



Cecilia Dobles Trejos • Carmen Murillo Chaverri • Giselle Chang Vargas

Boyeros, bueyes y carretas

Por la senda del patrimonio intangible

398.097.286

D633b

Dobles Trejos, Cecilia.

Boyeros, bueyes y carretas por la senda del patrimonio intangible / Cecilia Dobles Trejos, Carmen Murillo Chaverri, Giselle Chang Vargas – 1. ed. – San José, C.R. : Editorial UCR, 2008. xxiv, 504 p. : il. – (Colección identidad cultural)

ISBN 978-9968-46-032-3

1. FOLCLOR – COSTA RICA. 2. COSTA RICA – VIDA SOCIAL Y COSTUMBRES. 3. BUEYES. 4. CARRETAS – COSTA RICA. 5. CARRETAS – DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN. 6. PATRIMONIO CULTURAL. I. Murillo Chaverri, Carmen, coautora. II. Chang Vargas, Giselle, coautora. III. Título. IV. Serie.

CIP/1699

CC/SIBDI.UCR

Edición aprobada por la Comisión Editorial de la Universidad de Costa Rica
Primera edición: 2008

Fotografías de portada: *Autoras* • Diseño de portada: *Juan Carlos Fallas Z.*

© Editorial Universidad de Costa Rica, Ciudad Universitaria "Rodrigo Facio". San José, Costa Rica.
Apdo. 11501-2060 • Tel.: 207 5310 • Fax: 207 5257 • E-mail: administracion@editorial.ucr.ac.cr • Página web: www.editorial.ucr.ac.cr

Prohibida la reproducción total o parcial. Todos los derechos reservados. Hecho el depósito de ley.

TABLA DE CONTENIDOS

PRESENTACIÓN	xv	
INTRODUCCIÓN	xvii	
PRIMERA PARTE		
PASADO, ACTUALIDAD Y PERSPECTIVAS DEL BOYEO Y DE LA CARRETA COSTARRICENSES		
RAÍCES COLONIALES DE LA TRADICIÓN DEL BOYEO Y LA CARRETA		3
La ganadería en el ordenamiento colonial	4	
Carretas y bueyes surcan el paisaje colonial	9	
Un nuevo soporte de la vida rural	12	
LA ÉPOCA DE ORO DE LAS CARRETAS EN LA COSTA RICA		
DECIMONÓNICA	19	
Una época de grandes cambios	20	
Tradiciones rurales jaladas por la yunta	26	
El grano de oro viaja en carreta	32	
Vías de comunicación y tránsito carretero	37	
El boyeo: una tradición que se consolida	44	

LA METAMORFOSIS DEL BOYEO Y LA CARRETA:	
DEL DECLIVE ECONÓMICO AL SURGIMIENTO DE UN EMBLEMA	55
Las postrimerías de un papel económico estelar	58
Carretas y bueyes migran al lienzo, la lente y la palabra: la ruralidad irrumpe como emblema nacional	65
El boyeo y la carreta alimentan el costumbrismo	66
El realismo social	71
La reivindicación nacionalista de la carreta costarricense: el desfile de 1935	79
Nace un símbolo: la carreta como iconografía en disputa	83
Las carretas migran a la política.	85
La carreta ingresa en el panteón de los símbolos nacionales.	88
La búsqueda de legitimación desde los espacios locales.	94
LOS USOS ACTUALES DEL BOYEO Y DE LA CARRETA.	103
Usos agrícolas tradicionales	106
Retos de la tradición ante nuevas formas de trabajo	109
El desfile de boyeros: Espacio de reconocimiento	116
Antecedentes históricos de los desfiles de boyeros: la devoción a San Isidro Labrador.	117
El paso de lo religioso a lo secular	122
Un día en el desfile de boyeros	134
La importancia del desfile en la revitalización de la tradición	139
De las redes de intercambio y reciprocidad entre comunidades a la consolidación de las organizaciones de boyeros.	144
El turismo reclama lo autóctono	156
Los riesgos y retos de la tradición	165
El estrechamiento en los espacios socioeconómicos	169
Ausencia de políticas que promuevan las tecnologías apropiadas	171
De la dificultad de transmisión del conocimiento a la ignorancia sobre nuestras raíces.	173
Transitar se hace difícil: entre las limitaciones y la falta de apoyo	176

Un dolor profundo: el robo de los bueyes.....	179
Debilidad instrumental de las organizaciones.....	180

SEGUNDA PARTE

LAS FACETAS INTANGIBLES DE UNA TRADICIÓN SINGULAR

LA CONFECCIÓN ARTESANAL Y LA FUNCIONALIDAD

DE YUGOS, APEROS Y CARRETAS.....	189
El yugo.....	190
Partes del yugo.....	192
Técnicas constructivas.....	194
Tipos de yugos y sus funciones.....	196
Maderas.....	199
Comercialización.....	200
Los aperos.....	201
Aperos del buey.....	201
Aperos del boyero y la carreta.....	203
La carreta.....	205
Transformaciones técnicas en la construcción de carretas.....	205
Partes de la carreta.....	220
Materiales y herramientas.....	223
Técnicas constructivas.....	226
Tipos de carreta.....	228
Comercialización.....	231
EL CANTO DE LA CARRETA.....	237
Canto y sonido.....	238
El secreto del canto.....	240
El canto: orgullo individual y colectivo.....	242
Canto y encanto a la mujer.....	244
Canto y memoria.....	244

COLORIDO Y DISEÑO DE LA CARRETA COSTARRICENSE	247
Mil colores se montan en la carreta: los inicios de un arte popular	248
El taller y sus pintores	254
Los motivos de decoración	259
La decoración del bastidor	264
La decoración de la rueda	267
La decoración del yugo	269
La estética del color	272
Modalidades locales de decoración	275
Modalidad Cartago	276
Modalidad Desamparados	277
Modalidad Aserrí	278
Modalidad San Ramón	279
Modalidad Puriscal	279
Modalidad San Isidro de El General	280
Modalidad Escazú	281
Modalidad Higuito de Desamparados	282
Modalidad Sarchí	283
El estilo tradicional de pintura y sus innovaciones	284
EL BOYEO A LA “TICA”, UN ACERVO CULTURAL INTANGIBLE ..	291
Saberes	294
Saber seleccionar	296
Saber castrar	297
Saber amansar una yunta	298
Saber los cuidados que requiere la yunta	299
Comportamientos y prácticas	300
El quehacer en la selección del buey	301
La castración: el rito de pasaje de torete a buey	302
El tránsito de un buey huraño a uno manso	303
Cuidar la yunta: expresión de la relación empática entre el boyero y sus bueyes	309
La guía de los bueyes y la carreta	314

Creencias y rituales vinculados con el boyeo	318
Valores en torno al boyeo.....	322
La empatía.....	323
La solidaridad.....	324
La experiencia	325
La estética en el boyeo	326
Las huellas del género.....	327
El orgullo.....	329
Ser boyero	329
EL LENGUAJE COMO EXPRESIÓN DE CREATIVIDAD Y DIVERSIDAD.....	335
La profusión lingüística en la taxonomía.....	336
Clasificación de los bueyes.....	337
Clasificación de los colores: arco iris de la naturaleza a la cultura.....	339
Color de la carreta	340
Color del pelo de los bueyes.....	341
Color de los cachos	343
Formas.....	343
Tipos de cachos	344
Formas de las figuras de la carreta.....	345
El arte de nominar	347
Onomástica de los bueyes	347
Onomástica de la carreta.....	349
Toponimia	350
La creatividad lingüística	351
Los costarriqueñismos y su aporte al español hispanoamericano	351
Relaciones léxicas	354
Mecanismos de creación de palabras.....	355
El folclore literario	356

CONCLUSIONES GENERALES.....	365
GLOSARIO	375
ANEXOS	427
Anexo N.º 1 Carreta tradicional española.....	427
Anexo N.º 2 Maderas empleadas en la confección de yugos y carretas	429
Anexo N.º 3 Denominaciones sobre el color del pelaje de los bueyes	432
Anexo N.º 4 Denominaciones populares sobre la forma de los cachos	435
Anexo N.º 5 Toponimia.....	437
Anexo N.º 6 Muestra de leyendas sobre la carreta sin bueyes.....	441
Anexo N.º 7 Muestra de lírica popular inédita.	447
BIBLIOGRAFÍA.....	451
ÍNDICES	479



Primera parte

**PASADO, ACTUALIDAD
Y PERSPECTIVAS DEL BOYEO
Y DE LA CARRETA COSTARRICENSES**

Los capítulos de la presente sección constituyen una senda que parte desde un pasado lejano y, luego de múltiples altibajos, desemboca en un presente que, a su vez, proyecta una encrucijada hacia el futuro.

