

A photograph of a yellow building with a balcony and a decorative iron railing in the foreground. The balcony has a blue and yellow striped railing and several potted plants with red flowers. The building has a red-tiled roof and a decorative iron railing in the foreground. The sky is blue with some clouds.

En el barrio Amón

FLORENCIA QUESADA AVENDAÑO

En el barrio Amón

Arquitectura, familia y
sociabilidad del primer
residencial de la elite
urbana de San José,
1900-1935

Florencia Quesada Avendaño



307.760.972.863

Q5e Quesada Avendaño, Florencia, 1978-

En el barrio Amón : arquitectura, familia y sociabilidad del primer residencial de la elite urbana de San José, 1900-1935 / Florencia Quesada Avendaño. – Primera edición digital. – San José, Costa Rica : Editorial UCR, 2021.

1 recurso en línea (294 páginas) : fotografías en blanco y negro, gráficos en blanco, negro y escala de gris, planos en blanco y negro, retratos en blanco y negro, archivo de texto, PDF, 3.58 MB.

ISBN 978-9968-46-955-5

1. SOCIOLOGÍA URBANA – BARRIO AMÓN (SAN JOSÉ, COSTA RICA). 2. BARRIO AMÓN (SAN JOSÉ, COSTA RICA) – HISTORIA. 3. BARRIO AMÓN (SAN JOSÉ, COSTA RICA) – VIDA SOCIAL Y COSTUMBRES. 4. ARQUITECTURA COSTARRICENSE. I. Título.

CIP/3640

CC.SIBDI.UCR

Las opciones de resaltado del texto, anotaciones o comentarios, dependerán de la aplicación y dispositivo en que se realice la lectura de este libro digital.

Edición aprobada por la Comisión Editorial de la Universidad de Costa Rica

Primera edición impresa: 2001

Segunda reimpresión: 2014

Primera edición digital (PDF): 2021

Editorial UCR es miembro del Sistema Editorial Universitario Centroamericano (SEDUCA), perteneciente al Consejo Superior Universitario Centroamericano (CSUCA).

Fotografía de portada: *Casa del Dr. Peña Chavarría* • Diseño de portada: *Juan Carlos Fallas Z.* • Realización del PDF: *Alonso Prendas V.* • Control de calidad de la versión digital: *Elisa Giacomini V.*

© Editorial de la Universidad de Costa Rica. Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción de la obra o parte de ella, bajo cualquier forma o medio, así como el almacenamiento en bases de datos, sistemas de recuperación y repositorios, sin la autorización escrita del editor.

Edición digital de la Editorial Universidad de Costa Rica. Fecha de creación: marzo, 2021

Universidad de Costa Rica. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio. San José, Costa Rica.

Apdo. 11501-2060 • Tel.: 2511 5310 • Fax: 2511 5257 • administracion.siedin@ucr.ac.cr • www.editorial.ucr.ac.cr

Contenido

Prólogo	23
Introducción	27
Capítulo I	
San José en los albores del siglo XX	45
Introducción	47
Cañerías, alumbrado eléctrico, telégrafos y tranvías.	51
Las Damas, los héroes "nacionales" y su entorno	57
Ornato y recreación: nueva infraestructura para la sociabilidad.	61
Los parques.	61
Los teatros	69
Nueva segregación espacial y social en San José	70
Un barrio residencial en algunos terrenos de "Amón"	72
Conclusión	83

Capítulo II

Los habitantes de Amón	.85
----------------------------------	-----

Introducción	.87
Fuentes y estrategia metodológica	.89
¿De dónde venían?	.92
Jefes de familia	.95
Jefas de familia	.105
Amón y el resto de San José	.108
Asistencia escolar	.111
El servicio doméstico	.114
Conclusión	.121

Capítulo III

Exteriores e interiores.	.125
----------------------------------	------

Introducción	.127
Nuevas fachadas: transformación arquitectónica y social	.129
Victoriano, mudéjar y neocolonial	.133
Criollo y ecléctico, también en Amón.	.148
Rupturas... pero con continuidades	.153
¿Esfera pública vs. esfera privada?	.156
Interiores, distribución, función y usos	.158
Conclusión	.183

Capítulo IV

Vida cotidiana y sociabilidad burguesa	185
Introducción	187
Los padres de familia y su vida cotidiana	189
El jefe de familia	189
La esposa y el servicio doméstico	194
La beneficencia y la mujer burguesa	200
La sociabilidad juvenil	203
Las retretas y la Calle de la Estación	203
El Teatro Nacional	214
La huelga de Amón	217
Melcochas danzantes y la casa de Jaime Bennett	219
Los clubes	224
La sociabilidad infantil	229
La Sabana	229
El Bolívar, la ataujía, el charral, los patios del beneficio Tournon	230
Conclusión	239

Capítulo V

Los de Amón y la cultura urbana josefina	241
Introducción	243
Las fiestas cívicas	244
La iglesia de El Carmen, Misa de Tropa y el Dulce Nombre	248
El Dulce Nombre	251
Las funciones teatrales y el cinematógrafo	253
Amón desde adentro y desde afuera	256

El lechero, el panadero, "Curruso" y las pulperías	.262
Cochas, Yeguas, María La Loca	.265
Conclusión	.268
Conclusiones generales	.270
Fuentes	.277
Impresas	.277
Inéditas	.280
Orales	.283
Bibliografía	.285

