

LUIS ARMANDO DURÁN SEGURA

Escuela de Arquitectura y Escuela de Geografía. Universidad de Costa Rica

## *Viaje, experiencia y paisaje. La ruta Limón-San José en los relatos de extranjeros (Costa Rica, 1880-1940)*<sup>1</sup>

### RESUMEN

El artículo explora la ruta ferroviaria que conectó el puerto de Limón y la ciudad de San José a partir de los relatos de extranjeros que visitaron Costa Rica entre 1880 y 1940. Para ello se muestra cómo los desplazamientos en tren transformaron las relaciones entre viaje, experiencia y paisaje.

### RÉSUMÉ

*Voyage, expérience et paysage. La route Limón-San José dans les récits des étrangers (Costa Rica, 1880-1940).*- L'article explore la route ferroviaire qui connecte le port de Limón avec la ville de San José à travers les chroniques des étrangers qui ont voyagé au Costa Rica de 1880 à 1940. Nous montrerons comment les déplacements en train ont transformé les relations entre le voyage, l'expérience et le paysage.

### ABSTRACT

*Travel, experience and landscape. The Limón-San José route in foreign literature (Costa Rica, 1880-1940).*- This paper explores, through the experiences of foreign travelers in Costa Rica between 1880 and 1940, the railway route that connected the city of San José with the Limón port. The analysis exposes how train mobility transformed the relationships among travel, experience and landscape.

### PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Viaje, experiencia, paisaje, Costa Rica, ferrocarril, siglo XIX, siglo XX. Voyage, expérience, paysage, Costa Rica, train, XIX<sup>e</sup> siècle, XX<sup>e</sup> siècle. Travel, experience, landscape, stories, Costa Rica, railway, 19th century, 20th century.

## I. INTRODUCCIÓN

El filósofo alemán Walter Benjamin, en su proyecto inacabado *Libro de los pasajes*, recopila un conjunto de citas temáticas extraídas del *Diccionario de Economía Política* publicado en 1852 por el economista francés Michel Chevalier. A partir de estos fragmentos pretende mostrar cómo el mundo ferroviario decimonónico provocó no solo un desarrollo avanzado de la industria sino, además, unas transformaciones en la producción de subjetividades de la sociedad parisina. Un primer fragmento informa que los cambios en los transportes trajeron inauditos ahorros energéticos:

También hay que tener en cuenta que los caballos de carne y hueso están obligados a descansar después de un corto trayecto; de manera que, para hacer el mismo servicio que una locomotora, ha-

bría que tener en la caballeriza gran número de animales [...]. Dos locomotoras con un total de 400 caballos de potencia equivaldrían a la fuerza de 800 caballos reales (Benjamin, 2004, pp. 216).

Un segundo fragmento, de paso, retoma la fuerza del medio ferroviario y lo relaciona con las normas espirituales y oníricas. En tanto obra de culto, ostentó la capacidad física y moral de encadenar voluntades, gentes y mercancías:

Puede compararse el celo y el ardor que despliegan en la actualidad las naciones civilizadas para establecer el ferrocarril con lo que ocurría hace siglos para la erección de las iglesias... Si, como se asegura, la palabra viene de *religare* (ligar, unir) [...] los ferrocarriles tienen más relaciones de las que se piensan con el espíritu religioso. Nunca existió un instrumento de tanta potencia... para unir pueblos separados [Benjamin, 2004, pp. 611].

Y, un tercer fragmento, muestra las implicaciones que tuvo el ferrocarril en las intensas variaciones del paisaje, a la vez que se integró indisolublemente con este:

El [...] paisaje completamente transformado del siglo XIX se puede ver hasta hoy día, al menos en sus huellas. Está modelado por el ferrocarril [...]. Dondequiera que se muestran hermanados

<sup>1</sup> Este texto es resultado de una investigación apoyada por la Universidad de los Andes de Colombia y por el Ministerio de Cultura y Juventud de Costa Rica. Constituye la segunda entrega de un proceso que contempló, además, el estudio de las relaciones entre viaje, experiencia y paisaje en la ruta Puntarenas-San José, antes de la creación del ferrocarril, entre 1840 y 1880 (Duran, 2018).

montaña y túnel, barranco y viaducto, talud y teleférico, río y puente de hierro [...] allí se encuentra el núcleo de este paisaje histórico [...]. En toda su singularidad, dan fe de que la naturaleza, bajo el triunfo de la civilización técnica, no se hunde en la falta de nombre y de figura, de que la pura construcción del puente o del túnel no fue el único rasgo del paisaje, sino que a su lado vino enseguida el río o la montaña, y no como el vencido ante el vencedor, sino más bien como una potencia amiga. El tren de hierro que atraviesa las puertas amuralladas de la montaña [...] parece [...] regresar a su propia patria donde reside la materia de la que ha sido hecho [Benjamin, 2004, pp. 480].

Estas tres mutaciones, en lo económico, lo simbólico y lo material, implicaron un cambio en las maneras en que se desplazaban las personas. Es decir, las nuevas eficiencias energéticas, morales y paisajísticas, modificaron radicalmente las formas de experimentar los traslados a través de los diversos territorios. Para Benjamin el ferrocarril, pero también la fotografía, el cine, la radio, la iluminación y el telégrafo, entre muchos otros artefactos, hicieron que las personas tuvieran percepciones diferentes sobre el mundo que los rodeaba.

En Latinoamérica los ferrocarriles estuvieron ligados, en diferentes etapas, a la consecución de los proyectos estatales de control y de los proyectos de colonización. Las máquinas, los vagones, las estaciones y los carriles establecieron, durante el siglo XIX y buena parte del XX, uno de los más poderosos emblemas de la industria, del progreso y de la tecnología. En este contexto, las prácticas de movilidad fueron las grandes beneficiadas. Pocos sitios quedaron fuera del alcance antrópico y de las empresas expansivas del capital. Y los obstáculos naturales, que durante centurias se habían interpuesto a lo humano, fueron sorteados.

Este artículo, siguiendo los apuntes benjaminianos, se interesa por explorar la ruta ferroviaria que conectó la ciudad de Limón (puerto de importaciones y exportaciones ubicado en el Litoral Caribe) y la ciudad de San José (capital ubicada en la Meseta Central del país) a partir de las vivencias de los extranjeros que visitaron Costa Rica entre 1880 y 1940. Estos viajeros, en sus relatos, narraron amplia y detalladamente acontecimientos propios de los desplazamientos en tren. Por lo que se enfatiza en elementos relacionados con las historias, los movimientos, los cuerpos y los encuentros, partiendo de las relaciones que se tejen entre viaje, experiencia y paisaje.

La mayoría de los relatos analizados fueron escritos por estadounidenses, alemanes y franceses que arribaron a Centroamérica por diferentes motivos, incluidos la aventura, el periodismo, la botánica y la etnología. Las literatas colombianas Carolina Alzate y Montserrat Or-

dóñez (2005) afirman que es posible estudiar las experiencias de estos viajeros por medio del análisis de las escrituras que legaron, muchas de corte personal e íntimo. Especialmente en estas que plasmaron, por medio de registros profundos, la experiencia de enfrentamiento con espacialidades diferentes.

Estos relatos se extrajeron de libros o capítulos de antologías traducidas y editadas que se recopilieron mediante un trabajo de archivo realizado en la Biblioteca Nacional de Costa Rica Miguel Obregón Lizano y en las bibliotecas universitarias Carlos Monge Alfaro y Luis Demetrio Tinoco. Y fueron analizados desde una perspectiva experimental que, siguiendo al historiador francés Marc Desportes (2005), permitió entenderlos como testimonios de paisajes culturalmente interpretados y, sobre todo, como testimonios de paisajes técnicamente experimentados. Esto implicó comprender los paisajes no como estrictamente naturales, sino, en palabras de los geógrafos españoles Nicolás Ortega (2004 y 2006), Manuel Zárate (2016) y Joan Nogué (2007), como construcciones sociales.

## II. VIAJE, EXPERIENCIA Y PAISAJE

Los viajeros, antes de la aparición de los motores, estaban acostumbrados a transitar en el interior de un *continuum* espacial a un ritmo que los integraba sensorialmente con el entorno. Los viajes implicaban una conexión orgánica entre espacio, tiempo y cuerpo. La carroza, la carreta, la diligencia y el caballo posibilitaron la contemplación, cercana e intensa, de una naturaleza envolvente. Además, los desplazamientos quedaron sometidos a las eventualidades que presentaban los estados de los caminos, las condiciones climáticas y la tracción animal. Esta sensación, de una velocidad asumida y un itinerario controlado en parte por las mismas personas, hizo que se experimentaran los paisajes inmediatos como entidades vivientes.

Wolfgang Schivelbusch (1986), teórico cultural alemán, analiza cómo la aparición del ferrocarril, desde mediados del siglo XIX, cambió de manera sustancial las experiencias, los viajes y los paisajes. Los desplazamientos tradicionales se remplazaron por desplazamientos mecánicos produciendo, como afirma el autor, una conciencia industrializada. Esto es, una adaptación propia de la innovación tecnológica, con efectos psíquicos, culturales, sociales y políticos. La conciencia industrializada precisamente muestra que, con el viaje en tren, no solo se transformaron las materialidades sino,

también, las sensibilidades y las sociabilidades. En otras palabras, unas transformaciones que fueron interiorizadas por los sujetos y por la sociedad en forma de creencias y hábitos.

La aniquilación del espacio y el tiempo fue, para Schivelbusch (1986, pp. 35), el principal efecto del viaje ferroviario. La regularidad del nuevo medio provocó que una distancia, antes recorrida en un tiempo dado, fuera considerablemente reducida, comprimida a fracciones. En otras palabras, las distancias se achicaron por la velocidad, provocando una reducción en la duración de los desplazamientos. Los espacios empezaron a situarse temporalmente más cerca. Y esto, en términos económicos, significó la reducción del espacio: «las distancias prácticamente disminuyeron en la proporción exacta de la velocidad de la locomoción» (Schivelbusch, 1986, pp. 33) (traducción propia).

Con este efecto, el paisaje dejó de ser percibido a través de la capacidad del animal, ya que desde la máquina las personas lo avistaron como algo exterior. El tren organizó un universo cerrado y separado de aquello que lo rodeaba, de modo que los viajeros se trasladaron de maneras poco naturales. Desaparecieron sensaciones asociadas a la respiración de los equinos, el cansancio ante los recorridos, la docilidad o terquedad de estos. En este sentido, la apreciación del entorno ya no fue orgánica sino estrictamente industrial. El paisaje, recuerda Schivelbusch (1986, pp. 45), ya no se sintió interiormente, como una totalidad sensorial, sino que fue aquello que estuvo más allá de la ventanilla del vagón, lo que pasaba en un afuera retirado e intangible.

Además, Schivelbusch (1986, pp. 70) expone diestramente que las representaciones pormenorizadas se volvieron hacia dentro del vagón y que los cuerpos de los viajeros se tornaron espectadores de lo que acaecía fugazmente frente a ellos. Con esto muestra que las nuevas relaciones entre transporte y territorio, percepción y paisaje, arquitectura y viaje tuvieron como condición de posibilidad la mecanización de la movilidad de personas, mercancías e informaciones. Propuesta que refuerza las discusiones previamente dadas por los sociólogos alemanes Georg Simmel (2005) y Norbert Elias (2007) sobre la intensificación de la vida nerviosa y la avanzada de los procesos civilizatorios, respectivamente.

El texto está dividido, de acá en adelante, en cuatro apartados. Cada apartado representa los resultados del análisis de la ruta ferroviaria entre Limón y San José a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX: *a)* la historia, *b)* el movimiento, *c)* el cuerpo y *d)* el encuentro. En estos, se premia con detenimiento algunas apreciaciones,

valoraciones y acontecimientos descritos en los relatos que revelan la relación que existe entre viaje, experiencia y paisaje. Por último, aparece un cierre con las consideraciones finales del artículo.

### III. DESDE LAS HISTORIAS

Es necesario, brevemente, repasar la profundidad histórica del ferrocarril en Costa Rica. En otras palabras, reconocer el contexto que envuelve dicha iniciativa, su creación y consolidación a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. Este, como ningún otro medio de transporte, cambió significativamente los espacios por donde impávidamente marchaba. Y, como recuerda la historiadora mexicana Sandra Kuntz (2015), en Latinoamérica fue visto como un vehículo productivo para el desarrollo de negocios estatales y privados y sus vías un procedimiento técnico rentable que puso en contacto pueblos y recursos distantes.

Sin embargo, el tren como tema de discusión, proponen los teóricos literarios Benjamin Fraser y Steven Spalding (2012), no solo estuvo inmiscuido en los proyectos económicos y de planificación, sino también en las esferas culturales, en las artes plásticas, en la música, en la literatura y en los medios de comunicación. Debido a que moldeó buena parte de estas interacciones sociales, más que explorar la evolución del caso nacional, se refieren, a continuación, algunas pistas para pensar la experiencia de viaje en ferrocarril por medio de los discursos públicos que aparecieron durante el periodo en cuestión.

#### 1. PASADOS

La ruta que conectaba con el Caribe costarricense fue intransitable durante la colonia y pocos viajes se registraron durante las primeras décadas de vida independiente. Las condiciones del terreno, la densa vegetación tropical, la orografía quebrada y las copiosas lluvias, no hacían posible un tránsito rápido, fluido y seguro. En 1838, el agrimensor Enrique Cooper fue comisionado por el gobierno de Braulio Carillo para inspeccionar el camino al Valle de Matina (Cooper, 1896). La extensa y detallada memoria mostró que, a pesar del alto costo del camino, era necesario habilitar este paso para asegurar una salida al mar Caribe y, por lo tanto, al océano Atlántico.