El recorrer esta senda, sea montado en la carreta, o bien, a pie frente a la yunta, constituye un recurso metodológico de suma relevancia en la búsqueda por ubicar y comprender el núcleo intangible sobre el que gravita la costumbre de boyear y de utilizar carretas en Costa Rica. Ello es así, por cuanto, el enfoque temporal que se incorpora busca poner de relieve la dinámica y pertinencia de esta tríada en diferentes campos: económicos, sociales, políticos y simbólicos. También, permite ubicar, espacialmente, los principales ámbitos geográficos en que han tenido y tienen incidencia.

Así, la atención a la génesis histórica de la tradición constituye un referente obligado para comprender sus actuales avatares, así como las perspectivas de su proyección futura. Más que un relato lineal de eventos, invita a un diálogo permanente entre pasado, presente y futuro, el cual es plataforma analítica fundamental para comprender los procesos identitarios y de arraigo patrimonial que genera. Dicho procedimiento también aporta luces en la interpretación del carácter singular de la tradición, que será centro de atención en la Segunda Parte de este texto.

RAÍCES COLONIALES DE LA TRADICIÓN DEL BOYEO Y LA CARRETA

La actual carreta y la pericia desplegada por el conductor, que guía a los recios animales que tiran de ella, son producto de una acumulación histórica de conocimientos, valores y sentidos simbólicos, amasados a través de su uso continuo, por parte de muchas generaciones de costarricenses. Así, los orígenes de la tradición se remontan a lo profundo del período colonial, transformándose, lenta pero inexorablemente, a partir de las ingeniosas adecuaciones incorporadas por los abuelos.

Es un hecho que durante la Colonia los pobladores ibéricos y criollos controlaron el mundo agrícola y ganadero en que se sitúan los bueyes y las carretas. Pero también es correcto destacar que quienes mayormente participaron de su producción y uso, fueron otros sectores poblacionales de diferente procedencia étnica: indígenas, negros esclavos y libertos, así como personas de procedencia étnica mixta, en conjunto con un campesinado de origen español, cada vez más mestizado.

De esta manera, los usos y transformaciones experimentadas por la naciente tradición del boyeo y la carreta costarricenses contaron, especialmente, con el concurso de aquellos que condujeron el vehículo, lo construyeron con madera

y algo de hierro; perfeccionaron las formas de la carreta y del yugo; criaron y amansaron a los animales de tiro; desarrollaron pericia en su manejo, etc. Es por ello que puede afirmarse que esta expresión cultural tiene una honda y evidente raíz mestiza.

Con el paso del tiempo, las funciones del boyeo y la carreta se van adecuando a las necesidades de una cambiante sociedad colonial. A continuación, se seguirán esas primeras huellas de la tradición en la remota provincia de Costa Rica.

LA GANADERÍA EN EL ORDENAMIENTO COLONIAL

En la temprana Costa Rica del siglo XVI, cuando las primeras expediciones de conquistadores españoles se adentraron desde las costas del océano Pacífico, hacia el centro del territorio, se hicieron acompañar de hatos de ganado bovino, caballar y mular. Estos animales constituyeron un bastión económico de suma relevancia para los nuevos pobladores ibéricos, en las estancias ganaderas fundadas en Esparza y en el Valle Central. Tales estancias provienen del otorgamiento de tierras cedidas por la Corona, las cuales eran explotadas con el trabajo forzado de indígenas sometidos al régimen de encomienda.

En el caso del actual territorio de Guanacaste, la ganadería, especialmente la vacuna, fue introducida en el Corregimiento de Nicoya desde fines del siglo XVI, aunque su explotación estuvo principalmente a cargo de cofradías indígenas controladas por frailes doctrineros¹. En otras zonas fuera de la Península, se fueron estableciendo “sitios”, que eran concesiones de derecho de pastoreo otorgadas por los cabildos, las cuales destinaban ciertos segmentos de tierras municipales para el pastoreo de los hatos. Gradualmente, tales concesiones devinieron en derechos más permanentes sobre la tierra². Este proceso, con el tiempo,

genera las grandes haciendas ganaderas características de la región desde fines del siglo XVII, las cuales estuvieron, principalmente, en manos de propietarios ausenta.

En la provincia de Costa Rica, pobre y aislada de los principales centros de poder coloniales de España en América, se generó un paisaje social y cultural, conformado por diversos componentes, organizados a manera de castas por el orden colonial. En la base de la pirámide, se relegó a los pueblos indígenas sojuzgados por la servidumbre, seguidos por la población negra, de origen africano, en condición de esclavitud, principalmente destinados al servicio doméstico y a algunos oficios artesanales. Un poco más arriba estaba aquel conjunto heterogéneo de los pardos, conformado a partir de procesos de emancipación, transculturación y mestizaje: negros libertos, zambos, mulatos, indios ladinos y mestizos, que se dedicaban a diversas ocupaciones, como el arreo, comercio, milicias, oficios artesanales, agricultura y ganadería en pequeña escala, etc. Se seguía con los criollos y españoles empobrecidos, ligados a las faenas del campo o a los oficios artesanales, y se culminaba con la élite, constituida por el Clero, comerciantes, militares, hacendados y gobernantes de origen castizo.

Dicho ordenamiento colonial solía ser más rígido en los escasos centros urbanos, principalmente en Cartago, capital colonial fundada en 1564, así como en los diversos pueblos de indios, producto de reducciones de población autóctona bajo la tutela de frailes doctrineros. Los controles, sin embargo, se tornaban más laxos, a medida que la población se alejaba de estos circuitos de dominación.

Según la legislación colonial, tanto en las ciudades de españoles como en los pueblos de indios, sus habitantes permanentes tenían derecho a un tipo de



Fig. 1. Edificación de Garcimuñoz, en Mata Redonda. Dibujo coloreado. Álbum de José María Figueroa. Circa, 1873.

propiedad comunitaria denominada “ejido o legua”, las cuales eran tierras concebidas como potreros, para el pastoreo de animales y para satisfacer otras necesidades, como madera, agua, etc³.

En los pueblos de indios, donde prevalecía principalmente la agricultura, realizada en parcelas familiares y en terrenos cultivados comunalmente para satisfacer las exigencias del tributo, a menudo una buena proporción de las tierras comunales era dedicada al pastoreo del ganado de los indios. Algunos de ellos poseían dos o tres animales, pero los hatos más importantes pertenecían a la comunidad en su conjunto o bien a las Cofradías⁴.

Sin embargo, cabe destacar que la explotación ganadera fue fuente constante de perjuicio para los indígenas, por parte de no indígenas. Como nos aclara E. Fonseca⁵, en ese entonces prevalecía la antigua tradición hispánica de considerar los pastos y los abrevaderos como un bien común, lo que generó múltiples abusos hacia los indígenas, quienes veían frecuentemente robados sus ganados, usurpadas sus tierras y pastos o, lo peor, destruidas sus milpas y demás cultivos por la acción del ganado de sus “vecinos”. Se guardan referencias de que los indios acostumbraron “alancear” los ganados de los españoles que se metían en sus tierras y destrozaban sus sembrados⁶.