Índice de cuadros y gráficos

Cuadro 1.	Procedencia de los habitantes de barrio Amón, 1927	93
Cuadro 2.	Lugar de nacimiento de los extranjeros y naturalizados residentes en barrio Amón, 1927	94
Cuadro 3.	Jefes de familia por sexo y nacionalidad. Barrio Amón, 1927	96
Cuadro 4.	Jefes de familia por ocupación. Barrio Amón, 1927	97
Cuadro 5.	Profesiones y oficios de jefes de familia en barrio Amón y tres distritos de San José, 1927	109
Cuadro 6.	Jefes de familia según categoría ocupacional en barrio Amón y tres distritos de San José, 1927	110
Cuadro 7.	Sirvientes por ocupación. Barrio Amón, 1927	119
Cuadro 8.	Estilo arquitectónico y materiales de construcción de 35 viviendas de barrio Amón. (1896-1930)	130
Cuadro 9.	Número de cuartos y aposentos especiales de 27 viviendas de barrio Amón.	159
Gráfico 1.	Mujeres jefas de familia por ocupación. Barrio Amón, 1927	107
Gráfico 2.	Asistencia escolar, de 7 a 21 años. Barrio Amón, 1927	112

Índice de planos

Plano 1.

La ciudad de San José, 193048

Plano 2.

Creación y desarrollo de barrio Amón, 1889-192482

Plano 3.

Planta de la casa de habitación de Mariano Álvarez Melgar161

Índice de ilustraciones

Capítulo J

Foto 1.	Tranvía en San José	55
Foto 2.	Avenida de las Damas.	59
Foto 3.	Mercado en el Parque Central	63
Foto 4.	Parque Central	64
Foto 5.	Parque Morazán	67
Foto 6.	Vista de barrio Amón desde el beneficio Tournon.	73
Foto 7.	Trabajadores del beneficio Tournon	74
Foto 8.	Amón Fasileau-Duplantier	76
Foto 9.	María Machado de Fasileau-Duplantier	77
Foto 10.	Planta eléctrica en el río Torres.	79

Capítulo JJ

Foto 11. La Fama (Cipriano Herrero).	100
Foto 12. La Alhambra (Elías Pagés)	101
Foto 13. Familia Álvarez Jraeta y el servicio doméstico	116

Capítulo JJJ

Foto 14. Alianza Francesa	134
Foto 15. Casa de Cipriano Herrero del Peral	136
Foto 16. Casa de Carlos Saborío Yglesias	138
Foto 17. Casa de Elías Pagés Elías	139
Foto 18. Casas victorianas	141
Foto 19. Casa de Alfredo Esquivel Carranza	143
Foto 20. Casa de Alejo Aguilar Bolandi	144
Foto 21. Casa de Mariano Álvarez Melgar	145
Foto 22(a).Arcos de herradura	146
Foto 22(b).Detalle de la cúpula de bronce	146
Foto 23. Casa de Anastasio Herrero	147
Foto 24(a) Casas de las familias Castro Saborío y Quesada López-Calleja . .	150
Foto 24(b) Casa de Miguel Obregón Lizano	150
Foto 25. Casa de Abraham Madriz Hernández	152
Foto 26. Casa de Porfirio Góngora Umaña	154
Foto 27. Sala familia Álvarez Jraeta	164
Foto 28. Familia Madriz Arias	167
Foto 29. Oficina familia Álvarez Jraeta	169
Foto 30. Cuarto familia Quesada López-Calleja.	170
Foto 31. Comedor familia Álvarez Jraeta	173
Foto 32. Anuncio publicitario. Jacob Delafon, París	176
Foto 33. Baño familia Álvarez Jraeta	177

Capítulo IV

Foto 34.	<i>Gimnástica Española</i>	193
Foto 35.	<i>Adornos de plata</i>	196
Foto 36.	<i>Quiosco del Parque Morazán (Templo de la música)</i>	205
Foto 37.	<i>Calle de la Estación, desfile de trajes</i>	213
Foto 38.	<i>Studebaker, familia Góngora, La Sabana</i>	231
Foto 39.	<i>Carretas con café, avenida 3 bis, barrio Amón</i>	233
Foto 40.	<i>Estanque de la familia Tournon</i>	236

Capítulo V

Foto 41.	<i>Teatro Variedades</i>	255
----------	--------------------------------	-----

Conclusiones generales

Foto 42.	<i>Casa Dr. Peña Chavarría</i>	275
----------	--------------------------------------	-----

Capítulo I

San José

en los albores del
siglo XX



Introducción



La formación del barrio Amón a finales del siglo XIX fue parte de un proceso mayor de crecimiento de la ciudad de San José que tuvo lugar en las últimas décadas del siglo XIX. El principal objetivo de este capítulo es analizar ese proceso de transformación que se expresó en una nueva segregación urbana y arquitectónica y la transición de San José hacia una ciudad moderna. Específicamente se estudió la creación de los nuevos servicios públicos que le dieron una nueva cara a la ciudad y que, como dice Schorske, esos servicios son "el hueso y el músculo de la ciudad moderna."⁴⁰ Asimismo, se analizó la formación de la calle de la Estación –posteriormente Avenida de las Damas– y los principales parques que se construyeron en sus alrededores. Ambas transformaciones urbanas crearon un gran eje de comunicación, recreación y ornato, en cuyo límite se desarrolló el barrio Amón. También se analizó la formación de nuevos barrios josefinos como parte de una nueva organización socio-espacial en la ciudad de San José. Por último, se estudió el origen y

40. Carl Schorske. *Fin de siècle Vienna. Politics and Culture*. Nueva York, Vintage Books Edition, 1981, p. 26.

Plano 1.
La ciudad de San José,
1930

desarrollo del barrio Amón en el noreste de la ciudad de San José y el proceso de transformación urbana de la zona.

