de la ermita que había en la hacienda La Domínica, y al parecer incluso residió ahí; él era un conocido agrimensor que vivía en Cartago, quien había elaborado el detallado croquis de la colonia de Miravalles citado al inicio de este libro.

¹⁹⁸ Gobernación- 28404, 23 de abril de 1865, f. 1-2v.

¹⁹⁹ JUCA- 591, 17 de abril de 1865

²⁰⁰ Fomento- 5287, 4 de marzo de 1867.

Ahora bien, como un hecho curioso, hubo un alemán que no tuvo relación con la colonia de Angostura, pero que adquirió una extensa propiedad ahí. Se trata de Francisco Carmiol Prössel (Figura 56A), hijo del maestro-jardinero Julián Carmiol, quien, al igual que su hermano Julio, lo acompañaba a recolectar fauna, flora y objetos arqueológicos, que trasladaban hasta su residencia en la capital, para después exportarlos a Europa y EE.UU. Como se indicó en la introducción de este libro, su padre ha sido el mayor recolector de plantas y animales que ha recorrido Turrialba en toda su historia.

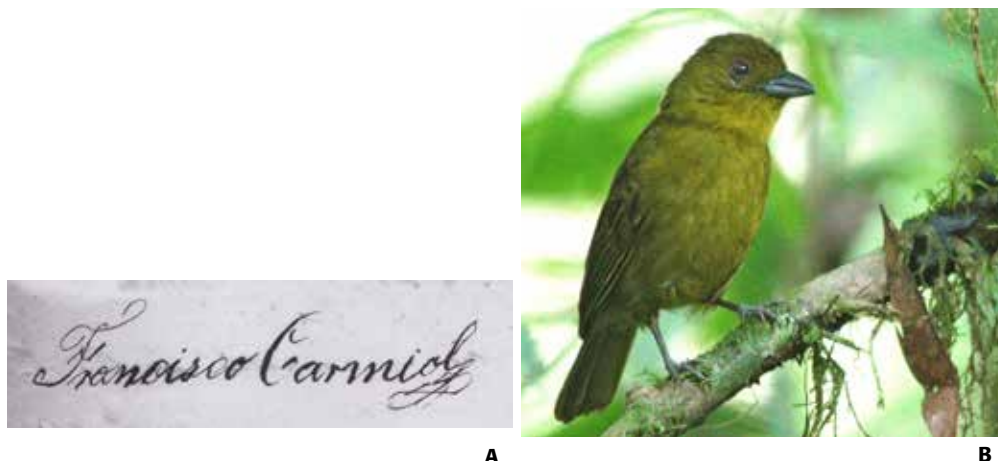


Figura 56. Firma de Francisco Carmiol (A) y el ave *Chlorothraupis carmioli* (B).

Es importante aclarar que ellos recolectaban a veces a título personal, y en otras oportunidades por contratos, como lo hicieron por un largo período para el Instituto Smithsonian, en Washington (Hilje, 2013). Así se percibe en la siguiente carta:²⁰¹

Palacio Nacional San José, Mayo 27 de 1864

Señor Director General de Obras Públicas

En comunicación de hoy se me dice por el Secretario de Relaciones Exteriores lo que sigue.

“La Sociedad Smithsonian de Washington, ha comisionado a Don Julián Carmiol para hacer colecciones de la fauna de este país. El señor Carmiol, para desempeñar su Comisión, sale de esta ciudad el lunes próximo por la nueva vía que conduce al Atlántico, y el Señor Presidente, deseando favorecer de su parte el buen éxito de aquella expedición, se ha servido disponer que por esa Secretaría se ordene al Director General de Obras Públicas que auxilie al referido señor con todos los recursos que necesite y que tenga el Gobierno en la citada vía”.

Y lo transcribo a Ud. para su cumplimiento.

Echeverría

Quien suscribía esta comunicación era el cartaginés Francisco Echeverría Alvarado, que fungió como secretario de Hacienda, Guerra, Marina y Caminos en esa primera administración (1863-1866) de Jesús Jiménez —otrora directivo de la Sociedad Itineraria—, en tanto que el destinatario era Velásquez. Nótese que en la carta se alude a una nueva vía, dado que se trataba del camino a Limón, por entonces en proceso de construcción. Su primera etapa, de unos 14 km, se prolongaba hasta Cacao —sitio cercano a los actuales

²⁰¹ Fomento- 3797 (1864).

caseríos de La Flor y Pílon de Azúcar—, y se inauguraría junto con el bello puente que Kurtze diseñara, el 27 de marzo de 1865, en presencia del presidente Jiménez y una comitiva de unas 40 personas.²⁰²

En efecto, la apertura de esta vía en zonas de montañas tan densas, otrora impenetrables, permitió a los Carmiol intensificar sus giras y recolecciones. A diferencia de otras regiones del país, donde no había siquiera trillos y se carecía por completo de albergues dónde alojarse, es muy posible que Lammich les diera hospedaje y comida por intervalos más o menos extensos, de modo que no solo podían pernoctar ahí, sino que también disponían de un lugar bajo techo y adecuado para preparar las muestras botánicas y zoológicas que recolectaban, sin que se deterioraran. En este mismo sentido se expresan Ossenbach *et al.* (2013), al manifestar que ahí se hospedó el ya citado recolector de orquídeas Auguste R. quien en 1867 efectuó exploraciones en Atirro, Pejibaye y Tucurrique. Es decir, en diferentes momentos, la vieja cabaña de von Bülow y la nueva choza de paja de Lammich se convirtieron en una especie de estación biológica, que contribuyó a impulsar el inventario de nuestras flora y fauna.

De hecho, tan activos fueron los Carmiol ahí, que en la base de datos del Instituto Smithsonian hay 101 registros de aves recolectadas por ellos en Angostura (Hilje, 2013). Y, como una curiosidad, el 11 de marzo de 1865, cuando frisaba los 21 años de edad, Francisco capturó un ave desconocida hasta entonces para el mundo científico. Enviada a Washington, tres años después el especialista George N. Lawrence la bautizó con el nombre *Phoenicothera carmioli*, para honrar a este joven. Pariente de las viuditas (familia Thraupidae), dicha especie (Figura 56B) fue rebautizada como *Orthogonys carmioli* y, tras un uevo rebautizo, hoy se denomina *Chlorothraupis carmioli*. En otras palabras, la tangara aceitunada o frutero de Carmiol, aunque vive desde Nicaragua hasta Perú y Bolivia, fue descubierta en Angostura.

Cabe suponer que las frecuentes visitas de los Carmiol a esta localidad tan rica en biodiversidad, así como su cercana relación con Lammich, indujeron a Francisco a hacer un denuncia ahí en octubre de 1865, justamente al lado de este paisano, y frente al nuevo camino (Figura 57). Correspondía nada menos que a 158 ha y, tras los trámites de rigor, la propiedad le sería adjudicada el 21 de enero de 1867 por 400 pesos, que debía pagar en cuatro cuotas anuales de 100 colones; el terreno fue medido por el paisano von Chamier.²⁰³ Dicha propiedad colindaba con la de Lammich por el sur, en tanto que por el norte y el oeste lo hacía con el camino al Atlántico, y por el este con terrenos baldíos.

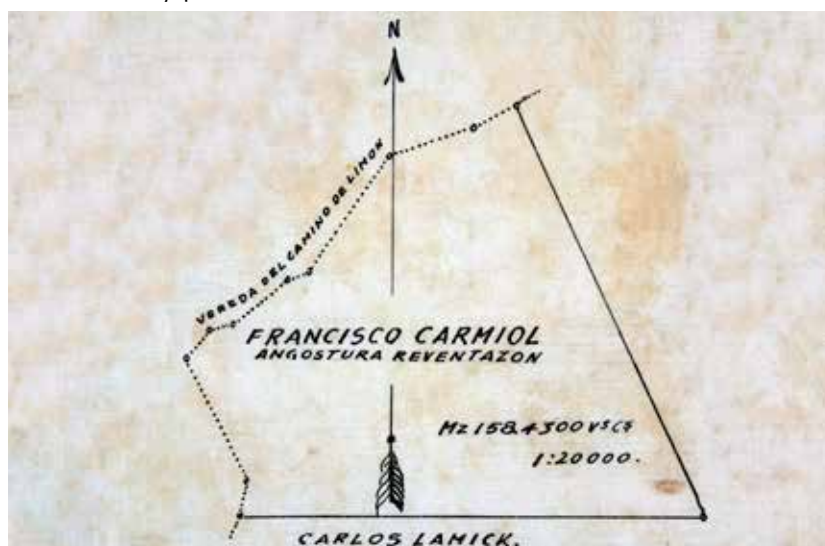


Figura 57. Croquis del terreno de Carmiol.

²⁰² *Gaceta Oficial*, 8 de abril de 1865, No. 312, p. 4.

²⁰³ JUCA- 1914.

Lamentablemente, Francisco murió cuando estaba a punto de cumplir 31 años, el 29 de marzo de 1875, mordido al manipular una serpiente en el predio la casa paterna, en la capital, en el barrio La California, donde tenían jaulas con animales, huertos y viveros. Puesto que estaba soltero, su propiedad quedó en manos de su padre, por ser el *“único y universal heredero”*, quien la conservó por un tiempo, pero debido a urgencias económicas, dos años después decidió venderla, por lo que la anunció así:²⁰⁴

Se vende. *Un terreno de montaña, de 158 manzanas, situado en “La Angostura”, camino de Limón. El dueño tiene los títulos completos. Para pormenores véase con Julián Carmiol. Enero 27 de 1877.*

Sin embargo, no la pudo vender sino en 1882, a su paisano Guillermo Steinvorth Ulex, pero esto desencadenó una querrela judicial imprevista, lo que obligó a rematar la propiedad, que al final quedó en manos del abogado Ricardo Jiménez Oreamuno.²⁰⁵ Cabe acotar que éste, quien sería tres veces presidente de la República y tendría otras propiedades en Turrialba, era hijo de Jesús Jiménez, así como nieto del célebre Francisco María Oreamuno, figura epónima de la Sociedad Itineraria del Norte. Es decir, por avatares del destino, aunque fracasó la colonia alemana de Angostura, quedaría en manos de un nieto de su impulsor Oreamuno un vasto terreno en esos parajes.

Para finalizar lo relativo a Lammich, murió de fiebre el 3 de junio de 1885, a los 70 años, aunque en realidad fue a los 67 años, de ser verídica la fecha de nacimiento previamente consignada. Así consta en su acta de defunción, suscrita por el cura Bernardino de Capelladas, en su condición de cura de la parroquia de Turrialba;²⁰⁶ por cierto, a este capuchino se debe el nombre Capellades, que porta hoy un distrito montañoso del cantón de Alvarado, entre Pacayas y Turrialba.

Dicha acta aparece en un amplio expediente relacionado con el juicio de sucesión, cuya apertura solicitaron los hijos mayores, José Francisco y María Josefa, dado que su padre no testó, y la hermana menor falleció en una fecha cercana a la de su progenitor. Ahí consta que éste murió seis meses antes, y que su madre había expirado siete años antes. Por cierto, al abrirse la mortual hubo un reclamo por 90 pesos de parte de Juana Solano viuda de Sojo, ya que ella cuidó al padre por 22 días y a la hija menor por dos meses, lo cual hizo en su propia casa.

Llama la atención que los peritos tasaron en 1000 pesos la propiedad original —de tres caballerías, 11 manzanas y 980 varas cuadradas—, sin que se mencione nada del segundo denuncia de su padre; quizás ya había vendido esa tierras, pero no hallamos ninguna transacción al respecto. En dicho predio había una casa de madera, con techo de teja, lo que demuestra cómo había mejorado la calidad constructiva en esa zona.

Seis años después, José Francisco vendió a Jenaro Bonilla, al contado, *“todos sus derechos y acciones hereditarios que le corresponden en la mortual de sus finados padres [...], como así también los que le corresponden por muerte de su hermana Josefa Lammich, venta que hace por la suma de 600 pesos”*.²⁰⁷ Por cierto, aunque ninguno de ellos se casó, su hermana tuvo un hijo llamado José, que para 1889 tenía unos siete años, y es de suponer que su tío lo acogió y vio por él; cabe indicar que, en algún momento, por ser infante, el pasante de abogado Francisco Meza Meza se convirtió en su representante, para efectos legales.

²⁰⁴ *Gaceta Oficial*, 27 de enero de 1877, No. 4, p. 5).

²⁰⁵ San José- Alcaldía 2ª- 2254, 24 de noviembre de 1882. Serie Mortuales Independientes.