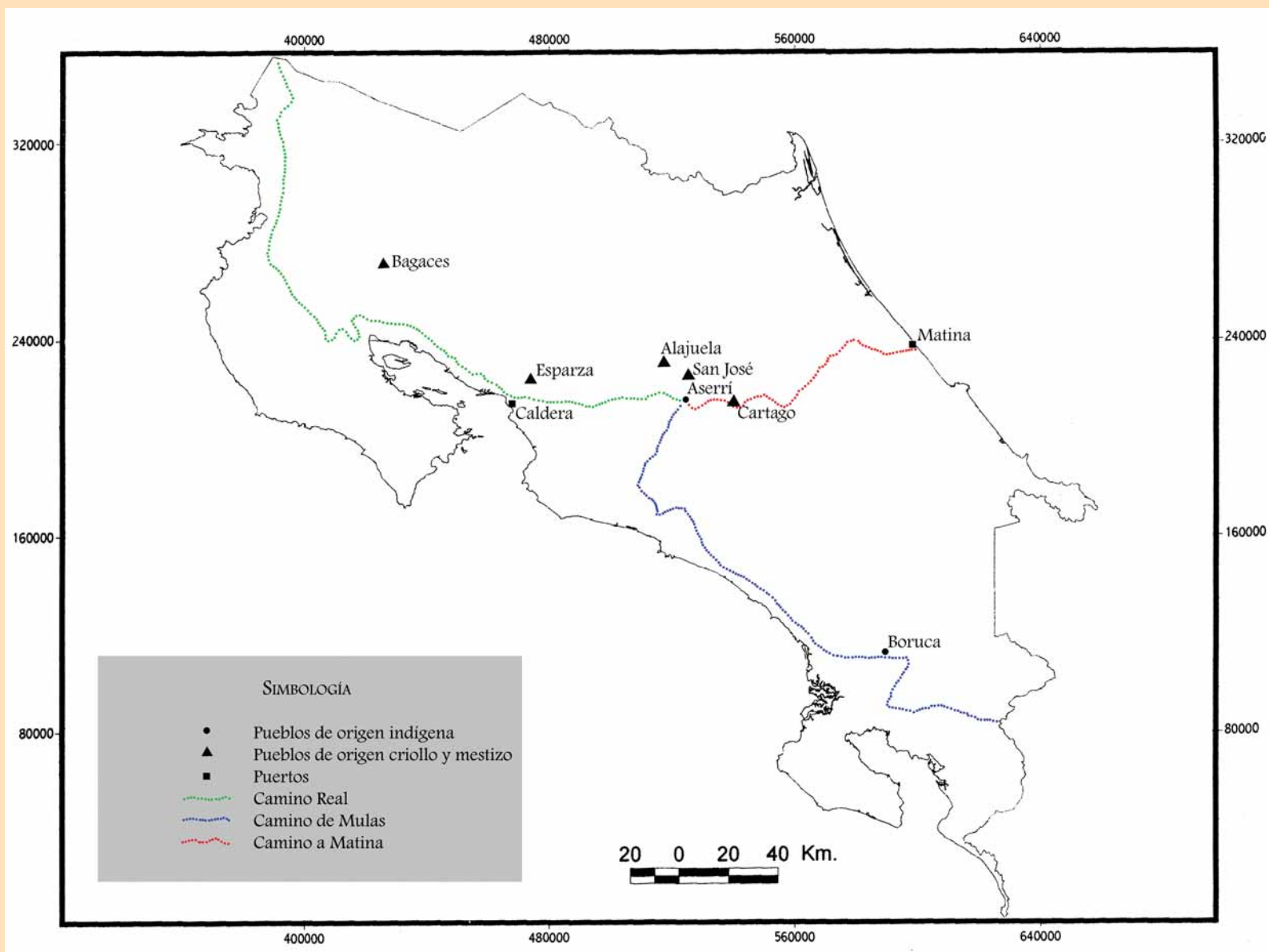
Fig. 2. Representación de participantes en el comercio colonial: indios tames o cargadores, arrieros, mulas y bueyes. Álbum de José María Figueroa. Circa, 1873.

Por su parte, las tierras ejidales dedicadas a repastos, correspondientes a ciudades pobladas por españoles y criollos, también fueron objeto de usurpación. En este caso, las ocupaciones fueron realizadas por mestizos, ladinos, mulatos, pardos, negros libertos y españoles pobres, que buscaban tierras para dedicarlas a la labranza. Esta situación generó conflictos entre los españoles y sus descendientes, habitantes del perímetro urbano e interesados en desarrollar la ganadería en esos predios, y los nuevos habitantes de las periferias⁷.

La ganadería que se desarrolló en la Costa Rica colonial estuvo destinada, principalmente, a la cría de mulas y, en menor medida, de caballos y la producción extensiva de ganado bovino de engorde de la variedad denominada “criolla”. De estos últimos se aprovechaba sobre todo el sebo y los cueros, mientras que una pequeña porción de su carne se destinaba al pequeño mercado local. También existió la producción en pequeña escala de leche de vaca y quesos, así como la cría de bueyes para ser utilizados en labores agrícolas, como animales de tiro. La actividad económica ganadera se desarrolló primordialmente en grandes estancias en el actual territorio de Guanacaste, Esparza y en algunos puntos del Valle Central.

Se destaca que aunque las grandes explotaciones ganaderas eran propiedad de miembros de la élite, así como de poderosas cofradías controladas por el clero, la atención de estas corría principalmente a cargo de indígenas encomendados o asalariados y de algunos mulatos libres. Fueron estos sectores sociales, junto con algunos pequeños ganaderos criollos, quienes se apropiaron del conocimiento de la actividad ganadera y lo convirtieron en una tradición propia. En el caso de la ganadería mular y caballar⁸, los conocimientos sobre el amansado era lo que realmente hacía valer a estos animales, en especial a las mulas utilizadas como medio de carga y de transporte. Lo mismo podría decirse de las yuntas de bueyes.

El precario estado de las rutas terrestres de comunicación durante la Colonia hizo de las mulas el animal más apto para transportar carga y pasajeros entre los diferentes emplazamientos que se fundaban. De igual manera, el incipiente comercio de exportación hacia ciudad de Panamá y, en menor medida, hacia Nicaragua, así como el enlace con las haciendas cacaoteras en las tierras bajas caribeñas, se apoyó a lomo de mula (Véase mapa 1).



Mapa 1. Principales caminos y asentamientos en la Costa Rica colonial. Elaboración propia, con base en: Molina, Iván (1992). Dibujos: Diego Lobo M.

CARRETAS Y BUEYES SURCAN EL PAISAJE COLONIAL

A pesar de que los caminos no eran propicios para el uso generalizado de carretas jaladas por bueyes, es un hecho que tanto unas y otros se hicieron presentes durante el período colonial costarricense, donde cumplían relevantes funciones productivas.

Las yuntas de bueyes uncidas por el yugo fueron un apoyo fundamental para el pequeño y gran agricultor, al momento de poner en movimiento las pesadas rejas y arados para preparar los campos de labranza, así como para hacer girar las muelas del trapiche, con que se le extrae a la caña su dulce elíxir.

En diversas herencias, testamentos, cartas de dote, inventarios y avalúos de bienes de pobladores del Valle Central, se da cuenta de la presencia de estos bienes y de su asociación directa a los trabajos agrícolas. Citamos algunos ejemplos⁹: en 1655, María de Ortega poseía, entre otras cosas, arados, cuatro rejas, yugos y tres yuntas de bueyes en su propiedad cercana a Quircot; en 1658, en su hacienda en el Valle de Aserrí, Juan Cascante de Rojas contaba con tres rejas para arar, dos yugos y ocho yuntas de bueyes, mientras que en 1640, Catalina de Ortega, residente en Ujarraz, además de su hato de 250 cabezas de ganado vacuno, cerdos, una milpa, una labranza de trigo, también tenía cinco bueyes y dos rejas para arar.

Llama la atención, en estos casos, que no se reporte la presencia de carretas. Ello hace presumir que su uso efectivamente fue muy restringido para pequeños circuitos en donde el estado de las vías de comunicación hicieran posible su circulación. Por ende, es factible suponer que las



Fig. 3. Hacienda en las tierras altas de Costa Rica. Dibujo de A. Sjöbberg, Circa, 1888. En Fernández Guardia, R. 2002.

“Primeramente se inventarió el cuerpo de casa cubierta de paja con tres puertas y dos ventanas ...