Desde mediados del siglo XIX, las principales ciudades latinoamericanas tuvieron un enorme crecimiento y expansión.⁴¹ El principio de modernización de las ciudades fue el de ensanchar sus calles y crear nuevos ejes de crecimiento. Se construyeron edificios monumentales que, junto a las grandes avenidas, los parques y los servicios públicos modernos, les dieron una nueva fachada a las urbes.⁴²

En la ciudad de San José, esa transformación se llevó a cabo gracias a la riqueza que generó el cultivo del café y su consolidación como principal producto de exportación. En la última década del siglo XIX, San José se había consolidado como el centro de la política, la cultura, el comercio, los servicios⁴³ y las comunicaciones del país, como resultado de ese desarrollo agroexportador.

De acuerdo con Steven Palmer, fue a partir de 1870 cuando, por primera vez, se llevó a cabo una fase significativa de cambio espacial en San José.⁴⁴ A finales del siglo XIX, la capital tenía una cultura urbana y secular definida, cuyo liderazgo en manos de la burguesía agrocomercial exportadora le imprimió a la ciudad una nueva forma de vida, para ciertos grupos sociales.⁴⁵ A su vez, esa cultura burguesa se diferenciaba de la de los sectores populares y del campesinado. Otra de las razones que explican la transformación urbana fue la llegada al poder de los liberales, cuyo proyecto político modificó sustancialmente la trama urbana con la construcción de infraestructura pública acorde con sus ideales de progreso y civilización. (Plano 1)

41. Como lo plantea Mumford, una economía en expansión reclamaba una población en expansión, que a su vez reclamaba una ciudad en expansión. El censo de población bastaba para establecer una jerarquía cultural de la ciudad. Lewis Mumford. *La ciudad en la historia*. Tomo 2. Buenos Aires, Ediciones Infinito, 1979, p. 572.

42. Para otros casos latinoamericanos, véase: Jeffrey D. Needell. *Op. cit.* Ramón Gutiérrez. *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid, Ediciones Cátedra, 1983. Capítulos. 18 y 19, Lilliam Llanes. *1898-1921: La Transformación de La Habana a través de la arquitectura*. La Habana, Editorial Letras Cubanas, 1993.

43. Steven Palmer, "Prolegómenos... *Op. cit.*, p. 198.

44. *Ibid.*, p. 199.

45. Patricia Vega. "De la Banca al Sofá. La diversificación de los patrones de consumo en San José (1857-1861)". En: Iván Molina y Steven Palmer editores. *Héroes... Op. cit.*, p.131. y Patricia Fumero. "¡Viene Noel! La Navidad moderna en San José. (1850-1914)." En: Molina y Fumero editores. *La Sonora libertad del viento. Sociedad y cultura en Costa Rica y Nicaragua (1821-1914)*. México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1997, pp. 71-90.

La descripción de la ciudad hecha por Juan F. Ferraz, hacia 1893, evidencia este proceso de transformación urbano que se estaba iniciando para entonces:

*"[...] mirada a vista de pájaro desde la Estación Central del ferrocarril, a mano derecha, el austero y amurallado edificio de la Fábrica Nacional de Licores [...] enseguida el esbelto Palacio Metálico que va a servir para las escuelas graduadas de ambos sexos, dando tono con una porción de casas de estilo suizo y americano al Parque de Morazán; allá, la Catedral, descollando altiva entre el enjambre de las viviendas de todas formas y colores, techos de teja, de pizarra de hierro galvanizado de todos los géneros [...] la Torre del Observatorio Meteorológico [...] el Colegio de Sión acá arriba, a un lado la plaza misma, donde pronto se inaugurará el gran monumento de bronce de las Glorias Nacionales y el Colegio Superior de Señoritas, allá abajo, encajonado también y sin lucir el medio millón de pesos que cuesta, en una de la manzanas más inadecuadas de la población; luego el Teatro, el gran coliseo que estrenaremos a mediados de 1896 y cuyo costo se acercará bastante a un millón ¡chiquitos, eso, pero orgullosos...."*⁴⁶

La entrada a San José estaba definida por la estación del Ferrocarril al Atlántico como principal eje de comunicación. En sus cercanías, la zona de recreación conformada por los parques Nacional y Morazán, en cuyos alrededores se asentó una nueva burguesía, se había constituido como la zona más selecta de la ciudad capital. Fue precisamente en este sector noreste de San José, donde el francés Amón Fasi-leau-Duplantier va a iniciar la construcción, del primer residencial de la elite urbana josefina: el barrio Amón.

46. Juan F. Ferraz, "Almanaque Ilustrado de Guatemala." Reproducido en: *Guía comercial*. Otoniel Pacheco editor. San José, Imprenta Nacional, 1895, pp. IV-V.

Cañerías, alumbrado eléctrico, telégrafos y tranvías

Desde mediados del siglo XIX, San José había iniciado un paulatino proceso de crecimiento y cambio, lo cual se vio reflejado en la casi duplicación del cuadrante en un período de quince años. En 1889 contaba con 153 manzanas, y en 1904, según el censo de ese año, ya tenía 259.⁴⁷

Hasta 1889, las calles de San José tenían el nombre del edificio más importante de la cuadra o el apellido de algún personaje importante, pero a partir de ese año se cambió por la numeración corrida. A las vías en dirección este-oeste se les llamó avenidas y a las de norte-sur calles. En 1904 fue cuando se adoptó el sistema actual, de numeración par e impar a partir de la avenida y la calle central.⁴⁸

Hacia 1860, diversos servicios e infraestructura urbana comenzaron a instalarse en la ciudad de San José. De acuerdo con Joaquín Bernardo Calvo, Costa Rica fue el primer país en Centroamérica en establecer el telégrafo (1869).⁴⁹ La primera línea se tendió entre Cartago y Puntarenas y pasaba por San José, Heredia y Alajuela. Para 1890 las cuatro ciudades del Valle Central, y además Puntarenas, Limón y Liberia, contaban ya con ese servicio.⁵⁰

En 1866, bajo la dirección de Ángel Miguel Velázquez, se inició la construcción de la cañería de hierro que fue inaugurada, oficialmente, el 25 de octubre de 1868, pero que se terminó hasta agosto de 1869.⁵¹ El agua se purificaba en tanques situados en el barrio Aranjuez. En 1896 se inició la licitación para ensanchar y reformar la

47. Cleto González Víquez. *Apuntes Estadísticos sobre la ciudad de San José*. San José, Imprenta de Avelino Alsina, 1905, p. 3.

