

Ministerio de Cultura y Juventud
Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural

La Sabana

Un parque con historia

Carlos Ml. Zamora Hernández



La Sabana

Un parque con historia

Carlos Ml. Zamora Hernández

La Sabana

Un parque con historia

Carlos Ml. Zamora Hernández

San José 2009

972.86
Z25-L
CR

Zamora Hernández Carlos Manuel
La Sabana: Un parque con historia/ Carlos Ml. Zamora
Hernández -- reedición : aum.—San José, Costa Rica : Ministerio de
Cultura y Juventud. Centro de Investigación y Conservación
del Patrimonio Cultural. Imprenta Nacional, 2009.

256 p. ; il. : 21 x 27 cm.

ISBN: 9978-9977-59-188-1

ISBN: 9978-9977-59-188-9

1. SAN JOSÉ (COSTA RICA) – HISTORIA. 2. SAN JOSÉ (COSTA RICA)
– VIDA SOCIAL Y COSTUMBRES. 3. PARQUE METROPOLITANO LA
SABANA – HISTORIA. I TÍTULO.

MCJ//ehc.2009

Dedicatoria



Al Sr. Guido Sáenz González, por haberse distinguido como el Ministro de Cultura, Juventud y Deportes, que más realizaciones materiales ha protagonizado durante la existencia de esta institución. Dentro de su prolifera gestión se destacan la creación del Museo de Arte Costarricense, la Sinfónica Juvenil, el impulso al proyecto de la Plaza de la Cultura, y el Parque de la Paz. De especial relevancia y mención es el hecho, de que Don Guido fue quien logró contra viento y marea, la creación del Parque Metropolitano de La Sabana, después de sortear mil y un contratiempos, críticas, incomprensiones y dificultades. Sin embargo, gracias a su empeño y decisión la ciudad de San José pudo recuperar un espacio, que estuvo predestinado desde un siglo antes, a convertirse en el hermoso parque que la ciudad se merecía.



Introducción	11
---------------------------	----

Capítulo I

Orígenes de Mata Redonda y su consolidación en el siglo XIX

La Mataredonda de la colonia.....	15
La familia Chapuí Torres.....	16
La fundación de la Villa de la Boca del Monte.....	17
El Padre Chapuí y el legado a la ciudad.....	18
El Llano como espacio público.....	21
La primera propuesta de parque recreativo	23
Citas.....	27
Anexos.....	29

Capítulo II

El entorno del Llano, Paseo Colón y el tranvía

Fincas y propiedades que rodeaban el Llano	33
El Paseo Colón.....	35
El tranvía llega a La Sabana	38
Citas.....	41

Capítulo III

El polo y el hipódromo

La equitación.....	45
El polo como deporte.....	45
Los primeros caballos en Costa Rica	46
El hipódromo de Mata Redonda	47
Los inicios del polo en nuestro país.....	51
La consolidación del polo y el hipódromo en La Sabana.....	53
El ocaso del polo en La Sabana.....	55
Citas.....	59

Capítulo IV

El lago y un bosque para la capital

La ciudad de San José a fines del siglo XIX	63
El lago y el Bosque de los Niños	64
El proyecto del nuevo lago	71
Vía crucis y consolidación del lago.....	74
Citas.....	77

Capítulo V

El Estadio Nacional

Los inicios del fútbol en Costa Rica.....	81
El contrato de construcción del Estadio Nacional.....	82
Reconstrucción del estadio a mediados del siglo XX	85
La iluminación, nuevas graderías y pista atlética.....	89
El nuevo estadio.....	92
Citas.....	94
Anexos.....	96

Capítulo VI

La estación del inalámbrico

La invención del telégrafo.....	103
Inicios de la telegrafía en Costa Rica.....	104
La década de 1920 y el inalámbrico de La Sabana.....	104
La casona olvidada.....	108
Citas.....	110
Anexos.....	111

Capítulo VII

La aviación en el Llano de La Sabana

Los precursores mundiales de la aviación.....	119
Aeródromos y aeropuertos.....	119
Seligman y el primer intento de vuelo aéreo en Costa Rica.....	119
En globo o aeroplano, al fin el cielo es el mismo	121
Nuevas Fiestas Populares y vuelos recreativos.....	122
Tobías Bolaños primer aeronauta costarricense	123
La década de 1920, conflicto entre recreación y aviación.....	124
Charles Lindbergh y la Pan American Airways Inc	125
La Empresa Nacional de Transporte Aéreo (ENTA)	127
Aerovías Nacionales (AN).....	128

Conflicto de intereses por uso del Llano de La Sabana	130
El Aeropuerto Internacional de La Sabana	132
La clausura del Aeropuerto	137
Citas.....	140
Anexos.....	144

Capítulo VIII

El Museo de Arte Costarricense

El arte en Costa Rica.....	149
De terminal aérea a museo.....	150
Louis Ferón y el Salón Dorado	153
El Jardín de Esculturas.....	156
Citas.....	157
Anexos.....	158

Capítulo IX

El Gimnasio Nacional y los gimnasios anexos

Los gimnasios en la primera mitad del siglo XX.....	163
El conflicto por Plaza González Víquez.....	163
El Gimnasio Nacional en Mata Redonda	164
Los espacios de boxeo, pesas, gimnasia y judo.....	170
Citas.....	172

Capítulo X

El parque deportivo y recreativo

Dos bosques para un mismo Llano	177
El tiempo perdido.....	179
La tutela del deporte por parte del Estado	181
La Ciudad de los Deportes.....	182
Esperanza y desaliento por la recuperación del Llano.....	184
El proyecto en la administración Figueres Ferrer	186
Los dos primeros años del gobierno Oduber Quirós	188
Don Guido Sáenz y el parque.....	189
José Antonio Quesada y el diseño del parque	192
La Sabana hoy.....	197
Citas.....	201
Anexos.....	205

Fuentes consultadas.....	213
---------------------------------	------------

Anexo fotográfico.....	229
-------------------------------	------------

Introducción



El antiguo Llano de Mata Redonda, hoy día convertido en el Parque Metropolitano de La Sabana, representa uno de los espacios públicos más importantes de la ciudad de San José. Ha sido testigo y protagonista a lo largo de 150 años, de muchos de los sucesos más significativos en la historia de la capital. Logró sobrevivir en los inicios de la ciudad de San José, al proceso de parcelamiento de fines del siglo XVIII y principios del XIX, para irse consolidando como un espacio abierto y amplio, que debía cumplir una función social, aún cuando no se tenía clara conciencia del para que serviría. Con los albores del siglo XX se perfiló claramente, que su vocación no podría ser otra que la de un hermoso parque. No obstante, su proceso de consolidación no estuvo exento de logros y retrocesos. Se avanzó en esta dirección con la creación del Bosque de los Niños, pero se retrocedió con el establecimiento del aeropuerto. Sin embargo, la ruta estaba trazada y finalmente para dicha y disfrute de las grandes mayorías de la ciudad, el proyecto de parque deportivo y recreativo logró imponerse.

En la actualidad, La Sabana es un sitio de la ciudad, donde todos sus habitantes, sin distinciones de ningún tipo, pueden concurrir y pasar un día de campo, practicar algún deporte o simplemente disfrutar de la naturaleza. Para ello están sus instalaciones deportivas, el bosque, el lago y sus senderos. Este gran pulmón, le permite a la ciudad de San José, contar al igual que las grandes urbes del mundo con un parque a la altura de una verdadera capital.

En el libro se ha tratado de recoger y presentar los acontecimientos más importantes en la vida de este espacio, con el objetivo de contribuir a su correcta interpretación y con la finalidad de que las nuevas generaciones lo valoren, lo disfruten y lo defiendan.

Esta introducción no podría estar completa, sin expresar mi agradecimiento a todas las personas, que me permitieron reproducir de sus álbumes de familia, las valiosas fotografías que ilustran y complementan este trabajo de investigación. Al Instituto Costarricense del Deporte y el Recreación (ICODER) en las personas de la MSc. Delia Villalobos, exdirectora, y la MSc. Blanca Rosa Gutiérrez por el apoyo en la reproducción de algunas fotografías. A la Licda. Ana Patricia Pacheco por sus consejos y revisión del texto.

Capítulo I

Orígenes de Mata Redonda y su consolidación en el siglo XIX

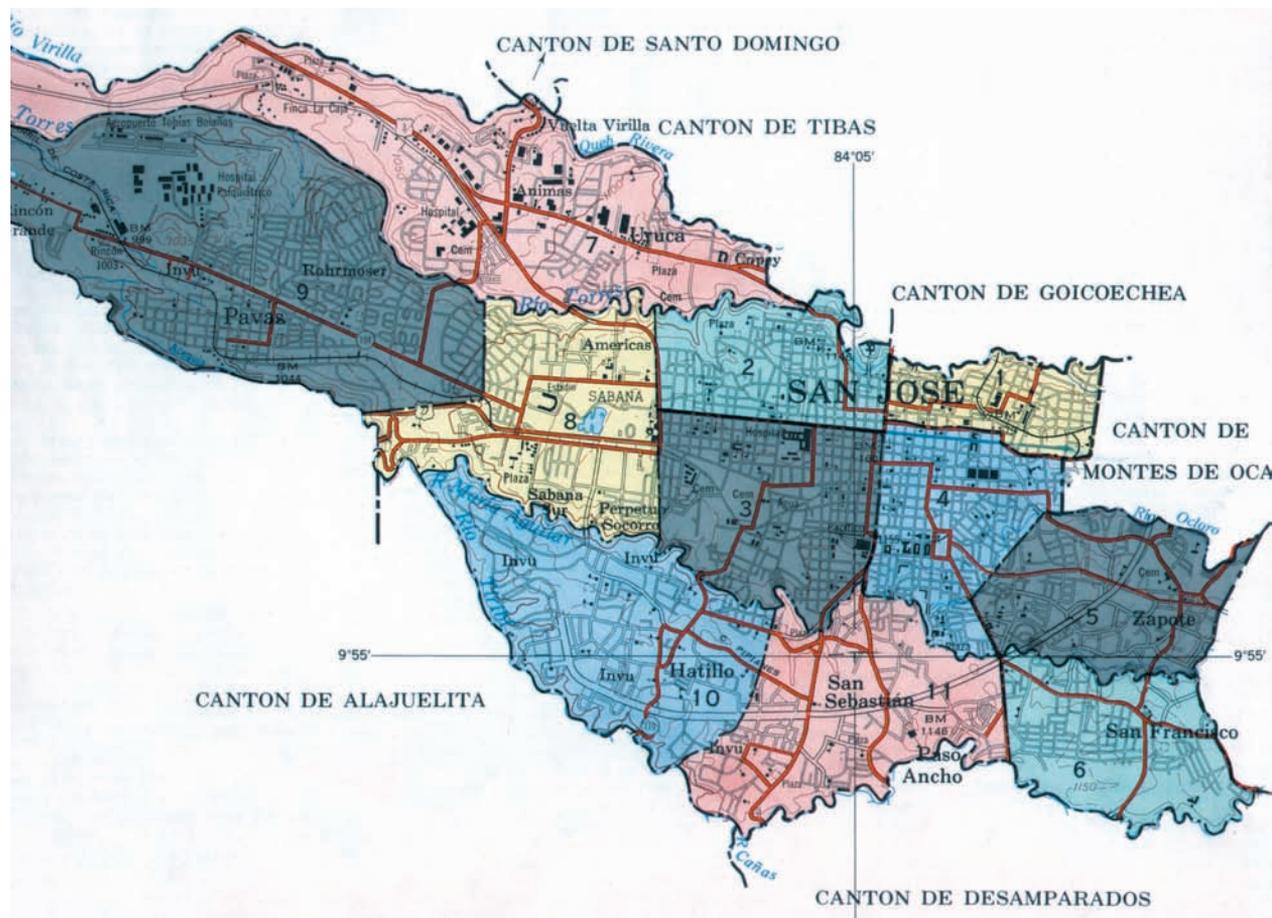


La Mataredonda de la colonia

“Los españoles llamaban Mataredonda, a imitación de lo que se usaba en España, a ciertos valles extensos, cubiertos de baja vegetación, o sea a lo que nosotros llamamos Sabanas”.¹ En Costa Rica el término, de origen Andalúz, fue aplicado por los conquistadores a un extenso paraje localizado en la parte Occidental del Valle Central. Era una sabana, una especie de pradera o llanura tropical poblada por arbustos dispersos y árboles de varios tamaños. Este espacio fue descubierto por Juan de Cavallón en 1561, como parte de las expediciones que partieron de Nicaragua con el objetivo de conquistar nuestro territorio.

En 1563 Juan Vásquez de Coronado fundó la ciudad de Cartago dando inicio al período conocido como la colonia, pero en el año de 1572 y a consecuencia de las inundaciones, el gobernador Perafán de Rivera ordenó su traslado al Llano de Mataredonda. Tres años después el nuevo gobernador Alonso de Anguciana Gamboa dispuso el retorno definitivo de la ciudad al Valle del Guarco.²

La Mata Redonda de la actualidad es tan sólo una pequeña porción de terreno y un distrito del cantón de San José (fuente IFAM)

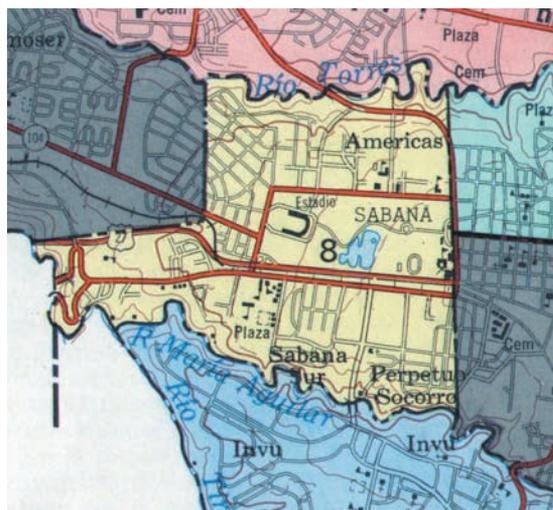


Con la posterior fundación de la ciudad de San José en 1737 la denominación de Mata Redonda se fue restringiendo a una pequeña fracción de tierra ubicada al Oeste del naciente poblado. Hoy día este nombre designa a uno de los distritos centrales de la ciudad capital. Resulta por ello significativo apuntar que con el tiempo aquel vocablo perdió su carácter descriptivo (mataredonda) y adquirió una connotación propia llegando a identificar hasta el presente un punto geográfico específico Mata Redonda.

La familia Chapuí Torres

De acuerdo con la legislación colonial, en lo tocante al otorgamiento de tierras, entre 1577 y 1590 el gobernador Diego de Artieda y Chirino decidió conceder el título de propiedad de la Mataredonda al capitán Pedro Alonso de las Alas, para que formara en el sitio un hato de ganado y cría de caballos y mulas. El otorgamiento de dicho territorio al capitán Alas se dio como parte de la desestimación para que en él continuara asentada la recién fundada ciudad de Cartago. En 1630 el capitán Juan de las Alas, hijo de Alonso de las Alas, fundó en el sitio una Capellanía a favor de la Cofradía de la Purísima, bautizando la estancia con el nombre de Nuestra Señora del Rosario. En ella aparecen ya dos casas de horcones techadas con paja, 200 reses y 40 caballos y yeguas mansas.³ Para ese entonces Juan de las Alas era un rico hacendado que poseía su casa principal en dos solares ubicados al costado Oeste de la Plaza Mayor de Cartago, lo cual da una idea de su jerarquía en la sociedad colonial.⁴ En el transcurso del siglo la propiedad pasó sucesivamente a manos de Alfonso de Sojo (1640), Cristóbal Fernández Durán (1650) y Pedro Durán de Chaves (1689).⁵

A principios del siglo XX Octavio Quesada Vargas realizó una investigación sobre la Mataredonda de la época colonial en la que señaló que ya para el siglo XVIII, documentalmente, empiezan a aparecer miembros de la familia Torres como propietarios de parte de la zona conocida como Mataredonda. Entre ellos, Salvador de Torres que legaría su apellido al río que delimita hoy día la ciudad de San José por el lado Norte. Asimismo, en 1722 María Meléndez viuda del capitán Pedro de Torres (nieto de Salvador) heredó sus tierras a su hija Josefa de Torres, casada con Antonio Chapuly (Chapui) y de cuya unión nacería Manuel Antonio Chapuí, el futuro cura. Doña Josefa, posteriormente, perdería a su marido y se casaría en segundas nupcias con el capitán Francisco de Bonilla naciendo dos niñas, María Antonia y Josefa Tomasa.⁶



En el distrito de Mata Redonda el Parque Metropolitano de La Sabana se constituye en el sitio más importante del mismo (fuente IFAM)

El matrimonio de Josefa de Torres y Antonio Chapuí se efectuó en 1711 y Manuel Antonio Chapuí de Torres nació el 4 de Septiembre de 1712 en el Valle de Curridabat.⁷ Su progenitor era nativo de Génova, Italia y se dedicaba en la ciudad de Cartago al comercio de telas. Siendo muy niño Manuel Antonio quedó huérfano de padre y en su adolescencia sintió el deseo de seguir la carrera sacerdotal; por esta razón se trasladó primeramente al Seminario Conciliar de León de Nicaragua y luego a Guatemala en donde su tío abuelo, el cura Pedro Morales Meléndez, le ayudó a ingresar a la Congregación de San Felipe de Neri, del cual era su director.⁸

Resulta importante acotar que Doña Josefa heredaría a su hijo Manuel Antonio Chapuí una enorme propiedad que va mucho más allá de lo que corrientemente se ha pensado, cuando se habla del Presbítero Chapuí y La Sabana. Las tierras comprendían más de veinte caballerías (más de 905 Hectáreas) que ocupaban buena parte de lo que hoy es la ciudad de San José; ya que las mismas se extendían desde la unión de los ríos Tiribí y María Aguilar por el Suroeste (zona de los Hatillos y Anonos), hacia el río Torres por el Norte (zona de la Uruca) y hasta el río Ocloro por el Este (actual centro de la ciudad hasta proximidades del Zapote y Montes de Oca).

Para Cleto González Viquez la propiedad tenía *“...por mojones la junta de los ríos Tiribí y María Aguilar, de ahí al Ocloro y camino del Zapote por una línea y al Río Torres por otra. Del Ocloro otra línea siguiendo el camino del teniente Miguel de Mora, a otro paso del Río Torres, y de ahí pasando a la otra banda de dicho río por el Camino Real de Cartago a una quebrada que estaba a la espalda del hermano Mauricio de Umaña y bajando aguas abajo hasta llegar a la casa del capitán Miguel Jiménez. Comprendía, pues todo lo que es San José”*.⁹

La fundación de la Villa de la Boca del Monte

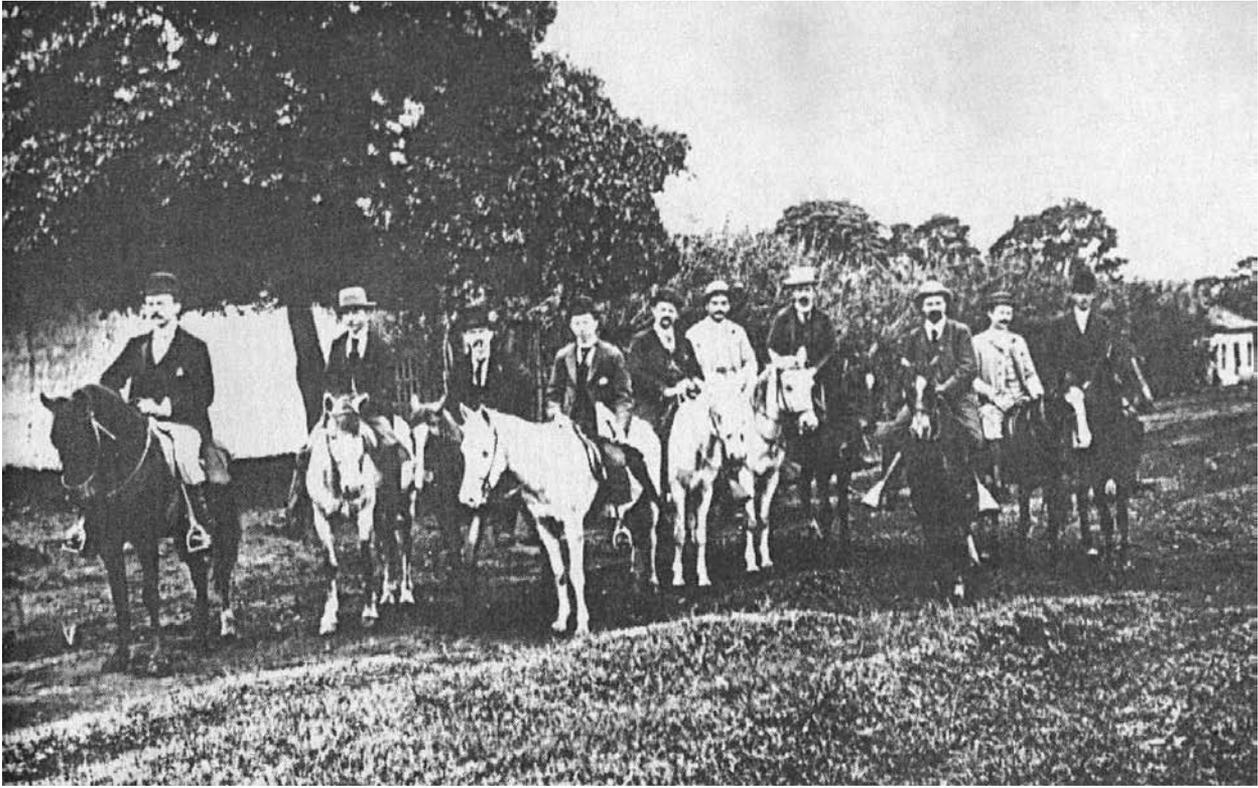


El comienzo de la colonización del Valle Occidental (tierras al Oeste de los Cerros de Ochomogo) fue un proceso relativamente lento que se dio desde la segunda mitad del siglo XVI y para fines del siglo XVII ya se habían establecido colonizadores españoles en los Valles de Aserri y Barva, aprovechando la existencia de pueblos indígenas, cuyos habitantes fueron utilizados como mano de obra.

La característica más relevante de todo este proceso fue la formación de asentamientos humanos, tratados por la historiografía tradicional como haciendas diseminadas; mientras que los estudios más recientes (Lowell Gudmudson, Carolyn Hall, entre otros) nos hablan de un poblamiento que se dio por medio de aldeas nucleadas en todo el Valle Occidental, bajo la tutela de las autoridades civiles, militares y eclesiásticas.¹⁰

El crecimiento de la población del Valle Central durante el siglo XVIII, se incrementó con la migración de campesinos provenientes del Valle del Guarco, debido fundamentalmente a la escasez de tierras en la vieja metrópoli.¹¹ Este proceso migratorio incentivó aún la conformación de aldeas nucleadas en las zonas de Hatillo, en el camino del Zapote, por el Rincón de Tibás, Pavas, Barva, Aserri y las vegas más fértiles de los ríos Torres y María Aguilar.

Para 1734 la Ayuda de Parroquia del Valle de Barva había sido erigida en parroquia independiente de Cartago. Un año después, los pobladores del Valle de Aserri solicitaron al Cabildo de León de Nicaragua, la separación religiosa de Barva; logrando de éste la autorización para que se construyera un oratorio en el lugar conocido como la Boca del Monte.¹² El sitio



A principios del siglo XX un grupo de caballistas pasean en el Llano (fuente Revista de Costa Rica. Foto de H.G. Morgan)

en que se ubicó el oratorio (hoy tienda Scaglietti, Avenida Central y 1, Calle 2) dio origen a la Villa de la Boca del Monte y perdió su antigua denominación de Mataredonda. La construcción de la primera ermita inició en 1737 y fue dedicada al Patriarca Señor San José.¹³

La edificación de la ayuda de parroquia no representó el crecimiento inmediato de la población, contrario a lo esperado por las autoridades de la provincia ante las dificultades por abastecer de agua al naciente poblado. Por esta razón, en 1750 bajo la dirección del presbítero Juan de Pomar y Burgos, un grupo de vecinos concluyó una acequia de tierra por la cual transcurría a cielo abierto el vital líquido. La acequia tenía su origen en la Quebrada de Las Arias que provenía del Este del poblado (cerca de la antigua Aduana Principal).¹⁴ Este hecho hizo posible el vecinamiento en forma permanente en la villa y dejó sin justificación la oposición a concentrarse en torno a la ermita, esgrimida por los pobladores del valle.

El Padre Chapuí y el legado a la ciudad

Con el fallecimiento del padre Pomar y Burgos se hizo imprescindible la designación de un nuevo cura para la Villa de la Boca del Monte, máxime que la misma sería elevada al rango de parroquia, de acuerdo al Real Patronato Español. El nombramiento recayó en la figura del padre Manuel Antonio Chapuí de Torres, figura que pertenecía a una de las familias

más acaudaladas del poblado.¹⁵ La promoción de la villa significó que el padre Chapuí se convirtiera en 1772 en el primer cura párroco del naciente vecindario, fundado treinta y cuatro años antes.¹⁶

Hacia 1776 el padre Chapuí decidió impulsar el traslado y construcción de una nueva iglesia parroquial. Esta medida determinó el abandono del antiguo oratorio y la edificación de otro, bajo las técnicas del adobe y localizado en el actual sitio de la Catedral Metropolitana. Esta medida también posibilitó la delimitación de una plaza principal frente al atrio del templo, que para fines del siglo XIX se transformaría en el Parque Central de la ciudad.¹⁷

Desde el punto de vista estrictamente familiar, durante buena parte del siglo XVIII Josefa de Torres y su hijo Manuel Antonio Chapuí llevaron a cabo una incesante práctica de compra venta de bienes raíces en el Valle de Aserri (antigua Mataredonda y asiento de la Villa de la Boca del Monte), razón por la cual lograron amasar una respetable fortuna y posesión territorial que a la muerte de Doña Josefa pasó a manos del padre Chapuí. Y al acontecer el fallecimiento del cura el 2 de Octubre de 1783 se activó su testamento del 9 de Agosto del mismo año, en donde señalaba como último deseo la donación de sus propiedades a todo aquel que quisiese avicinarse en el sitio. En el testamento, después de una extensa advocación religiosa, muy a la usanza de la época, señaló que las tierras en que se localizaba la villa eran de él y que aspiraba beneficiar a los hijos de ella. Sin embargo, estableció como único requisito que su obtención estaría sujeta a radicarse "bajo la campana".¹⁸ Con este término quiso dejar claro que debían vivir en las cercanías de la iglesia parroquial, con el deliberado propósito de que el poblado creciera y se consolidara. Así Chapuí se convirtió en un destacado benefactor, que buscó y consiguió fortalecer el desarrollo de la naciente ciudad. La misma que medio siglo después ascendería al título de capital de la República.(ver anexo 1)

Damas de la alta sociedades un día de campo en el Llano, 1904 (fuente Revista Pandemonium)



La administración y distribución del legado de Chapuí correspondió en primer término a las autoridades coloniales y a partir de 1821 a las nombradas por el recién creado Estado de Costa Rica. Sin embargo, este proceso no estuvo exento de toda clase de malos manejos, motivados por el descuido, el desorden y la apropiación indebida de muchas de las parcelas en que se procedió a fraccionar el inmenso latifundio. Personas y familias tomaban solares indiscriminadamente para dedicarlos a la plantación de diversos cultivos y como potreros para apacentar ganado, construyendo viviendas y levantado cercas, sin ningún tipo de planeamiento.

Inicialmente, un elemento que facilitó la apropiación desordenada del legado del padre Chapuí es que todavía para fines del siglo XVIII la tierra tenía poco valor en la zona y había abundancia de ella. De este modo cada particular ocupaba a su arbitrio todo lo que podía cerrar, sin topar con graves obstáculos, hasta tanto la población no creciese lo suficiente como para hacer cambiar esta consideración.

El gobierno nacional surgido de la independencia trató de frenar en la medida de lo posible aquel caos, mediante la promulgación de una legislación que normara el reparto y venta de lo aún existente, a pesar del tiempo transcurrido. De las disposiciones legales implementadas la más importante se emitió el 19 de Marzo de 1830, cuando se estableció que se podría subastar el restante terreno del legado de Chapuí con exclusión expresa del prado llamado de Mata Redonda. Por cuanto la normativa planteaba que la Municipalidad de San José debía defenderlo para su dedicación a pastos y recreo público.¹⁹ Esta determinación emitida por el Congreso permitió a futuro enfrentar los distintos embates, que intentaron cercenar y eliminar el Llano como un sitio de uso público.

Resulta igualmente importante dejar claramente señalados dos hechos en relación al Llano de La Sabana; 1) que en 1830 el Jefe de Estado Juan Mora Fernández (1824-1833) refiriéndose al reparto de tierras del legado Chapuí, ratificó la resolución del Congreso de Marzo del mismo año afirmando que *"...el restante ha sido y será propiedad del Estado, se debe proteger para uso de los vecinos y que este no desaparezca"*.²⁰ La decisión gubernamental de preservar el Llano se debe a una determinación por conservarlo como espacio de uso público, sin que para ese entonces se piense en convertirlo en parque recreativo, ni mucho menos deportivo, por cuanto eran conceptos que todavía no tenían vigencia en la emergente sociedad costarricense y 2) que no es cierta la idea de que el padre Chapuí donara el Llano de La Sabana para que los pobres llevaran a apacentar sus ganados, por cuanto el testamento establece la donación de sus propiedades para favorecer únicamente el poblamiento en general y en aquel momento el Llano no tenía existencia propia, ni se diferenciaba del resto del latifundio. Esta premisa falsa, se debe a que el Llano fue la única porción significativa de terreno que logró sobrevivir al proceso caótico de apropiación del legado y es precisamente este acontecimiento el que posibilita, que en torno suyo surja la idea de la donación específica del sitio, con un carácter de beneficencia.

En 1834 la Municipalidad de San José solicitó el permiso para enajenar unas porciones pequeñas de tierra, que según su criterio desfiguraban el cuadro del sitio y que de paso le permitirían al ayuntamiento favorecer la agricultura de la zona y recaudar algunos recursos económicos. La autorización fue concedida bajo la salvedad de que no se podría exceder en las medidas.²¹ Todo lo cual conduce a afirmar que es gracias a la ley de 1830 que el espacio se consolidó como unidad indivisible y para uso comunal; ya que comúnmente era utilizado en labores ligadas con el pastoreo de ganado y el esparcimiento de sus vecinos en lo que restaría del siglo XIX.

El Llano como espacio público

Durante todo el siglo XIX se dio un rápido crecimiento de la ciudad de San José, tal y como lo hubiera querido el Presbítero Manuel Antonio Chapuí. Por lo tanto en función de la nueva realidad el 10 de Abril de 1840, se hizo necesario una nueva demarcación de los caseríos, conocidos en aquel entonces como “cuarteles”. En ella se habla entre otros de la Parroquia con 190 casas, El Carmen con 191 casas, Vilas o Pilas con 190 casas, Merced con 180 casas, La Laguna con 182 casas, Rincón de Cubillo con 180 casas y ya aparece Mata Redonda con 138 casas y los siguientes límites: al Este el panteón, al Oeste el puente de los Anonos, al Norte el río Torres y al Sur el río María Aguilar.²²

Asimismo, el Llano empezó a cobrar poco a poco importancia como zona de esparcimiento y recreación. Las gentes acudían a él para practicar la equitación, pasar un día de campo o simplemente ir a caminar y disfrutar del placer de contemplar la naturaleza. Esta vocación para el sitio fue la que buscó consolidar la Municipalidad de San José, mediante la constante vigilancia de que el sitio no sufriera mayores enajenaciones. Sólo en este sentido se pueden entender medidas tales como la aprobada el día 3 de Diciembre de 1833; cuando ante la próxima llegada de la estación seca de 1834, se prohibió el encumbramiento de papalotes en las plazas de la ciudad y se dispuso que fueran elevados en el Llano. Se argumentaba que ésta práctica causaba desórdenes y perjuicios en las viviendas y solares.²³ Y cinco años después, como parte de las festividades cívicas de la independencia se dispuso organizar una carrera de caballos para el domingo 16 de Septiembre de 1838.²⁴ Si bien, estas actividades son de escasa relevancia si poseen gran significación, pues nos permiten tomar conciencia de que para esos años, el espacio del Llano había empezado a adquirir una connotación de área abierta y multiusos.

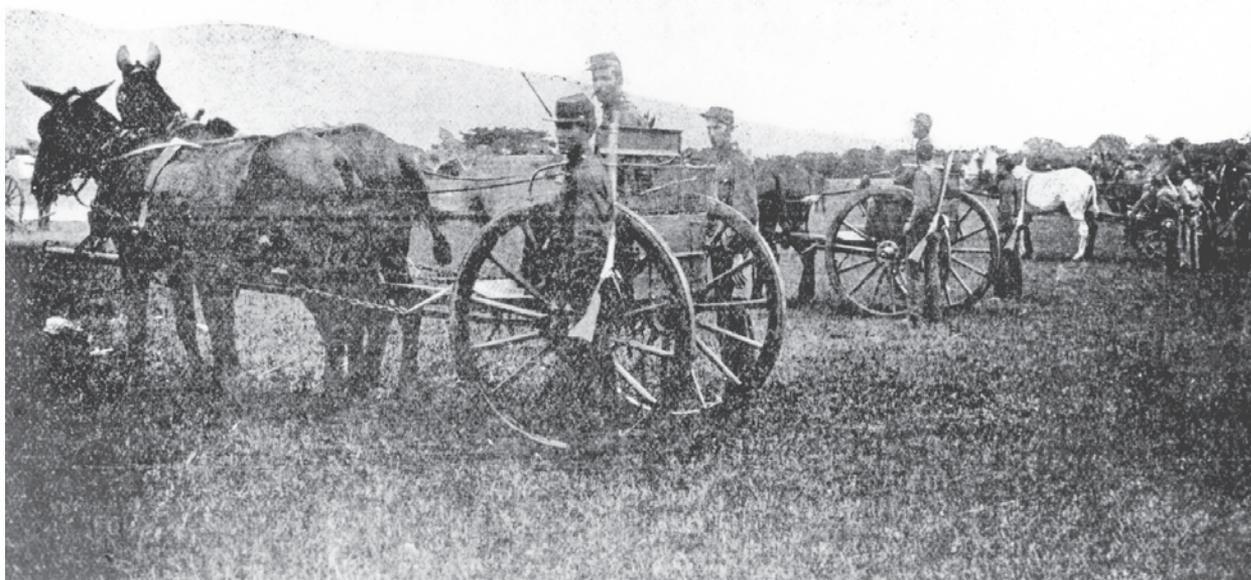
Primera fotografía aérea de La Sabana, fue tomada por Román Macaya, 1934 (foto Román Macaya)



Para mediados del siglo XIX el Llano de La Sabana era un sitio que no pasaría inadvertido, para los incontables viajeros que llegaban a nuestro país procedentes de distintos lugares del mundo. Varios de ellos posteriormente publicaron relatos de su travesía por la ciudad capital y generalmente hicieron algún comentario del Llano. En 1825 el inglés John Hale expresaba “... en todas direcciones los suburbios de esta ciudad son encantadores y muy particularmente La Sabana.”²⁵ Su comentario permite afirmar que para ese entonces el Llano se constituye en un lugar claramente diferenciado y perfectamente identificable en la ciudad, al grado de que los mismo extranjeros lo perciben como un punto de interés.

En 1852 el alemán Wilhelm Marr indicaba “...La Sabana o Mata Redonda, es una verde llanura de cerca de un cuarto de legua de longitud y de una anchura igual, que limita la ciudad al Oeste. Está cortada por una de las numerosas acequias que datan del tiempo de la dominación española. Alrededor de esta llanura están las más ricas plantaciones de café...Desde allí se goza de una vista encantadora sobre las cadenas de montañas de los Andes que rodean la altiplanicie de Costa Rica y se respira con avidez un aire puro como el éter...en el extremo oriental de La Sabana se encuentra el cementerio”²⁶ Marr va más allá y nos da cinco importantes características del Llano: 1) que lo concibe como una verde llanura, lo cual significa que estaba perfectamente enzacatada y que por tanto recibía un adecuado mantenimiento; 2) en lo relativo a la superficie lo visualiza como un cuadrado y no con la forma de un rectángulo, como es en la actualidad, quizás por una mala apreciación o por el hecho de que la imagen que ha llegado hasta nuestros días estuvo sujeta a nuevos recortes, tales como los que se dieron en la década de 1970 en sus cuatro costados para la ampliación de las carreteras; 3) nos hace ver que el Llano está cortado por una acequia (Pavas), la misma que posteriormente fue entubada y que también sirvió para alimentar el lago del Bosque de los Niños, 4) nos aclara que se encuentra rodeada por plantaciones de café, situación que se mantendrá todavía un siglo más tarde y 5) finalmente apunta que en su extremo oriental (esquina Sureste) se encuentra el cementerio, lo cual nos llevaría a pensar que a mediados del siglo XIX el Llano se extendería por al menos 500 metros más hacia el Este.

El Ejército Costarricense realiza prácticas militares, 1895 (archivo Museo Juan Santamaría)



En 1858 el irlandés Thomas Francis Meagher apuntaba “...en San José las gentes no hacen ejercicio. Se quedan todo el día metidas en sus casas...Las gentes de San José son bastante perezosas me atreví a decir una mañana a un joven costarricense inteligente al pasar por las calles solitarias del “Campo de Marte”, hermosa planicie situada fuera de la ciudad” y continuaba señalando “saliendo del Cuartel de Artillería y galopando una milla y media por un camino espléndido, una ancha avenida (hoy Paseo Colón) sólidamente construida, drenada por profundas zanjas paralelas a ella, y sombreada por altos setos de cactus y eritrinas, detrás de los cuales millares de árboles de café exhalaban su aroma, llegamos al “Campo de Marte”, una llanura perfectamente plana de unos cien acres de extensión, alfombrada con el césped más blando, cortada por hileras de higuerones jóvenes, y que en todo sentido ostentaba la pulcritud estudiada y la elegancia seductora de un parque de recreo en Inglaterra. Haciendas, naranjales, plantaciones y potreros la rodean y al Sur está abrigada por las montañas de San Miguel”...“El Campo de Marte es para San José lo que el Bois de Boulogne para París. Allí se ven los jinetes elegantes de la capital, es el punto de reunión de los carruajes y una o dos veces en el año el que sirve para establecer campamentos militares y pasar revistas. En estas ocasiones las tropas aparecen uniformadas”.²⁷ De las observaciones de Meagher podría decirse que, a pesar de que el Llano se presta para las prácticas deportivas, todavía este concepto del sano esparcimiento y distracción no ha llegado a nuestro país, por ello a él le resulta extraño que al sitio no concurra nadie a ejercitarse. Sin duda, también hace una muy buena descripción de la calle que conduce a La Sabana, en el trayecto comprendido entre ésta y el Hospital San Juan de Dios, evidenciando el hecho de que es una calle que transita en medio de cafetales, por cuanto para la fecha en que él vino a Costa Rica, el límite Oeste de la ciudad llegaba precisamente hasta el hospital y el trecho que continuaba hacia el Llano eran las afueras, casi sin viviendas y con terrenos profusamente cultivados de café, situación que irá variando hasta fines del siglo XIX. Después, compara el cuidado enzacatado y arbolado del Llano con cualquier parque de Inglaterra o la Bois de Boulogne de París, reconociendo los esfuerzos del ayuntamiento por dotar de un espacio agradable a los josefinos; con al menos una década de anticipación a la formulación del primer parque de la ciudad de San José. Finalmente no puede pasar desapercibido el reiterado uso del nombre de “Campo de Marte” (espacio dedicado a prácticas militares) para el sitio, esto se debe a que durante su visita el país todavía vivía las secuelas de la Campaña Nacional de 1856-1857, que le había deparado un fortalecimiento de las estructuras castrenses en la sociedad.

Por último, en 1859 el inglés Anthony Trollope decía “...a una milla y media de la ciudad hay una sabana, y es difícil imaginar un sitio más agradable para galopar. Su tamaño es muy suficiente para un campo de carreras de caballos y está abierto para todo el mundo”.²⁸ De las impresiones de todos estos viajeros se puede afirmar contundentemente que el Llano de La Sabana, desde las primeras décadas del siglo XIX fue destinado para convertirse en un parque público para la ciudad, aún cuando en aquellos tiempos no se tenía muy claro el concepto que debía desarrollarse en él.

La primera propuesta de parque recreativo



La primera petición formal para transformar el Llano de Mata Redonda en una zona recreativa, data del año 1883 cuando Pedro Márquez y Santiago Güell presentaron a la municipalidad la correspondiente solicitud para crear un club. En su carta de intenciones expresaban que “...en la capital se carece en absoluto de un punto que arreglado convenientemente pueda servir para que todas las personas dando un paseo de recreo muy convenientemente siempre para la salud se ensanche el espíritu y se repongan las fuerzas después de las fatigas del trabajo”.²⁹



Piezas de artillería y maniobras militares, 1895 (archivo Museo Juan Santamaría)

La propuesta de contrato menciona construir en el centro de La Sabana un edificio, una alameda y zonas dedicadas a jardines. El edificio contaría con dos salones de 18 metros de largo por 7.5 metros de ancho, cocina y un patio interno de 15 metros de largo por 8 metros de ancho, provisto de una cubierta de vidrio. Las paredes se levantarían en ladrillo, el piso de viguetas, el cielo raso de tablilla y se techaría con láminas de zinc. Uno de los salones se denominaría "regio" y en él habría un juego de muebles, un piano, dos sofás, dos sillones, doce sillas, un espejo y una mesa de centro. El otro salón se dividiría en cuatro cuartos provistos cada uno de ellos de una mesa y seis sillas. Además, en este salón se instalaría la cantina (bar), con estantería, mostrador, dos billares y veinticuatro sillas. En los corredores del edificio se emplazarían veinte mesitas redondas de hierro con cuatro sillas cada una.

En las inmediaciones del edificio se levantaría un galerón con tres departamentos, uno para caballeriza, otro para carruajes y uno más para carretas. Se construirían dos quioscos de 4 metros de ancho por 3 metros de alto. Una gran laguna de forma ovalada de 60 metros de largo por 35 metros de ancho y una profundidad de 1.50 metros. En ella se colocarían tres botes para el disfrute de los visitantes.

Como último aspecto de la propuesta y en aras de facilitar el acceso de las personas al club, ofrecían emplazar un tranvía que partiría del hospital hasta la boca de La Sabana (donde hoy está el monumento a León Cortés); sitio previsto como el inicio de la alameda que conduciría a las instalaciones centrales del club. Los empresarios Márquez y Güell establecían como período de construcción de las obras un lapso de dos años y una vigencia de usufructo del contrato a su favor de cincuenta años. La Municipalidad de San José por su parte decidió integrar una comisión para que dictaminara al respecto.³⁰

Aún cuando el proyecto no se concretó, ni necesariamente represente la forma más adecuada de uso del sitio, constituye un ejemplo concreto, que refleja el interés de algunas personas por lograr la transformación de un paraje de grandes dimensiones, que se encuentra subutilizado. Mientras que la ciudad carece de un espacio adecuado para el esparcimiento de sus moradores.

Diez años después de la propuesta de Márquez y Güell en un documento municipal del 26 de Enero de 1893 se plantea, que resultaba extraño que siendo La Sabana un sitio excepcional para formar un lugar de recreo, no se haya procedido a elaborar una política que permitiera su ejecución y que por el contrario se siguiera empleando para el pastoreo del ganado de los vecinos del Llano. Sin embargo, lo realmente novedoso del documento es que señala que el espacio se encuentra dividido por una cuádruple hilera de árboles en forma de cruz, que fraccionan la totalidad del sitio en cuatro grandes secciones. A su vez, se proponía crear un bosque artificial mediante la implementación de un programa que permitiera sembrarla de arbolitos y con el tiempo construir quioscos para diversiones y levantar pabellones que puedan servir de cafés y restaurantes.³¹

El advenimiento del siglo XX vería por fin cristalizarse el ideal de que el Llano de La Sabana se convirtiera en un parque recreativo, aún cuando ello supuso un largo camino plagado de múltiples dificultades, motivadas fundamentalmente por los intereses inmediatistas de quienes ejercieron el poder.

Grupo de jugadoras de croquet, 1904 (fuente Revista Pandemonium)





Profesor José Fidel Tristán y estudiantes del Colegio Superior de Señoritas, principios del siglo XX (archivo Colegio Superior de Señoritas)

Oficiales del Ejército Costarricense y desfile militar en el Llano, 1895 (archivo Museo Juan Santamaría)





- 1 Octavio Quesada Vargas. **La Mataredonda en la época colonial.** 1914, p. 54.
- 2 Octavio Quesada. Op. Cit., p. 55.
- 3 Ídem.
- 4 Franco Fernández Esquivel. **La Plaza Mayor.** 1996, p. 25.
- 5 Octavio Quesada. Op. Cit., p. 55.
- 6 Octavio Quesada. Op. Cit., p. 58.
- 7 Marta Castegnaro. **San José y el legado del padre Manuel Antonio Chapuí.** En: La Nación del 10 de Septiembre de 1995, p. 16B.
- 8 Gustavo Naranjo Chacón. **Manuel Antonio Chapuí de Torres. El dueño de San José.** En: La Prensa Libre del 9 de Agosto del 2001, p. 3.
- 9 Cleto González Víquez. **La Sabana nos pertenece a todos los vecinos de esta capital.** En: La Nación del 18 de Julio de 1966, p. 2.
- 10 Gerardo Vargas Cambroner y Carlos Ml. Zamora Hernández. **El Patrimonio Histórico Arquitectónico y el Desarrollo Urbano del Distrito Carmen de la ciudad de San José. (1850-1930).** 2000, p. 29.
- 11 Víctor Hugo Acuña. **Historia Económica y Social de Costa Rica: 1750-1950.** 1991, p. 54.
- 12 Nicolás Guntanis Papayorgo. **Historia demográfica de la Parroquia de Nuestra Señora del Carmen en San José.** 1980, p. 4.
- 13 Cleto González Víquez, Francisco María Núñez y Luis Demetrio Tinoco. **San José y sus comienzos.** 1987, p. 8.
- 14 Tirza Bustamante Guerrero. **La ciudad de San José ensayo histórico.** 1961, p. 22.
- 15 Marta Castegnaro. Op. Cit.
- 16 Anónimo. **Costarricenses Ilustres. Pbro. Manuel Antonio Chapuí de Torres.** En: Revista Mis Apuntes. # 4, año 1, Septiembre de 1916, p. 63.
- 17 Vargas y Zamora. Op. Cit., p. 33.
- 18 Archivo Nacional. **Serie Congreso.** # 17396, folio 10, año 1936.
- 19 Archivo Nacional. **Serie Congreso.** # 1020, folio y al 7, año 1830.