(item una canoa,

item una romana,

item un perol mediano,

item un almirez y un candelero,

item dos rejas de arar,

*item **una carreta,***

item un macho de silla,

item dos bestias mansas, la una mula y el otro macho de carga,

item un negro, Clemente, de edad de cuarenta y cinco años,

item otro negro, Luis, de edad de treinta y cinco años,

item una negra, Constanza, de edad de treinta y dos años,

item un mulatillo llamado Joseph, de edad de diez años y medio,

item una negrita llamada Juana, de edad de seis años poco más o menos,

item una negrita llamada Laureana, de edad de un año y medio,

*item **diez yuntas y medias de bueyes de arar, mansos,***

item diez y siete caballos mansos,

item veinte yeguas de yerra arriba)...”

Fuente: Archivo Nacional de Costa Rica. Mortual Colonial de Cartago N.º 421, Folio 4, 17 de noviembre de 1672. Información suministrada por el investigador Mauricio Meléndez. La ortografía del texto original fue modernizada para facilitar su lectura. En adelante se referirá a este Archivo por sus siglas ANCR.

carretas fueron utilizadas, fundamentalmente, para el transporte de bienes, en poblados y sus alrededores.

En el caso de la mortual de doña Juana de Vera¹⁰, viuda del capitán Gil de Alvarado, sí se incluye un vehículo de este tipo, a la par de otras posesiones, como se nota en el recuadro adjunto.

Como razona C. Meléndez, durante el período colonial la carreta halada por bueyes constituyó un medio de transporte poco usado porque:

en aquella época faltaban los caminos y al no haberlos, carecían estos vehículos de justificación en cuanto a su existencia. Quizás solo en el verano había oportunidad de utilizarlas y todo ello iba a favor de su no fabricación. Tales carretas debieron ser más bien verdaderas cureñas, pues era la forma más corriente en la península y lógicamente aquí se las fabricaron así¹¹.

Hemos de recordar que los asentamientos del Valle Central occidental, que llegarían más tarde a ser ciudades cabeceras de provincias, eran, aún a la altura del siglo XVIII, apenas incipientes aldeas recién fundadas: Heredia en 1706, San José en 1736 y Alajuela en 1782. Por su parte, las calles centrales de la ciudad de Cartago, ubicada en el Valle Central oriental, fueron empedradas hasta 1782¹², eran anteriormente verdaderos lodazales, debido a los constantes aguaceros.

Bueyes y carretas también estuvieron asociados al duro trabajo de la extracción de maderas desde los bosques. Así nos lo ilustra el caso del maestro y carpintero de ribera

español Juan Martín Montalvo, constructor de navíos en el astillero de Nandayure, jurisdicción de Nicoya, quien en 1620 contaba, entre varios bienes legados tras su defunción, con la posesión de ocho yuntas de bueyes y dos carretas para acarrear madera, amén de una importante dotación de instrumentos de hierro para carpintería, como hachas, formones, barrenos, machetes, escoplos, etc.¹³.

Este pasaje muestra cómo en estos territorios, desde épocas muy tempranas, se da la presencia y el uso de carretas, así como la existencia de condiciones técnicas para su fabricación.

Es muy probable que las carretas de don Juan fuesen cureñas; vale decir, una armazón sencilla de madera, compuesta por un timón bifurcado o, bien, por un timón con dos soportes, que descansan sobre el eje que sostiene las ruedas. Según Láscaris y Malavassi¹⁴, este tipo de transporte constituye un viejo instrumento en la cultura mediterránea, aunque las ruedas de rayos, propias de esta tradición, resultaron poco idóneas para soportar los rigores tropicales de estas latitudes. Poco a poco, los usuarios y constructores van desarrollando innovaciones tecnológicas en las carretas costarricenses, a efectos de adaptarlas a las circunstancias locales; incluso, se genera una especificidad léxica, que contrasta con las carretas propias de la tradición española (Véase anexo 1).

La incorporación de ruedas de madera, fabricadas mediante el labrado de una sola pieza, constituyó una importante adecuación técnica para enfrentar la adversidad de un medio geográfico como el costarricense, pletrónico de altas montañas, surcado por caudalosos ríos y que, precisamente por recibir las copiosas descargas de lluvias durante ocho o más meses al



Fig. 4. Rueda de rayos de madera, semejante a las usadas en las carretas españolas. Colección Museo Nacional de la Carreta, Desamparados.



Fig. 5. El diseño tradicional de la carreta española es captado en este mosaico, que señala una calle de Madrid, España.



Fig. 6. Cureña sencilla con timón de tronco sin aserrar. San Isidro de Heredia.

año, es pródigo en suelos con una gruesa y suave capa de materia orgánica, producto de su vegetación exuberante. El uso de la rueda monoxila, o “maciza”, permitía el aprovechamiento de maderas locales de gran dureza y durabilidad, que abundaban en los extensos bosques que cubrían gran parte del actual territorio nacional.

UN NUEVO SOPORTE DE LA VIDA RURAL

Hacia la segunda mitad del siglo XVIII, el dinamismo económico de la provincia de Costa Rica se desplaza del sector oriental hacia el sector occidental del Valle Central, en razón de las actividades económicas ahí desarrolladas, en especial el cultivo del tabaco. Ello permite una importante ampliación de las áreas de producción agrícola, así como el crecimiento urbano de algunos poblados ubicados en esos sitios, especialmente de San José.

Los espacios vacíos del Valle Central se van salpicando de aldeas campesinas. El patrón de poblamiento que se establece es nucleado¹⁵; vale decir, la residencia en poblados y la presencia de un conjunto limitado de fincas aledañas a estos, en donde se desarrollan los trabajos del campo, así como de amplios espacios de tierras comunales o ejidos.

Este tipo de asentamiento en pueblos traía ventajas y desventajas a sus moradores. Por una parte, se tenía la posibilidad de contar con tierras ejidales, donde podía hallarse

un lugar para pastar ganado o una parcela de labranza, por la cual se pagaba una módica suma anual al Ayuntamiento respectivo. Como contraparte, la concentración en aldeas hacía a sus pobladores más vulnerables al control clerical y administrativo, expresados principalmente en las exigencias de pago del diezmo y de impuestos.

Durante el período colonial tardío, se va dificultando el acceso a tierras privadas y ejidales disponibles para fines agropecuarios alrededor de las aldeas del Valle Central, lo que aceleró el empobrecimiento o asalariamiento de los más desfavorecidos. Para aquellos que aspiraron a mejorar su situación, la alternativa que se abría era la de trasladarse a nuevas zonas de frontera agrícola cercanas a las aldeas originarias.

La diferenciación social entre el campesinado¹⁶ se manifestó a través de factores como las condiciones de posesión y control de las tierras, la calidad y ubicación de estas respecto de los mercados y las vías de comunicación; la cantidad de brazos disponibles para trabajar; las cualidades empresariales de los miembros de la familia, así como los niveles de dependencia respecto de comerciantes y prestamistas.

Maíz, caña de azúcar, frijoles, ganado mayor y menor, aves de corral, trigo, plátanos, tubérculos y hortalizas, constituyeron la principal producción agropecuaria del Valle Central en el período colonial tardío. Todos ellos, o la mayoría, solían estar presentes en cada unidad productiva, la cual se autoabastecía de buena parte de los bienes de consumo y de producción requeridos. Había bienes que se debían conseguir con el comerciante fuera de la finca, quien, a cambio de los excedentes de la cosecha, les abastecía de herramientas de hierro, como machetes, macanas, arados, sierras, hachas y otros.

Lo usual en ese entonces fue que en la misma finca campesina se elaboraran también los bienes artesanales necesarios para el uso cotidiano, como telas, muebles y los utensilios de labranza –que eran casi siempre de madera– haciendo uso de las

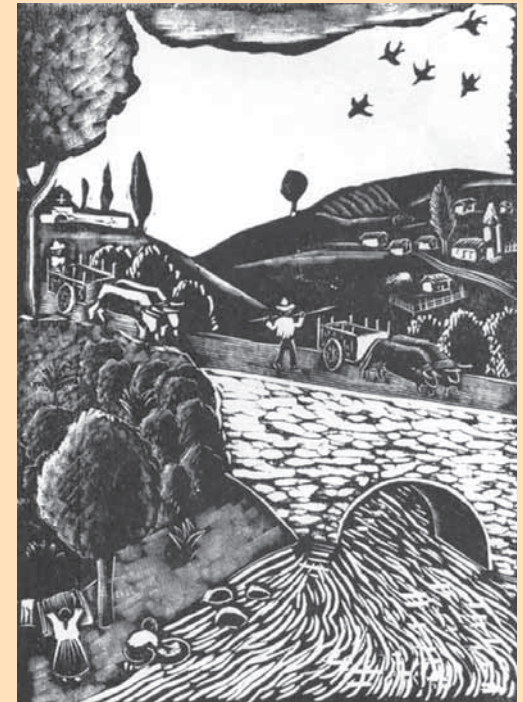


Fig. 7. Grabado *Poemas del campo*, Francisco Amighetti, 1941.