²⁰⁶ Mortuales Independientes- Cartago- 1798 (1885).

²⁰⁷ PN-032, No. 41, 9 de agosto de 1891.

Aunque estaba fuera de nuestro propósito realizar una investigación exhaustiva para esclarecer el paradero de esta familia, entonces conocida en Turrialba como los Lamiche —no debe confundirse su apellido con Lamicq, que es de origen francés—, fue posible determinar que José Francisco se mudó a Río Hondo, en Siquirres, donde formó la sociedad *Lammich y Campos*, con Juan Luis Campos.

Por cierto, en diciembre de 1909, autocalificado como agricultor y soltero, él vendió su casa de habitación a José Cástulo Zeledón Porras, la cual estaba “*en la faja de tierra adyacente a la del ferrocarril al Atlántico, reservada por el Estado*”; era una casa de 9 x 9 m, de madera con techo de hierro, es decir, con latas de zinc, y poseía “*sala, dos cuartos, zaguán, cocina, baño, excusado y accesorios*”.²⁰⁸ Fue una transacción curiosa, pues la vendió en 1000 colones —cabe acotar que el colón fue instituido en 1896 como nuestra moneda oficial—, pero a la vez decidió permanecer en ella por seis meses, pagando un alquiler de 10 colones mensuales; es de suponer que vivió ahí por más tiempo, pues dos años después la volvió a comprar.²⁰⁹ Ello sugiere que esta fue una manera en que Zeledón lo auxilió, en tiempos de apremios económicos.

Es oportuno indicar que Zeledón, acerca de quien hay abundante información en Hilje (2013), era un connotado empresario, por entonces dueño de la *Botica Francesa*, y además de adinerado, era muy generoso. En este caso, puesto que se formó como ornitólogo al lado del naturalista Alexander von Frantzius, de seguro se identificaba con los inmigrantes alemanes pero, además, había efectuado recolecciones de aves en Cervantes y Tucurrique, y quizás en Angostura, por lo que conocía a la familia Lammich.

Un dato muy interesante es que, a inicios de 1894, el alemán Maximiliano Koberg Schatz —patriarca de dicha familia en Costa Rica— hizo un denuncia de 200 ha en Angostura, en el cual consta que Lammich le había vendido una parte de sus propiedades, que ahora él deseaba ensanchar. Sin embargo, su petición fue impugnada por Francisco Contreras Morales, quien alegaba que esas eran propiedades de él y que “*el terreno denunciado por mí, el cual está casi en su totalidad ya cultivado*”, para después enfatizar que “*en este lugar de Angostura no hay un solo palmo de terreno baldío, [pues] todo está denunciado y titulado ya por otros*”.²¹⁰ Este testimonio revela cuán apetecida fue esa zona hacia finales del siglo XIX.

Ahora bien, y para cambiar de asunto, es pertinente indicar que los líderes del fallido proyecto de colonización lograron colocarse bien, pero lejos de Turrialba, y de diversas maneras contribuyeron en el desarrollo de nuestro país.

En primer lugar, después del recorrido que hiciera por la zona de San Carlos, en agosto de 1854 don Juanito nombró a von Bülow como Superintendente General de Caminos con el especial encargo de dar mantenimiento al Camino Nacional, que conectaba San José con Puntarenas, vital para el comercio del país. Una característica de don Juanito fue que siempre supo escoger muy bien a sus colaboradores, y en este caso, por irónico que parezca tras el fiasco de la colonia y el camino, quizás le dio el beneficio de la duda, por su capacidad como ingeniero de caminos, mas no como administrador. Como una curiosidad, existe un barrio o caserío de Esparza denominado El Barón, que se supone que surgió durante la permanencia de von Bülow en esa zona, pero no hay evidencias fehacientes de que este atípico topónimo se deba a él. Cabe aclarar que no es cierto que von Bülow laborara en la construcción del Palacio Nacional, obra que fue iniciada por von Chamier y culminada por Kurtze.²¹¹

208 PN- 1965, 4 de diciembre de 1909, p.15.

209 PN- 4577, 7 de setiembre de 1911, t. 27, p. 24v-25.

210 JUCA- 2404, 30 de abril de 1896.

211 Así se indica, de manera errónea, en uno de los tres obituarios de doña Berta, citados en Hilje (2013).

Asimismo, tanta confianza le tenía don Juanito, que cuando el país se vio amenazado por las huestes de William Walker, cuya meta era implantar la esclavitud en las cinco repúblicas centroamericanas, lo nombró con el grado de coronel dentro del Estado Mayor del Ejército Expedicionario, al igual que a Kurtze, que figuraba como segundo ingeniero. Aún más, como se suponía que Walker invadiría el país por Puntarenas — lo cual no ocurriría así—, don Juanito le pidió actuar como jefe de operaciones para la defensa de ese punto, por lo cual encabezó un batallón especial, que se acantonó ahí antes de que nuestras tropas partieran de la capital. Nótese que con esta decisión don Juanito estaba poniendo en manos de von Bülow, un militar extranjero, la seguridad de todo el país.

Si bien Kurtze no se pudo involucrar en la Campaña Nacional, quizás porque para entonces ya tenía hijos, von Bülow sí fue al frente de batalla, junto con sus paisanos Karl Hoffmann (cirujano mayor), Guillermo Witting (teniente coronel y edecán de don Juanito), Rodolfo Quehl (capitán), Franz Heinrich Blottenberg (capitán), Pablo von Stülpnagel o Stiepnagel (capitán), Linata Steba (capitán), Carlos Teodoro Schäfer (segundo armero) y Juan Knöhr (sargento de la banda musical). Todos ellos destacaron en la memorable batalla del 11 de abril de 1856, en Rivas, Nicaragua.

Es oportuno mencionar que el 1° de marzo, día en que don Juanito había declarado la guerra a Walker, recibió una carta suscrita por 35 alemanes que residían en la capital (Figura 58, Anexo VIII), en la que se ofrecían para defender a Costa Rica ante la agresión filibustera. Aparte de algunos de los ya citados, así como de Kurtze, en la lista figuraban los nombres de Agustin Pieper, Heinrich Schrewe y Valenthin Lempke, colonos de Angostura, que por razones desconocidas después no fueron al combate. En Hilje (2013) hay abundantes detalles acerca de la participación alemana en este episodio histórico, en el que se definiría la libertad y la soberanía de la libertad y la soberanía de de Centro América.

Para insistir en von Bülow, en medio del fragor de la célebre batalla del 11 de abril en Rivas, Nicaragua, ahí estuvo él, como miembro del Estado Mayor de nuestro ejército. Y, cuando nuestras tropas debieron abandonar Rivas de emergencia, debido a la diseminación entre ellas de la bacteria causante del cólera, conocida como *Vibrio cholerae*, con ellas venía él. Durante el retorno muchos combatientes quedaban a la vera del camino, deshidratados por la profusa e imparable diarrea, caracterizada por deyecciones acuosas y claras, parecidas al “agua de arroz”. De tan macabra travesía, por fortuna se cuenta con un testimonio de primera mano, del capitán Víctor Guardia Gutiérrez, ayudante del general José María Cañas (Obregón Loría, 1991).

Guardia relata que *“hallándonos en Sapoá, de regreso, llegó una noche el barón prusiano von Bülow, hombrazo corpulento que tenía un apetito formidable, pidiendo qué comer. El general Cañas le dijo que solo podía ofrecerle un jamón, una caja de galletas y otra de ginebra. «¡Nada mejor!», exclamó alegremente el prusiano, y sacando una navaja hizo el jamón en rebanadas; dio una pequeña parte a sus dos ayudantes, alemanes como él, y devoró el resto con gran satisfacción y no menor acompañamiento de ginebra. Cañas le preguntó si no tenía miedo al cólera, a lo que replicó el barón con la boca llena: «La cólera se cura con una purganta, fuerte, fuerte, fuerte». A la mañana siguiente nos avisaron que estaba malísimo. No quisimos dejarlo abandonado y nos lo llevamos en un hamaca a Liberia. Después supe que había podido levantarse de la cama y que anduvo vagando por la población completamente desierta, envuelto en una bata, sin haber podido hallar quien lo auxiliase, porque todos los habitantes habían huido por temor al contagio, y fue voz pública que murió de necesidad. ¡Pobre barón Bülow, que puso su espada*

Para retornar a von Bülow, en contraposición con él, el futuro de su amigo Francisco Kurtze Krumbhaar fue bastante positivo, pues ocupó posiciones importantes y emprendió proyectos de notable relevancia pública, en los que desplegó sus vastos y sólidos conocimientos en ingeniería. Asimismo, con sus paisanos Hoffmann y Streber en 1856 fundó el *Periódico Alemán de Costa Rica (Costa Rica Deutsche Zeitung)*, en la capital.

Pan Lou i mano
1856.

159

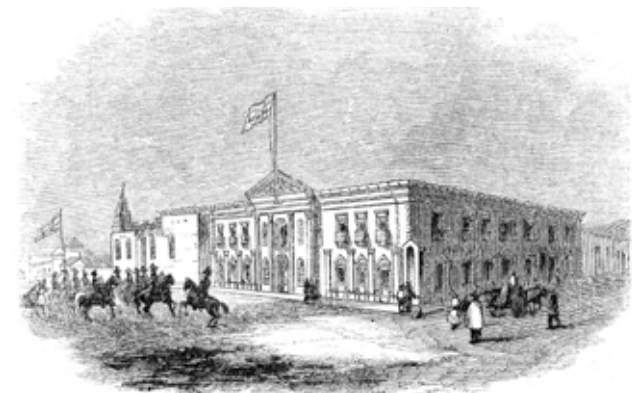
En primer lugar, el mismo año en que expiró el proyecto de la Sociedad Berlinesa, don Juanito le encargó a Kurtze el diseño y construcción del edificio del Hospital San Juan de Dios (Figura 59A), lo cual concluiría en 1856, justo para recibir a los heridos y enfermos del cólera que retornaban de Nicaragua. En segundo lugar, en 1853 haría lo propio con el edificio de la Fábrica Nacional de Licores (Figura 59B), que culminaría en 1856. En tercer lugar, aunque la erección del Palacio Nacional (Figura 59C) —equivalente a la Casa Presidencial—, iniciada en 1853, se había asignado a von Chamier y ya estaba bastante encaminada, en marzo de ese año hubo objeciones, se le rescindió el contrato y se le asignó la obra a Kurtze, quien la culminó de manera excelsa; el edificio fue inaugurado con gran pompa el 24 de junio de 1855. En cuarto lugar, se deben a él los inmuebles del Seminario Tridentino (1854-1872) (Figura 59D) y la capilla de El Sagrario (1855-1866); entre paréntesis aparecen las fechas aproximadas de inicio y finalización de cada obra.



A



B



C



D

Figura 59. Obras de Kurtze: Hospital San Juan de Dios (A), Fábrica Nacional de Licores (B), Palacio Nacional (C) y Seminario Tridentino (D).

En síntesis, se puede concluir que toda la obra arquitectónica del decenio morista, con excepción del Teatro Mora y la Universidad de Santo Tomás, a cargo de Alejandro Escalante Nava y Mariano Montealegre Fernández, respectivamente, tuvo la impronta de Kurtze. Asimismo, como se mencionó previamente, junto con su paisano Nanne, en abril de 1858 diseñó un proyecto para instalar una cañería de hierro en San José —para entonces el agua corría por acequias al aire libre, lo que favorecía la diseminación de enfermedades, como el propio cólera—, el cual fue aprobado, pero el gobierno debió suspenderlo después por falta de fondos.²¹²

²¹² Fomento- 875, 15 de mayo de 1858, f. 1-5; *Crónica de Costa Rica*, 1º de mayo de 1858, No. 110, p. 4, y 9 de marzo de 1859, No. 194, p. 1.

Desterrado y fusilado don Juanito, gracias a sus reconocidos méritos profesionales fue nombrado Director de Obras Públicas en 1862, y se involucró en numerosas obras de infraestructura, como puentes, caminos y edificaciones, la fachada de la parroquia de Heredia y la iglesia del Carmen, también en Heredia.

Además, el proyecto más ambicioso de Kurtze, encargado por el presidente Jesús Jiménez y que data de 1866, fue la construcción de una ruta ferroviaria interoceánica, el cual fue a negociar a Nueva York, pero fracasó porque los empresarios interesados allá eran unos embusteros; para sustentar el trazado de este ferrocarril, le fue esencial el conocimiento que adquirió de la zona del Caribe, gracias al fallido proyecto en Angostura, como él mismo lo explicita en su documento.²¹³ Además, en 1865 pudo volver a este sitio para supervisar la instalación del bello puente de madera que había diseñado en 1852, así como a inaugurar el camino que, por fin, conectaría Cartago con Puerto Limón.