- 20 Archivo Nacional. **Serie Congreso**. # 962, folio 2, año 1830.
- 21 **Leyes y Decreto y Ordenes de Costa Rica**. decreto LVII de 1834.
- 22 Archivo Nacional. **Serie Municipal**. # 276, folio 104, año 1839-1841.
- 23 Archivo Nacional. **Serie Municipal**. # 502, folio 85, año 1833.
- 24 Archivo Nacional. **Serie Municipal**. # 502, folio 103, año 1838.
- 25 Ricardo Fernández Guardia. **Costa Rica en el siglo XIX**. 1972, p. 25.
- 26 Fernández Guardia. Op. Cit., p. 185.
- 27 Fernández Guardia. Op. Cit., p. 394, 402 y 403.
- 28 Fernández Guardia. Op. Cit., p. 470.
- 29 Archivo Nacional. **Serie Municipal**. # 2554, folio 1, año 1883.
- 30 Archivo Nacional. **Serie Municipal**. # 2554, folios 2 al 5, año 1883.
- 31 Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación. **La Sabana Patrimonio de los Costarricenses**. 1999. s.n.p.

Anexo 1

Testamento del padre Manuel Antonio Chapuí 9 de Agosto de 1783

Ricardo Fernández Guardia, Director General de los Archivos Nacionales, certifica: que en el tomo cuatrocientos treinta y ocho, Protocolo de San José, llevado en el año mil setecientos ochenta y tres, al folio doce frente, se encuentra el testamento que dice:*

“En el Nombre de Dios todo poderoso Amen. – Sepan quantos esta carta de mi testamento, ultima y final voluntad vien en como yo el Presvitero Dn. Manuel Antonio Chapuí de Thorres Cura por S.M. de esta Santa Iglecia de la Villa del Señor San Joph Jurisdicción de la Ciudad de Cartago. Estando enfermo en cama de enfermedad, que Dios Nro. Señor ha sido servido darme; pero sano de mi entero Juicio Memoria y entendimiento natural; la qual Dios Nro. Señor ha sido servido darme; y creyendo firmemente como creo en el Altísimo Misterio de la Santísima Trinidad Padre, Hijo y Espiritu Santo, tres personas distintas y uno solo Dios Verdadero, y en todo lo demas, que cree, predica, y enseña Nra. Santa Madre Iglesia Catholica Apostolica Romana, regida y gobernada por el Espiritu Santo, vajo cuya fé y creencia he vivido, y espero vivir, y morir como tal catholico y fiel Christiano, que soy; y temeroso de la Muerte, y su hora yncierta, que es cosa Natural a toda viviente criatura, ordeno este mi testamento, poniendo por mi Intercessora, y Abogada a Maria Santissima Madre de Dios, de Dolores, y Abogada de Pecadores, y a los Santos Apostoles San Pedro y San Pablo, y a mis continuos devotos Santo Angel de mi Guarda, Santo de mi nombre, y a tos los Santos y Santas de la Corte del Cielo para que me quien, y alumbren, para haser este mi testamento, que ordeno, y hago en la forma y manera siguiente.....Yt: Declaro, q. las tierras en que esta poblada esta villa son mías, cuyos titulos han perdido mis sobrinas; pero es público y notorio quales son sus linderos, pues lo acreditan las demas, que con ellas confinan por sus escrituras; y es mi voluntad, que queden a beneficio de los hijos de ella, con el bien entendido, que todos los que quisieren citio para vivir sea vajo la campana y este se le hade medir por el The. de Govor. que es o fuesse de esta Villa a quien para ello de le deberá tomar su benía; y es mi voluntad, que este asunto lo hagan guardar y cumplir enteramente. mis Albaceas declarado assi para q. conste..... E yo dho The. de Govor. que presente soy-Certifico en toda forma, conosco al otorgante y que en lo que se le pregunta habla, y responde y se haya en su sano, y entero juicio, memoria, y entendimiento natural por ante los tgos presentes, que lo fueron Don Antonio Pao, Dn. Blaz de Salazar, Don Jph Antonio de Alvarado, Dn. Juan Ramires, Dn. Ilario Zeledón, Dn. Miguel Araya y Miguel Gonzales, vecinos de esta villa, y el otorgante no firmó por tener impedida la mano de accidte. Natural y a sus ruegos lo hizo con migo Dn. Antonio Pao, uno de dhos tgos. todo lo que certifico en dho. día, es, y año. – Gregorio de Oreamuno.- A ruego del señor Cura Dn. Manuel Anto. Chapuí- Antonio Pao- Juanto. Ramirez.- Miguel de Araya.- Blas Salazar.- Jph Antonio Alvarado.- Tphe. Ilario Zeledón.- Jph. Migl Gonzalez”.

Es Conforme.- Dada en la ciudad de San José, a las quince horas del día veintinueve de octubre de mil novencitos treinta y cinco.

Ricardo Fernández Guardia
(se refiere a fecha de transcripción del testamento)

* (se respeta la ortografía y gramática del texto original)

Archivo Nacional. Serie Congreso. # 17396, folio 10, año 1936.

Capítulo II

El entorno del Llano, el Paseo Colón y el tranvía



Fincas y propiedades que rodeaban el Llano



A partir de la década de 1830 el entorno del Llano de La Sabana quedó prácticamente distribuido, por medio de la apropiación de las tierras baldías, aún existentes, y que antiguamente formaron parte del legado del padre Chapuí. Estos terrenos se transformaron en parcelas y fincas; gracias al beneplácito dado por la Municipalidad de San José. Sin embargo; tanto el ayuntamiento capitalino como el gobierno central; emitieron las leyes necesarias para impedir la ocupación del Llano, para así lograr su preservación y conservación como espacio de disfrute público.

Las disposiciones adoptadas hicieron posible, la venta de aquellas porciones de terreno que no formaban parte del Llano propiamente dicho, que según las consideraciones de la época, no desfiguraban el cuadro del sitio. Mientras tanto, el uso más corriente que se dio a las propiedades que rodeaban el Llano, fue la consolidación de fincas dedicadas a la cría de ganado, el establecimiento de algunas caballerizas y fundamentalmente al cultivo del café. Quizás, una de las últimas propiedades que todavía a fines del siglo XIX pertenecían a la Municipalidad de San José y que se dispuso vender por decreto del 15 de Mayo de 1896 fue aquella que se conoció como el Potrero de Pavas y que constaba de 23 hectáreas.¹

El ganado que se criaba en estas propiedades, era vendido principalmente en los mercados locales, que abastecían de carne a la ciudad. Por otra parte, las caballerizas servían para la crianza de equinos y su debido entrenamiento para luego ser utilizados como medios de transporte. Pero también, las caballerizas cumplían la función de ser los espacios adecuados, para que los viajeros provenientes de los pueblos del Oeste de San José pudieran dejar sus bestias, a buen recaudo y cuidado, por las horas y días en que tuviesen que realizar sus diligencias en la ciudad.²

Con este panorama de ocupación del suelo, en las áreas próximas al Llano, resulta lógico pensar que serían principalmente, los dueños de ganado y caballos los que obtendrían durante buena parte del siglo XIX, el mayor provecho de La Sabana. El sitio les quedaba relativamente cerca para trasladar sus animales a pastar en éste y además el ayuntamiento, durante toda esta época, no estableció un uso específico, que los obligara a buscar un nuevo sitio donde apacentarlos. En cuanto a los cafetales, estos se extendieron ampliamente en Mata Redonda, constituyéndose en el principal cultivo de la zona. El resultado de esta expansión permitió la formación de respetables fortunas tanto en manos de familias locales, como de inmigrantes europeos.

La evolución normal en la compra venta de propiedades significó, que en la primera mitad del siglo XX, los dueños que poseían las propiedades más grandes, de los cuatro contornos, con los cuales limitaba el Llano fueran: 1) al costado Sur la familia Sáurez (hoy Librería Universal), con un cafetal que llegaba a extenderse hasta el Río María Aguilar,³ y por cuyos linderos transcurría la acequia Pavas, antes de ingresar al Llano y atravesarlo con dirección al Oeste; luego Gonzalo Castro y Francisco Ruiz Fernández (hoy Banco Banex), con una amplia caballeriza que se distinguía por la importación y crianza de caballos de raza, en el lugar a su vez se daba, un servicio de atención que incluía el hospedaje permanente para los caballos de algunos de sus clientes, entre los que se encontraban Rafael Ángel Calderón Guardia y Teodoro Picado.⁴ También la funeraria Polini (hoy Colegio de Médicos) tenía en la zona una propiedad en donde se guardaban no solamente carrozas fúnebres, sino que, además servía para que sus caballos percherones, estuviesen bien cuidados en los momentos en que no eran usados para los servicios fúnebres. Y finalmente, la caballeriza de Ezequiel Villalobos (hoy Colegio La Salle), que se extendía hasta las márgenes del río María Aguilar, ahí se acogían los caballos y carretas de muchos de los viajeros, que ingresaban a la capital provenientes de los pueblos de Escazú, Santa Ana, Villa Colón



Casona del beneficio de café de la familia Giustiniani, al costado Este del Llano, inicios del siglo XX (fuente Archivo Nacional)

y Puriscal; para abordar en la terminal del Oeste, ubicada frente a la Escuela Rafael Osejo, el tranvía que los conduciría al centro de la ciudad de San José; en su caballeriza también se corrían caballos, se realizaban apuestas como si fuese un hipódromo.⁵ 2) Al costado Oeste lo más relevante eran, los enormes cafetales que pertenecían a los herederos del arquitecto alemán Franz Rohrmoser, que en las décadas de 1950 y 1960 darían lugar a residenciales de clase alta. 3) Al costado Norte se localizaba la finca cafetalera de Florentino Castro (hoy Banco Interfin), ésta colindaba con la de los Rohrmoser y se extendía más allá del río Torres, hacia la Uruca; donde hoy se ubica el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), José Antonio Madriz Arias poseía un cafetal, sesteo para bueyes y una caballeriza en que se cuidaban muchos de los caballos utilizados en el juego de polo y en las carreras de caballos del hipódromo de La Sabana; en 1955 más hacia el Norte una parte de su finca fue adquirida por el gobierno; para la construcción de la autopista que conduce a Alajuela.⁶ Amparo Zeledón (antiguo Colegio Castilla) era dueña de una propiedad mucho más pequeña, la mantenía cubierta de árboles frutales; y 4) al costado Este, con rumbo hacia el Norte se localizaba la importante finca cafetalera de la familia Giustiniani, establecida en el país por un inmigrante italiano.

Un factor que favoreció la permanencia de las caballerizas en la zona de Mata Redonda fue, el decreto emitido el 26 de Mayo de 1936 por el Presidente de la República León Cortés Castro (1936-1940). En éste se establecía que: las caballerizas, establos para ordeño y corrales constituían en la ciudad de San José, medios propicios para la proliferación de moscas, con señalado perjuicio para la salud de los habitantes. Desde entonces, no se permitió dentro del perímetro de la ciudad, la instalación y funcionamiento de este tipo de actividades.⁷

Aún cuando, dicho decreto favorecía la permanencia de esas caballerizas, tres factores de indudable peso vendrían a propiciar su paulatino declive, al igual que el de los cafetales. Ellos fueron: el establecimiento en 1940 del Aeropuerto Internacional de La Sabana, el rápido avance experimentado, a partir de la década de 1950 del proceso urbanizador hacia



Finca de café de la familia Giustiniani, hacia el Noreste del Llano, 1922 (fuente Archivo Nacional)

el Oeste de la ciudad y la modernización de los transportes por medio de vehículos automotores, los cuales en iguales fechas tenderían a desplazar el uso del caballo, del buey y la carreta, como elementos determinantes en las comunicaciones.

De este modo, y a pesar de la importancia económica y comercial, que cumplieron durante muchos años las caballerizas y cafetales en el entorno de La Sabana, hoy día, ninguna de estas dos actividades subsiste. Sus terrenos dieron paso a la construcción de edificios públicos, tales como la Contraloría General de la República y el Instituto Costarricense de Electricidad, el comercio del más variado tipo, instituciones educativas, restaurantes, oficinas particulares y fundamentalmente el desarrollo de áreas residenciales.

El Paseo Colón

En la época colonial, la comunicación hacia el Oeste de la ciudad de San José, estaba dada a partir de los antiguos caminos de indios. Estos eran simples trillos o trochas, que con el paso del tiempo, se convirtieron en veredas para herradura y posteriormente, para carretas. El mantenimiento que recibían, consistía únicamente en la limpieza de las malezas que constantemente intentaban cubrirlos. No es sino, hasta fines del siglo XIX, cuando se empiezan a empedrar los más cercanos a las ciudades.

A principios del siglo XX, todavía el Llano de Mata Redonda continuaba siendo, un lugar distante del centro de la capital, unido por una calle empedrada, carente de aceras, en la cual sólo existían cuatro viviendas.⁸ Esta calle, (hoy Paseo Colón) era el inicio de una ruta de bestias y carretas, que atravesaba por completo el Llano, con una orientación de Este a Oeste, para luego continuar hacia este último punto cardinal, para así permitir la comunicación entre la ciudad de San José y los pueblos de Escazú, Santa Ana, Villa Colón y Puriscal.

Con el objetivo de mejorar y ampliar el trayecto, en 1870 el ayuntamiento procedió a comprar, una serie de propiedades en la calle de La Sabana. También se dispuso emplear a hombres privados de libertad, para utilizarlos como mano de obra, en los trabajos que se desarrollaban y que pretendían mejorar la vía.⁹ El 12 de Mayo de 1885 la Secretaría de Fomento encargó, al Ing. Lesmes Jiménez, la coordinación de los trabajos de mantenimiento de la calle a La Sabana, porque se consideraba, que la misma constituía una de las rutas más importantes de comunicación con la ciudad de San José.¹⁰ En 1890, el gobierno central acordó auxiliar a la municipalidad josefina con la suma de 200 pesos, para la reparación de la calle de La Sabana, en el trayecto que iba de la cárcel pública hasta el Llano.¹¹

Las medidas tendientes a mejorar la calle de La Sabana, constituyen una prueba de la importancia que se le asignaba. En 1893, se ordenó su ampliación definitiva y la construcción de las aceras por donde los paseantes podían llegar hasta el

Calle de La Sabana a la altura del Asilo de Locos recién inaugurado, 1890 (fuente Vistas de Costa Rica por H.G. Morgan)



Llano, sin los inconvenientes del polvo generado en la estación seca, y el lodo en la estación lluviosa. Asimismo, se determinó que a ambos lados de la calle, se sembrara una hilera de árboles, que sirviera para la sombra y adorno de la avenida.¹²

El 12 de Junio de 1914, el Congreso Constitucional de la República de Costa Rica, declaró por ley carretera nacional, el camino que, partiendo del extremo Suroeste de La Sabana, comunicaba los pueblos de Escazú, Santa Ana, Mora y Puriscal de la provincia de San José, con Orotina de Alajuela y la estación del Ferrocarril al Pacífico en Hacienda Vieja.¹³ Carretera que a su vez se conectaba, con la ciudad de San José a través de la calle de La Sabana.

En el año 1915, el cónsul de España Julio Valencia, Ricardo Fernández Guardia y P.C. Domínguez, en representación de la comisión organizadora de la fiesta de La Raza; que se festeja el 12 de Octubre de cada año (actualmente denominada Encuentro de Culturas), dirigió una solicitud fechada el 17 de Septiembre de aquel año, a la Municipalidad de San José, sugiriendo que como parte de las celebraciones, se le diera el nombre de Paseo Colón, a la parte de la Avenida Central comprendida, en el trayecto que se extiende del Asilo de Locos Padre Chapuí a la boca de La Sabana. Además, expresaban, que se colocara la primera piedra de un monumento, a la memoria de Cristóbal Colón. La iniciativa contó con el beneplácito del ayuntamiento capitalino, se dispuso que el gobernador y el ingeniero municipal, señalaran el lugar preciso en donde debía instalarse el monumento.

Calle de La Sabana, se aprecia a la izquierda la Casa de los Leones y a la derecha el Asilo de Locos, 1917 (fuente San José 1871-1921)



El Ing. Luis Matamoros, realizó el estudio e informó, que el trayecto a bautizarse debía comprender desde del inicio del Hospital San Juan de Dios en la calle 14, hasta la entrada al Llano en la calle 42. Indicó también que el tramo comprendía 1.455.70 metros de largo, para lo que sugería, que el pedestal descansara sobre diez gradas, como una representación del décimo mes del año, que la figura plana de la gradería fuera un dodecágono regular, en recuerdo al día 12, fecha del descubrimiento de América. No obstante, las gestiones realizadas el proyecto se retrasaría por diecisiete años, siendo inaugurado formalmente, a las diez de la mañana del día 12 de Octubre de 1932, gracias al apoyo del anterior Presidente de la República, Cleto González Víquez (1928-1932). Al acto solemne concurrieron como invitados, miembros de los Supremos Poderes de la República, el Cuerpo Diplomático, la Colonia Española residente en el país, el Arzobispo de la Curia Metropolitana y el Alto Clero.¹⁴

El monumento erigido fue un obelisco en concreto de unos 10 metros de alto, localizado en la intersección del Paseo Colón con la calle 24, diagonal al actual edificio Torre Mercedes. Como trabajos complementarios, la Municipalidad de San José procedió a embellecer el trayecto mediante, la arborización de sus costados, e iluminación con magníficos faroles colocados en el centro de la vía.¹⁵ Asimismo, el ayuntamiento suscribió un contrato con el empresario Eric Murray, para lograr la pavimentación de la avenida.¹⁶ El resultado fue un hermoso bulevar, flanqueado por imponentes chalets y casas residenciales, que a partir de la década de 1940, darían la bienvenida a los viajeros extranjeros, que arribaban al Aeropuerto Internacional de La Sabana.

En la base del obelisco, se ubicaron placas en bronce confeccionadas por Rafael Sáenz González, con relieves de las carabelas y una leyenda que decía: "La Municipalidad de San José período 1930-1932 interpreta el sentimiento de los vecinos de la capital, dedicando este Paseo Colón, como un justo y cordial homenaje a la Madre Patria y al descubridor de Costa Rica, Cristóbal Colón, año 1932".¹⁷

Con el paso del tiempo aquella vía de doce metros de ancho, sin contar las zonas de césped, resultaba cada vez más estrecha y peligrosa para el diario transitar de los vehículos, que además, tenían que sortear los postes del alumbrado eléctrico, instalados en el centro de la calle. Esta situación ocasionó más de un accidente, en definitiva sería, el argumento de mayor peso, para la eliminación posterior de los faroles y del obelisco conmemorativo.

El tranvía llega a La Sabana

El 9 de Agosto de 1884, se inauguró el servicio de luz eléctrica en la capital. Este acontecimiento fue posible, gracias al contrato suscrito por la Municipalidad de San José y la Compañía Luz Eléctrica de Costa Rica, de Luis Batres y Manuel Dengo.¹⁸ Ellos instalaron una pequeña planta hidroeléctrica, que funcionaba con los sobrantes de agua de los tanques de la cañería, dicha planta, estuvo instalada al Norte de la Fábrica Nacional de Licores.

Doce años después (1896), la Municipalidad suscribió un contrato con el empresario Amón Fasileau Duplantier; para la instalación de un tranvía. Sin embargo, en 1897 Amón traspasó el contrato a un consorcio extranjero llamado "The Costa Rica Electric Light and Traction Company Limited", representado por Minor Keith.¹⁹ Finalmente, los trabajos de instalación del servicio de tranvía concluyeron para su apertura, el 9 de Abril de 1899, siendo inaugurados por H.T. Purdy como Administrador de la empresa y por el Gobernador de San José, Manuel Montealegre.²⁰ Se dispuso que el tranvía correría



Línea del tranvía en la boca de La Sabana, hoy día aquí se ubica el Museo de Arte Costarricense, principios del siglo XX (fuente Álbum de Vistas de Costa Rica de Fernando Zamora)

cada hora, dentro de un horario que iba de las seis de la mañana a las seis de la tarde, a una velocidad máxima de 10 kilómetros por hora.

El primer tendido de la línea del tranvía, unió la Estación del Ferrocarril al Atlántico, localizado en el límite Sur del Barrio Aranjuez con la boca de La Sabana; atravesando la Avenida Central y el futuro Paseo Colón. Para 1900 el servicio del tranvía se amplió a San Pedro, en 1908 hacia Guadalupe y la Estación del Ferrocarril al Pacífico, y en 1922 a Plaza González Víquez.²¹

Para el 14 de Julio de 1900, se decidió extender la vía del tranvía que llegaba hasta la boca de La Sabana, un poco más al Oeste,²² hasta prolongarse a lo largo de todo el costado Sur del Llano instalándose los rieles en forma paralela a los del Ferrocarril al Pacífico. Con ello, se facilitó la comunicación con esta sección de la ciudad y se mejoró el acceso al Bosque de los Niños.²³ Sin embargo, hacia fines de la década de 1930, la terminal del tranvía del sector Oeste se trasladó nuevamente, a la boca de La Sabana, al argumentarse una serie de inconvenientes y peligros, ante la construcción del Aeropuerto Internacional de La Sabana. Se indicó que los rieles entorpecerían la vía de rodaje de los aviones, tanto para el aterrizaje como para el despegue, y que el uso de postes de alto voltaje causaban interferencia en los radiomensajes.²⁴



El tranvía y el actual Paseo Colón, 1917 (fuente San José 1871-1921)

El servicio del tranvía funcionó hasta el 1 de Agosto de 1950, durante todo este tiempo el trayecto más importante lo constituyó, el eje que iba de San Pedro a la boca de La Sabana, con un recorrido de 7.736 metros.²⁵ Todavía, hoy día en el extremo Suroeste de La Sabana, existen los restos de un planche de concreto, que marca el sitio preciso, en donde se ubicó un siglo atrás la terminal del tranvía.



- 1 **Colección de Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 15 de Mayo de 1896, p. 89.
- 2 Manuel Carazo. **Entrevista del 27 de Abril del 2004**. En Curridabat.
- 3 José Antonio Madriz. **Entrevista del 26 de Abril del 2004**. En Curridabat.
- 4 Humberto Ruiz Hidalgo. **Entrevista del 12 de Mayo del 2004**. En San Rafael de Escazú.
- 5 Ídem.
- 6 José Antonio Madriz. Op. Cit.
- 7 **Colección de Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 26 de Mayo de 1936, p. 199.
- 8 Modesto Martínez. **La casa solariega de los Montealegre**. En: Lilia Ramos. Júbilo y pena del recuerdo. 1965, p. 313.
- 9 Anónimo. **Revista Páginas Ilustradas**. Año V, # 189, 1908. p. 3193.
- 10 **Colección de Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 12 de Mayo de 1885,p.178
- 11 **Colección de Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 1890, p. 901.
- 12 Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación. **La Sabana Patrimonio de los Costarricenses**. 1999. s.n.p.
- 13 **Colección de Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 12 de Junio de 1914, p. 323.
- 14 Federico González Campos. **Conozca su país**. En: La Nación del 14 de Marzo de 1947, p. 2.
- 15 Ídem.
- 16 **Colección de Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 2 de Noviembre de 1932, p. 303.
- 17 José Ángel Arroyo Chávez. **El Paseo Colón**. En: La Prensa Libre del 8 de Octubre de 1980, p. 3.
- 18 Tirza Bustamante Guerrero. **La ciudad de San José ensayo histórico**. 1961, p. 101.
- 19 Archivo Nacional, **Actas Municipalidad de San José**, 1897, # 11334, p. 103.
- 20 Carlos Altezor. **Antología sobre historia de la ciudad**. 1982, p. 37.
- 21 Gerardo Vargas y Carlos Ml. Zamora. **El Patrimonio Histórico Arquitectónico y el Desarrollo del Distrito Carmen de la ciudad de San José 1850-1930**. 2000, p. 93.
- 22 **Colección de Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 14 de Julio de 1900, p. 18.

- 23 Tirza Bustamante. La ciudad de San José. 1996, p. 229.
- 24 Isabel Avendaño y Guillermo Carvajal. El tranvía de San José. 2002, p. 66 y 67.
- 25 Avendaño y Carvajal. Op. Cit., p. 63.

Capítulo III

El polo y el hipódromo



La equitación



La equitación es el arte, de mantener el control sobre un caballo y con ello, la posibilidad de dirigirlo hacia un sitio preciso, de acuerdo con la voluntad del jinete. El desarrollo de la equitación, o la posibilidad de trasladarse sobre el lomo de un caballo, de un lugar a otro presume ser, uno de los adelantos más significativos; en el desenvolvimiento de la civilización y de las comunicaciones, desde tiempos muy antiguos en Europa y Asia. Por otra parte, la práctica de la equitación se implantó a partir del siglo XVI en el Nuevo Mundo, a raíz del encuentro de culturas, suscitado con la llegada de los españoles.

La consolidación de la colonia en América, supuso el sometimiento de la naturaleza y los aborígenes, así como la fundación de pueblos y ciudades. En este proceso, la apertura de caminos y el empleo de carretas y caballos, constituyó un poderoso impulso en la ocupación de importantes regiones.

El polo como deporte



Sobre los orígenes del polo se mencionan dos posibles sitios: el estado indio de Manipur, alrededor del 300 a.C., cuando era conocido como Sagol Kangjei y el otro, en Persia cerca del 525 a. C. Con el paso del tiempo, su práctica se extendió al Tíbet, China y Japón. Ya en el siglo XVI; el polo era muy popular en la India y a mediados del siglo XIX, durante la ocupación inglesa del país, éstos aprendieron a jugarlo, fundando en la ciudad de Assam (1859) el primer club de polo de la era moderna, el Cachar Club. Unos veinte años después, se dio su difusión en Inglaterra y los Estados Unidos.¹

Como deporte, el polo presenta dos equipos conformados por cuatro jugadores; provistos de sendos caballos cada uno. El juego consiste en llevar una pequeña pelota de madera o plástico, hacia la portería del rival, por medio de un mazo que les permite anotar un gol.

Es una actividad al aire libre, empleándose un campo de 274.30 metros de longitud, por 146.30 a 182.90 metros de anchura. La portería consta, de dos postes separados por una distancia de 7,30 metros. La bola es de plástico, mide entre 7.60 y 8.90 centímetros de diámetro, su peso fluctúa entre 99 y los 127.50 gramos. El mazo tiene la cabeza de madera, un mango fino y flexible de bambú o grafito, con una longitud que va de los 119 a los 137 centímetros. El partido se divide en períodos llamados chukkas, de siete minutos treinta segundos cada uno; un partido normal al aire libre tiene una duración de seis chukkas.²

El éxito de un equipo de polo, está dado por la pericia del jugador y el acople de todos sus miembros. Pero, además se requiere el empleo de caballos veloces, con muchos años de entrenamiento en este deporte. Se utilizan caballos de pura sangre; corrientemente con amplia experiencia en carreras de pista. Así, no es cualquier tipo de caballo, al que se puede recurrir, para un eficiente desempeño, si se pretende incursionar en el polo.



Público disfruta de un partido de polo en La Sabana, 1904 (fuente Revista Pandemoniun)

Los primeros caballos en Costa Rica

La introducción de caballos en Costa Rica, estuvo directamente relacionada, con el proceso de conquista vivido por el país a partir del siglo XVI; cuando se dieron una serie de expediciones españolas, procedentes de Nicaragua, con el objetivo de ocupar militarmente nuestro territorio; a partir de este hecho inicia la colonia, por medio de la fundación de pueblos y ciudades en forma permanente.

En la historiografía costarricense, siempre se ha señalado al conquistador Juan de Cavallón como el primero, en dirigir en 1561 una expedición, desde Granada (Nicaragua); se dice que traía caballos y reses. Sin embargo, se debe aclarar que esta empresa ingresa, con ganado vacuno y caballar, no para dejarlo en las elementales fundaciones que establece; sino con el deliberado propósito, de que los caballos sirviesen como animales de transporte y carga, pero principalmente, junto a las reses como carne fresca. Estas bestias se sacrificarían, conforme avanzara la expedición y las condiciones alimentarias así lo exigieran.

Podría considerarse al conquistador Alonso Anguciana de Gamboa, quien dirigió la expedición de 1573, como el creador de una verdadera ganadería de vacunos, estables en nuestro país. Por tal razón, un año después de su arribo al país, se establecen las primeras haciendas de ganadería, producto del ingreso de 2.000 cabezas de ganado vacuno y 500 yeguas; comprometiéndose a traer en el año de 1577, 100 caballos o yeguas más.³

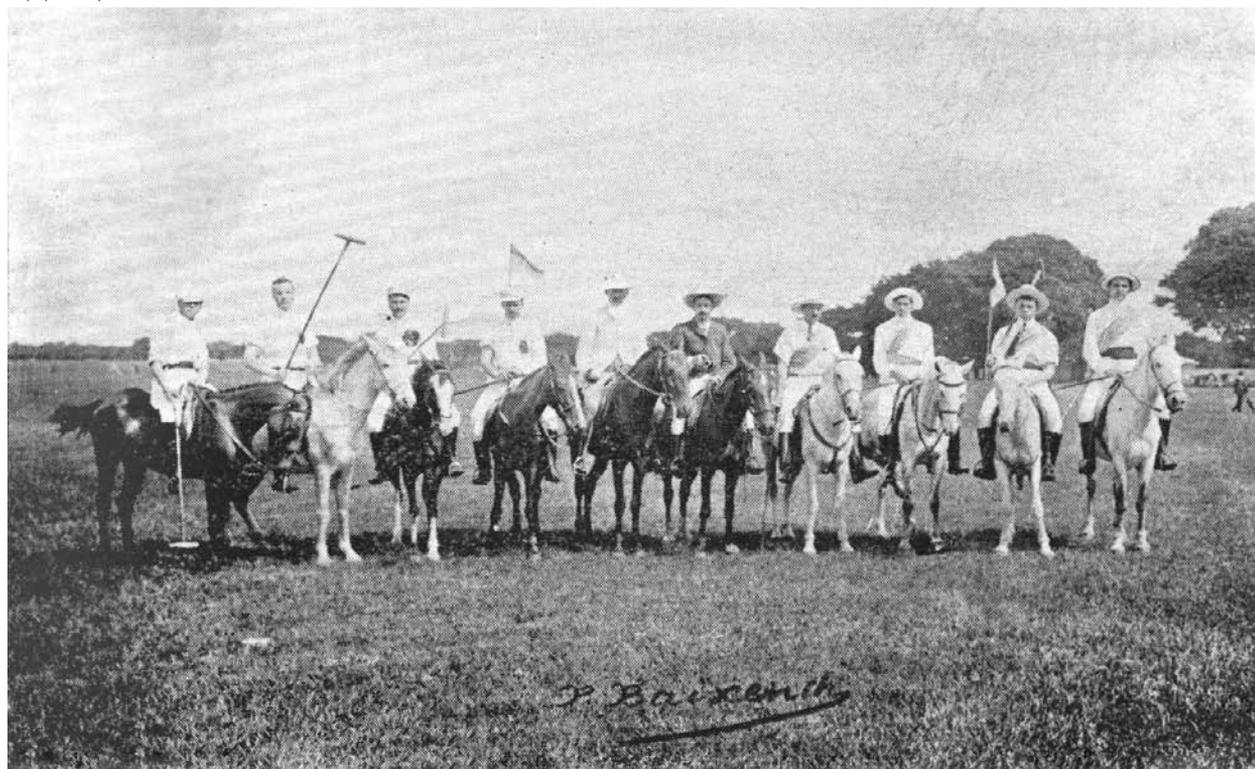
Un siglo y medio después, en 1719 el entonces Gobernador de la Provincia de Costa Rica, Diego de La Haya Fernández, manifestaba en un informe a la corona, que toda ésta provincia por lo general es fecunda de ganados vacunos, de cerdo, caballares y de algunos mulares. Además, ya se había asentado la tradición española, de celebrar los grandes acontecimientos tales como, la jura del rey y las fiestas religiosas, con una serie de actividades que incluían: convites, bailes, juego de pólvora, saraos, carreras de caballos y corridas de toros.⁴

El hipódromo de Mata Redonda

La difusión del polo y las carreras de caballos, como deportes competitivos en la segunda mitad del siglo XIX en Inglaterra; floreció también en Costa Rica, donde hubo quienes desearan impulsar su práctica gracias, a nuestro intercambio comercial y cultural con esta potencia.

En 1875, ya existía una organización denominada Club de Carreras, la cual utilizaba el espacio abierto de La Sabana para sus competencias; en 1893, algunos acaudalados jóvenes que poseían caballos veloces en la capital, crearon el Jockey Club de San José, para disfrutar estas actividades los domingos en el Llano.⁵

Equipo de polo, 1904 (fuente Revista Pandemonium)



Una vez iniciadas las carreras de caballos, el polo también hizo su irrupción formal, mediante la conformación del Polo Club de San José. La asociación surgió el 7 de Septiembre de 1902 y fue integrada, por prominentes miembros de la burguesía local y extranjera, entre quienes estaban Rufus Lane, Otto Von Schoeter, Joaquín Tinoco Granados y John Swan.⁶

A fines del siglo XIX, ante el paulatino interés que experimentaban, determinados sectores josefinos por las carreras de caballo y el polo; algunos inversionistas, trataron de lograr que la Municipalidad de San José, les aprobara un proyecto de construcción de un hipódromo en el Llano de La Sabana. De dichos proyectos resaltan dos, uno formulado el 15 de Enero de 1886 por Silas Wright, y el segundo del 12 de Septiembre de 1894 por Alfredo Harrison Reith. La oposición a su instalación, de personas que adversaban las apuestas, retrasó la concreción de un proyecto de este tipo.

Silas Wright, era un comerciante estadounidense residente en Costa Rica, que ofreció a la Municipalidad de San José, la instalación de un hipódromo; para ello solicitó el permiso de uso, de 10.5 manzanas de terreno localizadas en La Sabana. Indicaba que su ubicación, bien podría ser cerrando el primer lote del Llano, que se encontraba al lado izquierdo de su entrada, exactamente, el que está contiguo al Oeste de la hacienda, que perteneciera a Jerónima Fernández y luego a Gregorio Richmond (posiblemente en parte de la zona que hoy día ocupa, el Liceo Luis Dobles Segreda).⁷

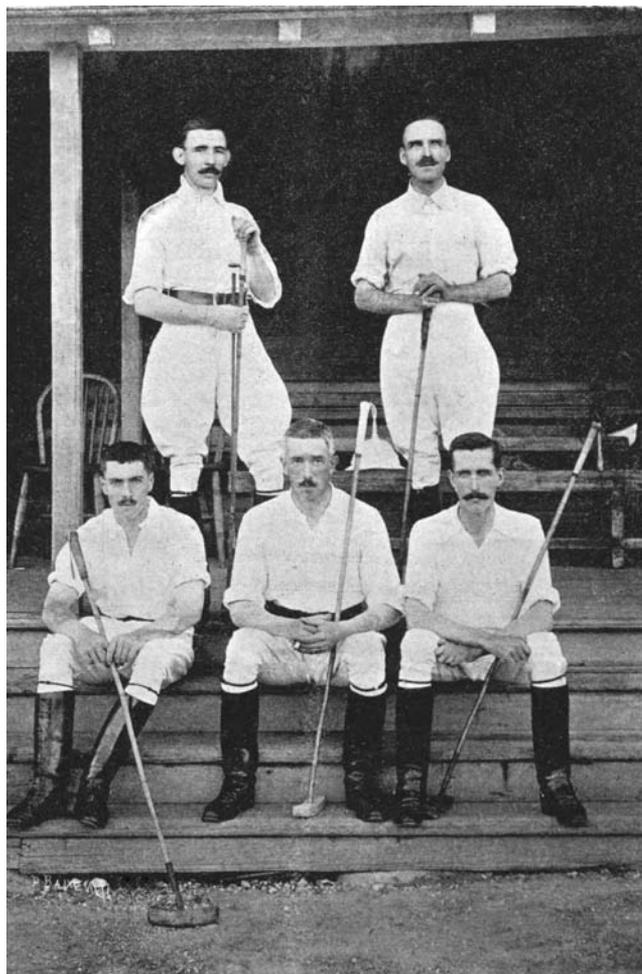
El proyecto se refería, al establecimiento de un punto de recreo que se denominaría “Hipódromo de San José”. El sitio se destinaría a carreras de caballos y coches, así como otras diversiones. Entre las obras a realizar se mencionaban: un

Francisco Ruiz era dueño de una caballeriza al costado Sur del Llano, nótese un avión al fondo, 1946 (fuente Humberto Ruiz)



camino circular como de 6 metros de ancho y media milla de circunferencia; una gradería de dos pisos, para ser usada por el Presidente de la República, Secretarios de Estado y el gobierno de ésta provincia; otra para destinarse a los jueces de las carreras, y una tercera gradería de capacidad suficiente, para poder acomodar a más de 100 personas, en calidad de público asistente. De igual forma dejaba claramente estipulado, que tendrían los permisos respectivos, para todas las demás construcciones que convengan al empresario, para la comodidad y ornato de los posibles espectadores. En cuanto a los materiales que serían empleados en las estructuras, se establecía que se usarían los mejores que existen en el país, de acuerdo con las indicaciones de la Dirección de Obras Públicas.

Según la propuesta de Silas Wright, el hipódromo lo construiría en ocho meses y la vigencia del contrato sería por veinte años. Transcurrido este tiempo, la totalidad de las instalaciones pasaría a manos del ayuntamiento, para su explotación exclusiva. Solicitaba también la posibilidad de utilizar las pajas de agua que necesitase, y conectar una línea telefónica para su explotación, desde el hipódromo a cualquier punto de la ciudad. Finalmente el empresario en aras de obtener el beneplácito para su negocio, ofrecía dos beneficios: el primero que durante la vigencia del contrato daría a la municipalidad, la tercera parte de la ganancia líquida, para que fuera aplicada en la instrucción primaria de la ciudad; la segunda consistía en permitir que durante los días que no hubiese diversiones públicas, el Presidente de la República, los Secretarios de Estado, el Gobernador de la Provincia y miembros de la Municipalidad de San José; podrían hacer uso de la pista de carreras, y en todo tiempo tendrían acceso gratuito al hipódromo y asiento en la gradería correspondiente.⁸



Equipo inglés de polo que visitó nuestro país, 1904 (fuente Revista Pandemonium)

Ocho años después de la propuesta de Wright, apareció un nuevo ofrecimiento, esta vez de Alfredo Harrison Reith. En su carta de intenciones hace ver que *“... el proceso de crecimiento de la ciudad exige la creación de un hipódromo, tal como existen en las poblaciones más cultas del mundo”* y que en San José hay ambiente, para la instalación de uno de su tipo, pero que falta un local apropiado, así como caballos de raza que puedan dedicarse a este objetivo.⁹

En la oferta presentada por Harrison Reith se consignaba que, la municipalidad debía cederle 15 hectáreas de La Sabana, para la conformación de un hipódromo; que él cerraría con una cerca de hierro galvanizado. En su interior se comprometía a construir, una pista de media milla de largo en forma de óvalo y otra calle de menor extensión, pero en línea recta para carreras cortas. Según el diseño presentado al ayuntamiento, el hipódromo tendría dos graderías: la principal, de forma elegante, se levantaría en hierro y madera, con capacidad para 1.500 personas; la otra, de menores dimensiones se reservaría para el uso de los miembros del gobierno y del ayuntamiento.

Harrison ofrecía como parte de la concesión, brindar una vez al año una corrida de toros u organizar una carrera de caballos, para la recreación del público, para luego entregar los dineros recaudados al municipio. Asimismo, adquiriría el compromiso de traer a Costa Rica, caballos sementales y de carrera de buena raza; dando a su vez la posibilidad, de facilitarlos en forma gratuita, con la finalidad de mejorar la procreación y propagación de estas crías en el país. A cambio, estableció una serie de condiciones que debía cumplir la municipalidad como contrapartida, para poder construir el hipódromo. Entre ellas: la exclusión de los derechos de aduana para todos los materiales, útiles, enseres y animales que la empresa introdujera al país; la exoneración de los impuestos municipales o nacionales para “las cantinas” (bares) que establezca en el hipódromo; el no otorgar ningún tipo de permiso, para la apertura de cantinas de licores, sin consentimiento de la empresa en un radio de 100 metros, alrededor del hipódromo y por último la oposición a todo intento de abrir otro hipódromo, mientras tuviese vigencia el contrato.¹⁰

Según la petición del empresario, el precio de ingreso para presenciar las carreras de caballo, estaría dado en función del sitio en donde se ubicara el espectador. Se cobraría 3.50 pesos por los puestos de primera clase, 1 peso por los de segunda y 0.50 centavos por la entrada general.

La solicitud concluía garantizando, que una vez que se firmase el contrato, el hipódromo estaría listo en un año a más tardar, y que la concesión debía ser por 24 años, antes de pasar a manos del ayuntamiento.¹¹

La Municipalidad de San José integró una comisión, para que evaluara la conveniencia o no del establecimiento del hipódromo en La Sabana. Una semana después, el resultado estuvo listo, significó una serie de objeciones al proyecto presentado por Harrison Reith, para finalmente pronunciarse en contra de su instalación. Se cuestionaba que, el hipódromo fuera un buen negocio para un país pequeño, existía el antecedente de uno similar en la capital mexicana, que había quebrado. Alegaban además, que para subsistir, la empresa se vería obligada a recurrir al juego y la bebida; mientras que los espaciosos salones que aparecían en los planos, servirían durante la noche para la reunión de tahúres y bebedores. Finalmente concluía que, allí se jugaría con impunidad, y que de estos vicios se pasaría al de la prostitución. Con esta oposición tan rotunda, la comisión echó por tierra la pretensión del hipódromo, al menos por unos años más.¹²

Pese a las discrepancias en torno, a la conveniencia o no de autorizar la construcción de un hipódromo en la ciudad de San José, lo cierto es, que las carreras de caballos se daban en Mata Redonda, pues incluso, había un espacio determinado en el Llano donde se verificaban. Se llega a esta conclusión, por cuanto en los Archivos Nacionales; se guarda un plano de La Sabana del 10 de Mayo de 1899, elaborado por el dibujante Salomón Escalante. Es un plano muy sencillo, en donde se observan dos calles, que en forma de cruz se unen en el centro del espacio, dividiéndolo en cuatro secciones o cuadrantes.

Se indica la presencia de árboles en las orillas de éstas calles, pero no se advierte, la presencia de ningún tipo de estructura. Sin embargo, en el cuadrante Sureste aparece la palabra hipódromo, lo que supone que ahí se realizaban carreras de caballos, sin que ello implicara necesariamente, la existencia de un lugar cerrado. Espacio que casualmente es el mismo que trece años antes, había solicitado el contratista Silas Wright, para levantar un hipódromo con todas las características formales.¹³

En 1905 la perseverancia de Silas Wright, venció la oposición al hipódromo y logró los permisos necesarios; para levantarlo en La Sabana.¹⁴ Sin embargo, el sitio designado para su construcción, fue hacia el extremo Noroeste del Llano, en las inmediaciones del actual Estadio Nacional. Era una edificación de madera muy simple, con una larga gradería techada, columnas frontales torneadas y pintada de blanco y azul. Se cuenta que desde sus tribunas, los espectadores presenciaban las carreras de caballos e incluso peleas de gallos.¹⁵

Aparentemente, el hipódromo de Wright duró muy poco tiempo, rápidamente fue sustituido por otro, construido bajo la dirección de Enrique Capella, perteneciente a los empresarios Mr. Wolf y Carlos de la Paz. Esta edificación igualmente provisional e improvisada, no solo se utilizó para carreras de caballos, sino que también se empleó en peleas de gallos, polo, béisbol y como plaza de toros.¹⁶ Todo ello se podía realizar pues, para las carreras de caballos únicamente, se utilizaba la pista externa del óvalo, mientras que su parte interna, no cumplía ningún tipo de función.

Si bien el hipódromo se desempeñó como un lugar de distracción y entretenimiento, el mismo también, fue centro de constantes polémicas. Hubo quienes lo consideraban pernicioso, desde el punto de vista social y otros que por el contrario, lo adversaban por ser una empresa privada instalada en un sitio público. Lo cierto del caso es, que la animadversión condujo, a que una noche fuese incendiada la gradería de madera y principales estructuras del hipódromo; quizás por aquellos que ya a principios del siglo XX, deseaban que el Llano de La Sabana se utilizara únicamente como espacio abierto.¹⁷

Los inicios del polo en nuestro país



A pesar de la efímera vida del hipódromo, como espacio cerrado en La Sabana, la práctica del polo no desapareció. Por el contrario, continuó teniendo vigencia, como una posibilidad más de esparcimiento, aún cuando su expansión en nuestro país, fuese muy restringida. La principal razón, para que nunca se convirtiera en un deporte popular, que atrajera al menos como espectadores a grandes masas, tiene su origen en las características del mismo, que en lo sustancial y primordial, exige la propiedad de un caballo adecuado, de raza y por ende, la erogación de importantes sumas de dinero, para su debido mantenimiento. Estas condiciones determinaron que los polistas, desde siempre provinieran de los sectores más acomodados de la sociedad costarricense. Situación que influyó definitivamente, en el reducido número de personas y equipos que a través de su historia lo han ejercitado.