Desde la segunda mitad del siglo XIX se aumentaron los estudios para la construcción de un ferrocarril en Costa Rica. Precisamente, el informe elaborado por el inge-

niero alemán Francisco Kurtze en 1866 es un ejemplo de esto (Kurtze, 1918). Para 1871, fecha del primer contrato de concesión de la obra a Henry Meiggs, empresario estadounidense, el tren era una necesidad de primer orden. La aspiración de los gobernantes, recuerda el economista Álvaro Castro-Harrigan (2009), era contar con un «camino de hierro» que uniera las ciudades de la Meseta Central (Cartago, Heredia, Alajuela y San José) con los puertos del mar Caribe (Limón y Moín), por medio de la llamada Línea Férrea del Norte.

Esta obra comprendía incorporar costosas tecnologías, comprometer mano de obra, especialmente inmigrantes, y contar con un vasto capital económico. Para los geólogos Giovanni Peraldo y Ernesto Rojas (1998), implicaba remplazar torcidos y arcaicos caminos por rieles que lograran encaminar potentes motores de vapor y que fueran capaces de hacer expedito el trasiego de personas y productos de manera ágil y sin interrupciones durante todo el año. Es decir, llevar el tren a través de una topografía accidentada y deslizable, penetrando espesos bosques y sobre los ríos acaudalados y suelos pantanosos del litoral Caribe.

El promotor del ferrocarril, el general Tomás Guardia, presidente de Costa Rica entre 1870 y 1882, reafirmó en sus mensajes anuales al Congreso Nacional la importancia de esta empresa para la consecución de los objetivos del país. Para entonces, el tren se estaba edificando material e imaginariamente como el promotor de la eventual modernización costarricense. En 1873 pronunció:

Pero no puedo pasar en silencio lo que se relaciona con el ferro-carril en actual construcción; porque esta obra viene a constituir el pedestal sobre el que descansaría la futura prosperidad de la República [...].

El ferro-carril es un hecho consumado, y a la espiración del término de la contrata saludaremos las playas del Atlántico, ahogando con nuestros gritos de entusiasmo el silbido de las locomotivas que nos habrán conducido a la tierra prometida.

Los trabajos se prosiguen con asombrosa actividad; las mayores dificultades se han vencido y continúan venciendo; los materiales están acumulados en todo el trayecto; los obreros abundan, y el Gobierno se halla en capacidad de hacer frente a toda emergencia contando en todo caso con el patriotismo de los buenos costarricenses.

¡Poder del progreso y de la civilización, que transforma en florecientes ciudades las que antes eran playas desiertas; que da animación y vida y movimiento y ruido a vastas soledades habitadas por las fieras de nuestros bosques!

De hoy en adelante, el Limón figurará con honra en el mapa de la costa del Atlántico y será una de las primeras de nuestras ciudades; ella acortará inmensamente la distancia que nos separa de los grandes centros de la civilización, de la riqueza y del comercio del mundo, y constituirá el gran arsenal de los variados frutos con que abasteceremos a las demás naciones (Guardia, 1873, pp. 6-7).

En las palabras de Guardia el ferrocarril era una condición necesaria para la prosperidad económica, para el desarrollo cultural, para la estabilidad política y para la paz social. Es decir, el tren brindaría al país la posibilidad de alcanzar la plenitud de los valores nacionales. Esto gracias a la unión directa que se tendría con las principales ciudades europeas y las estadounidenses. Precisamente, el tren era la vía directa a la civilización, a la tierra prometida, el «camino de hierro» por donde se exportarían las riquezas del territorio costarricense y el «camino de hierro» por donde se importarían las riquezas globales.

En 1874 manifestó:

La empresa mas importante, la mas trascendental que se ha acometido desde la Independencia hasta nuestros días, es, sin duda alguna, la construcción de la línea férrea del Norte.

Los trabajos se extienden ya sobre el trayecto de ochenta millas, y de ellos cerca de cincuenta recorren las locomotoras. El tráfico interior, entre las cuatro Provincias principales, se verifica con regularidad, y cada día adquiere mayores proporciones. Grandes han sido los inconvenientes con que ha habido que luchar: la naturaleza tropical [...].

El Gobierno, que no ha dado un paso atrás, en su camino de progreso, lejos de desmayar ante el sin número de contrariedades que ha originado la construcción del ferrocarril, por razones de que os informará la Secretaria del ramo, ha tomado por su cuenta y bajo su administración los trabajos, que continúan sin interrupción [Guardia, 1874, pp. 4].

Además, para Guardia, el ferrocarril suponía una forma segura de domar la naturaleza tropical, de culturalizar espacios que, por su condición salvaje, estaban fuera de la frontera humana. Aquel mundo agreste del Caribe, que impedía el disfrute de los goces mundiales, se superaría gracias a la heroica función de la línea. Todo esto con la finalidad de convertir tierras desoladas, improductivas y desconectadas en tierras ocupadas, provechosas y adecuadas. Limón, por ejemplo, sería la gran beneficiada. Una puerta que consentiría el lazo definitivo ente lo nacional y lo internacional por medio del océano Atlántico.

Y en 1875 declaró:

La república sigue caminando en la senda de progreso que empezó a recorrer desde que se iniciaron los trabajos de ferrocarril. Estáis impuestos, desde el año pasado, de que el Gobierno tuvo la necesidad de tomar a su cargo esa obra colosal: no solo se ha atendido a la conservación y perfeccionamiento de la parte ya construida, sino que se ha aumentado el número de las millas enrielladas, en la sección que se encamina del puerto del Limón hacia el interior [...].

El mantenimiento de la paz, la conservación del orden interior, la infalible terminación del Ferro-carril y el desarrollo que se advierte, elevarán a Costa Rica al alto grado de prosperidad a que está llamada [Guardia, 1875, pp. 6].

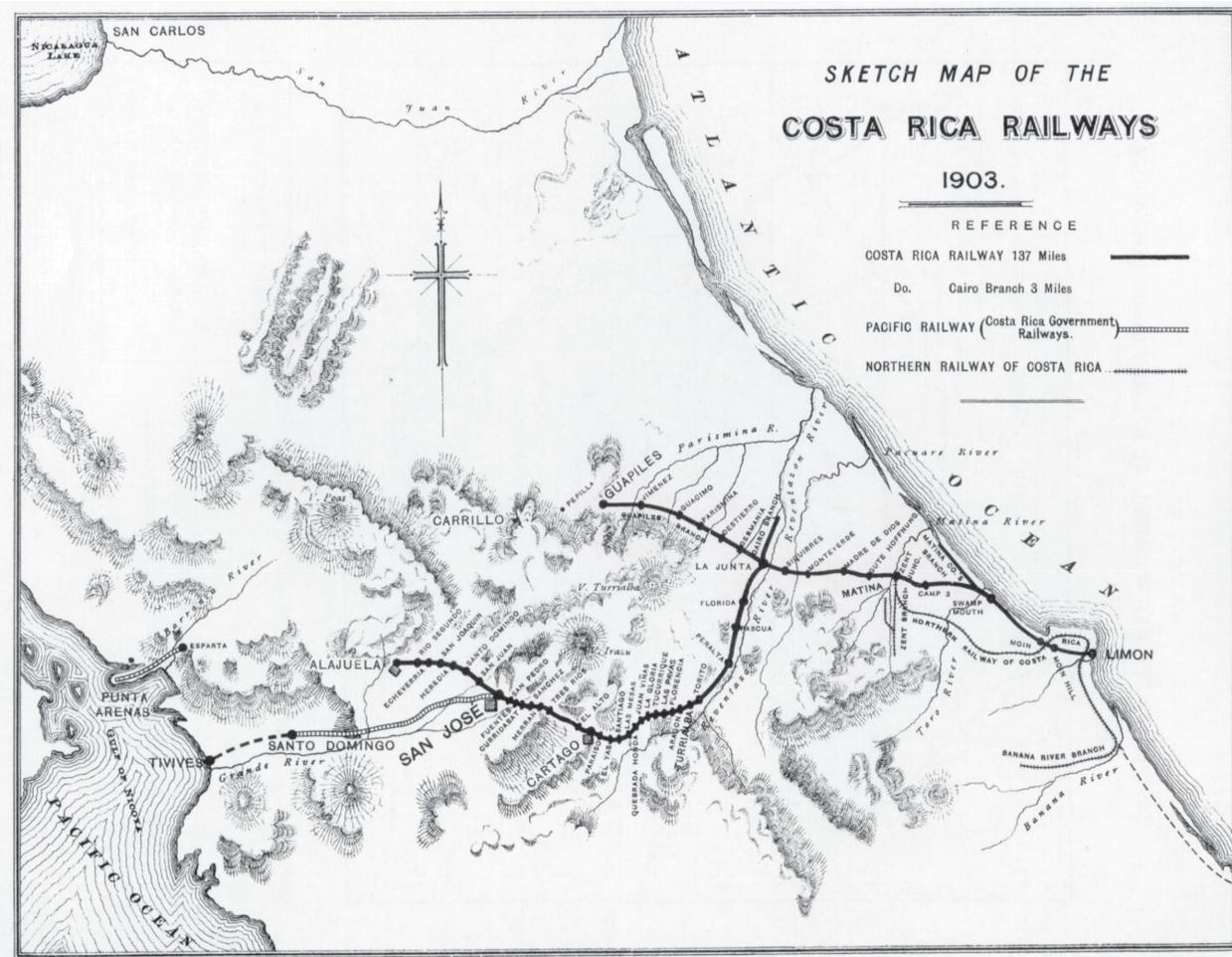


FIG. 1. Mapa esquemático de las rutas de ferrocarriles en Costa Rica. Fuente: Quesada (1983).

## 2. OBRAS

La importancia de estos mensajes, que son reiterativos durante el periodo finisecular, recae en el emparejamiento de la ideología de orden y progreso con la implementación tecnológica. Un nuevo pensamiento que asoció el futuro de Costa Rica a la creación de redes técnicas. Ideas que permearon las lógicas de desplazamiento por el territorio nacional. Y, con mayor precisión, la transformación deseada para las vías de comunicación y transporte que, para entonces, estaban entregadas a la máquina. El ferrocarril en la retórica gubernamental era la llave para una modernización temprana y una de las expresiones más concretas para potenciar los recursos que permanecían, hasta ese momento, dormidos.

La conclusión de la obra estuvo a cargo de Minor Cooper Keith, empresario estadounidense y sobrino del

primer adjudicado, que asumió el agotamiento financiero dos décadas después de las primeras concesiones fallidas. Según Jeffrey Casey (1976), historiador estadounidense, Keith experimentó el cultivo del banano como solución para dar una ocupación continua al ferrocarril durante todo el año y solicitó que se le adjudicaran las tierras que rodearon la ruta, las cuales utilizó para que su compañía, la United Fruit Company, exportara el producto, con precio muy satisfactorio a Estados Unidos. Al mismo tiempo, continuó con sus negocios de navegación y comisariatos bajo su otra compañía, Northern Railway Company, como analizan los historiadores Guillermo Carvajal y Ana María Botey (1994).

Las alteraciones del medio urbano y rural fueron palpables. Tanto en Limón como en San José se construyeron nuevas infraestructuras: estaciones, terminales y aduanas. Además, hoteles para la afluencia de pasaje-

CUADRO 1. *Itinerario del ferrocarril al Atlántico. Fuente: Castro-Harrigan (2009) (traducción propia)*

Estaciones principales	Distancia desde Limón (millas)	Distancia desde San José (millas)	Altura		Duración y tarifas
			Pies	Metros	
Limón	0	103,4	11	3	Salida: 10.30 a. m.
Moín	3,5	99,7	20	6	Todos los días
Estrada	20,4	82,8	80	23	Tarifa primera clase: Limón a San José €8.35 Silla de vagón €5.00 extra
Matina	21,9	81,3	55	17	
Madre de Dios	29,1	74,1	60	19	(Trenes especiales sin paradas para turistas, aproximadas 4 horas)
SIQUIRRES*	37,1	66,1	196	60	
La junta	39,0	64,2	187	57	Arribo: 4.45 p. m.
Florida	44,0	59,2	300	90	
Las Lomas	46,1	57,1	879	268	
Peralta	55,2	48,0	1.055	322	
Turrialba	65,4	39,8	2.037	621	
Tucurrique	69,7	33,5	2.500	762	
Juan Viñas	74,3	28,4	3.286	1.002	
Santiago	79,1	23,1	3.536	1.078	
Paraíso	86,4	16,8	4.392	1.339	
Cartago	90,4	12,8	4.760	1.451	
El Alto	93,2	9,8	5.137	1.566	
Tres Ríos	97,0	6,0	4.363	1.330	
San José	103,2	0	3.800	1.158	

\* SIQUIRRES: parada para el almuerzo de 20 minutos. Restaurante dentro de la estación. Se habla inglés

ros, espacios públicos para el disfrute aristócrata y locales comerciales para el arribo de productos afirman las historiadoras Patricia Vega (2008) y Florencia Quesada (2007). En el medio rural, especialmente en las tierras bajas del Caribe, predominaron prácticas intensivas de monocultivo, en manos de extranjeros, modificando además los regímenes de propiedad. En 1888 el ferrocarril era una realidad y en diciembre de 1890 corrió el primer tren de Limón a San José, haciendo que la ciudad capital fuera accesible a muchos extranjeros, acortando de paso los tiempos del recorrido.