Para concluir lo relativo a Kurtze, quien había nacido posiblemente en 1811 en Gera, tuvo algunas propiedades en Turrialba, junto con su cuñado Manuel Bedoya, incluyendo la futura hacienda Guayabo, hoy Monumento Nacional Guayabo. Murió en 1869, a los 58 años, y su funeral se efectuó el 6 de junio en la iglesia de La Merced. En un obituario aparecido en la prensa tres semanas después, entre abundantes elogios, que concluían con la exclamación *“¡Adiós, Kurtze, tu muerte es una desgracia nacional!”*, se resaltaba que *“su nombre permanecerá grabado con indelebles rasgos en nuestras vírgenes selvas”*.²¹⁴

Aunque con su esposa María Francisca pudo procrear siete hijos (Manuel Francisco, Francisco Julián, Domingo, Ana Francisca, Josefa Francisca, Rafael Francisco y Juan Manuel), su apellido desapareció en el país, quizás porque varios de ellos murieron jóvenes. Del único que hay alguna información es del menor, cuyo nombre completo era Juan Manuel Rafael de Jesús, pero se le conocía tan solo como Jesús Kurtze. Fue profesor en el Colegio San Luis Gonzaga, en Cartago, y permaneció soltero; murió en Alajuela el 31 de octubre de 1971.

A juzgar por dos fotografías compiladas por Mata Gamboa (2009), y en ausencia de alguna de su progenitor, es de suponer que éste era de baja estatura, como su hijo. Según dicho autor, fue él quien diseñó y construyó el primer edificio de dicho colegio, *“de calicanto, gruesas paredes, y capaz de resistir los más fuertes temblores”*, pero no soportaría el terremoto de 1910. Esto es erróneo, pues fue inaugurado en 1870, y cuando eso Kurtze era apenas un infante, pues nació en 1864. Según Fernández (2014), fue más bien su padre quien lo construyó;²¹⁵ no obstante, puesto que murió el año previo, no pudo ver concluida su obra.

Finalmente, el otro líder del proyecto de colonización, aunque menos visible, era el abogado Fernando Streber, nacido en Königsberg el 25 de abril de 1809. Tras una activa participación en la Revolución de 1848, se mudó a Nicaragua con su esposa Luisa Mertens, pero ella lo abandonó para unirse al Dr. Ernst Carl Bernhard e instalarse en El Salvador.

Streber llegó a nuestro país a inicios de 1852, acompañado de su pequeño hijo Ricardo. Como se indicó en páginas previas, lo hizo por solicitud de la Sociedad Berlinesa, para ayudarle a von Bülow. Pronto fungiría como secretario de la Dirección Colonial, puesto para el que fue nombrado por cuatro años, del 1° de

²¹³ Publicado en 1866 con el título *La ruta ferroviaria interoceánica a través de la República de Costa Rica*, en 1990 este folleto fue reimpresso por la Imprenta Nacional.

²¹⁴ *La Gaceta*, 26 de junio de 1869, No. 26, p. 3.

²¹⁵ Esto se discute en el artículo *Pionero de la secundaria: el Colegio de San Luis Gonzaga* (Revista *Su Casa*, Setiembre, 2014).

abril de 1852 al 1° de abril de 1856, con la responsabilidad de redactar la correspondencia pertinente, y velar por *“el orden del archivo y de la oficina, y llevar cabalmente los libros de cuentas y de títulos”*. Su salario era de 600 pesos anuales, pero no tenía dedicación exclusiva, de modo que *“le será permitido hacerse cargo de otros negocios particulares por su cuenta, siempre que no sean opuestos al interés de la Compañía [de Colonización]”*.²¹⁶

En julio de 1852, enterado de que en la Universidad de Santo Tomás había algunas cátedras vacantes, ofrecía enseñar derecho, economía, estadística e historia, e indicaba que podría complementar sus labores con asesorías al gobierno, especialmente en *“la revisión de la legislación ya existente y la redacción de las leyes nuevas que emanan de los Poderes de la República”*, y mencionaba como ejemplo *“la ley sobre inmigración y colonización, en el caso que el Gobierno apruebe este proyecto”*. Sugería una remuneración de 600 pesos anuales por sus tareas académicas, así como de 400 pesos por sus servicios al gobierno.²¹⁷ Profesional de gran valía, a inicios de 1854 adquiriría la nacionalidad costarricense gracias a su *“reconocida buena conducta en el país”* y a que *“el Gobierno necesita de sus servicios”*;²¹⁸ por la coincidencia de fechas, era en esos días que estaban arribando al país los primeros colonos de Angostura.

A su brillo intelectual sumaba un carácter conflictivo, que algunos contemporáneos asociaban con su incómoda situación familiar. Era *“muy inteligente e instruido, buen amigo y mal enemigo”*, según su paisano Chico Rohrmoser (Hilje, 2010a), en tanto que el escritor Manuel Argüello Mora lo calificaba como *“hombre del foro, ante todo, y de la ciencia política y económica enseguida, era el intrigante más acabado y perfecto que he conocido. [...] Resaltaba y se encumbraba sobre el vulgo del foro y de la ciencia, por su potente cerebro y una lealtad sin límites, por su consecuencia con amigos y enemigos, siendo inexorable con aquellos e incondicional perro de presa de los otros”* (Argüello, 2007). Asimismo, Marr (2002) expresaba que *“era de la madera de que la Naturaleza hace un ángel o un demonio, según las circunstancias. [...] Muy inteligente, sarcástico, ingenioso, chistoso, flexible, trabajador distinguido, los muchos y amargos reveses de fortuna han deprimido a este hombre de talento, a quien malquieren los españoles y también los extranjeros. Es temido, aun cuando no tiene influencia”*.

Ya extinta la colonia de Angostura, continuó ejerciendo como abogado pero —a diferencia de lo manifestado por Marr— tuvo una notable influencia en el ámbito político. Por ejemplo, como adversario declarado de don Juanito, y al ser derrocado éste, fue uno de los cinco directores-redactores de *Nueva Era*, periódico oficial del régimen de José María Montealegre Fernández. Asimismo, tras el fracasado intento de retomar don Juanito el poder, algunos de los líderes de la insurrección, incluyendo a sus paisanos Guillermo Nanne y Carlos Schwägerl, fueron sometidos a un tribunal militar, cuyo procurador fue Streber y se les condenó a muerte, aunque tiempo después se les conmutó por otras penas. Finalmente, en este y en gobiernos sucesivos sería magistrado, primer director de la Oficina de Estadística (1863), autor de la Ley Hipotecaria (1865), fundador del Registro Público (1865) y secretario del primer Cuerpo de Bomberos.

Regresaría a Alemania en 1872, donde fue ministro consejero de Costa Rica en Berlín, y moriría allá; su hijo Ricardo lo acompañó, pero vino de nuevo a nuestro país y después se instaló en El Salvador, donde murió. Con su compañera sentimental Pantaleona Fallas Carmona había procreado a Federico, quien se casaría con Margarita Muñoz y daría origen a la estirpe que aún persiste en Costa Rica.

²¹⁶ Juzgado Civil San José- 245, 18 de mayo de 1854, f. 1.

²¹⁷ Educación- 11727, 15 de julio de 1852.

²¹⁸ *Boletín Oficial*, 5 de enero de 1854, No. 8, p. 31.



EPÍLOGO: LO QUE EL TIEMPO SE LLEVÓ



Ya extinguida la colonia, con sus presuntos moradores frustrados, aún más empobrecidos y abandonados a su suerte, con el tiempo se habría de cumplir un ominoso pronóstico de Wagner y Scherzer. Ellos advirtieron que *“en caso de cumplir la difícil tarea de cultivar y colonizar los fértiles pero salvajes valles y altiplanicie de su propiedad, en el por cierto nada corto período de cuarenta y ocho años, la Compañía [Berlinesa] hará un espléndido negocio. Pero si la vasta área permanece en su estado primitivo, o si por motivo de una inmigración mal dirigida solo se puede poblar en parte, todas las ventajas del suelo y clima se echarán a perder. Solo le quedará a la empresa la triste poesía de ser enterrada en la exuberante vegetación tropical, bajo los árboles gigantescos que con tanta esperanza se talaron”*.

En efecto, el infalible proceso de la llamada sucesión vegetal —que hace posible la recuperación espontánea de los bosques—, que es tan acelerado en el Caribe, con los años permitiría la regeneración de las áreas taladas y, con ello, debajo de su nuevo dosel y sus raíces quedaría oculto el asomo de civilización que se intentó desarrollar, incluyendo las fosas de algunos colonos que probablemente dejaron sus restos entre el humus de allí.

Asimismo, con el paso del tiempo y ya disipados los fuegos de la confrontación de 1854 con von Bülow, el caso reapareció quizás de manera apenas intermitente. Tal vez, con excepción de algunas querellas judiciales para indemnizar a quien hubiera que hacerlo —de lo cual no hallamos evidencias documentales—, hubo un prolongado silencio.

En tal sentido, llama la atención una extensa carta, de al menos cuatro folios, remitida por la Sociedad Itineraria al ministro Calvo, fechada a mediados de febrero de 1856, y quizás solicitada por él. Aunque está trunca, lo que impide conocer quién la suscribió —cabe suponer que Santiago Ramírez, aunque la caligrafía es más parecida a la de Félix Mata—, los aspectos clave de su contenido se pueden resumir así:²¹⁹

1. Que dicha entidad *“se halla disuelta, sin esperanza de que pueda reunirse para continuar la empresa que se había propuesto”*, además de que *“la junta directora abandonó su encargo”* tras la última sesión, efectuada el 1° de octubre de 1854. Las reuniones cesaron debido a que tres directivos rehusaron asistir a ellas, al sentir que ya no representaban a un ente colectivo en el cual los accionistas fueron siempre reacios a colaborar con su dinero, al punto de que la mayoría saldó apenas el primer décimo, y el que más lo hizo sufragó tan solo cuatro décimos.

2. Que los insuficientes fondos aportados por la Sociedad Berlinesa *“fueron invertidos no en la obra del camino, sino en cosas secundarias dirigidas por el capricho del mismo Barón, como fueron casas costosas y desmontes inútiles, sin que llegase a adelantar los trabajos que había sostenido la Junta Itineraria”*. Peor aún, que von Bülow calculó este aporte —que había que reembolsar a dicha Sociedad— en 11.000 pesos, pero no superaban los 5000 pesos, como lo determinaron dos contadores contratados al efecto, quienes además opinaron que las cuentas eran *“ininteligibles y llevadas con un sistema desconocido hasta ahora”*. Nótese que esta cifra es muy inferior a las citadas a lo largo de este libro, pero quizá corresponde a los gastos que se pudieron respaldar con facturas y otros tipos de documentos contables.

3. Que considera necesario alertar acerca de que los terrenos concedidos por el gobierno a la Sociedad Itineraria *“están comprometidos a los reclamos que con el tiempo puedan presentar tanto el Barón como los agentes de colonización alemana”*, y *“el Estado mismo podrá ser inquietado con reclamaciones*

²¹⁹ Fomento- 4467, 16 de febrero de 1856, f. 45-46v.

impertinentes e injustas”. Esto último es bastante confuso, pues cuando de mutuo acuerdo se rescindió el contrato, la Sociedad Berlinesa se comprometió a no reclamar derechos sobre tierras en Costa Rica.

Se ignora lo acontecido a raíz de este informe, pero para la segunda quincena de febrero de 1856 ya se avizoraba la apremiante necesidad de que el país se organizara para repeler la agresión del ejército filibustero, por lo que estos asuntos posiblemente quedaron relegados a un plano irrelevante. Además, como se mencionó en páginas previas, von Bülow se involucró de lleno en nuestra guerra libertaria, y moriría el 4 de mayo, cuando nuestras tropas retornaban de Nicaragua.

A partir de entonces el tiempo transcurrió sin que ocurriera nada con el fallido proyecto, de ingrata memoria. En tal sentido, por formalismos legales, solo restaba oficializar la derogación de los contratos atinentes a la colonia y del camino a Limón..., pero ya nada urgía.