48. José Fidel Tristán. "Las ciudades de Costa Rica." En: *Páginas Ilustradas*. Año V, No. 191, 29 de marzo de 1908, p. 3225 y Archivo Nacional de Costa Rica, (en adelante ANCR.), Serie Municipal. No. 1141, f. 6. Este documento compara la nueva nomenclatura de las calles, avenidas y plazas de San José adoptada en 1904, con la que existía anteriormente.

49. Joaquín Bernardo Calvo. *Apuntamientos geográficos, estadísticos e históricos*. San José, Imprenta Nacional, 1887, p. 135.

50. Francisco María Núñez. *Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transportes en Costa Rica*. San José, Imprenta Nacional, 1925, p. 171.

51. *Memorias de Fomento*, 1869.

cañería, cuya mayor transformación fue la de conducir el agua por medio de un acueducto cerrado y la instalación de 10.000 metros más de tubo de hierro para llevar agua potable a algunas partes de la ciudad que carecían de ella.⁵² Fue hasta las primeras décadas del siglo XX cuando se inauguró la nueva cañería y el servicio de cloacas, además de la canalización de la acequia de las Arias hasta el Rastro y Las Pavas desde la avenida segunda hasta la Boca de La Sabana. y la quebrada Lantisco.

En 1884, en el barrio Aranjuez, Manuel V. Dengo y Luis Batres instalaron una rueda Peltón. Esta fue la primera planta de energía eléctrica para el alumbrado público en la ciudad de San José, servicio que fue inaugurado el 9 de agosto de 1884. Inicialmente, Dengo y Batres se comprometían a instalar 36 lámparas de arco, pero luego se amplió el número a 50.⁵³ Posteriormente, se fue ampliando el servicio y se instalaron más lámparas en diferentes puntos de la ciudad. Antes de contar con la energía eléctrica, las calles se iluminaban con lámparas de canfín.

En el contrato original se estipulaba que la luz comenzaría a alumbrar a las 6 y media de la tarde y permanecería hasta el alba. Pero en las noches de luna llena no se encendería durante las horas "en que la luz de la luna sea suficientemente clara para transitar por las calles."⁵⁴ Inicialmente, el servicio de alumbrado se ofrecía en la calle de la Estación hasta la Iglesia de El Carmen y de ahí cruzaba hasta el Parque Central, para extenderse a otros puntos de la ciudad.⁵⁵

Dengo y Batres vendieron posteriormente sus derechos a Minor Keith, quien formó la Compañía del Tranvía, con capital inglés.⁵⁶ A su vez, en 1890, Keith le compró por 25 000 pesos a Amón Fasileau-Duplantier, los derechos de explotación de la fuerza hidráulica de los ríos Tiribí, María Aguilar y Los Anonos.⁵⁷ Fue aquí donde Keith construyó una nueva planta eléctrica que generaba 600 H.P. Gracias a la energía

52. Memoria de Gobernación y Policía, 1897. San José, Tipografía Nacional, 1897.

53. ANCR, Serie Municipal, No. 2297, Memoria de la Municipalidad de San José, enero de 1885, f. 3v.

54. *Ídem.* ANCR, Acuerdo No. CXL, 24 de agosto de 1887. Colección de Leyes y Decretos. San José, Imprenta Nacional, 1888, p. 272.

55. Alberto Quijano Quesada. *Costa Rica Ayer y Hoy*. San José, Editorial Borrás Hermanos, 1939, p. 605.

56. Watt Stewart. *Keith y Costa Rica*. San José, Editorial Costa Rica, 1976, p. 150.

57. ANCR, Serie Municipal, No. 4002, 2 de mayo de 1890, fs. 1-4.

generada por esta planta, en 1892 se estableció el alumbrado eléctrico del sistema incandescente para las casas de habitación.

El primer proyecto para construir un tranvía en la ciudad de San José fue en 1885, cuando la Municipalidad de San José y Silas Wright Hastings firmaron un contrato para construir una vía desde la estación del ferrocarril hasta el mercado⁵⁸, bajo la compañía que fundó Hastings: "Compañía de Tranvías de San José".

El interés por construir un tranvía en la capital estaba en estrecha relación con el reinicio de los trabajos de construcción del Ferrocarril al Atlántico (firma del Tratado Soto-Keith en 1884). La construcción de un tranvía complementaba esa vía de comunicación, facilitando el transporte hacia el interior de la ciudad capital. También en las ciudades principales del Valle Central se llevaron a cabo proyectos similares. A pesar de que la Municipalidad otorgó muchas prórrogas, ese proyecto nunca se realizó.