Para los gobernantes liberales, personificó un encuentro con el mundo occidental, una apertura física y simbólica del mercado. A lo interno, permitió un control de las tierras alejadas, empero con potencial productivo. Así, el tren fue, como analiza la antropóloga Carmen Murillo (1995), un ícono que reafirmó la identidad nacional masculina, blanca y burguesa. Precisamente, dentro del proyecto liberal, el ferrocarril constituyó el propulsor que condujo a Costa Rica a un capitalismo maduro y, a la vez, un símbolo de la bonanza y el bienestar, de la máquina frente a la naturaleza y de la máquina frente al mismo ser humano.

### 3. ANUNCIOS

Siete décadas después de aquellos discursos seminales de Guardia y cinco después de la inauguración de la ruta, una síntesis del viaje fue publicada por la Junta Nacional de Turismo, entidad estatal que se encargó de fomentar las vistas de extranjeros a Costa Rica. La publicidad de 1939, escrita en inglés y dirigida a norteamericanos y europeos, muestra un cuadro con el derrotero que se debió de seguir para trasladarse de la ciudad de Limón a la ciudad de San José.

El itinerario fue construido en base a las principales estaciones, sus alturas con respecto al mar, las millas recorridas o por recorrer entre estas y entre los destinos iniciales y finales. También advierte sobre los costos del servicio, los horarios de salida y llegada, las frecuencias de los viajes, el tipo de trenes disponibles y los sitios en donde se realizaban paradas de alimentación. En Costa Rica, esta mecanización del viaje, implicó una nueva experiencia. El recorrido, ahora supeditado a la constancia de los motores, reemplazó las contingencias de la tracción animal, de las disposiciones meteorológicas, del apoyo de ayudantes y del estado del camino o trocha.

El viaje, que antes demoraba entre cuatro y seis días, se redujo a entre cuatro y seis horas. Franqueaba diversos caseríos, pueblos y ciudades y rodeaba cerros de gran altura y volcanes sumamente atractivos. También, las tierras bajas del Caribe, cultivadas con cacao y banano al nivel del mar, las tierras medias de valles aluviales a 1.000 metros de altura, cultivadas con caña, y las tierras altas de la Meseta Central, cultivadas con café a más de 1.300 metros de altura. Y entre estas, espesos bosques húmedos.

La publicidad termina esbozando, en un texto anexo, las comodidades de los vagones, la seguridad del recorrido, las bellezas escénicas, las poblaciones visibles desde los asientos y los alimentos servidos:

Si tiene usted cualquier idea preconcebida que viajar en ferrocarril en los países de América Latina no es exactamente una cosa confortable, tiene que deshacerse de ella si se refiere a Costa Rica.

Placenteros vagones-coches con amplios ventanales, corriendo a través de la más suave de las pistas, permiten al viajero admirar, con comodidad perfecta, el panorama siempre cambiante que se revela ante sus ojos maravillados. Tanto refrigerios sólidos como líquidos pueden ser adquiridos en abundancia sobre el tren.

Durante los primeros kilómetros, después de salir de Puerto Limón, la pista avanza a «tiro de piedra» de la orilla del mar, dando agradables vistas a los pasajeros de las filas de palmeras y corales marinos interrumpidos por las gigantes olas del océano Atlántico. Un poco más tarde, el tren entra en un área casi inacabable de cacao y banano, cada una con su número de viviendas simples de madera con balcones, desde donde irrumpen negros chismorreando [Castro-Harrigan, 2009, pp. 89] [traducción propia].

La propaganda condensa algunos aspectos modificados por la implementación del tren con respecto a las anteriores formas de desplazamiento. A saber, la relación que existió entre viaje, experiencia y paisaje desde los movimientos, las corporalidades y los encuentros.

#### IV. DESDE LOS MOVIMIENTOS

El advenimiento de esta nueva organización rompe con los constreñimientos antiguos del viaje, promoviendo el intercambio entre espacios que hasta entonces estaban pensados en sí mismos. El sociólogo y antropólogo brasileño Renato Ortiz expone que: «el principio de circulación en un elemento estructurante que emerge en el siglo XIX. Circulación de mercancías y de objetos, elemento fundamental para su materialización. Mas yo diría también, circulación de personas» (Ortiz, 2000, pp. 22). En este sentido, se puede pensar el ferrocarril como un sistema de movimientos. Ya no un puñado de elementos abandonados a sus particularidades, sino un conjunto de

elementos conectados, una retícula que ensalzó la circulación.

Evidentemente, la intensificación de la circulación es una consecuencia de innovaciones más amplias que ocurren en la sociedad. Empero, la materialidad de los transportes y la transmisión rápida de mercancías y personas, lo expresaron con mayor claridad. Las máquinas y líneas contribuyeron al aumento de la celeridad de los desplazamientos y de la vida misma. Los ritmos incesantes de las actividades asociadas al tren remplazaron hábitos arraigados en la cotidianidad, costumbres que se habían cimentado bajo frecuencias pausadas y serenas.

Paul Virilio (2003), teórico urbanista francés, lo llamó momento dromológico, haciendo referencia a las distintas velocidades establecidas dentro de un sistema y las consecuencias que estas tuvieron. Y, como recuerdan los geógrafos españoles Juan Caballero, Juan Domínguez y Florencio Zoido (2015), la tracción mecánica configuró otras visiones del recorrido e indujo a experiencias de viaje diferentes, así como unas maneras particulares de vivir el paisaje y de interpretarlo. Para abarcar esto, se desglosan tres elementos: la vista panorámica, la subjetividad cinética y la agitación social.

#### 1. CINESTESIAS

Una nota periodística de 1882 en *El Diario el Ferrocarril* muestra la clara relación que se trazó entre locomotora, velocidad y progreso en Costa Rica:

Entre ese mundo también nos contamos nosotros; nosotros que hace pocos años no podíamos concebir que la locomotora montada, según la expresión de un orador, en sus dos brazos de hierro, recorriera el largo trayecto que hoy camina, atravesando esas vírgenes selvas, disipando su denso penacho de humo en el aire donde se elevan esas montañas.

El comerciante positivista, contempla la velocidad y el tiempo. El científico y el mecánico se deleita, con la combinación y el movimiento.

El poeta levanta su exaltada imaginación y admira los pasajes y las faces que le brinda la naturaleza.

El artista se va deteniendo con su pincel, para bosquejar si quiera los cuadros que se le presenta en su tránsito.

El periodista, el literato, adquieren material para el lleno y nutrimiento de sus compromisos con el mundo de las letras, a quien trata de complacer.

Todo el mundo utiliza, y saca partido, según su esfera, de las invenciones modernas [anónimo, 1882, pp. 2].

El ferrocarril, aparece como un objeto de deseo científico, artístico, cultural y económico. Y la aparición de este deseo no recae en solventar una carencia, sino en una

estrategia libidinal de producción de sujetos (comerciantes, mecánicos, poetas, artistas, periodistas y literatos) y de subjetividades (modernas y civilizadas). Ambos, sujetos y subjetividades, se conforman positiva y no represivamente desde los movimientos, pasajes, cuadros y eventos que armoniosamente convoca el tren. Todos los quehaceres humanos, en esta alocución, parecen estar encarrilados en los brazos metálicos.

Por lo que, apropiando la invitación del lingüista francés Pierre Guiraud, se piensa la cinestesia en una doble acepción: «movimiento de los cuerpos y movimiento de las almas, de las emociones» (2011, pp. 67). La nota anterior termina afirmando:

En el centro, y en ambos océanos, el silbido de la locomotora despierta al que duerme, y como si le dijera: levántate ¡busca el trabajo! Nos anuncia de una manera imponente que viene el alba, y es la primera que saluda el día [anónimo, 1882, pp. 2].

De manera homóloga, Rodolphe Saillard en 1906, diplomático y explorador francés, en un artículo publicado en la prestigiosa revista *Le Tour du Monde*, afirma:

El ferrocarril se acerca a una roca enorme que parece cortar el paso. La temeridad de los ingenieros que crearon esta vía es asombrosa. Arriba de nosotros hay una pared inmensa, una vía estrecha por donde circula el tren. Debajo, un terraplén que todavía se desliza [Saillard, 1906, pp. 530] [traducción propia].

Para Saillard el ferrocarril superó los obstáculos geológicos, su camino no debía detenerse por ningún impedimento. Fue también «una necesidad que sería vana de explicar; reemplaza el camino impracticable, da y desarrolla la vida, regenera el país y lo abre a la civilización» (Saillard, 1906, pp. 530) (traducción propia). El movimiento del tren hace un llamado deontológico, lucha contra la ociosidad, la vagancia y la pereza apelando a la incorporación de una ética asociada al trabajo, al orden y al desarrollo. Y para Carl Schwalbe en 1868, médico alemán, conectaría al país con los continentes ilustrados:

[...] corre la locomotora conquistadora del mundo, sin interrupción desde Limón, hasta la capital, San José, y conduce a Costa Rica a la mejor comunicación con todos los estados cultivados del orbe [Schwalbe, 2001, pp. 323].

El filósofo colombiano Santiago Castro-Gómez, en esta línea, llama dispositivos de movilidad al conjunto heterogéneo de discursos, tecnologías y prácticas que, desde el siglo XIX, inscribieron el movimiento bajo determinadas cualidades. Por medio de estos dispositivos las personas se reconocieron subjetivamente cinéticas (Castro-Gómez, 2010, p. 61). La rapidez de los desplaza-

mientos y la consecuente modificación de las percepciones empezaron a producir «sujetos-para-el-movimiento» (Castro-Gómez, 2010, p. 66). En 1907 Amelia Smith Calvert y Phillip Powell Calvert, naturalistas norteamericanos, asimilando esto, mencionan que:

Cuando hicimos nuestro primer viaje de Limón a San José el 3 de mayo de 1909, nuestro equipaje se dividió en dos lotes; uno que pesaba 142 kilos fue enviado a Cartago y el otro a San José. Después de deducir los 20 kilos gratis de cada uno de nuestros boletos, pagamos 17 colones y 40 céntimos, para el transporte de nuestro equipaje. Hicimos este viaje sin incidentes, partiendo de Limón a las 10.30 a. m. y llegando a San José alrededor de las 5.15 p. m., con tan solo quince minutos de retraso [Calvert y Calvert, 1917, pp. 14] [traducción propia].

Las aspiraciones de desplazamientos libres, sin fricciones, impedimentos o demoras, fueron parte de los requerimientos del tren. Igualmente, las aspiraciones de desplazamientos que, indistintamente de las condiciones de los terrenos o de las condiciones atmosféricas, fueran uniformes e invariables. Calvert y Calvert encontraron en el ferrocarril un medio vigoroso para la exploración botánica en estos términos:

El ferrocarril ofrecía un medio para transitar en todas las estaciones del año, especialmente en clima húmedo cuando las carretas estaban hundidas en el lodo, lo usábamos con mucha frecuencia. Brindó excelentes vistas del cañón Reventazón tanto río arriba como río abajo [Calvert y Calvert, 1917, pp. 117] [traducción propia].

Mientras que los medios de tracción animal avanzaban de forma irregular, como señalan los viajeros, una máquina elimina casi por entero este tipo de suertes. Características artificiales, que no pueden ser encontradas en las carretas tiradas por bueyes, como por ejemplo la constancia y la formalidad, fueron estimadas como positivas en el desempeño motor.

## 2. PANORAMAS

El incremento de la velocidad incidió en que los viajeros dejaran de percibir detalladamente los primeros planos del paisaje, por lo que comenzaron a concentrarse en el fondo de las escenas que divisaban. Lo cercano y lo inmediato cedieron ante visiones más amplias y, de alguna manera, más pasajeras. En este sentido, el tren quebró la sensación de continuidad y la relación estrecha que existió con los espacios atravesados. El paisaje, según Schivelbusch (1986, pp. 52), ya no se vivió de manera

directa, sino que, gracias a las celeridades, se percibió, desde la ventanilla del vagón, remoto. El autor lo llama viaje panorámico.

Dana Gardner Munro, historiador estadounidense, que viajó por Centroamérica en 1914 y 1916, describe la continuación de paisajes tropicales, que admiró en ambos lados de la vía, en un trayecto que subía y bajaba emocionantemente:

Precisamente, el tren a San José rodaba a lo largo de la costa, pasando por cocoteros y pequeñas extensiones de selva tropical y a través de milla tras milla de bananos, los cuales ofrecían poco, pero eran fascinantes para alguien que veía el trópico por primera vez. El panorama se hizo más emocionante al comenzar a subir la cordillera por el gran cañón del Río Reventazón, con altos montes a ambos lados. Gran parte del territorio está deshabilitado, pero había aldeas en ocasiones en las faldas de las montañas con casa blancas y bonitas rodeadas de parcelas de café, plátano y maíz. En Cartago, la primera ciudad del altiplano, alcanzamos una altura de casi seis mil pies. De allí se iba descendiendo hacia la Meseta Central, el valle donde vivía la mayor parte de la población costarricense [Munro, 2001 pp. 629-630].