Se ha mencionado anteriormente, que el 7 de Septiembre de 1902, es la fecha de creación del Polo Club de San José. Ahora debemos añadir, que es a partir de ese acontecimiento que, el desarrollo del polo como deporte competitivo en Costa Rica se hizo presente. Esta asociación fijó entre sus objetivos básicos, el contribuir a la difusión del polo y lograr que en el país se formaran algunos equipos. La tarea no era nada fácil pero, esos pioneros dedicaron sus mejores esfuerzos por lograrlo.

Una de las hazañas más significativas del momento inicial, fue traer al país un equipo inglés, con la finalidad de promover el juego de polo, brindar un espectáculo nunca visto en la ciudad de San José. En una revista de la época, intitulada Pandemonium, se dedicaron dos artículos, para resaltar la relevancia del acontecimiento y los juegos protagonizados, por lo que vendría a ser, una especie de selección de Costa Rica contra el representativo inglés. El equipo extranjero conformado, por cinco oficiales del ejército inglés, arribó al país a principios del mes de Septiembre de 1904, para llevar a cabo tres encuentros amistosos, los días 15, 18 y 25 del mismo mes. El resultado totalmente ventajoso para los ingleses, generó en la ciudad un ambiente festivo, que incidió de manera favorable en el ánimo de los josefinos, logrando una asistencia muy respetable en los tres días de juegos.

Según comentarios de la referida publicación, gentes en gran número se apersonaron a contemplar el evento: *“...Desde muy temprano de la mañana comenzó el éxodo de la capital hacia la hermosa pradera. Aquello era una ola humana que avanzaba hacia el Oeste. No quedó vehículo que no viera ese día la luz del sol: victorias, landós, carretelas, volantes, ómnibus, todo rodaba apresuradamente hacia la verde y magnífica Sabana. Los tranvías pasaban atestados y sus sonoros timbres se mezclaban con el sordo rodar de los carruajes y el galope de los caballos, enardecidos por la espuela impaciente del jinete; y á lo lejos, dominando todos los ruidos, el silbido vigoroso de los trenes que llegaban cundidos de viajeros”*¹⁸

Mientras esto acontecía en nuestro país, en las otras naciones centroamericanas, también se desarrollaba la afición por este deporte. Gracias a ello, a partir de 1906, se hizo práctica corriente la visita de estos representativos al nuestro.¹⁹ Así como la formación de algunos colectivos locales, que permitieron darle continuidad y permanencia a una manifestación deportiva, la cual se mantendría presente en el Llano de La Sabana por espacio de siete décadas.



Humberto Ruiz, criador de caballos de raza, 1946 (fuente Humberto Ruiz)

En Costa Rica, desde que se formalizaron las carreras de caballos y el juego de polo, se sabía que el empleo de razas de origen inglés, eran los más recomendables. Sin embargo, las condiciones en estos primeros tiempos, no fueron tan óptimas como para que ello ocurriera. En realidad se usaron los caballos que existían en el medio, pero tan pronto fue posible, se importaron algunos y se empezaron a cruzar con caballos criollos. Hoy día, se emplean cruces de caballos argentinos e ingleses.²⁰

La consolidación del polo y el hipódromo en La Sabana

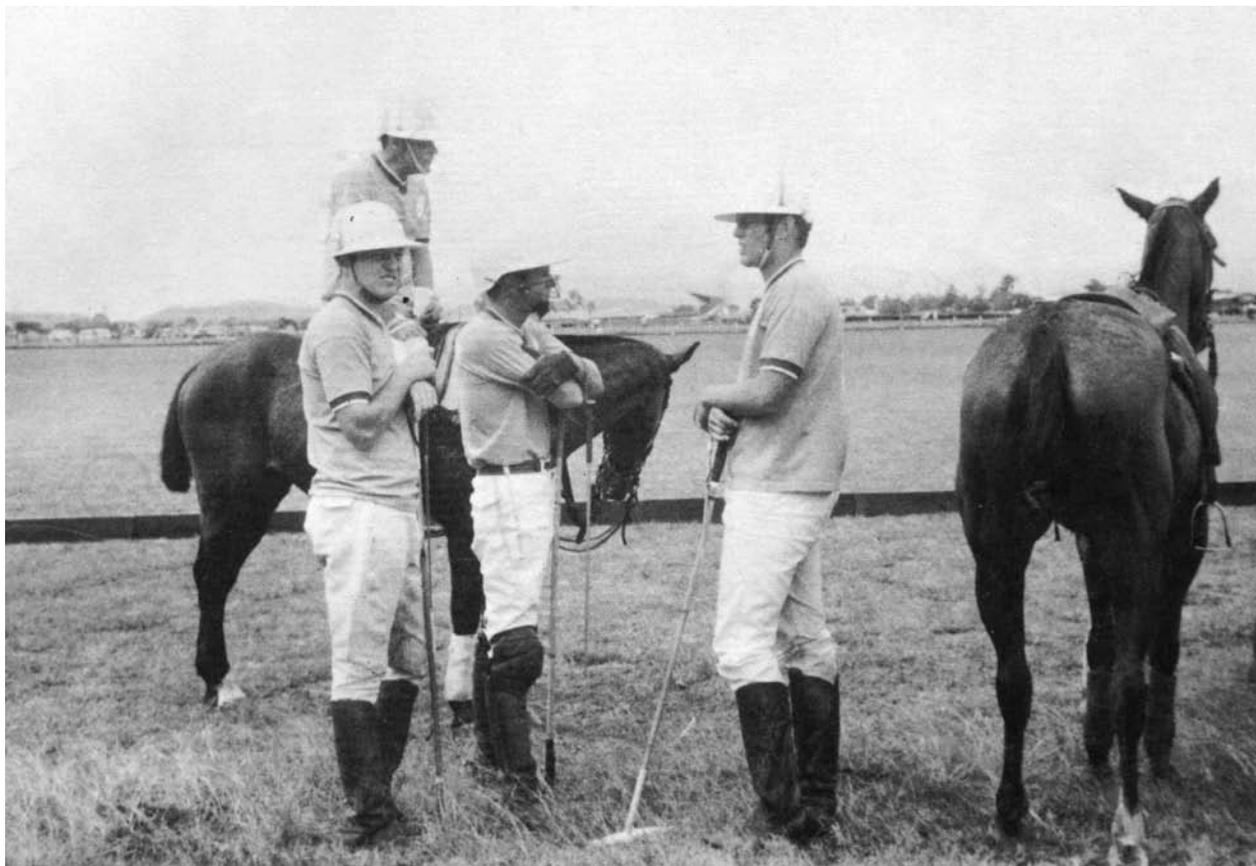
A principios del siglo XX, el hipódromo y el polo se desarrollaron en las inmediaciones del espacio, en donde se construiría en 1924 el Estadio Nacional. Pero en la década de 1920, quizás motivado por la consolidación del fútbol, se dio el desplazamiento del área destinada al juego de polo, ubicándose un poco más hacia el Este del Bosque de los Niños; exactamente al Oeste de donde hoy día se ubica, la Piscina María del Milagro París.²¹

Para la escogencia del sitio, una de las consideraciones más importantes, tiene que haber sido la presencia de agua, con la cual poder irrigar adecuadamente, la zona que se destinaría a la cancha de polo y con ello, mantener en óptimas condiciones el césped. El área seleccionada precisamente, cumplía con ésta condición, por cuanto la acequia Pavas pasaba por este terreno, en dirección a los cafetales de los Rohmoser, alimentando de paso, el lago del Bosque de los Niños. Una consideración adicional y de gran importancia, para la preservación de la cancha de polo es que La Sabana tiene, un plano inclinado con un declive que va de Este a Oeste, con una variación final de aproximadamente 10 metros, lo cual favorece el drenaje de las aguas residuales.

Corrientemente los juegos de polo, se verificaban en las tardes de los días sábados y domingos y si bien, este deporte no condujo a la creación de una afición popular, adicional al círculo de amistades y familiares de los polistas; sí es cierto que muchas personas sabían de su existencia, incluso presenciaban los juegos, luego de practicar ellos mismo algún tipo de deporte en La Sabana, o simplemente les llamaba la atención cuando atravesaban el Llano.

Logotipo de la Revista Hípica, 1971 (fuente Revista Hípica)





Jugadores de polo del equipo Atlante de los Estados Unidos, 1972 (Fuente Revista Hípica)

A fines de la década de 1930, la consolidación del Aeropuerto Internacional de La Sabana, tendió a restringir y desplazar el desarrollo deportivo y recreativo, que se desarrollaba en el Llano. A partir de ese momento y hasta mediados de los años setentas, el uso del sitio estuvo limitado para las actividades aéreas. Así, el juego de polo y las carreras de caballos, sufrieron un nuevo tropiezo al ser desplazados, un poco más hacia al Este (al Oeste del actual Gimnasio Nacional), en vista de que la pista de aterrizaje, sería transversal y ocuparía parte de los terrenos en que se ubicaba la cancha de polo y el mismo Bosque de los Niños, fue eliminado en su totalidad.

En su nueva ubicación, a la cancha de polo se le construyó una barandilla de protección, como de 1.20 metros de alto consistente en una serie de postes unidos por un pasamanos, para que los espectadores no ingresaran al terreno de juego. Posteriormente, cuando se regularizaron las carreras de caballos se levantó una segunda barrera, para crear la pista alrededor del óvalo interno empleado en el juego de polo. Las barandas eran estructuras de reglillas de madera muy elementales, pero que cumplían a la perfección la función, de separar a los participantes y sus caballos del público asistente.²²

Para la década de 1940, el polo estaba afianzado en el país con la existencia de una serie de equipos, que mantenían regularmente un campeonato anual e incluso organizaban encuentros internacionales, con equipos provenientes de los Estados Unidos, Perú y el resto de Centro América. Algunos de estos equipos, tomaron el nombre de volcanes de nuestro



Hipódromo y gradería en el Llano de La Sabana, década de 1960 (fuente Vinicio Esquivel)

país y se conocieron como Orosí, Tenorio y Miravalles. Asimismo, para evitar el traslado de los caballos, desde largas distancias para los días de juegos, decidieron establecer cuadras en fincas cercanas al Llano, como la perteneciente a José Antonio Madriz Arias, localizada en las inmediaciones de lo que hoy día es el Instituto Costarricense de Electricidad.

En los años sesentas, se construyó al costado Este de la cancha una gradería en madera, permitiendo mayor comodidad para los espectadores, aún cuando no se ejercía ningún tipo de cobro por el uso. Atrás de la gradería, se improvisó una pequeña cuadra para caballos, que se utilizaba los días de carreras o de juegos de polo. La inversión económica que facilitó levantar la gradería y la cuadra, fue privada y su costo cubierto por los mismos interesados.

El ocaso del polo en La Sabana

Después de años de lucha, de parte de muchos ciudadanos, que reclamaban la devolución del Llano para el disfrute colectivo, se había logrado el cierre del aeropuerto internacional, a raíz de la inauguración del Aeropuerto Internacional El Coco en 1958. Pero, el aterrizaje de avionetas continuaría hasta 1974, constituyéndose en un serio obstáculo y peligro, para las miles de personas que concurrían a La Sabana.

Pese a esta limitante, ya desde mediados de la década de 1960 se hablaba del diseño de un proyecto denominado, Ciudad de los Deportes, a implementarse en el Llano, para cuando se retiraran las avionetas. De este modo, y en aras de ser incluidos en el proyecto de uso del futuro parque, Roberto Esquivel, a nombre de la Asociación Nacional de Polo y Roberto Trejos en representación de la Asociación Hípica, realizaron, desde el 21 de Octubre de 1966, una serie de gestiones ante el Consejo Nacional de Deportes. En ellas expresaban, que los colectivos por ellos representados, no se oponían a un cambio de ubicación de la cancha, de acuerdo al nuevo diseño, sino que se les permitiera seguir haciendo uso del sitio.²³

El 17 de Febrero de 1967, otra vez la Asociación Hípica se dirigió al Consejo Nacional de Deportes. En esta ocasión, los interpeló a pronunciarse sobre el beneplácito o no, de la permanencia del área del hipódromo. De paso señalaban, que existía la posibilidad, que una compañía de inversionistas franceses, se decidiera a financiar la construcción de un moderno hipódromo en el Llano, por la suma de \$500.000, siempre y cuando, se contara con los permisos necesarios. Asimismo, hacían del conocimiento de las autoridades deportivas, que el referido grupo de inversionistas, estaba en la mejor disposición de proporcionar, todos los recursos económicos que el proyecto total de la Ciudad de Deportes requiriese. La respuesta del Consejo Nacional de Deportes fue, que presentaran los estudios y planos para su correspondiente estudio.²⁴

Aparentemente, esta propuesta no pasó de ser más que eso. En vista de que en los libros de actas del Consejo Nacional de Deportes no aparece, posteriormente, ninguna otra referencia al respecto. Por el contrario, en Diciembre de 1968, las

Jugadores de polo y hangares de avionetas al fondo, 1967 (fuente Vinicio Esquivel)





Selección de Polo de Costa Rica: Fernando Ortuño, Roberto Esquivel, Rodolfo Montealegre, Alberto González, y Max Echandi (fuente La Nación 25 de Marzo de 1974)

autoridades deportivas, dieron un plazo de un mes a la Asociación Hípica y al Club de Polo de San José, para desalojar las cuadras existentes en el Llano y llevarse los caballos. Los argumentos planteados para tal decisión, tenían que ver, con el deplorable estado de conservación e higiene de las mismas.

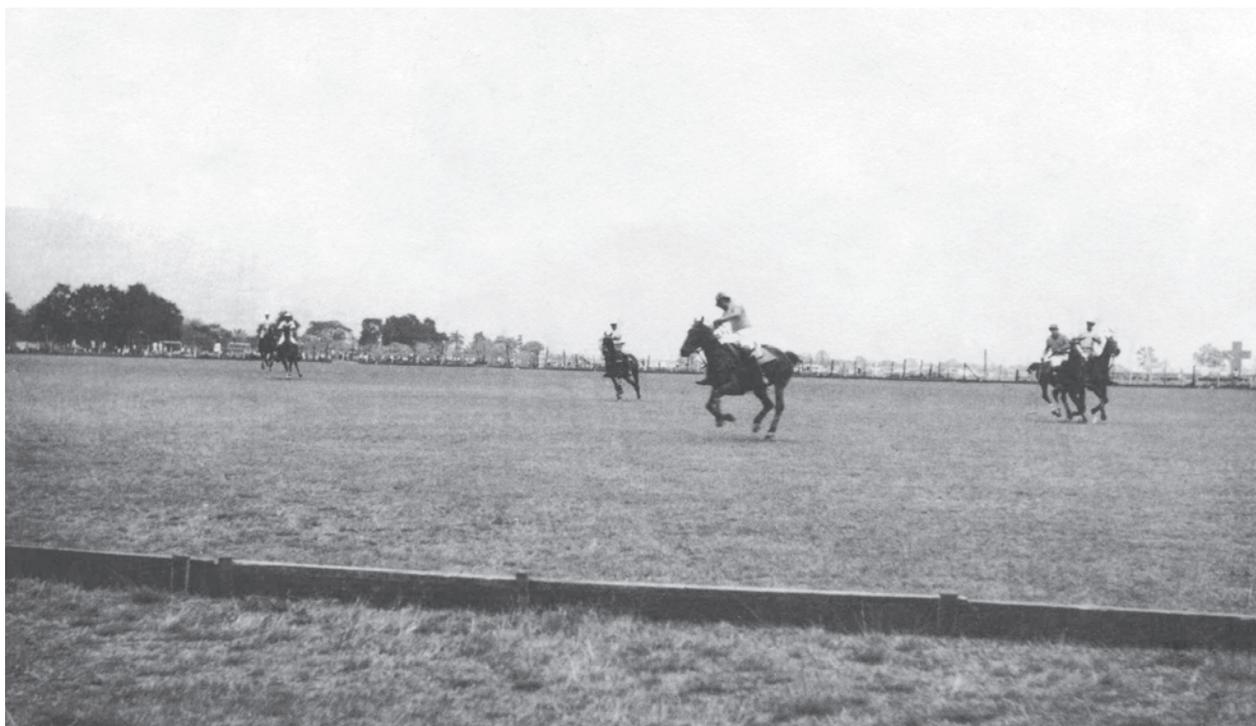
Finalmente, conforme el proyecto de Ciudad de los Deportes maduró más, se transformó en Parque Metropolitano de La Sabana y en esta nueva concepción, se tendió a abandonar la idea de un sitio casi exclusivo para la práctica deportiva, evolucionando a otra más integral que daba igual valor a la simple recreación. Desde esta perspectiva, se deberían destinar amplias zonas de La Sabana para el disfrute colectivo o individual, en actividades que invitaran al descanso y la distracción, aptas para cualquier edad y ajenas al mero ejercicio físico competitivo.

El nuevo concepto de uso del sitio implicó necesariamente, una valoración de lo que se deseaba ofrecer, versus las posibilidades de espacio real. El resultado fue la formulación de un diseño de áreas deportivas, con gran demanda de usuarios y zonas arboladas, con la presencia de un lago para el esparcimiento.

Los partidarios del polo, trataron de que la cancha y la pista del hipódromo, sobrevivieran en el diseño del naciente parque. Sin embargo, consideraciones de espacio requerido y cantidad de personas que disfrutaban de esta modalidad deportiva, condujeron a la determinación de rechazar la posibilidad, de reservar un área para que el polo y las carreras de caballos continuaran existiendo en La Sabana.

En 1976 se dio la eliminación de la cancha de polo en Mata Redonda, después de un siglo de estar presente como actividad deportiva en el Llano. Ante tal circunstancia, la respuesta de los polistas fue organizarse en otro lugar; así surgieron el Club Hípico La Caraña en Santa Ana, luego Los Reyes cerca de la Guácima de Alajuela y posteriormente el Campo Ayala en Cartago.

Partido de polo, 1971 (fuente Revista Hípica)





- 1 **Enciclopedia Microsoft Encarta 2002.**
- 2 Ídem.
- 3 Alberto Sáenz Maroto. **Historia Agrícola de Costa Rica.** 1970, p. 287 y 297.
- 4 Ídem.
- 5 Chester Urbina Gaitán. **Costa Rica y el deporte** (1873-1921). 2001, p. 52.
- 6 Urbina Gaitán. Op. Cit., p. 53.
- 7 **Colección de Leyes y Decretos de la República de Costa Rica,** 15 de Enero de 1886, p. 28, 29 y 30.
- 8 Ídem.
- 9 Archivo Nacional. **Serie Municipal.** N° 12404, f. 1, 1894.
- 10 Archivo Nacional. **Serie Municipal.** Op. Cit., fs. 2 al 5.
- 11 Ídem.
- 12 Ídem.
- 13 Archivo Nacional. **Planos y mapas.** N° 10882, 1899.
- 14 Isabel Avendaño y Guillermo Carvajal. **El tranvía de San José.** 1996, p. 77.
- 15 Agustín Salas. **Historia del Deporte en Costa Rica.** 1951, p. 40.
- 16 Ídem.
- 17 Anónimo. ¢ 1.700.000 costo del Aeródromo Nacional de La Sabana que se inaugura hoy. En: **La Tribuna del 7 de Abril de 1940,** p. 15.
- 18 Anónimo. Polo. En: **Revista Pandemonium,** año II, del 22 de Septiembre de 1904, p. 15 y 16.
- 19 Agustín Salas. Op. Cit., p. 68.
- 20 Manuel Carazo. **Entrevista del 27 de Abril del 2004.** En San Pedro de Montes de Oca.
- 21 Roberto Esquivel. **Entrevista del 26 de Abril del 2004.** En Mata Redonda, San José.
- 22 Ídem.

- 23 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 21 de Octubre de 1966 p. 136 y 137. Sesión del 28 de Octubre de 1966 p. 146.
- 24 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 17 de Febrero de 1967, artículo 8, p. 272. Sesión del 9 de Junio de 1967, artículo 4, p. 400.

Capítulo IV

Un lago y un bosque para la capital



La ciudad de San José a fines del siglo XIX



A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad de San José experimentó un proceso de crecimiento económico, que favoreció el desarrollo urbano de la ciudad. Desde esta perspectiva se puede señalar la existencia de dos momentos de vital importancia en este proceso: el primero denominado “la década de Mora” y el segundo el “período de los liberales”.

La década de Mora (1850) se relaciona, con el arribo al poder de Juan Rafael Mora Porras (1849-1859); fue un período marcado por la bonanza económica, producida gracias a las exportaciones de café a Gran Bretaña. La mayoría de los especialistas concuerdan, con la idea expresada por el historiador Cleto González Víquez cuando afirma “...la verdad es que el San José que puede aspirar sin ridiculez al título de ciudad, empezó en tiempo de don Juan Rafael Mora, el cual imprimió a la capital costarricense un vigoroso espíritu de adelanto. Entonces se comenzó a construir edificios y a procurar embellecer la población”.¹ De este modo, su gestión de gobierno representa un primer momento del auge de las edificaciones; que variaron considerablemente, el paisaje urbano del sector central de la ciudad de San José. En este período, se dio la llegada de importantes profesionales extranjeros en arquitectura e ingeniería, que empezaron a diseñar obras de infraestructura; las cuales seguían por primera vez, los estilos y tendencias constructivas vigentes en Europa. Asimismo, promovieron el uso de nuevos materiales y técnicas constructivas, por medio de la importación de productos hasta entonces poco accesibles, tales como: aguarrás, clavos, cemento, pintura en aceite, vidrios para ventanas y láminas de zinc para techos.²

El segundo instante en el desarrollo de la ciudad acontece, durante las décadas que van de 1880 a 1900 y tiene que ver, con el ascenso al poder del grupo conocido como los liberales. Ellos poseían una mentalidad orientada, hacia la modernización y se abocaron a consolidar un nuevo proyecto de cultura nacional, con un claro matiz laico, pluralista y liberal burgués.³

Los liberales, en lo referente a la capital, al igual que las otras burguesías latinoamericanas, deseaban borrar el viejo casco colonial de la ciudad. Les parecía poca cosa, ansiaban que la misma se pareciera en la medida de lo posible, a las urbes europeas, de preferencia al París del Barón de Haussmann.⁴ Se aspiraba a construir edificaciones de elegante estilo, a suntuosas avenidas arboladas por donde pudieran transitar carruajes, un lujoso teatro, la instalación de monumentos escultóricos, el diseño de hermosos parques y la consolidación, de nuevos barrios de élite con ostentosas residencias.

Siguiendo estas pautas, los liberales trataron de mejorar aquellos sectores de la ciudad, que presentaban grave deterioro; ya fuera por el paso del tiempo o daños por temblores y terremotos. Concretaron diversas medidas tendientes al alineado de las casas, un mejor trazado y mantenimiento de las calles, el entubamiento de algunas de las acequias que atravesaban la ciudad, la construcción de aceras, caños, limpieza y cercado de los solares en el centro de la capital. Pero, también implementaron medidas, para crear en la ciudad sitios de esparcimiento y recreación; avenidas arborizadas como adorno e higiene, la colocación de fuentes y monumentos, que perpetuaran y exaltaran gestas importantes de la historia del país, o a miembros de la élite de poder.

Así en la ciudad surgieron, la Avenida de las Damas hacia el Este, y el futuro Paseo Colón hacia el Oeste. La primera era la ruta de ingreso de los turistas y comerciantes, que llegaban al país por medio del ferrocarril al Atlántico. La segunda era el camino que permitía unir, el centro de la ciudad con el Llano de Mata Redonda y los pueblos de Escazú, Villa Colón y Puriscal. También iniciaron la paulatina transformación, de las antiguas plazas de la Estación, de la Fábrica, de la Dolorosa,



Siembra de árboles en el Llano de La Sabana, 1901 (fuente Archivo Nacional)

del Carmen, de la Soledad y el desecado de la laguna (Morazán); para convertirlos en parques arborizados, en los que posteriormente se inaugurarían, los primeros monumentos escultóricos del país.⁵

El lago y el Bosque de los Niños

Dentro de este proceso renovador, no podía escapar ni quedar por fuera, ese enorme espacio conocido como el Llano de Mata Redonda, que se presentaba prácticamente, como el único terreno sobreviviente, de la donación efectuada por el Padre Chapuí un siglo atrás.

Hay que recordar, que si bien La Sabana, durante el siglo XIX, se presentaba como una extensa planicie cubierta de césped con algunos árboles, la misma carecía del concepto de parque, tal y como lo conocemos hoy día; porque en aquel entonces, todavía no se había desarrollado ningún parque en toda la República. Era simplemente un espacio abierto, que se usaba en labores tan diversas como: apacentar ganado, los paseos a caballo y la visita de pobladores de la ciudad, que en forma rudimentaria, empezaban a disfrutar del sitio en actividades recreativas.

La iniciativa por transformar el Llano en parque, inspirado en los lineamientos del Barón de Haussmann, aparece por primera vez, en un documento oficial el 26 de enero de 1893. En esa fecha la Municipalidad de San José recibió y sometió a discusión, un proyecto tendiente a crear un bosque en todo el Llano. Lamentablemente, la firma del proponente resulta ilegible. La argumentación a favor señalaba, que era el sitio más adecuado, en toda la ciudad para formar un parque o alameda, ya se cuestionaba el hecho de que la medida, no se hubiera tomado antes. Se decía que La Sabana era un espacio de 116 manzanas de terreno plano, "casi circular", dividido por una cuádruple hilera de árboles en forma de cruz; que estaba subempleada, y que tan sólo servía como tierra de pasto, para el ganado de todo el que quisiese usar de ella. Se deseaba cubrir en su totalidad el Llano con un bosque, para con el tiempo rodearlo, de los atractivos propios de estos sitios: kioscos, pabellones para cafés y restaurantes, diversiones y un lago para hacer "más pintoresco el lugar".⁶

Es importante acotar, que para el proponente del proyecto; el área debía consagrarse casi exclusivamente para la recreación, a pesar de que el sitio ya era utilizado, informalmente, para la práctica de algunos deportes, entre ellos, el naciente fútbol y la equitación. Esto por cuanto el ideal de la época, era un gran bosque, a semejanza de la Bois de Boulogne de París. Más aún, señala que para completar la obra, a lo largo de toda la calle (hoy Paseo Colón), que conduce de la esquina de la cárcel (frente a esquina Noreste del Hospital San Juan de Dios) hasta La Sabana, se haga una ancha y cómoda acera, para evitar a los paseantes el polvo y el lodo. Que en ambos lados de la misma, se sembrara una hilera de árboles. Elementos complementarios al parque, que vendrían a ser la versión local de los Campos Elíseos.

El concejo capitalino una vez discutido el tema, tomó dos acuerdos: el primero, comisionar a Gerardo Castro y Carlos Volio Tinoco, para levantar una suscripción voluntaria en la ciudad, gestionar la ayuda del gobierno, para proceder a la formación del bosque, y el mejoramiento de la calle de La Sabana; el segundo, proceden a convocar un concurso para la elección del plano, que permitiera diseñar el bosque, dándose un plazo de dos meses. Asimismo, se formó una junta para supervisar la ejecución del proyecto, integrada por Ricardo Montealegre, Gobernador de la Provincia; Juan Rojas, Presidente Municipal y Gregorio Richmond como encargado de la administración de los fondos.⁷ Para iniciar los trabajos, la municipalidad autorizó al Gobernador la inversión inicial de hasta 1.000 pesos, con el fin de crear el bosque para ornato y recreo de los habitantes.

El 29 de noviembre de 1893, diez meses después de aprobada la formación del bosque, personeros de la municipalidad se quejaban, de los atrasos y problemas de su consolidación, por cuanto gente mal intencionada, arrancaba y dañaba los arbolitos que fueron sembrados. La respuesta del ayuntamiento consistió en crear, dos plazas de guarda, con un salario de 40 pesos mensuales cada uno. Su función era, la de capturar los animales y detener a las personas, que estropearan las cercas y los árboles.⁸ Este inconveniente se daba porque, algunos de los pobladores de Mata Redonda, se oponían a la creación del bosque, al considerar que perderían el terreno, que les servía como campo de repasto para su ganado.⁹

El afianzamiento del bosque ha de haber sido muy lento, tanto por los recursos económicos que demandaba, como por la resistencia de los pobladores que lo adversaban. Sin embargo, unos pocos años después, durante la administración de Ascensión Esquivel Ibarra, (1902-1906) se decidió concentrar los esfuerzos de creación del bosque, en un espacio mucho más reducido y delimitado de la planicie. Para esto, decidieron impulsar allí, un centro de experimentación agrícola para las escuelas urbanas. La medida consistía en, que los alumnos llegaran a la pradera y se dedicaran a sembrar árboles de distintas especies del país. Con ello se dio un nuevo intento, por concretar un bosque en el Llano.¹⁰

El 24 de Marzo de 1915, casi diez años más tarde, la Sociedad Federal de Trabajadores de Costa Rica propuso, que para ese año se celebrara la Fiesta del Trabajo, del 1 de Mayo, con la siembra de árboles a cargo de unos mil escolares. Para ello decidieron tramitar ante el municipio capitalino, el permiso respectivo para que se les facilitase, un lote de terreno en La



Niños plantando árboles para formar el Bosque de los Niños, 1915 (fuente Sociedad Federal de Trabajadores de Costa Rica)

Sabana. La respuesta del ayuntamiento fue rápida y efectiva, resolvieron cerrar cuatro manzanas de terreno para el proyecto, ubicadas muy próximas a la esquina Suroeste del Llano. Con este beneplácito la asociación dispuso, nombrar un comité organizador de la actividad, integrado por Luis Cruz Meza, Modesto Martínez, Leonidas Briceño, Alfredo Anderson, Ramón Rivera y Arturo Barrientos.¹¹

El diseño y preparación del terreno del futuro bosque, fue encargado a Alfredo Anderson, especialista en plantas, e incluía senderos peatonales, entrada para coches y automóviles. Así como la formación de un laguito, de acuerdo a las pretensiones, debía hacerse crecer hasta constituirse en un gran lago, en el que se pudieran colocar posteriormente cisnes, nenúfares y sauces; con el deliberado propósito, de que fuera un hermoso atractivo de la ciudad.¹²

El programa oficial del evento estableció, que a las siete de la mañana, del referido día, se reunirían los niños y niñas en la calle 11 Sur, frente al local de la Sociedad (Cuesta de Moras). Aquí se les distribuyeron los arbolitos, que deseaban plantar, una hora después dio inicio el desfile, con la Banda Militar por la Avenida Central, hacia el sitio designado en el Llano. Una vez en el lugar, antes de proceder a la siembra, hubo himnos y discursos acerca de la importancia de la reforestación. En una de las alocuciones Rómulo Tovar señaló *“Niños: talvez en este instante no os sea fácil comprender en toda su grandeza, la obra que vais a realizar; pero algún día, más tarde, temblará vuestro corazón intensamente emocionado, viendo este campo convertido en un jardín o en un bosque, y pensado en el pequeño esfuerzo que hicisteis, siendo niños, por la felicidad, por la belleza, por la cultura y por la civilización de esta vuestra Patria”*. Acto seguido el Presidente de la República, Alfredo González Flores (1914-1917) procedió a plantar el primer arbolito, con el que se intentó bautizar, como el “Bosque del Pueblo”.¹³

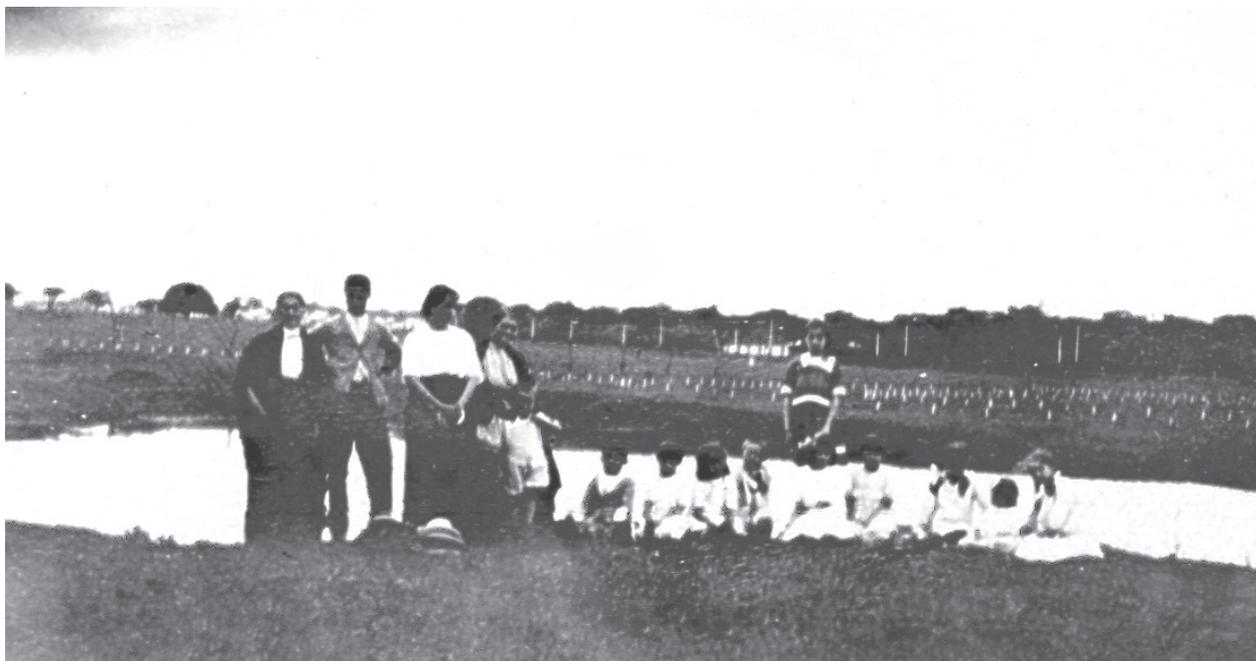
Con esta jornada, el gremio de trabajadores, pretendió retomar una actividad festiva en torno al árbol, que había sido olvidada tiempo atrás. A su vez, buscaba crear conciencia entre los niños y las niñas, sobre la importancia de la protección de los recursos naturales. Acorde a la idea que los motivo a organizar la jornada *“...los árboles tendrán los nombres de cada pequeño plantador y los niños han prometido que irán a cuidar de su árbol con la mayor frecuencia posible. Si cumplen su promesa, el bosque de La Sabana será de los niños y de los obreros, pues también la Sociedad Federal nombrará una lista de comisionados que participarán en el cuidado y vigilancia del bosque”*.¹⁴

Según la visionaria idea de la Sociedad Federal de Trabajadores, el bosque iniciado debía conservarse y aumentarse. *“Para eso cuenta esta Sociedad con la buena voluntad de los ciudadanos que deben tomar como propio este parque que algún día será el mejor centro de diversión de la capital y el más hermoso monumento a la cultura de la clase trabajadora de Costa Rica”*.¹⁵ Cuanta sabiduría en estas palabras, que claridad de miras para aquel entonces. Hoy día, este deseo es una realidad, pues La Sabana no solamente, es el sitio de mayor visitación deportiva y recreativa a nivel nacional, sino, que además por ser público, permite que los sectores populares, puedan contar con un lugar donde disfrutar con sus familias, de un día de esparcimiento. Esta acción fue la que permitió, con el correr del tiempo que el bosque con su respectivo lago fueran denominados, como “Bosque de los Niños”. En reconocimiento a la labor de los escolares de la ciudad.

La idea de crear un lago dentro de la zona del bosque, correspondió a una visión paisajística muy en boga, difundida dentro de la formulación de estos proyectos en el mundo. Basta con citar el Parque del Retiro de Madrid, el Bosque de Chapultepec en México, el Central Park de New York y el Parque San Martín de Mendoza (Argentina).

Celebración de la Fiesta del Árbol y formación del lago en el Bosque de los Niños, 1915 (fuente Sociedad Federal de Trabajadores de Costa Rica)

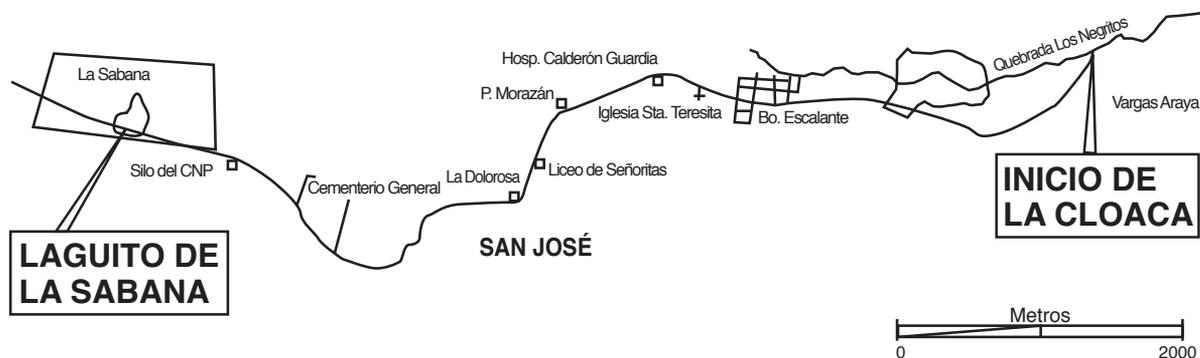




Proceso de inundación del área para el lago, al fondo los árboles recién plantados, década de 1910 (fuente familia Martínez)

El abastecimiento de agua para el lago, no resultaría un problema de difícil solución, pues el Llano de Mata Redonda era cruzado casi transversalmente, por una acequia que ingresaba por la esquina Sureste, que provenía del centro de la ciudad de San José.¹⁶ La acequia, conocida con el nombre de Pavas, correspondía a una derivación de aguas, que se tomaban del Río Torres, y que atravesaba toda la ciudad con destino al Oeste, tenía por finalidad, el contribuir con los cultivos de café, que se extendían en buena parte, de lo que hoy es Rohrmoser y Pavas. Aguas que dicho sea de paso, eran bastante limpias como para alimentar un lago, sin mayores inconvenientes sanitarios.

Mapa del recorrido de la acequia Pavas, atravesando toda la ciudad de San José, con una dirección de Este a Oeste



El espacio que se destinó para ser ocupado por el lago, quedó confinado dentro de la zona del bosque, es decir completamente rodeado y cubierto por los árboles. Poseía un trazo irregular, definiendo una especie de ameba, que ocupaba un área menor a una manzana de terreno. El ingreso al lago y a los senderos internos, se daba frente al costado Sur del Estadio Nacional. El atractivo más importante de un día de campo en el Bosque de los Niños, consistía en alquilar un bote y realizar un paseo por el lago.¹⁷ Estos botes eran propiedad privada, la Municipalidad de San José había otorgado a sus dueños, un permiso de explotación, que se ejerció por varios años para el disfrute de los asistentes.

Para el ayuntamiento capitalino el bosque y el lago; siempre fueron sitios de esparcimiento de primer orden, así como de preocupación constante, por su mantenimiento y ornato. Anualmente se llegó a destinar un presupuesto adecuado para el repoblamiento de la cubierta forestal; con especies nativas tales como: robles y cedro amargo. Ya que existía conciencia del valor, como espacio de interacción social que cumplía en la ciudad.¹⁸

El Bosque de los Niños fue durante toda su existencia, un lugar realmente popular, al cual concurrían los sectores más variados de la sociedad josefina. Era un sitio donde las diferencias sociales no determinaban su visitación, allí concurrían tanto las modestas familias como, los representantes de los grupos más adinerados de la capital. Infinidad de fotografías y relatos familiares lo confirman.¹⁹

Doña Mireya Martén, hoy a sus 90 años (año 2005), cuenta que un paseo al laguito en sus años de adolescencia, era algo realmente maravilloso. Recuerda la existencia de entre doce y quince botes, dos puentes de madera y amplias zonas enzacatadas, provistas de higueros que brindaban mucha sombra. Los niños disfrutaban atrapando las olominas del lago,

Botes de alquiler en el lago del Bosque de los Niños, 1927 (fuente familia Martínez)



para llevárselas posteriormente a sus casas. Señala que era muy concurrido, gracias a la facilidad que brindaba el servicio del tranvía, por cuanto su terminal Oeste remataba precisamente, al costado Sur del bosque.²⁰

En 1924 el gobierno dispuso trasladar, el pequeño zoológico que permanecía, en las instalaciones del Museo Nacional de Costa Rica (terreno ocupado hoy día por la Caja Costarricense del Seguro Social) a un sitio más adecuado, pensó que bien podría ubicarse como un jardín zoológico, en el Bosque de los Niños.²¹ Sin embargo, en 1925 optó por desechar esta idea²² y proceder, a instalarlo en un espacio adquirido en 1906 en las inmediaciones del Río Torres; que en 1921 se había inaugurado como Parque Simón Bolívar.²³

Finalmente, cuando en la década de 1930, el Bosque de los Niños llegaba a sus dos décadas de vida, el creciente avance de la aviación comercial en nuestro país, produciría su eliminación sin importar la opinión contraria de la ciudadanía. No se buscó otra alternativa al aeropuerto, y no se proyectó al futuro, la real viabilidad de la terminal aérea en el sitio. Simplemente en aras de la modernidad, el Congreso de la República emitió el decreto N° 29 del 28 de noviembre de 1936, por medio del cual se ordenaba crear, el Aeropuerto Internacional de La Sabana.²⁴ Dicho decreto estableció, sin ninguna excepción, que todo el área del Llano de Mata Redonda, podía ser utilizado como campo de aterrizaje, y con ello se ordenó talar el bosque y desecar el lago.

Puente y lago del Bosque de los Niños, 1931 (foto José Carlos Álvarez)



El proyecto del nuevo lago



En 1940 se inauguró el Aeropuerto Internacional de La Sabana; para ser declarado prácticamente obsoleto, en 1949 al iniciarse los estudios para la construcción de uno nuevo, en otro sitio. En 1958, se estrenaba el Aeropuerto Internacional El Coco; en las cercanías de la ciudad de Alajuela. Sin embargo, el retorno del Llano de La Sabana, para el disfrute de la ciudadanía josefina, se retrasaría todavía hasta 1974, pues el servicio de avionetas se negó a abandonar el lugar, hasta tanto no se les dotara de un aeropuerto propio. Mientras todo esto sucedía, el pueblo esperó no tan pacientemente, que les fuera devuelto algo que les pertenecía por derecho propio.

Con el traslado del aeropuerto, a la provincia de Alajuela y gracias a la presión social; la recuperación del Llano para la formulación de un proyecto de utilidad comunal, en el campo deportivo y recreativo, era cuestión de tiempo. De este modo, en 1966 se le encargó al Ing. Eduardo Jenkins Dobles y al Arq. Carlos Vinocour Granados, funcionarios del Departamento de Urbanismo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, el desarrollo de un plan de uso del Llano, que fue bautizado como "Proyecto de Parque y Ciudad de los Deportes en La Sabana".(ver apartado destinado a Proyecto de Parque).

En el diseño de Jenkins y Vinocour, se retoma como parte de la propuesta, la delimitación y recuperación de un área para, volver a instalar un lago. La justificación decía, que se pretendía revivir el laguito, con la finalidad de producir gratas impresiones visuales, para paseantes a pie y en bote. Además de un club de remos con vestidores, restaurante, áreas de estar y muelle para los visitantes y usuarios del lago.²⁵

Si bien, la propuesta de estos dos profesionales, no se llegó a concretar en la forma en que ellos lo esbozaron, su proyecto se convirtió en el primero de su género; para la reutilización del espacio. Y en lo tocante a la ubicación del lago, proponían que éste se extendiera hacia el Este, a partir de la mitad Norte, en un sector muy distinto, al que tuvo a principios del siglo XX.²⁶

En 1970, la llegada al poder de José Figueres Ferrer (1970-1974), significó un nuevo impulso para las fuerzas que buscaban, rescatar el Llano, mediante la expulsión del servicio de avionetas. Así, como también la reformulación del proyecto de uso, a partir de ese momento pasó a llamarse únicamente, Ciudad de los Deportes. En el marco de esta nueva situación, la idea del lago continuó vigente y para tal fin, en agosto de 1972 se coordinó, con la Municipalidad de San José, la colaboración de un grupo de ingenieros del ayuntamiento, para que realizasen los respectivos estudios; que permitirían la apertura de un lago en el Llano.²⁷

El 24 de noviembre de 1972, el entonces Viceministro de Obras Públicas y Transportes (MOPT), René Castro, le hizo saber al Consejo Nacional de Deportes, que según criterio del Ministerio de Salubridad Pública, era muy caro el tratamiento que habría que hacerle al agua de la acequia Pavas, para poder usarla en el llenado del hipotético lago. Sugiriendo que se podrían buscar aguas subterráneas en el sitio, o construirse un pozo de extracción.²⁸ En otras palabras, el agua que trascurre por la acequia Pavas y que proviene a su vez del Río Torres, está contaminada; la razón fundamental de la falta de potabilidad del líquido se debe, a que las condiciones en torno a dicho río, han cambiado con el tiempo y además, se está produciendo una infiltración, del sistema de conducción de aguas negras de la ciudad sobre la acequia.

En 1974, pese a estas objeciones y sin que se hubiese resuelto satisfactoriamente, de donde se obtendría el agua para el lago, la maquinaria de Obras Públicas ya había removido, alrededor de 60.000 metros cúbicos de tierra, con un costo



Colocación del plástico especial en el fondo del lago para evitar las filtraciones de agua, 1977 (fuente Centro de Patrimonio Cultural)

Trabajadores fijando plástico en el fondo del lago, 1977 (fuente Centro de Patrimonio Cultural)



de ¢1.200.000. Además, el diseño, las dimensiones y la ubicación del lago, fueron cambiados; los trabajos se ejecutaron hacia el centro del Llano, con una orientación de Norte a Sur.²⁹

Un año después, el 13 de junio de 1975, luego de un período de tiempo, sin grandes avances en el proyecto por falta de fondos, las autoridades de gobierno, convencieron al Consejo Nacional de Deportes para desechar la idea del lago, y no continuar el dragado. Se aprobó utilizar el enorme hueco ya excavado, para crear una gradería y en su interior ubicar un velódromo, un estadio para fútbol menor y una pista de arquería.³⁰ La propuesta no era otra cosa, que una salida para cubrir la improvisación, y la poca claridad con que se estaba llevando a cabo, el proyecto del futuro parque y del lago en particular.