En la década de 1890 se volvió a plantear la construcción del tranvía. Minor Keith había adquirido los derechos de la concesión hecha a Hastings. Pero, a su vez, una nueva compañía, representada por Alberto y Rafael González Ramírez, presentó una nueva propuesta.⁵⁹ La posición de la Municipalidad en este conflicto fue que Hastings (y por ende Keith) había perdido la concesión por no construir el tranvía en el plazo convenido, y que la Municipalidad podía realizar nuevos contratos.⁶⁰ Por ello, el 25 de noviembre de 1893, le otorgaron a los hermanos González el derecho de construir el tranvía, pero tampoco se llevó a cabo.⁶¹

Paralelo a los proyectos de construcción del tranvía, la Municipalidad debatía por aquellos años cuál debería ser la energía que lo moviera. En un principio, algunos personeros estatales se oponían al tranvía eléctrico, porque "los cables afeaban

58. El contrato fue firmado por el Estado y Hastings hasta el 11 de noviembre de 1886, aunque el contrato inicial fue el 4 de diciembre de 1885. ANCR, Acuerdo No. CLIV, noviembre de 1886. Colección de Leyes y Decretos. San José, Imprenta Nacional, s.f.

59. ANCR, Serie Municipal, No. 3883, 21 de febrero de 1893.

60. La última prórroga vencía seis meses después de la inauguración del Ferrocarril en 1891. ANCR, Serie Municipal, No. 4003, 15 de mayo de 1893.

61. ANCR, Serie Municipal, No. 9283, 29 de abril de 1895.

la ciudad", y por el peligro que los acumuladores de electricidad generaban para los transeúntes en caso de un accidente. Preferían que fuera de sangre (jalado por animales de carga) o el sistema funicular.⁶² Finalmente se aceptó el sistema eléctrico.

En 1896, una nueva concesión se le otorgó al francés Amón Fasileau-Duplantier,⁶³ quien cedió unos años después sus derechos a la Compañía del Tranvía "The Costa Rica Electric Light and Traction Company". Esta compañía fue fundada por Minor Keith con capital inglés. Estaba representada por Gilbert Holt Green y administrada por H.T. Purdy. En 1905 se firmó un nuevo contrato entre esa Compañía y el Estado con el objetivo de unificar todos los contratos anteriores en uno solo.

En abril de 1899⁶⁴, las calles capitalinas vieron transitar por primera vez en sus vías macadamizadas el tranvía del sistema "trolley". En el año de su inauguración, el tranvía daba sus servicios desde la estación del ferrocarril al Atlántico hasta la boca de La Sabana. Un año después se extendió hasta el fondo de La Sabana por el oeste y hacia San Pedro hacia el este. En 1908 se dio autorización para extender la línea hasta Guadalupe, y en 1922, hasta la Plaza González Víquez.⁶⁵ (Foto 1)

62. ANCR, Serie Municipal, No. 3883, 6 de marzo de 1893.

63. ANCR, Serie Gobernación No. 23 320, 1895. La empresa representada por Amón se comprometía a construir un tranvía entre la Estación del Ferrocarril al Atlántico y la calle 14 sur.

64. En estudios urbanos recientes se ha mencionado que en 1889 se inauguró el tranvía en San José y la extensión de la energía eléctrica a todos los hogares josefinos, lo cual es erróneo porque para ese año todavía no se había construido la planta eléctrica en Los Anonos que fue la que suministró la energía necesaria para ambos servicios. Carlos Altezor. *Op. cit.*, p. 18, especialmente 37. Altezor menciona que en 1889 se inauguró el servicio de tranvías, al igual que el alumbrado eléctrico para los hogares josefinos. Otra prueba de nuestra aseveración es que en el plano de la ciudad de San José de 1889 no se demarca la ruta del tranvía (porque no existía), en cambio en el plano de 1906 sí viene trazada la ruta. Ambos planos fueron realizados por Salomón Escalante.

65. Francisco María Núñez. *Op. cit.*, p. 113, Departamento de Urbanismo del INVU, Plano de la ciudad de San José del ingeniero Daniel González, 1924.

Foto 1.
Tranvía en San José



Fuente: Próspero Calderón. Vistas de Costa Rica.

El horario de servicio que se estableció en el contrato de 1905 obligaba a la Compañía a ofrecer el servicio de: las seis de la mañana a las siete de la noche en la estación lluviosa; en la seca de las seis de la mañana a las cinco de la tarde.⁶⁶

Desde 1886 el servicio telefónico solo operaba en las principales oficinas del gobierno. A finales de la década de 1880 se extendió para uso de ciertas personas adineradas y algunos establecimientos comerciales.⁶⁷ En 1895 se creó la sociedad anónima "Compañía de Teléfonos de Costa Rica". Esa compañía se formó para seguir explotando la concesión hecha por el Estado a favor del cubano Francisco Mendiola Boza, el 17 de abril de 1893.⁶⁸ En 1897, la Compañía se comprometió a establecer el servicio telefónico en San José, Cartago, Alajuela, Heredia, la Unión (Tres Ríos), Desamparados y Santo Domingo.⁶⁹ El Congreso le otorgó una subvención de 15.000 pesos para su instalación. Además, la Compañía ofrecía el servicio de mensajeros y cartas telefónicas por la suma de 25 centavos por comunicación.⁷⁰ Unos años después la Compañía pasó a ser propiedad exclusiva de Mendiola, quien fue su gerente hasta su fallecimiento en 1904. Luego fue la viuda, Piedad Zaldívar, la que se hizo cargo de la empresa hasta 1911, cuando le vendió los derechos a Felipe J. Alvarado y Compañía.

En suma, al alborear el siglo XX San José contaba con una gran cantidad de servicios públicos, propios de las grandes ciudades modernas latinoamericanas y europeas. Aunque a muy pequeña escala –en comparación con otras ciudades latinoamericanas– esos cambios le dieron un nuevo rostro a la vieja estructura colonial urbana, ahora remozada con aires modernos.

66. Memoria de Gobernación, Policía y Fomento 1905-06, San José, Tipografía Nacional, 1906.

67. Entre estos se mencionan Juan de Jongh en 1889 para tender una línea a Desamparados; en 1890 Cyril Smith para unir la Mina Tres Hermanos con la Palma, en 1891 el Dr. Durán y Núñez para unir su botica con la casa y el Hotel de Benedictis con el Club Internacional. Para una síntesis del desarrollo telefónico, véase: Francisco María Núñez. *Op. cit.*, pp. 203-207.