Y Karl Sapper, geógrafo y etnólogo alemán, en una descripción equivalente de 1899, resaltó la vista como sentido privilegiado para captar los cuadros fascinantes que aparecían:

La expedita travesía fue encantadora; las montañas estaban ya ciertamente cubiertas de nieves, pero las numerosas plantaciones de café a ambos lados de la vía férrea ofrecían a la vista tantas cosas interesantes y bellas, que no me cansaba de verlas una y otra vez. Yo tenía ciertamente particular interés en estos cultivos como antiguo plantador de café; pero prescindiendo de estos, es el café en sí y por sí mismo, una tan bella planta, que todo el mundo tendrá placer en contemplar el magnífico tallo del árbol completamente desarrollado y verdor lustroso de sus hojas. Estaban además las plantaciones de café de los terrenos más bajos (a menos de 1.000 m) justamente en plena floración, y los árboles adornados de innumerables cálices blancos y perfumados tenían una apariencia encantadora en extremo... ¡Un cuadro realmente embelesador! [Sapper, 1942, pp. 69].

Maurice de Périgny en 1912, americanista francés, consideraba el camino como un catálogo de ambientes diferentes que, precipitadamente, cambiaban a favor del goce del viajero. Acumuló en su retina, así, seis distintos:

La línea de ferrocarril que une Puerto Limón con San José tiene 166 kilómetros de largo y el trayecto se hace en seis horas. Es uno de los recorridos más hermosos que se puedan hacer, comparable al del ferrocarril de Ceylán. Se sigue a lo largo del mar algún tiempo, luego se entra en la selva, y entonces luce todo el esplendor de una vegetación tropical...

Se pasa por Matina, junto al río Matina, otrora centro importante del cultivo del cacao.

El camino de pronto se mete por el valle del Reventazón, el cual nace al sur de Cartago; el torrente se extiende eferveciendo por las orillas escarpadas cubiertas de árboles, a los cuales se agarran las guirnaldas de bejucos. Pronto se deja el nivel del río y uno se eleva rápidamente... Hay curvas vertiginosas al lado de las lomas sobre el río que aparece como una línea blanca en el fondo del valle agreste, entre los árboles gruesos del bosque...

Las palmeras han desaparecido por completo; de vez en cuando, cerca de las casas aisladas, se vislumbran las marcas verdes de un grupo de matas de banano.

Aparece el Irazú, con su cima coronada de nubes, el aire se vuelve fresco y notoriamente puro; estamos en la altiplanicie. El paisaje ha cambiado; ahora hay pastizales verdes que recuerdan los del Jura... He allí a Cartago, la antigua capital, con sus calles bonitas y espaciosas donde corre agua fresca y limpia, sea en el centro, sea por los lados. Duerme apaciblemente al pie del volcán grandioso que le da con frecuencia terribles despertares.

Se sube hasta 1.600 metros, a El Alto, para descender hacia San José, la capital actual, a 1.1325 m; más allá surgen, majestuosamente, los potentes volcanes Poás y Barva, cubiertos de verdor hasta la cima [Périgny, 2001, pp. 577-578].

El tren liberó la experiencia del traslado de toda codificación del entorno. Los relatos revisados remplazaron las descripciones profundas por descripciones aceleradas, que acaecen desde «un dentro» del coche. Se premia, en Munro, Périgny y Sapper una mirada «de ambos lados». Es decir, una apreciación propia del trayecto de la línea. Francisco Valiente, letrado colombiano, en 1906 justamente plantea que «la línea férrea de Limón a San José es muy buena y el viaje está lleno de atractivos, porque a los lados de la línea se levantan casas de campo bellísimas, rodeadas de jardines con fondos que son paisajes encantadores» (Valiente, 1906, p. 1.949).

Gray Casement, escritor estadounidense, mostró en 1905 la exuberancia y la diversidad de la vegetación, la simplicidad de los pueblos y las ciudades y el desarrollo de la infraestructura de comunicación en Costa Rica. Y sobre el ferrocarril narró este amplio paisaje:

El camino primero pasa sobre la llanura de la costa durante unos treinta kilómetros cuando comienza a subir, alcanzando finalmente una elevación de más de cinco mil pies. Luego descendiendo otros miles antes de llegar a San José, que está a unos cuatro mil pies sobre el nivel del mar. El paisaje a lo largo de toda la ruta es magnífico y bien vale la pena el viaje desde Nueva York, o incluso más lejos.

La línea sube por las faldas de la cordillera principal, en la que se encuentran dos grandes volcanes de más de once mil pies de altura. Las montañas son tan grandes y escarpadas como las Montañas Rocosas, con la belleza añadida del exuberante verdor tropical que las viste hasta sus cumbres, y de muchas cascadas blancas espumosas y cascadas que cosen sus lados verdes. Cuando uno alcanza las alturas de Cartago, la antigua capital, la escena cambia. El viajero podría imaginarse a sí mismo en Nueva Inglaterra, porque

el tren corre a través de pastos delimitados por muros de piedra grises y cubiertas de musgo, y si no fuera por las casas de adobe con techos de teja aquí y allá, o si no seguía con su ojo, las largas laderas del volcán, Irazú, hasta que se pierden en las nubes, la ilusión sería casi perfecta. No hay señales de exuberancia tropical aquí. Por el contrario, la vegetación tiene un aspecto más septentrional. Sin embargo, una vez pasada la línea divisoria, que está justo detrás de la antigua capital pintoresca, el tren comienza a descender hacia San José y pronto pasa por finas plantaciones de café donde los cafetos están sombreados por plátanos y otras plantas de hoja ancha. De vez en cuando, cuando el tren gira sobre el borde de una colina, se vislumbra el amplio valle interior que durante más de trescientos años ha contenido la mayor parte de la población de Costa Rica. Tiene el aspecto de un viejo país establecido. Hasta donde se puede ver, se cultiva, y el bosque primigenio, que parece predominar en el lado hacia el Caribe, ha sido casi completamente despejado en las cimas de las montañas. Las laderas inferiores de las montañas parecen estar pintadas en parches de diferentes colores donde la caña de azúcar, el maíz y otros cultivos están creciendo, teniendo el conjunto la apariencia de un tablero de ajedrez hecho en diferentes tonos de verde y marrón en lugar de rojo y negro. Toda la escena es hermosa, extraña, exótica, diferente a cualquier cosa que se pueda ver en casa [Casement, 1925, pp. 7-8] [traducción propia].

En Casement el viaje panorámico estuvo caracterizado por la capacidad de advertir los pintorescos y magníficos lugares por donde transitó, en detrimento de una interacción con los mismos. Los lugares fueron absolutamente ajenos al cuerpo del viajero. Lo que captó, desde su silla, fue el paso rápido de elementos naturales como montañas, volcanes, cascadas y ríos y elementos antrópicos como cultivos y poblaciones, pero sin reparar en pormenores porque se superaban con rapidez. En 1922 Eugene Cunningham, turista norteamericano, bajo el mismo modo panorámico, se interesó por elevados, vibrantes e inclinados pasos que permitían miradas amplias:

Torciéndose y virando, retorciéndose casi en sí mismo a ratos, pero siempre subiendo velozmente, el camino pasaba por las faldas de las cordilleras boscosas, proporcionando panoramas magníficos a lo largo de barrancos profundos y selváticos, y por valles amenos donde se veía el rancho de un leñador o peón situado en un pequeño claro sobre el tapiz esmeraldino, o pegado heroicamente al lomo de una pendiente escarpada.

El aire era como el vino, claro como el cristal; el cielo, tras las escuadras de lanosos cirrus, era del azul más profundo, más suave y mágico. Las distancias disminuían maravillosamente; daba la impresión de que se podía estirar un brazo al azar y tocar las figuras como muñecas frente a las chozas diminutas, una milla o algo así a través de un caño muy abierto [Cunningham, 2001, pp. 665].

Cunningham descubre, a lo lejos, cosas pequeñas, adheridas a superficies escarpadas y coloridas. Engañado por este efecto, afirmó que extendiendo una extremidad podría tocar las personas que se encontraban lejos. En

1917, Hamilton Mercer Wright, escritor estadounidense, rescata la verticalidad de la ruta expresando que:

Y subimos por el rugiente río Reventazón siguiendo la pintoresca línea del ferrocarril, uno de los viajes más admirables del mundo, desde el moderno Puerto Limón, en la costa Caribe, hasta San José, la hermosa capital de Costa Rica, en el Valle Central. Se le sigue desde las llanuras junto a la costa oriental en la dirección ascendiente hacia una de las maravillas más asombrosas del mundo, la vía que gradualmente trepa hasta que el río figura como una cinta plateada en las profundidades lejanas [Wright, 2001, pp. 607].

De este modo, el paisaje se vuelve una sucesión de cuadros, puesto que la velocidad coloca a las personas frente a un sinnúmero de escenas en movimiento. Serios paisajes de llanuras, cerros, ríos, bosques, sembrados. Sylvie Blum-Reid (2006), crítica de cine, siguiendo a Schivelbusch afirma que, esta secuencia apresurada de imágenes que parecen desfilarse frente al viajero, convoca la experiencia del espectador frente a la pantalla de cine. La percepción desde el tren fue transformada en una verdadera película que, sin dejar de reproducir la cinta, corrió bajo un ritmo determinado.

### 3. AGITACIONES

Además de cambios en las formas de relacionamiento con el entorno, el tren provocó cambios en las formas de relacionamiento de las personas. Es decir, las variaciones materiales no solo transformaron las sensibilidades, sino también las sociabilidades. La gente de los pueblos por donde se extendía la línea férrea se agolpaba en las afueras de las estaciones para darle la bienvenida o la despedida a personajes de la vida pública costarricense. Una parada de un viaje de Bernardo Augusto Thiel, católico alemán y segundo obispo del país, fue presentado por *Eco Católico* en 1893 como calurosa y eufórica:

La ciudad entera estaba iluminada. Don Lesmes Jiménez tuvo la ocurrencia felicísima de comprar cajones de velas de esperma y repartir a la concurrencia; y en breve toda la estación se presentaba espléndidamente iluminada. El concurso de gente se aumentaba más y más. Todos los oídos estaban atentos a escuchar el menor ruido del tren. A las nueve y algunos minutos p. m. se oye a lo lejos el sonido de la locomotora. La gente se agrupa y estrecha, las campanas de la iglesia echadas a vuelo anuncian alegre tránsito del Prelado. El tren llega por fin a la estación. El señor ministro de Instrucción Pública, el señor cura de la parroquia y los demás sacerdotes, con gran dificultad logran subir al carro y saludar al ilustrísimo Prelado cuyo nombre resuena en vivos fervorosos por toda la multitud que con velas encendidas rodeaban los carros del tren. El interior de estos ofrece el espectáculo de una masa confusa

ESTACIONES	Horario de salida de San José	Horario de llegada a Limón	Horario de salida de Limón	Horario de llegada a San José
SAN JOSÉ	Sale 8.30 a.m.			
San Pedro Mejía				
CURRIDABAT				
SÁNCHEZ				
HERRÁN				
TRES RÍOS				
BL ALTO				
CARTAGO				
PARAÍSO				
BL YAS				
SANTAGO				
LAS MESA				
Quebrada Honda				
JUAN VIÑAS				
JUAN VIÑAS				
LA GLORIA				
TUCURIQUE				
TUCURIQUE				
LAS PAVAS				
FLORENCIA				
ARAGÓN				
TURRIALBA				
TURRIALBA				
LAS ANIMAS				
TORITO				
PERALTA				
PERALTA				
BONILLA				
PASCUA				
LAS LOMAS				
FLORIDA				
LA JUNTA				
SQUIERRES				
SQUIERRES				
PACUARITO				
CIMARRONES				
MADRE DE DIOS				
GUTE HOFFNUNG				
MATINA				
ZENT JUNCTION				
MOON				
MOON HILL				
LIMÓN				

ESTACIONES	Horario de salida de Limón	Horario de llegada a San José	Horario de salida de San José	Horario de llegada a Limón
LIMÓN	Sale 8.55			
MOON HILL				
MOON				
SWAMP MOUTH				
ZENT JUNCTION				
MATINA				
GUTE HOFFNUNG				
MADRE DE DIOS				
CIMARRONES				
PACUARITO				
SQUIERRES				
SQUIERRES				
LA JUNTA				
FLORIDA				
LAS LOMAS				
PASCUA				
BONILLA				
PERALTA				
PERALTA				
TORITO				
LAS ANIMAS				
TURRIALBA				
TURRIALBA				
ARAGÓN				
LAS PAVAS				
FLORENCIA				
TUCURIQUE				
LA GLORIA				
JUAN VIÑAS				
JUAN VIÑAS				
QUEBRADA HONDA				
LAS MESA				
SANTAGO				
BL YAS				
PARAÍSO				
CARTAGO				
BL ALTO				
TRES RÍOS				
TRES RÍOS				
HERRÁN				
SÁNCHEZ				
CURRIDABAT				
SAN PEDRO MEJÍA				
SAN JOSÉ				

FIG 2. Horarios del ferrocarril al Atlántico. Fuente: Pandemonium (1902).

de gente que ansía acercarse al venerable Prelado... Entre tanto la banda militar responde con armonías al fervor reverente y solemne de los cartagos. El ilustrísimo señor obispo, con muestras de mayor agradecimiento, sube al tren para proseguir su viaje a San José. La multitud se despidе con una viva imponente [Thiel, 2009, pp. 739-740].

