

*Viaje, experiencia y paisaje. La ruta Puntarenas - San José en los relatos de extranjeros (Costa Rica, 1840-1880)*¹

Luis Durán Segura.

Universidad de Costa Rica. luisarmando.duran@ucr.ac.cr

Recibido: 11 mayo 2018

Publicado: 20 junio 2018

Resumen

Se analiza, desde una perspectiva interdisciplinar, la ruta que enlaza el puerto de Puntarenas y la ciudad de San José a partir de las experiencias descritas por los viajeros que recorrieron Costa Rica durante 1840 y 1880. Se enfatiza en las dimensiones materiales, tecnológicas y sensibles que marcaron dichos tránsitos hacia la capital del país. Para esto, se recurre conceptualmente a las experiencias paisajeras de viaje. En este sentido, los relatos de extranjeros son, en correspondencia con las prácticas románticas de la época, documentos claves para comprender las relaciones entre viaje, experiencia y paisaje que implican historias, movimientos, corporalidades y encuentros.

Palabras clave: Experiencia, Viaje, Paisaje, Relatos, Costa Rica, Siglo XIX

1.- Este artículo es resultado de una investigación que fue apoyada por la Universidad de los Andes de Colombia y por el Ministerio de Cultura y Juventud de Costa Rica. Constituye la primera entrega de un proceso que contempla, además, el estudio de las relaciones entre viaje, experiencia y paisaje en la ruta Puerto Limón- San José, posterior a la creación del ferrocarril, entre 1880 y 1940.

Abstract

Travel, experience and landscape. The route Puntarenas - San José in the stories of foreigners (Costa Rica, 1840-1880)

The article analyzes, from an interdisciplinary perspective, the route that connects the port of Puntarenas and the city of San José from the experiences of the travelers who visited through Costa Rica during 1840 and 1880. Emphasizes the material, technological and sensitive dimensions that conditioned the transits to the capital. For this, the travel landscape experiences are conceptualized. The literature of foreign travelers were, in correspondence with the romantic writings, important documents to understand the relationships between travel, experience and landscape that involve stories, movements, corporalities and encounters.

Keywords: Experience, Travel, Landscape, Stories, Costa Rica, 19th Century

Resum

Viatge, experiència i paisatge. La ruta Puntarenas - San José en els relats d'estrangers (Costa Rica, 1840-1880)

S'analitza, des d'una perspectiva interdisciplinària, la ruta que enllaça el port de Puntarenas i la ciutat de San José a partir de les experiències descrites pels viatgers que van recórrer Costa Rica durant 1840 i 1880. Es posa èmfasi en les dimensions materials, tecnològiques i sensibles que van marcar aquests trànsits cap a la capital del país. Per això, es recorre conceptualment a les experiències paisajeres de viatge. En aquest sentit, els relats d'estrangers són, en correspondència amb les pràctiques romàntiques de l'època, documents claus per comprendre les relacions entre viatge, experiència i paisatge que impliquen històries, moviments, corporalitats i trobades.

Paraules clau: Experiència, Viatge, Paisatge, Relats, Costa Rica, Segle XIX

Introducción

El antropólogo estadounidense James Clifford critica que las maneras de arribar, de circular y de partir de un sitio han sido, en la teoría etnográfica, poco o nada exploradas:

“Los medios de transporte -barco, Land Rover, aeroplano- suelen ser generalmente pasados por alto. Estas tecnologías sugieren la existencia en el presente y en el pasado de contactos y relaciones comerciales con lugares y fuerzas exteriores que no forman parte del objeto/campo. El discurso de la etnografía («estar allí») se separa de un modo demasiado tajante del discurso del viaje («llegar-allí»)” (Clifford, 1999, p. 55).

Para el autor, las experiencias de campo no solo estarían marcadas por la presencia física de sujetos en una espacio-temporalidad determinada (un “estar allí”), sino, además, por las formas y las fuerzas de tránsito (un “llegar allí”). En otras palabras, el “estar allí” nunca es posible sin el viaje (“llegar allí”, “atravesar allí”, “moverse de allí a allí” y “salir de allí”). Por lo que los flujos, procesos, cadenas y vínculos, afirma el también antropólogo estadounidense George Marcus (2001: 118), deben considerarse fundamentales para entender las relaciones de las personas con los lugares. Lejos de estar construidas por emplazamientos estáticos, auto-contenidos y contantes, las prácticas espaciales, dice este último autor, son elaboradas constantemente desde las conexiones y las interacciones de redes y conjuntos.

Este artículo, siguiendo esta advertencia antropológica, se interesa por explorar la ruta que conectó la ciudad de Puntarenas (principal puerto de importaciones y exportaciones

ubicado en el Litoral Pacífico) y la ciudad de San José (capital ubicada en la Meseta Central del país), un “atravesar”, a partir de las vivencias de extranjeros que visitaron Costa Rica durante siglo XIX. Estos viajeros, en sus escritos, describieron ampliamente los sucesos que convocó los desplazamientos por el territorio nacional. Por esta razón, se hace énfasis en elementos relacionados con las historias, los movimientos, los cuerpos y los encuentros, partiendo de la existencia un lazo concreto entre viaje, experiencia y paisaje.

Este camino, el que enlaza Puntarenas y San José, fue uno de las pocas vías habilitadas para el comercio antes de la consolidación del sistema ferroviario a finales del siglo XIX. Por ella salieron los primeros cargamentos de café en la década de 1840 y por ella ingresaron un gran número de mercancías venidas de Europa y de Estados Unidos. Aunque existieron otros dos caminos que se utilizaban para llegar al centro del país (la vía Norte hasta el Puerto de San Juan en la frontera de Costa Rica y Nicaragua y la vía hacia el Caribe al Puerto de Matina) esta fue, sin duda, la más relevante de la época. Además, y para los intereses de este artículo, profundamente descrita por los viajeros, ya que la mayoría desembarcaron en dicho litoral.

El viaje y la experiencia paisajera

El siglo XIX propició nuevas formas de viaje. En Latinoamérica los primeros años de la centuria estuvieron marcados por el desmoronamiento de las viejas fronteras políticas y geográficas coloniales y, especialmente, por la exploración mercantil de las naciones independientes. Estos desplazamientos se consolidaron, a criterio del sociólogo estadounidense Immanuel Wallerstein (1998), dentro de un sistema mundo moderno y bajo los principios de libre cambio y universalidad. En esta coyuntura, los países centroamericanos, cobraron una importancia estratégica, tanto para Europa como para Estados Unidos, por la posibilidad de promover en ellos una ruta interoceánica Pacífico-Atlántico como afirma el historiador costarricense Ronald Soto-Quirós (2001).

Esto facilitó el posicionamiento de Costa Rica en el panorama geopolítico internacional. Tanto como territorio de inversión económica como destino de exploración científica y de aventura. Cientos de viajeros provenientes de metrópolis occidentales, a la vez comerciantes, empresarios, científicos, arqueólogos, artistas, filibusteros, militares, miembros de sociedades de colonización, diplomáticos, misioneros o aventureros, recorrieron el país con el objetivo de publicar sus hallazgos. En formato de epístolas, informes, reportes y crónicas, adoptaron, de alguna u otra forma, el modelo romántico de escritura como afirma el romanista alemán Omar Ette (2008).

Precisamente, los historiadores franceses Alain Corbin y Michelle Perrot afirman que, durante el siglo XIX, el clásico itinerario tranquilo y sereno fue cediendo espacio ante

prácticas que apuntaban a:

“Hacer vibrar el yo, enriquecerlo con una nueva experiencia del espacio y de las gentes, vivida al margen del espacio habitual, van a construir desde entonces las miras esenciales. Al viajero le gusta enfrentarse con los escenarios grandiosos, con los paisajes caóticos. Dominando el acantilado, asido al extremo de los abismos, no se detiene hasta encaramarse en los flancos de la montaña, a medio camino entre cimas bañadas por el sol y el valle tranquilizador. Sus lecturas le invitan a confrontarse con los buenos salvajes que pueblan aquellos parajes” (Corbin y Perrot, 1990, p. 167).

Estas vibraciones íntimas, como afirman Corbin y Perrot, se consolidaron por medio del espectáculo y del conflicto con elementos naturales y sociales. Esta nueva experiencia, propia del contexto de emergencia de la subjetividad moderna, situó a los viajeros, con sus regocijos y penurias, en el centro de las preocupaciones del relato. Esto produjo, un cambio estilístico tal y como lo recuerda el politólogo francés Isaiah Berlin (2000). Los viajeros utilizaron variados recursos para provocar el paisaje. El pleno ejercicio de la subjetividad, que significó potenciar todas las capacidades del sujeto, tanto las de carácter racional como las de índole sentimental e imaginativo, fue un requisito para una experimentación completa del paisaje.

Por lo que es pertinente, sin agotar las numerosas discusiones conceptuales sobre viaje, experiencia y paisaje¹, pensar la ruta Puntarenas - San José desde la experiencia paisajera. La experiencia paisajera aparece, entonces, como mediación producto de los acontecimientos de choque concreto de los viajeros y de los entornos culturales, naturales e históricos que encontraron en sus recorridos. Jean-Marc Besse, filósofo francés, afirma que:

“El paisaje es ante todo, en este caso, una experiencia. Pero en sentido general, esta experiencia paisajera o, mejor dicho, este paisaje que se presenta como experiencia, no remite a nada más, para el ser humano, que a una determinada manera de estar en el mundo (...) El paisaje es el nombre que se da a esta presencia del cuerpo y al hecho de que se vea afectado, impresionado físicamente por el mundo que lo rodea, por sus texturas, sus estructuras y sus espacialidades; hay algo en todo esto similar a un acontecimiento” (Besse, 2006, p. 161).

Esto permite pensar el paisaje no únicamente como un objeto preexistente a la labor humana o como un objeto totalmente aprehensible por el pensamiento, sino como una determinada manera, muy particular, de participar del mundo. Una sensibilización específica. Y, posteriormente, pensar el paisaje como pasaje y no como una postal estática de un sitio. De esta manera, la experiencia paisajera pone en juego, por medio del traslado, las historicidades, las corporalidades y las sociabilidades. En este sentido, los relatos de extranjeros fueron, en correspondencia con las prácticas románticas de

1.- Varios autores de la nueva geografía cultural, Dennis Crosgrove (1984, 1988 y 2008), James Duncan (2004) y W.J.T. Mitchell (2002), entienden el paisaje no como una entidad autónoma, sino como una construcción social que se elabora por agentes políticos en diversos contextos espaciales y temporales.

la época, documentos claves para comprender lo vivencial en las construcciones del paisaje.

Los relatos examinados se extrajeron de libros completos o capítulos de antologías traducidas y editadas que se recopilaron 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 espacial que, siguiendo al geógrafo español Nicolás Ortega (1990; 1999 y 2002), permitió entenderlos como fragmentos vitales que permiten comprender que las experiencias de paisaje que no están dadas naturalmente, sino política, cultural y socialmente construidas y, sobre todo, concretamente experimentadas.

El presente texto está dividido, de acá en adelante, en cuatro apartados. En estos se discuten: i) las historias del camino, ii) los movimientos del desplazamiento, iii) los cuerpos de los viajeros y iv) los encuentros y choques sociales. Se premia, con atención, algunos sucesos descritos en los relatos que revelan una espacialidad de la ruta Puntarenas-San José entre 1840-1880. Por último, aparece un cierre que muestra las consideraciones finales del artículo.

Desde las historias

Los caminos, cualquiera que sean, son inexorablemente históricos. Es decir, en ellos se aprecia el paso, literalmente, del tiempo. El tiempo plasmado en los rastros que dejan las personas, los pensamientos, las cosas y los animales. Tim Ingold (1993), antropólogo británico, certifica que los senderos muestran las huellas acumuladas de los innumerables viajes que las personas han realizado a medida que se desplazan realizando sus tareas. Y es, en la red de trazos superpuesto diacrónicamente, a lo largo de muchas generaciones, en donde está sedimentada la actividad de un sendero. Se pretende, ahora, revisar brevemente el pasado de la ruta Puntarenas - San José y, luego, mostrar dos recuentos realizados por un científico extranjero en 1848 y por un estadista nacional tres años después.

Pasados

Los caminos que fueron heredados en su mayoría de épocas coloniales tempranas y otros desde épocas prehispánicas (por ejemplo el “Camino de Mulas” de Cartago hacia Panamá), para la fecha de independencia del país, 1821, se encontraban en pésimas condiciones afirma la historiadora costarricense Victoria Amador (1978). Según la geógrafa británica Carolyn Hall (1975) los escenarios bastantes irregulares y complejos, los muchos obstáculos logísticos, la condición periférica del país y la poca inversión económica habían hecho del desplazamiento por estas rutas verdaderos desafíos. Frecuentemente, la selva devoraba los caminos cuando estos dejaban de utilizarse o se desatendían.

Comparados con los que existían en Europa o en algunos otros sitios de Latinoamérica,

los caminos costarricenses compusieron verdaderas travesías. La abrupta orografía y las intensas condiciones empeoraban la situación. En la estación seca, el polvo era abundante y el calor angustioso. En la época lluviosa, las vías se volvían fangales difíciles de transitar. A los lodazales de esta estación se agregaban los peligros de las tormentas y las “cabezas” de agua, las cuales bajaban violentamente de los cerros y acrecentaban repentinamente el caudal de los ríos. Los tiempos que se tardaban en recorrer esas distancias eran inconstantes, pues dependían de dichos problemas, especialmente durante los meses de mayor precipitación. Con todo, permitían una movilidad más o menos efectiva de mercancías y de personas como recuerda el historiador costarricense Carlos Molina (2001).