Lago a punto de ser llenado con agua, 1977 (fuente Centro de Patrimonio Cultural)



“Vía crucis” y consolidación del lago

A mediados de 1976, se dio el cambio en la titularidad del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, mediante la designación de Guido Sáenz González, como nuevo ministro. Sáenz definió como una de sus prioridades, la reorganización completa del proyecto del Llano de La Sabana, a la vez, retomó la idea del lago. Los trabajos de remoción de tierras continuaron a paso lento hasta 1977, se prolongaron por múltiples atrasos todavía, hasta principios de 1978.

El nuevo lago poseería un área de 43.591 metros cuadrados, con un perímetro de 1.400 metros de largo, y en su interior una pequeña isla de 771.85 metros cuadrados, con un contorno de 85 metros, que estaría comunicada con tierra firme, por medio de un puente de hamaca peatonal. El lago se dividiría en dos secciones, unidas entre sí, por una cascada de 40 metros de largo y un desnivel de 4 metros. Un sistema de bombeo, serviría para alimentar una fuente ornamental de tres metros de alto, provista de iluminación nocturna en el centro del lago; y otra bomba impulsaría el retorno del agua, de la parte inferior del lago a la superior, activando con ello una cascada. También tendría un embarcadero con muelle para el uso de botes.³¹

Para tratar de evitar la filtración del agua, se decidió instalar una piel plástica; con el objetivo de que actuara como un sellador en el fondo del lecho del lago, y así mantener la mayor cantidad de agua posible. Fue adquirida en los Estados Unidos, gracias a una partida aprobada por la Contraloría General de la República, por un monto de ¢200.000.00.³²

Construcción de la catarata del lago, 1977 (fuente Centro de Patrimonio Cultural)





Actividad recreativa en el lago, década de 1990 (fuente Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación)

El inconveniente básico del aprovisionamiento del agua, debía resolverse mediante la perforación de un pozo; de 140 metros de profundidad para poder desechar la acequia Pavas. La extracción del agua se haría, por medio de una bomba sumergible marca Lancaster y un motor Franklin de 60 H.P; del que se esperaba un aprovisionamiento, de un caudal de 20 litros por segundo.³³

A mediados de 1978, el lago fue llenado, pero el nivel del agua bajaba constantemente, y para colmo de males, estudios realizados por la División de Saneamiento Ambiental del Ministerio de Salud Pública detectaron, contaminación fecal en sus aguas. Esta problemática se mantendría, como una señal más; para demostrar, que las aguas negras no sólo estaban presentes en la acequia Pavas, sino también, en el área en donde se había perforado el pozo para el lago.³⁴ El 6 de octubre de 1978, la situación tendió a complicarse aún más; ante el peligro de una epidemia, el entonces Ministro de Salud, Carmelo Calvosa, ordenó que mientras no se resolviera el asunto, se debía proceder a secarlo.³⁵

Prácticamente pasaron otros dos largos años, para poder resolver en forma permanente, el problema del abastecimiento con agua potable para el lago. Se optó por desechar totalmente, el pozo y la acequia de Pavas. La solución consistió, en una tubería que transporta el agua desde un pozo, ubicado a unos 200 metros al Norte del Llano, perteneciente a las instalaciones del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), hasta el ojo de agua que alimenta el lago.³⁶ Con esta medida, se lograba al fin, consolidar el proyecto del lago, como un tributo en el antiguo Bosque de los Niños, como un espacio que traería regocijo y solaz esparcimiento, a miles de personas que visitarían diariamente el parque.

Hoy día, (año 2007) el lago es el espacio paisajístico más hermoso del Parque Metropolitano de La Sabana; cuenta con un área de 5 hectáreas de extensión, 1.40 metros de profundidad y se llena con veinticinco millones de galones de agua.³⁷ Además, se requiere de unos cuatrocientos treinta y dos mil litros diarios de agua, para mantener el nivel en su punto adecuado, pues se evapora un promedio de 2.5 litros por segundo.³⁸

Con el afán de mejorar, la calidad del agua presente en el lago, ésta ya no se recicla; sino que ingresa por el ojo de agua, cae por rebalse del nivel superior al inferior a través de la catarata, para luego ser desechada. Esto ha permitido a las autoridades que velan por el parque, introducir ostras, langostinos y tilapias; para que los visitantes que a bien tengan, puedan entretenerse con la pesca.³⁹ Según los técnicos del Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura (INCOPECA), las condiciones actuales del lago son adecuadas, para la sobrevivencia de especies como la tilapia, que además cuenta con una reproducción precoz, alta multiplicación, rápido crecimiento y gran resistencia.⁴⁰

Vista aérea del lago, 1987 (fuente José Antonio Quesada)





- 1 Cleto González Víquez. **Obras Históricas**. Tomo I. 1973, p. 508.
- 2 Gerardo Vargas Cambronero y Carlos Ml. Zamora Hernández. **El Patrimonio Histórico Arquitectónico y el Desarrollo Urbano del Distrito Carmen de la ciudad de San José**. (1850-1930). 2000, p. 48 a 50.
- 3 Gerardo Morales. **Cultura oligárquica y nueva intelectualidad en Costa Rica: 1880-1914**. 1993, p. 72.
- 4 **Georges Eugène Haussmann** (1809-1891), político y urbanista francés, responsable de la drástica remodelación del trazado de París durante el reinado de Napoleón III (1852-1870). Propuso una nueva y moderna ciudad, urbanizó la periferia, abrió nuevas calles anchas y rectilíneas, organizó extensos parques (Bois de Boulogne).
- 5 Vargas y Zamora. Op. Cit., p. 77 a 79.
- 6 Archivo Nacional de Costa Rica. **Serie Municipal**, # 1500, 1893, p. 1.
- 7 Archivo Nacional de Costa Rica. **Serie Municipal**, # 1500, 1893, p. 2.
- 8 Archivo Nacional de Costa Rica. **Serie Municipal**, # 11842, 1893.
- 9 Anónimo. ₡1.700.000 costo del Aeródromo Nacional de La Sabana que se inaugura hoy. En: **La Tribuna del 7 de Abril de 1940**, p. 15.
- 10 Eric Murray. **Aeródromo Nacional de La Sabana**. 1935, p. 8.
- 11 Sociedad Federal de Trabajadores de Costa Rica. **Fiesta del Árbol**. 1915, p. 5.
- 12 Sociedad Federal. Op. Cit., p. 8.
- 13 Sociedad Federal. Op. Cit., p. 6, 38 y 40.
- 14 Sociedad Federal. Op. Cit., p. 7.
- 15 Sociedad Federal. Op. Cit., p. 11.
- 16 Murray. Op. Cit., p. 3.
- 17 Humberto Ruiz. **Entrevista del 12 de Mayo del 2004**. En San Rafael de Escazú.
- 18 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 24 de Febrero de 1916, p. 101.
- 19 Mireya Martén. **Entrevista del 25 de Noviembre del 2004**. En el Distrito Carmen de San José.
- 20 Mireya Martén. Idem.

- 21 Memoria de Fomento. 1924, p. 109.
- 22 Memoria de Fomento. 1925, p. 99.
- 23 Vargas y Zamora. Op. Cit., p. 152 y 153.
- 24 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 28 de Noviembre de 1936. II Semestre, p. 193.
- 25 Eduardo Jenkins Dobles y Carlos Vinocour Granados. **Proyecto de Parque y Ciudad de los Deportes en La Sabana**. 1966, p. 7.
- 26 Eduardo Jenkins Dobles y Carlos Vinocour Granados. Op. Cit., p. 10.
- 27 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas. Sesión del 4 de Agosto de 1972**, artículo 5, inciso a, p. 183.
- 28 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas. Sesión del 24 de Noviembre de 1972**, artículo 4, p. 316.
- 29 **Archivo Nacional de Costa Rica**. Sección despacho del Ministro de Cultura, Juventud y Deportes. # 000473, 1974, p. 12.
- 30 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas. Sesión del 13 de Junio de 1975**, artículo 1, p. íi.
- 31 José Antonio Quesada García. **Archivo personal del arquitecto diseñador del proyecto**.
- 32 Anónimo. **En 15 días paso a lago en La Sabana** En: Excelsior del 19 de Marzo de 1977.
- 33 Quesada García. Op. Cit.
- 34 Anónimo. **Detectan contaminación fecal en lago de La Sabana**. En: La Nación del 30 de Septiembre de 1978, p. 2 A.
- 35 Anónimo. **Secaran lago de La Sabana**. En: La Nación del 6 de Octubre de 1978, p. 8 A.
- 36 Rafael Bustamante. **Entrevista del 30 de Abril del 2004 con el Director del Parque Metropolitano de La Sabana**. En Mata Redonda, San José.
- 37 Instituto Costarricense del Deporte. **La Sabana Patrimonio de los Costarricenses. 1999**.
- 38 Fernández de Ulibarri, Rocío. **Seis personajes tras el destino de un lago**. En: La Nación del 5 de Febrero de 1981, p. 1 B.
- 39 Rafael Bustamante. Op. Cit.
- 40 Erika Méndez. **Siembran peces en parques metropolitanos**. Tilapias pescan a josefinos. En: Al Día del 27 de Abril de 1998, p. 2.

Capítulo V

El Estadio Nacional



Los inicios del fútbol en Costa Rica



El desarrollo de los deportes en Costa Rica, es una actividad que empieza a difundirse hacia fines del siglo XIX; porque antes de esta fecha, no existían las prácticas deportivas, tal y como las conocemos hoy día en nuestro país. La ausencia del ámbito nacional, estuvo relacionada con la escasa vinculación, que nuestro territorio mantuvo, con el resto del mundo durante el período colonial; también muchos de los actuales deportes, tuvieron su origen y difusión precisamente, en el transcurso del siglo XIX.

La adopción de las primeras prácticas deportivas en el país, contribuyeron al aumento de las distintas formas de diversión y entretenimiento de los pobladores; los mismos que hasta ese momento, únicamente contaban con las celebraciones y fiestas populares, que se heredaron desde los tiempos coloniales.

Con respecto al fútbol, Agustín Salas en su “Historia del Deporte en Costa Rica” afirma, que desde 1876 ya se jugaba en La Sabana; menciona los nombres de aquellos pioneros: Federico Cox, Carlos Willis, Enrique Rawson, Herbert Binham, George Clark, Ricardo Braley, Juan Bautista Quirós, Roberto Montealegre, Genaro Gutiérrez, Luis Quirós Marín, Ricardo Salazar Guardia y Benito Alvarado.¹ Dentro de esta lista, de apellidos, la mayoría denota, la influencia que tuvieron los extranjeros residentes en el país, con respecto a la difusión de este deporte.

Según Chester Urbina Gaitán, historiador del fútbol en Costa Rica, la introducción de este deporte surge, del contacto con otras sociedades, nos llega a través de los viajeros extranjeros, que arriban al país o de los jóvenes costarricenses que regresaban a la Patria, luego de concluir sus estudios en Inglaterra. De acuerdo con su investigación titulada “Costa Rica y el deporte (1873-1921)”, el año 1896, marca el momento en el cual el fútbol comienza a ser disfrutado, en el Llano de Mata Redonda.²

A principios del siglo XX, la afición por el fútbol en San José ya era notoria, su expansión por el resto del país se dio en muy corto tiempo. En el caso específico de la capital, se volvió frecuente que los fines de semana se observara patear una bola, a los jóvenes en cualquier lugar, pero en especial era más común, verlos en la Plaza de la Fábrica (actual Parque España) y en La Sabana, sitio este último, que llegaría a convertirse en el predilecto, dada su amplitud y cercanía que ofrecía, con respecto al centro de la ciudad.

Si bien el destino le depararía al fútbol, convertirse en el deporte de masas por excelencia de nuestro país, su origen fue muy exclusivo, estuvo relacionado con los empresarios ingleses, que vinieron hacia fines del siglo XIX a instalar el tranvía, y a los hijos de los ricos cafetaleros, que estudiaban en Inglaterra; precisamente la nación en donde surgió este pasatiempo.³

El paso siguiente en la consolidación del fútbol en Costa Rica, fue pasar de la distracción sin reglas ni orden, a la formulación y creación de grupos organizados. El resultado fue el nacimiento, de los primeros equipos debidamente estructurados y conformados, que representaban a diversas colectividades o grupos regionales. La historiadora Patricia Fumero señala que el proceso de consolidación de las prácticas deportivas, fue muy importante en la creación de una cultura urbana y que entre 1880 y 1908 se fundaron alrededor, de treinta clubes deportivos en San José.⁴ Este hecho denota una verdadera explosión, porque destaca la necesidad de entretenimiento, que tenían los costarricenses, y que posibilitaría con el paso del tiempo, la construcción en el imaginario nacional, de uno de los elementos más aglutinadores de la identidad cultural.



Jugadores de fútbol a principios del siglo XX (fuente Chester Urbina Gaitán)

Entre los equipos de fútbol que nacieron, surgió un amplio espectro que iba desde: el Club Sport Costarricense, Club Sport Josefino⁵, Club Sport Cartaginés, Club Sport El Invencible, Club Sport Monte Libano, Club Sport Domingüeno⁶, La Estrella, La Juventud, La Libertad, La Grecia, Alfonso XIII,⁷ Cristóbal Colón⁸ y Club Sport Juan Santamaría⁹, entre otros. Por otro lado, la emergente organización estableció en el mes de Julio de 1899, que el Llano de La Sabana pasaría a ser, el sitio oficial para llevar a cabo las confrontaciones deportivas.¹⁰

El contrato de construcción del Estadio Nacional

En 1921 ya existía una liga nacional de fútbol, la que agrupaba a los distintos equipos del país; ésta organizaba un campeonato anual. Sin embargo, la federación no tenía otra alternativa, que efectuar los juegos oficiales en las canchas abiertas de La Sabana, ante la ausencia de un estadio. La necesidad hizo, que los grupos organizados y la afición, que crecía día con día, presionaran a las distintas instancias públicas, para dotar al país de un recinto adecuado para las prácticas deportivas.

A fines del año 1924 la Municipalidad de San José, se aprestaba a organizar los festejos de fin de año, por medio del Comité Nacional de las Olimpiadas Centroamericanas. La idea del ayuntamiento era que, además de las tradicionales fiestas populares, se verificara simultáneamente, unas justas deportivas a nivel de Centro América, designando a nuestro país como sede. Para el logro de esta meta, se hizo imprescindible la construcción de un estadio, que sería inaugurado en Diciembre, y que tendría aparte de la cancha de fútbol, una pista atlética. Alcanzado este objetivo, el estadio quedaría para la afición nacional, como un espacio permanente y debidamente cerrado, dando mayores garantías a jugadores, árbitros y público en general.

La comisión organizadora de las Olimpiadas Centroamericanas, estaba integrada por los siguientes señores: Alejandro Vargas Araya, Lesmes Sáurez, Charles White, Francisco Meléndez, Francisco María Núñez, Pio Luis Acuña, Alberto Brenes Mora, Eduardo Garnier, José María Pinaud, Manolo Rodríguez y Ricardo Moreno Cañas. Dicha comisión, además de contar con la anuencia de la Municipalidad de San José, se reunió con el Presidente de la República Ricardo Jiménez Oreamuno (1924-1928) para; exponerle sus inquietudes y obtener también su apoyo.¹¹

El resultado de las gestiones fue el decreto N° 17, del 5 de Noviembre de 1924, por medio del cual, el gobierno se comprometió a satisfacer las necesidades expuestas por los deportistas. En el decreto se estableció, que el Estadio Nacional a construirse, sería administrado durante cinco años por una Junta Nacional de Cultura Física, creada para el efecto, y que la ubicación del inmueble estaría en el extremo Oeste del Llano de la Sabana, justo al lado Norte del Bosque de los Niños. El terreno contaría con un máximo, de 200 metros de Norte a Sur y de 300 metros de Este a Oeste. En cuanto

Cristina Lizano ensaya con alumnas del Colegio Superior de Señoritas una exhibición atlética en la gramilla del Estadio Nacional, 1931 (fuente Colegio Superior de Señoritas)



a los costos, se previó como suma a invertir ₡30.000, y se dispuso que las ganancias futuras del estadio se destinaran a: cubrir los gastos que originó su construcción, al arreglo y embellecimiento de La Sabana, al mantenimiento de sus calles adyacentes y al fomento del deporte en el resto del país.(ver anexo 1)¹²

Veintidós días después, el 27 de Noviembre de 1924, la Cartera de Gobernación publicaba el acuerdo N° 59, que establecía las condiciones, tiempos y requerimientos del contrato de construcción del Estadio Nacional. Fue suscrito por el inglés, Charles White Croft a nombre del comité pro construcción y por el italiano Enrique Cappella Palmieri, éste último como contratista inicial de la obra. Sin embargo, en el apartado final del contrato, Cappella traspasó el negocio a Ángel María Laverde Arias, de origen colombiano, y quien en realidad fue el que ejecutó el proyecto. Entre las características más importantes de la obra, asumidas por el contratista estaban: 1) la obligación de nivelar el terreno comprendido dentro del estadio, haciendo uso de una aplanadora, una regadera y una carreta para transportar la tierra sobrante; 2) el empleo de maderas resistentes para levantar las estructuras de las graderías (guayacán, almendro, nispero, madero negro, maría, cedro macho, genizaro, campano, quizzará, guanacaste, pochote, laurel y guachipelín); 3) levantar alrededor del estadio una pared divisoria con planchas de hierro galvanizado y sobre ellas, dos hileras de alambre de púas; 4) delimitación de un área para la cancha de fútbol y una pista atlética con el compromiso de entregar a más tardar el 24 de Diciembre la cancha de juegos, la tribuna principal (sector Norte-sombra de unos 50 metros de largo), la gradería popular (sector Sur-sol de unos 50 metros largo), la pared divisoria, cuatro casetas de boletería, baños y vestidores. Esto por cuanto, estaba previsto su estreno como parte de las fiestas de fin de año.(ver anexo 2)¹³

La construcción del Estadio Nacional, tardó entre cuatro y cinco semanas. La obra terminada ofrecía un amplio espacio amurallado, con una cancha y dos graderías sencillas de madera, con capacidad para seis mil espectadores; pero su apariencia correspondía más, a un tablado de plaza de toros que a un estadio moderno. El área del terreno es de forma ovalada y ocupaba un área de 41.122 metros cuadrados, el equivalente a unas tres manzanas de terreno aproximadamente.¹⁴

Los actos de inauguración se programaron para el 29 de Diciembre de 1924. El diario la Tribuna en su edición del día siguiente a la apertura hace, el balance de la actividad señalando que *...“la sociedad no correspondió a la importancia cívica del acto; en cambio hubo bastante elemento popular, el de la afición deportiva, que en esta capital es muy numeroso”*.¹⁵ Con este comentario el periodista que escribió el artículo, quería dejar patente, que los sectores más acomodados de la sociedad al no concurrir a los actos de apertura del estadio, todavía no se sentían atraídos por este deporte; mientras que la fiebre del fútbol sí había alcanzado ya, a las clases populares de la época.

La ceremonia protocolaria fue presidida por el Secretario de Fomento, el Gobernador de la Provincia de San José y los miembros del Comité Nacional de las Olimpiadas Centroamericanas. La bendición de las instalaciones estuvo a cargo, del Vicario y Canónigo Alejandro Porras; luego un grupo de niños del Hospicio de Huérfanos exhibieron “amenos e interesantes ejercicios gimnásticos”. La actividad concluyó, con la apertura de una triangular de fútbol en la cual, participaron equipos del Canal de Panamá, Nicaragua y Costa Rica.¹⁶ Si bien, el Estadio Nacional empezó a utilizarse casi exclusivamente para el fútbol, ésta no fue la concepción única con la cual surgió; ya que *“..la idea primitiva del gobierno fue que este estadio sirviera indistintamente y en igualdad de derechos a todos los deportes, pero no fue así. Don Ricardo (Jiménez) había dicho: yo no quiero que nadie se haga gato bravo con el estadio, fue hecho para todos, así debe de ser”*.¹⁷

El pronunciamiento de Ricardo Jiménez es muy posible, que se originara debido, a la existencia de roces con otro tipo de disciplinas deportivas, que ya para ese entonces, también tenían vigencia en nuestro país, pues éstas necesitaban y exigían el derecho, al uso de las instalaciones recién construidas. Estos deportes eran, concretamente, el béisbol y el atletismo. El

primero podía ejercitarse en la misma gramilla de la cancha, para el segundo, además del área verde, se había demarcado dentro del estadio una pista atlética, cuyo propósito era incentivar su difusión en el país. El tiempo y el empuje del fútbol determinarían, la salida del béisbol del Estadio Nacional y la condición de hermano arrimado para el atletismo.

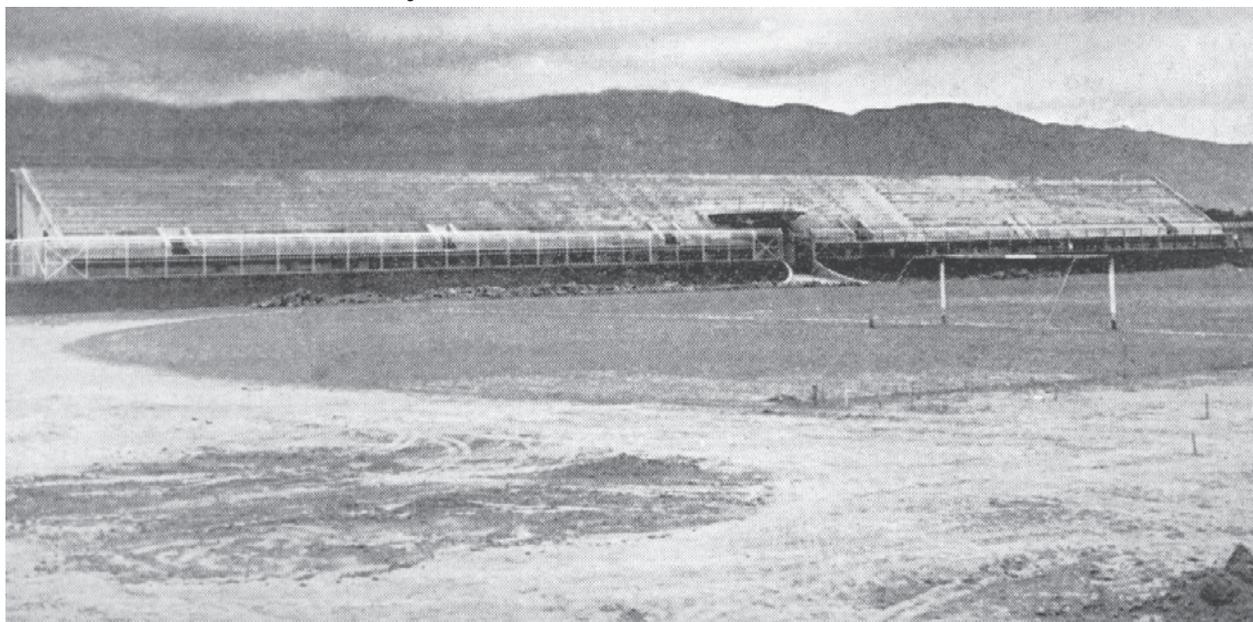
A pesar que el estadio fue inaugurado a fines de 1924, todavía en 1925, restaban importantes obras por realizar, para que estuviese totalmente listo. Así, de un presupuesto inicial de ¢30.000 se invirtieron ¢20.000 adicionales, hasta completar ¢50.000; que fueron pagados a la National Lumber Company, concesionaria de Ángel María Laverde para que diera por acabados los trabajos.¹⁸

Reconstrucción del estadio a mediados del siglo XX

El 31 de Octubre de 1932, mediante decreto Legislativo N° 29, el Estadio Nacional fue adscrito a la Secretaría de Gobernación. El decreto estableció que, la referida Secretaría dictaría un reglamento de usos, funcionamiento y control del estadio; expuso claramente, que no podría ser dado en arrendamiento para una explotación particular. Con ello quedaba establecida, la permanente subordinación del espacio deportivo al entorno estatal. Asimismo, se determinó que el manejo y destino de los fondos recaudados y administrados desde 1924, por la Junta Nacional de Cultura Física, en adelante serían tutelados por la Secretaría de Gobernación. Con el entendido que se destinarían de preferencia, a llenar las necesidades del propio estadio.¹⁹

No obstante, que el decreto en referencia estipulaba la inversión en el mantenimiento del estadio. Esa inversión no debe de haber sido, todo lo oportuna y meticulosa que se requería, por cuanto en 1936, la sencilla gradería de madera del sector

Gradería de sol en concreto armado recién inaugurada, 1939 (fuente Cuatro años de la Administración Cortés)



Sur, se derrumbó repleta de aficionados, justo en el momento en que se celebraba, la final del campeonato de aquel año, entre los equipos de La Libertad y Cartago. El resultado fue una serie de heridos, por consiguiente la eliminación de las dos graderías de madera, la Sur por demolición de lo que quedaba, la del costado Norte se procedió a desmontarla, fue trasladada al incipiente Estadio de Alajuela, ante la posibilidad de otra tragedia.²⁰ Los motivos para que la gradería colapsara, tuvieron que ver con el excesivo peso de la cantidad aficionados, también por un inadecuado mantenimiento, a causa de la intemperie y el daño que la lluvia y el sol ocasionaron; a lo largo de sus doce años de existencia.

La respuesta del gobierno, presidido por León Cortés Castro (1936-1940) fue, ordenar las obras de construcción para una nueva gradería popular en el área de sol. De acuerdo con el diseño, ésta sería de concreto armado, de 150 metros de largo, con 20 escalones y con capacidad para 5.000 personas. Además, los trabajos incluirían bajo la gradería, la adecuación de locales para deportistas, departamentos para la atención médica y baños; así como la nivelación total del estadio, para lo cual se tuvieron que efectuar grandes rellenos de tierra.²¹

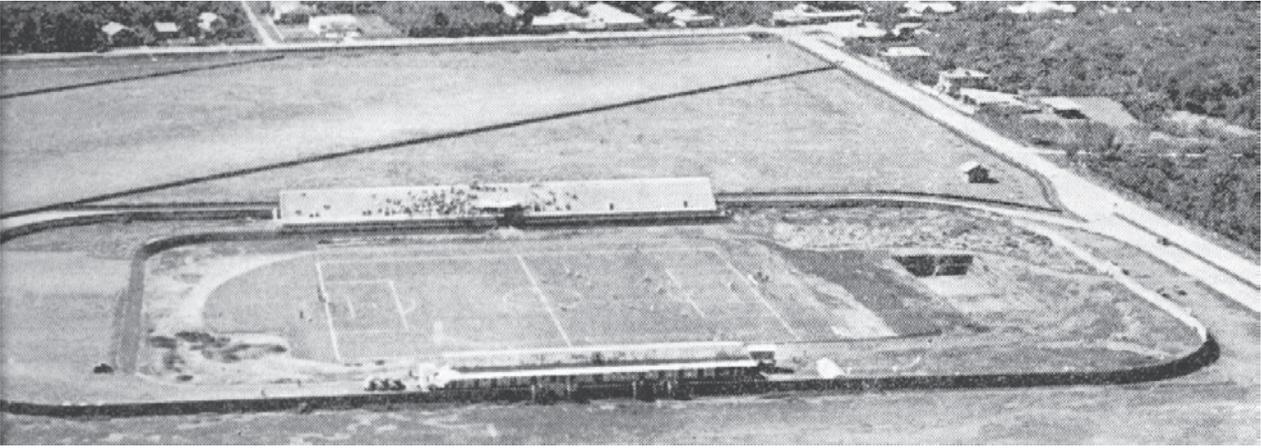
Mural humano en el Estadio Nacional, como parte de las celebraciones del cincuentenario del Colegio Superior de Señoritas, 1938 (fuente Colegio Superior de Señoritas)





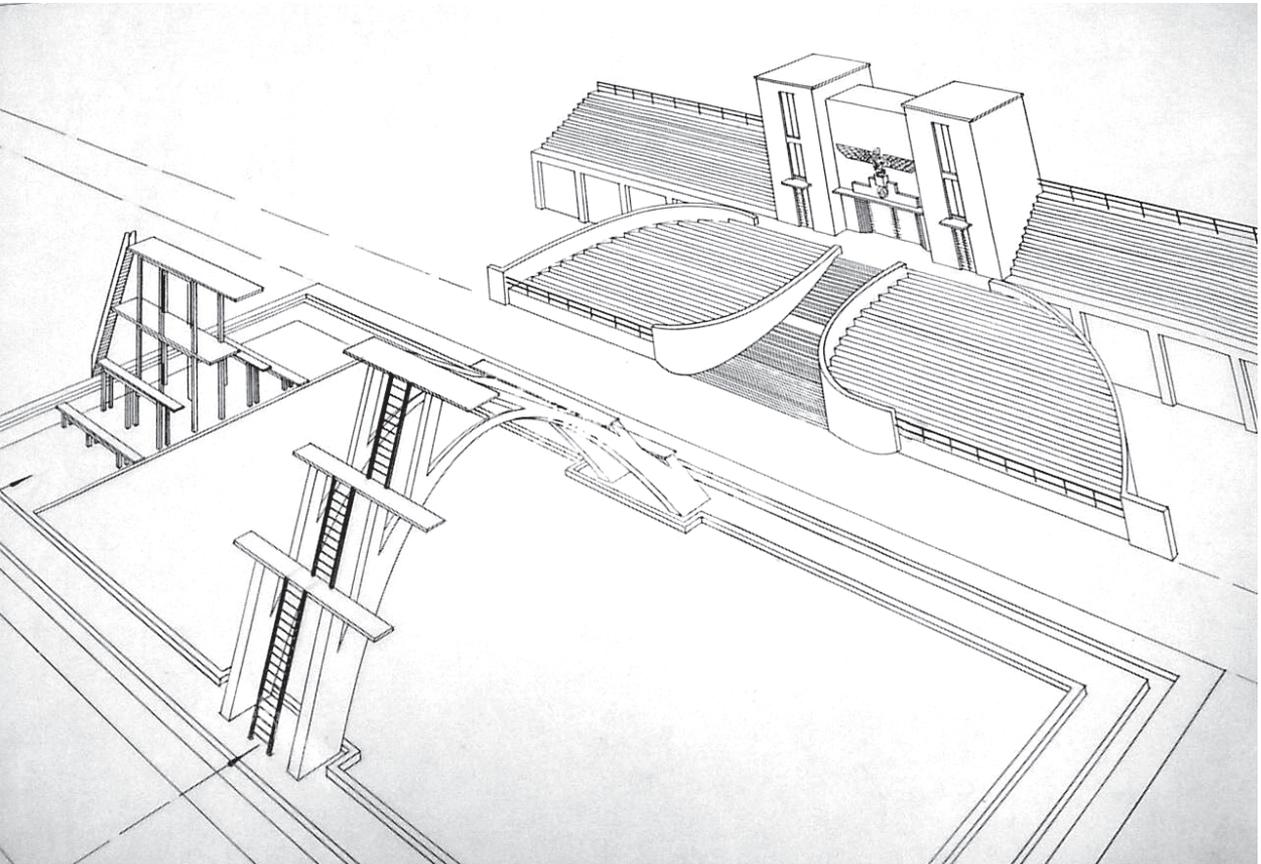
Rafael Ángel Calderón Guardia inaugura los trabajos de remodelación del Estadio Nacional, 1942 (fuente Dos años de la Administración Calderón Guardia)

Las obras iniciadas por Cortés que modificarían por completo el estadio, se prolongaron y fueron continuadas, durante la administración de Rafael Ángel Calderón Guardia (1940-1944). En este período se construyó una amplia y nueva gradería de sombra, de 80 metros de largo, con capacidad para 2.000 espectadores, boleterías, entradas con portones ornamentales y una tapia que circunda el estadio. El contrato de la gradería fue otorgado, a la compañía de Eric Murray pero, la tapia de ladrillo mixto, de 864 metros de largo y una altura de 2.50 metros, a la empresa de Doña Adela de Jiménez. A más tardar, el 1 de Mayo de 1941, los trabajos deberían concluirse, para así dar paso al XX Campeonato Centroamericano de Fútbol.²² Finalmente, en Febrero de 1941, para embellecer el estadio en su parte exterior, iniciaron las obras de construcción de la calle que lo circunda, bajo la dirección del Ing. Miguel Herrero. El costo total de todos los trabajos ejecutados, durante esta administración y que terminaron de transformar el estadio ascendió a ¢850.104.71.²³



Toma aérea del Estadio Nacional, a la derecha de la cancha de fútbol se aprecia el foso del proyecto para la piscina que luego fue abandonada, al fondo se nota la pista de aterrizaje transversal, 1940 (fuente Cuatro años de la Administración Cortés)

Diseño del Arq. José María Barrantes para proyecto de piscina dentro del Estadio Nacional, 1937, (fuente Archivo Nacional)



La iluminación, nuevas graderías y pista atlética

Ciertamente, el Estadio Nacional había recibido un fuerte impulso renovador, en las administraciones de Cortés y Calderón Guardia, pero aún quedaban pendientes, una serie de importantes mejoras, que solamente en el transcurso de los años venideros se pudieron implementar.

Uno de estos adelantos correspondía a la necesaria iluminación de la cancha; sin ella, era nula la posibilidad de efectuar partidos por las noches, el gran acontecimiento, que haría posible los juegos nocturnos, ocurrió el día 9 de Marzo de 1953 a las 8:00 p.m., con motivo del VI Campeonato Centroamericano y del Caribe de Fútbol; precisamente, cuando se enfrentaron las selecciones de Guatemala y Curazao. El diario la Prensa Libre de aquella fecha decía: *"...un hecho que logró que toda la ciudad se volcara como un río humano sobre nuestro primer coliseo y taqueara todas las graderías, apretujada la gente, fría la temperatura, pero enardecido el espíritu ante el panorama nocturno que por primera vez se presentaba en Costa Rica"*.²⁴ Antes de esta fecha, los juegos se programaban únicamente en las mañanas y tardes de los días domingos.

Fachada Norte del Estadio Nacional, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)





Partido de fútbol femenino, 2002 (fuente Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación)

Habitualmente, en Costa Rica la ceremonia oficial del traspaso de poderes, se efectuaba cada cuatro años, en la Iglesia Catedral; pero a partir de 1949, con Otilio Ulate Blanco se decidió, que el acto solemne se llevara a cabo en el Estadio Nacional, aprovechando las buenas condiciones que presentaba. Sin embargo, ésta tradición se ha interrumpido en dos ocasiones; en 1958 cuando asumió Mario Echandi Jiménez (1958-1962) y recientemente Abel Pacheco de la Espriella (2002-2006). El primero optó por el Templo de la Música en el Parque Morazán y el segundo por el Teatro Popular Melico Salazar.

Siempre en el plano material, en lo referente a las graderías, durante la administración de José Joaquín Trejos Fernández (1966-1970); se realizó su ampliación mediante el empleo de estructuras prefabricadas, que posibilitaron su instalación en los costados Oeste y Este, la capacidad del estadio aumentó, a treinta mil personas, mejorando su aspecto estético al completarse el óvalo con las ya existentes.

Con respecto a la pista atlética, ésta ha estado presente como espacio desde el año 1924; aún cuando, la mayor parte del tiempo, sus condiciones no fueron las más aptas, para el desarrollo de las competencias deportivas. Con el paso de los años fue bautizada, como parte de un homenaje, con el nombre del destacado dirigente deportivo Eduardo Garnier.

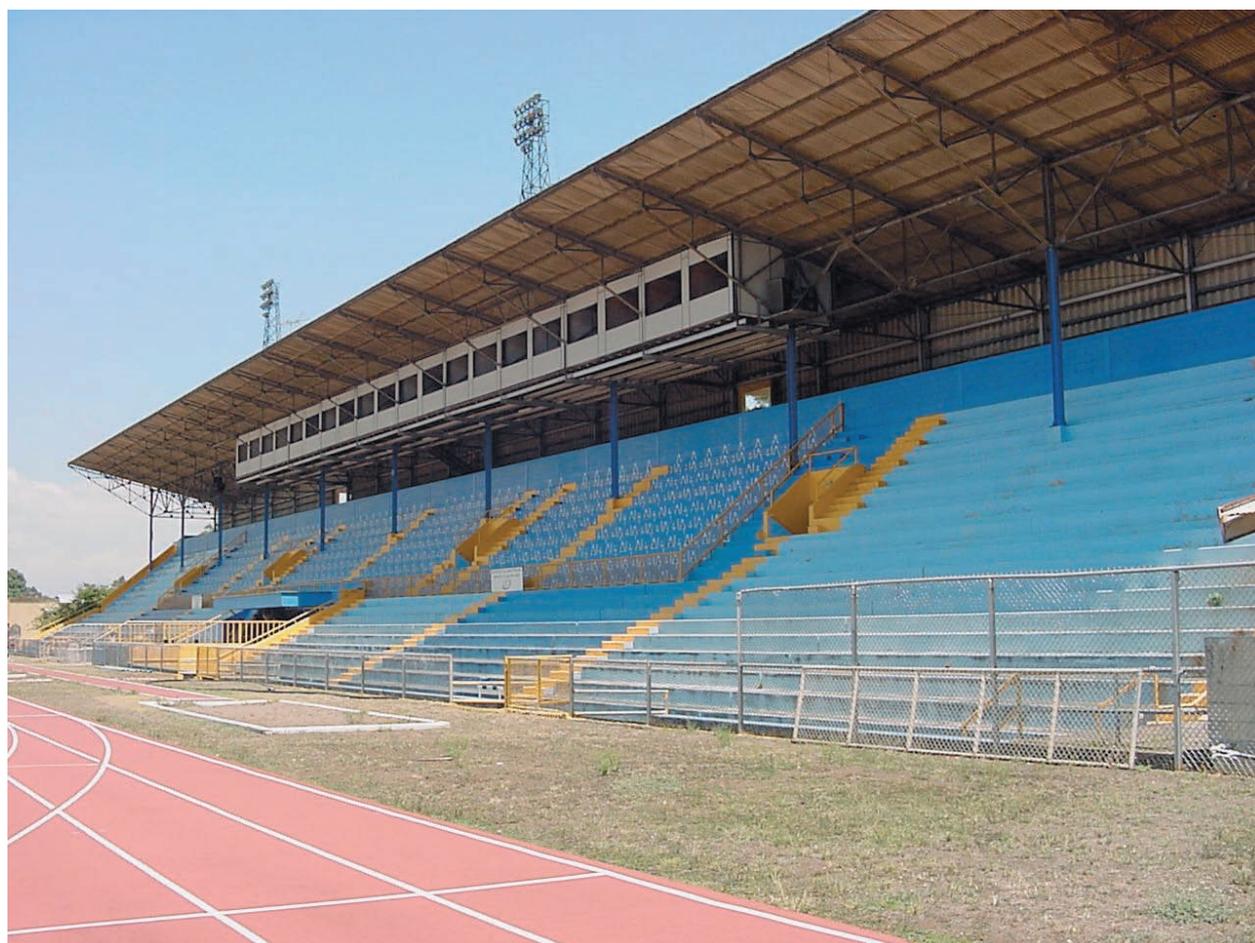
El 7 de Mayo de 1971, el entonces Director General de Deportes, Rafael Ángel González Cubero, anunciaba al Consejo Nacional de Deportes, que se había obtenido el compromiso de parte del Ministerio de Obras Públicas, para el asfaltado de la pista de atletismo del Estadio Nacional. Es muy posible, que anteriormente la pista tuviera algún tipo de pavimentación,

ya sea de cemento o igualmente de asfalto pero, que se encontrara en malas condiciones.²⁵ Sin embargo, desde el punto de vista de la salud deportiva, una nueva pista de asfalto no era, la más adecuada; por ello siempre existió el reclamo de los atletas, porque se les dotara de una más apropiada, pero el alto costo que representaba su cambio, retrasó por muchos años la justa petición.

El cambio vendría veinte años después, cuando con motivo de la celebración de los XXIII Juegos Deportivos Nacionales, se reemplazó la anterior pista por una sintética, cuyo costo se estimó en ¢ 117 millones. La pista fue contratada por la empresa italiana Mondo, se fijó para el 4 de Julio del 2001 su inauguración. Dicha empresa, tuvo a su cargo la confección de otras similares, que fueron utilizadas en las últimas cuatro olimpiadas mundiales, Seúl, Barcelona, Atlanta y Sydney.²⁶

Una pista de este tipo; se confecciona a base de fibra sintética de hule, no tóxica para los atletas o el ambiente. Consiste en una alfombra que ha manera de rollos se despliega y pega. Se espera que con un adecuado mantenimiento tenga una posible duración, de unos veinte años.²⁷

Gradería norte del Estadio Nacional, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)



En resumen, podemos afirmar que el Estadio Nacional como espacio deportivo poseía una antigüedad de ochenta años, no así su obra constructiva por cuanto ha sufrido desde 1924 a la fecha un ininterrumpido proceso de demoliciones, remodelaciones, ampliaciones y reparaciones a consecuencia de sus necesidades. Este proceso determinó una suerte de alteraciones muy importantes con respecto a su diseño original, como parte del mejoramiento de los servicios y de la seguridad que se pretendía brindar a los aficionados.

Sin embargo, a pesar de estas transformaciones y remodelaciones el Estadio Nacional nunca logró presentar un estado medianamente óptimo, para la práctica deportiva. Existían problemas con los drenajes de la cancha, una inadecuada iluminación, deficientes baterías sanitarias para el público y sobre todo serios inconvenientes a nivel estructural, a causa de los daños ocasionados por los movimientos sísmicos de las últimas décadas. Por este motivo el viejo Estadio Nacional representaba un serio peligro para los aficionados, que concurrían a presenciar los partidos de fútbol.

El nuevo Estadio Nacional



En el año 2007 el Gobierno de la República, presidido por Oscar Arias Sánchez (2006-2010), decidió establecer relaciones diplomáticas con la República Popular de China. Esta medida de innegable trascendencia internacional para nuestro país, condujo a la apertura de negociaciones en campos, que van de lo económico a lo cultural.

Acto seguido China ofreció donar a Costa Rica, la construcción de un nuevo estadio para la práctica del fútbol. Su edificación se convirtió en una muestra de amistad entre ambas naciones y con ello el país podría contar con un flamante y verdadero coliseo deportivo, a la altura de los más modernos del continente.

El proyecto del estadio para treinta y cinco mil aficionados tendría un costo estimado en \$ 83 millones. Los planos fueron elaborados por el Instituto de Diseño Arquitectónico de Wuhan y se levantaría bajo la modalidad de llave en mano. Así, la responsabilidad y ejecución de todos los trabajos quedó bajo la dirección china tanto en lo técnico como a nivel de mano de obra.

La empresa china encargada del proyecto sería Anhui Foreign Economic Construction (AFEC). Pero, estableció relaciones de coordinación para la asesoría en los diferentes campos de la ingeniería con las empresas nacionales de Servicios Técnicos Cooperativos (SETECOOP Consultores) y ACS Constructores Consultores.

El 12 de Mayo del 2008 la Constructora MECO inició la demolición del antiguo estadio. Estos trabajos y otras obras preliminares se prolongaron durante el segundo semestre de ese año. Finalmente, el 12 de Marzo del 2009 el Presidente Oscar Arias junto con el embajador chino Wang Xiaoyuan presidieron el acto formal de colocación de la primera piedra del estadio.

El nuevo Estadio Nacional contará con cancha de fútbol, pista para atletismo, oficinas para treinta y dos federaciones deportivas, ocho salas de reuniones y salones para la práctica del tenis de mesa, ajedrez y esgrima. Asimismo, salones para conferencias, exposiciones artísticas y culturales. Se prevé también el diseño de un albergue deportivo, con capacidad para trescientas cincuenta personas.



Espacio donde estuvo el viejo Estadio Nacional (fotografía Carlos Ml. Zamora)

Una de las críticas más señaladas al proyecto, estriba en el hecho de que tendrá únicamente un parqueo, con capacidad para doscientos cincuenta vehículos. Situación, que a todas luces podría convertirse en un serio peligro para la integridad del parque.



- 1 Agustín Salas. Historia del Deporte en Costa Rica. 1951, p. 68.
- 2 Chester Urbina Gaitán. Costa Rica y el deporte (1873-1921). 2001, p. 72.
- 3 Rogelio Coto Monge. Cuando el fútbol llegó a Cartago. 1987, p. 23.
- 4 Patricia Fumero. Las Diversiones Públicas en Costa Rica 1850-1950. 1996, p. 22.
- 5 Urbina Gaitán. Op. Cit., p. 75.
- 6 Archivo Nacional de Costa Rica. El Fútbol en Costa Rica entre el disfrute y el fanatismo. Exposición documental. 2002, p. 19.
- 7 Salas. Op. Cit., p. 69.
- 8 Revistas Páginas Ilustradas. Año IV, # 145, 1907. del 12 de Mayo de 1907, snp.
- 9 Revistas Páginas Ilustradas. Año IV, # 177, 1907. del 22 de Diciembre de 1907, snp.
- 10 Urbina Gaitán. Op. Cit., p. 77.
- 11 Fernando Naranjo. 66 años cumple el Estadio Nacional. En: La Prensa Libre del 22 de Diciembre de 1990. p. 8, Revista Deportiva.
- 12 Leyes y Decretos de la República de Costa Rica del 5 de Noviembre de 1924, tomo 2, II semestre, p.721 a 725
- 13 Leyes y Decretos de la República de Costa Rica del 27 de Noviembre de 1924, tomo 2, II semestre, p. 721 a 725.
- 14 Eric Murray. Aeródromo Nacional de La Sabana. 1935, p. 3.
- 15 La inauguración del estadio. En: La Tribuna del 30 de Diciembre de 1924, p. 1.
- 16 Ídem.
- 17 Salas. Op. Cit., p. 33.
- 18 Leyes y Decretos de la República de Costa Rica del 18 de Agosto de 1925, tomo 1, II semestre, p. 294.
- 19 Leyes y Decretos de la República de Costa Rica del 31 de Octubre de 1932, II semestre, p. 306.
- 20 Fernando Naranjo. 70 años cumple el Estadio Nacional. En: La Prensa Libre del 9 de Diciembre de 1994. p. 15.
- 21 Anónimo. Cuatro años de la Administración Cortés. Obras de provecho público 1936-1940. 1940, p. snp.