La estación de Cartago, en este caso extraordinario, sirvió para un recibimiento masivo del obispo. En ese mismo viaje, pero en la estación de Tres Ríos, aunque no paró, fue acogido con entusiasmo en su paso: «una numerosa concurrencia del pueblo, con su cura a la cabeza, saludaron con vivas entusiastas a su amado pastor. Las campanas de la iglesia dejaban oír a lo lejos su alegre sonido» (Thiel, 2009, pp. 740). El tren como agitador de la vida social y como gestor de contingencias también apareció en el poema «¡Maldito tren!», de autor anónimo, publicado en el *Almanaque costarricense festivo, literario y de variedades* de 1892:

Con tamaña lengua afuera, / con las alforjas al hombro, / mas encima la chaqueta, / corriendo como un demonio; / en una mano una jaula / que encierra canario hermoso / a la estación se dirige / un cartago sin embozo. / La máquina alborotaba / un ruido era aquello todo, / los viajeros se movían / con inaudito jolgorio. / El hombre va a la taquilla / a comprar pasaje pronto; / lo compra, espera dos horas / tren que atraviese a Ochomogo, / y pasado largo tiempo / hace esta pregunta incomodo: / «¿Habrán tren para Cartago?». / «No hay trenes del mismo modo» / le contestan los ingleses.

/ «¡Maldito tren! yo me pongo / a pie a Cartago y maldigo / a los empresarios todos» / replica, y marcha a Cartago / hasta la rodilla de lodo [anónimo, 1892, pp. 34].

E incluso, en casos ordinarios, como el anterior, convocó la presencia de multitudes especializadas. El tren hizo que las personas tuvieran que asistir en horarios predeterminados a los mismos sitios y, por lo tanto, hacer parte de una dinámica multitudinaria. Los horarios del servicio del tren fueron escrupulosamente publicados en diarios y revistas nacionales, mostrando que la experiencia del viaje fue objeto de un proceso de homogeneización.

Las estaciones y paraderos se volvieron lugares de encuentro. Hans Ulrich Gumbrecht, teórico literario alemán, afirma que «el sistema ferroviario había alcanzado un punto de tal complejidad interna que se convirtió en una metonimia del mundo civilizado» (Gumbrecht, 2009, pp. 182) (traducción propia). En otras palabras, la infraestructura permitió una reunión cotidiana de personas que, antes del tren, no fue posible. El escritor costarricense Carlos Luis Fallas, en *Mamita Yunai* de 1941, mostraba, en tono autobiográfico, su experiencia en la estación de La Estrella:

Después de acomodar los pies en el asiento del frente, comencé a examinar a mis compañeros de viaje. El tren iba repleto de pasajeros que se apiñaban hasta en los balcones de los carros. La mayor parte del pasaje se componía de elementos jóvenes de la raza de color. En uno de los asientos de adelante, el hijo de un

finquero y el empleado de un comisariato flirteaban con dos guapas negritas que iban sentadas frente a ellos. Reían ellas de las insinuaciones maliciosas de los muchachos, y al hacerlo ponían al descubierto sus bien conservadas y blancas dentaduras. Lucían traje de hombre: pantalón «baloon» y saquitos de tela blanca, bien engomados y aplanchados. Con sus zapatos blancos de tacón bajo; con sus camisas de cuello abierto, de seda roja la una y azul la otra, y con sus diminutos sombrerillos de fieltro caídos sobre una de las cejas, llamaban la atención.

En un rincón, una familia atendía al padre enfermo, posiblemente recién salido del hospital. Abundan las madamas de grandes sombreros y carnes exuberantes.

En medio de un maremagnum de inglés y español comenzó el desfile de las estacioncillas: Beverley, La Bomba, Bananito... En todas el mismo trajín de carga y descarga de mercadería y de bajar y subir de pasajeros. Gentes que se acercaban a ofrecer a los comerciantes que viajaban en el tren cerdos, gallinas, verduras y frutas. Tratos hechos a la carrera y que quedaban para finalizar en la tarde, con el regreso del tren.

Las dos negritas vestidas de hombre bajaban apresuradamente en todas las estaciones a hacer ofertas y regatear precios. Por las muestras de afecto con que eran recibidas en todas partes, deduje que se dedicaban al comercio y que, posiblemente, hacían con frecuencia el viaje de ida y vuelta a La Estrella.

Nuevas paradas y nuevas arrancadas, bruscas, como las de todo tren de la United que no lleva turistas. Avanzábamos rápidamente, y en el aire, sobre la línea, iba quedando la estela negra del humo de la locomotora. Más puebluchos. Negros a la orilla de la línea. Comisariatos de la Compañía atestados de borrachos [Fallas, 2008, pp. 11-12].

El sistema ferroviario, que convocó un viaje uniforme, hizo masivo el desplazamiento por medio de derrotes resueltos de previo, brindando un espacio público de atracciones y de agitaciones esporádicas.

## V. DESDE LOS CUERPOS

Con el ferrocarril el espacio se convirtió en un medio para un fin último, el movimiento. Este, el movimiento, alteró las condiciones corporales del viaje desde Caribe a la Meseta Central. Richard Sennett (1999), sociólogo británico, propone que este tipo de relaciones espaciales determinaron, en buena medida, la manera en que las personas interactuaban con el entorno y unas respecto a otras. Con el surgimiento de los medios de masas, argumenta el autor, se experimentaron corporalidades más pasivas que en aquellos medios que tenían, en otros momentos históricos o en otros contextos geográficos, sensaciones ligadas al cansancio o al agotamiento.

La mecanización del recorrido y la prefijación de destinos provocaron que los cuerpos no tuvieran que realizar grandes esfuerzos para desplazarse. Las extenuantes jornadas de viaje se remplazaron por itinerarios

más expeditos que permitían actividades de recreación. Y, además, actividades que implicaron movimientos menos bruscos, más vigilados y uniformes. Los recorridos, aunque fueran por trepidantes y retorcidos rumbos, como los apremiados en el territorio costarricense, aseguraron la tranquilidad individual y el goce estético. Dos tipos de experiencias corporales se rastrean enseguida, las relacionadas con las nuevas sensaciones y las relacionadas con las comodidades.

## 1. SENSACIONES

Los viajeros tuvieron, en el tren, una experiencia corporal completamente diferente a la sentida en el viaje tradicional. El calor que advierten no fue producto del sol y de la temperatura de los lugares, sino del vagón recalentado o de la locomotora trabajando; el viento que sienten en el rostro cuando asoman la cabeza por la ventana no fue producto de la brisa de un acantilado, sino provocado por la corriente de la velocidad; el sonido no fue causado por animales en el camino o por las ruedas de carretas, sino del motor y del silbido; los olores que reciben no proceden del campo sino de los otros viajeros que se aglomeran en los mismos compartimientos.

Sobre el primer tema, las sensaciones térmicas, Bernardo Augusto Thiel, en uno de sus *Libros de visitas pastorales* de 1899, cuenta una curiosa anécdota:

Pasamos media noche de penas. Faltó poco para que nuestros vestidos se inutilizaran, pues como hacía bastante viento y había en aquel lugar en que veníamos muchas partes descubiertas, frecuentes granizadas de chispas venían a asestar a nuestros vestidos y fue preciso usar de mucha habilidad para salvarlos [Thiel, 2009, pp. 317].

Y Cunningham, en un retrato semejante, cuenta que las chispas de la locomotora caían sobre las vestimentas de los pasajeros y los maquinistas:

Después del intenso calor del medio día proveniente del litoral, caía una brisa fresca de la altiplanicie, pero tenía sus inconvenientes. Por las ventanas abiertas del vagón —todo el mundo, sin miramientos de sexo, daba chupadas a un cigarro o cigarrillo— venían lluvias de chispas del cañón de la locomotora, amenazando con incendiar el tren. Fue cuando notamos que el ortodoxo saco de estameña del conductor traía huecos y cicatrices de muchos viajes [Cunningham, 2001, p. 665].

Continuando con las valoraciones táctiles, Wright asegura que la velocidad de la locomotora produjo bocanadas de aire:

Todavía no había aclarado cuando partimos del patio del ferrocarril en Puerto Limón. Pero los brequeros y los cuidadores ya estaban en sus puestos y nos dieron un jovial adiós mientras nuestro vagón liviano reunía fuerzas y pasaba por la ciudad que dormía [...]. El aire era fresco y la velocidad de la locomotora hizo que penetrara el frío. Incluso a nivel del mar es frío por la noche y uno no está cómodo sin una sábana [Wright, 2001: 608].

Estas dos experiencias, las provocadas por las chispas y por el frío, fueron, como asegura Lily Litvak, producto de un paisaje vivido corporalmente desde la velocidad. Lo cual implica, afirma la autora, «la pérdida del contacto directo con el terreno; de la alternancia de subidas y bajadas, de la brisa, el viento, el sol y todas aquellas exuberantes asociaciones conectadas con el camino» (Litvak, 1991, p. 209). Estas se rempazan, efectivamente, por sensaciones novedosas. Una de estas, la más ampliamente reportada, convoca lo acústico. Los viajeros asociaron el chiflido o pitazo y los motores marchando con la presencia del tren. Una impresión que operó como elemento indiciario.

En 1887 Frank Vincent, escritor norteamericano, y en 1907 José Segarra y Joaquín Julia, periodistas valencianos, sitúan los sonidos de la bocina de la estación y del pito del tren con las salidas de los viajes:

Los ingenieros diseñadores no vieron la necesidad de construir una estación, pues normalmente alguien repite varios pitazos indicando que dentro de 20 minutos la locomotora va a partir. Nuestro tren consistía de un vagón de pasajeros y dos de carga [Vincent, 1890, pp. 16] [traducción propia].

El tren hacia San José sale bufando de la estación y nosotros nos quedamos a la puerta de la Aduana, bufando también de asfíxia, de disgusto [Segarra y Julia, 1907, pp. 49].

Frederick Palmer, militar y escritor estadounidense, en 1910 con la marcha del tren:

Día tras día, bajo el sol abrasador, año tras año, los pequeños motores de «los ferrocarriles del banano», que entran y salen de las plantaciones, interpretan su chu-chu en el aire quieto y caliente, entre las hojas inmóviles, hasta el muelle, donde los jamaíquinos gritan y cantan y se ríen mientras suben los racimos en su viaje a los carritos y al mercado del país [Palmer, 1910 pp. 221] [traducción propia].

Y Cunningham con las llegadas:

Poco antes del mediodía, con un chillido triunfal del pito de la máquina, el tren llegó a San José, la Reina de las ciudades centro-americanas. Allí desembarcamos todos: los cursos, los prósperos comerciantes, los agricultores pudientes con sus familias, ingleses, alemanes, italianos, franceses y una media docena de estadounidenses [Cunningham, 2001, p. 666].

Las sonoridades de los ferrocarriles y sus estridencias constituyeron rasgos inconfundibles de la identidad acústica del desplazamiento. Los viajeros, que se sentaron en las acojinadas butacas o que esperaron su salida en una estación no son los mismos viajeros que se sentaban sobre la silla de cuerno o el pelaje de la mula o el caballo, porque su corporalidad ha sido afectada por los sistemas de transporte. La condición física de las personas que viajaron reforzó esta sensación de apartamiento con respecto a la naturaleza, acercándose a sensaciones brindadas artificialmente.

## 2. COMODIDADES

Las tediosas excursiones decimonónicas a caballo o en carreta que iban del Puerto de Limón hacia la ciudad de San José, que se manejaban en función de las condiciones climáticas, se volvieron anacrónicas en comparación con las condiciones mecánicas. Los viajeros empezaron a maniobrar en horarios preestablecidos y no, obligatoriamente, en los horarios indicados por las mismas condiciones ambientales. La locomotora escapó de la intemperie, de la altitud, del día o de la noche, de la humedad o de la sequedad, y protegió a los viajeros dentro de una suerte de burbuja.

Refiriéndose a estas nuevas condiciones de desplazamiento, Sennett señala cómo las mejoras técnicas proporcionaron una comodidad inaudita para las corporalidades de los viajeros:

De hecho, la velocidad fue adquiriendo un carácter distinto durante el siglo XIX, gracias a las innovaciones técnicas introducidas en el transporte. Éstas proporcionaron comodidad al cuerpo que viajaba. La comodidad es un estado que asociamos con el descanso y la pasividad. La tecnología del siglo XIX fue extendiendo esta clase de experiencia corporal pasiva [Sennett, 1999, pp. 360].

Para el autor, cuanto más cómodos se encontraron los cuerpos en movimiento, tanto más se aislaban del espacio que los circundaba. Por supuesto, la comodidad es una sensación que se puede entender, en este contexto, como la creación de condiciones de seguridad y de confort, que permitieron que los cuerpos, ahora descansados, pudieran disfrutar de los viajes. Por lo que se puede recordar, a esta altura, el anuncio de la Junta Nacional de Turismo de 1939. La publicidad colocó valores agregados a la eficacia como la seguridad de la ruta, los lujosos vagones y, además, la posibilidad de admirar los paisajes.

Sobre la seguridad Otto Kuntze, explorador alemán, elogiaba en 1881 la tranquilidad que daba el sistema fe-

rroviario: «¡Magníficamente seguro el viaje, algo para temperamentos miedosos! (Kuntze, 2001, pp. 277). Sobre la comodidad, Eugene Cunningham recalca las nuevas facilidades que rompían con el trajín del viaje tradicional:

Todos los ferrocarriles de América Central son de vía estrecha, pero no todas las locomotoras —gracias a Dios— trabajan con carbón. Nos acomodamos en un vagón estilo americano bastante moderno, para ver a los otros pasajeros embarcarse a la manera del país [Cunningham, 2001, pp. 664].