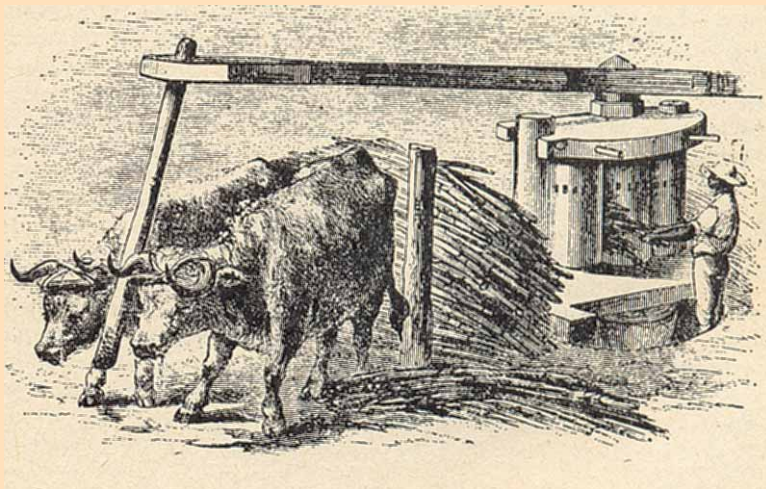


Fig. 8. Trapiche, Wilhem Marr, 1825-1863.

escasas herramientas a su haber ¹⁷. Incluso muchos trapiches fueron confeccionados por piezas de madera rústicamente talladas por manos campesinas.

De ahí que resulte lógico suponer que las carretas y yugos, utilizados en ese entonces, fueran fabricados por los mismos usuarios. El tallado de las ruedas en que se empleaban sierras, hachas y azuelas, principalmente, así como el labrado de las piezas de madera necesarias para ensamblar una carreta, podían lograrse con un mínimo de apoyo instrumental y con el aprendizaje práctico, guiado por algunas indicaciones básicas. Actualmente, los yugos se labran a golpe de machete. Es claro que un trabajo no especializado tuviese como resultado un producto tosco, aunque sumamente útil para las labores agropecuarias.

Las necesidades de desplazamiento cotidiano que supone el patrón poblacional aldeano o nucleado, hacen que la posibilidad de contar con un medio de transporte como las carretas empiece a cobrar especial relevancia económica en la organización de la vida rural de la Costa Rica vallecentralina, de fines del siglo XVIII e inicios del XIX. Traer la cosecha de granos a las trojes desde los campos de labranza; acarrear la caña de azúcar hasta el trapiche y recoger de vuelta el guarapo para el aguardiente o las tapas de dulce producto de su molienda; movilizar la leña necesaria para las labores del hogar o, bien, trasladar los productos excedentes para mercarlos en el pueblo los días de feria, son algunos ejemplos de los relevantes usos de la carreta.

Una breve mirada a la organización de los ciclos agrícolas permite poner en evidencia el uso permanente de la carreta y en especial de los bueyes durante todas las épocas del año.

El énfasis en el acarreo de productos agrícolas dio pie a transformaciones técnicas en este medio de transporte, al que se le empieza a incorporar el “mueble” o cajón, para contener más efectivamente la carga. De este modo, el eje que sostiene las ruedas es atravesado por una sola pieza larga de madera, denominada timón. Sobre ambas piezas estructurales se asienta el cajón de madera, el cual consiste en un conjunto de tableros sostenidos por una armazón.

Como contrapunto, cabe señalar que en el caso de las zonas del Pacífico central y norte, con sus actividades económicas enfocadas sobre todo en la ganadería y la extracción de maderas preciosas, este cambio en la forma de la carreta resulta menos relevante, conservándose más bien hasta la fecha la preeminencia de la cureña, con sus piezas de soporte estructural expuestas y sus ruedas macizas, muy apta para el trabajo maderero. La contención de la carga en este tipo de carreta se logra al incorporar un piso y piezas laterales, con algunas estacas de madera escasamente labrada, a manera de parales.

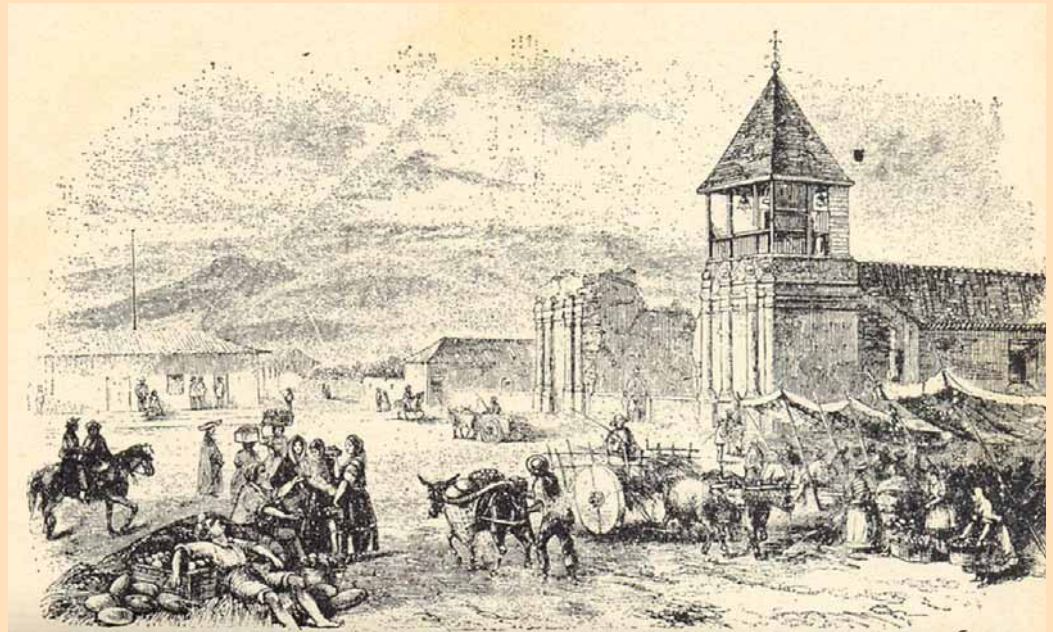


Fig. 9. Un día en el mercado en Cartago, 1858, Anthony Trollope. Colección ANCR.



Fig. 10. Carreta guanacasteca de rueda maciza y eje de palo. Nótese los rústicos parales y laterales desmontables, susceptibles de ser removidos para convertirla en cureña. Belén, Guanacaste.



Fig. 11. Boyero en la Calle Real, 1868. Eduardo Hoey. Colección MNCR.