- 22 Memoria de Fomento 1940. p. 72.
- 23 Anónimo. **Cuatro años de la Administración Cortés.** Obras de provecho público 1936-1940. 1940, p. 2.
- 24 José Ángel Arroyo Chávez. **36 años de la iluminación del Estadio Nacional.** En: La Prensa Libre del 9 de Marzo de 1989. p. 22.
- 25 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 7 de Mayo de 1971, inciso 5, p. 61.
- 26 César Barrantes Bolaños. **Estadio Nacional escenario de cambios.** En: La Prensa Libre del 11 de Junio del 2001. p. 5.
- 27 Luis Rojas Gómez. **Sin derecho a retrasarse.** En: La República del 16 de Mayo del 2001. p. 4C.

**El Congreso Constitucional de la
República de Costa Rica**

Decreta:

Artículo 1: por el término de 5 años se autoriza la construcción y explotación de un Estadio Nacional en La Sabana del Distrito de Mata Redonda la Provincia de San José, cuya administración estará a cargo de una Junta Nacional de Cultura Física.

Artículo 2: con el fin indicado se permite el uso de un lote de terreno al extremo Occidental de La Sabana y al lado Norte del Bosque de los Niños que tendrá como extensión máxima 200 metros de Norte a Sur y 300 metros de Este a Oeste.

Artículo 3: el Poder Ejecutivo designará las personas que formarán la Junta Nacional y determinará las condiciones y usos del Estadio.

Artículo 4: Autorízase al Poder Ejecutivo para que otorgue la fianza del Estado, con el objeto de garantizar hasta por la suma de 50.000 colones los gastos de construcción del Estadio.

Artículo 5: los fondos que el Estadio perciba en virtud de los espectáculos públicos que en el se verifique serán destinados:

- 1- a cubrir los gastos de su construcción
- 2- al arreglo y embellecimiento de La Sabana y mantenimiento de sus calles adyacentes.
- 3- A fomentar en todo el país los juegos de sport, proporcionando a todos aquellos lugares que por carecer de recursos y no pudieran adquirirlos, los aparatos y demás enseres requeridos para esos juegos, dándole preferencia al pedido e instalación de play grounds de carácter escolar en los centros principales.

Leyes y Decretos de la República de Costa Rica del 5 de Noviembre de 1924, tomo 2, II semestre, p. 556 y 557.

Cartera de Gobernación

El presidente Constitucional de la República

Acuerda:

Dar su aprobación al contrato que literalmente dice así:

Número noventa y siete. Ante mí, Ricardo Fournier Quirós, Notario de esta ciudad, compareciendo los señores; don Charles White Croft, casado, contratista, inglés, como Presidente del Comité Nacional de las Olimpiadas Centroamericanas, en el cual ha delegado la Municipalidad del cantón central de San José, la organización de los festejos cívicos de fin del corriente año, según acuerdo vigésimo tomado en la sesión del diez y ocho de setiembre, y debidamente autorizado por el referido Comité para este acto, en acuerdo tomado según el artículo cuarto, del acta de la sesión del diez y nueve de octubre, ambas fechas de este año, y don Enrique Cappella Palmieri, viudo, empresario, italiano, ambos comparecientes mayores de edad y de este domicilio, dijeron: que han convenido en celebrar el siguiente contrato: Primero.- El contratista se obliga a entregar al Comité los planos definitivos del estadio en el cual se han de celebrar los Juegos Olímpicos, a más tardar dentro de los ocho días siguientes a esa fecha. Segundo.- El Contratista se obliga a dirigir la construcción del estadio, una vez aprobados los planos por el Comité, y a suministrar para la misma los materiales necesarios y el dinero para la mano de obra. Igualmente se obliga a nivelar el terreno comprendido dentro del estadio. Tercero.- El Contratista empleará únicamente los materiales siguientes: en los postes guayacán, almendro, nispero y madero negro; en el marco, maria, cedro macho, jenizaro(sic), campano, quizarrá, guanacaste y los usados para postes; en el tabloncillo, la tablilla y el traslapo, pochote y laurel; y en las basas, guachipelín; los postes de la cerca o paredes divisorias, no llevarán basas, pero estarán alquitranados en la parte que vaya dentro de la tierra, sea una vara, y serán de nueve pies de altura sobre el nivel del suelo. Cuarto.- Alrededor del campo que comprende el estadio se construirá una pared divisoria con planchas de hierro galvanizado, de veinticuatro gages, o más de grueso, y ocho pies de longitud, colocados verticalmente. En caso de no conseguir hierro de ese tamaño, podrán usarse planchas de seis pies de longitud, colocando una hilera horizontalmente y encima de ella otra vertical. Sobre el hierro se pondrá dos hileras de alambre de púas, a una distancia no menor de diez centímetros entre una y otra. Quinto.- El Comité dará al Contratista la localización de los cuatro puntos exteriores del estadio, por medio de estacas fijadas de modo firme en su lugar definitivo. Sexto.- Para la nivelación del

terreno comprendido dentro del estadio, el Comité facilitará al Contratista una aplanadora, una regadora, una carreta para transportar tierra y demás útiles y maquinarias que al efecto necesite. Sétimo.- La demarcación de la pista y del campo de foot-ball (sic) se hará el día que designe el Contratista y conforme con los datos que le suministre el Presidente del Comité. Octavo.- Sólo se pintará con tres manos de pintura de aceite, la parte construida con traslapo. Noveno.- El veinticuatro de diciembre de este año, a más tardar, entregará el Contratista de acuerdo con los términos de su carta del diez y ocho de octubre último, que obra en poder del Comité, la tribuna principal, sin forrar, pero con los pisos; la gradería popular, la pared divisoria que encierra el estadio y las cuatro casetas con tres ventanillas cada una; asimismo entregará perfectamente niveladas la pista de carreras y el campo de foot-ball, salvo caso fortuito y de fuerza mayor. Décimo.- Además de las construcciones mencionadas en la cláusula anterior, el Contratista construirá dos inodoros, dos baños, dos cuartos de vestuario para caballeros y uno para señoras, una guardarropía y un cuarto para el empleado o guardián. Undécimo.- El Comité nombrará un fiscal técnico para la vigilancia de la seguridad y la resistencia de la construcción; y un fiscal especial para determinar la calidad de los materiales y de la mano de obra, y calificar los precios de factura de los primeros y aprobar las planillas de jornales de cada semana. Es entendido que cualquier objeción que tuviera que hacer alguno de los fiscales indicados, si no fuere aceptada por el Contratista, pasará a conocimiento del Comité, el cual resolverá la cuestión. Duodécimo.- El Comité reconocerá al Contratista, como remuneración por su trabajo y comisión por el suministro de materiales y dinero, un diez por ciento sobre el valor de los mismo hasta la suma de treinta mil colones. En caso de que el valor de la construcción excediera de esa suma, el Contratista no devengará comisión alguna sobre el excedente. Decimotercero.- Es entendido que en los treinta mil colones calculado como costo aproximado de la construcción, no se ha incluido el valor de los departamentos enunciados en las cláusulas octava y décima. Decimocuarto.- El dinero anticipado por el Contratista para el pago de jornales, devengará en uno por ciento de interés mensual, desde la fecha en que sea suministrado; y el precio de factura de los materiales, devengará igual rédito, desde treinta días después de la fecha de factura. Decimoquinto.- El Gobierno de la República en cumplimiento del decreto legislativo número diez y siete del cinco de los corrientes, otorgará su garantía fiduciaria hasta por la suma de cincuenta mil colones para las obligaciones que aquí contrae el Comité, el cual se compromete a obtener esa garantía dentro de un plazo de quince días a contar de hoy. Decimosexto.- Para cancelar el moto de lo gastado en la construcción y el porcentaje del Contratista, el Comité entregará a éste el cincuenta por ciento de las entradas brutas que se obtengan durante los días de los festejos cívicos, hasta completar la suma que se adeude por ese motivo; si después de los festejos, quedare un saldo a favor del Contratista, deberá ser cancelado dentro de los tres meses a contar de hoy. Decimosétimo.- Todas las herramientas de trabajo que se adquieran para la construcción serán de propiedad del Comité. Decimoctavo.- El Comité se compromete a indemnizar al Contratista los perjuicios que puedan producirle siniestros de cualquier clase o motines populares y a situar guardianes para la vigilancia de las obras y materiales. Decimonoveno.- Cualquier diferencia que entre el Comité y el Contratista acerca de la interpretación o ejecución de este contrato, será resuelta por árbitros arbitradores, nombrados uno por cada parte y un tercero en discordia designado por los otros dos. El fallo que dicte el tribunal arbitrador será inapelable. Vigésimo.- Se estima este contrato para los efectos fiscales en treinta mil colones. Presente en este acto don Ángel María Laverde Arias, mayor, casado, colombiano, empresario y de este vecindario, dijeron él y el otorgante señor Cappella: que éste cede al señor Laverde, por la suma de un colón, todos los derechos que le corresponden en el anterior convenio. Extiendo un primer testimonio de esta escritura, que entrego

al señor Cappella y quedo autorizado por las partes para expedir otro a solicitud del señor White, en cualquier momento que lo pida y sin especial citación de partes. Leí lo escrito a los otorgantes, ante los testigos José Pérez Salazar y Paulino Noguera Madrigal, mayores y de este domicilio, y dijeron que lo aprobaban. Doy fe de conocer a las partes y testigos y de que tienen plena capacidad civil para este acto, y todos firmamos en la ciudad de San José, a las diez del cinco de noviembre de mil novecientos veinticuatro. Ricardo Fournier Q, Chase White, E. Cappella, Ángel María Laverde A., José Pérez S. Y P. Noguera M. (folio 75 v del tomo segundo de mi protocolo).

Publíquese Ricardo Jiménez

El Secretario de Estado en el Despacho de Gobernación,
R. Castro Q.

Leyes y Decretos de la República de Costa Rica del 27 de Noviembre de 1924, tomo 2, II semestre, p. 721 a 725.

Capítulo VI

La estación del inalámbrico



La invención del telégrafo

La invención del telégrafo en 1844 por el estadounidense Samuel Morse¹, produjo una verdadera revolución en las telecomunicaciones hacia mediados del siglo XIX. El sistema de comunicación por él descubierto, suponía un equipo eléctrico, capaz de emitir y recibir mensajes mediante señales, por medio de sonidos eran representados los signos, según un código de impulsos eléctricos, que recibió el nombre de “código Morse” en homenaje a su creador.

La máquina creada por Morse se accionaba, presionando con los dedos una barra, que permitía el paso de la corriente a intervalos, controlados por el telegrafista. Esta acción creaba las condiciones, para que los mensajes fueran transmitidos a través de sonidos: si eran cortos se interpretaban como puntos, los sonidos largos se reconocían como rayas. Una vez recibido el mensaje, la posterior descodificación de la sucesión de sonidos, puntos y rayas daba lugar al mensaje transmitido.

Aparato para enviar mensajes telegráficos (fuente Museo Filatélico)



La mayor limitante, que experimentó el sistema de comunicación creado por Morse, tuvo que ver; con la necesidad de contar con cables de transmisión entre un lugar y otro. Así, para el desarrollo de las comunicaciones era indispensable, tender alambres desde el equipo emisor hasta el receptor, por donde pudiesen viajar las ondas de radio.

El nuevo avance en las telecomunicaciones se dio a principios del siglo XX, con la aparición de los métodos de comunicación inalámbricos, que permitieron una más ágil y adecuada vinculación, entre distintas regiones y países alejados entre sí.

Inicios de la telegrafía en Costa Rica



El primer intento por establecer el servicio telegráfico en Costa Rica, data del 13 de Julio de 1866, cuando se suscribió un contrato entre el Poder Ejecutivo y Juan Noblea. El convenio establecía que serían intercomunicadas las ciudades de Cartago, Heredia, Alajuela y San José con el puerto de Puntarenas. Lamentablemente, la negociación nunca se llevó a la práctica, y el deseo por comunicar las principales poblaciones del Valle Central, con nuestro puerto de embarque en el Pacífico, no pasó de ser una mera ilusión.²

El 23 de Marzo de 1868, el empeño por contar con el telégrafo en nuestro país, adquirió nuevas esperanzas cuando, se logró firmar otro contrato. Esta vez sería durante la administración de Jesús Jiménez Zamora (1868-1870), el cual fue suscrito por el Secretario de Fomento Aniceto Esquivel y el empresario estadounidense Lyman Reynolds. La ruta prevista fue exactamente la misma, que se había intentado negociar con Juan Noblea. Para finales de ese año, fueron transmitidos los primeros telegramas, y el 27 de Abril de 1869 el servicio fue asumido por el gobierno central, pues el contratista arguyó imposibilidad, en continuar su gestión a causa de los costos de operación. Para 1870, existía una oficina en las ciudades cabeceras de Cartago, Heredia, Alajuela, San José y Puntarenas, mediante un tendido de líneas de 128.5 kilómetros. Al puerto de Limón llegaría hasta 1889, un año antes de la inauguración del ferrocarril al Atlántico.³

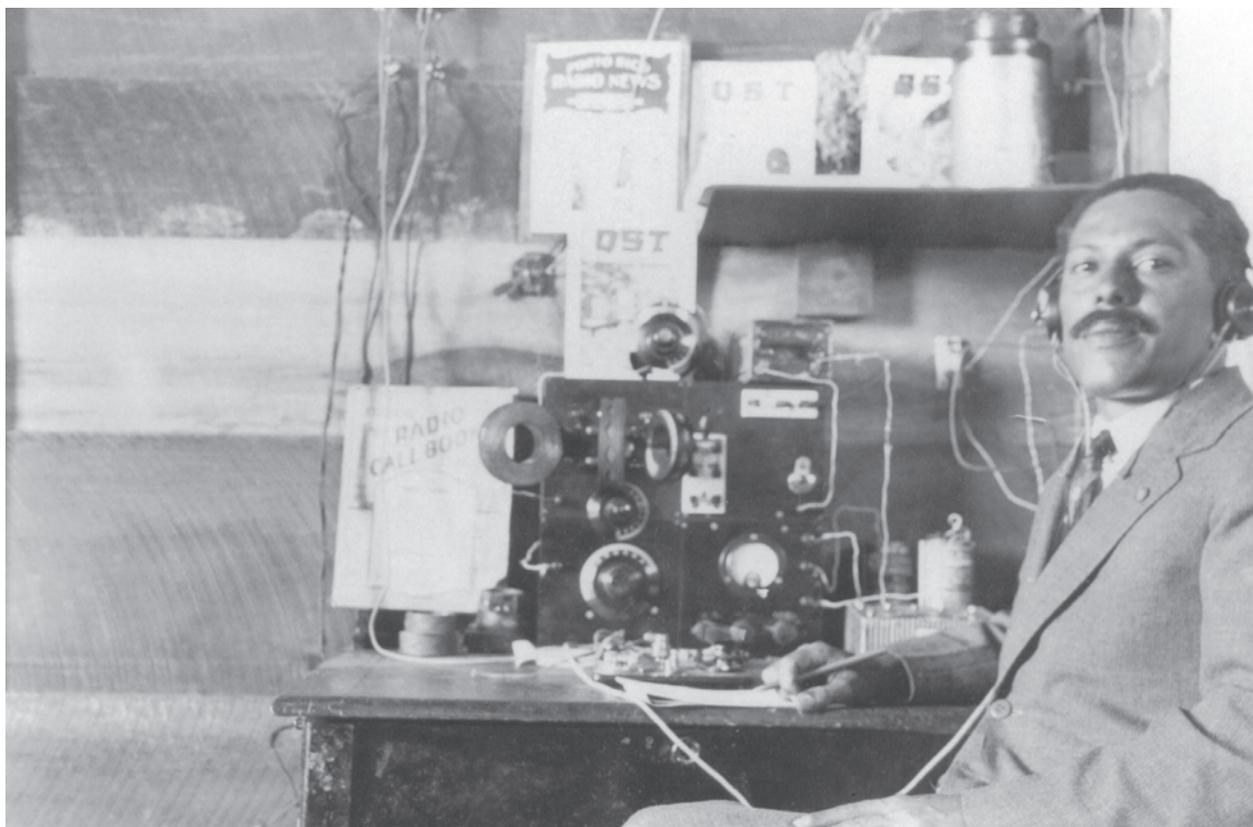
En 1920, cincuenta y dos años después de inaugurado el servicio, el avance de la telegrafía nacional, señalaba el establecimiento de 108 oficinas en todo el país, unos 450 telegrafistas y una red que abarcaba 2.768.232 metros de líneas de comunicación.⁴

La Década de 1920 y el inalámbrico de La Sabana



El progreso de las comunicaciones telegráficas en el mundo dependía ineludiblemente, de la posibilidad donde el servicio pudiera trascender la unión de distintos puntos a través de líneas; a un sistema que recurriera a las ondas de radio. La nueva modalidad implicaba la comunicación sin hilos cablegráficos, y la simplificación a aparatos receptores y transmisores.

Desde 1914 empezó a cobrar fuerza en nuestro país, el interés por las comunicaciones de este tipo, cuando el profesor José Fidel Tristán, realizó los primeros ensayos en el Liceo de Costa Rica, como parte de una serie de inquietudes

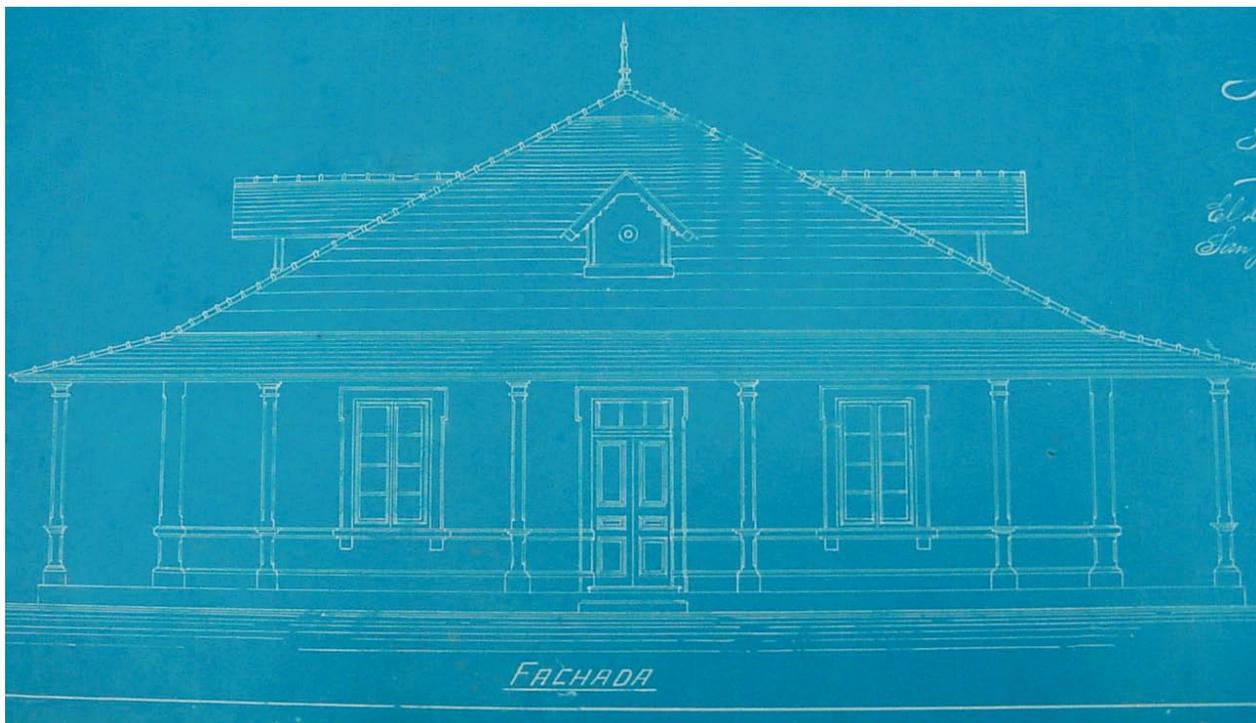


Telegrafista de principios del siglo XX (fuente Archivo Nacional)

científicas, que deseaba promover entre sus alumnos. A inicios de la década de 1920, ya existía comunicación inalámbrica entre el Liceo de Costa Rica, la Escuela Normal, el Seminario Diocesano y los periódicos Diario de Costa Rica, La Opinión y La Tribuna.⁵

El 10 de Abril de 1920, el Gobierno de la República decidió, en vista de la trascendencia futura de las comunicaciones, emitir el decreto N° 34 que señalaba a la telegrafía y la telefonía inalámbrica; como servicios de utilidad pública, que debían estar en calidad de monopolio estatal.⁶ De seguido se promulgó la ley N° 39 del 16 de Julio de 1920, que estableció la urgente necesidad de contar, con un eficiente servicio de comunicación dentro del país e internacional. El argumento dado a favor de su instalación, hacía hincapié en la obtención pronta y oportuna, de noticias e información relativa al comercio, la industria y las relaciones sociales. Para tal efecto se autorizaba al Poder Ejecutivo la inversión de ₡250.000, para la compra e instalación, de una estación telegráfica o radiotelefónica con potencia suficiente, como para obtener comunicación con el resto del mundo.⁷ El 5 de Mayo de 1921, para hacer efectivo el decreto de instalación, se firmó un contrato con los ingenieros Ricardo Pacheco Lara y José Joaquín Carranza Volio. Ellos, además de dirigir la construcción; debían hacerse cargo del mantenimiento de las instalaciones, que terminaron por construirse en la comunidad de Paraiso de Cartago.⁸ (ver anexo 1)

De igual manera, el 18 de Octubre de 1921, el gobierno de la República de México, presidido por Álvaro Obregón⁹ dispuso, generosamente donar a nuestro país el equipo, para instalar otra estación inalámbrica.¹⁰ Acto seguido, el 28 de Junio de 1922, en la Dirección General de Telégrafos, se decidió conformar una comisión integrada por José Fidel Tristán, Agustín



Plano de la fachada de la Casa del Inalámbrico, 1923 (fuente Archivo Nacional)

Sagot y Manuel Vázquez con el objetivo de, escoger el sitio donde instalar la estación. Entre los lugares que se habló estuvieron: San Antonio de Desamparados, la calle que conduce a Zapote cerca del Río Ocloro, las inmediaciones de la Aduana Central o las vecindades del Hospicio de Incurables.¹¹

Un nuevo decreto del 8 de Septiembre de 1923, autorizaba al Poder Ejecutivo, la ampliación del presupuesto en ₡125.100 para que se colocaran, cuatro nuevas estaciones radiográficas: las dos primeras en El Pozo y Puerto Jiménez del cantón de Osa, la tercera en Sixaola del cantón de Talamanca y la cuarta en San José. La que se emplazaría en la capital, correspondía a la donada por México, y se eligió como punto de instalación finalmente el Llano de La Sabana.¹²(ver anexo 2) No obstante, se argumentó, que se debía tener el cuidado, que la estación radiográfica no alterara ni entorpeciera, la expansión y el recreo de los deportistas y visitantes, que asiduamente concurrían al Llano; según lo establecido en la ley de protección del Llano de la Sabana N° 151 del 16 de Agosto de 1923.

El sitio preciso que se escogió, para la construcción del edificio de la Estación Inalámbrica de La Sabana se ubicó, frente al costado Noreste del Estadio Nacional, dando a la calle interna que conducía a Escazú y que se hallaba pavimentada(era una prolongación del actual Paseo Colón)¹³. Asimismo, el 9 de Septiembre, un día después de emitido el decreto, el rotativo Diario de Costa Rica anunciaba, que el Subdirector General de Telégrafos Agustín Sagot, había logrado el beneplácito del gobierno para que se abriera, anexa a la estación del inalámbrico una oficina telegráfica y postal.¹⁴

En los Talleres de Obras Públicas, se elaboraron las torres del inalámbrico, de acuerdo con las indicaciones técnicas suministradas, por los ingenieros mexicanos G. Reuthe y Luis Sánchez, quienes vinieron al país para tal efecto, y en similar misión a la desempeñada en varios países de América. Para el mes de Octubre de 1923, ya en La Sabana se estaban construyendo los anclajes que sostendrían las torres.¹⁵

El 20 de Noviembre de 1923, se dispuso otorgar la construcción de la casona, que serviría de oficinas al empresario Fernando Doninelli Pozzi, según contrato autorizado por Fernando Cabezas Zaldívar, en su calidad de Director General de Obras Públicas. Entre las condiciones más relevantes se establecía, que las paredes de la casona serían de bahareque, la armadura de las estructuras, cielo raso, puertas y ventanas de maderas de buena calidad (cenízaro, pochote y cedro amargo) y la cubierta de teja. De acuerdo con la adjudicación, las obras deberían estar listas para el 1 de Febrero de 1924, cuando se fijó el costo en ¢26.500.00.¹⁶ (ver anexo 3) El 21 de Septiembre de 1925, se le reconocieron a Doninelli ¢5.800.00 adicionales, al argumentarse pérdidas por alza de jornales y precio de materiales; con motivo de los terremotos de Marzo de 1924.¹⁷

El 9 de Enero de 1925, año y tres meses después que se instalaron las basas y las torres de transmisión, se acordó su reubicación, alegándose que en el futuro podrían estorbar el aterrizaje de aviones. La disposición se tomó, ante la inminencia de que el Llano empezara a ser utilizado como posible campo de aterrizaje. Situación que en realidad ocurrió, a partir de la década de 1930. Para la ejecución de las labores de extracción de las basas y de reubicación de las torres, se firmó un contrato con la empresa de José María Sancho, por valor de ¢3.820.00. La negociación establecía, la remoción de 13 basas enterradas a una profundidad de 8 metros, elaboradas en concreto y con un peso no menor a 2.000 kilos cada una.¹⁸

Desde el punto de vista operacional, la Estación del Inalámbrico de La Sabana, empezó a brindar servicios de comunicación hacia México y al resto de Centro América; sirviendo asimismo, como central para la red nacional.¹⁹

Casa del Inalámbrico a punto de terminarse su construcción, 1923 (fuente Archivo Nacional)



A pesar que las torres del inalámbrico fueron reubicadas, hacia la parte Sur del Llano, para prever y permitir el aterrizaje de aviones en la parte Norte, este hecho no sería suficiente para sobrevivir. El ocaso de la estación se daría a mediados de la década de 1930, cuando por decreto del 15 de Abril de 1936, se derogó el permiso de funcionamiento en el sitio y se ordenó el desmontaje de las torres, anclajes y demás construcciones levantadas en el Llano de Mata Redonda, con excepción del Estadio Nacional. La medida también supuso la eliminación del Bosque de los Niños, ante la inminencia de la construcción de la pista transversal del nuevo Aeropuerto Internacional de La Sabana. Sin embargo, la casona aún cuando dejó de funcionar como oficinas del inalámbrico, lograría perdurar hasta el presente.

La casona olvidada

A partir de la década de 1940, y por espacio de casi veinte años, el uso principal del Llano de La Sabana estuvo ligado al aeropuerto internacional. Pese a ello, la casona del antiguo inalámbrico no fue demolida; se empleó en algunas labores de poca importancia, tal como bodega o casa de habitación del guarda del Estadio Nacional.

Estado actual de la antigua Casa del Inalámbrico, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)



Con el cierre del aeropuerto internacional en 1958, y el posterior traslado de las avionetas a Pavas en 1974, La Sabana se enrumbó hacia la consolidación del espacio recreativo y deportivo, por el cual, durante buena parte del siglo XX, muchas personas habían venido luchando. Dentro de este cambio surgieron una serie de posibilidades, para darle un adecuado uso a la casona. Así en Octubre de 1968, el profesor en Educación Física Augusto Pila, asesor cubano que durante varios años trabajó en nuestro país; pidió al Consejo Nacional de Deportes que se le permitiera utilizarla como sede del Centro Nacional de Educación Física.²⁰ Si bien el permiso fue concedido a Augusto Pila, en la práctica las oficinas nunca llegaron a instalarse. Por tanto, el 18 Julio de 1969, la Asociación Scout de Costa Rica solicitó, que les fuera otorgada una sección para instalar ahí sus oficinas.²¹ Para aquel entonces, también existía de parte de la Federación Costarricense de Fútbol interés en ella, pues se hablaba de un proyecto de construir a la par un "Hotel Deportivo", que sirviera para la concentración de las selecciones nacionales. Finalmente, los Scout obtuvieron en noviembre de 1970 el respectivo permiso, bajo la condición, que la propiedad no saldría del dominio de la Dirección General de Deportes.²² Allí estuvieron por espacio de más de 15 años; al retirarse, la casona volvió a utilizarse como bodega hasta el día de hoy.

Como epílogo a la historia de la casona, es realmente significativo afirmar, que merecería ser revalorada en el marco del Parque Metropolitano de La Sabana. Por cuanto en el sitio, en lo que se refiere a estructuras, solamente coexisten dos inmuebles de valor patrimonial. Indudablemente la sede del Museo de Arte Costarricense y la casona de la vieja Estación del Inalámbrico que, dicho sea de paso, es lo más antiguo del parque.

La casona debería restaurarse y convertirse en la Galería del Deporte, por cuanto es un lugar propicio y digno, dado que es precisamente en el parque; donde se concentra diariamente el mayor número de deportistas de la ciudad.



- 1 Samuel Morse (1791-1872). Pintor y físico nacido en los Estados Unidos. Inventó el telégrafo eléctrico que lleva su nombre.
- 2 Museo Filatélico de Costa Rica. **El telégrafo**. Plegable informativo sin fecha de edición.
- 3 Francisco María Núñez. **Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transporte en Costa Rica**. 1924, p. 171.
- 4 Núñez. Op. Cit., p. 175.
- 5 Núñez. Op. Cit., p. 213 y 214.
- 6 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica** del 10 de Abril de 1920, I semestre, p. 315.
- 7 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica** del 16 de Julio de 1920, I semestre, p. 46 y 47.
- 8 Núñez. Op. Cit., p. 216.
- 9 Álvaro Obregón (1867-1928). General mexicano y Presidente de la República. Fue asesinado por su política anticlerical.
- 10 **Archivo Nacional**. Serie Fomento. N° 7729, f. 364.
- 11 **Archivo Nacional**. Serie Fomento. N° 7729, fs. 154, 160 y 177.
- 12 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica** del 8 de Septiembre de 1923, II semestre, p. 295 y 296.
- 13 Humberto Ruiz. **Entrevista del 12 de Mayo del 2004**. En San Rafael de Escazú.
- 14 Anónimo. Fue aprobado decreto para abrir una oficina de correos y telégrafos en La Sabana. En: **Diario de Costa Rica del 9 de Septiembre** de 1923, p. 10.
- 15 **Archivo Nacional**. Serie Fomento. N° 7729, fs. 55, 56 y 99.
- 16 **Memoria de Fomento**. 1923, p. 190 a 201.
- 17 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica** del 21 de Septiembre de 1925, tomo I, II semestre, p. 429.
- 18 **Archivo Nacional**. Serie Fomento. N° 7729, f. 23.
- 19 **Memoria de Fomento**. 1928, p. 366.
- 20 **Actas del Consejo Nacional de Deportes**, sesión del 1 de Noviembre de 1968, inciso 7, p. 138.
- 21 **Actas del Consejo Nacional de Deportes**, sesión del 18 de Julio de 1969, p. 146.
- 22 **Actas del Consejo Nacional de Deportes**, sesión del 13 de Noviembre de 1970, artículo 5. p. 332.



Poder Legislativo
Congreso Constitucional de la República de Costa Rica

39

El Congreso considera:

- 1- Que es de urgencia proveer al país de un moderno y eficaz servicio de comunicaciones para el lleno de sus necesidades en las relaciones oficiales tanto internacionales como domésticas.
- 2- Que la misma necesidad se siente en lo que respecta a un mejor servicio de noticias para la prensa nacional y de igual modo en lo que concierne al comercio, la industria y las relaciones sociales.
- 3- Que un deber de nacionalización efectiva obliga a tener fácil y rápida comunicación con apartadas regiones fronterizas del territorio patrio.

Decretan

Artículo único: autorizase al Poder Ejecutivo para invertir al Tesoro Público hasta la suma de ¢250.000.00 en la compra e instalación de una estación radiotelegráfica o radiotelefónica de potencia bastante para obtener la comunicación directa o indirecta con los lugares del mundo en donde haya abiertas al servicio público oficinas radiotelegráficas, radiotelefónicas, cablegráficas o telegráficas. Esta estación deberá establecerse de preferencia en la capital de la República.

Leyes y Decretos de 1920, tomo I, 16 de Julio de 1920, p. 47.

Poder Legislativo
Congreso Constitucional de la República de Costa Rica

3

A iniciativa del Poder Ejecutivo decreta:

Artículo 1: autorizase al Poder Ejecutivo para proceder a instalar en La Sabana la estación radiográfica donada por el gobierno mexicano en las condiciones más apropiadas para no estorbar los objetos a que fue destinado ese terreno por decreto # 151 de 16 de Agosto último.

Artículo 2: para la ejecución de la ley # 39 de 17 de Julio de 1920, ampliense en la suma de ciento veinticinco mil colones, los presupuestos del corriente año y del próximo, para atender el gasto de instalación de la estación radiográfica principal de la ciudad de San José y de compra e instalación de las estaciones radiográficas secundarias en El Pozo y Puerto Jiménez del cantón de Osa y en Sixaola de Talamanca.

Ampliense asimismo dichos presupuestos con la suma de tres mil cien colones mensuales para sufragar los gastos que demande el servicio de las mencionadas estaciones.

Julio Acosta
Presidente de la República

Leyes y Decretos de 1923, tomo II, 8 de Septiembre de 1923, p. 296.

Contrato VII

Fernando Cabezas Zaldívar Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado, por una parte y Fernando Doninelli Pozzi, mayor, italiano, casado, de este vecindario, por la otra, hemos convenido en el siguiente contrato:

I

Fernando Doninelli Pozzi, que en lo sucesivo se llamará el Contratista se compromete a construir el edificio de la Estación Inalámbrica en La Sabana, de acuerdo con las siguientes condiciones:

Las paredes serán de bahareque hueco de cañas de castilla unidas a los gigantones y cimbras con bejuco o cuero en lugar de clavos, en los lugares que en el plano se indican.

Las maderas de las armaduras serán de cenizaro.

Los cielos rasos serán de tablilla de pochote y las puertas y ventanas de tablero, de cedro amargo.

Los pavimentos de los corredores y de cuatro cuartos, serán de concreto de siete centímetro de espesor o de mosaico.

Los pisos de la oficina, dormitorio y cuarto receptor, serán de tabloncillo de pochote machihembrado.

Todos los cuartos llevarán rodapiés de pochote de 15 centímetros de ancho.

Las techumbres serán cubiertas de teja de cemento o de barro cocido cementadas, unas doce tejas serán de vidrio.

El edificio llevará canoas solamente al frente y será en forma de cornisa sostenida por ganchos de hierro.

Los pisos de madera tendrán una altura entre el suelo y los tabloncillos de cincuenta centímetros y llevarán ventilaciones con rejillas de hierro. Se construirán nueve cajas de registro de mampostería en los lugares que indica el plano, de cuarenta centímetros por lado, así como la red de tubos de cemento o de barro de seis pulgadas.

La baranda será formada de reglas corrientes de un metro de altura.

En el cielo raso del trasmisor se colocará un tragaluz de dos o más metros por lado, protegido por baranda de madera.

Las cuatro lucernas llevarán aislador de una sola pieza como lo indica el plano y un piñón hueco para introducir los alambres.

Los cielos de los cuartos llevarán cornisas de madera.

Los corredores no llevarán cielos pero la teja y las tijeretas a la vista serán pintadas con dos manos de pintura "alabastine".

Entre la armadura con dirección al baño se colocará un tanque de hierro de una capacidad de 800 litros para servicio de baño y excusado; con las concesiones correspondientes al lavado, baño y excusado.

El inodoro será de manufactura extranjera de los de ₡150.00 y el lavado de ₡125.00 más o menos.

Los pilares de los corredores serán de concreto y con armadura de hierro.

Las paredes serán pintadas con dos manos de pintura de "alabastine" y los cielos, puertas, ventanas y baranda con tres manos de pintura de aceite.

Los materiales todos serán de primera clase y se reservan el derecho la Dirección General de Obras Públicas y la Dirección de Telégrafos, de rechazar todos los que no reúnan esta condición.

II

Los planos respectivos serán firmados en dos tantos, uno conservará el contratista y otro la Dirección General de Obras Públicas.

III

La inspección de los trabajos la ejercerá la Dirección General de Obras Públicas y la Dirección General de Telégrafos, y el Contratista se compromete a ceñirse a las observaciones que para el mejor cumplimiento del contrato se creyere conveniente y siempre que sean pertinentes.

IV

La obra será entregada a satisfacción a más tardar en 1 de Febrero de 1924.

V

El Contratista hará la obra descrita por la suma de ₡26.500.00, que se pagarán así: ₡5.000.00 al firmarse el contrato y un mil de colones semanales mientras dure el trabajo y siempre que los hechos justifiquen tales pagos.

Si el trabajo ejecutado justificare una mayor cuota semanal, ésta podrá ser hasta por un mil quinientos colones y en tal caso la Dirección General de Obras Públicas indicará en las planillas su conformidad con tal aumento.

El resto hasta completar la suma total, una vez entregada a satisfacción la obra.

VI

María Bertozzi Sánchez de Doninelli, vecina de aquí, se constituye fiadora solidaria del Contratista, hasta por la suma total de este contrato y para los efectos de ejecución y debida entrega a su tiempo, renuncia sus fueros y domicilio.

VII

Entendidos de que para su validez, este contrato necesita la aprobación del Poder Ejecutivo, firmamos en la ciudad de San José, a los diez y nueve días del mes de Noviembre del año de 1923.

F. Cabezas
A. Rivera G. Secretario

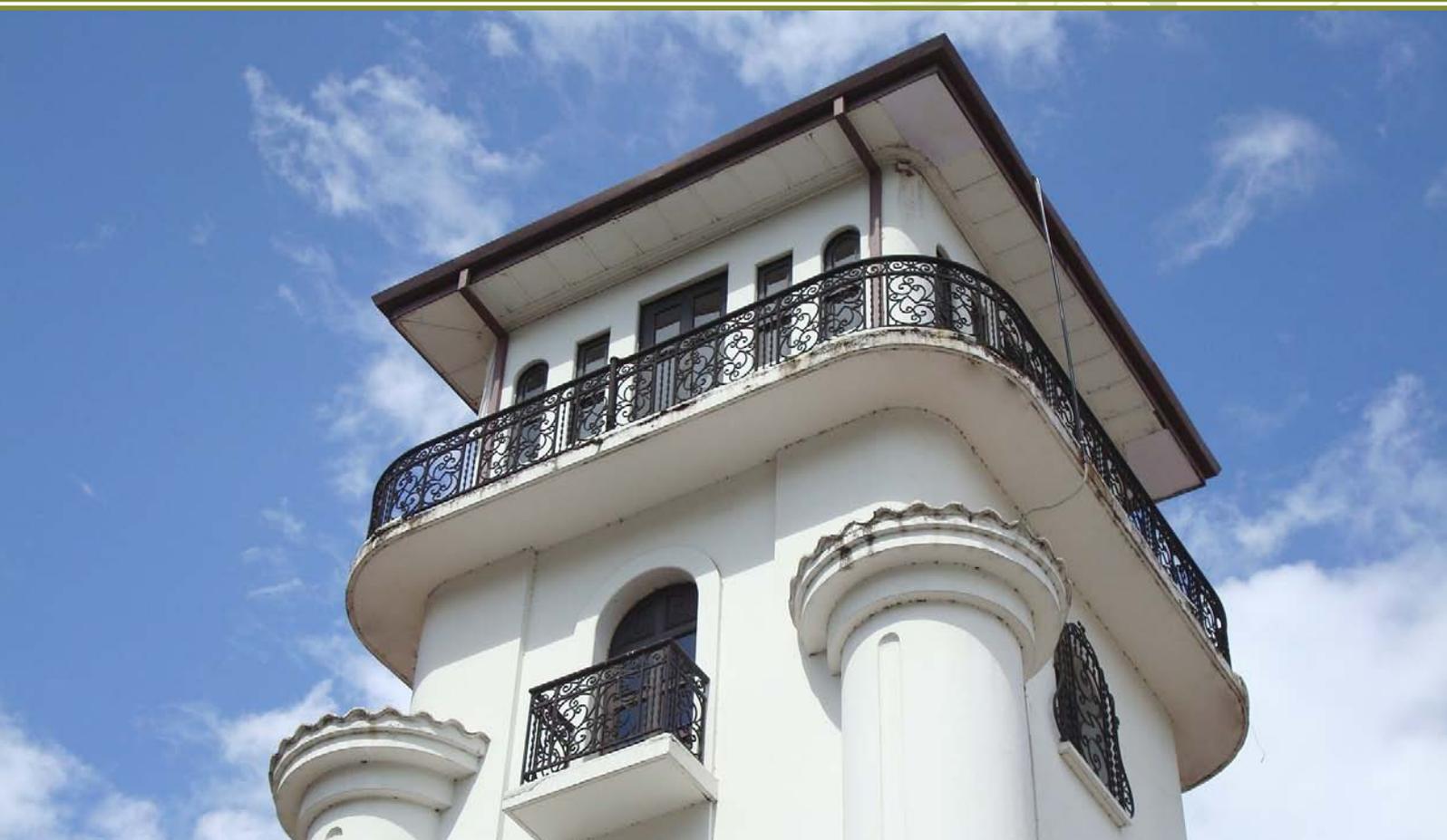
F. Doninelli

María de Doninelli

Narciso Blanco (Secretario de Fomento)
Memoria de Fomento de 1923, p. 190 a 201.

Capítulo VII

La aviación en el Llano de La Sabana



Los precursores mundiales de la aviación

La aviación representó para la humanidad, una de las conquistas más importantes en el desarrollo de la comunicación y los transportes. Gracias a ella, las distancias y los tiempos de viaje se acortaron sustancialmente, permitiendo que el intercambio comercial y cultural, hicieran del mundo un espacio más relacionado.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, los intentos más relevantes por acceder al vuelo en aeroplano, los realizaron Otto Liliental¹ en 1848 y Clemence Ader² en 1897. Ambas personas, hicieron gala de valentía y temeridad al intentar elevarse, en maltrechos planeadores y elementales prototipos de aeroplanos.³ El gran salto lo darían los hermanos Orville y Wilbur Wright⁴ el 17 de diciembre de 1903, cuando luego de múltiples ensayos y pruebas, lograron elevar un pequeño aeroplano, bautizado como “Flyer”. Poseía hélices, un ligero motor y fue construido en seda, madera liviana y cañas de bambú; si bien, el recorrido solamente duró unos doce segundos, alcanzaron a recorrer un distancia de 800 metros.⁵

A partir de los hermanos Wright la aviación experimentó una serie ininterrumpida de logros, cada vez más espectaculares y significativos, al grado de que en pocos años, la aviación se hizo parte indispensable del diario vivir de las naciones. En 1907, Louis Bleriot realizaba la proeza de cruzar el Canal de la Mancha en treinta y cinco minutos, piloteando un monoplano.⁶

Aeródromos y aeropuertos

“El aeródromo es un área de tierra o agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinadas total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves, mientras que se reserva la calificación de aeropuertos; para aquellos aeródromos que, a juicio de las autoridades del respectivo Estado, poseen instalaciones suficientes para ser considerados de importancia para la aviación civil.”⁷

Un aeropuerto tendría instalaciones de hangares, servicio de reparación y reaprovisionamiento, atención de pasajeros, carga y descarga de mercaderías, controles de vuelos y otras prestaciones, tendientes a obtener la mayor seguridad en las operaciones aéreas. Así, un aeropuerto es todo aeródromo, en el que existen de modo permanente, instalaciones y servicios de carácter público, para atender en forma regular el tráfico aéreo.⁸

Seligman y el primer intento de vuelo aéreo en Costa Rica

En Costa Rica, el inicio de la aviación, estuvo relacionada con las fiestas populares que se efectuaban los fines de cada año; que tradicionalmente se conocen como “Festejos de Fin de Año”. Para la organización de estas fiestas, se formaba una comisión, que se encargaba de definir todos los pormenores a realizar, de establecer un programa de actividades que dieran realce a tan importante fecha.

De este modo, el 13 de Diciembre de 1911 ante las proximidades de las fiestas populares de aquel entonces, arribó a nuestro país el empresario salvadoreño José Fuentes, ofreciendo practicar una exhibición aérea, la primera que dicho sea de paso, se verificaría en Centro América. Fuentes logró convencer a la Comisión de Fiestas, y el 29 de Diciembre de ese año, arribaron a la terminal del Ferrocarril al Atlántico en San José, una serie de cajas de madera que contenían un monoplano “Bleriot”⁹, propiedad del piloto estadounidense Jesse Seligman.^{10 11}

Según el contrato suscrito entre Fuentes y la Comisión de Fiestas, Seligman llevaría a cabo dos o tres vuelos, sin especificar su duración. El sitio seleccionado para el espectáculo, por sus características topográficas y su proximidad al centro de la ciudad, fue el Llano de La Sabana. En opinión de Fuentes, el público quedaría altamente complacido y admirado ante las volteretas que haría Seligman.¹²

Tan sólo bastaron dos días, para armar y poner en exposición el aeroplano en La Sabana; se dispuso que el 1 de Enero de 1912 Seligman llevaría a cabo su proeza. Por su parte, los periódicos de la época dieron gran publicidad al acontecimiento, incitando a los ciudadanos a concurrir al evento. Se dice que desde días antes en distintos pueblos y ciudades del Valle Central, la gente empezó a prepararse para asistir, ya fuera en carretas, a caballo o en tren.