Con la seguridad y la comodidad el ferrocarril comprobó que todos, indistintamente, se convirtieron en hedonistas del viaje, personas plenas que alcanzaban un estado óptimo gracias al ritmo constante y regular en su desplazamiento. Viajar en tren, apropiando al filósofo estadounidense Marshall Berman (1991), cristalizó una *flânerie*, un arte en el que se permitía dormir y recostarse, leer y escribir, comer, charlar, jugar cartas, mirar por la ventana, entre otras distracciones. En términos generales, se aprovechó el tiempo del viaje.

Sapper retrataba que la disposición de los vagones promovía la división en clases sociales y con esto una segmentación de los viajeros en relación con sus poderes de adquisitivos:

Los vagones de primera y segunda clase están aquí en excelente estado, y también el servicio de bagajes muy bien ordenado... Los pasajeros de segunda clase viajan, sentados o de pie, como mejor se pueda, tomando a menudo posiciones peligrosas... [Sapper, 1942, p. 76].

También, Calvert y Calvert comentaban que el ferrocarril contaba con distintos tipos de vagones:

Los vagones de pasajeros, en el momento de nuestra visita, eran del tipo estadounidense, y de dos clases, que difieren principalmente en el carácter de los asientos; en la primera clase estos estaban cubiertos con mimbre o cuero, en el segundo eran simplemente madera descubierta.

Algunos vagones se dividen en una primera y una segunda sección de clase por una partición con una puerta en el centro. En el tren diario, entre Limón y San José, también había un «coche de sillas» al final. En estos, los asientos eran cómodos sillones de mimbre, y los pasajeros se podían mover a una gran plataforma de observación en la parte trasera del vagón, lo que permitió una buena vista del país durante todo el camino [Calvert y Calvert, 1917, p. 13] [traducción propia].

Estos lujosísimos «coches-salón», mencionados por Calvert y Calvert, en la parte trasera del tren, contaban con mesas y butacas para comer, suntuosas bombillas, amplias ventanas y un balcón para observar durante el

recorrido. El ferrocarril también apareció como un medio legítimo para provocar placer. Esto es, un transporte que permitió disfrutar del entorno. Las garantías de bienestar y del desahogo corporal, propias de infraestructura material del tren, en un mundo que estuvo marcado por la fatiga, marcó unas pautas de empleo del tiempo ocioso. Entre estas, la aparición de momentos de goce estético.

En 1897 Alexandre Lambert de Sainte-Croix, americanista francés, relata que, en el ferrocarril de Limón a San José, «el ojo no se fatiga de contemplar este bello paisaje» (Soto-Quirós, 2007). La vista, en las corporalidades reposadas, es primordial para capturar los espacios circulados. Segarra y Julia, utilizaron el tren para distraerse:

Corre el tren rápidamente por entre extensos banales cuyas umbrías de satinadas palmas lloronas, color verde diluido en ámbar, forman simétricas callejas que suben a los cerros y bajan a las hondonadas [...] esto sirvió a distraernos de la preocupación que nos dominaba [Segarra y Julia, 1907, pp. 126].

Y Henry Robertson Blaney, artista estadounidense, realizó una propuesta del itinerario de viaje que, a la vez, funcionó para excitar la mirada con imágenes extraordinarias. Diversos elementos, que se sucedieron en el trayecto, se anunciaron dignos de contemplación desde las sillas:

El tren sale para San José desde Limón a las 8.30 a. m., llegando a San José (103 millas) alrededor de las 5 p. m. El inglés se habla en todos los trenes; el desayuno se puede tomar en Siquirres a las 10.30 a. m.

En Peralta (1.400 pies), el viajero primero nota el cambio a una temperatura más fría, y en la estación de Turrialba está decididamente marcada. Una ramificación de este camino corre hacia La Junta de Guapiles, en las llanuras de Santa Clara. Otra rama va desde Limón hasta el Río Banano.

Sobre las 2.30 p. m. el tren pasa sobre el puente Pirris, en el camino a San José. Este magnífico trabajo de ingeniería tiene 620 pies de largo y 220 pies sobre el lecho del río. El viajero debe buscar las ventanas de la izquierda. El ojo se sumerge en la bella garganta del Río Reventazón mientras serpentea hacia el mar, las plantaciones de café comienzan a verse imponentes a través del desfiladero, y el río sube y baja la luz del sol. A medida que el tren se acerca a la estación de Paraíso, el volcán de Irazú (11.200 pies sobre el nivel del mar) se puede ver a la derecha, elevándose en terrazas hacia las nubes. El volcán puede verse mejor desde el tren al salir de San José (se llega a Cartago a las 9 a. m.); en ese momento del día, el pico está libre de nubes [Blaney, 1900, p. 53] (traducción propia).

Blaney avisó que se tenía que ver y dónde y cuándo se debía hacerlo. Esto muestra que la apreciación del paisaje fue una actividad hondamente dependiente del tren, que permitió una visualidad gracias a la despreocupación de

«uno mismo». Es decir, liberarse desde y por el movimiento para facilitar la expectación. Dotando a los pasajeros de diversos servicios, alimentos, medicamentos, compañía e idiomas, el ferrocarril se convirtió, para los cuerpos de los viajeros educados, en un objeto de entretenimiento y complacencia.

## VI. DESDE LOS ENCUENTROS

Los vagones, las estaciones y las vías férreas fueron, siguiendo a la teórica literaria estadounidense Mary Louise Pratt (2011), zonas de contacto. Es decir, espacios en donde sujetos de culturas dispares se encuentran, interactúan y forcejean, generalmente en relaciones asimétricas. La autora recuerda que la experiencia de viaje implica pensar la relación entre sujetos, antes separados por circunstancias históricas, viajeros y viajados, en tanto copresencia. Las zonas de contacto son esferas de negociación, de transculturación y, en muchos casos, de subordinación, tanto en un sentido individual como en un sentido colectivo.

Empero las zonas de contacto, en el ferrocarril costarricense, aparecieron como redes de espacios (sistema de líneas y de estaciones) o como espacios en movimiento (vagones que se desplazan) y no como lugares estrictamente emplazados. Aparecieron no en términos absolutos, sino de manera relacional mostrando, efectivamente, desigualdades. Estas zonas son distintas a aquellas que emergieron en los caminos de tierra, transitados en caballo, mula o carreta. Las nuevas dinámicas produjeron cambios en las sociabilidades. Es preciso, para abordar la experiencia de viaje como contacto, repasar tres lógicas en las que se exterioriza el encuentro: los enclaves, los choques y los comerciantes.

### 1. ENCLAVES

Segarra y Julia transmitieron uno de los más sugestivos retratos del sistema ferroviario en las tierras bajas del Caribe. La línea y los terrenos circundantes eran, para ellos, un enclave, un territorio incrustado sobre otro distinto. Los viajeros lo explican como un sistema cultural, político y económico introducido artificialmente dentro de otro sistema cultural, político y económico que lo precedía y que lo rodeaba:

Más aún que el predominio numérico de la gente de color sobre la gente blanca, es absoluto predominio de la lengua inglesa.

La Línea, es un feudo anglo-sajón enclavado en territorio latino-americano...

Durante dos horas de viaje y tres horas distribuidas en innumerables paradas de algunos minutos, no oímos una docena de voces castellanas.

Nuestros compañeros de coche son casi todos negros, y hablan en inglés.

La exigua minoría de los viajeros blancos son yanquis, y también hablan en inglés [Segarra y Julia, 1907, p. 66].

El aventurero estadounidense Frederick Westcott, en un texto publicado en *Railroad Stories Magazine* en el año 1937, la calificó de «línea de banano» (Westcott, 1937). Otros viajeros como Maurice Waleffe, aventurero francés en 1912, y William Henry Koebel, escritor inglés en 1917, mostraron otras características del espacio que atravesaban:

Mientras tanto, después de que Costa Rica se convirtiera en el principal proveedor de bananos de los Estados Unidos —al punto que una compañía de barcos fruteros, creada expresamente, ¡transporta un millón de racimos al mes!—, los plantadores estadounidenses trajeron algunos negros de Jamaica y les han construido, a lo largo de la vía férrea, casitas de palastro, de donde estos grandes negros de alma infantil ven pasar el tren riendo a carcajadas. Las casitas ya están sumergidas en el matorral y ahogadas por las palmeras que caen. Sobre los bejucos suspendidos de las fachadas, unos pericos verdes se balancean parlotando como burlándose del mundo [Waleffe, 2001, pp. 547].

A medida que el tren comienza a abandonar la llanura, las plantaciones de banano, habitadas por negros jamaicanos, aparecen a los lados de la línea... La vegetación aquí continúa exuberante, y en todas partes las hojas grandes, lisas y relucientes de los plátanos están secundadas por densas paredes de otra vegetación. Cuando se alcanzan las estribaciones de las montañas... el obrero indio toma el lugar del negro [Koebel, 1917, p. 234] [traducción propia].

Las observaciones realizadas señalan, primero, la especificidad del enclave y, segundo, la diferenciación de este con el resto de los tramos recorridos. Este surge, entonces, como unas formaciones que los viajeros notaron gracias a la identificación de elementos naturales y sociales particulares. Elementos que, desde la ventana, fueron distintos a los que encontraban en el resto del país. El banano excesivamente cultivado, cientos de personas negras que veían pasar el tren o que los acompañaban en los vagones, hileras de viviendas pobres de madera, todo a la orilla de la vía, facilitando una suerte de cordón. Blaney lo describe así:

Corriendo paralelamente al mar, el ferrocarril pasa a través de pequeños pueblos de negros jamaquinos colocados en intervalos a lo largo de la línea, cada casita está rodeada de algunos árboles

y arbustos decorativos bien elegidos. Cada dueño tiene su propia higuera y una mecedora en cada patio, por lo general está ocupada por una niña o anciana, con un turbante escarlata atado a la cabeza [Blaney, 1900, p. 49] [traducción propia].

El historiador estadounidense John Soluri (2005) recuerda que este tipo de ordenamientos aparecieron en Centroamericana gracias a la inversión económica extranjera, a la producción de monocultivos y la creación de una infraestructura para la exportación de los productos. Esto acarrió, para el caso costarricense, además, una concesión territorial y económica a empresas norteamericanas, una diferenciación de los espacios de explotación agrícola, un fuerte control político de carácter extraterritorial y la formación de un mercado de trabajo segmentado por clase, raza y género como lo muestra el historiador costarricense Ronny Viales (2006).

Sobre este último aspecto, el antropólogo estadounidense Philippe Bourgois (1993) muestra cómo el enclave fomentó la movilidad, por migración internacional y por migración interna, estableciendo un espacio abigarrado de relaciones interraciales. Jamaica y algunas Antillas se convirtieron en las principales fuentes de mano de obra para la construcción del ferrocarril y para el cultivo del banano. Y, por lo tanto, la presencia de población negra marcó considerablemente los encuentros que los viajeros tuvieron en la ruta Limón-San José. Justamente, Calvert y Calvert afirmaron que «la imagen de un negro jamaicano con un manojo de plátanos en el hombro, es la más inseparablemente característica del Caribe» (Calvert y Calvert, 1917, pp. 219-220) (traducción propia). Y más adelante escribe:

Las cabañas ocupadas por los obreros negros se arracimaban alrededor de las estaciones, a veces solo dos o tres juntas, en otros lugares formando pequeñas aldeas. Cada casa contenía solo una o dos habitaciones; el exterior solía estar encalado, los techos eran de paja o de hierro galvanizado corrugado [Calvert y Calvert, 1917, p. 14] [traducción propia].

Segarra y Julia continúan describiendo el enclave, casi de manera teatral, por medio de la descripción de las personas que interactuaban dentro del vagón en el que anduvieron:

Negros astrosos, de catadura innoble, de un negro bruñido ó mate, de varia densidad de pavonadura; y negros francamente simpáticos, de facciones casi correctas, pulcros y aseados, de apostura elegante, asandwichados entre holandas y piqué relucientes de almidón... Y negras muy compuestas, vistiendo crujientes trajes claros con mucho encaje y mucho volante, cargadas de cadenillas y dijes y broches de oro, oliendo a esencias finas ó a

patchouli barato: las viejas, mascando tangarinas apestosas, entre sus quijadas salientes y armadas de dentones bovinos; las jóvenes, claqueando la lengua discriminadamente, en el regodeo paladial de hartarse de confites y caramelos, ó fumando los inverosímiles cigarrillos a la moda del país: una toma de picadura liada en papel amarillo —grueso como el papel de envolver fideos— y que nos recordaban, con la melancolía de las nostalgias irremediables, el primer pitillo fumado clandestinamente: unas cuantas hojas secas de patata envueltas en una hoja de panocha, y chupa que chuparás, entre tres ó cuatro mocosos coetáneos se consumó la «hombrada» que tuvo por digno remate el vomitar hasta la sal de bautismo, y el ir a dormir la borrachera herbácea con los mofletes traseros bien maduros por la azotaina materna.

Y —decíamos del bello sexo del coche— negras viejas y negras jóvenes, tan orondas y elegantonas, luciendo sobre sus cortas pelucas de etíope los sombreros más colosales y vistosos que jamás salieron de la fantasía de una modista de manicomio... Y rapados místers de porte sugestivamente desenfadado, la chaqueta al hombro, la camisa llena de abolladuras bajo la presión de los tirantes, rumiando entre ellos inarticuladas gangosidades.