No fue sino unos cinco años después que alguien se acordó de que había que hacerlo. Fue entonces cuando, el 18 de julio de 1861, reunidos en el Congreso los representantes del Senado y la Cámara de Representantes, avalaron el proyecto de decreto No. 12 de la Comisión de Hacienda y Caminos. Lacónico pero lapidario, decía así:²²⁰

Artículo 1º. Se declaran caducas, nulas y de ningún valor las concesiones hechas a la Sociedad Itineraria del Norte, en virtud de las leyes No. 12 de 27 de junio de 1850, de la No. 18 de 10 de julio de 1851 y del Decreto Gubernativo No. 5 de 26 de febrero de 1852.

Artículo 2º. También se declara caduco, nulo y de ningún valor el contrato de colonización celebrado entre el Gobierno de la República y la Sociedad de Berlín el día 7 de mayo de 1852.

En cuanto a la legislación citada en el primer artículo, la No. 12 corresponde a la ley de creación de la Sociedad Itineraria; la No. 18 se refiere a algunas medidas para acrecentar fondos, pero más bien de tipo accionario; y el No. 5 alude a la enmienda de la ley No. 12 que permitía tomar una franja de dos millas a un costado del camino, desde la Plaza Principal de Cartago hasta Limón.²²¹

En los días subsiguientes, ocurrió lo esperado. Fue así como el 1º de agosto de 1861, la propia Comisión de Hacienda y Caminos expresó que *“la caducidad existe de hecho, y las compañías con quienes se celebraron los contratos no existen ya desde hace mucho tiempo”*, tras lo cual, el día 6 el decreto fue refrendado por la Cámara de Representantes, y el día 12 recibía el ejecútese del presidente José María Montealegre. Este escueto documento también está calzado con la firma de Francisco Montealegre —hermano suyo—, como secretario de Hacienda y Caminos.

En medio de tanta desmemoria, quizás aquí nadie se enteró de que seis años antes, en mayo de 1855, mientras cruzaba el Canal Inglés había desaparecido el bergantín *Antoinette*, en el que habían llegado los colonos de Angostura.²²² En pocas palabras, un acta de defunción y un naufragio sellaban el fin del sueño abortado.

²²⁰ Congreso- 5859, 12 de agosto de 1861.

²²¹ Los decretos No. 18 y No. 5 aparecen numerados como XX y LI, respectivamente, en la *Colección de las leyes, decretos y órdenes expedidos por los Supremos Poderes Legislativo y Ejecutivo de Costa-Rica, en los años de 1851, 1852 y 1853*. Tomo XII. 1861. Imprenta de la Paz.

²²² Esa noticia la comunicó de manera oficial el capitán G.A. Behling el 4 de febrero de 1856, según don Alfredo Kruse.

Un año después —una vez más, nada urgía— ya como Director de Obras Públicas, en junio de 1862 Kurtze fue instruido por Francisco María Yglesias, ministro de Gobernación y otrora directivo de la Sociedad Itineraria, para que se diera a la tarea de recoger *“los libros y demás documentos pertenecientes a las extinguidas Compañías de Sarapiquí, Colonización de Berlín y Junta Itineraria del Norte, agregándolos al archivo de esa Dirección, para evitar así su deterioro”*. Al mes siguiente Kurtze informó que, con excepción de 44 bonos y un pagaré relacionados con la Compañía de Sarapiquí, no había podido acopiar mayor cosa.²²³ Eso explica en gran medida lo que nos ha costado hoy, a siglo y medio de acaecidos estos hechos, reconstruir la historia aquí narrada.

En octubre de 1863, un año más tarde, como parte de un informe sobre el camino a Limón que estaba por construirse, el propio Kurtze hizo una referencia al viejo y fallido proyecto, acerca del cual anotó lo siguiente: *“El corto tiempo de un año dio a conocer que tal Compañía [la Sociedad Itineraria] tenía unos fondos muy limitados, y no podía realizar el empréstito [aportado por la Sociedad Berlinesa], y el triste resultado fue el abandono de todos los trabajos y la conclusión de ambas compañías”*.²²⁴ Criterios injustos y sesgados, pues imputa a la Sociedad Itineraria el fracaso del proyecto, como si la misma Sociedad Berlinesa ignorara desde el principio que su socio local carecía de fondos sólidos para acometer tan onerosa obra.

Peor aún, Kurtze omite reconocer que fue él mismo quien subestimó mucho los costos, y que ese fue el factor determinante de la debacle, tanto de la colonia como del camino, según lo aseveraran Scherzer y Polakowsky. Cabe acotar que este último no aporta información original acerca del fallido proyecto, sino que se basa en las obras de Wagner y Scherzer (1974) y Marr (2002), publicadas en 1856 y 1863, es decir, muchos años antes de que él llegara a Costa Rica.

Para finalizar, como se consignó al inicio de este libro, cuando von Bülow se instaló en Angostura, sobre el techo de su albergue colocó un asta, en la que izó la bandera de Prusia. Al respecto, es oportuno acotar que, tras su visita a ese sitio, Marr relató que *“encima de la casa ondeaba la bandera prusiana y en la punta del asta estaba posado un melancólico zopilote, mirando fijamente y admirando a su negra colega, al águila en campo blanco”*. Debe haber sido realmente cómico presenciar a un criollo y plebeyo zopilote ignorar todo protocolo, para mirarse de tú a tú con una regia águila imperial, tal vez con desgano o, a lo mejor, en planes de conquista amorosa. Medio en broma y medio en serio, Marr comentaba que *“esto me pareció de mal agüero para el porvenir de la colonia, y Kurtze y yo nos volvimos a ver, riendo como dos augures que se encuentran”*.

Hoy, al recorrer Angostura, a veces uno observa zopilotes, quizás descendientes del confianzado que aquel día osó contemplar al águila real desde la punta del asta. Y cuando el incesante tráfico amaina, en medio del envolvente silencio de esos parajes solo se escucha el atenuado rumor del otrora caudaloso Reventazón, mientras los ubicuos zopilotes sobrevuelan el paisaje en busca de carroña, es decir, de lo que recién dejó de existir, por ambicioso o importante que fuera.

Al contemplar tal escenario, ¡quién habría de imaginar la historia que se estuvo fraguando ahí, en pos de un sueño que, inexorable y mudo, el tiempo se llevó!

²²³ Gobernación- 23401, 25 de junio de 1862.

²²⁴ Fomento- 1750, 28 de octubre de 1863.

BIBLIOGRAFÍA

- Argüello, M. 2007. Obras literarias e históricas. Biblioteca Fundamental de las Letras Costarricenses. Editorial Costa Rica. San José, Costa Rica. 498 p.
- Barrantes, C. 2009. El último cacique; Talamanca, siglo XIX. EUNED. San José, Costa Rica. 606 p.
- Carrandi y Menan, F.A. s.f. Viaje del gobernador Carrandi Menan al Valle de Matina. Año 1738. Imprenta Nacional. San José, Costa Rica. 22 p.
- Chacón de Umaña, L.A. 1967. Don Diego de la Haya Fernández. Editorial Costa Rica. San José, Costa Rica. 275 p.
- Cooper, E. 1896. Informe sobre el camino a Matina y la costa del norte. 2 ed. Tipografía Nacional. San José, Costa Rica. 26 p.
- Gagini, C. 2008. Diccionario de costarriqueñismos. 4 ed. Editorial Costa Rica. San José, Costa Rica. 248 p.
- Grillo de Chavarría, C.L. 2010. El general José María Cañas. EUNED. San José, Costa Rica. 177 p.
- Herrera Balharry, E. 1988. Los alemanes y el estado cafetalero. EUNED. San José, Costa Rica. 230 p.
- Hilje, L. 2007. Karl Hoffmann: Cirujano Mayor del Ejército Expedicionario. Colegio Universitario de Alajuela (CUNA). Alajuela, Costa Rica. 276 p.
- Hilje, L. 2008a. El valle de Orosi, explorado por Alexander von Frantzius. Revista Comunicación 17(1): 80-103.
- Hilje, L. 2008b. Un ascenso histórico al volcán Turrialba. Revista Herencia 21(2): 79-89.
- Hilje, L. 2010a. La vida en San José a mediados del siglo XIX. Remembranzas de don Chico Rohrmoser. Revista Herencia 23(2): 25-47.
- Hilje, L. 2010b. Torres Bonet, extasiado por nuestras selvas caribeñas. Revista Comunicación 19(2): 63-72.
- Hilje, L. 2014. Aquella inexplorada región de San Carlos. Revista Herencia 27(1-2): 77-110.
- Hilje, L. 2013. Trópico agreste; la huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX. Editorial Tecnológica de Costa Rica. Cartago, Costa Rica. 868 p.

- Hilje, L. 2017. Los puentes en Angostura, Turrialba. *Revista Comunicación* 26(2): 97-127.
- Hilje, L. 2018. Turrialba en la mirada de los viajeros. Editorial Tecnológica de Costa Rica. Cartago, Costa Rica. 520 p.
- 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.
- Jones, J.B. (Ed.). 1916. El "Libro azul" de Costa Rica. The Latin American Publicity Bureau. 538 p.
- Kuntze, O. 2001. Alrededor del mundo (Diario escrito en Costa Rica). *In* Entre silladas y rejoyas; viajeros por Costa Rica de 1850 a 1950. Miguel Ángel Quesada Pacheco (ed.). Editorial Tecnológica de Costa Rica. Cartago, Costa Rica. p. 271-299.
- Marr, W. 2002. Viajes por Centroamérica. *In* Costa Rica en el siglo XIX; relatos de viajeros. R. Fernández Guardia (ed.). EUNED. San José, Costa Rica. p. 95-210.
- Mata Gamboa, J. 1999. Monografía de Cartago. Editorial Tecnológica de Costa Rica. Cartago, Costa Rica. 802 p.
- Mata Gamboa, J. 2009. Historias de Cartago y los dos colegios. Editorial Tecnológica de Costa Rica. Cartago, Costa Rica. 176 p.
- Mata Jiménez, L. 1992. El cólera: historia, prevención y control. Editorial de la Universidad de Costa Rica-EUNED. San José, Costa Rica. 366 p.
- 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. San José, Costa Rica. 192 p.
- Obregón Quesada, C. 1989. Carrillo: una época y un hombre (1835-1842). Editorial Costa Rica. San José, Costa Rica. 244 p.
- Obregón Quesada, C. 2001. El Río San Juan en la lucha de las potencias (1821-1860). EUNED. San José, Costa Rica. 309 p.
- Rafael Obregón Loría, 1991. Costa Rica y la guerra contra los filibusteros. Museo Histórico Cultural Juan Santamaría. Alajuela, Costa Rica. 409 p.
- Oersted, A.S. 2011. La América Central. J. León (ed.). Editorial de la Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. 156 p.
- Ossenbach, C., F. Pupulin y R. Jenny. 2013. Orchids in the life and work of Auguste R. Endrés. Vol. 1. The texts. Verlag des Naturhistorischen Museums. Viena, Austria. 354 p.
- Polakowsky, H. 2014. Algunas noticias sobre la parte oriental del estado libre de Costa Rica. *In* E. Zeledón (ed.). Viajes por Costa Rica. Tomo II. EUNED. San José, Costa Rica. p. 53-67.

- Quesada, M.A. (Ed.). 2001. Entre silladas y rejoyas; viajeros por Costa Rica de 1850 a 1950. Editorial Tecnológica de Costa Rica. Cartago, Costa Rica. 811 p.
- Sáenz Carbonell, J.F. 2002. Los meses de don Aniceto: ascenso y caída de don Aniceto Esquivel Sáenz. EUNED. San José, Costa Rica. 248 p.
- SIN (Sociedad Itineraria del Norte). 1852. Memoria y Cuenta General que la Junta Directora de la Sociedad Itineraria del Norte presenta a ésta, de sus operaciones en el año de 1851. Imprenta de La Paz. San José, Costa Rica. 24 p.
- Stewart, W. 1976. Keith y Costa Rica. Editorial Costa Rica. San José, Costa Rica. 235 p.
- Tristán, J.F. 1922. Karl von Seebach y sus estudios sobre Costa Rica. Publicaciones Liceo de Costa Rica No. 9. Imprenta Lehmann. San José, Costa Rica. 45 p.
- Valerio, J. 1953. Turrialba, su desarrollo histórico. Editorial Tormo. San José, Costa Rica. 200 p.
- Velásquez, R.A. 2012. Cabalgando en el tiempo. Edición particular. Turrialba, Costa Rica. 120 p.
- Von Bülow, A. 1854. Informe sobre el camino y la navegación del río "San Carlos". Imprenta de la Paz. San José, Costa Rica. 15 p.
- Von Frantzius, A. 1882. Acerca del verdadero sitio de las ricas minas de Tisingal y Estrella, buscadas sin resultado en Costa Rica. *In* Documentos para la historia de Costa Rica. Tomo II. León Fernández Bonilla (comp.). San José, Costa Rica. Tipografía Nacional. p. 23-73.
- Von Houwald, G. 1975. Los alemanes en Nicaragua. Serie Histórica No. 2. Colección Cultural, Banco de América. Managua, Nicaragua. 479 p.
- Wagner, M. y C. Scherzer. 1974. La República de Costa Rica en Centro América. Serie Nos Ven No. 2. 2 vol. Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. San José, Costa Rica. 219 p.