La Comisión de Fiestas, deseosa de obtener el máximo provecho de esta actividad, que sólo tendría parangón, con la llegada de la primera locomotora de vapor del Ferrocarril al Atlántico a la ciudad de San José; decidió contratar unas dos mil sillas, para ser instaladas en el Llano de La Sabana. Conforme a lo previsto, se cobraría un colón por el derecho de silla,

A fines de la década de 1920 la aviación comercial tomaba fuerza en nuestro país, 1922 (fuente Manuel Gómez Miralles)



a todo aquel que quisiera presenciar, debidamente sentado, las maniobras de Seligman. Del producto de ese alquiler se daría, un 50% al empresario Fuentes, un 30% al dueño de las sillas y el restante 20% a la “Comisión Pro Semana de la Aviación”¹³

Una crónica de periódico destaca, que desde la madrugada del 1 de Enero de 1912, comenzó a llegar gente al Llano, ya a las 5 de la mañana habían alrededor de 5.000 personas, y unas cinco horas más tarde, la multitud bien podría ser de unas 40.000 almas. Era tanta la gente que se atravesaba en la improvisada pista, y el viento tan fuerte, que Seligman no encontraba las condiciones propicias para el despegue. Esta situación empezó a impacientar a los concurrentes, hubo protestas y algunos lo acusaron de cobarde por tenerle miedo al “viento”; mientras que otros, le llegaron a lanzar tanto a él como a sus mecánicos palos, terrones de tierra y estiércol seco, que por cierto abundaba en el Llano. Ante la posibilidad de que la diversión degenerara, en un tumulto de impensables consecuencias, Seligman dio la orden de abrir campo y tratar de elevar el aeroplano. Logró recorrer un trayecto de 250 metros y se elevó con dificultad, dada la velocidad del viento en contra, para volar unos 600 metros a baja altura y precipitarse sobre la copa de uno de los árboles que rodeaban el Llano de La Sabana. Ante el percance, el piloto resultó ileso, pero el aparato sufrió daños, aunque de poca consideración, en las alas, el motor y la hélice.¹⁴ El fiasco y la decepción de los asistentes por presenciar un gran suceso fue mayúsculo, pues la prueba aérea no duró más que unos pocos segundos, y la mayoría de ellos habían esperado por horas.

Al día siguiente, luego de las reparaciones efectuadas al aeroplano, éste pudo elevarse tal y como estaba programado, recorriendo unos cinco kilómetros, ante la mirada atónita de cerca de 4.000 personas que nuevamente habían llegado a La Sabana. Sin embargo, al aterrizar el deslizador trasero se rompió, percance que sirvió de pretexto a Seligman para no realizar el último vuelo, lo cual de seguro, no debió de agradar mucho a la Comisión de Fiestas que había pagado mucho dinero por dicho evento.

La insatisfacción general en torno al primer vuelo aéreo en nuestro país, quedó reflejada en un diario cuando, comentando las famosas “hazañas” del piloto, apuntó muy a la tica “...vaya una gracia....vuela más un yigüirro que Seligman y su chunche...”¹⁵

En globo o aeroplano, al fin el cielo es el mismo



A principios de Octubre de 1912, nueve meses después de la llegada de Seligman a nuestro país, y de su proeza tan poco exitosa, apareció un nuevo aeronauta llamado Robert Masterson, quien ofreció ascender en un globo sobre los cielos de la ciudad de San José. Con el objetivo de financiar la actividad, logró que un grupo de comerciantes josefinos aceptaran ayudarlo, a cambio de que tirase desde su aparato una serie de volantes, en los cuales se anunciaban sus negocios y los productos que vendían. El evento se originó también en La Sabana, el 12 de ese mismo mes a las nueve y veinte minutos de la de la mañana, ante unas 9.000 personas que se congregaban, atraídas por la novedad del acontecimiento. El globo se elevó hasta unos 300 metros de altura, en medio de la algarabía general de los presentes, que nunca antes habían contemplado una hazaña semejante.¹⁶

A fin de cumplir con sus patrocinadores, conforme avanzaba, Masterson empezó a lanzar millares de hojas, con toda clase de anuncios, entre ellos: el del dentista que ofrecía planchas con dientes de oro, y el curandero que promocionaba remedios

especiales para las hemorroides. Luego de recorrer buena parte del centro de la ciudad, regresó y se lanzó en paracaídas sobre la planicie del Llano de La Sabana, para el regocijo de los asistentes que lo aplaudieron frenéticamente.¹⁷

La realización de estos dos hechos en el Llano de Mata Redonda, incidiría definitivamente, en los años por venir en la utilización del espacio, ya que por su planicie y cercanía a la ciudad, marcaría el inicio y consolidación de la aviación comercial en Costa Rica. Por cuanto las distintas autoridades de los gobiernos, que se sucedieron a partir de la década de 1920, autorizaron su uso progresivo, en detrimento de la vocación de esparcimiento y recreación, que había venido manteniendo en el último siglo y del surgimiento de diversas prácticas deportivas hacia fines del siglo XIX. Esta situación se tornaría más conflictiva a finales de los años treinta, porque remató con la eliminación del Bosque de los Niños, en consecuencia con la construcción del Aeropuerto Internacional de La Sabana.

Nuevas Fiestas Populares y vuelos recreativos



A pesar de que, la experiencia de Seligman no resultó todo lo gratificante que se esperaba, la aviación como tal, había hecho su irrupción en el mundo moderno, y era uno de los acontecimientos que generaban mayor expectación. Por ello, para las fiestas de fin de año de 1913, la comisión creada para tal efecto, contrató al aviador francés Marius Tercé¹⁸ para que diera en Costa Rica unos vuelos de presentación.

Tercé arribó el 4 de Diciembre, la Dirección de Obras Públicas dispuso construir en La Sabana un improvisado hangar, donde armar y guardar el aeroplano.¹⁹ Este sencillo hangar, pese a su carácter temporal, sería el antecedente para los que surgirían posteriormente; a principios de la década de 1930 y que subsistirían hasta el año 1974.

El 18 de Diciembre efectuó un vuelo de prueba, resultó un verdadero éxito, pues no solamente se elevó; sino que dio dos vueltas alrededor de La Sabana, sobrevoló la Catedral, el Parque Central, la Iglesia de la Merced y finalmente aterrizó en el Llano.²⁰ Tres días después realizó otra prueba, ante la mirada complacida del entonces Presidente de la República, Ricardo Jiménez Oreamuno, quien se trasladó hasta este sitio para contemplar el suceso.²¹

De acuerdo con el programa oficial, se fijó para el 31 de Diciembre su primera exhibición aérea. Esta vez, para moderar al público y evitar los desórdenes que afrontó Seligman, se decidió rodear el campo de aterrizaje con una cerca de alambre. El aviador Tercé, aprovechando la prueba de los días previos, se sintió confiado y logró despegar ante la admiración de los concurrentes, pero con tan mala suerte, que un fuerte viento lo derribó.²² Sufrió algunos golpes y fue atendido en la Casa de Salud, pero el aeroplano quedó hecho trizas. Una posterior colecta pública, le permitió importar otro aparato, con el cual efectuó una serie de vuelos en San José, Orotina, Puntarenas y Limón antes de regresar a Francia.

Si bien las experiencias de Seligman y Tercé en Costa Rica distaron mucho de ser exitosas, sí fueron premonitorias, sobre el porvenir no muy lejano que aguardaba a La Sabana. Esto hizo ver a las autoridades de gobierno, el potencial que tenía el Llano para el desarrollo venidero de la aviación comercial en nuestro país; tanto por las características topográficas del terreno, como por su proximidad al centro de la ciudad capital. Sin embargo, este fenómeno se convertiría en el elemento retardatario para la consolidación, de un proceso ya iniciado desde mediados del siglo XIX, y que apuntaba a convertir y afianzar el sitio como un parque recreativo y deportivo, al mejor estilo de los que surgieron en las grandes capitales europeas.

Tobías Bolaños primer aeronauta costarricense

Aunque Tobías Bolaños Palma fue poco afortunado como aviador, le corresponde el honor de ser el primer piloto aéreo costarricense. Oriundo de San Miguel de Santo Domingo (Heredia), procedía de una familia de extracción campesina, de escasos recursos económicos, sus padres fueron Francisco Bolaños y Luisa Palma. Siendo muy joven, Tobías se sintió deslumbrado por la aparición de Seligman y Tercé en Costa Rica, y decidió que él seguiría sus pasos, convirtiéndose en piloto. Empero, la realización de este sueño no era algo fácil de cumplir, pues en nuestro país no existían las mínimas condiciones para su capacitación; pese a ello, no desmayó ni abandonó su idea de prepararse como piloto. Finalmente el 18 de Septiembre de 1914 con miles de dificultades, un poco de dinero y el corazón lleno de ilusiones logró marcharse a Francia.²³

La llegada de Bolaños a Europa, coincidió con las turbulencias de la Primera Guerra Mundial, contexto que le sirvió para colocarse como ayudante de la flota de aviones que resguardaban París. El siguiente paso fue lograr la instrucción necesaria para desempeñarse como piloto de combate, luego de recibir los estudios respectivos en la Escuela Nacional de Pau de la Aeronáutica Nacional Francesa. Poco tiempo después, sufrió un accidente aéreo, con la fatal consecuencia, amputación de una pierna. Su regreso a Costa Rica se dio el 26 Mayo de 1917.²⁴

Durante el resto de su vida, intentó una y mil veces dedicarse a la aviación civil en nuestro país, pero las escasas oportunidades brindadas, coincidieron con las grandes limitaciones que en materia de la aviación comercial, afrontó Costa Rica hasta mediados del siglo XX.



Tobías Bolaños, primer piloto costarricense
(fuente Luis Eduardo Ortiz Chávez)

La década de 1920, conflicto entre recreación y aviación

El inicio de la década de 1920, significó la continuación de los vuelos de exhibición para los festejos de fin de año, con iguales condiciones y resultados muy similares. En Diciembre de 1920, llegaron los pilotos italianos José Villa y Luis Venditti con dos cacharros viejos marca "Ansaldo". Uno de ellos no pudo levantar el vuelo, debido a la mala calidad de la gasolina, se estrelló en La Sabana, aunque sin causar desgracias personales. Días más tarde, los concurrentes al espectáculo, ante la frustración de las demostraciones, terminaron rompiendo las cercas del campo de aterrizaje y apedreando los hangares. Sin embargo, unos días después Venditti llevó a cabo una serie de vuelos, que se convirtieron en los más exitosos hasta entonces efectuados.²⁵ De ahí en adelante, todo sería cuestión de tiempo; porque poco a poco la aviación dejó de ser una diversión de fin de año, para adquirir su real dimensión e importancia en el desarrollo de los correos y las comunicaciones.

Ante el creciente empleo del Llano de La Sabana para otras actividades distintas al deporte y la recreación, un grupo de vecinos apoyados por la Municipalidad de San José, decidió tomar cartas en el asunto y recurrir a las instancias pertinentes. De sus gestiones lograron que el Congreso de la República emitiera el decreto legislativo N° 151 del 16 de agosto de 1923, que en su artículo único, señalaba:

*"El Llano de Mata Redonda de la provincia de San José no podrá arrendarse ni destinarse a usos distintos que los de expansión y solaz de sus visitantes, sin permiso del Poder Legislativo. No obstante la Municipalidad podrá dictar disposiciones que tiendan a embellecer dicho campo y efectuar en él mejoras como jardines, arboledas, quioscos y pistas, sin fines lucrativos"*²⁶(ver Anexo 1)

Esta es la primera resolución legal que se da, en torno al conflicto entre recreación y aviación para los predios de La Sabana. Este dictamen viene a ratificar que: en el ámbito josefino existe un sector de la sociedad que para ese momento, considera que el Llano es un espacio público, que ha sido ganado para la expansión y la recreación desde hace no menos de un siglo atrás; asimismo, que la creación del Bosque de los Niños y su lago, reafirmaban el concepto recreativo del área, según los lineamientos inspirados por el Barón de Haussmann²⁷, y su renovación urbana de París. Además, demuestra que La Sabana había empezado a consolidarse como un área apta, para las prácticas deportivas en general, y que los interesados en desarrollar la aviación debieron de haber realizado los esfuerzos necesarios para escoger otro lugar, donde disponer de un campo de aterrizaje más adecuado y no a expensas del sacrificio de un sitio, cuya vocación de parque era indispensable para el desarrollo futuro de la ciudad.

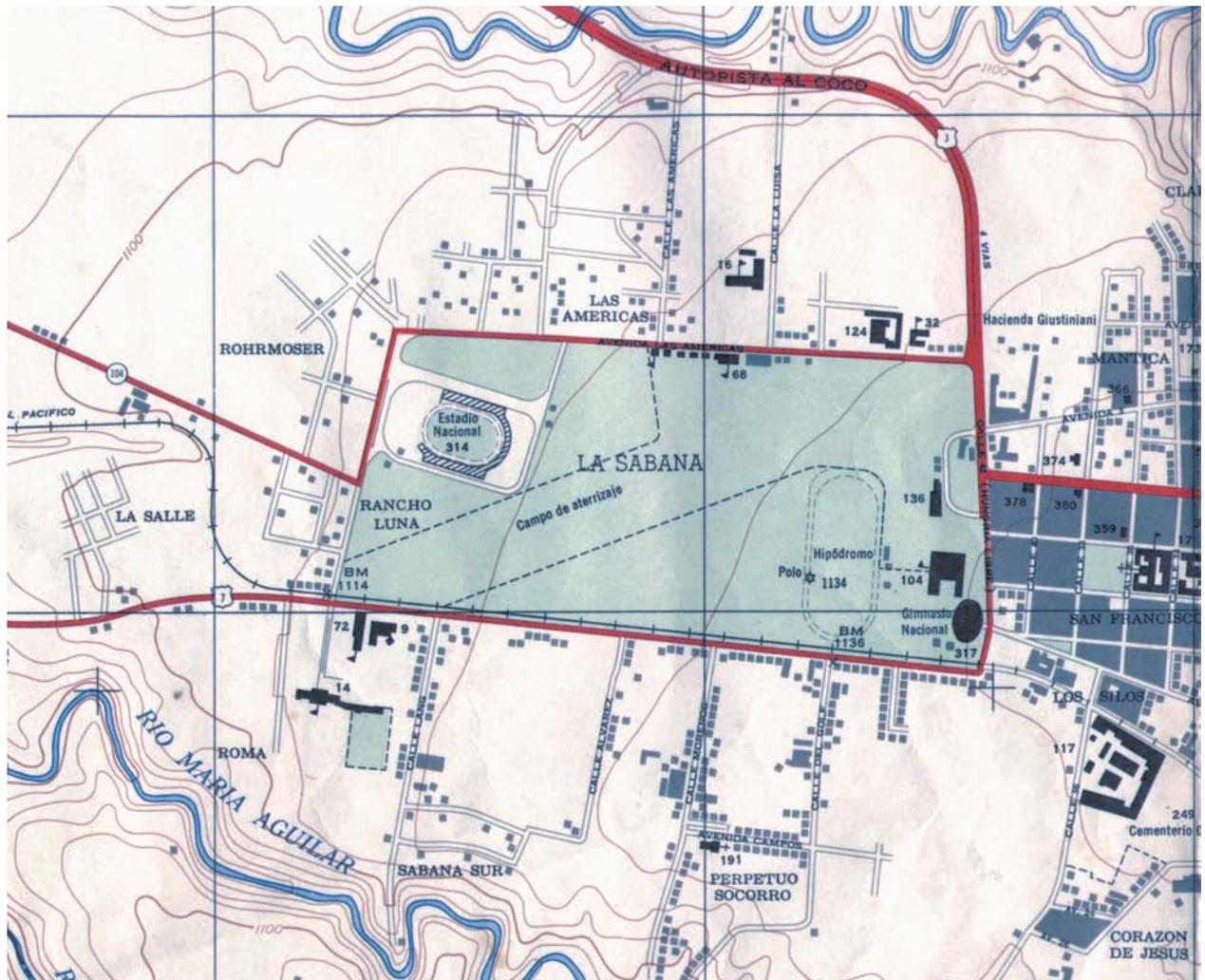
En 1924, tan sólo unos meses más tarde, ésta resolución pasa a ser letra muerta, y se lleva a cabo el primer vuelo internacional hacia Costa Rica, por medio de aviones del Ejército de los Estados Unidos que aterrizan en La Sabana. Además, ya se considera que la mitad Norte del Llano, con una orientación de Oeste a Este, debía destinarse a campo de aterrizaje, aprovechando que las condiciones del sitio son apropiadas, al menos en el tiempo corto, la improvisada pista que se usaría, se hallaba enzacatada. Un año después, el 13 de mayo de 1925, cuatro aviones tipo militar de la France Field, se disponían a despegar luego de cinco días de permanencia en la ciudad. Pero uno de ellos, piloteado por Arthur Watson y Otto Hansen no pudo tomar la altura necesaria, chocó con los cables de alta tensión, incendiándose cuando se estrelló, en el sitio de la actual confluencia de la Autopista General Cañas con la Avenida de las Américas. El incidente cobró la vida de los dos tripulantes, en lo que se considera la primera tragedia aérea del país.²⁸ Este accidente no ocasionó otras desgracias personales ni materiales, ya que en ese tiempo, todo el entorno de La Sabana estaba cubierto por grandes fincas cafetaleras y eran muy pocas las viviendas que la rodeaban.

Charles Lindbergh y la Pan American Airways Inc.

Entre el 20 y el 21 de Mayo de 1927, a nivel mundial la aviación dio un gran salto, con Charles Lindbergh²⁹. En esa fecha, el piloto estadounidense pasó a ser, el primer aviador en cruzar el Océano Atlántico, viajó con su aeroplano “Espíritu de San Luis”, desde Nueva York a París. Su hazaña le dio fama y renombre, a la vez, que lo convirtió en un excelente promotor de la aviación civil. Hacia fines de 1927 y principios de 1928, llevó a cabo una gira internacional por México, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá; todo ello para difundir y fomentar las bondades de la comunicación aérea.³⁰

A nuestro país llegó el 7 de Enero de 1928, aterrizó en La Sabana en medio de una gran cantidad de público, que se había congregado junto al Presidente de la República Ricardo Jiménez Oreamuno (1924-1928) para, brindarle un justo recibimiento.³¹ Entre los homenajes que se le tributaron a Lindbergh, hubo un desfile que pasó por la calle de La Sabana, la Avenida Central y el Paseo de las Damas además, una cena de gala en el Teatro Nacional.³²

Aeropuerto Internacional de La Sabana y su entorno poco urbanizado en la década de 1950 (fuente Instituto Geográfico Nacional)



El vuelo de Lindbergh inauguró el arribo posterior a un sin número de pilotos, que llegaban a Costa Rica o que utilizaban nuestro improvisado campo de aterrizaje, como escala para otros destinos. Sin embargo, el impulso definitivo a la aviación comercial en el país, lo daría la Compañía Pan American Airways Inc. Esta empresa de capital estadounidense, por aquel tiempo, ya poseía rutas regulares en el área del Caribe; razón por la cual, decidió formalizar las gestiones del caso, para incluir a Costa Rica dentro de sus programas de expansión comercial. Las negociaciones entre la compañía aérea y el Gobierno de la República, derivaron en el contrato firmado en julio de 1929, entre Frank Whiting y Luis Anderson a nombre de la empresa; y Enrique Fonseca Zúñiga, Secretario de Fomento, por parte del gobierno.³³ Sin embargo, es hasta 1930 cuando la aerolínea realmente inicia sus servicios regulares.³⁴ El contrato daba una concesión por 10 años, para realizar vuelos aéreos regulares e internacionales, quedando así autorizada dicha compañía, para establecer los campos de aterrizaje, edificios, hangares y talleres que necesitase.³⁵

Respecto al gobierno, su aspiración apuntaba a impulsar el desarrollo de la comunicación aérea, por lo que desde Septiembre de 1929, se había dispuesto la construcción de un hangar en La Sabana, y la erogación de varios miles de colones en el aplanchado de la mitad Norte del terreno, con lo cual, el lugar vino a consagrarse como aeródromo oficial. Con este hecho, la ciudadanía empezó a perder el paraje para la recreación y el deporte, pues aún, cuando se les garantizaba el uso de la mitad Sur, ya las condiciones de seguridad no eran las más adecuadas.³⁶ Para ello basta con recordar, un vuelo procedente de Panamá de fecha 29 de Diciembre de 1929, cuyo avión se estrelló y destrozó casi por completo sin ocasionar desgracias personales.³⁷

También se habilitaron una serie de aeródromos, con la finalidad de comunicar al resto del país. Así la Pan American empleó trimotores Ford, para volar a Limón y a las Loras de Chomes de Puntarenas.³⁸ Y si bien, la empresa contaba con el apoyo oficial del gobierno, frente a la oposición de importantes sectores de la ciudadanía, que la adversaban por el uso del Llano de Mata Redonda; muy pronto tuvo que afrontar un contratiempo realmente serio. El problema no previsto consistía en que, realmente la mitad Norte del Llano, no era una pista lo suficientemente extensa, para permitir el aterrizaje de las naves más modernas con que contaba la Pan American. En este caso, solamente se vislumbraron dos posibles alternativas de solución. La primera consistía en eliminar el Bosque de los Niños y rediseñar una pista transversal, con una orientación del Suroeste al Noreste, pero el gobierno de entonces no quiso asumir ni enfrentar semejante salida. Por ello a la Pan American no le quedó más recurso, que implementar la segunda opción y buscar otro sitio, para crear una nueva pista de aterrizaje.

La zona que la empresa escogió para su nueva terminal aérea fue, la Hacienda La Lindora, ubicada más al Oeste de La Sabana, específicamente en el cantón de Santa Ana; el 12 de Febrero de 1931, el Congreso de la República la declaró puerto aéreo internacional.³⁹ Esta hacienda existía desde la primera mitad del siglo XIX, con el nombre de “Sabana Grande” y había pertenecido entre 1833 y 1842 a Braulio Carrillo Colina. A su muerte, pasó a manos de algunos de sus familiares, y a principios del siglo XX, fue adquirida por Guillermo Niehaus, quien le dio el nombre de La Lindora, como un homenaje a su esposa Dora, al anteponerle cariñosamente el adjetivo “linda.”⁴⁰

La Lindora como terminal aérea, se inauguró el 12 de Abril de 1931⁴¹, abarcaba un potrero rectangular, flanqueado por una montaña a un lado y el cañón del Río Virilla al otro. Con una pista de poco más de un kilómetro de largo, un edificio para bodega y oficinas; era muy sencillo, de unos 400 metros cuadrados. Allí aterrizaron los modernos aviones Douglas DC-2 y DC-3, con los cuales el servicio de pasajeros, empezó a convertirse en rutinario para el país; con el inconveniente algunas veces, que para poder aterrizar, había que ahuyentar el ganado que invadía la pista.⁴²

Los sectores que preferían el fortalecimiento del Llano de La Sabana como aeródromo, no vieron con buenos ojos este desplazamiento; y lanzaron una serie de críticas al establecido en La Lindora. Se decía, de la incomodidad que significaba

para el turismo, por los 16 kilómetros que lo separaban del centro de la ciudad de San José. Argumentaban, que no ofrecía un margen de tiempo suficiente, para que los viajeros en tránsito conocieran la capital y dejaran sus dólares. Asimismo, señalaban que no se prestaba para que el comercio urbano llegara hasta allá, y pudiera ofrecer los artículos criollos a los pasajeros, además, que durante el invierno la zona era fuertemente azotada por las lluvias. En fin, que solamente habilitándose debidamente La Sabana, el país podría realmente progresar.⁴³ El regreso de la Pan American al Llano de Mata Redonda se dio en 1940, cuando se produjo una readecuación de todo el espacio útil del sitio, con la creación de la pista transversal para aterrizaje y el estreno del Aeropuerto Internacional de La Sabana.

La Empresa Nacional de Transporte Aéreo (ENTA)

Como parte del desarrollo de la aviación en Costa Rica, el gobierno dispuso por decreto N° 19 del 13 de Noviembre de 1929, la creación de la Dirección General de Aviación Civil, adscrita a la Secretaría de Guerra y Marina.⁴⁴ Las funciones que se le asignaron a la dependencia fueron, las de normalizar y regular todo lo referente al tráfico aéreo en nuestro país. La institución fijaría, entre otras cosas, las condiciones para la apertura de campos de aterrizaje y las concesiones para la creación de compañías aéreas.

Ante esta instancia gubernamental, se presentarían el 29 de Agosto de 1932, el empresario William M. Schoenfeldt, junto a los pilotos Kenneth Poe y Shelton; todos estadounidenses, para gestionar los permisos que permitieran la operación en Costa Rica de la compañía denominada Empresa Nacional de Transporte Aéreo (ENTA).⁴⁵ Dicha compañía, comenzó a operar con dos pequeños monoplanos de 225 H.P. viajando a Limón y a Guanacaste. Como parte de la negociación efectuada, el gobierno les concedió una subvención de ₡6.500 mensuales por espacio de cinco años, a cambio del transporte de 100 kilogramos de correspondencia diaria al Puerto de Limón, pues de ahí en adelante continuaría por vía marítima.⁴⁶ Además, le permitió ocupar el pequeño hangar construido por el gobierno en 1929 en La Sabana, hasta tanto lograra levantar los suyos.

Con el nacimiento de la ENTA y posteriormente de Aerovías Nacionales, la Pan American se retiró prácticamente del servicio local, concentrándose en los vuelos internacionales. Por su parte la ENTA en muy poco tiempo, ya disponía de un itinerario que brindaba servicios cuatro días por semana a doce diferentes destinos: Puntarenas, Nicoya, Santa Cruz, Tempisque, Liberia, Cañas, San Isidro, Buenos Aires, El Pozo (Puerto Cortés), Puerto Jiménez, San Ramón y San Carlos.⁴⁷

Uno de los novedosos atractivos que dicha empresa brindó al público fue, el estreno de los llamados “vuelos de paseo” sobre la ciudad de San José. Éstos iniciaron el domingo 5 de marzo de 1933, de ocho a doce de la mañana, por la suma de diez colones, permitiendo a muchas personas experimentar por vez primera la emoción de volar.⁴⁸

El 13 de Marzo de 1935, la ENTA se reorganizó, y fue adquirida por Erick Murray, posteriormente, se refundiría con Aerovías Nacionales y finalmente pasó a formar parte de Transportes Aéreos Centroamericanos (TACA). Si bien, la ENTA contribuyó al desarrollo de la aviación nacional; esta empresa no abrió sus puertas a la preparación de pilotos criollos, ni permitió que pilotos costarricenses formados en el extranjero manejaran sus aviones.

Aerovías Nacionales (AN)

La creación de la empresa Aerovías Nacionales (AN), fue el resultado de las aspiraciones de Román Macaya⁴⁹, un joven piloto muy emprendedor que residía en los Estados Unidos, que decidió volver a su Patria para establecer una línea aérea local. Su regreso estuvo marcado por una gran publicidad, al anunciarse como el primer costarricense que piloteando una aeronave procedente de otro país; en un vuelo realmente memorable, si se le añade que la distancia a cubrir sería ni más ni menos que de 2.800 millas desde San Francisco de California.

El 5 de Octubre de 1933, fue la fecha que se estableció para su llegada al Llano de La Sabana, pero a causa de un fuerte temporal tuvo que aterrizar en Limón. Por ello su arribo se dio hasta el día siguiente (6 de Octubre). El avión que piloteaba era un monomotor Curtis Wright modelo Robin, bautizado como "Espíritu Tico",⁵⁰ quizás, haciendo un símil con el nombre del recordado "Espíritu de San Luis" de Charles Lindbergh.

La llegada de Macaya al Llano de Mata Redonda causó un enorme tumulto, pues lo esperaba todo el país. Carlos María Jiménez Gutiérrez en su libro "Historia de la Aviación en Costa Rica" lo describe así: *"...el 6 de Octubre de 1933 desfilaba la gente a La Sabana, para tributarle a Macaya una ovación como nunca se había visto en el país. Policías a caballo,*

El 6 de Octubre de 1933 Román Macaya aterrizó en el Llano de La Sabana con su aeronave Espíritu Tico (foto Román Macaya)



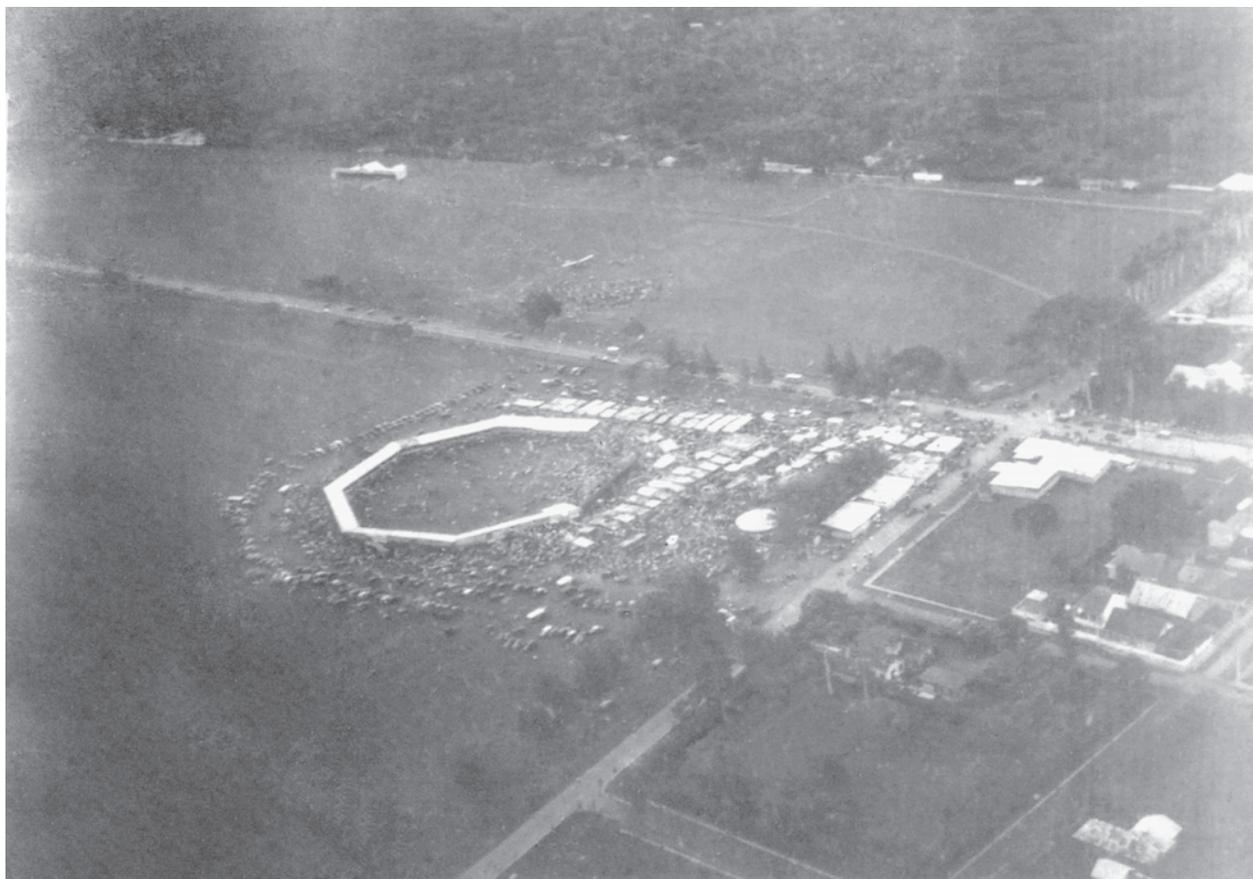
bomberos, artistas nacionales, Banda Militar de San José, miles de estudiantes, cuerpo diplomático, gente del gobierno". A las diez de la mañana aterrizó el "Espíritu Tico" en medio de la gritería general, cientos de flores fueron lanzadas a su paso. Recibió el saludo del Presidente de la República Ricardo Jiménez Oreamuno (1932-1936), hubo vibrantes discursos de Luis Dobles Segreda y Otilio Ulate Blanco, para de seguido partir en un desfile por el Paseo Colón y principales calles de la ciudad de San José, hasta llegar a la Casa Presidencial.⁵¹

Román Macaya una vez establecido en nuestro país, procedió a fundar Aerovías Nacionales. Esta compañía se creó en Agosto de 1934 y se convirtió, en la primera empresa de aviación con aporte de capital enteramente nacional (¢100.000 colones); con sumo esfuerzo brindó servicios por espacio de siete años.⁵²

Entre los aviones que adquirió la empresa estuvieron, un Curtis King Bird, un Travelair, dos trimotores Ford y un Stinson, con los cuales se hacían viajes seis días de la semana a San Ramón, Santiago de Puriscal, San Marcos de Tarrazú, Ciudad Quesada, El General, La Cruz de Guanacaste, Nicoya, Liberia, Buenos Aires, Puerto Cortés, Puntarenas, Limón y Sixaola. Estos vuelos, inicialmente, fueron tripulados por pilotos extranjeros. Sin embargo, la compañía de Macaya a diferencia de la ENTA, si propició que en sus talleres se formaran mecánicos y pilotos nacionales.

Aerovías Nacionales construyó varios hangares para sus talleres mecánicos, bodegas en el costado Norte de La Sabana, precisamente al frente del actual edificio del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE).

Redondel y fiestas populares del año 1935, realizadas en el sitio en donde hoy día se ubica el Museo de Arte Costarricense (foto Román Macaya)





Avión para el transporte del correo de San José a Limón y de ahí en barco hacia Europa, década de 1930 (foto Román Macaya)

Con el establecimiento de Aerovías Nacionales (AN) se originó inevitablemente, una competencia con la Empresa Nacional de Transporte Aéreo (ENTA), ya que a fin de cuentas, las dos compañías trataban de ganar para sí el mayor número de clientes. Dicha rivalidad se proyectó en 1935 también en los “festejos de fin de año”, pues ahora la novedad ya no era traer pilotos para vuelos poco exitosos, sino que por el contrario, se podía ofrecer al público viajes cortos sobre la ciudad durante los días de festejos. El resultado fue muy satisfactorio y lucrativo porque *“Aerovías hizo 180 vuelos en sus dos aviones y transportó 1.260 personas, mientras que ENTA utilizó un avión de 12 pasajeros en 36 vuelos que pasearon sobre la capital a 432 personas”*.⁵³

Después de competir las dos empresas decidieron unirse, y el 16 de Enero de 1939 formaron el consorcio ENTA-Aerovías para finalmente, ser absorbidas en 1940 por Transportes Aéreos Centroamericanos (TACA) de Honduras. TACA operaba en el mercado costarricense desde el 20 de Octubre de 1939, tanto en vuelos locales como internacionales.⁵⁴

Conflicto de intereses por uso del Llano de La Sabana

Desde finales de la década de 1920, el uso paulatino del Llano de La Sabana como campo de aterrizaje, existió con la oposición de importantes sectores de la población, que reclamaban la usurpación de los terrenos. Esta sería una lucha de treinta y cinco años, que se mantendría hasta 1974, fecha en la cual finalmente se logró la recuperación definitiva del Llano, mediante la supresión de todo tipo de vuelos en el sitio.

Los alegatos de los quejosos se basaban, en la tradición del sitio y el peso del bien común. Señalaban, que el desarrollo de la aviación era muy importante para el país, pero que la responsabilidad por adquirir una zona adecuada le competía al Gobierno de la República. Teóricamente a su favor tenían la ley N° 151 del 16 de agosto de 1923, que establecía un uso exclusivo del Llano para la expansión y el recreo. Pero la triste realidad les demostró, que pese a existir una ley, el Estado como tal no la respetó. Y más bien, el 11 de Septiembre de 1934 el Congreso declaraba a Santa Ana y La Sabana como aeródromos aduaneros del país.⁵⁵

En 1935 el conflicto tomó nuevos ímpetus y Eduardo Garnier, promotor y valuarte del deporte nacional, escribió un enérgico artículo al respecto en La Prensa Libre del 8 de Agosto de aquel año, intitulado "Intolerable abuso de nuestra Municipalidad"; el que entre otras cosas expresaba: *"...cuatro empresas de aviación, sin derecho alguno, y haciendo uso de un permiso indebido, que a dos de ellas les concedió la Municipalidad de San José, en donde, a más del enorme destrozo que están haciendo en el césped, con el constante traficar de sus aviones y de sus automóviles han construido sus respectivos hangares, algunos de ellos hasta con pisos de concreto"*. En su razonamiento Garnier aludía a la ley de 1923 y exigía su cumplimiento.⁵⁶ Las presiones aumentaban, y ese mismo día el Concejo capitalino, por acuerdo ordenó a las empresas de aviación que desalojaran La Sabana, por cuanto *"...la instalación allí de campos de aterrizaje, además de un estorbo es un verdadero peligro para los deportistas y público en general"*.⁵⁷ La resolución debía ser de acatamiento obligatorio, pues según la ley el Municipio era el ente encargado de la administración del Llano.

Mientras esto acontecía, Eric Murray a nombre de la ENTA y de los intereses de las compañías de aviación apelaron al Presidente de la República Ricardo Jiménez, la no aplicación de la disposición municipal, presentaron a su vez un proyecto para el uso del Llano al Congreso de la República. En la solicitud se establecía que *"...se reservaría un área de 188.800 metros cuadrados en la parte Norte de La Sabana para el aeródromo y se dejaría el sector Sur para la práctica del fútbol con un espacio útil de 464.800 metros cuadrados, en donde se podrían establecer 28 canchas"*.⁵⁸ Con estas gestiones, las empresas de aviación lograron que el 30 de Septiembre de 1935, el gobierno resolviera apelar y así detener, la ejecución del pronunciamiento municipal.⁵⁹ Dejando por otra parte, que posteriormente fuera el Congreso, la instancia última que resolviera sobre el asunto. Esta salida le permitió a las empresas de aviación ganar tiempo, con ello propiciar las condiciones para que se inclinara poco a poco la balanza a su favor.

El domingo 27 de Septiembre de 1935 se efectuó en la capital una manifestación pública, que demandaba el desalojo de La Sabana por parte de las compañías de aviación. La marcha recorrió las principales calles y finalizó, luego de algunos discursos en el Templo de la Música, del Parque Morazán. En ella se interpelaba al Presidente Ricardo Jiménez para que se respetase la integridad del Llano, que no fuera partido en dos. La respuesta del mandatario no fue más que el presagio de lo que legalmente formularía el Congreso el año siguiente, cuando afirmó: *"...en cuanto a mí se refiere, me parece que los deportistas o quienes los representan a los deportistas, no tienen razón al pedir que se les quite a las empresas nacionales de aviación el campo de aterrizaje. Y no tienen razón, porque en materia de utilidad pública tanta importancia tiene el deporte como el servicio que prestan las referidas empresas de aviones. Y habiendo campo suficiente para ambas actividades, no se justifica que haya una falta de armonía y que se pida el desahucio de los hangares"*.⁶⁰

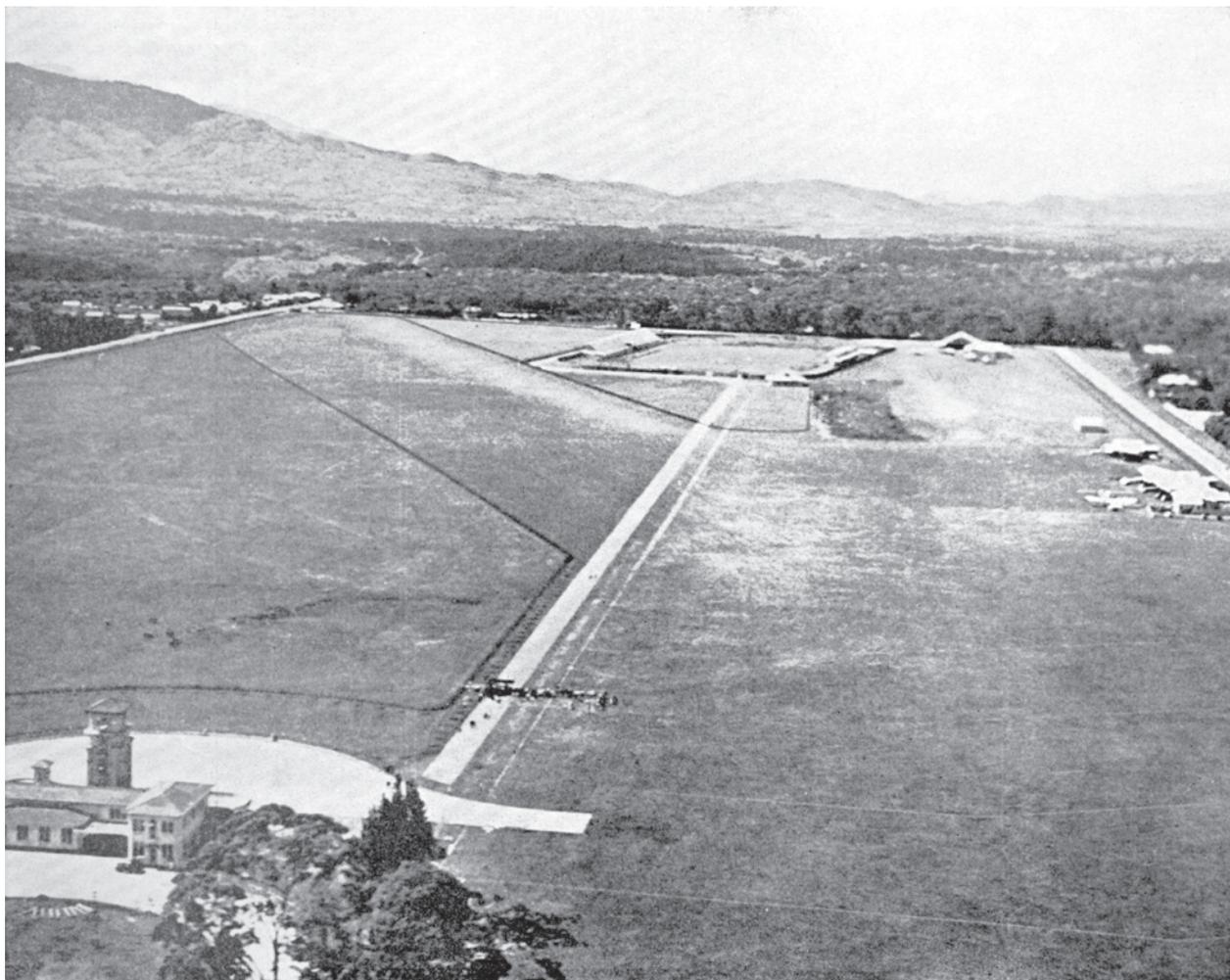
Continuando la pugna abierta por el control y uso de La Sabana el 6 de Febrero de 1936, la Municipalidad de San José señaló un plazo de doce meses, para que las empresas de aviación retiraran los hangares. Pero la contraparte alegó la imposibilidad de adquirir y habilitar un terreno próximo a San José.⁶¹ Para resolver la controversia el 15 de Abril de 1936, finalmente el Congreso de la República se pronunció estableciendo la derogatoria de la ley N° 151 del 16 de Agosto de 1923 y legalizando el uso de la parte Norte del Llano para la aviación.⁶²

El Aeropuerto Internacional de La Sabana

Siete meses después que el Congreso de la República autorizara el uso de la parte Norte del Llano de Mata Redonda como campo de aterrizaje, emitió un nuevo decreto, el N° 29 del 28 de noviembre de 1936, por medio del cual se crearía el Aeropuerto Internacional de La Sabana.

En este decreto se otorgaba el control del futuro aeródromo al Estado, se autorizaba el acondicionamiento de los terrenos necesarios para las pistas de aterrizaje, pero advirtiendo que en lo posible se respetaría el Bosque de los Niños. Condición que no se cumplió, porque se produjo su eliminación, pese al disgusto de la ciudadanía. Como una medida “compensatoria” el decreto estableció que se procedería en “lo posible” a la delimitación de algunas áreas para juegos de deporte; que en lo sucesivo no podrían ser ocupadas para otros fines; además, que se preservaría la zona del Estadio Nacional. Concluía autorizando al Poder Ejecutivo la inversión de ¢350.000 en la ejecución de todas las obras del aeropuerto.⁶³ (Ver anexo 2)

Pista transversal delimitada por una cerca de cipreses, al fondo el Estadio Nacional y al costado derecho los hangares de los aviones, 1940
(fuente Cuatro años de la Administración Cortés)



Mientras que la Pan American ofreció ayudar con \$40.000. Sin embargo, “...para evitar un monopolio, el Congreso y el Ejecutivo acordaron declinar todo aporte económico de empresas extranjeras para construir y controlar el Aeropuerto de La Sabana”.⁶⁴

La promulgación de este decreto, impulsado por el Presidente León Cortés Castro (1936-1940), significó el traspaso de la administración del Llano, que hasta entonces había sido propiedad de la Municipalidad de San José a manos del Estado, adquiriendo además la condición de bien nacional.⁶⁵ Para Marzo de 1937, ya estaba resuelta la parte legal, y a principios de 1938, estaban listos para iniciarse los trabajos de acondicionamiento del terreno, tanto la pavimentación del perímetro que circunda el Llano, como la construcción del edificio para la terminal, todo lo cual supondría una labor de gran envergadura.