Todos la mayoría negra y la minoría blanca, todos expresándose en inglés, riendo en inglés, comportándose en inglés, y desdeñando en inglés a los que no gastábamos de inglés, ni el punto de los calcetines [Segarra y Julia, 1907, pp. 67-69].

El enclave, como lo mostraron los españoles, se presentó como una excepcionalidad. Un espacio que permitió encuentros temporales con otras corporalidades, que tardaban lo mismo que el tren en atravesar las llanuras caribeñas. La experiencia de compartir, por unos kilómetros con estas personas negras, resultó desagradable para los viajeros extranjeros. Tanto por lo que ocurría en el vagón como por lo que miraban fuera de este. Las residencias, las comidas, los hábitos, los aromas, las vestimentas, las jergas, también convocaron calificaciones negativas. Este tipo de relaciones sociales propias del enclave, basadas en los choques, se repasan a continuación.

## 2. CHOQUES

Thiel cuenta un encuentro que fue, a su criterio, sensorialmente desagradable:

A las 10.30 a. m. llegamos a la estación de Juan Viñas y tomamos el tren para Limón, acompañados del padre Weber.

Ya desde El Guayabal se nos oscureció el sol: negros y más negros, y casi nada más que negros aparecieron ya a nuestra vista y nuestros oídos no percibían sino un inglés mal hablado, a la pedrada. También el olfato se dio cuenta de aquello.

La jornada en tren no es tan grata que digamos; pero, eso y con todo, llegamos a Limón. El padre Acosta nos esperaba en ... y al bajar del tren encontramos al padre Bellut acompañado de algunos *black gentlemen*; y en seguida un enjambre de mosquitas en leche —digo—, que eso parecían las muchas negritas, como escogidas, y

vestidas de blanco todas ellas, y gastando algún lujillo muchas de ellas en cintas y flores [Thiel, 2009, p. 588].

Los negros que viajaban en las cabinas del tren y las jóvenes negras que los esperaron en Limón eran una extraña compañía para Thiel, quien no pudo más que sentir antipatía por sus apariencias, por la pronunciación del inglés que tenían y por el olor que expidieron sus cuerpos. El viajero emplea la vista, el oído y el olfato para realizar una lectura racial de las personas que encontró en el tránsito de la estación de Juan Viñas a la de Limón. De manera similar, Saillard describe el viaje de esta manera:

Después de un camino muy accidentado, llegamos a la llanura. La frescura sustituye la humedad típica de los países tropicales. Los mosquitos y los negros invaden los vagones. Se escucha: «Querida, pásame tu abanico»; es una hermosa negra quien le pide este favor, siempre en el inglés puro, a su vecina, también negra como ella. De Jamaica y de las Antillas inglesas es de dónde vienen todos estos trabajadores negros.

Una compañía americana los contrata por dos años, los traen en sus propios barcos y los mantienen en las plantaciones de banano; luego, al finalizar el contrato, son transportados de vuelta a su país. En general, estos negros, más inteligentes y más trabajadores que los que viven en Estados Unidos, consiguen recaudar un poco de dinero.

Su único defecto es envenenar los vagones con su olor y que las negras se vistan con trajes de los colores más vivos y de los tejidos más ligeros [Saillard, 1906, p. 530] [traducción propia].

Resaltan en este relato, de manera reiterada, las dimensiones estésicas del encuentro. Dando cuenta, además, de la existencia de una relación de desprecio por el olor de los negros y el color y el material de los vestidos de las negras y, a la vez, una cierta relación de atracción por la fuerza y laboriosidad atribuidos a estos. Y Périgny, por el contrario, refiere a los negros como vagabundos:

En seguida se atraviesa la región de los bananales, sembrados regularmente en largas filas paralelas. Cerca de las estaciones aparecen pequeñas casas de madera, construidas sobre postes, cuerdas, con techo cubierto con hojas de zinc y una plataforma sobre la cual unos negros, con aire de indolentes, ríen con una risa larga y estúpida. Toda esta región les pertenece, no se ve más que a ellos y solo saben hablar inglés, ¡y qué inglés! [Périgny, 2001, p. 577].

Nuevamente Waleffe resaltó el choque, con estos catalogados invasores, como un suceso inusual:

Y el paso del tren hace acudir a pelotones de negritos todos desnudos, con el vientre abultado; chapotean bajo la lluvia tibia, nos sacan la lengua, nos tiran cáscaras de banano, mientras que sus madres llevan sobre la cabeza canastas con piñas que nos ofrecen con una amplia sonrisa [Waleffe, 2001, p. 548].

La aparición de personas que se dedicaron al comercio, en este caso de negras vendedoras de frutas, recuerda que los viajes en tren también implicaron la aparición de relaciones comerciales efímeras. Y que, frecuentemente, las zonas de contacto emergen gracias al intercambio entre las personas que viajan y las personas que ofrecen productos y servicios durante los viajes.

### 3. COMERCIANTES

Los ayudantes del viaje cambian, ya no fueron conocedores del campo ni guías locales, sino personas que atendieron mesas, cargaron maletas, cobraron tiquetes o personas que aprovecharon la afluencia de viajeros para dispensar mercancías u ofrecer diversas colaboraciones. Niños y niñas, jóvenes, mozos de cordel, estibadores, carruajeros y mercantes de todo tipo de productos naturales y manufacturados, aprovecharon las paradas y las estaciones para trabajar. Múltiples escenas, propias del tren, son referidas por los visitantes foráneos. Según Cunningham, abordaban intempestivamente los vagones cuando estos se detenían:

En todas la estaciones —y eran legiones— fuimos atacados por ejércitos de niños que vendían naranjas, bananos, el fruto de los cactus espinosos, emparedados de queso que indudablemente daban ganas de comer, tortillas arrolladas cilíndricamente y rellenas de carne molida, queso molido y chiles, ese pimiento pequeño y picante tan apreciado por las naciones. Ancianas, cargando papas humeantes y tacitas, iban y venían en fila por el pasillo ofreciendo ¡café! ¡café! en gemidos fúnebres [Cunningham, 2001, p. 665].

Como se mostró anteriormente el tren provocó una suerte de agitación. Cantidades significativas de personas, que se desplazaban uniformemente, convocaron la presencia asociativa de muchas otras. La experiencia de viaje supuso, así, encontrarse con gentes que ejercían oficios ligados a las dinámicas del ferrocarril. Los vendedores ambulantes asistieron a los viajeros, solventando necesidades específicas de alimentación, de bebida, de apoyo y de entretenimiento, mientras se movilizaban. Calvert y Calvert en la parada de Turrialba realizan la venta de piña:

Turrialba era ansiada por ser la «estación de la piña», así como Irapuato, en la Central Mexicana, era conocida como la «estación de la fresa». Los negros, principalmente mujeres, llevaron a los pasajeros piñas enteras y también rebanadas de las mismas. La fruta entera cuesta 30 centavos, una porción única 5 centavos. Estaban completamente maduras, dulces y jugosas y sumamente refrescantes, porque el tren acababa de salir de las cálidas tierras bajas. To-

dos asomaron la cabeza por las ventanillas del vagón para devorar la deliciosa y goteante fruta, presentando más bien un espectáculo divertido [Calvert y Calvert, 1917, p. 17] [traducción propia].

Segarra y Julia, en la misma estación, cuentan que:

En la estación de Turrialba se repite para el viajero, por un instante, la visión del espectáculo que ya señalamos al hablar de la Línea Vieja. Queremos referirnos a la gente de color; que en Turrialba acometen a los pasajeros unas cuantas negras con la mayor finura del mundo —y en inglés, por supuesto— ofrecen jugosas ostias de piña. Ni antes ni después os importunan los vendedores de la exquisita fruta tropical. Es este un privilegio, la característica de la estación de Turrialba [Segarra y Julia, 1907, p. 127].

Y más adelante, en la Ciudad de Cartago, ya en la Meseta Central, narran:

Un paradero insignificante, otro paradero de no mayor importancia que el anterior, y así va transcurriendo el viaje, hasta que el tren se mete en poblado, por una calle ancha que determina dos filas irregulares de casuchas de adobe... de pronto:

«¡Biscochos!... ¡Biscochos!... ¡Confites!... ¡Confites!... ¡Biscochos!...».

Los tales confites —en pequeños cucuruchos blancos— nos recuerdan nuestros caramelos de alfeñique, que delicia de los babuelos escolares. Los biscochos de Cartago son a modo de pequeñas celosías de masa amarillenta formadas por diminutos «rollitos» próximos parientes de nuestros currucos. Y durante el cuarto de hora que permanecemos en la estación de Cartago, la turba de muchachos vendedores pregona con chillona algarabía y sin descanso [Segarra y Julia, 1907, p. 128].

El ferrocarril fue promotor de movimiento no solo mecánico, sino social al concertar zonas de contacto, más volátiles que antes, que alentaron colisiones entre diferentes. Los intercambios comerciales duraron unos cuantos minutos y se desvanecieron por la misma premura del desplazamiento motor. El antropólogo catalán Manuel Delgado propone, al calor de lo discutido, que la vida urbana aparece como un tipo específico de relaciones oscilantes, circunstanciales y volubles:

[...] lo que implica la urbanidad es precisamente la movilidad, los equilibrios precarios de las relaciones humanas, la agitación como fuente de vertebración social lo que da pie a la constante formación de sociedades coyunturales e inopinadas, cuyo destino es disolverse al poco tiempo de haberse generado [Delgado, 1999, p. 12].

La experiencia del tren, como vida urbana, vida intensa, también es rescatada, en el contexto de la modernización latinoamericana, por la antropóloga colombiana Zandra Pedraza (2009). La autora muestra que el espacio,

incluido el ferroviario, se concentra en puntos, confluencias neurálgicas, donde se potencian las multitudes. Precisamente en la última parada, la estación del Atlántico en San José, ubicada al noreste de la ciudad, el escritor y filósofo salvadoreño Alberto Masferrer presenta las hordas que encontró en 1885:

Bajamos del tren, y cuando nos hemos librado de los chacalines que nos aturden con sus gritos de ¡melcochas!, ¡pacatas! y las zalamerías de los negros, que ofrecen: «manzanas-peras, que dan fuerza y salud», y de los chillidos de los vendedores de periódicos, descendemos por la Avenida de las Damas, alameda bordeada por bonitos chalets, donde vive la aristocracia josefina; por el Parque de la Estación, el Edificio Metálico y el lindo Parque Morazán, sombreado por grandes árboles, matizado de las flores más raras, con sus primorosos surtidores que saltan de los céspedes verdinegros [Masferrer, 1925, p. 45].

Y Cunningham muestra las muchedumbres que se acercaban a la llegada del tren. El autor narra una serie de manifestaciones acústicas particularmente intensas:

Los limpiabotas, un ejército pequeño en sí, con su eterno lamento de ¡limpio! ¡limpio!; los hombres que ofrecían —en lo más alto de sus voces— llevar nuestro equipaje; los cocheros, a los que no se les puede decir que no, pero que se empeñaban en apurarnos, de grado o a la fuerza, a que subiéramos a sus carruajes raquíticos; los guardas del tren, cuyos puestos oficiales requerían gritos muy autoritarios; los pasajeros, que saludaban y eran saludados por sus amigos por toda la estación, todo contribuía a dar su contingente al estrepito. Fue con los tímpanos tensos como escapamos al aire libre y, como un pilluelo andrajoso que nos seguía con nuestro equipaje de mano, saltamos en el coche más cercano y nos dirigimos hacia el hotel Gran Francés [Cunningham, 2001, p. 666].

## VII. CIERRE

Siguiendo el llamamiento de Walter Benjamin se buscó entender la manera en que ciertos sujetos sociales construyen, al mismo tiempo que practican, formas alternativas de vincularse con determinadas espacialidades y temporalidades. En particular, interesó estudiar los significados asociados a las implementaciones tecnológicas y a las inversiones económicas. Significados que fueron construidos como plenamente modernos. El ferrocarril, como el mismo Benjamin lo insinuó, fomentó la restructuración de la vida social, tanto en escalas macro y microscópicas, como en las materialidades y las sensibilidades relacionadas con la expansión del capital y las mutaciones en el territorio.

En este sentido, el artículo exploró, desde las experiencias de los viajeros europeos y norteamericanos, la ruta ferroviaria entre Limón y San José durante 1880

y 1940. Para esto, se expusieron con detenimiento los acontecimientos propios del viaje en tren, especialmente los acontecimientos que involucraron la construcción de paisajes. Precisamente, se optó por visibilizar el potencial de los relatos, diversos en cuanto a estilos, formatos y temáticas, como fuentes provechosas para estudiar la emergencia de nuevas vivencias de carácter histórico vinculadas a los movimientos, los cuerpos y los encuentros.

Las transformaciones materiales en la ruta estudiada, que vinculó el Litoral Caribe con la Meseta Central, alteraron las apreciaciones de los viajeros con respecto a los espacios, los tiempos, las distancias y las naturalezas costarricenses. El reemplazo de los medios tradicionales, especialmente el caballo y las carretas, desestabilizó a la vez que industrializó las relaciones entre viaje, experiencia y paisaje. Gracias a esto, las duraciones de los traslados se redujeron considerablemente. La velocidad y la regularidad coadyuvaron a que las personas repararan el paisaje ya no desde una integralidad sensorial, como pasaba en los tránsitos previos a la creación de la línea ferroviaria, sino que lo experimentaran como una externalidad.