68. ANCR, 17 de abril de 1893. Colección de Leyes y Decretos. San José, Imprenta Nacional, s.f.

69. ANCR, Serie Fomento, No. 1890, 11 de marzo de 1897, f. 210.

70. *Ídem*.

Las Damas, los héroes "nacionales" y su entorno

Una de las grandes transformaciones urbanas en América Latina, a mediados del siglo XIX, que modificaron la estructuración clásica del antiguo casco colonial urbano fue la creación de amplios bulevares y paseos. Esta innovación es un elemento clave del urbanismo moderno. Esos proyectos de embellecimiento urbano fueron promovidos por las elites gobernantes para renovar la ciudad a su imagen y expresar los valores de la clase social a la que pertenecían.⁷¹ Fue el espacio público de las ciudades "civilizadas", el emblema del poder y la urbanidad.⁷²

También fueron parte de las políticas de saneamiento urbano e higiene pública promovidas por el Estado. Los bulevares y paseos fueron los espacios idóneos para crear nuevas zonas ventiladas y abiertas en las cuales se pudiera construir la cañería y el alumbrado público.⁷³

71. El gran cambio fue promovido por el Barón Haussman en París, con la creación de enormes avenidas y bulevares que remataban en arcos triunfales. Una de las explicaciones más aceptadas acerca del por qué de esa transformación, se refiere a la necesidad del Estado de prevenir insurrecciones populares, fragmentando los distritos donde habitaban las clases trabajadores, dividiéndolos y aislándolos entre sí, para evitar las frecuentes barricadas en las angostas calles parisinas. Las nuevas avenidas, demasiado amplias para ser bloqueadas, permitían un acceso rápido de las tropas a cualquier punto de la ciudad en caso de un motín. Para el caso de Viena, véase: "The ringstrasse, its critics, and the birth of urban modernism". En: Carl E. Schorske. *Op. cit.*, pp. 24-115.

72. Ángel Rama y Richard Morse plantean que la ciudad ideal de la época no copiaba el modelo europeo al pie de la letra. Aunque sus bulevares haussmanianos hayan producido estragos en los viejos cascos en damero de América Latina, también se dio una invención con cierto margen original que tendría como producto una mezcla en relación la realidad circundante. La ciudad latinoamericana no fue siempre un reflejo del centro; la periferia respondió a una lógica interna aunque se haya inspirado en París. Ángel Rama. *Op. cit.*, p. 116. Richard Morse. "Pheripheral cities as cultural arenas (Russia, Austria, Latin America)." En: *Journal of Urban History*, Vol. 10, No. 4, August 1984. p. 441.

73. La justificación de Haussman para llevar a cabo esos proyectos —creación de amplias vías arborizadas— fue la de preparar el campo para la habitación burguesa, promoviendo el éxodo hacia esa zona de las clases acomodadas que eran presionadas a su traslado por el comercio y la industria. De esa forma, se elevaba el precio de la tierra con la construcción de lujosas mansiones. Donald Olsen. *The city as a work of art*. New Haven and London. Yale University Press, 1986, pp. 142-143. Un proceso similar se llevó a cabo en San José, en los alrededores del Parque Morazán.

En el caso de San José, la Calle de la Estación –tiempo después bautizada como Avenida de las Damas– fue la mejor expresión de ese cambio.⁷⁴ Los liberales se apropiaron de ella para promover una nueva concepción burguesa de la ciudad moderna y la invención de la nación, con la construcción de diversos monumentos y bustos de personajes políticos. La zona ocupaba una posición estratégica por ser la puerta de entrada a la ciudad y, por ende, el lugar más propicio para desplegar los nuevos símbolos cívicos y patrióticos, elementos medulares del proyecto liberal.⁷⁵

La estructuración de la Calle de la Estación se concretó en dos momentos. Se originó con la construcción de la estación central del ferrocarril al Atlántico. En esta primera etapa se procedió a la expropiación de terrenos, a la modificación de las calles y a la creación de una plaza para la estación. No es casualidad que por la misma vía se instalara la cañería de hierro para el agua potable de San José y, posteriormente, la línea del alumbrado eléctrico. Ambos elementos le dieron un gran valor a toda la zona.