La ruta que específicamente conectaba el litoral Pacífico Norte y Pacífico Central con la Meseta Central estuvo, según el historiador Juan Carlos Solórzano (2013), basada en calzadas indígenas reutilizadas y apropiadas por los conquistadores y colonizadores desde mediados del siglo XVII. Parte del trayecto se llamó “Camino de la Encomienda” (Molina, 1991). Se conoce una breve reseña, que muestra la situación de los viajeros en el penoso ascenso del Cerro del Aguacate, escrita por el gobernador Diego de La Haya Fernández en 1718: “... montaña de cinco leguas, bien agria, áspera y elevada, con diferentes ríos y quebradas” (Fonseca, Solórzano y Quirós, 1999, p. 201).

Durante la centuria siguiente gran parte de la trocha tomó el nombre de “Camino nuevo o del Espíritu Santo” según Solórzano (1988). Por este se transportaron provisiones (granos y ganado), así como pertrechos militares, desde Nicaragua y Nicoya, hacia el Valle Central. El obispo dominicano Pedro Agustín Morel de Santa Cruz y de Lora en el “Informe de la visita de la Diócesis de Nicaragua y Costa Rica” de 1751 acusaba que para sortear el Cerro del Aguacate, situado en la mitad del trayecto, se necesitaba una jornada entera:

“Continúa mi marcha en demanda de la ciudad de Esparza, que cae al Occidente, su jurisdicción comienza desde el Aguacate: esta es una montaña, que constando únicamente de cuatro leguas de travesía, es preciso un día para pasarla porque todo se reduce a subidas y bajadas extremadamente penosas; lo mismo es entrar en ella, que cesar los vientos y fríos de los valles sin sentirse el calor, éste en medio de que los vientos soplan con grande ímpetu se hace sensible en todo el territorio” (Morel de Santa Cruz, 1967, p. 40).

A finales del siglo XVIII parte de la ruta fue conocida, según Molina (2005, p. 520), como “Camino del Rio Grande”. Elizabeth Fonseca, Patricia Alvarenga y Juan Carlos Solórzano (1999, p. 201) aducen que en el transcurso se debía surcar ríos acaudalados en canoas, marchar sobre puentes de hamacas, que luego se transformaron puentes de piedra, cruzar poblaciones indígenas y sobreponerse a encharcados o agrietados suelos. Fue transitada, con asiduidad, por muleros que provenían del resto de provincias centroamericanas con diversos bienes para la venta. Además, permitió la comercialización de tabaco, producto que impulsó económicamente las ciudades de la Meseta Central, especialmente a la ciudad de San José.

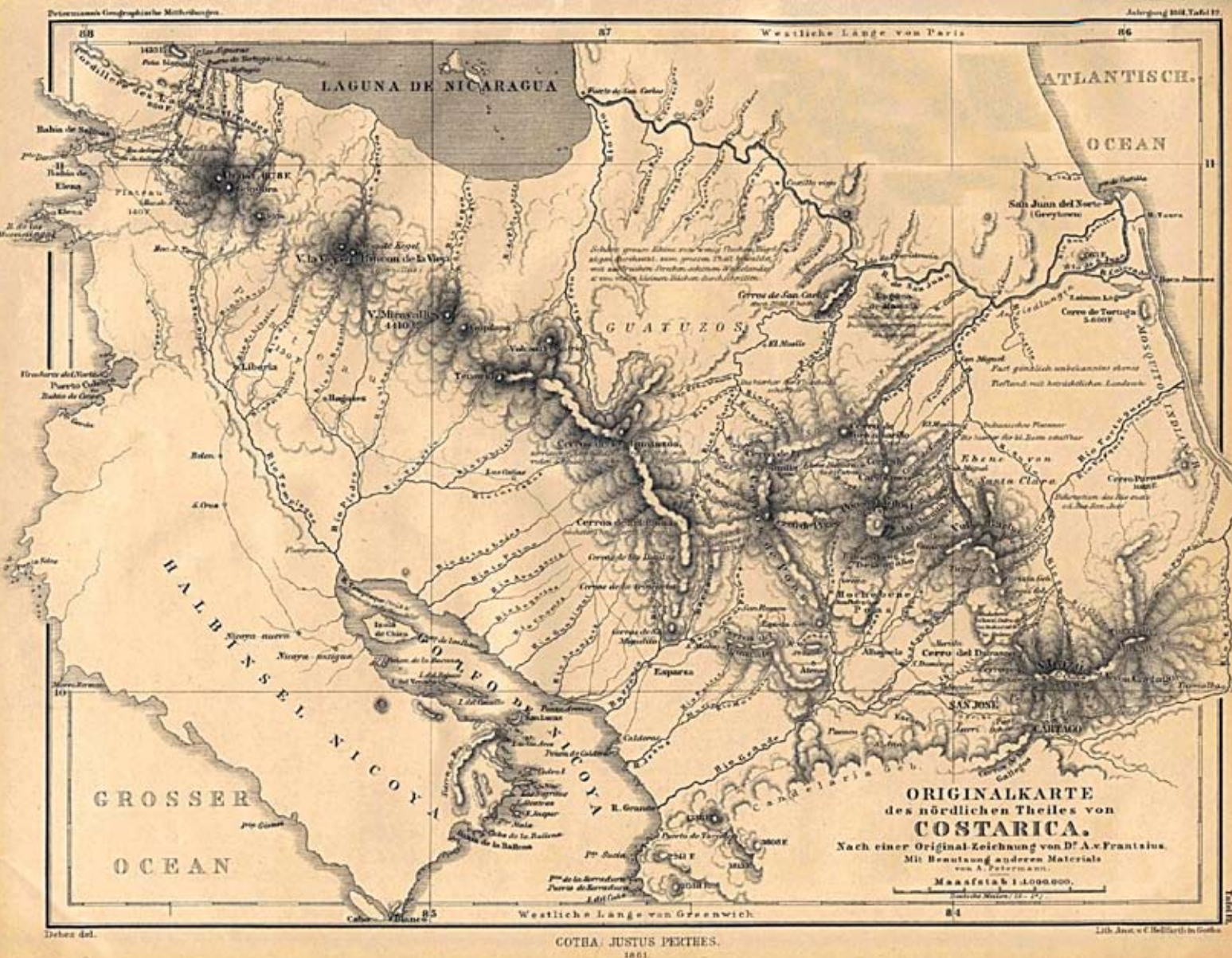


Figura 1: Mapa de Costa Rica de 1861. Fuente: Von Frantzius en Vargas y Alvarado (2007)

Para 1831 se exige, por decreto oficial, la mejora de las vías que se hallaban en estados deplorables. Durante la década de 1840 este decreto adquiere notabilidad por las crecientes exportaciones agrícolas hacia el puerto de Puntarenas, declarado “puerto mayor” como recuerda la historiadora Arabela Valverde (2008). Hacia 1843, la reforma de la ruta Puntarenas - San José estuvo a cargo de la Sociedad Económica Itineraria, un grupo de terratenientes, comerciantes y cafetaleros que, intranquilos por los pésimos caminos, procuraron una salida que fuera transitable en carretas durante la mayor parte del año. La Junta Itineraria, como también fue llamada, se encargó de introducir mejoras infraestructurales y de administrar el camino, asegura Rafael Méndez (2013, p. 66).

Desde entonces la ruta pasó a llamarse Carretera Nacional, adquiriendo un interés público. El

“Reglamento de policía para la Carretera Nacional de Cartago á Puntarenas de 1854” (Supremo Poder Ejecutivo, 1871), ciertamente, facilitó las bases para su vigilancia. El reglamento previó un cuerpo de Guardas Camineros que tenía por obligación: transitar todos los días el trayecto, la remoción de obstáculos, la reparación de daños, el apaciguamiento de incendios, el cobro de multas, el auxilio de personas y el acompañamiento de extranjeros que no conocían el país. También, normas para los vecinos que tenían propiedades como el cuidado correcto de animales y la limpieza del camino. Y a los carreteros se les exigió el mantenimiento del orden en el viaje, lo que significaba no obstruir el camino ni causar aglomeraciones.

La memoria de Gobernación, Policía y Fomento del año 1876 recalca la obligatoriedad de buenas vías para conquistar el desarrollo nacional:

“Las vías de comunicación son las arterias por donde circula la sabia que da la vida a las poblaciones trayéndoles en su riqueza bienestar y engrandecimiento; para que tan importante misión se cumpla con la debida propiedad, es necesario que esta sean de la mejor calidad y que una vez formadas no se descuide, ni por un momento, su entretenimiento” (Gobernación, Policía y Fomento, 1876).

Cuadros

El botánico danés Anders Sandoe Oersted, quien residió en Centroamérica durante 1846 y 1848, presentó una síntesis del país por medio de un “cuadro físico” de clara impronta humboldteana. En esta muestra la distribución de los principales poblados con respecto a los pisos altitudinales, en un perfil Este-Oeste, a lo largo de las rutas Puntarenas-San José y Moín-San José.

Posteriormente, el autor compone una suerte de escrito efrástico sobre el “cuadro físico”. En esta representación verbal, que explica la composición gráfica, se expone de manera pormenorizada el trayecto que incumbe:

“Esta ruta da el acceso principal a las mesetas; es la única por la que pueden pasar carretas, y que puede servir al transporte de mercaderías. Además, tiene por puntos de partida el único buen puerto de Costa Rica, Puntarenas, que está situado en el pintoresco Golfo de Nicoya, en la extremidad de una estructura lengua de tierra (...). Este puerto ha reemplazado en 1840 al de Caldera situado más al sur, y que la insalubridad de su clima hizo abandonar; ha sido declarado puerto libre en 1847 y el movimiento ascendió en 1853 a 350 navíos, de los cuales 13 eran daneses. La ruta que conduce de Puntarenas a San José, la capital de Costa Rica, tiene una longitud de 75 millas o 25 leguas. Después de haber dejado la estrecha lengua de tierra, de cerca de 3 millas de largo, que ha sido mencionada más arriba, atraviesa 9 millas de terreno ligeramente ondulado, de formación aluvial y diluvial, y llega a la villa de Esparza a 720 pies sobre el nivel del mar. Toda esa pendiente está cubierta por una rica vegetación salvaje (...), y está cortada por el río Barranca, cuya profundidad lo permite pasar a caballo, lo que no es sin embargo muy fácil durante la estación de las lluvias.

A partir de Esparza, pequeña ciudad de aspecto miserable, y que en otros tiempos estuvo expuesta a las depredaciones de los filibusteros, el país

La extensa cita, una descripción total de la ruta, ofrece el derrotero que se debía de seguir para llegar a la capital, revelando la situación del camino y valorando tanto física como vivencialmente las facilidades o dificultades del viaje. Se detallan las localidades, características y distancias entre estas. También recomendaciones sobre los medios para trasladarse, los tiempos de tardanza y los períodos del año para hacerlo. Aparecen, además, evaluaciones sobre las riquezas naturales y geológicas, especialmente de la flora que se encontraba en el camino.

Balances

Otro sumario del camino fue realizado por el diplomático costarricense Felipe Molina, quien publicó en 1851 la primera caracterización del país en un texto oficial para difusión internacional. El autor dedica una sección considerable a las vías de comunicación luego de tres décadas de vida independiente. Avala que:

“Todo el comercio se hace en el día por el puerto de Punta Arenas en el Pacífico. Una buena carretera construida por los años 1844 á 1846, conduce desde San José, que se encuentra á 4,500 pies de elevación, hasta dicho puerto al nivel de la mar. El camino tiene 24 leguas de extensión (de á 5,000 varas), y para construirlo ha sido preciso vencer muchos obstáculos naturales, atravesando empinados montes, barrancos profundos y torrentes impetuosos. Miranse en él cinco hermosos puentes de piedra canteada, y el Estado llevaba ya gastados en todos los trabajos hasta 1848 la suma de 150,000 pesos” (Molina, 1856, p. 35).

A pesar de los inconvenientes, relieves disformes, delicadas escorrentías y malezas copiosas, la vía lograba cumplir con su cometido gracias a la gran inversión estatal en infraestructura, mantenimiento y vigilancia. Posteriormente, Molina describe la ruta a partir de los variados lugares de asistencia que se podían encontrar:

“En el camino de Punta Arenas se encuentran de trecho en trecho, varias casas edificadas á costas del Erario, para que tenga donde guarecerse de las lluvias los cargamentos y personas que por allí transitan. Sin embargo, á un lado y otro del camino y en toda su extensión hay haciendas y caseríos donde los viajeros y los conductores de caretas ó recuas de mulas encuentra en abundancia cuanto necesitar para ó para sus ganados” (Molina, 1856, p. 37).