Poco tiempo después de su inauguración el ferrocarril dejó de ser un atrevimiento y un experimento y pasó a ser un componente indispensable para la nación, inmersa también en procesos de cambio significativo. El tren fue visto por los gobernantes e inversores como un vehículo para el desarrollo en términos simbólicos y en términos infraestructurales. Precisamente, esta forma de entender el universo ferroviario muestra la existencia de una razón civilizatoria que afectó las formas de control geográfico y, de mayor interés, la gestión de la circulación de capitales, mercancías y personas.

El ferrocarril funcionó, entonces, como un conjunto de elementos conectados y no como un conjunto de elementos desorganizados e independientes. Esto es, funcionó en tanto sistema. La tracción mecánica contribuyó al aumento de la celeridad y, de paso, a la instauración de maneras particulares de experimentar los desplazamientos. En primera instancia, convocó acciones cinestésicas que, consecuentemente, produjeron sujetos propios del movimiento. En segunda instancia, provocó unas miradas liberadas de los arraigos inmediatos y supeditadas a la composición panorámica. Y, en tercera instancia, incentivó una agitación social, inaudita hasta entonces, caracterizada por complejas dinámicas de carácter urbano.

El movimiento, además, propició prácticas corporales adecuadas a esta nueva movilidad. Los cuerpos de los viajeros, ajenos a las sensaciones de desgaste o extenua-

ción que prevalecieron en otros periodos, se entregaron a la pasividad que la velocidad, la seguridad y la comodidad promovieron. Por una parte, aparecieron sensaciones táctiles y sonoras de origen artificial y, por otra, aparecieron numerosas posibilidades de esparcimiento. Por lo que el itinerario de Limón a San José avivó un espíritu letrado de curiosidad y de exploración, convirtiendo a los viajeros en comprometidos observadores de los contrastes culturales y naturales que encontraban en el camino.

No solo fue posible llegar a lugares remotos de forma más efectiva, sino que también fue posible ponerse en contacto con personas de diversos orígenes, dentro y fuera de los vagones, a través de las ventanillas y en los arribos y salidas de los trenes en las estaciones donde este se detuvo. La particularidad de estos encuentros, tal cual se abordó, fue la valoración de las tierras bajas del Caribe como un enclave que facilitaba relaciones conflictivas entre los viajeros y las poblaciones que trabajaban en las bananeras. Asimismo, fueron retratadas ocupaciones concretas que nacieron paralelamente a los ferrocarriles y que participaron de los contextos laborales de la época.

A futuro, se tornará necesario una lectura diacrónica de estos procesos regionales. Corresponderá cuestionar cómo, por ejemplo, las autopistas para los automóviles modificaron las relaciones entre viaje, experiencia y paisaje en Costa Rica durante la segunda mitad del siglo XX. Dicho en los términos abarcados en este artículo, será necesario revisar la inserción de la infraestructura vehicular, el crecimiento y la metropolización de los espacios urbanos, la mejora en las redes socio-técnicas de conexión, la masificación de los desplazamientos cotidianos y, particularmente, los efectos que estos cambios tuvieron en las esferas culturales, corporales y apreciativas.

## BIBLIOGRAFÍA

### 1. FUENTES PRIMARIAS

- ANÓNIMO: (1882): «Utilidad de las invenciones modernas en las naciones», *Diario El Ferrocarril*, año 10, núm. 439, p. 1.
- (1892): «¡Maldito tren!», *Almanaque costarricense, festivo, literario y de variedades para el año 1892*. San José, Imprenta de José Canalias.
- BLANEY, H. (1900): *The golden Caribbean; a winter visit to the republics of Colombia, Costa Rica, Spanish Honduras, Belize and the Spanish Main via Boston and New Orleans*. Lee and Shepard, Boston.

- CALVERT, A. S., y P. P. CALVERT (1917): *A year of Costa Rican Natural History*. The Macmillan Company, Nueva York.
- CASEMENT, G. (1925): *A Central American Arcadia*. Fernández, Ricardo. *Cuentos Ticos: Short Stories of Costa Rica*. Burrows Brothers, Cleveland, pp. 1-75.
- COOPER, E. (1896): *Informe sobre el camino a Matina y la Costa del Norte presentado al gobierno por Don Enrique Cooper en año de 1838*. Tipografía Nacional, San José.
- CUNNINGHAM, E. (2001): «Vagando por América Central», en M. A. Quesada: *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Editorial Tecnológica de Costa Rica, Cartago, pp. 657-730.
- FALLAS, C. L. (2008): *Mamita Yunai*. Fundación Editorial el Perro y la Rana, Caracas.
- GUARDIA, T. (1873): *Mensaje del presidente de la República de Costa Rica al Congreso Nacional del Primero de Mayo de 1873*. Imprenta Nacional, San José.
- (1874): *Mensaje del presidente de la República de Costa Rica al Congreso Nacional del Primero de Mayo de 1874*. Imprenta Nacional, San José.
- (1875): *Mensaje dirigido por el presidente de la República de Costa Rica al Congreso Nacional en el Primero de Mayo de 1875*. Imprenta Nacional, San José.
- KOEBEL, W. H. (1917): *Central America. Guatemala, Nicaragua, Costa Rica, Honduras, Panamá and Salvador*. C. Scribner's sons, Nueva York.
- KURTZE, F. (1918): *La ruta ferroviaria interoceánica a través de la República de Costa Rica de 1866*. Imprenta Alsina, San José.
- MASFERRER, A. (1925): *Obras completas*. Tipografía La Unión, San Salvador.
- MUNRO, D. G. (2011): «Un estudiante en América Central», en M. A. Quesada: *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Editorial Tecnológica de Costa Rica, Cartago, pp. 625-551.
- PANDEMONIUM (1902): «Horario del ferrocarril al Atlántico», *Revista Pandemonium*, 1. Imprenta Alsina, San José.
- PALMER, F. (1910): *Central America and its problems*. Moffat, Yard & Company, Nueva York.
- PÉRIGNY, M. de (2001): «Costa Rica», en M. A. Quesada: *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Editorial Tecnológica de Costa Rica, Cartago, pp. 571-604.
- SAILLARD, R. (1906): *En traversant la République de Costa-Rica*. Le Tour du Monde, tomo XII, serie 45, pp. 530-540.
- SAPPER, K. (1942): *Viaje a varias partes de la República de Costa Rica: 1899 y 1924*. Imprenta Universal, San José.
- SCHWALBE, C. (2001): «La república de Costa Rica», en M. A. Quesada: *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Editorial Tecnológica de Costa Rica, Cartago, pp. 303-336.
- SEGARRA, J., y J. JULIÁ (1907): *Excursión por América. Costa Rica*. Imprenta de Avelino Alsina, San José.
- SENNET, R. (1999): *Carne y piedra*. Alianza Editorial, Madrid.
- THIEL, B. A. (2009): *Monseñor Thiel en Costa Rica: visitas pastorales 1880-1901*. Editorial Tecnológica de Costa Rica, San José.
- VALIENTE, F. (1906): «Impresiones de un viaje», *Páginas Ilustradas*, año 2, núm. 121, pp. 1.946-1.947.
- VINCENT F. (1890): *In and Out of Central America and Other Sketches and Studies of Travel*. D. Appleton and Company, Nueva York.
- WALEFFE, M. de (2011): «El paraíso de América Central», en M. A. Quesada: *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Editorial Tecnológica de Costa Rica, Cartago, pp. 541-570.
- WESCOTT, F. (1937): «On banana line», *Railroad Stories Magazine*, vol. 22, núm. 2.
- WRIGHT, H. (2001): «A través de Costa Rica, en un Motocar», en M. A. Quesada: *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Editorial Tecnológica de Costa Rica, Cartago, pp. 607-624.

## 2. FUENTES SECUNDARIAS

- ALZATE, C., y M. ORDÓÑEZ (2005): *Soledad Acosta de Samper: escritura, género y nación en el siglo XIX*. Iberoamericana, Madrid.
- BENJAMIN, W. (2004): *Libro de los pasajes*. Akal, Madrid.
- BERMAN, M. (1991): *Todo lo solido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Siglo XXI Editores, Madrid.
- BLUM-REID, Sylvie (2006): *Traveling in French Cinema*. Palgrave Macmillan, Londres.
- BOURGOIS, P. (1993) *Banano, etnia y lucha social en Centroamérica*. DEI, San José.
- CABALLERO, J., J. DOMÍNGUEZ y F. ZOIDO (2015): «Paisaje, movilidad y red viaria», *Ería*, núm. 97, pp. 137-155.
- CARVAJAL, G., y A. BOTEY (1994): «Cien años del primer recorrido en locomotora San José-Limón 1890-1990», *Herencia*, núm. 3, pp. 12-18.

- CASEY, J. (1976): «El ferrocarril al Atlántico en Costa Rica, 1871-1874», *Anuario de Estudios Centroamericanos*, vol. 2, núm. 1, pp. 291-344.
- CASTRO-GÓMEZ, S. (2010): *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.
- CASTRO-HARRIGAN, A. (2009): *El Correo Ferroviario de Costa Rica. Travelling Post Offices*. Gestión Empresarial, S. A., San José.
- DELGADO, M. (1999): *El animal público: hacia una antropología de los espacios urbanos*. Anagrama, Barcelona, España.
- DESSPORTES, M. (2005): *Paysages en mouvement. Perception de l'espace et transports (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*. Gallimard, París.
- DURÁN, L. (2018): «Viaje, experiencia y paisaje. La ruta Puntarenas-San José en los relatos de extranjeros (Costa Rica, 1840-1880)», *On the W@terfront*, vol. 60, núm. 11, pp. 3-38.
- ELIAS, N. (2007): *El proceso civilizatorio. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. Fondo de Cultura Económica, México.
- FRASER, B., y S. SPALDING (2012): *Trains, Literature, and Culture: Reading/Writing the Rails*. Lexington Books, Lanham.
- GUIRAUD, P. (2011): *El lenguaje del cuerpo*. Fondo de Cultura Económica, México.
- GUMBRECHT, H. (2009): *In 1926: Living on the Edge of Time*. Harvard Press, Londres.
- KUNTZ, S. (2015): *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. El Colegio de México, México.
- KUNTZE, O. (2001): «Costa Rica», en M. A. Quesada: *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Editorial Tecnológica de Costa Rica, Cartago, pp. 270-287.
- LITVAK, L. (1991): *El tiempo de los trenes: El paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918)*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- MURILLO, C. (1995): *Identidades de humo y hierro*. Editorial Universidad de Costa Rica, San José.
- NOGUÉ, J. (2007): *La construcción social del paisaje*. Biblioteca Nueva.
- ORTEGA, N. (2004): *Naturaleza y cultura del paisaje*. Fundación Duques de Soria/UAM, Madrid.
- (2006): *Imágenes del paisaje*. Fundación Duques de Soria/UAM, Madrid.
- ORTIZ, R. (2000): *Modernidad y espacio. Benjamin en París*. Norma, Bogotá.
- PEDRAZA, Z. (2009): «La tenaz sudamericana», en E. Restrepo y S. Castro-Gómez (eds.): *Genealogías de la colombianidad. Formaciones, discursivas y tecnológicas de gobierno en los siglos XIX y XX*. Universidad Javeriana, Bogotá, pp. 120-142.
- PERALDO, G., y E. ROJAS (1998): «La deslizable historia del ferrocarril al Caribe de Costa Rica», *Anuario de Estudios Centroamericanos*, núm. 24, pp. 41-64.
- PRATT, M. L. (2011): *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación*. Fondo de Cultura Económica, México.
- QUESADA, F. (2007): *La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930*. Instituto Renvall, Helsinki.
- QUESADA, R. (1983): «Ferrocarriles y crecimiento económico: el caso de la Costa Rica Railway Company, 1871-1905», *Anuario de Estudios Centroamericanos*, vol. 9, núm. 1, pp. 87-119.
- SCHIVELBUSCH, W. (1986): *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. University of California Press, Berkeley.
- SIMMEL, G. (2005): «La metrópolis y la vida mental», *Bifurcaciones, Revista de Estudios Culturales Urbanos*, núm. 4, <[www.bifurcaciones.cl/004/reserva.htm](http://www.bifurcaciones.cl/004/reserva.htm)>.
- SOLURI, J. (2005): *Banana Cultures: Agriculture, Consumption, and Environmental Change in Honduras and the United States*. University of Texas Press, Austin.
- SOTO-QUIRÓS, R. (2007): «Representaciones de Centroamérica en la Francia de la Belle Époque: el discurso sobre las razas en Guatemala y Costa Rica». *Istmo*, núm. 14, <<http://collaborations.denison.edu/istmo/n14/articulos/representacion.html>>.
- VEGA, P. (2008): *Con sabor a tertulia. Historia del consumo del café en Costa Rica 1840-1940*. Editorial de la Universidad de Costa Rica, San José.
- VIALES, R. (2006): «Más allá del enclave en Centroamérica: Aportes para una revisión conceptual a partir del caso de la Región Caribe Costarricense (1870-1950)», *Iberoamericana*, vol. 6, núm. 23, pp. 97-111.
- VIRILIO, P. (2003): *Amanecer crepuscular*. Fondo de Cultura Económica, Madrid.
- ZÁRATE, M. A. (2016): *Paisajes culturales a través de casos en España y América*. UNED, Madrid.

Recibido: 29 de enero de 2018

Aceptado: 19 de septiembre de 2018