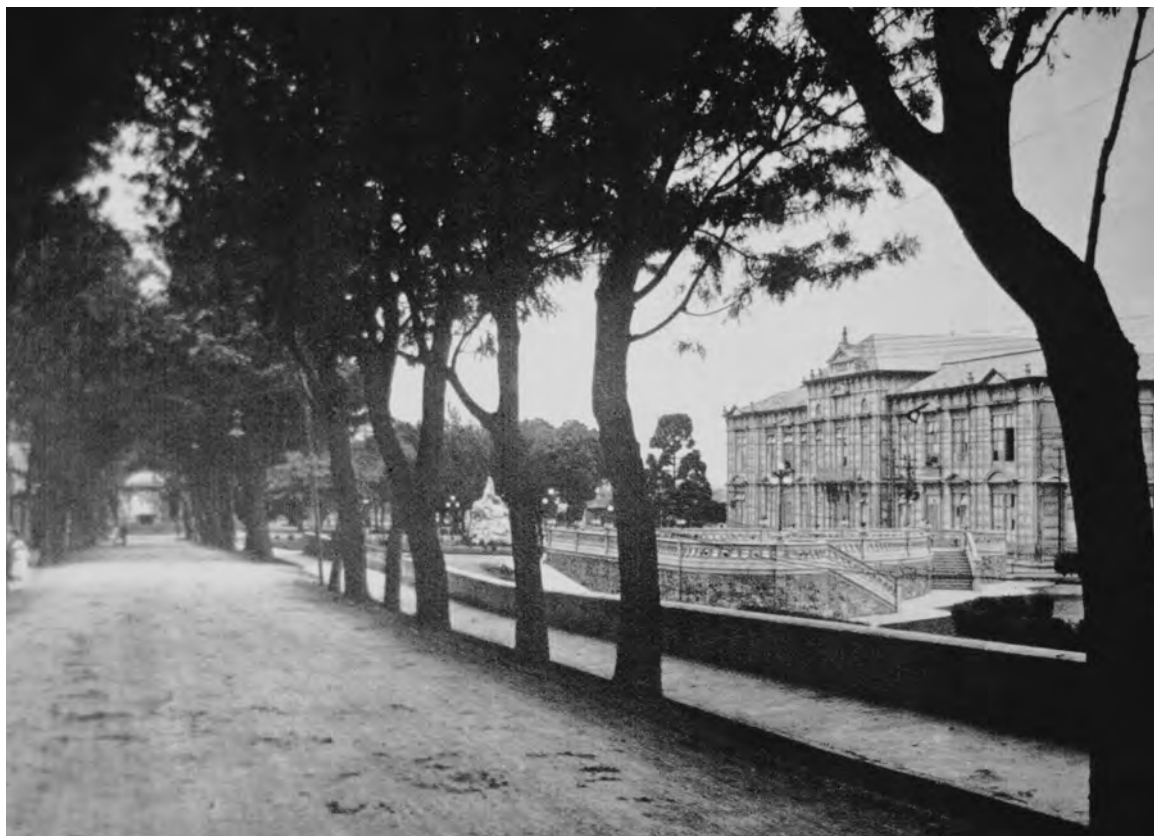
En la segunda etapa, el objetivo fue crear un paseo urbano para embellecer la capital. La ampliación se concretó con la formación de una gran zona recreativa en sus alrededores, gracias a la desecación de la laguna y la posterior creación del Parque Morazán, la nivelación de la plaza de la Fábrica Nacional de Licores, la plantación de árboles a ambos lados de la avenida y la creación del Parque Nacional. (Foto 2)

74. El nombre se deriva de los árboles llamados *Damos citarexylum*, sembrados a lo largo de la avenida. Ofelia Sanou, "El Paseo de las Damas. El índice iconográfico del gobierno liberal y el nacimiento de la ciudad moderna. 1871-1914". Ponencia presentada en el Tercer Congreso Centroamericano de Historia. San José, Costa Rica, del 15 al 18 de julio de 1996.

11. Hacia el oeste de la ciudad, también estaba en proceso de creación el paseo de Mata Redonda que terminaba en el parque de La Sabana. Paseo que fue llamado en el siglo XX como de Colón.

75. Sanou. *Op. cit.*, p. 7.

Foto 2.
Avenida de las Damas



Hacia 1894 se inició la construcción del bulevar,⁷⁶ probablemente como anticipo de la inauguración y develización del Monumento a los Héroes de 1856 en el Parque Nacional. Precisamente con motivo de la inauguración del Monumento, el 15 de septiembre de 1895, esta nueva zona de recreación lució sus mejores galas, "por doquiera airosos gallardetes y banderas se agitaban en suaves ondulaciones, como si animadas por secreto impulso quisieran tomar parte activa en la suntuosa fiesta de la Patria."⁷⁷ De acuerdo con el programa de los tres días de celebraciones nacionales, la iluminación de los parques, juegos pirotécnicos y retretas con cuatro bandas en los parques Morazán y Nacional fueron actividades centrales programadas por el Estado. Con ello queda claro el papel protagónico de ese nuevo eje de recreación y comunicación, convertido a fines de siglo en el más importante de la ciudad de San José.

Al mismo tiempo que se realizaban esos cambios en la infraestructura, algunos miembros de la elite comenzaron a residir en sus alrededores, jerarquizando el espacio urbano en una nueva dinámica de asentamiento que analizaremos más adelante. La Avenida de las Damas debe su nombre no solo a los árboles sembrados a lo largo de la calle, sino también porque, a principios de siglo, era un paseo muy frecuentado, "especialmente por el bello sexo."⁷⁸

El proceso de crecimiento de la zona continuó, a lo largo del período, con la construcción de importantes edificios educativos, de gobierno y de recreación, como el Edificio Metálico –claro ejemplo de la tecnología del progreso y las políticas educativas–, el quiosco del Parque Morazán, la sede de la Corte de Justicia Centroamericana "Casa Amarilla", la Plaza España y el traslado de la Casa Presidencial a la antigua casa de Tomás Guardia. Este conjunto de edificios, viviendas y zonas de recreación tenía como objetivo mostrar la modernidad del país. Un buen ejemplo de

76. ANCR, Serie Fomento, No. 4400, junio-diciembre de 1894.

77. *Las fiestas del 15 de setiembre de 1895*. San José, Tipografía Nacional, 1897. p. 157.

78. Otoniel Pacheco, editor. *Op. cit.*, p. 160. Sobre los paseos como lugares de construcción de identidad de clase y de formación de la esfera pública burguesa, véase: James Scobie "Anatomy of the promenade: politics of bourgeois sociability in nineteenth-century Nueva York". En: *Social History*, No. 2, Vol. 17, May 1992, p. 203-225.

ello fue que, después de muchas demandas para que se dotara a la Estación del Ferrocarril de un edificio acorde con "el siglo de las luces" o el "siglo del vapor y de los suntuosos edificios" y se sustituyera la "estación tan horrorosa... en la pura y misma capital...",⁷⁹ se inauguró la nueva estación en 1908.