ANEXOS

ANEXO I

Contrata de colonización alemana celebrada por el Gobierno de la República de Costa Rica con la Sociedad de Berlín²²⁵

La República de Costa Rica, de una parte, y la Sociedad de Colonización de Berlín, de otra, con el deseo de formar una colonia o colonias en el territorio de la primera, han convenido en celebrar, al intento, una contrata sobre principios equitativos y razonables. Con tal mira, el Gobierno de la República ha facultado a su Ministro de Relaciones y Gobernación, y la Sociedad de Berlín al Barón A. Bülow, quienes, reconocidos sus poderes y después de varias conferencias, estipularon los artículos siguientes:

Artículo I. El Supremo Gobierno de Costa Rica permite a la Compañía de Berlín el derecho para establecer colonias en el territorio de esta República, bajo el principio de sujeción a las leyes y autoridades de la misma República.

Artículo II. Las colonias y establecimientos a ellas anexos formarán siempre partes integrantes de esta República, y disfrutarán del derecho de institución y administración municipal y de policía, debiendo ser los individuos que ejercen estos destinos, así como sus Jefes Políticos, nombrados o elegidos entre los que compongan [integren] las colonias.

Artículo III. El Supremo Gobierno agracia a la Compañía de Colonización con nueve leguas cuadradas, iguales a tres leguas por cada frente, en terrenos baldíos, que sean a propósito para el objeto de colonizar, y que el Gobierno designará en un solo distrito, cuyo terreno se da en propiedad a la Compañía de Colonización, con el fin de establecer en él una colonia primitiva.

Artículo IV. El Supremo Gobierno concede a la Compañía de Colonización, por cada uno de los individuos varones de veinte años de edad que fuesen introducidos por medio de la citada Compañía: 1º) durante los primeros veinte años, dieciséis manzanas de tierra de diez mil varas cuadradas en los baldíos, de las cuales la Compañía dará a cada uno de los colonos gratis las que le parezcan, reservando las otras a beneficio de la Compañía, siendo a cargo de los colonos los gastos de medida y los que se hicieron anticipadamente para la mejora de los terrenos; 2º) durante los veintiocho años próximos siguientes, solamente ocho manzanas de tierra, por cada individuo varón de veinte años, en los mismos baldíos, sin obligación de darlas gratis a los colonos, y quedando en propiedad de la Compañía de Colonización por indemnización de los gastos, y con el mismo objeto de colonizar.

Si al cabo de veinte años la Compañía no hubiere introducido por lo menos siete mil colonos varones, el Supremo Gobierno tendrá la facultad de cancelar este privilegio para lo sucesivo, dejando sin embargo a la Compañía la propiedad del terreno ocupado, según las concesiones arriba dichas.

²²⁵ *Boletín Oficial*, 9 de marzo de 1854, No. 16, p. 61-64. El documento original corresponde al expediente Gobernación- 34202, del 7 de mayo de 1852.

Artículo V. Cuando la Compañía haya formado una o más poblaciones de colonos, recibirá para cada pueblo la investidura municipal, la legua de tierra prescrita en tales casos por las leyes, sin perjuicio de las concesiones del artículo IV. La Compañía reservará, para beneficio público, el terreno necesario para calles, plazas, caminos, edificios y obras públicas.

Artículo VI. El Supremo Gobierno da permiso a la Compañía de Colonización par escoger los terrenos pedidos en el artículo IV, dentro de uno o muchos distritos que designará, sin perjudicar ni introducirse en las labranzas de los naturales, o derechos de los indios en dichos terrenos, pero excluyendo por el término de cuarenta y ocho años toda otra compañía extranjera y empresarios privilegiados, dentro de un radio de tres leguas de los distritos coloniales de la Compañía Alemana.

Artículo VII. Si al cabo de cuarenta y ocho años no fueren colonizados todos los distritos mencionados en el artículo VI, ni se hubiere hecho nuevo convenio sobre la concesión de la parte libre de dichos distritos, la Compañía de Colonización tendrá derecho de preferencia en la compra de la parte libre de los distritos indicados, descontándose del valor resultante de la tierra los gastos que la Compañía hubiese hecho anticipadamente en su agrimensura, y mejoras de cualquier especie que sean.

Artículo VIII. La Compañía de Colonización, con el objeto mencionado en el artículo I, se obliga a dedicar exclusivamente todos sus esfuerzos por el espacio de veinte años en favor de la colonización de Costa Rica, aumentando los productos de la tierra y de consiguiente la riqueza de esta República.

Artículo IX. Es a cargo de la Compañía de Colonización adelantar los gastos de la agrimensura, arbitrar recursos para la colonización, y de arreglarlo como lo demande el interés moral y económico del país, arreglando sus procedimientos en la introducción de inmigrantes conforme se vayan necesitando, ya sean capitalistas o trabajadores.

Artículo X. La Compañía de Colonización está obligada a dar al Supremo Gobierno, anualmente, una relación exacta con la lista nominal de los recién llegados, sus profesiones y edad, y de los terrenos que hayan recibido.

Artículo XI. Todo inmigrante que se introduzca por medio de la Compañía, será libre para naturalizarse o para vivir como extranjero, según las leyes del país, en donde y como le parezca. Mas aquellos que quisieren establecerse en las colonias, gozarán de los derechos concedidos a los colonos en los artículos IV, XII y XIII, y el Supremo Gobierno concederá por cada uno de ellos que reúna las condiciones requeridas, el premio a favor de la Compañía que designa el mismo artículo IV.

Artículo XII. La Compañía de Colonización, todos los colonos e inmigrantes establecidos en dichas colonias, están sujetos a todas las leyes del país, mas serán eximidos por el término de veinte años: 1º) del servicio militar y otras cargas públicas que no resulten de sus obligaciones municipales, excepto solo en el caso de invasión exterior, en el cual estarán obligados a prestar todos los auxilios que disponga el Gobierno; 2º) de todos los impuestos directos, contribuciones personales; y 3º) del impuesto del sello en los contratos y documentos, sean de la Compañía o de los colonos entre sí, y cada uno tendrá permiso de introducir, si quiere, una escopeta de cazar, con una pequeña cantidad de pólvora y munición para su uso particular, sin que pueda convertirse en tráfico.

Artículo XIII. El Supremo Gobierno concede por el término de veinte años en favor de la Compañía y de los colonos e inmigrantes introducidos en ella, la gracia de poder introducir para su propio uso y consumo, sin pagar derechos marítimos, alcabalas ni peajes, los artículos siguientes: materiales de fábrica, semillas, ganado, instrumentos rústicos, utensilios domésticos, buques, máquinas, instrumentos científicos y vestidos hechos.

Artículo XIV. Las colonias serán gobernadas por las leyes del país, mas los jueces en lo civil y criminal deberán ser nombrados entre los individuos de las mismas colonias, para que, entendiendo la lengua y conociendo mejor las costumbres, puedan administrar justicia con más acierto.

Artículo XV. Los contratos, poderes y cualquiera otra especie de documentos públicos de la jurisdicción voluntaria, hechos en Alemania conforme a las leyes de aquel país y ante jueces competentes y notarios públicos, deberán ser obligatorios en Costa Rica, y tener su validez y cumplimiento, como si se hubiesen efectuado en la República, con tal que esté certificada su autenticidad por algunos de los agentes del Gobierno [alemán] en Europa.

Artículo XVI. Pertenecen a la Compañía de Colonización y a los colonos introducidos por ella, todos los productos vegetales que se hallaren en la superficie del terreno que fuese de su propiedad. Mas con respecto a los minerales y fósiles, quedarán sujetos a las leyes que sobre la materia rigen en el país o que rigiesen en lo sucesivo.

Artículo XVII. La sucesión hereditaria será por los colonos, según lo prescriben las leyes del país, más los herederos recibirán sus herencias, bien vengan de Europa a Costa Rica o vayan de Costa Rica para Europa, sin obstáculo ni gravamen de ninguna especie.

Artículo XVIII. La Compañía de Colonización, tan pronto como sea aprobado el presente contrato por el Supremo Gobierno de la República, queda en la precisa obligación de empezar sus trabajos preparatorios para efectuar la colonización, y así que el camino esté en estado de poder transitarse en mulas, se seguirá con eficacia la preparación de casas, desmontes, etc., para recibir a los colonos tan pronto como haya lugar en qué colocarlos, con la comodidad que sea posible, a fin de que entren en un bienestar relativo.

Artículo XIX. Si pasado un año después que el camino que debe atravesar el territorio colonial estuviese listo para transitar mulas, y la Compañía de Colonización no hubiere hecho ningún trabajo preparatorio para llevar a cabo la colonización, será por el mismo hecho nulo y de ningún valor este contrato, y el Gobierno retirará las gracias y concesiones en él acordadas.

Artículo XX. La presente contrata será ratificada por ambas partes, y las ratificaciones canjeadas en el término de ocho meses contados desde la fecha, o antes, si fuera posible.

En fe de lo cual, nosotros los infraescritos Ministro de Relaciones y Gobernación de la República de Costa Rica, y apoderado de la Sociedad de Berlín, hemos firmado esta contrata por duplicado, sellándola con nuestros sellos particulares en la ciudad de San José, capital de la República, a los siete días del mes de Mayo de mil ochocientos cincuenta y dos.

Joaquín Bernardo Calvo Rosales / Alejandro de Bülow

ANEXO II

Decreto de fundación de la Sociedad Itineraria del Norte²²⁶

Palacio Nacional

San José, Junio veintiocho de mil ochocientos cincuenta

Juan Rafael Mora, Presidente de la República de Costa Rica,

por cuanto el Excelentísimo Congreso Constitucional de la República ha decretado lo siguiente.

Ejecútese.

El Excelentísimo Congreso Constitucional de la República, convencido de que un camino a uno de los puertos del Atlántico es de grande importancia a la felicidad del país, a su comercio y agricultura, decreta:

Art. 1°. Con objeto de abrir un camino carretero hacia el puerto de Moín, o al del Limón, y construir las barcas y puentes en los ríos que atraviesan la línea del camino, podrá formarse una compañía de accionistas del mayor número posible de costarricenses.

Art. 2°. La compañía, una vez organizada, nombrará una junta de individuos de su seno con el nombre *Itineraria del Norte*, compuesta de vocales y suplentes, dentro de los cuales se nombrará un presidente y un vice para que presidan sus respectivas sesiones. Practicado el nombramiento indicado, formará la junta su reglamento que, aprobado por la mayoría de accionistas, regirá como ley entre los socios y operarios que trabajen en la empresa.

Art. 3°. El valor de cada acción será el de cien pesos, y se emitirán hasta completar la cantidad de veinticinco mil pesos. Si no hubiese el número suficiente de accionistas para completar la suma dicha, se podrán tomar por los suscritos las acciones que resten, y cuando se hayan invertido en la empresa los veinticinco mil pesos indicados, la junta directora señalará anticipadamente la cantidad que en proporción corresponda a cada uno.

Art. 4°. La compañía se organizará entre un año contado desde esta fecha, y en el segundo empezará la obra, que deberá concluirse dentro de los primeros seis del contrato. Si por algún caso fortuito la obra no pudiese estar concluida en este término, el Ejecutivo queda autorizado para conceder, con conocimiento de causa, una prórroga por el tiempo que sea necesario.

Art. 5°. Dentro de seis meses contados desde la publicación de esta ley, se presentarán los que quieran ser accionistas, por escrito o de palabra, a la Gobernación de Cartago, a fin de ser inscritos en la lista de socios; y expirado el tiempo señalado, se reunirán éstos a nombrar la junta directora.

²²⁶ *La Gaceta*, 13 de julio de 1850, No. 85, p. 553.

Art. 6°. Al empresario que en el término de seis meses presente la mejor vereda a la compañía, el Supremo Gobierno le concederá el premio de mil pesos en billetes nacionales o en tierras baldías.