NOTAS

- 1 Quirós, Claudia. *La era de la encomienda*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1990, p. 144.
- 2 Edelman, Marc. *La lógica del latifundio*. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica - Stanford University Press, 1998, p. 48.
- 3 Fonseca, Elizabeth. *Costa Rica Colonial. La tierra y el hombre*. San José: Educa, 1986, p. 119.
- 4 *Ibidem*, p. 149.
- 5 *Ídem*.
- 6 Ibarra, Eugenia. *Las manchas del jaguar. Huellas indígenas en la historia de Costa Rica*, San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1999, p. 81.
- 7 Fonseca, E. *Op. cit.*, pp. 169-173.
- 8 Quirós, C. *Op. cit.*, p. 204.
- 9 Quirós, C. *Op. cit.*, p. 264.
- 10 Archivo Nacional de Costa Rica. Mortual Colonial de Cartago N.º 421, Folio 4, 17 de noviembre de 1672. Información suministrada por el investigador Mauricio Meléndez. La ortografía del texto original fue modernizada para facilitar su lectura. En adelante se referirá a este Archivo por sus siglas ANCR.
- 11 Meléndez, Carlos. *Conquistadores y pobladores. Orígenes histórico-sociales de los costarricenses*. San José: EUNED, 1982, p. 180.
- 12 Moya, Arnaldo *Comerciantes y damas principales de Cartago. Vida cotidiana (1750-1820)* Cartago: Editorial Cultural Cartaginesa, 1998, p. 85.
- 13 Quirós, C. *Op. cit.*, pp. 147-8.
- 14 Láscaris, Constantino y Guillermo Malavassi. *La carreta costarricense*. San José: Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, 1975, p. 20.
- 15 Así lo interpreta Lowell Gudmunson en su libro *Costa Rica antes del café*. San José: Editorial Costa Rica, 1990, pp. 43-60.
- 16 Alvarenga, Patricia *Los productores en la Costa Rica precafetalera (1750-1840)* San José: EUNED-Nuestra Historia , fascículo 8, 1992, pp. 20-29.
- 17 *Ibidem*, p. 58.

LA ÉPOCA DE ORO DE LAS CARRETAS EN LA COSTA RICA DECIMONÓNICA

Al arribo en 1821 del período republicano, ya estaba consolidada la presencia y uso generalizado de carretas y bueyes en el entorno rural, así como en los diversos emplazamientos urbanos de la mayoría del territorio nacional, con excepción de la región caribeña y los territorios indígenas.

Esta tradición cultural, mestiza por excelencia y fundamental dentro de los esquemas de la economía doméstica de los pequeños y medianos productores agropecuarios, especialmente del Valle Central, experimenta su apogeo con la incorporación de la producción del café. El nuevo producto de exportación demanda la participación estacional de gran cantidad de carretas, bueyes y boyeros; además, impulsa novedosos procesos culturales, económicos, políticos, sociales y de colonización de nuevas fronteras agrícolas.

El conjunto de cambios vertiginosos y profundos acaecidos en el seno de la sociedad costarricense durante el siglo XIX, inciden, de manera directa o indirecta, en la generación y reproducción de la tradición del boyeo y la carreta, planteándole nuevos retos y cargándole con renovados sentidos económicos y simbólicos.

Es precisamente durante ese siglo que la tradición se consolida y adquiere sus principales rasgos de singularidad que hoy la caracterizan, como una expresión cultural única a escala mundial. En ese entonces, la carreta vallecentralina recibe modificaciones en el diseño del bastidor o “mueble”, que se va cerrando y reforzando, a la vez que hace su aparición la rueda construida con dieciséis cuñas de madera y las piezas de hierro en el eje y los aros; los cambios técnicos permiten que durante su desplazamiento, estos vehículos puedan emitir su peculiar y cadencioso sonido, conocido como el canto.

En las postrimerías decimonónicas se incorpora, a las carretas y los yugos, otro de sus rasgos más llamativos: la magnífica policromía de sus particulares diseños. También, el uso generalizado de las carretas y bueyes permite consolidar una tradición ocupacional entre aquel ejército de boyeros que transitaban constantemente por caminos y veredas; sus experiencias compartidas fueron amasando conocimientos, valores y creencias, amén de todo un universo lingüístico relativo al arte de “bueyar” y del trabajo con carretas.

No cabe duda que el siglo XIX fue la época dorada de carretas, yuntas y boyeros. Sin embargo, conforme avanzan los años, nuevos y revolucionarios medios de transporte van atentando contra su supremacía como el vehículo por antonomasia. Pero la fuerza y relevancia de su paso por la historia nacional, hacen que la vigencia económica y especialmente simbólica, de la tradición del boyeo y la carreta, se siga reproduciendo hasta la actualidad.

UNA ÉPOCA DE GRANDES CAMBIOS

Al inicio de la época republicana, se experimentan en Costa Rica cruciales transformaciones económicas, políticas, sociales y culturales, que marcan un giro en los estilos de vida prevalecientes en campos y ciudades: la naciente república

se abre a la llegada de nuevas ideas, mercancías, empresarios y aventureros. Desde San José, ciudad capital a partir de 1823, se expande una oleada modernizadora y europeizante que reinicia en las élites y termina por permear, en diversos grados, a los restantes sectores sociales. Como contraparte, nacen poblados producto de migraciones hacia nuevas zonas de frontera agrícola, en donde se expanden tradiciones rurales de antiguo cuño. El mercado se amplía y las comunicaciones se agilizan. Corren vientos de cambio.

El principal detonante de este conjunto de transformaciones lo constituye la introducción del café y su rápido desarrollo como principal cultivo de exportación. A partir del éxito de sus primeras exportaciones hacia Chile e Inglaterra, vía marítima a través del puerto de Puntarenas desde 1830, el cultivo de café se extiende con rapidez tanto en San José y sus alrededores, como en Cartago, Heredia y Alajuela.

La construcción de un camino para carretas entre San José y Puntarenas entre 1844 y 1846, con miras a facilitar el traslado del café de exportación, propicia el poblamiento a su vera, en Atenas, San Mateo y Esparza. Los flujos migratorios continúan en las décadas siguientes, y alcanzan, en 1860, nuevos frentes de colonización en el extremo occidental del Valle Central, hacia el sur, en zonas aledañas, como Acosta y Puriscal, o bien un poco más alejadas, como la región de Los Santos. La búsqueda de frontera agrícola alcanzó también al este, el valle de Turrialba- Reventazón. El éxito cafetalero constituye el principal



Fig. 12. San José, ciudad de contrastes. Paseo de las Damas, 1922. Manuel Gómez Miralles. Colección MNCR.

acicate para buscar nuevas áreas de cultivo¹. El alcance de estos desplazamientos de población se detalla en el mapa 2.

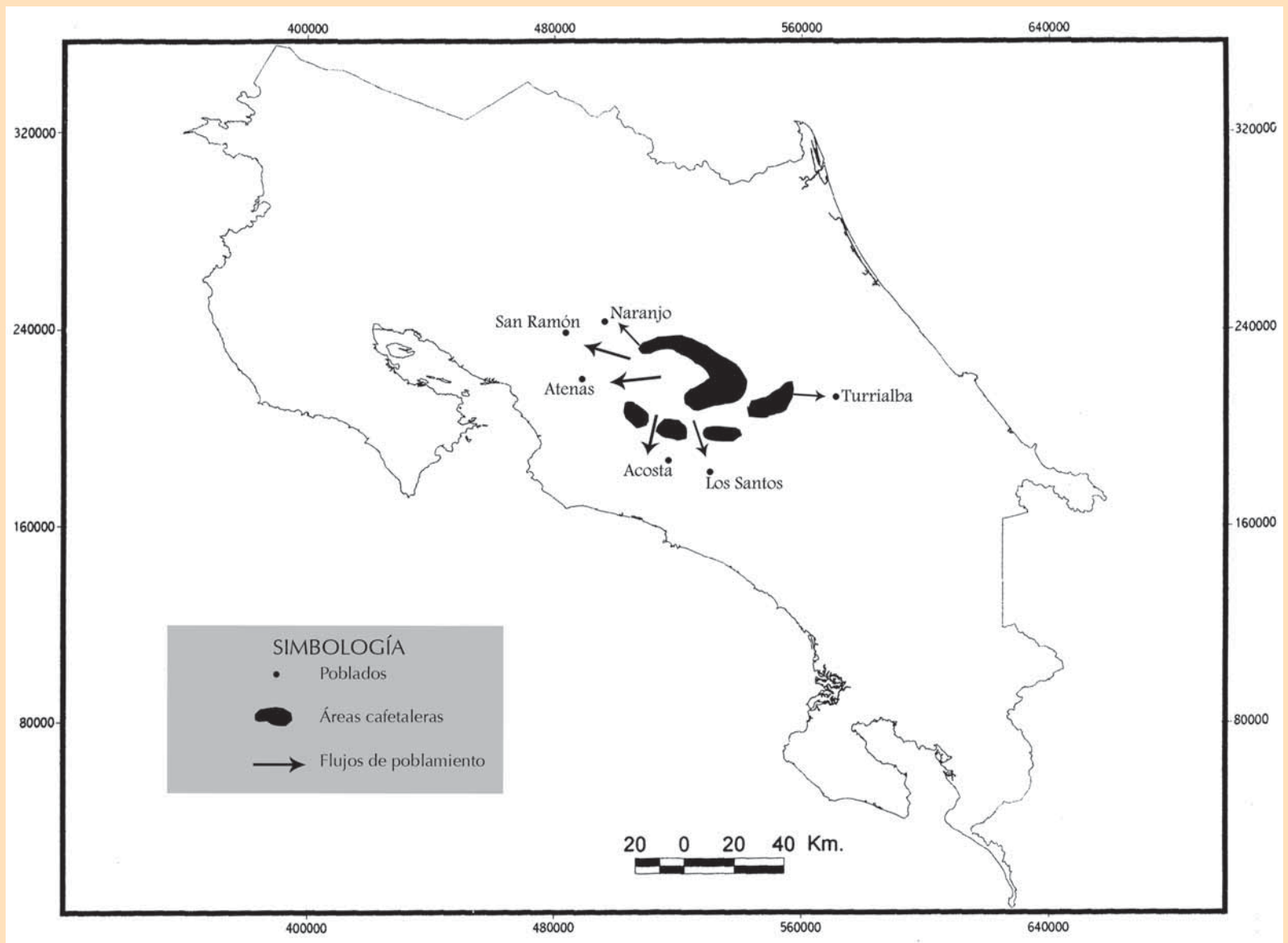
Una idea del impacto causado por la nueva actividad productiva se resume en la afirmación incluida en el Censo de Población de 1864, donde se asevera que la totalidad de pobladores de Costa Rica:

“120,000 habitantes producen anualmente en término medio en solo café igual cantidad de quintales².”

El cultivo del café acarrea importantes cambios en la posesión de la tierra. El valor de los terrenos en las zonas aptas para el cultivo cafetalero se eleva a cifras astronómicas, lo que acelera el proceso de venta de pequeñas propiedades, y en



Fig. 13. Calle de San José. Sin fecha. Colección MNCR.



Mapa 2. Áreas cafetaleras y migraciones en el siglo XIX. Elaboración propia con base en Hall (1976) e Hilje (1997).
 Dibujo: Diego Lobo M.

algunas zonas la especialización productiva, en detrimento de los cultivos de subsistencia.

Además, medidas gubernamentales limitan el acceso a las tierras públicas ejidales, a la vez que propician su privatización, así como la adjudicación privada de aquellos terrenos que formalmente calificaron como baldíos, aunque en la práctica eran usados consuetudinariamente por pequeños agricultores y ganaderos.

Un ejemplo de este proceso lo encontramos en la llamada “Sabana” y en el potrero de Las Pavas, al oeste de la ciudad de San José, tradicionalmente ocupados como espacios públicos para el pastoreo. En este último sitio, la Gobernación de la Provincia anuncia en 1858, que:

El día 5 del entrante mes de Mayo debe quedar el potrero de pavas, sin ningún ganado, como siempre se ha acostumbrado las personas que allí lo tengan, ocurran á sacarlo para evitar que se pierda en caso echarlo fuera.³

El terreno se ofreció en remate, y dos meses más tarde se avisaba por la prensa que este se reabría a la introducción de ganado, solo que ahora debía pagarse “al precio de ocho reales por cabeza de ganado vacuno, al de dos pesos el caballo, y al de cuatro pesos el mular”⁴.

Los aires del cambio también desfavorecieron especialmente a los indígenas del Valle Central sometidos hasta el siglo XVIII al régimen tributario en los Pueblos de Indios, los cuales se vieron expropiados de las tierras comunales de la que obtenían su sustento. Tal situación impulsó a estos pobladores a optar entre la disyuntiva del trabajo asalariado o la emigración, con obvias consecuencias sobre su aculturación y mestizaje.

La nueva actividad productiva cafetalera ahondó la diferenciación social, al inclinarse el peso de las ganancias obtenidas hacia el reducido y poderoso sector social que controlaba el procesamiento y exportación del grano y, en menor medida, la producción directa de café en grandes fincas.

No obstante, ante la escasez de trabajadores en un país tan poco poblado, la producción cafetalera en haciendas coexistió de manera simbiótica con su cultivo a manos de pequeños y medianos productores. Para estos, vender café a los beneficiadores significó una oportunidad de acumulación, a pesar de las condiciones monopólicas en que se condicionaba la compra. También abrió para los campesinos y sus familias, la posibilidad de emplearse de manera estacional en las labores agrícolas de cultivo y recolección del fruto en las grandes y medianas haciendas cafetaleras, en el proceso de beneficiado y en el acarreo del grano procesado hasta el puerto de exportación.

Con la monetarización de la economía introducida por la exportación de café, se amplía el mercado interno –tanto de productos agropecuarios producidos localmente– así como de un conjunto cada vez más amplio y variado de bienes importados de ultramar. Estos intercambios comerciales crecientes se concentraron en las ciudades y aldeas de mayor tamaño, aunque su radio de acción se extendió más allá e incorporaron paulatinamente a los pobladores rurales, incluso a aquellos sectores del campesinado que manejaban elevados niveles de autarquía en sus economías domésticas.



Fig. 14. Recolectores de café en la finca Giustiniani, La Sabana, San José. 1922. Álbum Manuel Gómez Miralles.

TRADICIONES RURALES JALADAS POR LA YUNTA

En la medida en que se abren los circuitos económicos de las aldeas y poblados campesinos y se amplía el mercado interno, la carreta se consolida como un importante medio de producción móvil, capaz de allegar recursos complementarios a los pequeños y medianos productores agrícolas. Por ejemplo, para 1858, F. Belly relata cómo, a la salida de Alajuela, se encontró a un grupo de personas que se dirigían al mercado local y llevaban sacos de arroz, cacao y café en carretas, las cuales describe como “carros rudimentarios con ruedas de una sola pieza y tirados por bueyes”⁵.

El floreciente desarrollo de la vida urbana requirió del apoyo de este medio de transporte, que acarreaba desde los campos los frutos de la tierra para surtir los mercados, así como la leña y el carbón necesarios para abastecer a hogares e industrias.

Aunque la extensión de tierras comunales destinadas a repastos se contrajo por la privatización de los suelos, en las unidades productivas –tanto grandes como pequeñas– se mantuvieron áreas de potreros para la pastura del ganado, entre ellos, bueyes, tan relevantes como animales de tiro para trabajar con los arados y carretas. El excremento del ganado también sirvió como fuente de abono natural para los cultivos.

Los potreros de las fincas debían cercarse para impedir que el ganado



Fig. 15. Producción de banano, con apoyo de bueyes, 1919. Sin lugar de procedencia. Colección ANCR.

invadiese los cultivos propios o ajenos, por lo que se introduce el sistema de “cercas vivas”; es decir, filas de árboles que sostienen el alambrado. Las autoridades se encargaban de decomisar aquellos animales “rompedores” de cercas, obligaban a sus dueños a responder por los daños causados y, en el caso de que no asumiesen la responsabilidad, ponían al ganado en venta a efectos de subsanar los costos.

En muchas fincas campesinas del Valle Central, la cafcultura ocupó buena parte del área sembrada, en razón de su carácter lucrativo. No obstante, se acostumbró “sombrear” los cafetos con árboles frutales y plátano, sembrados entre las eras, así como sembrar hortalizas o tubérculos en la plantación y sus alrededores; por su parte, la milpa, el cañal y el potrero, con sus animales, casi nunca faltaron en la heredad campesina⁶.

Una mirada a la oferta de venta de algunas propiedades nos permite ilustrar lo anterior. Por ejemplo, una finca en venta en las inmediaciones de la ciudad de Alajuela se compone de 45 manzanas de tierra, en potrero, caña y café, con una casa de habitación, un trapiche en buen estado y las yuntas de bueyes necesarias⁷. Otro caso trata de una hacienda en Grecia, que consta de “84 manzanas de tierra muy buena, 24 mil árboles de café y 6 mil sembrados este año, patio de beneficio para las desyerbas, arados, rastras y palas, 1 milpa de 20 cajuelas de maíz, 1 manzana de caña, 7 yuntas de bueyes con carretas y todo lo perteneciente, varios potreros, vacas de leche y ganado de cría y casa de habitación⁸”.