Este nuevo símbolo arquitectónico en la entrada de la ciudad, con su techo mansardo, flanqueado, en el parapeto de la entrada, por Mercurio (patrón de los viajeros) y Venus (diosa del amor), abstracción cívica y moral de los ideales de progreso y civilización de los liberales, iniciaba o terminaba –según de donde se viniera– el recorrido de la Avenida de las Damas.

Ornato y recreación: nueva infraestructura para la sociabilidad

Los parques

Paralelamente a la creación de los paseos y bulevares, y en relación con las políticas del higienización urbana promovidas por el Estado, se construyeron parques y plazas públicas en la capital costarricense. La disposición simétrica de estos, herencia del racionalismo de los jardines de Versalles, y la idea de la vuelta a la naturaleza de Bois de Bologne, promovieron en las ciudades latinoamericanas del siglo XIX la proliferación de esos espacios verdes.⁸⁰ Los parques públicos y las plazas se convirtieron en reservas de aire puro y fueron creadas, entre otras razones, con el objetivo de dar mayor salubridad a la ciudad.⁸¹

79. Citado por Ana Luisa Cerdas. "El Ferrocarril al Atlántico y su estación en San José". En: *Boletín Informativo del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural*, No. 1, Año 5, Mayo de 1988, p. 31.

80. En París, la plaza pública fue vista como una forma de introducir el sol y el aire en la densa estructura urbana poblada de fábricas. Cuanto más grande fuera la ciudad, mayor cantidad de plazas tenían que existir. Además, fueron pensadas como reservas de aire puro, que cuando fueran empujadas por el viento servirían para renovar el aire de las calles. Richard A. Etlin. *Op. cit.*, p.11.

A partir de 1880, la Municipalidad de San José promovió la creación y el mantenimiento de zonas urbanas dedicadas al ornato y a la recreación, mediante la asignación de sumas mensuales dedicadas a esos fines. En 1895, para los trabajos de conservación de los parques Central y Morazán y "squares" (sic) de El Carmen y la Merced se invirtió la suma de 3.008,73 pesos. La mejora principal fue el reemplazo de la luz incandescente por reguladores de arco.⁸² La limpieza de las plazas públicas estaba a cargo de la Policía de Higiene que contaba con una cuadrilla de peones y un mandador, los cuales a diario realizaban una barrida tanto de los parques como de los caños y calles de la ciudad de San José.⁸³

En 1868, en la Plaza Mayor se colocó una fuente de hierro coronada por un cupido que jineteaba un cisne, por la boca del cual salía el agua potable de la recién inaugurada cañería josefina. Fue también en el contorno de la Plaza que se instaló una reja de hierro importada de Inglaterra y traída al país por el ingeniero Velázquez, quien tuvo a su cargo la construcción de la cañería.⁸⁴ El escritor costarricense Manuel González Zeledón (Magón) describe así un día de mercado en esa plaza:

*"La Plaza Principal, con su baranda de hierro, sus hermosos higuerones e higuitos y su pila monumental, únicos testigos mudos de aquellas escenas, era el lugar de mercado a donde acudían los vendedores y compradores, unos en la espera de la módica ganancia, los otros en busca del pan nuestro de cada semana. Pues bien, a ese maremagnum entrábamos Chanita y yo, ella a comprar el diario, yo a cargámelo (sic)."*⁸⁵ (Foto 3)

81. Un buen ejemplo de estas políticas higienistas promovidas por el Estado quedó patente en las razones que dieron para la construcción de la plaza de la Merced, que para entonces estaba llena de "chinchorros... verdaderos focos de infección y centros de podredumbre (sic) social." Era importante construir la plaza "como venero de aire puro para el Hospital San Juan de Dios." Memoria de Gobernación y Policía, 1905. San José, Tipografía Nacional.

82. El costo invertido en la construcción del Parque Nacional fue de 12.428,20 pesos. ANCR, Memoria de Gobernación, Policía y Fomento, 1895. San José, Tipografía Nacional, 1896.

83. Memoria de Gobernación y Policía, 1900. San José, Tipografía Nacional, 1890.

84. Informe de Gobernación, Fomento, Justicia, Guerra y Marina, 1868, pp. 29 y 32.

85. Manuel González Zeledón, "Un día de mercado". En: *Páginas Ticas*. San José, Las Américas Librería e Imprenta, 1962. p. 86.

Foto 3.
Mercado en
el Parque Central



Foto 4.
Parque Central



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



A mediados del siglo XIX, tanto en Costa Rica como en otros países de América Latina, las ciudades comenzaron a transformarse. Un nuevo patrón de asentamiento se gestó con el desarrollo económico agroexportador propio de las economías que se generaron después de la Independencia. Las ciudades cambiaron en estrecha unión con esta transformación económica que promovía y propiciaba la concentración en las ciudades de una población variada, con nuevas formas de vida.

El principio de modernización adoptado por los grupos de poder, fue la ruptura del casco antiguo de la ciudad, para ensanchar sus calles y construir nuevos edificios monumentales que, junto a las grandes avenidas, los parques y los nuevos servicios públicos, transformaron las ciudades. Las elites urbanas se trasladaron a nuevas zonas exclusivas en los suburbios, separados geográficamente de otros sectores sociales.

En este trabajo se analiza ese proceso de cambio socio-urbano y arquitectónico que se manifestó en la creación del primer barrio residencial de la elite urbana de San José: el barrio Amón. Se analiza la formación y consolidación de este barrio a través de la arquitectura, los espacios interiores y la vida cotidiana de sus habitantes entre 1900 y 1935, con el objetivo de caracterizar el desarrollo de una cultura urbana burguesa.