Y da algunas sugerencias sobre los medios de transporte y los tiempos de viaje:

“El transporte se hace hoy en día, generalmente, en carretas, cualquiera que sea el peso y volumen de las mercaderías, siendo el flete corriente seis reales por quintal, ó diez pesos una carreta que carga quince quintales. En estos vehículos el viaje dura de cuatro á seis días, según la estación; pero cuando se quiere economizar tiempo es mejor hacer uso de mulas ó caballos. Las personas que viaja á escotero, no pueden hacerlo de otra manera. Un animal de los mencionados, sea de silla, sea de carga (no debiendo estas pesas mas de 250 libras) puede andar el camino en dos días y su flete cuesta dos pesos” (Molina, 1856, p. 38).

En cuanto a las condiciones climáticas ideales, el autor invita a los extranjeros a recorrer la carretera en la época seca: “la estación más favorable para le transporte es aquella en

DERROTERO.

		Leguas.	Millas.
De Punta Arenas á	La Chacarita,	1	3
“	La Barranca,	1	3
“	Esparza,	2	6
“	Paires,	1	3
“	Surubres,	2	6
“	Jesus Maria,	3	9
“	San Mateo,	1	3
“	La Boca,	2	6
“	Atenas,	2	6
“	La Garita,	2	6
“	San José,	8	24
		—	—
		25	75
		—	—

Figura 2. Derrotero del camino de Puntarenas a San José. Fuente: Molina (1851).

que no llueve; la cual en la región del Pacífico desde Noviembre al mes de Mayo” (Molina, 1856, p. 40). Y, asimismo, exhorta a que se hospeden en alojamientos estatales y de personas particulares. Estos, además de amparo, ofrecían las provisiones necesarias para el camino: “en todos los caminos hay galeras ó posadas nacionales y casas pertenecientes á particulares, donde se encuentra al fin de cada jornada comida y alojamiento para la gente, y forraje para los ganados” (Molina, 1856, p. 40). Por ultimo, muestra el itinerario (elaborado con base a los poblados y a las distancias) de los 120 kilómetros que dividen Puntarenas de San José:

Con esta base contextual se puede repasar la experiencia paisajera de viaje en tres grandes secciones: los movimientos, los cuerpos y los encuentros.

Desde los movimientos

John Urry, sociólogo británico, recuerda que la movilidad, en el amplio sentido del concepto, está constituida por las trayectorias e interacciones de personas, objetos e ideas y que esta, la movilidad, tienen implicaciones en las experiencias en niveles espaciales y temporales. Precisamente, el trabajo del sociólogo francés David Le Breton (2011) enfatiza en relación que ha existido entre las maneras de viajar y las dimensiones sensibles y materiales de apreciación del paisaje. Para el autor, el dinamismo de los acontecimientos, los métodos de percepción y los medios de transporte están íntimamente concernidos.

Por lo que interesa repasar cómo los ensambles del movimiento, los medios de transporte y los condicionantes de meteorológicos, en la ruta que lleva de Puntarenas a San José, mediaron las capacidades de experimentar el desplazamiento. La idea del recorrido como práctica, propuesta por Francesco Careri (2002) se torna relevante. El autor coloca la discusión de los desplazamientos como formas de producir los paisajes. Prácticas, que si bien han olvidadas, permiten partir de actos móviles de “atravesar” y no de actos inmóviles de “estar”.

Cinestesis

Thomas Francis Meagher, aventurero irlandés, en una carta de 1858 dirigida a su amigo Charles Daly, intenta realizar una síntesis del panorama experiencial del viaje en Costa Rica:

“Las dificultades para viajar son grandes, al igual que las de recolección de datos relativos al país -esto ya lo he dicho, y esto es la verdad-. Hay solo un camino decente en toda Costa Rica. Este conecta a Puntarenas, en el Pacífico, en el Golfo de Nicoya, con San José, capital de la República. El resto son caminos de herradura, que parecen como si a través de ellos hubiesen pasado inadvertidos de corrientes turbulentas que buscan obstruir en vez de facilitar el paso de viajero. Esta circunstancia es, sin embargo, tolerable y bastante agradable para uno que, como yo, disfruta del ejercicio en abundancia, y que encuentra satisfacción y la ventaja más saludable en lo más áspero que venga; pero donde el tiempo es un favor (sobre todo muy importante), sería mejor que se deje de lado este ejercicio, en cuanto que, para la recolección de datos, las dificultades son peores que impiden la locomoción” (Meagher, 2001, p. 69)

Meagher sugiere, desde un lenguaje cinestésico, que el equilibrio entre cuerpo, tiempo y espacio es necesario para cumplir los objetivos del viaje. La buena marcha, para el autor, facilita tanto la recolección de datos como el deleite de los recorridos. En este sentido, el sociólogo y antropólogo brasileño Renato Ortiz (2000) expone que los viajeros de esta época estaban acostumbrados a transitar por el interior de un continuum espacial a una velocidad que los integraba con el entorno. La carroza, la diligencia y el caballo posibilitaron la contemplación, cercana e intensa, de una naturaleza envolvente. La sensación de movimiento, asumida y controlada en parte por los mismos viajeros, hizo que exploraran los paisajes que atravesaban, percibiéndolos como entidades vivientes.

Estos desplazamientos acoplaron los resultados de la exploración sensorial con los elementos del ambiente inmediato. El político alemán Wilhelm Marr, en sus diarios de 1852, se esforzó, mientras caminaba, por reivindicar una percepción total. Prestó atención a la respiración, los latidos del corazón y, también, a los colores, los insectos y los sonidos del mundo exterior:

“Voló entonces la mirada sobre un mar de bosques cuyos altos y bajos marcaban los diversos valles, hasta llegar al océano Pacífico; voló hacia el golfo de Nicoya, que como un campo color de rosa matizado de azul, brillaba por delante de nosotros, envuelto en los tintes del sol de la tarde y se perdía en

el horizonte en un círculo vaporoso y dorado. Los contornos de las montañas, los matices del verde de los bosques de aquella perspectiva de pájaro, no se pueden describir mientras no se inventen los colores necesarios para hacerlo. Era un espectáculo tan soberbio, que las miríadas de cigarras que estremecían el aire con su ruido ensordecedor parecían gritar de entusiasmo y admiración” (Marr, 2004, p. 339).

Marr se conectó, en pleno movimiento, con lo que sucedía alrededor. Una vista privilegiada, propia del ascenso al Cerro del Aguacate, y una velocidad orgánica, el avance del caballo, le consintieron capturar muchos detalles en el relato. El escritor inglés Frederick Boyle, quien visitó el país en 1866, testimonia en Barranca que podía correr “... lentamente por una colina, meditando la belleza de la naturaleza” (Boyle, 2001, p.136). Estas escalas de viaje, estables hasta la aparición de los motores, refuerzan la sensación de conexión con respecto al espacio. La propia velocidad, estable, parsimoniosa y apacible, reconocida por los propios viajeros, ayudó a crear una atención específica e intensa sobre los paisajes.

El sociólogo argentino Axel Gasquet (2006, p. 44) propuso que el movimiento es una dimensión irreductible e inseparable de la literatura de viaje. Señalar el movimiento implica conocer las condiciones materiales y técnicas en el que éste se realiza. El viaje es un tránsito continuo, la condición de apartamiento de una persona de un mundo que conoce para transitar por un mundo que desconoce. En el viaje lo esencial es el movimiento y este deviene ya no una exterioridad en la experiencia del viajero, sino que está incorporado, afirma Gasquet (2006, 45), en su sensibilidad.

Las zonas agrestes, por ejemplo, acaban por determinar ciertas maneras apreciativas. Otro alemán, Hellmuth Polakowski, botánico contratado por el gobierno costarricense para realizar expediciones naturistas en 1875, lo mostró así:

“El camino se hacia más y más disparate, nos acercábamos a las estribaciones de los Montes del Aguacate, de la cordillera más importante que tiene que pasar el viajero para llegar a la capital. Las bestias avanzan subiendo y bajando por los cerros con dificultad, por el camino arenoso y en extremo polvoriento a causa de la prolongada falta de lluvias; las cadenas montañosas que había que atravesar se hacía cada vez más altas y espesas, por entre las cuales el camino tiraba zigzagueando hacia arriba, o bien iba bien incrustado entre el cerro, de modo que unas altas paredes a derecha e izquierda tapaban el panorama. En estas partes del camino se exigía mucha atención para evadir las carretas y no entrar en contacto con los cuernos de los bueyes. Pero el panorama siempre cambiante, siempre bello que se presentaba a la vista de la cima dichosamente alcanzada, recompensaba con crecer las penas habidas” (Polakowski, 2001, p. 219).

Los diversos peligros retratados por Polakowski son resaltados como intrínsecos del camino. Precisamente, el historiador francés Alain Corbin (1998) aduce que estas experiencias cumplen un papel fundamental en los sistemas de apreciación del mismo viaje y del paisaje que lo circunda, en igual o mayor medida que el bagaje cultural que traen estos sujetos. Especialmente, dice el autor, cuando estas experiencias provocan reacciones que perturban de manera sustancial la sensación de comodidad y orden.

El novelista británico, Anthony Trollope en 1859, mostraba la fusión del camino, los dispositivos de transporte y el viajero en una pasaje trepidante:

“El camino era muy escabroso, muy escarpado y la noche estaba muy oscura. Al principio era escabroso, luego se puso resbaladizo, lo cual es peor. Yo no tenía idea de que la tierra pudiera resbalar tanto. Mi mula, que era tan buena, cayó repetidas veces conmigo, no pudiendo en absoluto tenerse en pie. En estas ocasiones solía levantarse pataleando sin que yo me apease. Una vez, al principio de mis dificultades, quise ayudarla y me bajé de la silla. Pronto comprendí mi error. Resbalé en el acto cayendo sobre las manos y las rodillas; no era posible tenerme en pie” (Trollope, 2002, p. 407).

El relato de Trollope muestra que, para los escritores del siglo XIX, la naturaleza adquirió cualidades emocionales prescritas por una mula y un terreno resbaloso. Los modos de transporte y las tecnologías, entonces, determinaron una producción específica de sujetos viajeros y de sus experiencias de movilización. La velocidad consentida por la potencia del cuerpo o por la fuerza animal, en este caso, unificó completamente los relatos con las contingencias que el camino hacia San José presentaba. Es necesario, en los siguiente dos temas, examinar ciertas prácticas, siempre procesuales y relacionales, que incumben lo tecnológico y lo meteorológico en las narraciones de los viajeros.

Equinos

Alexander von Humboldt, en su “Viaje a las regiones equinocciales del nuevo continente” de 1807, termina por asentir que andar en “lomos de animal” era un mal necesario. Los equinos, indispensables y útiles, servían para acarrear todo el cargamento para la producción científica, pesados laboratorios móviles con instrumentos de medición y registro. El polímata, en unas interesantes líneas sobre el traslado por Venezuela, medita:

“...las faldas de la montaña presentan escarpaduras, pero no precipicios, y los mulos del país tienen el pie tan seguro, que inspiran la mayor confianza: sus hábitos son las mismas que las de las bestias de carga de la Suiza ó de los Pirineos. En los espantosos caminos de los Andes, en viajes de seis á siete meses por medio de montañas surcadas de torrentes, se desenvuelve de un modo admirable la inteligencia de los caballos y muías de carga. Así es que los montañeses nos decían; «No daré á Usted la mulá que tiene mejor andadura, sino la mas racional». Esta palabra del pueblo dictada por una larga experiencia, combate el sistema de las máquinas, tal vez mejor que todos los argumentos de la filosofía especulativa” (Humboldt, 1826, p. 67).

Humboldt, que permeó las más importantes narrativas de viaje del siglo XIX, indica, entrelíneas, un interesante condicionamiento entre paisaje, viajero y medio de transporte de tracción animal. Para este ilustrado, el caballo, el buey, el asno y la mula, eran medios legítimos para el disfrute escénico y para la buena recolección de datos geográficos, botánicos, zoológicos y antropológicos. Mientras que el animal avanzara de forma regular, el viajero podía explorar el paisaje notando el cansancio y la respiración de la bestia. Marr y Polakowski, ya mencionados, retrataron temas similares:

“En este otro sitio, la naturaleza ha construido todo un vasto y muy variado escenario, y al pasar la mirada por entre los bastidores formados por las colinas cubiertas de boques y sobre la ondulante pradera de un verde tierno, hasta dar con el límite de San Pablo, se refrescan los ojos como si se bañaran, por decirlo así, en agua de rosas. Al cabalgar, o mejor dicho, andar en burro, me detenía a menudo para contemplar, sin saciarme, el bellissimo espectáculo” (Marr, 2004, p. 337).

“Así, durante dos horas tuvimos el hermoso espectáculo al ver, cabalgado por la playa, los últimos destellos del sol que se ocultaba más y más en la oscuridad. Pronto se hicieron visible los haces de luz de San Lucas y Puntarenas, y la luna salió en lugar del sol que se escondía e iluminaba en unión de un ejercito de estrellas que alumbraba suntuosamente y sembraba de luz hechizante el cielo azul oscuro y despejado; a mi izquierda, las superficies de arena a las que se unían en la lejanía las estribaciones de la selva, a mi derecha, la resaca rugiente” (Polakowski, 2001, p. 217).