El listado de algunos bienes consignados en la mortual de Nicolás González⁹, vecino de Atenas, en 1854, permite formar una idea general acerca del valor de este tipo de haberes.



Fig. 16. Calle en Aguacaliente de Cartago. 1922. Álbum de Manuel Gómez Miralles.

Las reminiscencias de una persona que vivió a fines del siglo XIX, nos permiten evidenciar el entorno cotidiano de una finca de 25 manzanas en las afueras de San José, cultivada con café y plátano, y que contaba con chayoteras en las cercas, así como con árboles de naranja, anona y durazno, a orillas de las calles del cafetal:

La casa esta, con paredes de adobes, sin repellos, extensa, con amplio corredor para las carretas, techada con teja y un ancho alero en el frente a la calle, a más de dos habitaciones para los “chumos”¹⁰ y la pieza para el propietario, tenía cuarto para guardar los yugos, otro para las palas, hachas, azadas de mango largo, picos y machetes, otro cuarto para almacenar café secado con bellota y otro, que era el depósito diario para la caña que se debían de comer las diez yuntas de bueyes, en la madrugada¹¹.

En el caso en que escasearan los potreros para pastar animales, la caña de azúcar y el tallo de las matas de plátano se aprovecharon como forraje para los animales.

Para el campesino y su familia, la adquisición de carretas, bueyes y sus respectivos aperos, también cumplen el papel de mecanismo de acumulación económica. Constituyen una inversión, a la vez que un ahorro, que puede recuperarse –en caso de necesidad– por medio de la venta.

Testamentos y procesos de remate por deudas, dan cuenta de este relevante papel. Así, por ejemplo, a un matrimonio endeudado en la Villa de Barba, le rematan su yunta de bueyes y su carreta, junto con sus otros pocos bienes, como ropa usada y útiles de cocina¹². En otro caso, en un remate



Fig. 17. Óleo *El cuadro grande*, de Fausto Pacheco. Circa, 1949.

de mortual en Santo Domingo de Heredia, se contemplaban, además de dos chanchos y un caballo, una yunta de bueyes valorada en 7 pesos, “una carreta vieja con yantas y carrizos en 4 pesos y una carreta buena encarrizada y yantada en 7 pesos 4 reales”¹³. En otro caso, el precio base de una yunta de bueyes en un remate es de 40 pesos¹⁴.

Para el campesino, el uso de bueyes y carretas apoyó la economía doméstica, al facilitar el duro trabajo agrícola y el traslado de insumos y cosechas. También hizo posible la obtención de ingresos adicionales, mediante el servicio remunerado de fletes. Por ello, constituyen un apoyo idóneo para ampliar el trabajo por cuenta propia. Así, tanto el mueble de la carreta como los animales que tiran de ella, se erigen en un importante bastión de la economía de los medianos y pequeños productores agropecuarios.

El tener una buena yunta supone una inversión inicial en lo relativo a la obtención de los bueyes, ya sea que se compren “hechos”; es decir, adiestrados para el trabajo, o bien, que se invierta en su adquisición y en el tiempo requerido para su entrenamiento.

Para obtener una carreta “que desempeñe” bien en el trabajo del campo, también se debe contar con recursos. Esta puede construirse por cuenta propia, en cuyo caso hay que contemplar la inversión en madera, herramienta, conocimiento y tiempo necesarios. La otra alternativa es encargarla a fabricar donde algún especialista o constructor de carretas, de los varios que empezaron a surgir en esa época.

(...) Primeramente la casa vivienda con puertas y cocina, en veinte pesos.

La máquina del trapiche, menaje y casa, en treinta pesos

El perol, en cien pesos

Una carreta en tres pesos

Una mesa en cuatro reales (...)

Un fierro de herrar en dose reales

Un estribo de metal en tres reales

Una vaca zorra soltera llamada la garcia, en tres pesos

Otra yd. josca, en siete pesos

Un ternero josco, en dos pesos

Otro yd. varcino, en catorce reales

Un macho rucio viejo, en dies y seis pesos

Un macho viejo retinto en ocho pesos

Una mula negra, en veinte y quatro pesos

Un macho negro, en veinte pesos

Un macho ballo, en veinte y dos pesos

Una mula vieja parda, en dose pesos

Un cavallo retinto aratonado, en quatro pesos (...)

Una llunta de vuelles, en dies y ocho pesos

Una lluntita de toros, un toro y un sorro y un barroco, en siete pesos

Una baca mora nueva, en seis pesos

Una vaquilla josca, en tres pesos (...)

Fuente: ANCR Mortual Independiente de Alajuela, N.º 178, Folio 9 vuelto, 9 de setiembre de 1854. Información suministrada por el investigador Mauricio Meléndez.



Fig. 18. *La firmita*. Ilustración en azulejo, de Fernando Matamoros, Barrio Amón, San José.



Fig. 19. Poblado rural costarricense, 1870, Henry Morgan. Colección MNCR.

La aguda observación de un viajero que recorrió el país en 1857 da cuenta de que:

La aspiración de todos es ser propietarios, y así es que es común ver muchachos de diez años comprar con sus ahorros una yunta de bueyes y su carreta, trabajar con ellos hasta adquirirse algunas hectáreas de tierra. Los mismos propietarios de pequeños fundos van después de terminadas sus reducidas faenas, a emplearse en los trabajos de las grandes haciendas, o a ocuparse con sus carretas o mulas en el acarreo de los frutos, etc.¹⁵.

Así, en tanto medio de producción móvil, bueyes y carreta también funcionan como un adelanto de herencia a hijos varones, quienes pueden empezar a independizarse económicamente, sin atentar contra el fraccionamiento de la tierra paterna. De hecho, la mayoría de los emigrantes hacia nuevas zonas periféricas durante el siglo XIX, fueron unidades familiares jóvenes¹⁶. Por ello, es factible suponer que las carretas fueron un apoyo imprescindible que acompañaron a los emigrantes que poblaron los intersticios vacíos del Valle Central o allende este espacio.

Para esos años, la carreta también funge como el medio de transporte por excelencia para desplazar a la familia en diversas actividades sociales. El relato de John Hale, un viajero que retrató con su pluma la Costa Rica de 1825, nos permite conocer sobre la forma y el uso de la carreta en los paseos familiares:

Cuando se conviene en hacer un alegre paseo a la gitana a un pueblo o a una hacienda, todo es agitación y preparativos por la mañana del día señalado(...)

Acerca de las autoras

Cecilia Dobles Trejos

Antropóloga social. Profesora e investigadora del Centro de Investigación y Docencia en Educación (CIDE) de la Universidad Nacional. Se desempeña también como consultora independiente realizando investigaciones y ejecutando proyectos en los campos de la gestión cultural, derechos de poblaciones específicas y gestión de las organizaciones de la sociedad civil.

Carmen Murillo Chaverri

Antropóloga social e historiadora. Profesora catedrática de la Escuela de Antropología de la Universidad de Costa Rica. Autora y coautora de diversos libros y artículos de revistas en temas como diversidad cultural, etnicidad, historia social e identidades. Consultora independiente y ensayista.

Giselle Chang Vargas

Antropóloga social y lingüista. Profesora catedrática de la Escuela de Antropología de la Universidad de Costa Rica. Investigadora del Centro de Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura y Juventud. Publicaciones en las temáticas de patrimonio cultural, lexicografía, tradición oral y artesanías de pueblos indígenas y afrocaribeños.

Esta es una
muestra del libro
en la que se despliega
un número limitado de páginas.

Adquiera el libro completo en la
Librería UCR Virtual.

LIBRERÍA
UCR

VIRTUAL



“La tradición del *boyeo* y la carreta en Costa Rica” fue proclamada por la Unesco como **Obra Maestra del Patrimonio Oral e Inmaterial de la Humanidad**, el 25 de noviembre de 2005.

Este libro recoge la versión revisada de la investigación incluida en el Expediente de candidatura, preparado por las autoras a solicitud del Ministerio de Cultura y Juventud, el mismo que presentó Costa Rica ante la Unesco para la obtención de tan honrosa Proclama.