En la Memoria de Obras Públicas editada al final de la administración Cortés, se establecen los pormenores de los trabajos que se desarrollaron en la consolidación de las pistas, en ella se indica: “...la Dirección de Obras Públicas con el Ing. Max Effinger emprendió la difícil y costosa obra del subsuelo, para nivelar y drenar el terreno sobre el cual iba a realizarse el tráfico de aviones. Un complejo sistema de drenaje fue construido, en invisible red, para asegurar la viabilidad y firmeza de las pistas destinadas a la elevación y aterrizaje de las más grandes naves áreas en servicio”.⁶⁶ El resultado fue el delineamiento de pistas de césped, en forma transversal de Suroeste a Noreste con 1.400 metros de longitud y 150 metros de ancho. Asimismo, se trabajó por casi dos años, con el concurso de numerosas cuadrillas de peones dirigidos por Federico Lauseé, empleado de la Dirección General de Obras Públicas, con el propósito de concluir los sistemas de drenaje y construir los grandes depósitos subterráneos para la gasolina.⁶⁷

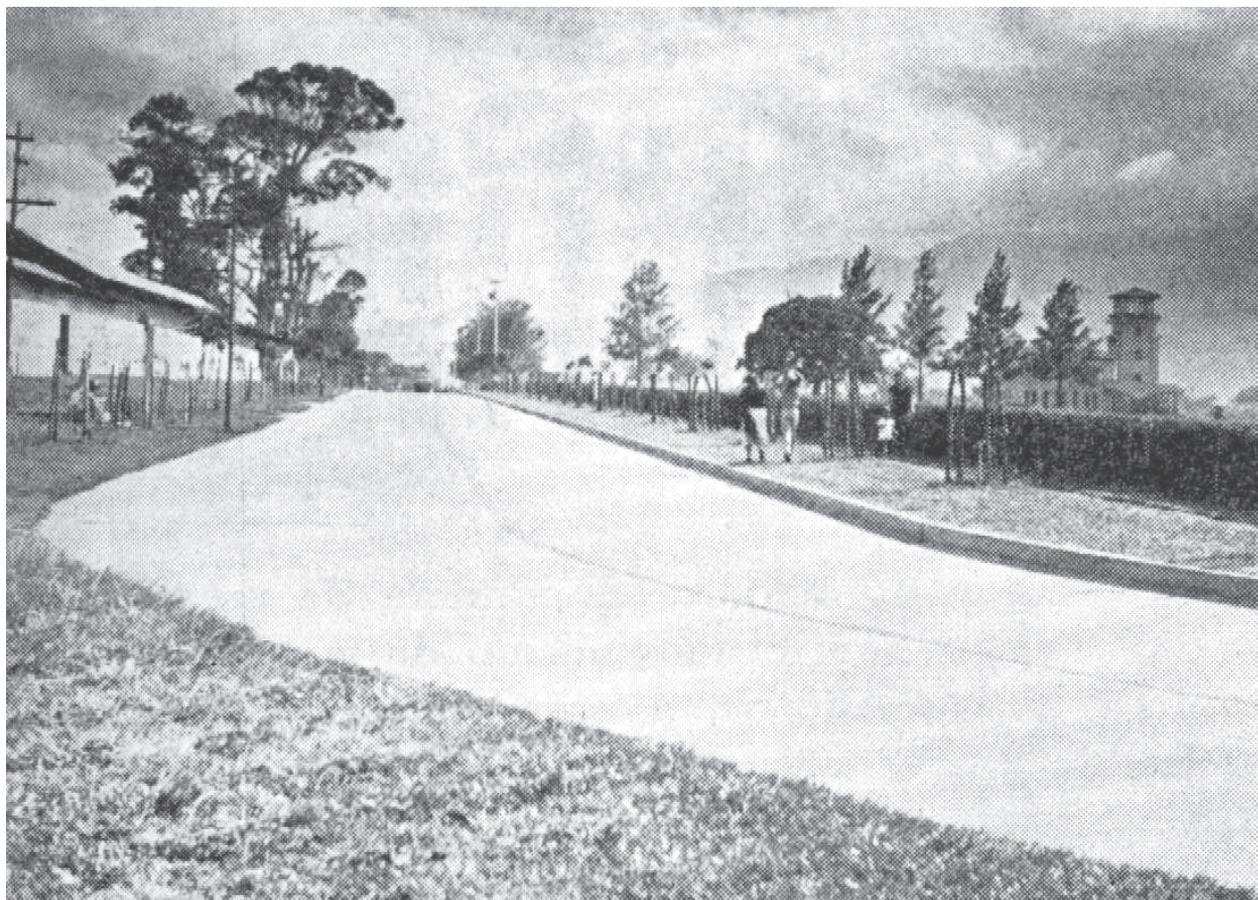
León Cortés inspecciona los trabajos de pavimentación y ampliación de la carretera hacia el costado Oeste del Llano, 1938
(fuente Andrés Fernández)



También se realizó el trabajo de pavimentación de unos 32.000 metros cuadrados, para formar una ancha carretera de cemento de 6.5 kilómetros de largo, por 8 metros de ancho, en todo el contorno del Llano. “Construyéndose más de 7 kilómetros de alcantarillado, en las calles de circunvalación y una vasta red de desagües y tubos de drenajes, que forman un sistema transversal y longitudinal”. Bajo la dirección de Federico Laussé y Bernabé López.⁶⁸

En cuanto al edificio para la terminal, los planos fueron levantados por el Ing. Luis Paulino Jiménez Montealegre, quien fungió como jefe del proyecto; mientras que los perfiles de la fachada correspondieron a delineamientos del Arq. José María Barrantes; ambos funcionarios de la Dirección de Obras Públicas.⁶⁹ Para la elaboración del diseño, tanto de fachada como de espacios internos de la terminal aérea, el gobierno envió a Jiménez a recorrer toda Centro América y México, con el fin de que observara las terminales existentes en estos países para que sirvieran de modelo a la nuestra. A partir de la información recopilada por Jiménez, Barrantes proyectó un edificio con una concepción más moderna en sus fachadas, pero según se cuenta al final León Cortés le pidió, que se tomara como base el estilo arquitectónico del Aeropuerto de La Aurora de Guatemala.⁷⁰ El resultado fue un edificio de marcado estilo Neocolonial, con hermosas puertas y ventanas enrejadas, elaboradas en los talleres de Doña Adela de Jiménez.

Calle 42 con rumbo Norte, a la derecha se aprecia el edificio de la terminal aérea; a la izquierda parte del beneficio de la familia Giustiniani, 1940 (fuente Cuatro años de la Administración Cortés)





Construcción de drenajes en la pista, hacia el costado Sur de la terminal aérea, 1940 (fuente Cuatro años de la Administración Cortés)

La terminal aérea cubría un superficie de 700 metros cuadrados, con 50 metros de frente por 25 metros de fondo. A esto habría que sumarle los parquecitos ubicados frente a su fachada principal, y las explanadas pavimentadas en su parte posterior, para cubrir un área total de 20.000 metros cuadrados. La distribución interna contemplaba, en la planta baja: la Capitanía del Aeropuerto; las oficinas anexas de inmigración, de aduana, y de las compañías de aviación; así como un vasto y lujoso restaurante. En el segundo nivel se ubicaban las oficinas para radiotelegrafía, radiotelefonía, amplias terrazas, un hermoso salón para recepciones oficiales denominado “Salón Dorado” y un torreón de 25 metros de alto, que servía de torre de control. Poseía un sótano para los transformadores eléctricos y ahí se guardaba una aplanadora de diez toneladas, que se empleaba en la nivelación del campo.

El costo total de los trabajos ascendió a ₡1.741.577.20, un monto muy superior al que se presupuestó inicialmente. De ese monto correspondieron unos ₡350.000.00 a la terminal y el resto, se invirtió en la pista y la carretera que circunda el Llano.⁷¹ Los trabajos de construcción del edificio habían iniciado el 16 de Agosto de 1938, concluyeron el 7 de Agosto de 1940. Sin embargo, el estreno oficial se verificó el día 6 de Abril de 1940, ante la premura que representaba el final de la administración Cortés.⁷²

El diario La Prensa Libre publicó un amplio reportaje de la inauguración del aeropuerto. En éste se mencionaba, acerca de la asistencia de multitud de personas, que no quisieron perderse los actos y que llegaron desde muy temprano, en busca del mejor sitio para presenciar la ceremonia. Se habló de una movilización de no menos de 10.000 personas, de distintas ciudades del país, que deseaban presenciar tan memorable evento. Había representaciones diplomáticas de todos los países de Centro América, Panamá y México. Mientras que el edificio fue engalanado en su amplia terraza, con las banderas de todos los países de continente, dándole gran colorido y solemnidad al acto.



Fachada principal de la terminal aérea, 1947 (fuente Archivo Nacional)

La actividad comenzó con un desfile de las Bandas de San José, Heredia, Alajuela, Cartago y la Filarmonía de Turrialba. El desfile partió de la Plaza de la Artillería (hoy Banco Central), hasta La Sabana. Su llegada a la terminal aérea dio un aire de gran festividad y solemnidad, muy celebrada por la concurrencia. La ceremonia continuó con la llegada del Presidente de la República León Cortés y de seguido las bandas militares ejecutaron uno a uno los himnos nacionales de las Repúblicas Centroamericanas. Concluidos éstos, el alto prelado canónigo y Capellán del Ejército, Ricardo Zúñiga, bendijo el suntuoso edificio. Luego, el Secretario de Instrucción Pública Alejandro Aguilar Machado, pronunció la alocución que dio por inaugurado el Aeropuerto Internacional de La Sabana. El discurso no fue realizado por Cortés, ya que tan sólo faltaba un mes para el traspaso de poderes al presidente electo Rafael Ángel Calderón Guardia (1940-1944) y se pensó, que sería más relevante un discurso de Aguilar Machado en donde a la vez que se inauguraba la terminal aérea, se aprovechara el evento para hacer un resumen de la obra constructiva y de gobierno de Cortés.⁷³

Para concluir los actos protocolarios y cuando el reloj marcaba las diez y treinta minutos de la mañana, aparecieron de entre las nubes en perfecto vuelo de formación siete bombarderos y dieciocho cazas. Se trataba de aeronaves militares estadounidenses, comandadas por el General Von Woorris, provenientes de la Zona del Canal de Panamá y que se hacían presentes para dar mayor lucimiento y realce a la actividad. El público congregado quedó maravillado con el espectáculo, y el aterrizaje de cada uno de los aparatos, que se fueron acomodando en el fondo de La Sabana, cerca de los hangares de la ENTA ubicados en la parte Noroeste del Llano. Una hora después, aterrizaba un DC-10 de la Pan American dando por inaugurado el servicio internacional de transporte de pasajeros.⁷⁴

Años más tarde, el 5 de Octubre de 1945, nació la compañía Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA). La empresa surgió con un capital inicial de ₡500.000 y una distribución de acciones que destinó un 40% del control a la Pan American, un 20% al Gobierno de Costa Rica y un 40% para ser vendidas entre ciudadanos particulares. En Junio de 1946, con un

avión Douglas DC-3 con capacidad para veintiséis pasajeros se iniciaron los vuelos locales y en 1947, se extendieron a Nicaragua, propiciando entonces la internacionalización de la aerolínea.⁷⁵ En ese mismo año, el Eco Católico daba cuenta de la posible pavimentación e iluminación del aeropuerto, para facilitar su uso y así evitar el peligro de los aterrizajes nocturnos. En lo referente a la iluminación, se señaló, que el administrador del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico estimaba, que se podría utilizar energía eléctrica del sobrante de la Planta de Tacaes. Pero en la práctica este deseo y necesidad nunca se materializaron, ante la inminencia de su clausura.⁷⁶

La clausura del Aeropuerto

No había trascurrido ni siquiera la primera década de vida del aeropuerto, cuando éste colapsaba; ante las limitaciones de su pista de aterrizaje y la imposibilidad de ampliarse. Por ello la Junta de Aviación Civil creada por decreto N° 173 del 17 de Septiembre de 1948, por parte de la Junta de Gobierno presidida por José Figueres Ferrer (1948-1949); dispuso buscar un lugar más adecuado para la construcción del nuevo aeropuerto.⁷⁷ El 25 de Abril de 1949 gracias a la disposición gubernamental, se conformó una comisión, que tenía por encargo la escogencia de un sitio adecuado para la construcción de la nueva terminal aérea. La zona seleccionada para el proyecto correspondió al Llano del Coco, localizado a 2 kilómetros al Sur de la ciudad de Alajuela.⁷⁸

Avión bimotor en la pista de abordaje, década de 1940 (fuente Museo de Arte Costarricense)



Resulta paradójico, que tan sólo nueve años después de inaugurado el Aeropuerto Internacional de La Sabana, ya se dispusiese su clausura. Esto solo reflejó la improvisación, y la poca visión hacia el futuro con la cual se han abordado en nuestro país, proyectos de tanta importancia. Debió de pensarse en las perspectivas de futuro del aeropuerto antes, de haberlo construido en el Llano de Mata Redonda, máxime que su instalación constituyó un retraso en la consolidación del parque, que siempre debió ser y que además implicó la destrucción del Bosque de los Niños.

El argumento más importante para el abandono de La Sabana fue el "imprevisto" progreso de la aviación; con la aparición de naves aéreas de mayor tonelaje y velocidad, así como la incapacidad de las pistas de rodamiento con que contaba el aeropuerto para poder recibir las. Otro elemento que influyó poderosamente en el traslado tenía que ver, con el desarrollo urbano en el entorno del Llano, que había empezado a suplantar los grandes cafetales por viviendas, creando condiciones de inseguridad en el sitio, ante posibles tragedias aéreas. Por su parte los sectores alajuelenses, que en Julio de 1948 propugnaban por el traslado del aeropuerto a su provincia, alegaban en contra de La Sabana los siguientes razonamientos: "...a) mala calidad del terreno, b) cercanía de las montañas del Sur, problema que aumentará conforme sea mayor el tamaño y peso de las aeronaves, c) malas condiciones atmosféricas, que impiden el aterrizaje teniendo que desviarse a Managua y Balboa, d) obstáculos con grave peligro como el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, las líneas de conducción eléctrica que provienen del Oeste de San José, el Estadio Nacional, las carreteras que circundan La Sabana y e) la proximidad a la ciudad con el consiguiente peligro para sus moradores".⁷⁹ Lo anterior conduce a la interrogante de ¿Cómo es posible que este tipo de señalamientos, tan contundentes no fueran tomados en cuenta por quien debía hacerlo, y ocho años antes se decidiera realizar una cuantiosa inversión para un corto tiempo de uso?

El 27 de Julio de 1952, durante la administración de Otilio Ulate Blanco (1949-1953), comenzaron los trabajos de construcción del Aeropuerto Internacional El Coco y justo un año después, el 27 Julio de 1953, aterrizó por primera vez en su amplia pista de pavimento un DC-3 de LACSA. Pese a darse este primer aterrizaje, aún debería esperarse un poco más para su apertura oficial, pues el edificio de la terminal aún no estaba construido.

Para fines de 1954, las obras de la terminal del Coco estaban en su proceso final de construcción, en 1955 La Sabana dejó de funcionar como aeropuerto internacional, pero siguió utilizándose para vuelos locales. Finalmente, el Aeropuerto del Coco se inauguró el 2 de Mayo de 1958, con él se arribó a la era del turbo reactor cuando empezaron a llegar al país los aviones Vickers Viscount y Douglas DC-4 y DC-6.

A pesar que en ese momento el aeropuerto ya estaba en Alajuela, el epílogo de La Sabana como campo de aterrizaje se prolongaría innecesariamente por casi quince años más; pues se permitió su utilización para avionetas hasta 1974, en medio de la oposición de los ciudadanos que deseaban recobrar un espacio que les pertenecía y que se deseaba destinar al deporte y la recreación. La alternativa que representó el Aeropuerto Tobías Bolaños en Pavas, se retrasó por falta de voluntad política, por ello el desmantelamiento de las horribles tiendas de hojalata que funcionaban como hangares en casi todo el costado Norte de La Sabana, permanecieron en el sitio.



Antiguo Aeropuerto de La Sabana, 1944 (fuente Revista Fuerza y Luz)

Citas



- 1 Otto Liliental (1848-1896). Ingeniero alemán, precursor de la aviación. Murió al estrellarse el aparato con que intentaba volar.
- 2 Clemence Ader (1841-1925). Ingeniero francés. Realizó investigaciones que contribuyeron al conocimiento de la aviación.
- 3 Luis Bogantes y Oscar Carmona. **Aeropuertos Locales**. 1983, p. 7.
- 4 Orville Wright (1871-1948) y Wilbur Wright (1867 - 1912). Constructores estadounidenses que 1867- realizaron importantes avances y descubrimientos a favor del desarrollo de la aviación.
- 5 Anónimo. **Orville y Wilbur Wright**. En: La Prensa Libre del 11 de mayo del 2000, p. 3.
- 6 Bogantes y Carmona. Op. Cit., p. 7.
- 7 Federico Videla Escalada. **Derecho aeronáutico**. 1969, Tomo I, p. 409.
- 8 José Antonio Saborio Carrillo. **El contrato concesión para obra pública**. 1994, p. 203.
- 9 Bleriot. Avión construido en los Estados Unidos, con un motor de 7 cilindros y hélice de madera, capaz de desarrollar en la máxima potencia una fuerza de 50 caballos.
- 10 Jesse Seligman, Aviador estadounidense del Circuito Moissant, que a sus 26 años se convirtió en el primer piloto en realizar un vuelo en nuestro país.
- 11 Vilma Aguiluz. **Nuestra aviación. Una breve historia**. En: La República del 31 de agosto de 1980, p. 19.
- 12 Carlos María Jiménez Gutiérrez. **Historia de la Aviación en Costa Rica**. 1963, p. 32.
- 13 Ídem. p. 35 y 38.
- 14 Ídem. p. 43.
- 15 Ídem. p. 44 y 45.
- 16 Ídem. p. 49.
- 17 Ídem. p. 50.
- 18 Marius Tercé. Aviador francés graduado de la Federación Aeronáutica Internacional Francesa.
- 19 Luis Eduardo Ortiz Chávez. **Historia de la Aviación en Costa Rica**. 2002, p. 25.
- 20 Ídem. p. 26 y 27.
- 21 Jiménez Gutiérrez. Op. Cit., p. 54.

- 22 Ortiz Chávez. Op. Cit., p. 29.
- 23 Jiménez Gutiérrez. Op. Cit., p. 62.
- 24 Ortiz Chávez. Op. Cit., p. 33.
- 25 **Jiménez Gutiérrez.** Op. Cit., p. 66.
- 26 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, # 151 del 16 de agosto de 1923.
- 27 Jorge Haussmann (1809-1891). Durante el reinado de Napoleón III en Francia el barón de Haussmann se convirtió en el promotor de las obras del nuevo diseño urbano que cambiaron completamente la ciudad de París entre los años de 1825 y 1870.
- 28 Bogantes y Carmona. 1983, p. 8.
- 29 Charles Lindbergh (1902-1974). Voló entre Nueva York y París en un viaje que duró 33 horas y 50 minutos; uniendo los continentes de América y Europa y obtenido un premio de \$ 25.000.
- 30 **Jiménez Gutiérrez.** Op. Cit., p. 85.
- 31 Agustín Salas. **Historia del Deporte en Costa Rica.** 1951, p. 76.
- 32 Ortiz Chávez. Op. Cit., p. 45.
- 33 Ortiz Chávez. Op. Cit., p. 53 y 54.
- 34 Bogantes y Carmona. Op. Cit., p. 8.
- 35 Anónimo. **Historia de la aviación en Costa Rica.** En: Prensa Libre del 22 de Marzo de 1994, p. 9.
- 36 Eric Murray. **Aeródromo Nacional de La Sabana.** 1935, p. 6.
- 37 **Jiménez Gutiérrez.** Op. Cit., p. 88 a 93.
- 38 Omar Gálvez. **Semblanzas de La Sabana a través del tiempo.** 1970, p. 54 a 56.
- 39 **Leyes y Decretos.** # 84 del 12 de Febrero de 1931.
- 40 Alberto Barahona. **Hacienda La Lindora.** 1956, p. 20.
- 41 Jiménez Gutiérrez. Op. Cit., p. 94.
- 42 Rosibel Mena. **Santa Ana, la primera ciudad de Costa Rica.** 1996, p. 12.
- 43 Murray. Op. Cit., p. 6 y 7.
- 44 Anónimo. **Historia de la aviación en Costa Rica.** En: Prensa Libre del 22 de Marzo de 1994, p. 9.

- 45 Gálvez. Op. Cit., p. 55.
- 46 Anónimo. **1.700.000 (colones) costó del Aeródromo Nacional de La Sabana que se inaugura hoy**. En: La Tribuna del 7 de Abril de 1940, p. 9.
- 47 Ortiz Chávez. Op. Cit., p. 58.
- 48 Jiménez Gutiérrez. Op. Cit., p. 94.
- 49 Román Macaya (1903-1993). Empresario, piloto y pionero de la aviación en Costa Rica. Se graduó como piloto en el estado de Oklahoma en los Estados Unidos. Contribuyó por medio de su compañía de aviación en forma determinante a la integración y al progreso de distintas comunidades y regiones de nuestro país.
- 50 Enrique Tovar. **Magos del aire**. En: La Nación del 12 de Enero de 1992, p. 18 del Suplemento Dominical.
- 51 Jiménez Gutiérrez. Op. Cit., p. 99 y 100.
- 52 Anónimo. 1.700.000 (colones)..... Op. Cit., p. 9.
- 53 Ortiz Chávez. Op. Cit., p. 62.
- 54 José Pablo González. En: **LACSA la línea aérea de Costa Rica, 50 años**. (1946-1996). 1996, p. 12.
- 55 Eduardo Garnier. **Intolerable abuso de nuestra municipalidad**. En: La Prensa Libre del 8 de Agosto de 1935, p. 2.
- 56 **Leyes y Decretos**. # 1 del 11 de Septiembre de 1934. p. 241.
- 57 **Leyes y Decretos**. # 74 del 30 de Septiembre de 1935.
- 58 Murray. Op. Cit., p. 3.
- 59 **Leyes y Decretos**. # 74 del 30 de Septiembre de 1935.
- 60 Murray. Op. Cit., p. 12 y 13.
- 61 Jiménez Gutiérrez. Op. Cit., p. 120.
- 62 **Leyes y Decretos**. 15 de Abril de 1936.
- 63 **Leyes y Decretos**. # 29 del 28 de Noviembre de 1936. II Semestre, p. 193.
- 64 Anónimo. **Cuatro años de la Administración Cortés**. (1936-1940). S.N.P.
- 65 José Pacheco. **El Llano de Mata Redonda**. En: La Nación del 13 de Noviembre de 1957, p. 4.
- 66 Anónimo. **Cuatro años de la Administración Cortés**. (1936-1940). S.N.P.
- 67 Anónimo. **Cuatro años de la Administración Cortés**. (1936-1940).S.N.P.

- 68 Anónimo. **Cuatro años de la Administración Cortés.** (1936-1940). S.N.P.
- 69 Anónimo. 1.700.000 (colones)..... Op. Cit., p. 15.
- 70 Altezor, Carlos. **Pioneros de nuestra arquitectura.** En: Revista Habitar. # 17 de Junio de 1985, p. 32.
- 71 Anónimo. **Cuatro años de la Administración Cortés.** (1936-1940). S.N.P.
- 72 Memoria de Fomento y Agricultura 1940, p. 72.
- 73 Anónima. **Espléndida fue la inauguración ayer del aeropuerto.** En: La Prensa Libre del 7 de Abril de 1940, p. 1 y 16.
- 74 Ídem. p. 16.
- 75 Fernando Naranjo. **Del Douglas DC3 al Airbus A-320.** En: Anónimo. LACSA la línea aérea de Costa Rica, 50 años (1946-1996). 1996, p. 28.
- 76 Anónimo. **Notas cortas.** En: Eco Católico # 2 (818) tomo 32 del 12 de Enero de 1947 y # 17 (834) tomo 32 del 4 de Mayo de 1947.
- 77 Anónimo. **Historia de la aviación en Costa Rica.** En: Prensa Libre del 22 de Marzo de 1994, p. 9.
- 78 Jiménez Gutiérrez. Op. Cit., p. 99 y 100.
- 79 Francisco Ruiz. **En todos los países del mundo los aeropuertos.** En: La Nación del 23 de Julio de 1948, p. 9.



Decreto Legislativo

151

De conformidad con la solicitud presentada por los vecinos de Mata Redonda para que el Llano de La Sabana, situado en esta capital, no se destine a otro servicio que al de expansión y recreo de sus visitantes; y

Considerando:

Que es justa esa instancia y así se cumplirá fielmente la voluntad del donante de esos terrenos Padre Chapuí.

Decreta

Artículo único. El Llano de Mata Redonda de la provincia de San José no podrá arrendarse ni destinarse a usos distintos que los de expansión y solaz de sus visitantes, sin permiso del Poder Legislativo. No obstante la Municipalidad podrá dictar disposiciones que tiendan a embellecer dicho campo y efectuar en él mejoras como jardines, arboledas, quioscos y pistas, sin fines lucrativos.

16 de agosto de 1923.

Fuente: Leyes y Decretos de la República de Costa Rica 1923.

Decreto Legislativo

29

El Congreso de la República de Costa Rica

Decreta:

Artículo 1: Establecese un aeropuerto bajo el control del Estado en el Llano de Mata Redonda, conocido también con el nombre de La Sabana, acondicionando con ese objeto la sección del llano que de acuerdo con la técnica se considere conveniente.

Artículo 2: El Poder Ejecutivo procederá a ejecutar las obras necesarias para el debido establecimiento del aeropuerto referido, respetando hasta donde sea posible el bosque de los Niños.

Artículo 3: También acondicionara la mayor parte posible de La Sabana para juegos de deporte, nivelando y demarcando según las medidas reglamentarias; el mayor número de canchas, las cuales en lo sucesivo no podrán ser ocupadas para otros fines. Construirá además las calles o avenidas necesarias para el embellecimiento y comodidad del lugar, lo mismo que para dar fácil acceso al actual Estadio Nacional.

Artículo 4: Autoriza al Poder Ejecutivo invertir en las obras antes expresadas hasta la suma de 350.000 colones, pudiendo al efecto vender al mejor postor bonos de refundición de la deuda interna del 6% 1936.

Artículo 5: En lo sucesivo los aviones y en general toda clase de aeronaves, sólo podrán aterrizar en La Sabana o en aquellos otros aeropuertos que por acuerdo especial autorice el Poder Ejecutivo.

Artículo 7: El Poder Ejecutivo tan pronto como le sea posible procederá a instalar en otro lugar apropiado la Estación Radiográfica de La Sabana.

28 de Noviembre de 1936.

Fuente: Leyes y Decretos de la República de Costa Rica 1936, II Semestre.

Capítulo VIII

El Museo de Arte Costarricense



El arte en Costa Rica

A partir del período colonial (siglo XVI), la escultura y la pintura en Costa Rica, como expresiones de artes plásticas, estuvieron sujetas y vinculadas a la visión religiosa. Por ello, las manifestaciones más usuales tenían que ver con imágenes de culto. Reproduciéndose toda clase de santos patrones, evangelistas, profetas, Cristos y vírgenes.

Eran representaciones muy realistas y dramáticas, que buscaban no la exaltación de los sentidos por medio del disfrute visual del arte, sino más bien el recogimiento, la contemplación devocionaria, el arrepentimiento y la introspección religiosa. Ante la ausencia de artistas locales, la gran mayoría de las imágenes y pinturas se importaban de Guatemala, Perú y España.

Hacia 1860, luego de producirse la independencia, inició un replanteamiento del arte fuera de la tutela de la iglesia. Se imponía el triunfo de lo laico. De este modo, se adquirieron imágenes para adornar parques y cementerios; se encargaron retratos oficiales a algunos pintores extranjeros que, como Aquiles Bigot, empezaban a radicar en nuestro país.¹

El portón rojo de Teodorico Quirós (1945) (fuente Museo de Arte Costarricense)



Para fines del siglo XIX, los liberales se habían impuesto en el país propiciando una nueva estética en el arte, muy subordinada e inspirada en la visión europea. El resultado más importante del período se dio con la creación, el 12 de Marzo de 1897, de la Escuela Nacional de Bellas Artes, cuyo director fue el emigrante español Tomás Povedano de Arcos.² En dicha academia, los esfuerzos más importantes se concentraron en la pintura, mientras que la escultura fue prácticamente abandonada. Asimismo, desde el claustro se producirá un menosprecio hacia los artistas costarricenses, que osaran recurrir e inspirarse en lo nuestro, para sus creaciones artísticas.

En esta época, la primera iniciativa por lograr la apertura de un museo nacional de pintura, data de 1880, cuando el pintor Enrique Echandi se esforzó por concretar un proyecto que no cristalizó. Igual empeño realizó unos años después Povedano, sin mayores éxitos.³

La llegada del nuevo siglo, abrió nuevas posibilidades y derroteros para el desarrollo futuro de la pintura y la escultura. Y definitivamente, el arte se emancipó de la tutela religiosa. En el campo de la escultura, la separación entre el Estado y la Iglesia condujo a la secularización de los cementerios; acrecentando entre los ricos el deseo de ostentación, con mausoleos adornados con estatuas de mármol importadas desde Italia; con motivos ya no estrictamente religiosos. Así como el encargo de bustos representativos de los personajes relevantes del país.

El rompimiento cumbre de la escultura con las concepciones religiosas, se dio paulatinamente con la creación de obras, que empezaron a responder más a concepciones estéticas y de libre expresión. Pero no debe perderse de vista, que este proceso fue mucho más lento que el de la pintura, pues el costo económico en la escultura, representaba un serio freno a las inquietudes de los jóvenes escultores.

En la década de 1930, surgió un movimiento conocido como Nueva Sensibilidad o Generación Nacionalista, que buscó encausar la creación artística, dentro de la costarriqueñidad y americanidad sin prejuicios universales; para ellos lo verdaderamente importante eran, los temas criollos, el paisaje rural, la vida campesina⁴. El grupo marcó un distanciamiento con los academicistas y sus fuentes de inspiración. Entre sus principales exponentes estuvieron: Teodorico Quirós, Max Jiménez Huete, Francisco Zúñiga, Manuel de la Cruz González, Juan Manuel Sánchez, Néstor Zeledón Varela, Juan Rafael Chacón, Fausto Pacheco, Luisa González de Sáenz, Francisco Amighetti y Ezequiel Jiménez.

De terminal aérea a museo



El Consejo Nacional de Deportes acordó el 18 de Enero de 1967, que con motivo del traslado del aeropuerto, hacia las afueras de la ciudad de Alajuela, el edificio de la terminal aérea pasara a manos de la Dirección General de Educación Física y Deportes, para que fuese utilizado como sede de esta dependencia.⁵

El 28 de Enero de 1977, diez años después de que la terminal aérea se convirtiera en oficinas, el entonces Ministro de Cultura, Juventud y Deportes, Guido Sáenz González, logró que el Consejo Nacional de Deportes aprobara la solicitud para el cambio de uso, en el marco del gran proyecto de parque deportivo y recreativo de La Sabana, que se estaba llevando a cabo.⁶ Su idea era transformar el edificio en un museo dedicado a la recopilación y exhibición de lo mejor del arte costarricense.



Edificación de influencia Neocolonial que hoy es la sede del Museo de Arte Costarricense, 1945 (fuente Museo de Arte Costarricense)

Las consideraciones para tal decisión tenían que ver, con el desaprovechamiento de un edificio tan hermoso, para una función que bien podía continuar ejecutándose en otro sitio. El establecimiento del museo en la antigua terminal, rescataría un espacio físico adecuado para las exhibiciones, permitiendo a los visitantes disfrutar del arte y de la contemplación del edificio. Por otro lado, un museo en el mismo corazón del parque les daría a los visitantes una opción más para disfrutar.

Con el beneplácito para la readecuación del edificio, el siguiente paso consistió en la aprobación de la ley N° 6091 del 7 de Octubre de 1977, en virtud de la cual se creó el Museo de Arte Costarricense. (Ver anexo 1) En dicha ley se estableció, que el nuevo museo tendría a cargo la divulgación y el estímulo de las artes plásticas, mediante el establecimiento de una colección permanente y la organización de exhibiciones temporales en su sede, en otras partes del país y fuera del territorio nacional. Además, la ley establecía que en lo sucesivo el museo tendría la posesión del inmueble.⁷

La habilitación del edificio para museo, necesitó la formulación de un proyecto de rediseño de la parte interior, que facilitara el montaje de exposiciones, para que tuviera el cuidado de no alterar valiosos elementos arquitectónicos de la propuesta original. Para tal fin, se encargaron las obras de readecuación del inmueble a los arquitectos Jorge Bertheau y Edgar Brenes.⁸ Los trabajos de remodelación iniciaron en el mes de Noviembre de 1977 y concluyeron en Abril de 1978.

El museo fue inaugurado el 3 de Mayo de 1978, ante la presencia del Presidente de la República Daniel Oduber Quirós, el Ministro de Cultura Guido Sáenz González e invitados especiales. A partir de ese momento, el museo reúne la colección

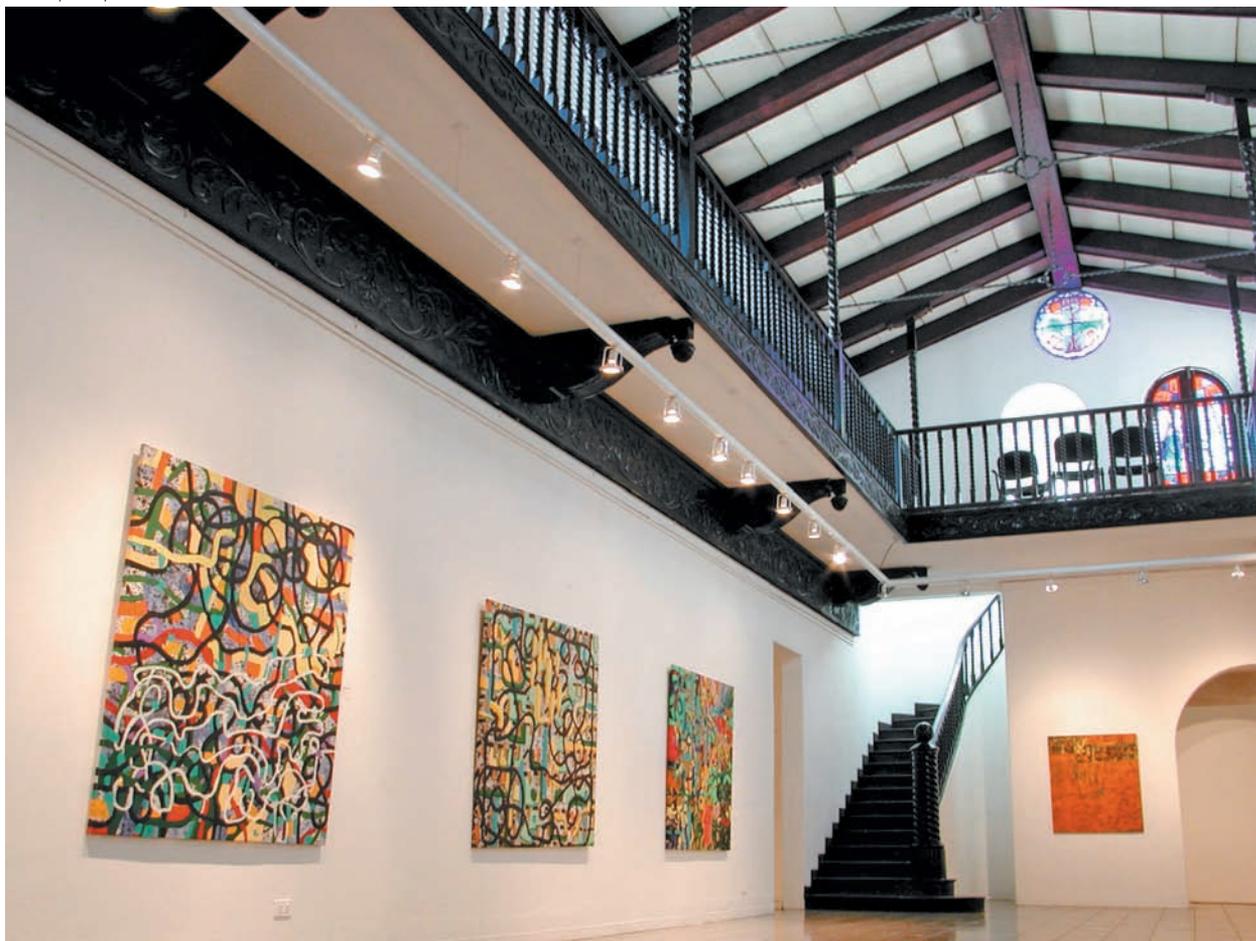
más representativa del arte nacional, desde finales del siglo XIX hasta nuestros días. Su primera junta administrativa estuvo compuesta por: Francisco Amighetti, Fidel Tristán, Alfonso Carro, Karen Olsen, Elsie Cannesa, Porfirio Morera Batres, Samuel Rovinski y Guido Sáenz.

El edificio que ocupa el Museo de Arte Costarricense, por su alto valor patrimonial, fue declarado de interés histórico arquitectónico, según decreto Ejecutivo N° 17338-C y publicado en el diario oficial La Gaceta N° 235 el día 11 de Diciembre de 1986.

En la actualidad (año 2005) el Museo de Arte Costarricense (MAC), posee una colección superior a los 5.500 bienes patrimoniales entre pinturas, esculturas, grabados, dibujos y fotografías.

Una de las funciones más delicadas del museo es la de *“velar por las colecciones de artes plásticas de todas las instituciones del Estado, lo cual le da la potestad de evaluar y eventualmente aprobar todas aquellas inversiones en arte que se deseen hacer con dineros de los contribuyentes”*.⁹

Salón principal de exhibiciones del museo, 2000 (fuente Museo de Arte Costarricense)





Labor de proyección del museo, 2003 (fuente Museo de Arte Costarricense)

Louis Ferón y el Salón Dorado

Louis Ferón fue un hábil orfebre nacido en la ciudad de Rouen, Alta Normandía, Francia. Estudió dibujo, modelado, talla y la técnica del trabajo en metales, en la Escuela de Bellas Artes de París.¹⁰ Llegó a Costa Rica a mediados de la década de 1930; en el año de 1937 abrió para unos 180 alumnos, una Escuela de Artes y Oficios, que funcionaba por las tardes en la Escuela Vitalia Madrigal.

Muy pronto se dio a conocer, y su fama como buen artista le permitió ganar en 1939, el contrato para crear un mural, que se instalaría en el salón de recepciones oficiales del Aeropuerto Internacional de La Sabana. El mural consistió en un enorme relieve que cubrió por completo, las cuatro paredes del salón, con estuco y yeso pintado de color bronce. En él se relata en forma sintética nuestra historia, desde los tiempos precolombinos hasta la inauguración del aeropuerto de La Sabana, siendo bautizado con el nombre de "Salón Dorado". Su valor no reside únicamente en la hermosa y cuidadosa ejecución en su estética, sino también, en el fuerte contenido educativo y evocador.

Ferón tuvo como asistente al destacado naturalista Rafael Lucas Rodríguez, quien asesoró en el diseño de las plantas y animales que aparecen en el mural,¹¹ así como el maestro albañil Francisco Jiménez, y varios aprendices más de la Escuela de Obras Públicas de San José.¹²

El mural es una talla en directo de vastas proporciones, que cubre un área de 150 metros cuadrados. No resultó un trabajo fácil de ejecutar, pues tuvo que adaptarse a la complicada disposición de las numerosas ventanas y puertas del salón.

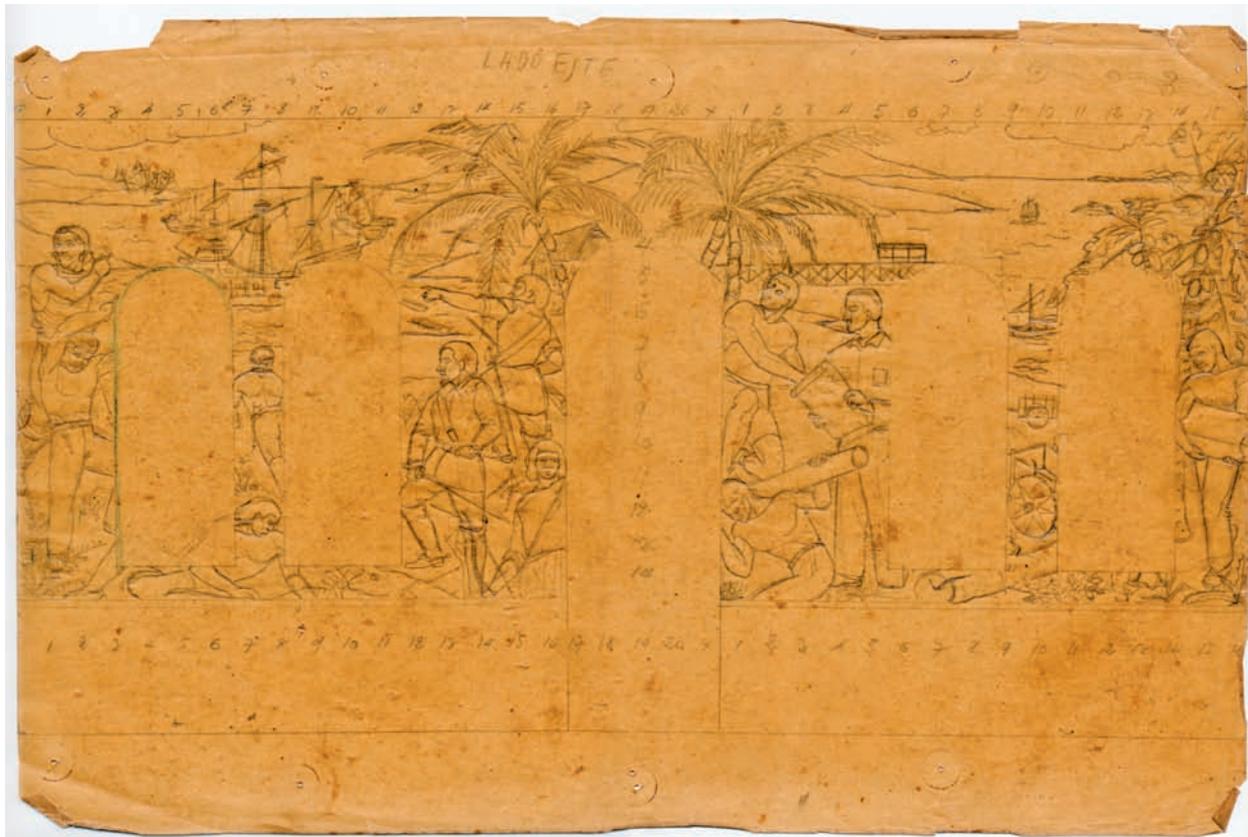
De un plegable explicativo del mural y publicado el 7 de Abril de 1940, con motivo de la inauguración del aeropuerto, se procede a presentar el significado de la obra y se ofrece un segmento de su diseño total.

Pared Oeste: simboliza las rudimentarias industrias de nuestros aborígenes: la caza, pesca, tejido, lavado de oro, flora y fauna.

Pared Norte: Llegada de Cristóbal Colón a Cariari y primer contacto entre españoles e indígenas. Aparición de la fe Católica y proceso de catequización. Introducción del ganado y nuevas plantas con el conquistador Juan de Cavallón. Fundación de la ciudad de Cartago y exaltación de la figura de Juan Vázquez de Coronado.

Pared Este: relata la época colonial a partir de 1563. La lucha y la victoria contra el ataque de los piratas ingleses que invadieron por el Caribe. Habilitación de Puntarenas como nuestro principal puerto en el Pacífico.

Boceto original del muro Este, elaborado por Louis Ferón para servirle de guía, 1939 (fuente Museo de Arte Costarricense)



Pared Sur: una alegoría de la Revolución Francesa con sus ideas de libertad y democracia. La independencia nacional y la figura de Juan Mora Fernández. Braulio Carrillo y su impulso a la codificación legal y el fomento de la agricultura con la industria del café. La consagración de Monseñor Anselmo Llorente y La Fuente, primer obispo de Costa Rica. El recuerdo de la Campaña Nacional y Juan Santamaría. La construcción del Ferrocarril a Limón. La Reforma Educativa de Mauro Fernández. La construcción del Ferrocarril al Pacífico y el Teatro Nacional. El terremoto y reconstrucción de la ciudad de Cartago. Finalmente la obra de gobierno de León Cortés con sus logros en la obra pública y la inauguración del Aeropuerto Internacional de La Sabana.¹³

Otros trabajos realizados por Ferón en su estadía de alrededor de diez años en Costa Rica, fueron el retrato en madera de León Cortés que se encuentra en el Museo Nacional, un bronce de Mauro Fernández ubicado en el Colegio Superior de Señoritas¹⁴, un busto en bronce de Rafael Lucas Rodríguez que se ubica en el Salón Dorado y el diseño de una medalla de oro, otorgada como primer premio en la exposición de 1936 en el Teatro Nacional a Luisa González de Sáenz por su retrato de Cristina Goicoechea.