Hasta este momento, la diferencia entre caminar y montar un caballo no suponía un permuta apreciable en la forma en que una persona percibía sensorialmente el tiempo y el espacio. Esto fue reflejado, también, por el biólogo y arqueólogo sueco Carl Bovallius, en su viaje por Centroamérica entre 1881 y 1883:

“Ya a las 5 de la mañana del día siguiente había montado en silla y trotaba sobre el camino, confiando en el instinto del caballo, porque yo mismo apenas podía vagamente percibir el camino. Fue un espectáculo imponente “ver al sol dorar la cima de las montañas”. Nos encontrábamos entonces en el lado Oeste de uno de los ramales principales de la cordillera, los Cerros del Aguacate, una cima al lado de la otra, no altas cimas cónicas de volcanes, sino cerros redondeados más apacibles, alzándose lentamente sobre la alta cresta de las montañas. Por todas partes ofrecía aquí el camino exaltantes panoramas de valles y mesetas, riachuelos rientes o campos de maíz verde-claros por aquí y por allá cortados por un torrente de montaña sonoro o rodeado por un bosque de variados aspectos. La cresta de montañas ante nosotros era escarpada y el camino subía en zig-zag, pero con una pendiente bastante fuerte. El sol no había aún subido en alto tanto que se pudiese mirar por encima de las cimas de las montañas; por lo tanto subí a la sombra hasta arriba, donde me detuve algún tiempo en un rancho grande -o más bien una tienda- casa de huéspedes, para descansar. De aquí, del paso donde el camino real cruza la cresta de los Cerros del Aguacate, a unos 1.500 metros sobre el nivel del mar, se goza de un maravilloso panorama: hacia el Oeste baja la tierra en amplias terrazas hacia el mar, con la lengua de arena de Punta Arenas y el ancho Golfo de Nicoya y sus tierras altas, como olas verdes en la distancia, y atrás una cinta del mar brillante-dorado bajo los rayos del sol. Del otro lado se extendía la alta planicie densamente cultivada, en hondonadas de montes y valles y cercada por la imponente cordillera, cuya poderosa cadena de volcanes se había revestido de amenazadores festones de nubes.

La bajada al término Este de los Cerros del Aguacate era fácil y pronto estábamos alojados en el llamado hotel de la pequeña ciudad de Atenas, donde los tres, Nerón, el caballo y yo encontramos desayuno” (Bovallius, 1977, p. 114-115).

La amplia cita ejemplifica que las capturas de espectáculos regalados por el camino, estaban relacionados con el galope del caballo. Sin ellos, los animales, la ocupación de

sentir la naturaleza era inverosímil. La nobleza y lealtad de los equinos era admirada por la mayoría de viajeros. Se les consideró, en algunos relatos, compañeros fieles de exploración y del trabajo científico. No en vano, se dedicaron párrafos enteros a hilvanar reflexiones sobre lo recomendable que son los animales de carga y de transporte para ciertos terrenos, climas, distancias, utensilios y maletas. Marr plasma elogiosamente las cualidades épicas de los animales para atravesar en un río cercano a Esparza:

“Allí, los gigantes verdes del bosque nos interceptaron la luz de la luna, y confieso que no las tenía todas conmigo cuando precedido de don Julio nos metimos en medio de la oscura y precipitada corriente del río, que parece tener allí una anchura de 200 pies. El fondo es una salvaje confusión de piedras grandes y pequeñas, y las pobres mulas parecían bregar horriblemente para vencer todos los obstáculos que el agua les oponía.

-¡Deje usted que su bestia vaya como quiera! –me gritó don Julio- Son mulas del país y conocen el camino.

El consejo era bueno. en general, todas las reglas de la escuela de equitación resultan contraproducentes cuando se trata de mulas y de caminos difíciles. Las nuestras nos llevaron con toda seguridad a la otra orilla, sin más inconveniente que una mojadura de pies” (Marr, 2004, p. 333).

Las bestias, al fin y al cabo, determinan la duración del desplazamiento. Depende de lo apresurado que puedan ir sus extremidades. Es decir, las celeridades del viaje quedan supeditadas al ritmo del equino que se cabalga o que tira a la diligencia o carretón. El viajero, por “sí solo”, no puede recorrer con el mismo aplomo con el que lo hace una buena “yunta” de bueyes, una esforzada mula o un fiel caballo. Eran máquinas vivas, como explican los historiadores del transporte Clay McShane y Joel Tarr (2010), que constituyeron una tecnología valorada principalmente para la producción de energía y, de manera especial, para solventar las demandas de capacidad y resistencia.

Meteorologías

Las estaciones, dos perceptiblemente definidas en el Litoral Pacífico de Costa Rica (lluviosa de Junio a Septiembre y seca de Noviembre a Mayo), marcaron la posibilidad de llegar a San José. En verano, para el viandante, la polvareda era enceguedora, asfixiante y molesta, y en invierno abundaban fangos tramposos y pesados. Estas eran las huellas particulares de las condiciones climáticas, asociadas a los “calores” y los “frescos” del camino, que limitaban los pasos, las cadencias y los sucesos del desplazamiento. En temporada de lluvias, Tropolle apreciaba que:

“Y ahora empiezan nuestras tribulaciones. La vereda se fue estrechando muy pronto, a extremo de que con dificultad podíamos conservar los sombreros en la cabeza; además, el suelo se iba haciendo cada vez mas blando hasta que nuestras mulas estuvieron con el barro a las rodillas. Toda moción mas rápida que la de ir paso a paso se hizo imposible, y aún así la brega con el barro era frecuente y molesta. Hasta allí habíamos venido conversando con bastante frecuencia, pero en adelante nos hicimos muy silenciosos. Avanzábamos uno

tras otro, pegando la cabeza de una mula con la cola de la otra, dando tumbos en el barro” (Trollope, 2002, p.427).

“Cinco o seis libras de barro colgadas de las botas y metidas dentro de los pantalones, no contribuyen a hacernos admirar los paisajes. ¡Barro, barro y más barro. A eso de las cinco llegamos chapaleando a otra hacienda de ganado en medio de la selva; un lugar llamado San Miguel, y allí descansamos esa noche” (Trollope, 2002, p.430).

Y Meagher, ahora en “Vacaciones en Costa Rica” de 1858, refiere una noche de invierno en el tránsito por el Rio Barranca:

“Cerró la noche sobre este cuadro. Cayó una lluvia fuerte. A través del gran murmullo del río de la Barranca y al vadearlo nosotros en pos de tres carretas que subían las montañas; por entre el golpeteo y el salpique de la lluvia y la música lúgubre de las ramas que se balanceaban de un lado a otro y del estremecimiento de las hojas, nos llegó el coro de los monos aulladores, de los araguatos, cuyas notas profundas y guturales, que despiertan el eco en las selvas a millas de distancia, predicen la tempestad inevitable, y, cuando llega ésta, aumentan las congojas del momento” (Meagher, 2002: 287).

En todo caso, el recorrido hacia la Meseta Central tuvo como regla la inconstancia. O sea, la variabilidad del tiempo estuvo ligada a las condiciones “inestables” de la tracción animal, y también, de los influjos de los factores atmosféricos. Según Boyle la temporada seca se manifestaba de tal manera que no se podía respirar por la calidad y cantidad de polvo cerca de San José:

“A diez millas de la ciudad me apeé, pues mi pobre bestia apenas podía caminar. ¡Una marcha tan cansada como esa bajo el sol ardiente! Trepando y trepando por el camino polvoriento, por las colinas y a través de los pueblos silenciosos. Las bellas orquídeas arrastrándose por paredes y ramas; arboles polvorientos metían sus ramas por encima de las largas tapias; el zacate parecía tostado, aun estando cerca de las pajas de agua” (Boyle, 2001, p. 140).

Y para Polakowski:

“... el polvo del camino cercano ha transformado el hermoso paisaje verde brillante de las hojas del cafeto en un gris oscuro (...)

Ahora empiezo a notar como cambia por completo el aspecto del paisaje; por la mañana el polvo y el cansancio me habían hecho casi insensible al paraíso que me rodeaba... Se podía ver como las plantas sufrían por el calor; la vegetación se detenía, invernaba. Ninguna flor interrumpía con sus colores frescos el monótono verde grisáceo de arbustos y arboles, el paso estaba chamuscado, con excepción de algunos restos casi invisibles” (Polakowski, 2001 , p.221-222).

Estas meteorologías provocaron en los viajeros interés, de modo que no solo lograron retratar la forma del terreno, sino que interiorizaron estos abruptos climatéricos. Si se toma las estaciones como construcciones de sentido, elaboradas por medio de experiencias de paisaje, se puede entender el desplazamiento en épocas lluviosas y en épocas secas como “duraciones”. Unidades, diarias, de ordenamiento de viaje: tres días en el mejor de

los casos y diez en el peor. La ruta se vuelve dureé como lo entendió el filósofo francés Henri Bergson (2013). Tiempos vividos, corporalmente, vinculados a cambios periódicos y a destinos ambientales y naturales.

Desde las corporalidades

Y, más aún, cuando las narraciones hacen especial énfasis en la dimensión corporal. La presentación de los cuerpos, ya sean maltratados, cansados y desgastados o bien, alterados, excitados e impresionados, muestran que el desplazamiento es encarnado. Es decir, la experiencia paisajera de viaje expresa, siguiendo a la antropóloga colombiana Zandra Pedraza (2009), la condición humana. Esta discusión se torna relevante, en particular, cuando la especificidad del viaje se concreta en la relación del cuerpo con el espacio. Es decir, la materialización del movimiento con respecto a la región que se recorre y la materialización del movimiento con respecto la escritura que se realiza.

En este sentido, y siguiendo al antropólogo escocés Victor Turner (1995), el viaje está próximo a los ritos de pasaje, lo que implica el motivo de la persona, la separación de su medio familiar, un momento de agitaciones y transformaciones y, por último, la reintegración a la propia morada, el retorno a un lugar de origen. Así, el pasaje contiene la idea de que una persona sale de un universo anterior, para penetrar en otro totalmente nuevo, lo que involucra consecuentemente la mediación corporal. Esto permite pensar que las correlaciones que constan entre los cuerpos y paisajes son histórica y políticamente construidas, nunca naturalmente dadas.

Padecimientos

Según el germanista Oliver Lubrich (2004), las crónicas decimonónicas expresan el efecto que tuvo en los viajeros el contacto con zonas “coloniales”. Efectos que fueron supeditados a los motivos del cansancio, el malestar y el sacrificio, tanto psíquico como somático, que la naturaleza tropical impuso. El propio cuerpo del viajero no es en “sí mismo” descrito como problemático, sino que concurren sobre este influencias externas para que, en su desplazamiento, afronte diversos inconvenientes. Meagher cuenta, en su paso por Esparza, los problemas asociados a estos lugares “cruels”:

“Parecía que todas las plagas de los trópicos hubiesen acudido aquel viaje a la voz de alguna bruja tan ponzoñosa como Alecto. Nubes de mosquitos, pulgas a millones, perros sarnosos y hostigados por el hambre, gallos de pelea en estacas por todas partes y, en muchas millas a la redonda, desafiando a todo bicho viviente a que los hiciese callar, carreteros con sus carretas toscas que entraban en la población o salían de ella rodando con estruendo, gritando como si hubiera un incendio o los filibusteros hubiesen hecho irrupción en el pueblo. Estas fueron algunas de las torturas que tuviera que soportar con la mas aguda sensibilidad, tendido en un cuero de buey” (Meagher, 2002, p.290).

En este punto el viaje de Meagher se estimó según los criterios de sufrimiento y sacrificio que el recorrido impuso. La historiadora Jimena Rodríguez (2009) reporta que la narración

de dichos esfuerzos está indisolublemente ligada al propósito de presentar el mismo viaje como una hazaña. Sufrimiento y sacrificio, entonces, son marcas textuales propias de la figura del héroe y la superación de los obstáculos una proeza no sólo física, sino fundamentalmente moral. Fatigas, tormentos, torturas, aflicciones, dolencias, calvarios, martirios, congojas, entre otros léxicos asociados a la retórica del padecimiento, aparecen con frecuencia en los relatos de la ruta Puntarenas - San José.

Por ejemplo, en los segmentos del camino que se hicieron más toscos, los viajeros tuvieron que entregarse a los recursos corporales básicos, a sus habilidades anatómicas. Caminar, brincar, girar, trepar, arrastrarse, esquivar y nadar para penetrar ciertos espacios. “Técnicas del cuerpo”, como las presentó el antropólogo francés Marcel Mauss (1980) a propósito de los aprendizajes sociales. En 1844 el aventurero escocés Robert Glasgow Dunlop, se despoja de los accesorios, ornamentos, vestimentas que revisten su cuerpo, para valerse de este último:

“Después de dos o tres tentativas y de varias caídas violentas, vi que no había más remedio que bajar... y abrimme paso por otra parte. Bajé algún trecho lo mejor que pude, llegando a un resalto de roca perpendicular que tenía menos de veinte pies de altura... Para esto até unos a otros mi cinturón de montar a caballo, mi bufanda y mi pañuelo (que según me cercioré después medían de doce a trece pies de largo) los sujeté lo mejor que pude a una punta de roca y me descolgué hasta una yarda más o menos del resto; pero mientras buscaba la manera de poner los pies en él, se soltó el cinturón de la peña y caí. Mediante un gran esfuerzo logré agarrarme del resalto para no caer en el precipicio, lo que habría sido en verdad una muerte muy singular” (Dunlop. 2002, p.93).