Art. 7°. Se agracia a la compañía con dos millas de terreno en uno de los lados del camino, por toda su línea. Queda libre el terreno del lado que no lo ocupe aquélla, para que lo cultiven, en propiedad, los agricultores que allí se establezcan, no pudiendo ocupar el frente del camino más que la mitad del fondo de la porción que tengan cultivada.

Art. 8°. Tan luego que la compañía haya concluido el camino y puedan transitar las carretas, el presidente de la junta lo avisará al Excelentísimo Gobierno para que mande extender en favor de la compañía el título de propiedad de los terrenos con que se le agracia, en virtud de la mensura que previamente hará practicar la Intendencia General.

Art. 9°. Se agracia a la compañía, en remuneración [compensación] de los gastos de la empresa, por el término de treinta años, con la mitad de los derechos que se causen [originen] en el puerto que quede habilitado.

Art. 10°. También percibirá el impuesto de dos reales sobre cada quintal de efectos de exportación e importación, por el tiempo dicho de treinta años, y cobrará el impuesto de medio real de pontazgo en solo uno de los que se fabriquen.

Art. 11°. La compañía tendrá en propiedad una legua cuadrada de tierra en el punto que designe en el puerto del Norte, y las minas que se descubran en el camino.

Art. 12°. Los derechos de importación en todos los puntos de la República serán iguales.

Art. 13°. Queda autorizada la Municipalidad de Cartago para vender los terrenos que tiene en Heredia y Poás, con objeto de poner su producto al rédito en las personas que formen la compañía empresaria para la apertura del camino del Norte, exigiendo las seguridades legales.

Dado en el Palacio de los Supremos Poderes, en San José, a los veintisiete día del mes de Junio de mil ochocientos cincuenta.

Francisco María Oreamuno, Presidente

Modesto Guevara, Secretario

Manuel Zamora, Secretario

ANEXO III

Nombre y número de inscripción (entre paréntesis) de cada accionista de la Sociedad Itineraria del Norte, en orden alfabético²²⁷

Juan Ramón Acuña (64)	H. Cabezas
Francisco Aguilar	Pedro Domingo Calderón (26)
José María Alfaro	[¿?] Calderón
Luciano Alfaro	Francisco Calvo
Pablo Alpízar	Joaquín Bernardo Calvo
Lucas Alvarado (108)	Joaquín María Calvo
Benito José Alvarado	José Dolores Calvo
J. Cayetano Alvarado	José María Calvo
Jerónimo Alvarado	Rafael del Carmen Calvo (97)
Joaquín Alvarado	Espíritu Santo Campos
Manuel Alvarado Barroeta	Juan Manuel Carazo (32)
Maurilio Alvarado	Manuel José Carazo (19)
Pedro Alvarado	Ramón Carranza (76)
Young Anderson (93)	José Castillo (menor) (39)
Wenceslao Araya	Anselmo Castro
Bruno Argüello	Félix M. Castro Blanco
Pedro Barrantes (47)	José Anastasio Castro Blanco
Juan Barth (84)	José María Castro Blanco
Manuel Bedoya (9)	Juan A. Castro
María Bedoya (10)	Martín Cervantes
Lion [¿León?] P. Blanco	Esteban Chacón (49)
Miguel Bolandi (85)	José Antonio Chamorro
Evaristo Bolaños	Fruto Chaverri
J. Adriano Bonilla	Justo Chaverri (103)
Juan Andrés Bonilla (75)	José María Chaves
Dionisio Bonilla (52)	Enrique Cooper
Nereo Bonilla	José María Coronel
Tranquilino Bonilla (51)	Henrique Costigan (15)
Asunción Brenes (68)	Gabriel del Campo (27)
Nereo Brenes	Pedro Dengo Calderón
Toribio Brenes	Guillermo Dent

²²⁷ Esta lista incluye 253 socios; de ella, seis nombres resultaron ilegibles, por lo que fueron omitidos. Fue elaborada con base en los expedientes Gobernación- 55348 (11 de julio de 1850) y Fomento- 4435 (1851), así como otros documentos. En el segundo de los expedientes aparece el respectivo número de inscripción de cada socio, pero hubo omisión de 16 accionistas (37, 41, 43, 44, 45, 50, 59, 67, 69, 72, 74, 81, 83, 88, 90 y 91). Nótese que unos pocos socios tienen dos números, pero no corresponden al número de acciones que poseían, en tanto que otros compartían un mismo número, por ser co-accionistas.

Fernando Echavarría (41)
Pilar Escalante
Buenaventura Espinach (1 y 106)
Guadalupe Esquivel
Jerónimo Esquivel
Narciso Esquivel
Salvadora Esquivel
S. Esquivel
José Finnie
José María Frutos
Valerio Frutos (63)
Yanuario Fuentes (38)
Francisco Gallardo (25)
Domingo García (70)
José María García (77)
Pedro García (104)
Venancio García
Francisco Gómez
Ramón Gómez
Jesús Guevara
Modesto Guevara
Pedro Guevara
George Guier (94)
Félix Guillén (48)
Alonso Gutiérrez
Blas Gutiérrez (101)
Francisco Gutiérrez (101)
Francisco de Paula Gutiérrez
Manuel Gutiérrez
R. Gutiérrez
[¿?] Gutiérrez
Trinidad Gutiérrez (114)
Manuel Hernández (80)
Vicente Herrera (24)
Agapito Jiménez (18 y 111)
Bernardo Jiménez
Cleto M. Jiménez
Jesús Jiménez (8)
Juana Jiménez (105)
Julián Jiménez
Manuel Jiménez (73 y 109)
Ramón Jiménez (7 y 113)
Domingo Jovel

Francisco Kurtze
Pilar Leandro Aguilar
Cayetano Leiva (46)
Esteban Leiva
Juan de los Santos Madriz (78)
L. Marchena
Juan de Dios Marchena
Asisclo Marín
Nereo Marín
Félix Mata (61)
Jesús Mata (62)
Juan Rafael Mata (61)
Pedro Matamoros
Domingo Matthey
Henrique Maynard (86)
Pedro Mayorga
Zenón Mayorga
Casimiro Méndez (98)
Feliciano Méndez
Félix Méndez
Ignacio Méndez
Isidro Méndez
José Méndez
José Mario Méndez
Marcos Méndez (96)
Raimundo Méndez
Juan de Dios Meneses
Bernardo Monge (28)
José Montero (95)
Lorenzo Montúfar (34)
Frutos Mora
Gertrudis Mora
M. Mora
Mateo Mora (65)
Pedro Mora
Braulio Morales (102)
Cleto Morales
Esteban Morales
Félix Morales
Pedro Morales (87)
Luis Moya
Vicente Navarro
Saturnino Núñez

Félix Olivares
José María Olivares
Fernando Oreamuno
Francisco María Oreamuno (6 y 79)
Santiago Orozco
Santos Orozco
Dolores Ortega (40)
Eusebio Ortiz
Paulino Ortiz
Ramón Ortiz Solano
Asunción Pacheco
Cruz Pacheco
Jesús Pacheco
Zacarías Pacheco
Juan Peña
Bernardino Peralta
Cornelio Peralta (17)
Francisco Peralta (2)
Mauricio Peralta (20)
Telésforo Peralta (3)
Jesús Pereyra (55)
José María Pereyra (30)
Ramón Pereyra (58)
Rafael Pereyra (60)
Antonio María Pérez
Carmen Pérez
Jacinto Pérez
Juan Ramón Pérez
Luis Pérez
Pantaleón Pérez
Pedro Pérez
Santana Pérez
Isidro Picado
Ramón Picado
Baltasar Piedra (31)
Ceferino Piedra
José Joaquín Porras
Manuel Quesada
Nicolás Quesada (56)
Ramón Quesada (82)
Rudecindo Quesada
Bernabé Quirós
Diego M. Ramírez (12)

José Rosa Ramírez
Ramón Ramírez (11)
Santiago Ramírez (53)
Santos Ramírez
Vicente Ramírez
Juan Rafael Reyes (57)
Jesús Rivera
Sotero Rivera
Victoriano Rivera
Eusebio Rodríguez
Hermenegildo Rodríguez
Jacinto Rodríguez
José María Rodríguez
Julio Rodríguez
Nicolás Rodríguez
Remigio Rodríguez
Sebastián Rodríguez
Adriano Rojas
Gertrudis de Rojas
José Dolores Rojas (66)
José María Rojas
José Mercedes Rojas
Manuel Rojas
Miguel Rojas
Juan Rosales (99)
P. [¿Pedro?] Rucavado [¿Oreamuno?]
Indalecio Saborío (89)
Joaquín Saborío
Anselmo Sáenz (92)
Francisco Sáenz
Pascual Sáenz
José Antonio Sánchez
Alejandro Sancho (29)
Anselmo Sancho (16)
Carlos Sancho (5)
Félix Sancho (42)
Andrés Sandoval
Juana B. Sandoval
Tomás Sandoval (36)
Venancio Sandoval
Agustín Solano (4)
Reyes Solano
Saturnino Tinoco (21)

José Matías Trejos (13)
José Gregorio Trejos (14)
Marcelo Trejos (71)
Nicolás Ulloa (100)
Teodora Ulloa (107)
Calixto Valerín
Nicolás Valerín (112)
Andrés Valle (54)
Jesús Vargas
Manuel Vidal (35)
Julián Volio (33)
Demetrio Yglesias (23)
Francisco María Yglesias (22)
Juan Young (110)
Manuel Zabaleta
Manuel Zamora
Florentino Zeledón
Ramona Zeledón de Jiménez
Nicolás Zúñiga

ANEXO IV

Contrato entre la Sociedad de Colonización de Berlín y la Sociedad Itineraria del Norte²²⁸

Palacio Nacional

San José, Abril primero de mil ochocientos cincuenta y dos

Juan Rafael Mora, Presidente de la República de Costa Rica y

el Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones y Gobernación, Joaquín Bernardo Calvo

Apruébase, cuanto ha lugar, la contrata de asociación y empréstito celebrada en Cartago el 25 de Marzo del presente año entre la Junta Itineraria del Norte de la República y el Sr. Barón Alejandro de Bülow, representante de la Compañía Alemana de Colonización, residente en Berlín, bajo el concepto de que la Nación no es responsable en ningún tiempo si (lo que Dios no permita) pudieran suscitarse desgraciadamente algunas diferencias entre ambas Sociedades, ni por la falta de cumplimiento en el todo o en algunos de los diez y seis artículos que comprende dicha contrata, sin que por esto se entienda que el Gobierno aleja su protección, sino que antes bien la ofrece en todo evento a las expresadas Sociedades en los términos que prescriben las leyes del país, y en los casos que demanda el derecho internacional.

En la Ciudad de Cartago, República de Costa Rica, en la mañana del día veinticinco de Marzo de mil ochocientos cincuenta y dos. La Junta Directora de la Sociedad Itineraria del Norte, establecida y privilegiada por decreto del 27 de Junio de 1850, y representada por los individuos suscritos que la componen, los cuales están legitimados por el acta de elección de 20 de Diciembre de 1851, que en copia certificada se agrega de una parte, y de la otra del Sr. Barón Alejandro von Bülow, representante y apoderado con poder especial adjunto de la Compañía Alemana de Colonización para Centro América, residente en Berlín, han convenido en celebrar la contrata de asociación y empréstito, en la forma y manera siguiente.

Art. 1º. La Junta Directora Itineraria toma en la Compañía de Colonización Alemana de Berlín, las doscientas cincuenta acciones que se le ofrecen, y que forman la mitad del capital de dicha Compañía, siendo el valor de cada acción el de doscientos Thaler. El capital de cincuenta mil (50.000) Thaler que importan las 250 acciones, y que corresponden a la Sociedad Itineraria del Norte, es representado por las tierras que contengan las dos millas que el Supremo Gobierno de esta República concedió a la Sociedad Itineraria del Norte, por el decreto de 27 de Junio de 1850 y por el de 26 de Febrero de 1852, con exclusión de la legua concedida para fundar una población en cualquiera de los puertos de Moín o Limón, previa la elección de la Junta y habilitación del Supremo Gobierno. Reservándose también la Junta, para el uso de casas, labores y demás establecimientos necesarios para su empresa y edificios del Gobierno, la cantidad de veinte manzanas de tierra a su elección, en cada uno de cuatro lugares distintos que señalarán desde el Reventazón hacia el puerto.

²²⁸ *La Gaceta*, 13 de julio de 1850, No. 85, p. 553; 27 de julio de 1850, No. 87, p. 562-563.