Jorge Monteleone, crítico literario argentino, recuerda que “el cuerpo padece y mensura el camino... La naturaleza, entonces, dista de ser dominada, se está, como por un momento, fuera de la cultura” (1998, p. 30). En otro momento, en un trecho escarpado del Cerro del Aguacate, necesitó reponerse de un decaimiento producto de la variación de temperaturas:

“Al bajar por la montaña tuve pronto un desfallecimiento, supongo que producido por el cambio rápido del frío al calor, combinado con los efectos de un violento ejercicio. Al ver que estaba a punto de caer del caballo, en el cual había vuelto a montar en la choza del hato, eché pie a tierra y durante una hora estuve sin poder hacer ningún movimiento, pero sin perder el sentido ni palabra. Me repuse sin embargo de este ataque singular, seguí mi camino y llegué al anochecer” (Dunlop, 2002, p. 94).

Los viajeros, portadores de cuerpos modernos, civilizados bajo políticas de urbanidad como mostró la antropóloga estadounidense Ann Stoler (2002), se vincularon de manera conflictiva con los ambientes “no-modernos” y “no-civilizados”. El cuerpo enfermo, por ejemplo, fue un descifrador de estas colisiones. Dunlop, nuevamente, cuenta que en Puntarenas tuvo “...una enfermedad peculiar del país: diviesos, los cuales empiezan con una gran hinchazón colorada y causan un dolor tan fuerte que los que no lo han sentido difícilmente pueden imaginarlo” (Dunlop, 2002, p. 94). Y Marr retrata largamente las

angustias de las úlceras. Dolor que lo tuvo inmóvil varias semanas en la ciudad de San José:

“Ya era tiempo. El clima exigió también de mi su tributo. Lo mismo que, antes que yo, centenares de individuos, me había creído inmune, y no tomé las debidas precauciones en los trópicos. Existen tres clases de enfermedades por las que todo extranjero tiene que pasar, antes de que su organismo se aclimate: fiebre, disentería y úlceras. Estas últimas resultan el mal más doloroso pero el de menos peligro, me invadieron. Primeramente tuve niguas en los dedos de los pies, por descuido, y, a causa de haberme rascado con violencia donde me picaba, se me formaron en los lugares heridos otras tantas úlceras. Los granos no tardaron en extenderse por toda la pantorrilla. No podía andar ni estar de pie; dolores infernales me robaban el sueño, y los remedios heroicos (la pomada de cinc y la piedra infernal) no me hicieron ningún provecho. Además, no pude conseguir un sirviente por ningún dinero, por ser el tiempo de la recolección del café y haber trabajo de sobra para todos los desocupados. No tenía literalmente un alma que me diese un vaso de agua, y una tarde que me atormentaba una sed abrasadora, me arrastré a gatas hasta la puerta de la casa y rogué a un soldado que pasaba por la calle que me trajese una botella de agua... El Dr. Ellendorf me curó, y al cabo de cuatro semanas me encontré ya tan restablecido que pude aventurarme a volver a salir al aire libre, apoyándome en un bastón. Lo que sufrí durante ese tiempo no se lo deseo ni a mi peor enemigo, y más que los dolores físicos me atormentaba la inactividad espiritual a que me veía condenado” (Marr, 2004, p. 360).

Los sujetos metropolitanos que, en algunos momentos, se encontraron contrapuestos a las geografías “primitivas”, “salvajes” y “arcaicas” ejemplifican lo que el historiador británico David Arnold llama tropicalidad (2010). Es decir, la distinción que, desde el siglo XVI, se ha creado en función de las “tierras tropicales” con respecto a las “tierras templadas”. El trópico fue, para los europeos y norteamericanos, de culturas “septentrionales”, un mundo ambivalente que fustigó, al mismo tiempo, repudio por el riesgo y el atraso que mostraba y deseo por los tesoros de una naturaleza indómita y poderosa.

Goces

Si bien parecen hallarse oposiciones entre los sujetos viajeros y los entornos tropicales de la ruta, se hallan, también, complementariedades. Entonces, los cuerpos no solo se sometieron a venturas de las fatigas y los dolores, también se convirtieron en objeto de experimentación. Sirvieron, así, como sensores de la experiencia que la ruta brindó. Lo corporal fue apelado, con frecuencia, como instrumento para reconocer la belleza y la abundancia de lo desconocido. El antropólogo colombiano Esteban Rozo sugiere que:

“La sensibilidad del viajero surge en torno a ciertos motivos y constituye un intento por resolver ciertas contradicciones: motivos como el placer que pueden procurar los viajes en estrecha relación con las emociones e impresiones que afectan al viajero en medio de la naturaleza. Y contradicciones como la imposibilidad de civilizar una “naturaleza desenfrenada y exuberante”. Este tipo de paradojas tienden a solucionarse convirtiendo a la naturaleza en objeto de goce estético y estésico, en un espectáculo cuya máxima expresión la encontramos en la idea de paisaje” (Roza, 2000, p. 45).

Moritz Wagner, médico alemán que estuvo en el país durante 1853, ilustra esta correspondencia:

“Nunca me impresión de tal modo el ver un mar, como ahora el contemplar el Pacífico. La conciencia de que la mirada a través de la masa de agua más grande de nuestro planeta y el pensamiento de que el viento que riza ahora la corriente de esta enorme bahía de agua salada, nos llega directamente de la China o la Nueva Holanda, produce un efecto arrebatador. Los pormenores de ese cuadro son también esplendidos; un noble color azul profundo pintaba la superficie inmensa con el destello dorados rielantes del astro diurno y encima se aboveda el hermoso cielo tropical con su azul más suave; el agrupamiento más variado de nubes que ya formaban una cortina inmóvil de éter, ya reflejaban como velas aletadas su imagen en el profundo nivel del agua...”

Hay que confesar que el goce de un espectáculo tan rico en fenómenos bien vale los sacrificios y penalidades de un viaje a la región tropical de América Central. Formas exóticas de plantas adornan las riberas; hermosas palmeras de coco crecen en la península en la proximidad de Punta Arenas y todavía más en las inmediaciones de Tárcoles, tan cerquita del borde del mar, que el flujo salado riega a menudos sus troncos arrugados...” (Wagner y Scherzer, 1974, p. 258).

Bajo esta idea, se puede pensar que los viajeros, precisamente, apreciaron el mundo por medio de elaboraciones estéticas (sensaciones) y, finalmente, lo plasmaron por medio de juicios estéticos. Con esto, la idea del paisaje como unidad objetiva se remplazada, en los relatos, por la idea del paisaje como totalidad sensible. El paisaje se alberga en el cuerpo de los viajeros decimonónicos por la sorpresa y estupor que causa. El mismo viajero, Wagner, detiene su periplo y excita su cuerpo, por medio del oído, la vista, el olfato y el tacto, ante el horizonte en dos momentos:

“Hacia medio día llegamos a la Aduana de Rio Grande. Oímos rugir, a poca distancia, este río en la profundidad y el señor Nanne llamó mi atención sobre una perspectiva de la que, en el horizonte suroriental, ya se divisa, entre una rocas, la superficie azul del Pacífico. La Aduana, “La Garita”, tiene la situación más favorable que jamás haya visto para este propósito. El ojo domina desde la alta rivera, el desfiladero y las vertientes del Monte del Aguacate que se levante enfrente. Unas rompientes escarpadas de pórvido caen en la ribera izquierda casi a plomo en el lecho del río...”

Hacia las tres llegamos a la extrema altura del paso de la montaña. El bosque a la izquierda del camino había sido entresacado, así es que disfrutamos de una vista maravillosa hacia el Pacífico. Al otro lado de las verdes terrazas selváticas del Monte del Aguacate y de los valles de los ríos Turrubares, Jesús María y Barranca, se extendía el aromático y hermoso golfo azul de Nicoya...”

Solo pudimos gozar durante pocos minutos de la vista. Un viento violento, que venía del Noreste, empujaba la nubes apiladas que envolvían toda la alta terraza a través del Aguacate. La temperatura cambio y sin que lloviese, se puso sensiblemente frío” (Wagner y Scherzer, 1974, p. 254-255).

John Lloyd Stephens, reconocido aventurero, arqueólogo y explorador estadounidense quien visitó Costa Rica en 1839, valoró con un criterio comparativo lo conmovedor que fue el panorama de este mismo sitio, La Garita:

“Lo que ahora descubría era tan apacible como aquello selvático; y este espectáculo impresionaba otros sentidos además del de la vista; porque no era, como el del resto de Centro América, retrógrado y ruinoso, sino risueño como la recompensa del trabajo” (Stephens, 2002: 48).

Las referencias sobre la belleza encontrada en determinados parajes, indican que los viajeros demostraron una sensibilidad ante la riqueza natural. Entre otros, se señalaron los ríos, las montañas y la flora (los botánicos con especial interés), de día y de noche, como parte de los motivos predominantes. Polakowski, a propósito de lo anterior, se conmueve a causa de la admiración que la ruta, a la altura de Barranca, le causó:

“Verdadera y encantadoramente hermosos se presentaban los gigantes de la selva, los cuales destacaban entre el matorral espeso del monte bajo, y aparecían adornados con bejucos y plantas rastreras a manera de cuantas en la lívida luz de la luna. A menudo la espesura del bosque impedía el paso de los rayos de la luna, y callados cabalgamos entre los espacios verdes. Aún más hermoso y grandioso era el cambio de escena, cuando nosotros, al doblar por una esquina, o al salir del bosque, pasábamos súbitamente de la oscuridad tenebrosa a la clara luz de la luna, como cegados ante una parte más grande y hermosa del camino sin par.

De pronto, saliendo de la profundidad del camino, se escapa involuntariamente un grito de gozoso asombro de mi pecho, y encantado ante un espectáculo tan silvestre como hermoso. El camino se ha ensanchado y lleva a un río” (Polakowski, 2001, p. 218).

En el tramo de Jesús María, también en una marcha nocturna, Marr se maravilló durante treinta minutos por la “garganta tropical” que, iluminada por la luna, mostraba una gran riqueza:

En el mismo valle, de Jesús María, informa: “... sobre el río, a la altura de unos cincuenta pies, hay un puente de arco y de piedra, el Puente de las Damas, construido mediante contribuciones voluntarias de señoras costarricenses” (Marr, 2004, p. 335).

La naturaleza desmesurada, que acaparó la sensibilidad del viajero, hizo que se redujesen a comentarios despectivos, poco distinguidos o anotaciones secundarias toda obra creada por las personas. Causando que, durante el trayecto, fueran mencionados pocos elementos humanos. Uno de estos, el Puente de las Damas, apareció como símbolo de progreso que engalanaba el magnífico vergel del camino. Acá, arquitectura y entorno, se unieron en una amalgama perfecta para la observación de Marr:

“La vista de una obra de arte, por modesta que sea, en medio de la naturaleza primitiva, produce una extraña impresión, cuando durante largos cuatro meses no se ha contemplado absolutamente nada más que las ruinas de la fuerza creadora del hombre o la resistencia a toda cultura. Aquel puentecito sencillo de piedra bastaba para dar al espectáculo natural un efecto plástico de arte” (Marr, 2004, p. 335).

Las condiciones materiales fueron examinadas por Marr como reflejo del desarrollo. Y, aunque sencillo e insignificante, el puente estimuló un adecuado balance entre naturaleza

y cultura. La comparación, en términos plásticos, recuerda que los viajeros utilizaron modelos de apreciación ligados a las valoraciones artísticas. El detalle de la construcción lacónica, en ese marco esplendoroso, transmitió un encanto pictórico. Bovallius, en un pasaje similar al anterior, encuentra en el puente una magnífica misión:

“El viaje continuó pasando un arroyo o riachuelo tras otro, la mayoría dotados de puentes de madera que se cimbraban; uno de ellos, el de Jesús María, podía sin embargo vanagloriarse de un magnífico puente de piedra, sencillo y sólido, alzándose más de 15 metros sobre la superficie del agua, con fuertes pilares de apoyo, el todo en piedra canteada. Seguramente es un recuerdo del antiguo Camino Real” (Bovallius, 1977, p. 114).

Otros, de manera más modesta, lo plasmaron como “un puente de piedra muy bonito, muy firme” (Polakowski, 2001, p. 223) o como “un puente de piedra de un solo arco atrevido” (Meagher, 2002, p. 299). Así, el proyecto ingenieril tuvo valor escénico por la proximidad con el entorno, por el conjunto que lo encierra y no, necesariamente, en sí mismo. La descripción de Marr refleja la superioridad de lo natural que contrastó con la minúscula apariencia de las ruinas encontradas en el camino. Esto también se puede registrar en las menciones inexpresivas y degradantes de los pueblos, sus gentes, edificios, ideas y costumbres, poco memorables, que aparecían durante el camino.

Los placeres asociados con el viaje no eran otros que los de deleitarse y disfrutar de la belleza y majestuosidad que emergían a lo largo del camino hacia San José y, así mismo, regocijarse en los pocos encantos de la obra humana. El cuerpo del viajero recibió, esta vez de manera gozosa, las manifestaciones tropicales. El espectáculo de la naturaleza primigenia fue visible para estos que, con la capacidad de sentirlo, procesarlo y escribirlo, lo convirtieron en una fuente de sentimientos y emociones. La imagen alegórica de un viajero solitario y absorto, parado frente a lugares maravillosos, explorada arduamente por las artes visuales de la época, parece parcialmente cercana.

Desde los encuentros

Sin embargo, los viajes no fueron actividades corporales totalmente solitarias. La historiadora colombiana María Riaño (2011) apunta que no existe viaje sin redes de personas que acompañen, orienten o tutelen. En los siguientes tres apartados se hace referencia, justamente, a las personas ayudantes, entre los que se encuentran guías, asistentes, propietarios de posadas y carreteros. El espacio experimentado, entonces, se desdobra en los cuerpos que se “movieron” y los cuerpos que se “quedaron”. Se puede identificar, por lo tanto, que las acciones o prácticas de movilidad de los viajeros estuvieron constituidas en relación con las acciones o prácticas de permanencia en el lugar de otras personas no-viajeras.

Ayudantes

Todos los viajeros reportaban la presencia de ayudantes que, además, contrataron a cambio de dinero para que los dirigieran en las travesías hacia a la ciudad. La importancia

de esas personas residió en encaminar al viajero, haciendo estable y seguro el trayecto. Asimismo, eligiendo las mejores rutas, esbozando itinerarios, proveyendo compañía e informando desde el conocimiento local. Y, en algunos casos, traduciendo o cargando maletas y localizando hostales. La figura del ayudante englobó a los llamados mozos, guías, nativos, cargueros, cocineros, criollos, peones, baquianos, sirviente, muleros, cazadores, comerciantes buhoneros, hasta los empleados gubernamentales, policías de caminos y oficiales aduaneros.

Algunos viajeros, como Trollope, los caricaturizaron como personajes tontos, impuntuales y perezosos:

“Este individuo era sin duda el hombre más estúpido que he encontrado en toda mi vida y creo que el secretario lo escogió adrede.

Tuve que elegir mi camino entre los dos que tenía por delante y afortunadamente tomé el bueno. Si me hubiese equivocado, dudo de que aquel hombre tuviera bastante entendimiento para enmendar el error. Me puse a trotar de nuevo; pero después de un cuarto de hora vime obligado a esperar, porque mi asistente se había quedado atrás, fuera del alcance de la vista, y me pareció necesario vigilar mis bártulos que venían en la mula que él montaba.

... Después fue necesario encontrar un nuevo guía, por ser evidente que el que yo había llevado era inútil” (Tropolle, 2002, p. 404-406) .

Justamente la filósofa india Gayatri Chakravorty Spivak (2010), haciendo referencia a la figura del “informante nativo”, muestra que el ayudante ha sido subalternizado por la escritura occidental. Es clara una relación de saber y poder. Por ejemplo, para el caso colombiano, el historiador Santiago Muñoz dice que “... por más que el boga recorriera las aguas del Magdalena, el “viajero” no era él, sino el europeo que transportaba en su champán” (Muñoz, 2010, p. 45). El boga, motor humano de las embarcaciones, nunca fue considerado un viajero, pero si una persona adaptada a su hábitat. Otros viajeros, justamente, los miraron como “instintivos” por naturaleza. Eran a juicio de Meagher:

“... ligeros de piernas, pacientes, robustos, activos, intrépidos, afables y corteses, leales para con quien en ellos depositó su confianza, prosiguen resueltamente su camino en medio de todas las vicisitudes que la Providencia les depara y contra viento y marea” (Meagher, 2002, p. 287).

Stephens presentaba a “Hezoos”, su guía que los acompañó desde Nicaragua, así:

“El sirviente a quien me he referido era un nativo de Costa Rica, entonces en viaje para su hogar, después de una larga ausencia, con una carga de mercaderías de su pertenencia. Era un sujeto alto, bien parecido, vestido con una chaqueta o algodón guatemalteco, y un par de pantalones mexicanos, de cuero, con botones a los lados y un sombrero pardo de pelo, de copa alta y ala ancha, del todo superior a cualquier sirviente de los que yo había visto en el país; y pienso que si no hubiera sido por él, yo no habría emprendido el viaje. Al lector quizá le chocará el saber que su nombre era Jesús, que se pronuncia en español “Hezoos”, por cuyo segundo nombre, para evitar lo que pudiera ser considerado como una irreverencia, le llamaré de aquí en adelante” (Stephens, 1971, p. 85).



Figura 3. Guía de viaje. Fuente: Meagher (1859).

Y lo refirió, ulteriormente, como un hombre valeroso:

“... “Hezoos” iba adelante de mí, con sombrero blanco y chaqueta y caminando junto a él un perro blanco; pero yo no podía ver los contornos de su figura. En uno de los más oscuros pasajes, “Hezoos” se detuvo y, con voz que hizo resonar el bosque, gritó “un león”, “un león”. Yo quedé espantado, pero él se apeó y espantó al animal. Que frescura, pensé yo; pero él me tranquilizó diciéndome que este león era un animal diferente del que ruge en los desiertos africanos, pequeño que se asustaba con un grito y que sólo comía niños” (Stephens, 1971, p. 89).

Sin el adecuado auxilio del ayudante, los “exóticos” caminos se pudieron convertir en letales destinos. Muchos anónimos, otros designados por nombres propios o con cargos de “don” o “señor”, los ayudantes fueron indispensables para sortear la cruzada. Meagher hace una descripción de “Anselmo”, un colaborador de viaje:

“Anselmo era un muchacho silencioso y de sangre india. Su ancha cara, profundamente picada de viruelas, tenía el color de una castaña madura y

una expresión meditabunda y adusta. Vestía unos pantalones blancos a cuadros, un escapulario pardo y una camisa encarnada a cuadros. En los desnudos talones ostentaba un par de espuelas, cuyos rodajes tenía la forma y el tamaño de estrellas de mar. Despaciado, igualmente insensible al polvo, a la belleza, al barro colorado y a las empinadas cuestas del camino, con una de nuestras escopetas a las espaldas y por delante unos pocos y necesarios objetos de tocados envueltos en un saco de café, Anselmo, haciendo caso omiso de los calcetines, se sostenía en los estribos con los dedos de los pies. Durante la mayor parte del viaje se mantuvo a retaguardia. Siendo el piloto de la caravana, se sentaba en la popa y guiaba desde atrás. Tal es la costumbre del país. El guía camina rara vez delante, a menudo está fuera del alcance de la vista, nunca lo está al de la voz” (Meagher, 2002, p. 292).

Y Ramón Páez, artista venezolano quien acompañó a Meagher en su viaje, lo retrató por medio del grabado de la siguiente forma:

El ayudante parece, en los relatos, estar acostumbrado, bien adaptado, a los pesados ambientes del Pacífico costarricense. No en vano, y como se expuso anteriormente, el cuerpo del viajero, cuerpo educado, sensible y civilizado, se opuso al cuerpo del “otro”, el nativo, que no siente, que no padece, pero que fue útil e idóneo para completar el viaje. Los europeos y estadounidenses encuentran otros cuerpos inconmensurables respecto a los suyos.

Posadas

Las relaciones entre anfitriones y huéspedes, en el viaje de Puntarenas a San José, fueron detalladas en varios relatos de viaje. Las pocas hostelerías en el trayecto, al parecer de los viajeros, eran feas e insalubres. Chozas, casuchas y cuchitriles, siempre incómodos, que ofrecían mala comida y bebida. Marr afirmaba que en Costa Rica “... la palabra confort había llegado a ser un mito, la palabra cama una leyenda de los tiempos pretéritos” (Marr, 2004, p. 388). No había bocado “digno”, menos lecho cómodo. Algunos que, como Meagher, viajaban de día y reposaban de noche les correspondió hospedarse en varios de estos sitios.

El autor describe, con ironía, el suplicio que significó guarecerse, primero, en una Posada en Esparza. Con lujo detalla el interior de la casa de José Guerrero:

“Llegó la medianoche antes de que fuésemos a la cama. Palideció la medianoche antes de que se desvanecieran los dorados tapices del comedor, el sofá cubierto de terciopelo, la caja de joyas de cristal y lo demás del hechizo. Hacía más de una hora que la medianoche estaba sepultada cuando nos vimos en el dormitorio del ventorro de José Guerrero, en medio del cuarto, tendidos en camastros cubiertos de cuero de buey, con los ojos atentamente fijos en las negras y desnudas vigas, las tejas, los huecos y telarañas del techo. Desde que nos acostamos hasta que nos levantamos pasaron cuatro horas de dolores y agonías. Nos tocó en suerte un doble castigo. Debajo teníamos la parrilla de San Lorenzo, y por todos lados las molestias de San Antonio sin las tentaciones” (Meagher, 2002, p. 290).

Páez la caracterizó internamente así:

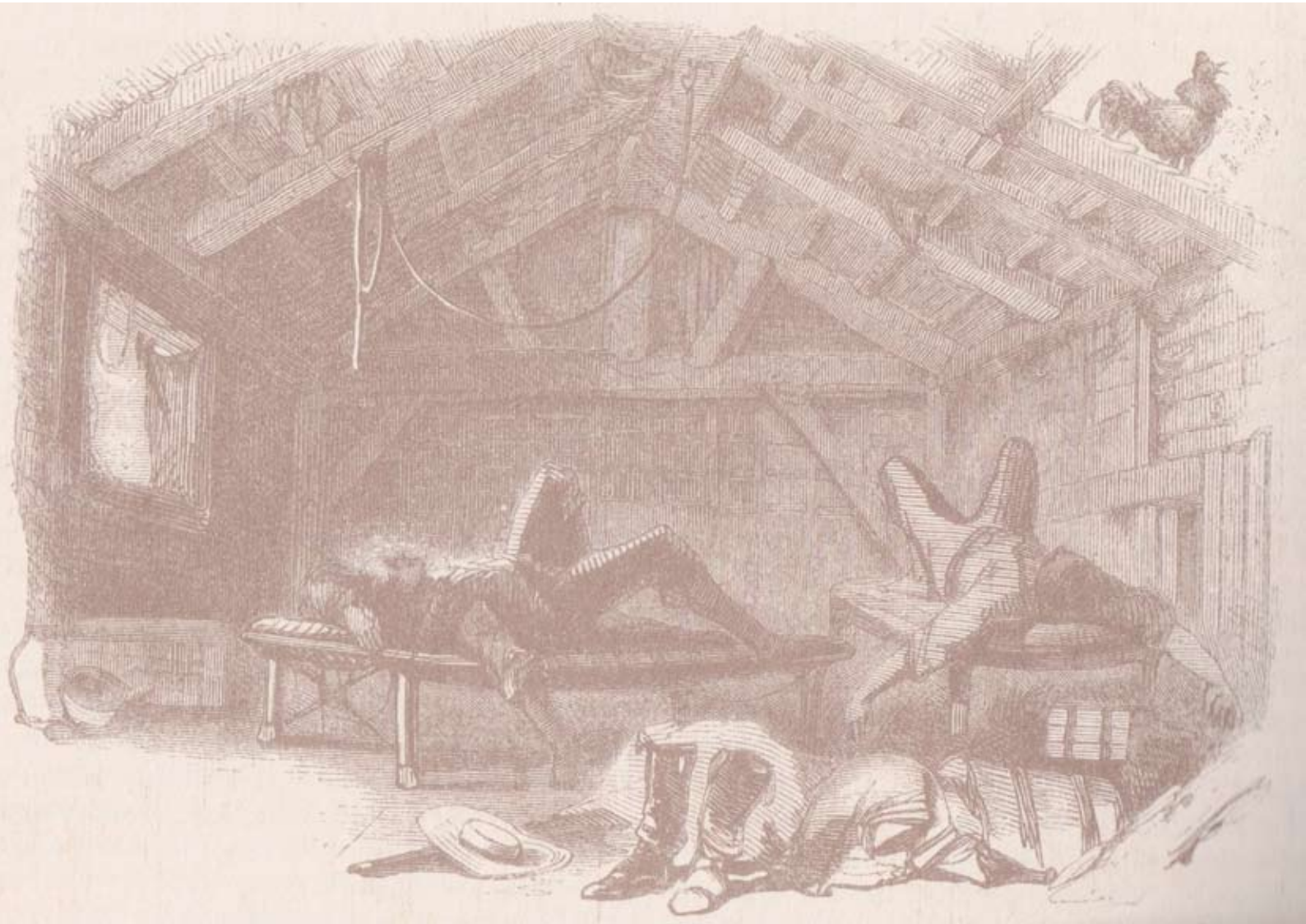


Figura 4. Posada en Esparza. Fuente: Meagher (1859).

Y segundo, en la Posada de Pericles, un pícaro personaje del pueblo de Atenas:

“[Pericles] ...se mostró muy franco al convenir en que las pulgas podía molestarnos durante la noche, y en que los cerdos, que los mismo circulaban en el dormitorio que por la cocina infestaban la casa de niguas; y luego, cuando nos tendimos sobre los catrezuelos, cubriéndonos con mantas verdes y rojas, cerró con tanta ternura las cortinillas de zaraza ordinaria, dándonos las buenas noches con tal suavidad, que parecía tener al mismo tiempo -y así lo dijo Don Ramón a la mañana siguiente- la gentileza de Alcibiades y la bondad de Sócrates, unidas a los recursos principescos de Pericles.