Art. 2°. La Junta Itineraria del Norte cede gratis y sin cargo alguno de remuneración a la Compañía de Colonización Alemana, cuatro solares de una manzana cada uno, de a diez mil varas castellanas cuadradas cada manzana, en la tierra de la legua destinada a la formación de una población a orillas del puerto, siendo uno de los solares de los del frente del mar, y los otros tres en los puntos que se llaman “de segundo término” en el indicado terreno de población. También concede la Junta a la Compañía de Colonización gratis veinte manzanas de tierra en los terrenos de campo de la legua mencionada, cuyas manzanas de tierra deberán ser aparentes [aptas] para el cultivo o pastos, según convenga a la Compañía de Colonización.

Art. 3°. La Junta Directora Itineraria se adhiere y aprueba los estatutos de la Compañía de Colonización Alemana de la que forma parte, cuya copia de 42 artículos le ha sido presentada en copia separada y suscrita, por el apoderado Señor Barón de Bülow, y de consiguiente tendrá la representación que por sus acciones le corresponde, siendo de la obligación de la primera Asamblea General de la Compañía en Berlín el disponer y ordenar la manera y forma con que dichas acciones deben ser representadas, haciendo de modo que los votos de la Junta Itineraria representen la mitad de los derechos, lo más aproximadamente posible.

Art. 4°. La administración de la Compañía de Colonización Alemana está obligada a ordenar a la dirección de la colonia o colonias, que dé todas las noticias, cuentas y memorias que enviase a la administración de Berlín; debe remitir un ejemplar igual a la Junta Directora Itineraria del Norte, así como deberá poner en conocimiento de la misma Junta las instrucciones que reciba de la administración antes de ponerlas en ejecución, para que sean examinadas y aprobadas, más la aprobación decisiva [definitiva] pertenece a la administración de Berlín.

Art. 5°. La Junta Directora Itineraria hace gracia en favor de la Compañía de Colonización por la parte que a la dicha Junta pueda pertenecer y por el término de ocho años contados desde la fecha en que se introduzcan los primeros colonos por medio de la Compañía, de los derechos marítimos y peajes que ocasione la importación de los víveres, utensilios y herramientas, máquinas y demás cosas necesarias para el establecimiento de los colonos.

Art. 6°. La Compañía de Colonización deberá negociar o dar por su cuenta a la Sociedad Itineraria del Norte un empréstito de la cantidad de treinta mil pesos (\$ 30.000) fuertes, divididos en tres plazos de a diez mil pesos cada uno, pagaderos en esta ciudad, sin descuento ni comisión de ninguna clase, debiendo verificar el primer pago a los doce meses a más tardar de la fecha de firmado este convenio, y los otros dos plazos con el intervalo de un año cada uno, contado desde la satisfacción del primero. Las cantidades mencionadas pagarán un seis por ciento de rédito al fin de cada año, y el capital será reembolsable, cuando más a los ocho años del pago del primer plazo. Si los intereses no pudieran pagarse al fin de cada año, serán capitalizados sucesivamente, más la Junta Itineraria queda en el pleno derecho de poder satisfacer a los prestamistas una parte o el todo del capital y de los intereses antes del vencimiento del plazo indicado de ocho años, bien sea con dividendos de la Compañía de Colonización o con el valor de una parte o del todo de sus títulos de acciones, que podrá enajenar a su voluntad, con el único objeto de amortizar el referido empréstito y sus intereses.

Art. 7°. La Junta Directora Itineraria dejará en depósito y en el banco, o en algún otro establecimiento semejante del Gobierno, en Berlín, los títulos de las doscientas cincuenta acciones que toma en la Compañía Alemana, cuyos documentos solo y exclusivamente servirán de hipoteca para el pago del capital y los intereses del referido empréstito, bien sea que lo haga la Compañía de Colonización por su cuenta o que tome el dinero de otro prestamista, y siendo además hipotecadas al pago de los gastos que pudiera ocasionar el reembolso, en el caso de tener que efectuarse por los medios legales; sin que dichos títulos de acciones puedan negociarse por persona alguna, sino solamente por la Junta Directora Itineraria, si le conviniere, dedicando siempre su producto a la amortización del empréstito referido, o bien por la Compañía de Colonización, en el caso en que vencido el término fuere necesario realizar la hipoteca judicialmente.

Art. 8°. La Compañía de Colonización Alemana no podrá vender más terrenos que aquellos que estuviesen en proporción con el dinero que los accionistas de Alemania paguen por cuenta de sus acciones, calculando el valor de la tierra a razón de un Thaler por manzana, pero la administración está obligada a hacer cumplir a los accionistas el pago de sus cuentas con arreglo al artículo 3° de los estatutos, el cual le confiere este poder, y fijará el término de dos años a lo más para que se verifique el pago total de las acciones, haciendo uso oportunamente de la facultad que le concede el artículo 6° de los estatutos. También la Junta Itineraria está en el pleno derecho de retener la propiedad de los terrenos no vendidos, si la Compañía de Colonización se disolviese. En este caso la Junta Directora Itineraria no aprobará sino la enajenación de tanta cantidad de tierra, cuanta fuese necesaria para igualar los gastos hechos en la empresa de colonización, a razón de un Thaler por manzana.

Art. 9°. Si el empréstito de que habla el artículo 6° no tuviese efecto en su primer plazo, queda por el mismo hecho nulo este contrato, y todo lo que de él dimane, a excepción de las colonias ya establecidas que quedaren en propiedad de la Compañía de Colonización. Si se efectuase el primer plazo, y no se pagase el segundo o tercero, se concederá una prórroga de dos meses y la facultad de hacer los pagos por mitad cada seis meses. Mas si no se efectuase aún así el pago, la Compañía de Colonización estará obligada a pagar una multa de quinientos pesos (\$ 500) fuertes, y también pagará a la Junta la diferencia que pueda haber entre los intereses de seis por ciento que paga la Junta, y los que pueda exigir otro prestamista a quien haya necesidad de ocurrir. En los casos de no cumplimiento referidos en el primer capítulo, se levantará y dará por libre la hipoteca en proporción justa a lo que se dejase de pagar, salvando siempre lo que las leyes llaman fuerza mayor.

Art. 10°. Siendo el único objeto del empréstito la construcción de un camino de ruedas desde Cartago hasta Moín o Limón, la Junta está obligada a invertir todo el producto del mencionado empréstito en las obras del camino exclusivamente, y recibido que sea el primer plazo y conocida la vereda, empezar el trabajo del camino desde las costas del mar hacia el interior del país para facilitar la entrada de los colonos, pero sin perjuicio del trabajo que en otras partes del camino tenga la Junta por conveniente emprender.

Art. 11°. En el caso de que fuese pagado el primer plazo del empréstito y la obra del camino no se comenzare o no se prosiguiese sin considerable interrupción, salvo fuerza mayor, la Compañía de Colonización no estará obligada a pagar el segundo y tercer plazo. Antes bien, tendrá el derecho de pedir del momento el reembolso del capital e intereses respectivos, sirviéndose para efectuarlo de la hipoteca que posee en los títulos de las acciones, vendiendo la parte necesaria para dicho reembolso.

Art. 12°. Si después de pagado el primero y segundo plazo del empréstito no continuase la obra del camino, quedando totalmente abandonado, en este caso se obrará del mismo modo y forma que indica el artículo 11°, pero si sucediese que pagados los tres plazos del empréstito no se prosiguiese la obra del camino por abandono voluntario de la Junta Itineraria o por otras causas, salvando siempre fuerza mayor, en tal caso dicha Sociedad Itineraria deberá hacer todos los esfuerzos posibles y legales que estén a sus alcances para obtener del Supremo Gobierno de la República el permiso de refundir las dos compañías, reasumiendo la sola Compañía de Colonización los derechos y privilegios de la Sociedad Itineraria, a fin de proseguir la empresa del camino (si no estuviese acabado) por cuenta de la Compañía de Colonización, con el objeto de no perder los capitales ya invertidos.

Art. 13°. La traslación de dominio sobre las tierras que la Sociedad Itineraria pone, representando sus 250 acciones en la Compañía de Colonización, será de la manera siguiente:

1°. Habrá desde ahora traslación real de dominio libre, pleno e irrevocable en las tierras de que habla el artículo 8° en su primera parte, a favor de la Compañía de Colonización Alemana, cuyas tierras se ponen desde ahora a disposición del Señor Barón de Bülow como apoderado de la Compañía de Colonización, aunque la toma de posesión se efectúe cuando sea conocida y rectificada la línea del camino.

2°. La cantidad proporcional de tierra, a un Thaler por manzana, con las cuotas que los accionistas de Alemania vayan satisfaciendo, se traspasará al dominio y propiedad libre e irrevocable de la Compañía de Colonización Alemana a medida que se hagan los pagos indicados, previo aviso de la Dirección.

3°. Y, finalmente, todo el resto hasta el complemento del terreno indicado en el artículo 1° de este contrato, será transmitido en dominio real, libre e irrevocable a la orden y disposición de la Compañía de Colonización Alemana, tan pronto como sea dado aviso oficial por la administración de Berlín a la Junta Itineraria de haberse satisfecho todo el valor de las doscientas cincuenta acciones de Alemania actualmente suscritas. Siendo entendido que aunque desde ahora toda la tierra de que habla el artículo 1° de este convenio es propiedad de la Compañía de Colonización, solo es de una manera real y efectiva la que expresa el párrafo primero de este artículo, pues la que se contiene en el 2° y 3°, aunque son de la misma propiedad, lo son de una manera suspensiva y condicional, mientras se completa el pago en dinero efectivo de las 250 acciones de Alemania.

Art. 14°. La Junta Directora Itineraria, como participante de los derechos en la Compañía de Colonización, se compromete por su parte a pedir y poner todos los medios legales que estén a su alcance para obtener del Supremo Gobierno de la República, todas las concesiones, gracias y privilegios que se acostumbran pedir en los casos de colonización; mas si no se obtuviesen a satisfacción del representante de la Compañía de Colonización de Berlín, éste tendrá el derecho de anular el presente contrato por medio de una manifestación por escrito, la cual deberá tener lugar dentro de los primeros ocho días después de la negación definitiva de las expresadas gracias.

Art. 15°. El presente contrato tendrá su fuerza y vigor cuando sea aprobado por el Supremo Gobierno de esta República.

Art. 16°. En las diferencias que pudieran suscitar la duda o infracción de alguno o algunos de los artículos del presente contrato, las partes se sujetarán a la decisión de un juicio de árbitros que se establecerá en la jurisdicción y con arreglo a la leyes de la República, componiéndolo los miembros del Cuerpo diplomático extranjero, si lo tuviese en la misma, y en su defecto los Jueces de mayor categoría en la administración de la República.

Y al cumplimiento de esta contrata, constante de diez y seis artículos, se obligan en la manera más solemne, dándole toda la fuerza y vigor que si fuera celebrada judicialmente, renunciando todas las excepciones de su favor, principalmente la de engaño, dolo, violencia y lesión enorme.

En fe de lo cual firmamos por duplicado esta contrata, para que ambas partes conserven una en su poder. En la misma fecha y hora citada.

Buenaventura Espinach, Presidente

Francisco María Oreamuno

George Guier

Francisco Peralta

Telésforo Peralta

Jesús Jiménez

Alexander von Bülow

Félix Mata, Secretario

ANEXO V

Contrato con Alexander von Bülow para la construcción del camino al Norte²²⁹

El Sr. D. Alejandro Barón von Bülow, Director General en Costa Rica de la Compañía Alemana de Colonización, y D. Buenaventura Espinach, Presidente de la Junta Directora de la Sociedad Itineraria del Norte, plenamente autorizado por la misma, han convenido en lo siguiente:

1°. El Sr. Barón von Bülow se hace cargo de la dirección inmediata y económica del camino al Norte, desde el puente del Reventazón inclusive, hasta el Puerto Cartago (o Limón) por el tiempo de dos años contados desde esta fecha, debiendo expender en la formalización de un camino a lo más hasta la cantidad de veinte mil pesos (\$ 20.000), cuya suma debe provenir de los dos primeros plazos del empréstito que la Compañía de Colonización ha de poner a la orden de esta Junta Directora, y no podrá ser suspendido de sus funciones en este tiempo, a menos que incurra en dolo o faltas graves, en cuyos casos queda disuelto el contrato y cada parte obligada a cumplir sus anteriores deberes.

2°. El Sr. Barón von Bülow hará este importante servicio gratis, y solo llevará por gastos de oficina y comisión un cuatro por ciento de la cantidad que invierta en las obras de dicho camino, cuya cuenta de gastos deberá presentarse a la Junta cada tres meses, pudiendo exigirla la Junta en épocas más inmediatas, si lo tuviera a bien.