Pero aquella noche fue de indecible tortura. Peor, infinitamente peor que la que pasamos en Esparza. Las pulgas se apoderaron de la casa en punzante mayoría. Una minoría de dos, compuesta de don Ramón y don Francisco tuvo que ceder, levantarse y salir. Fue preciso abandonar los catres, las sillas, la hamaca del cuarto, la mesa de la cena, a la que nos retiramos un rato con nuestras mantas; hubo que abandonar hasta la casa. Aquello fue una redención incondicional ante un sitio aplastante. Niso y Euríalo pasaron el resto de la noche en el patio fumando cigarros, con sus ponchos y sus notas.

Allí, a la luz vibrante de las estrellas, con su cara ruda que brillaba como un granito, yacía Anselmo, nuestro guía, con los dedos de los pies de fuera



Figura 5. Posada en Atenas. Fuente: Meagher (1859)

y erectos, tan tiesos, tan apretado como una momia. Cerca de allí, contra la rueda de una carreta, estaban hechos un montón dos cerdos negros y rechonchos, roncando como si estuviera acabándose el mundo o no hubiese más que ellos en él. Detrás de un monto de cueros de buey mohoso dormían profundamente tres arrieros huesudos y morenos, que contestaban con gran énfasis a la sonora pareja, a la vez que un perro inquiero, con la cola baja, muy tostado, muy escrofuloso y muy flaco, rondad el patio saliendo a vece disparado hacia la puerta traqueadora cuando pasaba chirriando una carreta o algún viajero trasnochado a horcajadas en su mula.

Esta diversión nocturna en Atenas nos costó cinco dólares. Pericles era el más astuto, a la vez el más suave de los truhanes. Nos largamos antes de que tuvieres tiempo de afligirnos con su desayuno” (Meagher, 2002, p. 297-298).

Ahora el ilustrador venezolano recreó el espacio externamente:

La Posada, que tenía un precario techo a doble agua, cubierto con hojas de plátano y maíz, fungió, a pesar del quisquilloso viajero, como resguardo. Y Pericles, personaje del occidente de la Meseta Central, vuelto personaje mitológico por Meagher, un afable colaborador que aseguró, en un momento dado, la continuidad efectiva del viaje. Don

Nicolás Chávez en San Mateo, Don Ramón Carraza en San Pablo, Un “Don” de San José en el Monte del Aguacate y Doña Ignacia en La Garita asistieron, con alojamiento y alimentación, a Marr y a Wagner. Otros posaderos anónimos ofrecieron a Stephens desayunos “rancios”, bebidas aromáticas de café y cacao y camas de paja o cubiertas con cueros de vaca sin curtir.

Precisamente, la teórica literaria estadounidense Mary Louise Pratt señala el papel de las personas anfitrionas en torno al viaje:

“Las relaciones anfitrión-huésped juegan un rol constitutivo en la mayoría de los viajes. Cada travesía es organizada como un movimiento entre dos puntos de hospitalidad, esto es, puntos donde los que se mueven son recibidos por los que se quedan, los “quedados”; la presencia y la capacidad hospitalaria de estos quedados (o su hostilidad, según el caso) suele determinar la ruta del viajero. Las relaciones anfitrión-huésped son esenciales no sólo para la logística del proyecto... sino también para que este complete su significado” (Pratt, 2009, p.1).

Carretas

Otro tipos de encuentros se daban con los “carreteros”, grupos de personas, en muchas ocasiones familias completas, que circulaban en “convoyes” hacia el puerto de Puntarenas. Desde la tercera década del siglo XIX las carretas de tracción animal fueron utilizadas para traslados que requerían de al menos diez días. El historiador costarricense Javier Rodríguez recuerda que la comercialización del café, precisamente, propició las condiciones para que surgieran acarreadores permanentes u ocasionales:

“Se debe aclarar que también transportaban personas y por supuesto café en pergamino hacia Puntarenas, por caminos polvorientos en trayectos que podían demorar semanas desde la capital. Para la estación seca en la vertiente del Pacífico, que brindaba mejores condiciones climáticas, operaron los trasiegos, pero durante las lluvias entre mayo y noviembre los caminos eran un verdadero caos que la tracción animal sufría con creces, lo que disminuía el trasiego por razones obvias” (Rodríguez, 2014, p. 24).

Estos vehículos, de paso lento, fueron descritos por Meagher (2002, p. 286) como carros ramplones y rudimentarios. Según el viajero tenían un timón que salía de un bastidor cuadrilongo, debajo del cual había eje empernado. De las extremidades del eje, sobresalían discos o ruedas de cedro sólidas de un metro y medio de diámetro y de un ancho de diez centímetros. Encima, armazones de caña que sostenían toldos para proteger al café y a los tripulantes del clima variable. Asimismo, Meagher legó una estampa de la vida en carreta:

“Porque en muchos casos las esposas y las hijas de los “carreteros” acompañan el café al puerto. Resulta sociables y sumamente útiles en el largo viajar de seis días cuando menos. Muelen el maíz de las tortillas, guisan los frijoles, rebanan los plátanos y los fríen, manejan el hilo y la aguja, proveen de agua y “zacate” a los bueyes y dan pruebas de ser, de vario modos, las más cariñosas auxiliares de confort de los honrados sujetos que caminan trabajosamente a pie y guían



Figura 6. Carretas en el camino. Fuente: Meagher (1859).

sus dóciles yuntas con el “chuzo” su ligera vara con punta de acero” (Meagher, 2002, p.287).

Y Páez hizo lo mismo gráficamente:

Por lo que, adicionalmente, fueron casas móviles que contaban con infinidad de enseres domésticos. Los carreteros habitaron, durante gran parte del año, la parsimoniosa ruta recorriendo el mismo camino que los viajeros, empero en dirección opuesta. Otra escena, recreada por Trollope muestra las impresiones al “toparse” los pesados grupos de arrieros:

“Lo que más me interesó fue el tráfico constante en el camino o carretera por donde pasamos. Creo poder dar el nombre de carretera, porque los productos del país se sacan por allí en carretas tiradas por bueyes; pero es sumamente escabrosa y tan sólo para ruedas solidas de madera; en realidad para discos sólidos de palo tales como los que allí se usa, adecuados al paso lento y paciente de los bueyes” (Trollope, 2002, p.383).

Y Boyle, a la altura de la comunidad de Esparza, remarcaba:

“Era una escena de comercio y agitación incomparable a ningún camino de Europa en ocasiones ordinarias. Las carretas que regresaban estaban a menudo equipadas con una cubierta y con cortinas de escarlata, de entre las cuales asomaban caras alegres de muchachas y niños que espiaban a los extraños...

Pronto nos metimos tierra dentro y cabalgamos a lo largo de una ancha avenida de grandes arboles, llena de una densa cerca de bambú. Había palmeras y palmitos de toda clase, mezclados con esos gigantes del bosque por lo cuales Costa Rica es famosa. Es encantador ese camino a San José, no tanto por la belleza descuidada de la selva, sino por lo rudamente adiestrado al servicio del hombre. Tan intenso es el tránsito en las tocas carretas de bueyes que cada cien yardas han dejado un árbol que separa a los viandantes, y los bejucos, como mecates, cuelgan las ramas y ondean flores carmesíes en la cara del viajero. Cortan los bambús gruesos y los tienden rudamente para que sus espinas dobladas no obstruyan el paso. Por aquí y por allá hay una choza construida con troncos, donde los boyeros sedientos pueden servirse aguardiente por el pago de un diez...” (Boyle, 2001, p.135).

Boyle rescata el carácter festivo que la presencia de carretas daba al trayecto, comparándolas con una suerte de mercado ambulante. Alegraron el camino formando largas caravanas animadas. Sin embargo, el llamado “cantar de la carreta” -un sonido emitido por la bocina y el eje del vehículo- y los potentes gritos de “hesa” y “huppa” del transportador, molestaron significativamente los oídos de Stephens:

“Había huellas de ruedas y no tardamos en oír un vehículo que se acercaba. El crujir de las ruedas metía casi tanto ruido como la máquina patentada por Zillenthal para la amalgama fría del Monte del Aguacate. Estas ruedas eran de una sola pieza, de diez o doce pulgadas de grueso y cortadas en el tronco de un árbol de guanacaste, con un hueco en el centro que jugaba en torno del eje casi ad libitum produciendo el ruido más lúgubre que es dable imaginar. El cuerpo del vehículo era de cañas, de unos cuatro pies de altura y de él tiraban bueyes uncidos por los cuernos, en vez de estarlo por el pescuezo.” (Stephens, 2002, p.46).

La inaudita experiencia acústica que produjeron las carretas, un carillón único derivado del anillo del metal que golpeaba el cubo de la rueda, hacia que algunos, entre estos Stephens, advirtiera la presencia de estos medios “traqueteando” con antelación. El poco armonioso sonido era distintivo, según el autor, al dueño de cada carreta y al tramo del camino que transitaba. Con un ritmo pausado, contra el lodo o el polvo, al paso de los bueyes, las carretas mediaron el paisaje y lo transformaron sonoramente con aquel particular chirrear. Siendo, en los relatos, inseparable este “ruido” de la experiencia de la ruta.

Cierre

Se puede volver al argumento que dio inicio al artículo. Fue necesario atender el llamado de James Clifford y de George Marcus sobre las formas móviles de construir lo espacial. Las migraciones, los exilios, las diásporas, las cruzadas, las peregrinaciones y el turismo, entre otros, muestran que, indistintamente, los viajes se ha convertido en hechos sociales. Empero estos, los viajes, no son absolutos ni irreversibles, son relaciones y contingentes. Por lo que los postulados de Clifford y de Marcus, una invitación a una epistemología en movimiento, invitan a superar justamente las fijezas metodológicas, los aparatos conceptuales estáticos y los sedentarios interpretativos que colocan a las personas, a las ideas y a los objetos en ubicaciones estables, para pensarlos como resultado de interacciones y conexiones. Los espacios no son ni neutrales ni inmutables, se construyen en transiciones y, especialmente, entrando, recorriendo y saliendo de múltiples lugares.

En este sentido, el artículo repasó, desde los relatos de viajeros europeos y norteamericanos, la ruta Puntarenas - San José durante 1840 y 1880. Para esto, se expusieron con detenimiento y en detalle las apreciaciones del camino, las calificaciones de zonas, personas y objetos y los acontecimientos propios del viaje. Precisamente, el abordaje apostó por visibilizar estas narraciones, diversas en cuanto a estilos y temáticas, en tanto constructoras de espacialidades que operaron por medio la asignación de valores, la creación de tramas de sentido y, en última instancia, la instauración de relaciones de poder y saber. Por lo tanto, estas fuentes constituyeron referencias nodales para estudiar, desde diálogos interdisciplinarios con la Historia, la Geografía, el Paisajismo y la Antropología, las dimensiones espaciales y temporales del viaje, la experiencia y el paisaje.

Por esto, los relatos de viaje fueron recursos idóneos para acceder a lo que, previamente, se referenció como experiencias paisajeras. Es decir, los paisajes que se presentaron experienciales para algunos sujetos. Y más significativamente para los que, bajo la influencia de las escrituras románticas, se valieron de unas sensibilidades determinadas. Las prácticas de desplazamiento, en el contexto decimonónico, quedaron relacionadas directamente con los entornos, que se volvieron enteramente vivenciales. Bajo esta concepción, además, se pudo repasar tendidamente cuatro elementos que surgieron de la exploración de las fuentes mencionadas con anterioridad. A saber, una forma de abarcar la historia, el movimiento, el cuerpo y el encuentro.

En el primer apartado se trabajó sobre la dimensión histórica de la ruta Puntarenas - San José. Acá se abordaron elementos clave para entender la conformación de este camino como cúmulo de iniciativas y de huellas superpuestas. Tanto en la reseña de Anders Sandoe Oersted como en la publicación de Felipe Molina se encontraron elementos contextuales que se utilizaron para pensar la experiencia paisajera de viaje. En ambas síntesis se descubrieron lecturas evaluativas de las condiciones materiales del camino, de

los medios de transporte existentes, de los tiempos de viaje, de las riquezas naturales del camino y de las posibilidades de resguardo y auxilio.

En el segundo apartado se analizaron las relaciones entre movimiento y experiencia paisajera de viaje. Desde la teoría de la movilidad se enfatizó en cómo las maneras de viajar y la maneras de apreciar permitieron una conexión entre las dimensiones materiales y las dimensiones sensibles del recorrido. Específicamente se hizo hincapié en las estimaciones de la velocidad, de las estaciones climáticas, de los medios de transporte y de la cadencia de los eventos sociales. Los viajeros mostraron que las celeridades estables y los ritmos orgánicos les permitieron explorar integralmente los entornos. Los equinos, el caballo o la mula, y las estaciones, la lluviosa y la seca, fueron primordiales en las descripciones.

El tercer apartado abordó la temática corporal. Los cuerpos aparecieron, en los relatos, como la razón misma de la experiencia paisajera de viaje. Es decir, la concreción material del desplazamiento fue plenamente encarnada. Esta, la condición corporal, se exploró de dos maneras. Los sujetos civilizados y educados en ciudades occidentales que se enfrentaron a las realidades naturales del trópico desde el padecimiento y desde el gozo. Por un lado, las enfermedades, los sufrimientos y las incomodidades del viaje y, por el otro, las exaltaciones sensoriales, emocionales y estéticas del viaje. Ambas formas fueron complementarias y mostraron las maneras de afrontar carnalmente los elementos que la ruta Puntarenas - San José desplegó.

Y, por último, en el cuarto apartado, se trabajaron los encuentros sociales. Esto implicó pensar en la ruta como espacio de choques entre sujetos antes separados por circunstancias geográficas e históricas. También, como espacio de cruces de voluntades, no siempre simétricas y cordiales. Se realizó un abordaje sobre los sujetos que se “quedaron”, es decir, las personas que apoyaron o contemplaron el viaje, que fueron partícipes, pero que no fueron consideradas como viajeros. Los ayudantes o guías, los posaderos y los que transportaron café en carretas, fueron muestras de que estas personas, que conducen y presencian, moldean en parte las experiencias paisajeras de viaje.

Después de esta exposición, y del caso concreto estudiado, se tornará necesario a futuro implementar una lectura de larga duración. Por lo que corresponderá cuestionar cómo, por ejemplo, las vías ferroviarias transformaron las relaciones entre viaje, experiencia y paisaje en la Costa Rica de finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. En otras palabras será imperante revisar de qué manera la inserción de este medio de transporte, que además implicó cambios tecnológicos, culturales, económicos y políticos, modificó las vivencias del desplazamiento por medio de la implementación de nuevas velocidades, diferentes lógicas de movimientos, distintos encuentros sociales, la emergencia de otras corporalidades y criterios de apreciación. Sin olvidar, además, las mutaciones materiales que el tren y el consecuente cultivo del banano produjeron en el Litoral Caribe del país.

Bibliografía

Fuentes primarias:

BOVALLIUS, Carl. *Viaje por Centroamérica 1881-1883*. Managua: Fondo de promoción cultural del Banco de América. 1977.

BOYLE, Frederick. Costa Rica. En: QUESADA, Miguel (Comp.) *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica. Pp. 130-183. 2001.

DUNLOP, Robert Glasgow. Viajes en Centro America. En: FERNÁNDEZ GUARDIA, Ricardo (Compilador y Traductor) *Costa Rica en el siglo XIX. Antología de Viajeros*. San José: EUNED. Pp. 79-94. 2002

GOBERNACIÓN, POLICÍA Y FOMENTO. *Memoria 1876*. San José: Tipografía Nacional. 1876

MARR, Wilhelm. *Viaje a Centro América*. San José: Editorial Universidad de Costa Rica. 2004

MEAGHER, Thomas Francis. Holidays in Costa Rica I- Punta Arenas to San José. *Harpers New Monthly Magazine*, 1859, diciembre, P. 18-38.

MEAGHER, Thomas Francis. Carta a Charles P. Daly. En: QUESADA , Miguel (Comp.) *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica. Pp. 65-72. 2001.

MEAGHER, Thomas Francis. Vacaciones en Costa Rica. En: FERNÁNDEZ GUARDIA, Ricardo (Compilador y Traductor) *Costa Rica en el siglo XIX. Antología de Viajeros*. San José: EUNED. Pp. 273-369. 2002

MOLINA, Felipe. *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia*. New York: S.W. Benedict. 1851.

MOREL DE SANTA CRUZ, Pedro Agustín (1967) Visita apostólica, topográfica, histórica y estadística realizada por el Obispo Pedro Agustín Morel de Santa Cruz a la Diócesis de Nicaragua y Costa Rica. *Revista Conservadora*, Vol. 82. No 1, p. 1-43.

OERSTED, Anders Sandoe. *La América Central*. San José. San José: EUCR. 2011.

POLAKOWSKI, Helmuth. Guatemala y Costa Rica. En: QUESADA , Miguel (Comp.) *Entre silladas y rejoyas. Viajeros por Costa Rica de 1850-1950*. Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica. Pp. 185-299. 2001.

STEPHENS, John Lloyd. *Incidentes de viaje en Centroamérica, Chiapas y Yucatán*. Tegucigalpa: Editorial Universitaria Centroamericana. 1971

STEPHENS, John Lloyd. Incidentes de viaje en Centroamérica, Chiapas y Yucatán” En: FERNÁNDEZ GUARDIA, Ricardo (Compilador y Traductor) *Costa Rica en el siglo XIX. Antología de Viajeros*. San José: EUNED. Pp. 33-78. 2002

SUPREMO PODER EJECUTIVO. *Colección de las leyes y decretos expedidos por los supremos poderes legislativo, conservador y ejecutivo de Costa Rica; 1854-1855*. San José: Imprenta de la Paz.1871.

TROLLOPE, Anthony. Las indicas occidentales y el continente español. En: FERNÁNDEZ GUARDIA, Ricardo (Compilador y Traductor) *Costa Rica en el siglo XIX. Antología de Viajeros*. San José: EUNED. Pp. 371-438. 2002

VON HUMBOLDT, Alexander, *Viage á las regiones equinociales del nuevo continente: hecho en 1799 hasta 1804*. Paris: Casa de Rosa. 1826.

WAGNER, Moritz y SCHERZER, Carl. *La República de Costa Rica en la América Central*. San José: Ministerio de Cultura Juventud y Deportes. 1974.

Fuentes secundarias:

AMADOR, Victoria. El camino de mulas en Costa Rica y Panamá. *Revista Geográfica de America Central*. Vol. 1, No. 7-8, 1978, p. 75-94

ARNOLD, David. *La naturaleza como problema histórico*. México: Fondo de Cultura Económica. 2000.

BEESE, Jean-Marc. “Las cinco puertas del paisaje. Ensayo de una cartografía de las problemáticas paisajeras contemporáneas”. En MADERUELO, Javier (Edit.), *Paisaje y pensamiento*. Madrid: Abada Editores, 2006, pp. 147-171.

BERGSON, Henri. *El pensamiento y lo moviente*. Buenos Aires: Editorial Cactus. 2013

BERLIN, Isaiah. *Las raíces del romanticismo*. Madrid: Taurus. 2000.

CARERI, Francesco. *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2002.

CLIFFORD, James. *Itinerarios transculturales*. Barcelona: Gedisa. 1999

CORBIN, Alain y PERROT, Michelle. *Historia de la vida privada. Tomo II*. Madrid: Taurus. 1990.

CORBIN, Alain. *El territorio del vacío. occidente y la invención de la playa (1750 - 1840)*. Barcelona: Editorial Mondadori. 1998

COSGROVE, Denis. *Geography and Vision: Seeing, Imagining and Representing the World*. New York: I. B. Tauris. 2008.

COSGROVE, Denis. *Social Formation and Symbolic Landscape*. Wisconsin: University of Wisconsin Press. 1984.

COSGROVE, Denis. *The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments*. Londres: Cambridge University Press. 1988.

DUNCAN, James. *The City as Text: The Politics of Landscape Interpretation in the Kandy Kingdom*. Londres: Cambridge University Press. 2004.

ETTE, Ottmar. *Literatura en movimiento. Espacio y dinámica de una escritura transgresora de fronteras entre Europa y América*. Madrid: Consejo Superior de Investigación Científicas. 2008.

FONSECA, Elizabeth; ALVARENGA Patricia y SOLÓRZANO, Juan. *Costa Rica en el Siglo XVIII*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica. 1999.

GASQUET, Axel. Bajo el cielo protector : hacia una sociología de la literatura de viajes. LUCENA, Manuel y PIMENTEL, Juan (eds.) *Diez estudios sobre viaje*. Madrid: CSIC. 2006, p. 31-66.

HALL, Carolyn. La expansión de los transportes en Costa Rica. *Revista Geográfica de America Central*. Vol. 2, No. 3, 1975, p. 9-26.

INGOLD, Tim. The Temporality of the Landscape. *World Archaeology* Vol. 25, No. 2, Octubre de 1993, p. 152-174.

LE BRETON, David. *Caminar: un elogio*. Madrid: La Cifra Editorial, 2011.

LUBRICH, Oliver. Dolores, enfermedades y metáforas poéticas del cuerpo en Alejandro de Humboldt. *Revista de Indias*. Vol. 64, No. 23, 2004, pp. 503-528.

MARCUS, George. Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades*, 11 (22), 111-127.

MAUSS, Marcel. *Sociología y Antropología*. México: Fondo de Cultura Económica. 1980

MCSHANE, Clay y TARR, Joel. *The horse in the city : living machines in the nineteenth century*. Baltimore: John Hopkins Press. 2010.

MÉNDEZ, Rafael. *Historiando Costa Rica en el siglo XIX*. San José: EUNED. 2013.

MITCHELL, W.J.T. *Landscape and Power* Chicago: University of Chicago Press. 2002

MOLINA, Carlos. *La ciudad que nunca murió: Garcimuñoz*. San José: EUNED. 1991.

MOLINA, Carlos. *Y las Mulas no durmieron: los Arrieros en Costa Rica: siglos XVI al XIX*. San José: EUNED. 2001.

MONTELEONE, Jorge. *El relato de viaje: de Sarmiento a Eco*. Buenos Aires: Librería Editorial El Ateneo. 1998

MUÑOZ, Santiago. Las imágenes de viajeros en el siglo XIX. El caso de los grabados de Charles Saffray sobre Colombia. *Historia y grafía*. No.34, Enero-Junio, pp. 169-204. 2010

ORTEGA, Nicolás. El paisaje de España en los viajeros románticos. *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*. No. 22, 1990, pp. 121-138.

ORTEGA, Nicolás. Los viajeros románticos extranjeros y el descubrimiento del paisaje de España. *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*. Vol. 57, No. 2, 2002, pp. 225-244.

ORTEGA, Nicolás. Romanticismo, paisaje y Geografía. Los relatos de viajes por España en la primera mitad del siglo XIX. *Ería: Revista cuatrimestral de geografía*. No. 49, 1999, pp. 121-128.

ORTIZ, Renato. *Modernidad y espacio: Benjamín en París*. Bogotá: Norma. 2000

PEDRAZA, Zandra (2009). En clave corporal: conocimiento, experiencia y condición humana. *Revista Colombiana de Antropología*. Vol. 45, No. 1, Enero-junio, 2009, pp. 147-168.

PRATT, Mary Louise. *Irse, quedarse*. Ponencia Coloquio Internacional Montevideana VI: Los viajeros y el Río de la Plata: un siglo de escritura. 24 al 26 de junio de 2009, Montevideo. Sin publicar. 2009

RIAÑO, María. Los bogas del Río Magdalena. Relaciones de poder en el texto y en el contexto. *Esclavos, negros libres y bogas en la literatura del siglo XIX*. Bogotá: Universidad de los Andes. Pp. 139-266. 2011

RODRÍGUEZ, Javier. Los boyeros en el noroccidente del Valle Central de Costa Rica entre los Siglos XIX y XX. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, No. 15, pp, 19-38. 2014.

RODRÍGUEZ, Jimena. Fatigas y esfuerzos: marcas textuales del relato de viajes en crónicas de la Conquista. *Espéculo, Revista de Estudios Literarios*, Nº. 42, 2009. Disponible en: <http://www.ucm.es/info/especulo/numero42/fatigas.html>

ROZO, Esteban. *Naturaleza, paisaje y viajeros en la Comisión Corográfica*, Bogotá: Universidad de los Andes. 2000

SENNETT, Richard. *Carne y piedra*. Madrid, Alianza. 1999

SOLÓRZANO, Juan. *Los Indígenas en la Frontera de la Colonización Costa Rica 1502-1930*. San José: EUNED. 2013.

SOLÓRZANO, Juan. *Medios de comunicación y de transporte en Costa Rica durante la época colonial*. San José: EUCR. 1988.

SOTO QUIRÓS, Ronald. Viajes, geografías, imágenes e identidades: los franceses y América Central: su visión particular de Costa Rica, 1821-1930. *Revista de Historia de América*. No. 129, Julio-diciembre, 2001, pp. 162-195.

SPIVAK, Gayatri Chakravorty. *Crítica a la razón poscolonial: hacia una historia del presente evanescente*. Madrid: Akal. 2010

STOLER, Ann. *Carnal Knowledge and Imperial Power: Race and the Intimate in Colonial Rule*. Los Ángeles: University of California Press. 2002.

TURNER, Victor. *The ritual process: structure and anti-structure*. New York: Aldine de Gruyter. 1995.

VALVERDE, Arabela. *La ciudad de Puntarenas Una aproximación a su historia económica y social 1858-1930*. San José: EUCR. 2008.

VARGAS, Asdrúbal y ALVARADO, Guillermo. *Los primeros catálogos de fuentes termales en Costa Rica realizados por el naturalista Alemán Alexander Von Frantzius en 1862 y 1873*. Revista Geológica de América Central, 37(1), 2007, pp. 11-22.

WALLERSTEIN, Imanuel. *El moderno sistema mundial III. La segunda era de gran expansión de la economía-mundo capitalista, 1730-1850*. México: Siglo XXI Editores. 1998.

Luis Durán Segura

Estudios: Licenciado en Antropología (Universidad de Costa Rica), Magister en Antropología (Universidad de los Andes, Colombia), Magister en Estudios Culturales (Universidad de los Andes, Colombia), Doctorando en Estudios Latinoamericanos (Universidad Nacional, Costa Rica).

Filiación institucional: Escuela de Arquitectura y Escuela de Geografía de la Universidad de Costa Rica.

Correo: luarduse@yahoo.es