3°. El Presidente de la Junta ofrece a nombre de la misma y por su autorización, la suma de un mil y trescientos pesos (\$ 1.300) cada año, y por dos años, solamente como dotación y sueldo para pagar al Ingeniero D. Francisco Kurtze, quien deberá correr con la dirección científica y superintendencia práctica de los trabajos de dicho camino, siendo su sueldo pagadero por el mismo Sr. Barón von Bülow con los fondos del mencionado empréstito, y abonables en cuenta de los veinte mil pesos que se le autorizan gastar según el artículo 1° de este contrato.

4°. El Ingeniero, además de la superintendencia de los trabajos del camino desde el puente del Reventazón inclusive hasta Puerto Cartago (o Limón), estará obligado a prestar sus conocimientos y asistencia en la dirección que debe darse al camino que desde esta Ciudad partirá hasta el dicho puente del Reventazón, a cargo inmediato de la Junta, mas aquí solamente lo hará con sus conocimientos científicos, para dar más acertada dirección a los trabajos, sin que deba ocuparse continuamente de ellos.

5°. Se faculta al Sr. Barón von Bülow para que pueda, en el primer año contado desde que se levante por él el plano de la Ciudad en Puerto Cartago, enajenar, vender o endosar, según lo juzgue más conveniente el fomento de la población del puerto, los solares necesarios para cien vecinos, acomodando ocho vecinos en cada solar de una manzana de a diez mil varas cuadradas, exceptuando [exceptuando] de esta distribución los solares ofrecidos a la Compañía de Colonización, y los que deben dedicarse a oficinas del Gobierno y Municipales de la misma población.

²²⁹ Fomento- 1690, f. 48-49.

6°. En los casos de enfermedad, muerte o ausencia absoluta del Ingeniero ahora nombrado, queda facultado el Sr. de Bülow para proveerse de otro que le parezca capaz, debiendo entre tanto dar todas las evidencias necesarias para que no se suspendan los trabajos de dicho camino.

7°. La Junta pagará la gente que actualmente trabaja, hasta la fecha del quince del presente mes de Setiembre, debiendo seguir en adelante por cuenta del Director de la Compañía de Colonización, y entregará por inventario los muebles, herramientas y víveres que existen en la casa del puente de Angostura. Será también obligación de la Junta el enviar mensualmente una persona encargada de inspeccionar los trabajos del camino, a fin de tener conocimiento de lo que se practica, además del que debe suministrar el Ingeniero, y el mismo comisionado podrá revisar los libros de cuentas y el estado de la caja.

Siendo como damos al presente contrato, constante de siete artículos, toda la fuerza y vigor como si fuera escritura pública celebrada ante juez competente, quedamos recíprocamente obligados a su cumplimiento, en fe de lo cual firmamos el presente con nuestros respectivos secretarios.

Cartago, a 5 de Setiembre de 1852.

Buenaventura Espinach, Presidente

Alexander von Bülow

Félix Mata, Secretario de la Junta Itineraria

Fernando Streber, Secretario de la Compañía Colonización

ANEXO VI

Herramientas, utensilios, sustancias y otros bienes usados durante la construcción del camino entre Angostura y Limón, en 1867²³⁰

Implementos de trabajo

Alfajillas (85)
Alquitrán (2 barriles)
Armellas (11 pares)
Baldes (34)
Barras (32)
Barriles (2)
Barronas de mina (18)
Brocas
Brochas (6)
Cables (4)
Cadenas (3)
Cadena (y clavijas) para medir distancias (1)
Caja con fierros viejos (1)
Caja con fierros para carretillos (1)
Cajón con fierros de carpintería (1)
Cajones con tapas (3)
Carretillos (35)
Carretillos sin armar (48)
Carretones (3)
Clavos de varios tamaños (2 quintales)
Cruces para nivelar (6)
Cucharas de albañil (21)
Cucharas de mina (11)
Cuchillos (132)
Cuchillos raiceros (5)
Cuñas de fierro (25)
Dedales (rempujones) (4)
Escalera (1)
Fuelle de fragua (1)
Gafas de fuerza (6)
Grapas (1)
Hachas (34)

²³⁰ Fomento- 9666, 7 de mayo de 1867. Los objetos fueron clasificados por el autor del libro según su empleo más probable, aunque algunos podrían tener usos mixtos. Cuando las cantidades son imprecisas, no se indican.

Hachitas (5)
Limas de varios tamaños (24)
Llaves de barril (2)
Macanas (17)
Machetes (10)
Manigueta del torno (1)
Martillos (4)
Mazos (104)
Motones (14)
Palas (128)
Picos o sachos (70)
Picos para picar piedra o piquetas (30)
Planchas de hierro de varios tamaños (11)
Planchas de zinc (1)
Punzones
Reglas para nivelar (23)
Rastros para mover piedra (3)
Sacos con semilla de ajengibrillo (23) *
Sacos vacíos (90)
Sierras (5)
Tablas (25)
Tablones (9)
Taraja, con varios machos y hembras (1)
Tenazas (6)
Tornillo de fragua (1)
Valija con candado y llave (1)
Varillas cuadradas (10)
Varillas delgadas redondas (34)
Yunque de fragua (1)

Bienes de uso personal y doméstico

Aparejos de bestias (11)
Armarios (3)
Atacadores (9)
Azadas (2)
Azaditas (6)
Bancas de madera (5)
Bateas (2)
Cajón para dulce (1)
Cajuela para medir (1)
Candelero (1)
Canoa para salar carne (1)
Casa de madera (1)
Comales de fierro (1)

Cuchillos para matar (2)
Cueros de res (6)
Embudos (1)
Garrafrones (3)
Guacales (4)
Jabón (2 arrobas y 19 barras)
Jarros de lata (50)
Linternas (2)
Mesas (5)
Molejón de rueda (1)
Molejones (6)
Molinete de café (2)
Mulas (2)
Ollas de varios tamaños (23)
Piedra de moler (3)
Platos de lata (130)
Ranchos (7)
Rastrillos o peines (3)
Sogas (2)
Tabaco (14)
Taburetes (4)
Tiendas de campaña (23)
Tijeras camas (11)
Tijeretas de asiento (6)
Tostador de café (1)
Yugo de bueyes (1)
Zurrones (42)

Otros objetos

Bandera (1)
Brújula (1)
Fusiles (2)
Modelos de puente (1)
Termómetro (2)
Udómetro o pluviómetro (1)

* Es de suponer que se refería al jengibrillo o pasto Bahía (*Paspalum notatum*), una gramínea perenne que se utiliza como forraje, para los equinos, bueyes y reses mantenidos en potreros. Además, se puede emplear para estabilizar taludes a la orilla de caminos.

ANEXO VII

Nombres (en orden alfabético) de los colonos alemanes que llegaron a Angostura

1. Wilhelm Altheide
2. Heinrich Bösemeier
3. Dest. Disse
4. Ludwig Fränkle
5. Carl Friebe
6. Heinrich Gieselmann
7. Ludwig Hartwig
8. Philip Heinrich (¿Hönsch?)
9. Friedrich Heydelker
10. Sebastian Holzapfel
11. Heinrich Hottenberg (Franz Heinrich Blottenberg)
12. Friedrich Jäger
13. Frederick Kningmans (¿Krunemann?)
14. Valenthin Lemke (Lempke)
15. Friedrich Mühlenberg
16. Heinrich Niewohner
17. Wilhelm Pahde
18. Agustin Piepper (Pieper)
19. Friedrich Remmert
20. Wilhelm Rottmann
21. Joh. Schacht (¿Johan Schater?)
22. Heinrich Schrewe
23. Steiner Schuler (¿Heinrich Schüler?)
24. Heinrich Voss
25. Wilhelm Vossmer
26. Wilhelm Waldecker
27. Carl Walger (¿Welzer?)
28. Gottlieb Wirtz (¿Wirth?)
29. Wilhelm Wirtz (¿Wirth?)
30. Johann Wolf

Cabe agregar que los nombres aquí transcritos corresponden a los anotados por don Alfredo Kruse, a partir del documento original —hoy desaparecido—, que halló en el Archivo Nacional; él mismo indica que algunos podrían estar mal escritos. En tal sentido, entre paréntesis aparecen los posibles nombres correctos de algunos inmigrantes, con base en las investigaciones de Brunilda Hilje acerca de los alemanes que se establecieron en Costa Rica en aquella época. Es importante indicar que a estos inmigrantes deben sumarse las esposas de Heinrich Niewohner, Friedrich Remmert y Wilhelm Wirtz, cuyos nombres no figuran en la lista de pasajeros.

ANEXO VIII

Carta enviada a don Juanito Mora en 1856 por los alemanes residentes en San José, ofreciendo defender a Costa Rica, y su respuesta²³¹

*¡Al Excelentísimo Presidente de la República de Costa Rica
Señor don Juan Rafael Mora!*

Los abajo firmados alemanes se aprovechan de la ocasión para manifestar a V.E. [Vuestra Excelencia] sus simpatías y deseos de cooperar para Costa Rica en la guerra actual contra los filibusteros. Si V.E. nos halla útiles en alguna cosa, disponga V.E. con franqueza y confianza de

Sus atentos servidores

*Guillermo Nanne
Dr. Francisco Ellendorf
Juan Braun MD.
Carl Wilhelm Luthmer
Francisco Rohrmoser
Martin Flutsch
Carlos von Bülow
[Enrique Rodolfo] Fischer
Carl Pauly
Carlos Johanning
Adalberto Johanning
Eduardo Johanning
Gustavo Froehlich
Victor Hermann Golcher
Heinrich Ellerbrock
Carlos L. Schwägerl
Horacio Lutschauning
Julián Carmiol
Julián Carmiol hijo
Otto Emilio Loeper
Dr. Carlos Hoffmann
Otto von Schröter
Philippe Daum*

²³¹ El nombre de Fischer fue completado y el de Schuler enmendado, gracias a pesquisas recientes de Brunilda Hilje, en tanto que los apellidos de Pieper y Schuler fueron corregidos, según el criterio de Silvia Kruse.

*Agustin Pieper
Carlos C. Pape
Heinrich Schrewe
Francisco Kurtze
J.M. Bacher
Enrique Reichet
Eduardo Gellert
Fernando Hermann
Valenthin Lempke
[Juan Henrique] Schuler
Friedrich Mathiess
Juan Jochs*

San José, 1 Marzo 1856.

La respuesta no se haría esperar y, aunque carece de fecha, posiblemente fue suscrita ese mismo día o al día siguiente. Dice así:

Señores Don Guillermo Nanne y D. Horacio Lutschaunig y sus connacionales.

Acepto la noble oferta que Udes. me hacen. En el momento oportuno la aprovecharé en favor de la causa nacional. Doy a Udes. y a ellos las gracias en mi nombre y en el de mi patria.

Dios guarde a Udes.

Juan Rafael Mora.

En años recientes, el autor de este libro –biólogo de formación y aficionado a la historia– ha documentado de manera prolija los aportes de los primeros alemanes llegados a nuestro país, así como las percepciones de los viajeros y cronistas que recorrieron Turrialba durante el siglo XIX, lo que dio como resultado los libros *Trópico agreste; la huella de los naturalistas alemanes en la Costa Rica del siglo XIX* y *Turrialba en la mirada de los viajeros*. Ambas obras son muy útiles para reconstruir la historia de la localidad de Angostura, en Turrialba, tanto en sus aspectos geográficos y humanos, como en la visión y los esfuerzos de nuestros gobernantes de otrora por impulsar el desarrollo de Costa Rica.

El presente libro narra en detalle la historia de Angostura, descubierta y bautizada así en 1851, cuando el gobierno de don Juan Rafael Mora, a través de la Sociedad Itineraria del Norte, promovió la construcción de un camino firme de Cartago a Limón. Poco después, gracias a una alianza de dicho ente con la Sociedad Berlinesa de Colonización para Centro América, se promovió además el establecimiento de una ambiciosa colonia de alemanes. Aunque ésta fracasó hacia finales de 1853, ya se había construido la sede del proyecto –en el la cual vivía su líder Alexander von Bülow– y delimitado la extensión de sus predios. La colonia se asentaría en vastos terrenos localizados en la ribera derecha del río Reventazón. Es justamente en una gran parte de esa área donde el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) ha establecido el Proyecto Hidroeléctrico Angostura, por lo que este recuento histórico tiene un gran significado para nuestra institución.



LA BANDERA
PRUSIANA ONDEÓ
EN ANGOSTURA