El 28 de Marzo de 1998, Louis Ferón falleció a la edad de 96 años en la ciudad de Snowville, New Hampshire, Estados Unidos.¹⁵

Majestuoso Salón Dorado, 2003 (fuente Museo de Arte Costarricense)



El jardín de esculturas



El Museo de Arte Costarricense posee la mayor y más valiosa colección de artes plásticas del país. Sin embargo, su planta física limita la posibilidad de exhibición. Por ello en el año 1997, se dio un intento de ampliación, mediante la construcción de un edificio anexo de 1.000 metros cuadrados y la constitución de un jardín de esculturas al aire libre de 1.400 metros cuadrados.¹⁶

El proyecto de construcción topó, con la oposición del Consejo Nacional de Deportes y el entonces Director General de Deportes Jorge Muñoz señaló, en Noviembre de 1997, que de acuerdo a la legislación vigente (10 de Noviembre de 1993) La Sabana estaba al servicio directo e indirecto de la educación física deportiva del país, pero no del arte.¹⁷

Con este pronunciamiento y las posteriores gestiones ante la Asamblea Legislativa y la Sala IV¹⁸, se produjo el rechazo definitivo a las pretensiones de las autoridades del museo, por lograr una ampliación relativamente pequeña en el marco del gran espacio físico que representa el parque. Esta situación lejos de desmotivar la proyección del museo, condujo a las autoridades de la institución a valorar la posibilidad de continuar con la otra parte del proyecto. De este modo, se encaminaron los esfuerzos por consolidar la idea del jardín de esculturas al aire libre.

El jardín de esculturas representó una inversión de ₡76.560.000 y consistió; en la adecuación y cerramiento de 2.000 metros cuadrados, por medio de una valla protectora, en el sitio en que antiguamente se estacionaban los aviones luego de recorrer la pista de aterrizaje. El proyecto del espacio correspondió, al artista Jorge Jiménez Deredia y la empresa ejecutora de los trabajos fue la Constructora Casco.

De acuerdo con el diseño, la verja de la barrera protectora imitaría la verticalidad de los árboles, se colocarían en el centro del jardín dos grandes estructuras en acero que simularían alas, evocando el pasado aéreo del sitio. Se instalarían veinticuatro obras de destacados artistas nacionales y se reservaría un espacio, para unas doscientas personas con el fin de consolidar un teatro al aire libre.¹⁹

El 30 de Junio del 2003, fue inaugurado el jardín de esculturas y hoy día, el museo expone como propias o en calidad de préstamo, las siguientes obras: cuatro piezas precolombinas: una esfera (piedra) Boruca, un cilindro (piedra) de Coto Brus, una columna (piedra) de Santa Clara de Upala y un petroglifo (piedra) del Monumento Nacional de Guayabo de Turrialba. Además, de las siguientes esculturas: "Tres Mujeres Caminando" (bronce) de Francisco Zúñiga; "Imagen Cósmica" (mármol de Carrara) de Jorge Jiménez Deredia; tres piezas "El Silbador", "Búho Hechicero" y "Vigilante del Pasado" (en granito) de Hernán González; "La Raza Espera" (granito) de Juan Manuel Sánchez; "Danaide" (granito) de Max Jiménez; "Arboriforme III" (acero) de José Sancho; "Filamento" (granito) de Esteban Coto; "Energía Vital" (hierro oxidado) de Edgar Zúñiga y "Mi Tía" (cemento policromado) de Leda Astorga.



- 1 José Miguel Rojas. **Museo de Arte Costarricense**. 1996, p. 23.
- 2 Eduardo Faith y José Miguel Rojas. **Museo de Arte costarricense promueve la cultura**. En: La Prensa Libre del 15 de Mayo de 1997, p. 5.
- 3 Ligia Kopper de Fischel. **Museo de Arte Costarricense**. Plegable, p. 3.
- 4 José Miguel Rojas. **Arte costarricense: un siglo**. 2003, p. 46.
- 5 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 18 de Enero de 1967, p. 227.
- 6 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 28 de Enero de 1977, p. 82.
- 7 Diario Oficial **La Gaceta N° 209 del 4 de Noviembre de 1977**, alcance # 157.
- 8 Gustavo Naranjo. **Museo de Arte con aires de plata**. En: La Prensa Libre del 17 de Mayo del 2003, p. 5.
- 9 Ídem.
- 10 Christopher Barquero. **Sangre francesa y corazón tico**. En: La Nación del 30 de Marzo de 1998.
- 11 Anónimo. **Museo de Arte Costarricense de un aeropuerto a una Galería** En: Universidad del 26 de Mayo de 1978, p. 16.
- 12 José Miguel Rojas. Op. Cit. 2003, p. 79.
- 13 Anónimo. **Aeropuerto Internacional de La Sabana** (plegable), San José, Costa Rica. 7 de abril de 1940, p. 18 y 19.
- 14 Ídem.
- 15 Christopher Barquero. Op. Cit.
- 16 Eduardo Faith Jiménez. **El 0.37 por ciento de La Sabana**. En: La Nación del 11 de Diciembre de 1997. p. 14 A.
- 17 Luis Rojas Gómez. **Ampliación Museo de Arte**. Consejo se opone a construcción. En: La Nación del 10 de Noviembre de 1997. p. 18 B.
- 18 Ronald Moya Chacón. **Sala IV afirma que es inconstitucional**. Frenan ampliación de Museo. En: La Nación del 14 de Enero de 1998 p. 5 A.
- 19 Doriam Díaz. **Habrà arte donde hubo amores**. En: La Nación del 13 de Marzo del 2002. p. 8 Viva.



Ley de creación Museo de Arte Costarricense

Nº 6091

ARTÍCULO 1: Créase el Museo de Arte Costarricense como organismo del Estado, adscrito al Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes y encargado de la conservación, la divulgación y el estímulo de las artes plásticas costarricenses en sus diversas manifestaciones.

ARTÍCULO 2: El Museo de Arte Costarricense procurará reunir y exhibir las obras más importantes de las artes plásticas costarricenses, en forma metódica, sistemática y constante, por medio de su colección permanente y de exhibiciones temporales, organizadas tanto en su sede como en otras salas de exposición, dentro y fuera del territorio nacional, estimulará la investigación y la creación artística por medio de becas y de talleres especiales; propiciará la investigación y la divulgación de los valores artísticos costarricenses mediante documentos y reproducciones, publicaciones y conferencias; supervisará las colecciones de arte del Estado, procurando su adecuada conservación, y decidirá sobre toda la adquisición de obras artísticas que se haga con fondos del Gobierno y, en general, llevará a cabo con toda amplitud los fines para los cuales se crea.

ARTÍCULO 3: Para el buen cumplimiento de sus fines, el Museo de Arte Costarricense podrá organizar concursos, exposiciones, festivales y giras; ayudar económicamente, otorgar garantías y financiar actividades de orden artístico; contratar a consultores y técnicos en materia de evaluación, protección, fotografía y conservación de obras de arte, auspiciar y mantener cursos, conferencias y establecimientos de investigación y enseñanza artística; crear premios ocasionales o periódicos y construir o tomar locales en arrendamiento.

ARTÍCULO 4: El Museo de Arte Costarricense tendrá personería jurídica propia. Será regentado por una Junta Administrativa de siete miembros nombrados libremente por el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, los cuales permanecerán en sus cargos dos años y podrán ser reelectos.

ARTÍCULO 5: El Museo tendrá un Director nombrado libremente por el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, sobre la base de la experiencia administrativa y el conocimiento de la historia del arte costarricense en particular y del arte contemporáneo en general. El cargo de Director y el de Subdirector del Museo de Arte Costarricense estarán exentos del Régimen de Servicio Civil.

ARTÍCULO 6: Para el cumplimiento de los fines que se le asignan, este organismo contará con una partida no menor de novecientos mil colones anuales, que será incluida cada año dentro del Presupuesto General Ordinario del Gobierno de la República. Su presupuesto será elaborado por el Director, quien deberá someterlo a la aprobación de la Junta Administrativa, en primera instancia, y en segunda instancia a la del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. El Director tendrá la representación judicial y extrajudicial del Museo de Arte Costarricense y rendirá cuentas de su trabajo ante la Junta Administrativa en primera instancia y en segunda instancia ante el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.

ARTÍCULO 7: Suprimase la Dirección General de Artes y Letras, organismo del Estado adscrito al Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. Transfíranse al Museo de Arte Costarricense el personal, los presupuestos e ingresos diversos, las exoneraciones y derechos adquiridos, y los bienes muebles e inmuebles de la Dirección General de Artes y Letras.

ARTÍCULO 8: Todas las funciones desempeñadas hasta la fecha por la Dirección General de Artes y Letras, que no tengan que ver directamente con las artes plásticas, se transfieren a la Dirección General de Cultural del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, incluyendo el otorgamiento anual de los Premios Nacionales Magón, Aquileo J. Echeverría y Joaquín García Monge, para lo cual debe girarse a la Dirección General de Cultural la partida correspondiente. La Dirección General de Cultura redistribuirá esas funciones entre sus propios departamentos y entre las demás instituciones culturales adscritas al Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes.

ARTÍCULO 9: La Dirección General de Cultura tendrá, en adelante, los derechos de espacios en la radio y televisión nacionales que hasta la fecha ha disfrutado la Dirección General de Artes y Letras.

ARTÍCULO 10: El Departamento de Patrimonio Histórico de la Dirección General de Cultura se encargará de la coordinación de las actividades de los distintos museos estatales existentes en el país, y de los que sean creados en el futuro. Para ello deberá dotársele del personal técnico y de los recursos adecuados y necesarios.

ARTÍCULO 11: Transfírase al Museo de Arte Costarricense el edificio del antiguo Aeropuerto de La Sabana, que actualmente ocupa la Dirección General de Deportes, para uso de acuerdo con sus fines. Autorízase al Procurador General de la República para confeccionar y tramitar la escritura correspondiente.

ARTÍCULO 12: Para la realización de exposiciones de arte de carácter internacional, el Museo de Arte Costarricense contará con la Sala Julián Marchena, de la primera planta de la Biblioteca Nacional, cuyo mantenimiento y vigilancia correrán a cargo del Museo.

ARTÍCULO 13: El Museo de Arte Costarricense actuará como distribuidor de las publicaciones del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes y el producto de su venta ingresará a la Caja del Museo.

ARTÍCULO 14: El Museo se beneficiará de la parte de lo recaudado por medio del impuesto a los espectáculos públicos que hasta la fecha ha correspondido a la Dirección General de Artes y Letras.

ARTÍCULO 15: La Contraloría General de la República, fiscalizará a este organismo en la misma forma en que lo hace con otros organismos similares adscritos al Ministerio.

ARTÍCULO 16: Los bienes, muebles e inmuebles, que adquiera el Museo pertenecerán al Estado, y, si fueron inscribibles, se inscribirán a nombre de éste.

ARTÍCULO 17: Las actividades del Museo Costarricense serán reglamentadas por Decreto Ejecutivo.

TRANSITORIO 1: Antes de proceder a la instalación del Museo, el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, deberá obtener para la Dirección General de Deportes un local idóneo, con espacio para oficinas no menor del que tiene actualmente. Antes de que pasen doce meses, a partir de la publicación de esta ley, deberá construirse un nuevo edificio para la Dirección General de Deportes.

Asamblea Legislativa.- San José, a los veintitrés días del mes de setiembre de mil novecientos setenta y siete. Publicado en La Gaceta N° 209 del 4 de Noviembre de 1977, en el alcance N° 157.

Capítulo IX

El Gimnasio Nacional y los gimnasios anexos



Los gimnasios en la primera mitad del siglo XX

A pesar que el desarrollo del baloncesto en nuestro país nunca ha movido una gran afición, su presencia como expresión deportiva se dio desde las primeras décadas del siglo XX, cuando surgieron una serie de improvisados gimnasios. De ellos los más relevantes fueron sin duda, el Frontón Jai a Lai ubicado al costado Sur de la actual Plaza de las Garantías Sociales y el Mendoza localizado al Sur de la Clínica Bíblica, en las inmediaciones de la actual Fábrica Nacional de Trofeos.

Ambas instalaciones eran de carácter privado, y aún cuando no se constituían en sitios óptimos para la práctica del baloncesto, ante la falta de otras instalaciones, cumplieron por varias décadas su cometido. Renato Soto Pacheco nos recuerda que era muy corriente, cuando al jugar un partido en el Mendoza, sus viejos pisos de madera se hundieran con el consiguiente peligro para los atletas.¹

El conflicto por Plaza González Víquez

El 20 de Febrero de 1956 la Asamblea Legislativa aprobó, por ley N° 2006, un presupuesto de ₡500.000 para la construcción de un Gimnasio Nacional en la ciudad de San José.² La entidad gubernamental que le correspondía gestionar su construcción fue, la Dirección General de Educación Física y Deportes (DGEFD), creada por ley N° 1667 del 30 de Octubre de 1953. Dicha institución estaba adscrita al Ministerio de Educación Pública, por cuanto en aquel momento no existía el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. Sin embargo, el nacimiento y construcción del gimnasio se dio, en medio de una controversia entre varios actores que no se ponían de acuerdo, sobre el sitio en donde debía edificarse. La opción que inicialmente se manejó y motivó el conflicto fue, la llamada Plaza González Víquez.

En 1958, los planes para su construcción fueron impulsados por el entonces Director General de Deportes, Antonio Escarré, quien se empeñó en forma decidida por la opción de Plaza González Víquez. La determinación de Escarré fue tal, que el 15 de Enero de ese año, precipitó una ceremonia formal; la colocación de la primera piedra en la plaza. A ella asistieron el entonces Presidente de la República José Figueres Ferrer (1953-1958), el Arzobispo de San José Monseñor Rubén Odio Herrera, quien bendijo los trabajos a iniciarse, el Consejo de Gobierno, los miembros de la Asamblea Legislativa, el Cuerpo Diplomático y público en general.³ Esta situación generó todo un movimiento de rechazo por parte de otras personas, que objetaban su instalación en dicho sitio y que sería resuelta definitivamente con el cambio de gobierno.

La oposición más importante para su instalación en Plaza González Víquez provenía, del Comité Pro Defensa y Construcción de Parques. Para ellos la plaza debía ser readecuada sólo como parque o jardín público; mientras que para Escarré, este era un espacio abierto en donde se venía practicando deporte y por tanto, su plan no variaba en nada el uso que ya tenía. Expresaba que el proyecto databa de 1954, y que contaba con el apoyo de los vecinos. Además que la plaza, de tres manzanas, poseía unas 32.000 v² (varas cuadradas), espacio suficiente como para destinar 6.000 v² para una cancha de fútbol, 6.000 v² para otra cancha de béisbol, 3.000 v² para el gimnasio y que todavía quedarían 17.000 v² para desarrollar un parque o jardín.⁴

El periódico La Nación en un editorial del 18 de Junio de 1958 manifestaba, que la plaza era el único espacio libre de la ciudad, pero que ahora estaba abandonado, lleno de huecos y que debía convertirse en un parque. Por lo tanto, permitir la construcción del gimnasio, iría en detrimento del espacio público de miles de vecinos de la zona. Proponían que se construyese en La Sabana, por cuanto allí el área es suficiente y no todos los josefinos son deportistas.⁵

La situación en torno al lugar de construcción se hizo cada vez más tirante y polémica. Así el 25 de Julio de 1958, Hernando Arias Gómez, Director del Departamento de Extensión Cultural, le comunicó a Antonio Escarré que la Ministra de Educación Pública, Estela Quesada, deseaba conocer y fijar su posición, con respecto a los planes y proyectos relativos a la anunciada licitación que permitiría levantar el gimnasio.⁶ El resultado de la reunión, del día 16 de Agosto, entre Estela Quesada y Escarré significó el abandono del proyecto del gimnasio para la Plaza González Víquez y la desautorización, de la adjudicación a la Compañía Constructora Monge y Alvarado Ltda.⁷

Por su parte, la Contraloría General de la República también vetó la construcción del Gimnasio Nacional en Plaza González Víquez, alegando algunas limitaciones como: para variar el destino de la plaza se requería de una ley y además que se diera el traspaso de la Municipalidad de San José a la Dirección General de Deportes; que el costo de la obra no cuenta con los recursos económicos necesarios y que la Contraloría desconocía las ofertas de construcción.⁸

En lo que se refería a proyectos de licitación, cuatro empresas presentaron sus ofertas al Consejo Nacional de Deportes, pero con presupuestos mucho más altos a lo que estipulaba la ley de construcción de 1956. Tales empresas fueron: Edificios y Carreteras Ltda. por ₡1.563.914; Goicoechea y Trejos Ltda. Por ₡1.407.288; Enrique J. Clare por ₡1.606.000 y Monge y Alvarado Ltda. Por ₡1.648.000.⁹

El Gimnasio Nacional en Mata Redonda



Desechado el proyecto del Gimnasio Nacional en Plaza González Víquez, tomó fuerza la idea de construirlo en el Llano de la Sabana, en una zona muy próxima al Estadio Nacional. Esto, por cuanto desde 1955 había desaparecido el Aeropuerto Internacional de La Sabana y el sitio se perfilaba, luego de múltiples luchas, como un parque deportivo; aún cuando todavía restaba por eliminarse la parte que seguía siendo usada como pista de aterrizaje y hangares de las avionetas. Los argumentos a favor señalaban, que la cercanía con el estadio facilitaría la centralización y uso común de las instalaciones y servicios ya existentes, tales como: cañerías, cloacas, electricidad y zonas de estacionamiento. Se decía que las dos estructuras serían el inicio de un complejo deportivo, que posibilitaría el desarrollo de magníficos jardines, con un laguito y campo de diversiones, para el recreo y disfrute de los josefinos.¹⁰ No obstante, estas ventajas, al poco tiempo se desestimó el plan de construir el gimnasio en las inmediaciones del estadio; se optó por ubicarlo hacia el extremo Sureste del Llano; precisamente en la intersección de la calle 42 con la avenida 10 (Avenida San Martín).

El 19 de Febrero de 1960, en el marco del VII Campeonato Centroamericano y del Caribe de Baloncesto fue inaugurado el Gimnasio Nacional, con la presencia del Presidente de la República Mario Echandi Jiménez (1958-1962), del Director General de Deportes Antonio Escarré, de las delegaciones deportivas participantes y del público que se dio cita para presenciar el evento.¹¹



Gimnasio Nacional luego de múltiples remodelaciones, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)

El gimnasio exhibe un diseño elipsoidal, levantado con bloques de concreto y recubierto por láminas metálicas, posee 2.548 metros cuadrados, una altura de 17 metros y una capacidad superior a las 4.000 personas.¹² Con dos niveles: en la planta baja la cancha, los palcos y hoy día el área de oficinas centrales del Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación; mientras que el segundo nivel corresponde a la gradería.

La apertura en nuestro país de un gimnasio de tales características, se constituyó en un importante estímulo y apoyo para una serie de disciplinas, que requerían de un espacio adecuado para su promoción. Tal es el caso del baloncesto, voleibol, esgrima, ping pong, boxeo, gimnasia, levantamiento de pesas, judo y karate. Sin embargo, cuando se construyó e inauguró el gimnasio, los fondos no alcanzaron y no se pudo techar hasta tiempo después, causando los inconvenientes previsibles durante la estación lluviosa. Según Renato Soto Pacheco, no fueron pocas las oportunidades en que se tuvo que suspender un partido a causa del fuerte aguacero que caía en Mata Redonda.

El 15 de Noviembre de 1963, tres años después de su inauguración, el Consejo Nacional de Deportes recibió con agrado la aprobación de la licitación con la empresa Carranza y Jiménez Ltda., con la cual se procedería a techar el gimnasio por la suma de ₡263.000. Para tales efectos la Dirección General de Deportes nombró a su vez a los ingenieros Otto Starke



Jugando baloncesto en el gimnasio sin techo, inicios década 1960 (foto Renato Soto Pacheco)

Jiménez y Guillermo Álvarez Vargas como inspectores de las obras, en representación de la institución.¹³ Sin embargo, estos trabajos se atrasaron todavía por dos años más.

En 1965 una vez resuelto el problema de la cubierta del gimnasio, el siguiente problema a resolver sería el faltante del piso de la cancha, que se había dañado a causa de la lluvia, ante la carencia del techo. Mientras esto ocurría, se decidió aprovecharlo mediante la organización de actividades ganaderas y taurinas. De acuerdo con Manuel Carazo, criador de caballos, en 1964, se cubrió con arena el piso y se llevó a cabo la II Exposición Centroamericana de Ganadería, que a su vez era la primera de este tipo que se realizaba en Costa Rica. El objetivo de la feria era divulgar los adelantos que la ganadería había alcanzado en la región para aquel momento.¹⁴

Una vez concluida dicha exposición, el inconveniente del faltante del piso se resolvió mediante la instalación de uno de madera, que tenía la particularidad de que podía ser desmontado para permitir la organización de otro tipo de eventos. Así entre los meses de Enero y Marzo de 1965 la Compañía Taurina Ltda.; programó dos jornadas taurinas, exhibición de rodeo con lazadores y montadores del Guanacaste. En ellas también se contó con la presentación de los toreros extranjeros Tomás Abaroa, Rafael Bejarano, Rubén Nieto y Enrique Vera, este último además fue protagonista de la famosa película española "El Último Cuplé".¹⁵

El 1 de Septiembre de 1967, el Consejo Nacional de Deportes ordenó que se hiciera un estudio ante las malas condiciones de la cancha del Gimnasio Nacional, y que se aportaran las recomendaciones del caso.¹⁶ El resultado de las indagaciones



Humberto Ruiz realiza una exhibición con un caballo amaestrado, 1964 (fuente Humberto Ruiz)

señaló; que lo más adecuado en aquel momento era la instalación de un piso del tipo conocido como “parquet” promocionado por la empresa Parquet Alfa; la que ya había instalado uno de este tipo en el Gimnasio del Liceo de Costa Rica.¹⁷

Los trabajos del cambio de piso se desarrollarían entre los meses de Marzo y Noviembre de 1968, mediante adjudicación a la empresa Cobe S.A. a un costo estimado de ₡109.886.60. Las obras comprendieron la compactación del suelo, construcción de drenajes y cementado del área donde se colocarían los paneles de parquet, con una dimensión de 3X2 metros.¹⁸

En Enero de 1969, se elaboró el diseño de la tarima de madera con las butacas que se instalaría en el sector Norte de la cancha. Con una capacidad de 500 personas y un presupuesto de ₡28.000. Los trabajos serían ejecutados por personal de la Dirección General de Deportes, bajo la dirección del Arq. Alfredo Arguedas Fuentes.¹⁹

El Gimnasio Nacional contaba con un marcador electrónico donado por la Empresa Holtermann y Pechtel.²⁰ Pero a inicios de 1969 estaba en mal estado, y la Compañía Gulf Costa Rica S.A. ofreció uno nuevo, que fue instalado en Septiembre de 1969. El anterior se mandó a reparar y se obsequió al Gimnasio del Liceo de Costa Rica.²¹

HOY DOMINGO GIMNASIO NACIONAL

3:30 p. m.

DESPEDIDA DE LA TEMPORADA
TAURINA

CON

ENRIQUE VERA

famoso matador de toros español.

Personaje principal de El Ultimo Cuplé

2 TOREANDO **2**
MAGNIFICOS
TOROS DE CASTA



ENRIQUE VERA

Y

Presentación del genial torero
bufo español

EL POLI

"toreando dos novillos para
diversión del público"

★ ★

Partirá plaza
RODOLFO DORADO
MONTANDO SU CABALLO
TRIANERO

★ ★

ADEMAS:

Extraordinaria exhibición de rodeo,
con los mejores lazadores y monta-
dores de Guanacaste, montando bra-
vos toros y caballos serreros.

No se pierda este magnífico espec-
táculo y despedida de la temporada
taurina.

PRECIOS POPULARES

Entradas a la venta en RADIO COLUMBIA

Para un desayuno perfecto **DORADO** en su taza, y **NUMAR** en su pan.

Anuncio promocional de una velada taurina en el Gimnasio Nacional (La Nación del 28 de Marzo de 1965)



Campeonato Nacional de Karate del año 2001 (fuente Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación)

Cuando en 1970, el Gimnasio Nacional arribaba a su primera década de vida, su aspecto exterior, provisto de planchas metálicas, se había deteriorado bastante. Por tal razón, como parte del proyecto que pretendía crear la Ciudad de los Deportes en La Sabana se decidió, intervenir la fachada del gimnasio para adecuarlo, a los nuevos tiempos y que además luciera más presentable en el marco de un proyecto que se disponía a transformar en su totalidad el Llano.

Así, en 1974, la Empresa PAI Constructores S.A. responsable de la totalidad del proyecto de La Sabana, decidió encargarle a la Compañía Diseños Estructurales S.A. las reformas que permitirían variar el aspecto físico del exterior del inmueble con un costo de ₡400.000.²²

Si bien, la vocación del Gimnasio Nacional es eminentemente para la práctica de eventos deportivos de muy variado género; el mismo, también ha servido a través de su historia, para la realización de importantes acontecimientos religiosos, políticos y culturales. Máxime que en el país no existían, hasta épocas más recientes, otros sitios adecuados y bajo techo, para que se pudieran llevar a cabo. Entre los grandes artistas que han ofrecido allí conciertos están: Rafael, Sandro, Armando Manzanero, Carlos Santana, Joan Manuel Serrat, Luis Miguel, Alberto Cortés, Yuri, Silvio Rodríguez, Pablo Milanés, Miguel Ríos, Víctor Manuel, Ana Belén y Mocedades. Algunos de los espectáculos presentados son: Ballet de Senegal, Teatro Acrobático de Taiwán, Ballet Ruso Bexioska, Ballet Canadiense, Arco Iris sobre el Hielo, Danzas Folklóricas de la Universidad de Guadalajara, Royal Winnipeg Ballet y Ballet Folklórico de Bielorrusia.



Vista aérea del Gimnasio Nacional y otras edificaciones deportivas, 1987 (foto José Antonio Quesada)

Los espacios de boxeo, pesas, gimnasia y judo

La determinación de eliminar el uso del Llano de La Sabana, para el aterrizaje de avionetas hacia fines de la década de 1960, supuso la elaboración de varios proyectos, que buscaban la mejor opción de aprovechamiento del espacio.

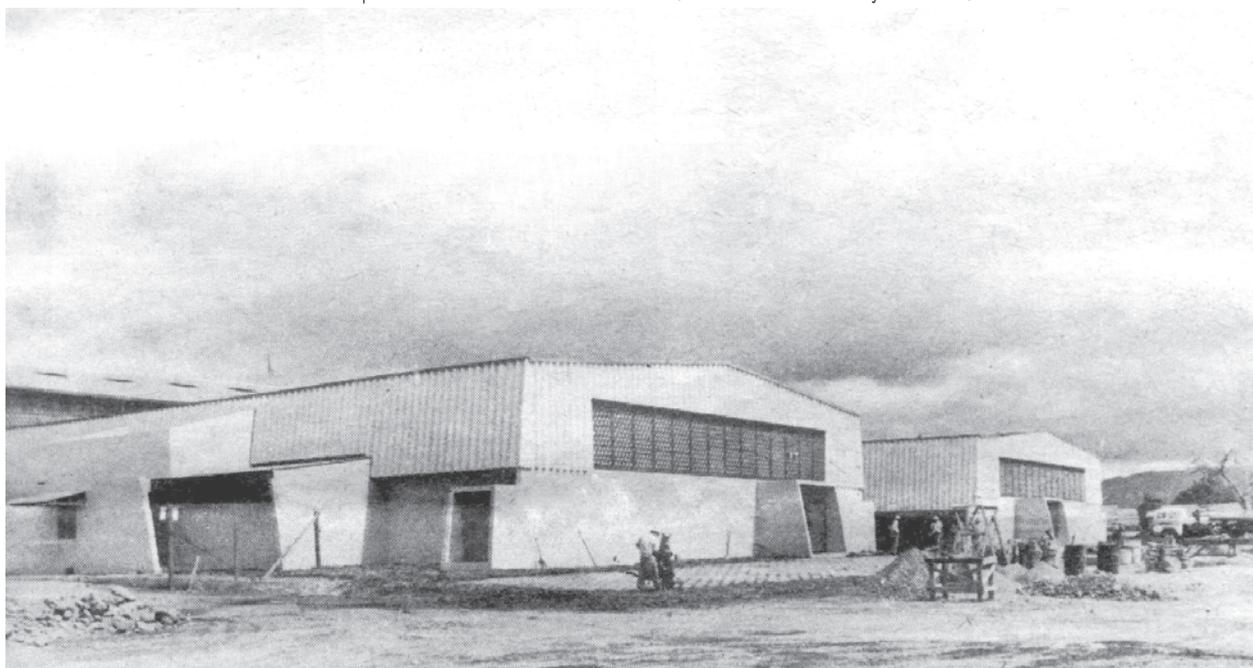
Desde esta perspectiva, una de las primeras ideas fue la de construir dos nuevos gimnasios, que permitieran ampliar las posibilidades del Gimnasio Nacional. Se dispuso que dichas instalaciones se ubicarían en un área de terreno muy próxima al Nacional, como una prolongación hacia el Oeste del mismo.

El inicio de las obras se dio el 21 de Noviembre de 1974, como parte del proyecto de la Ciudad de los Deportes impulsado por el Presidente de la República Daniel Oduber Quirós (1974-1978). En esa fecha, Jorge Castro, Viceministro de Obras Públicas y Transportes, le comunicaba al Consejo Nacional de Deportes, que se había firmado un contrato con la empresa EYLA S.A. para la construcción de dos gimnasios.²³ Sin embargo, una serie de atrasos, motivados por la falta de recursos económicos y discrepancias políticas entorno a la concepción general del proyecto prolongarían su conclusión por varios años.

A finales de 1975, las obras estaban casi paralizadas por falta de materiales y mano de obra²⁴. En Junio de 1976, se le dio carácter de prioridad, pero aún así, no se terminaron en ese período.²⁵ No sería sino, hasta 1978 cuando en definitiva se terminaron los dos gimnasios, con una capacidad para 700 personas cada uno; empezaron a cumplir la misión del fomento del boxeo, el levantamiento de pesas y la gimnasia. En 1985, se dispuso cerrar el espacio existente entre las dos estructuras, dando lugar a la aparición de un tercer gimnasio.

Hoy día son conocidos como gimnasio: 1 para boxeo, 2 para gimnasia y 3 para pesas y judo.

Gimnasios anexos al Gimnasio Nacional a punto de terminarse su construcción (La Nación del 8 de Mayo de 1977)





- 1 Renato Soto Pacheco. Entrevista del 8 de Abril del 2005. En: San José.
- 2 Francisco Ruiz. La Contraloría se dirige a la Dirección de Deportes. En: Diario de Costa Rica del 29 de Agosto de 1958, p. 10.
- 3 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 8 de Julio de 1958, resolución 1, p. 7.
- 4 Pastor Durán. El Director General de Deportes contesta a Don Omar Dengo. En: La Nación del 15 de Junio de 1958, p. 55.
- 5 Anónimo. Otra vez Plaza González Víquez. En: La Nación del 18 de Junio de 1958, p. 6
- 6 Anónimo. Tirante situación entre el Ministerio de Educación y la Dirección General de Deportes. En: La República del 26 de Julio de 1958, p. 3.
- 7 Pastor Durán. Renuncia irrevocable: a esta decisión llegó ayer el Sr. Antonio Escarré, después de su cambio de impresiones con la Sra. Ministra de Educación Profesora Estela Quesada. En: La Nación del 17 de Agosto de 1958, p. 53.
- 8 Anónimo. Contraloría no aprueba contrato de construcción del gimnasio. En: La Nación del 20 de Agosto de 1958, p. 7.
- 9 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 8 de Julio de 1958, resolución 1, p. 2.
- 10 Hernando Arias Monge. El principal obstáculo para la construcción del gimnasio es la falta de una ley. En: Diario de Costa Rica del 26 de Octubre de 1958, p. 16.
- 11 Anónimo. Brillante inauguración del Gimnasio Nacional. En: Diario de Costa Rica del 20 de Febrero de 1960, p. 13.
- 12 Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación. La Sabana patrimonio de los costarricenses. 1999, p. 5 y 6.
- 13 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesiones del 15 y 19 de Noviembre de 1963, acuerdo 30, p.68 y 72.
- 14 Manuel Carazo. Entrevista del 27 de Abril del 2004. En Curridabat.
- 15 Anónimos. Toros en Gimnasio Nacional. En: La Nación del 23 de Enero de 1965, p. 46 y 28 de Marzo de 1965, p. 85.
- 16 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 1 de Septiembre de 1967, artículo 7, p. 458.
- 17 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 22 de Septiembre de 1967, artículo 19, p. 478.
- 18 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesiones del 15 y 22 de Marzo artículo 5 inciso g, p. 163 y artículo 5 inciso d, p. 172; del 26 de Abril, artículo 1. p. 196; del 24 de Julio artículo 2, p. 49; del 16 de Agosto artículo 6, incisos j y k, p. 67 y 68; del 13 de Septiembre artículo 3, p. 97; del 17 de Octubre artículo 2, p. 124; del 8 y 22 de Noviembre artículo 3, p. 143 y artículo 4, inciso d, p. 167. Todos del año 1968.
- 19 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 7 de Febrero de 1969, artículo 1, p. 235.

- 20 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 25 de Agosto de 1969, artículo 3, inciso c, p. 161.
- 21 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 12 de Septiembre de 1969, artículo 6, inciso d, p. 201.
- 22 Archivo Nacional de Costa Rica. Sección Despacho del Ministro. M.C.J.D., # 00473, 1974, p. 3.
- 23 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 21 de Noviembre de 1974, artículo 10, p. 172.
- 24 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 3 de Octubre de 1975, artículo 7, p. 194.
- 25 Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas. Sesión del 11 de Junio de 1976, artículo 3, p. 699.

Capítulo X

El parque deportivo y recreativo



Dos bosques para un mismo Llano



El proceso de conversión del Llano de La Sabana en un parque recreativo, representa un largo proceso, que arrancó desde los comienzos del período republicano, allá por los años de 1820. Este inicio caracterizado por su poca claridad, en cuanto a lo que convenía hacerse con el espacio, si contó con la determinación, que el sitio debía salvarse de la rapacidad que implicaba la apropiación desordenada y acelerada de gran parte de Mata Redonda. La sobrevivencia del Llano se debe a personeros anónimos del municipio capitalino, que defendieron su permanencia y que con su preocupación, motivaron a los primeros Jefes de Estado, Juan Mora Fernández (1824-1833) y José Rafael Gallegos (1833-1835), a emitir las leyes necesarias para defender la integridad de La Sabana para que no fuera distribuida y ocupada en parcelas.

Pese a estos esfuerzos, durante buena parte del siglo XIX, el Llano tuvo un uso incierto. Se sabía que debía conservarse, pero se empleaba en cualquier cosa, no había una vocación definida y generalmente, por ser un área abierta, permitía que los pobladores cercanos introdujeran en ésta, ganado para apacentarlo, casi como la única forma visible de sacarle algún provecho. Sin que por ello esta fuera la utilidad más adecuada para el sitio.

Con la llegada al poder de los liberales hacia 1880, y la renovación urbana que promovieron, la ciudad se modernizó y las antiguas plazas públicas, que antaño sirvieron para la venta de distintos productos, iniciaron un proceso de cambio, que la llevaría a convertirse en los primeros parques de la ciudad y del país. Nos referimos concretamente a los casos, del Parque Central (Plaza Principal), el Parque Morazán (la Laguna) y el Parque Nacional (Plaza de la Estación).

En otro apartado habíamos señalado, que por primera vez en un documento oficial, fechado el día 26 de Enero de 1893 se solicitaba al ayuntamiento capitalino, la creación de un bosque en todo el Llano. La petición hacia hincapié, que éste era el sitio más adecuado, en toda la ciudad, para la formación de un parque o alameda; se cuestionaba el hecho de que la medida no se hubiera implementado antes. La respuesta del municipio fue favorable al pedido, y si bien se tomó una serie de acuerdos, que al principio garantizaban la puesta en práctica del proyecto, su ejecución en el corto tiempo tuvo muy pocos avances.¹

La arborización, sólo se dio en algunos sectores del Llano, a pesar de que el proyecto no logró consolidarse, como sus proponentes hubieran querido, si lo hizo más agradable y contribuyó, a crear en la conciencia de muchos ciudadanos, la noción de que ese espacio, les pertenecía y que sería una cuestión de tiempo su total transformación para el disfrute colectivo.

Durante la administración de Ascensión Esquivel Ibarra (1902-1906), se decidió concentrar los esfuerzos, para la creación del bosque en un espacio mucho más reducido y delimitado de la planicie. El área seleccionada se ubicó, muy próxima a la esquina Suroeste del Llano para fortalecer ese bosque en crecimiento, se decidió impulsar allí, un centro de experimentación agrícola para las escuelas urbanas. La medida consistía en, que los alumnos llegaran a la pradera, y se dedicaran a sembrar árboles de distintas especies del país. De esta manera, empezó a tomar forma un verdadero bosque, más tupido y concentrado; desechándose la idea de 1893, de plantarlos en la totalidad de La Sabana.²

De igual forma, el 27 de Enero de 1905 el periódico El Noticiero, daba cuenta de la última resolución del Consejo Municipal de la ciudad de San José, en donde, a instancias del regidor Cleto González Víquez, se sometía a consideración del ayuntamiento un nuevo proyecto, tendiente a la gradual evolución del Llano a parque. González Víquez en su excitativa a los

membros del consejo señalaba que “...desde hace algún tiempo existe el proyecto de convertir La Sabana en un precioso parque con el fin de que ese lugar sea un verdadero lugar de recreo, campo de sport y lugar de paseo para caballos y carruajes”. La iniciativa fue acogida con beneplácito por el ayuntamiento; se dispuso ir plantando árboles paulatinamente autorizar al Gobernador de San José, para girar los recursos económicos necesarios a tal fin. Como última medida, se decidió conformar una comisión de seguimiento a lo acordado, integrada por José Zeledón, Juan Mata, Manuel Quirós, Daniel Núñez y Vicente Sáurez.³

De todas estas gestiones finalmente, se logró que el espacio Suroeste del Llano, en donde había empezado a cristalizarse un bosque, se decidiera fortalecerlo con el nombre de “Bosque de los Niños”, como un reconocimiento a esos escolares, que se habían preocupado por sembrar allí árboles que dieran sombra. El paso siguiente fue la delimitación dentro de ese bosque de un área que se inundaría, para permitir la formación de un lago. Poco tiempo después, el Bosque de los Niños pasó a ser un sitio público, tan importante como cualquier otro de los parques que ya existían en la ciudad, convirtiéndose a su vez, en el elemento más destacado del Llano.

Durante la dictadura de Federico Tinoco Granados (1917-1919) se decidió, impulsar una política de mejoramiento urbano, que pretendía renovar y ampliar las áreas verdes de la capital. Así, el 23 de Marzo de 1917, surgió el Parque de la Concordia

Plano del proyecto Bosque de Costa Rica, diseñado por Alfredo Anderson, 1918 (fuente Archivo Nacional)



(hoy Parque España), mediante la arborización y cambio de función de la antigua Plaza de la Fábrica.⁴ Un año después (16 de Agosto de 1918), el gobierno le encomendó a Alfredo Anderson Sandberg, el diseño de un nuevo bosque para ser plantado en La Sabana (Anderson había diseñado pocos años antes el Bosque de los Niños). El cual se ubicaría en el sector Sureste del Llano, hacia el Este del Bosque de los Niños y llevaría por nombre Bosque Costa Rica. Tendría independencia con respecto al Bosque de los Niños vendría a constituirse, en otro intento por transformar radicalmente el Llano.⁵ De acuerdo con esta concepción, se reservaría todo el costado Sur del Llano para la recreación con estos dos bosques y el lago existente, mientras que la parte Norte se dejaría abierta, para el uso de los deportistas.

Según los planos trazados por Alfredo Anderson y dibujados por Antolín Chichilla, el Bosque Costa Rica ocuparía una cuarta parte del Llano y comprendería, zonas destinadas a jardines, callejuelas internas y un lago artificial seccionado en tres partes y provisto de sendos puentes. Se reservaba un área para la práctica del tiro con arcadas rústicas, y en la boca de La Sabana, se instalaría un monumento conmemorativo a Cristóbal Colón, precisamente en el sitio donde hoy día se localiza el dedicado a León Cortés Castro.

El contrato firmado con Alfredo Anderson lo obligaba a preparar, en su finca “La Paulina”, los almácigos de las distintas especies de árboles que serían plantados, en el pretendido Bosque Costa Rica. Se sugería que bien podrían emplearse especies productoras, de ricas maderas y frutas, similares a las que también se le encargaron para sembrar en los bordes de carreteras y orillas de fuentes y ríos: cedro, roble, pochote, maría, guanacaste, guachipelín, espavel, nispero, quizarrá, guayacán o cenizaro.⁶ Sin embargo, el derrocamiento de Federico Tinoco ocurrido en 1919, lamentablemente determinó la cancelación del proyectado Bosque Costa Rica y sin duda, el abandono definitivo de toda iniciativa posterior a la arborización del Llano, hasta la década de 1970.⁷

El tiempo perdido



El período que va de 1920 a 1970 suma un total de cincuenta años perdidos, en lo que se refiere a la planificación, diseño y real aprovechamiento del Llano de La Sabana, desde la perspectiva recreacional. Un espacio privilegiado que un siglo atrás, había logrado salvarse y preservarse, para la recreación colectiva de los josefinos, gracias a ciudadanos y políticos, que tuvieron visión de futuro y decidieron dar la batalla por su conservación. Contrario a otros que en el siglo XX, harían gala de una estrechez de límites y en un afán inmediatista, sacrificarían el disfrute de miles de personas, para tratar de resolver el problema de una pista de aterrizaje para la aviación comercial. El aeropuerto, abierto en 1940, llegó a ocupar no menos del setenta por ciento del Llano, destruyendo el Bosque de los Niños y modificando todo el entorno, para luego y en un corto plazo, llegar a la conclusión, que el sitio no reunía las condiciones mínimas, para continuar operando y decidirse a buscar otro.

De nada valieron las protestas públicas que se originaron en la ciudad, las que pedían el respeto a la integridad física de La Sabana, cuando sintieron que se les arrebató. Mucho menos impacto tuvo la promulgación del decreto N° 15 del Congreso Constitucional de la República de Costa Rica, emitido el 16 de Agosto de 1923 y que establecía que el sitio “... no podrá arrendarse ni destinarse a usos distintos que los de expansión y solaz de sus habitantes”.⁸ Los buenos propósitos que dieron origen a esta ley, en realidad se convirtieron en letra muerta, cuando por esa misma época, se hacía cada vez más común el uso de toda la sección Norte del Llano por parte de los primeros aeroplanos que arribaban al país.



Elisa Martínez y Claudia Sanabria en un día de campo en el Bosque de los Niños, 1927 (fuente familia Martínez)

Para 1935 los vientos que corrían, no daban un buen presagio a los deportistas y demás usuarios del Llano. Ya se hablaba de trasformarla en su totalidad en un aeropuerto. En respuesta a esta pretensión se generó un fuerte movimiento de protesta, impulsado por la Federación Deportiva de Costa Rica, la cual promovió una manifestación en San José, para el domingo 27 de Octubre de aquel año. El fuerte contingente, compuesto por deportistas y público en general, salió a las nueve de la mañana de la boca de La Sabana y recorrió importantes calles de la ciudad. Exigían la devolución de algo que por derecho les pertenecía, y que se buscara otra opción para instalar el aeropuerto. Asimismo, un gran número de organizaciones deportivas a nivel nacional, enviaron al Congreso de la República cartas y telegramas, manifestando su oposición al desalojo de los deportistas del Llano. Entre las asociaciones que dirigieron misivas al Congreso estuvieron: el Club Sport La Libertad, la Unión Deportiva de Moravia, el Club Sport Cartaginés, el Alajuela Junior Sport, el Club Liga Cultural y Deportiva de Cinco Esquinas, el Club Sport Colombia, el Club Deportivo Orión, el Club Sport Nerja, el Club Sport Fortuna, el Club Sport Real Argentino, el Club Sport Barcelona (Puntarenas) y el Club Sport Ideal de Puntarenas.⁹

A pesar de las manifestaciones y de la oposición expresa de la Municipalidad de San José, el golpe de gracia se dio el 28 de Noviembre de 1936, cuando se ordenó la instalación definitiva del Aeropuerto Internacional de La Sabana. Se inauguró el 6 de Abril de 1940 y se dio la supeditación de todo el Llano, sin ninguna excepción, a las posibles necesidades del aeropuerto.¹⁰ Con esta ley, las actividades deportivas y recreativas que se desarrollaban en el sitio, fueron sometidas a un proceso de lo posible, es decir sobrevivirían solamente, aquellas que pudieran ajustarse a los espacios que el aeropuerto no ocupara.

La posterior inauguración del Aeropuerto Internacional El Coco, llevada a cabo el 2 de Mayo de 1958, hizo que de nuevo surgiera la esperanza de la recuperación del sitio, y la consiguiente transformación del espacio en un parque; sueño que se materializó hasta mediados de la década de 1970, cuando en 1974 definitivamente las avionetas abandonaron el Llano.

La tutela del deporte por parte del Estado

Durante la administración de Rafael Ángel Calderón Guardia (1940-1944), el Estado encaminó sus pasos hacia la protección y vigilancia, de la educación física de los niños y los jóvenes de ambos sexos; mediante la formulación de la ley N° 3 del 19 de Septiembre de 1940. Esta ley establecía como premisas fundamentales, que la educación física escolar formaría parte de los programas de enseñanza y que las plazas, estadios, gimnasios, play grounds y piscinas ubicadas en los distintos sitios públicos del país, serían considerados de utilidad pública y por ello sujetos al control que fijaba esta ley.

Asimismo, señalaba que se ayudaría a las distintas comunidades del país, en la promoción y formación de asociaciones deportivas, con la finalidad de estimular su desarrollo. Para el cumplimiento de tal propósito, se decidió crear un organismo rector, el Departamento de Educación Física, adscrito al Ministerio de Educación Pública.¹¹

San José a mediados del siglo XX, al fondo el Llano de la Sabana (fuente Costa Rica en blanco y negro 1880-1950)



Trece años después, siendo Presidente de la República Otilio Ulate Blanco (1949-1953), se emitió la ley N° 1667 del 4 de noviembre de 1953, por medio de la cual el Departamento de Educación Física se transformó en la Dirección General de Deportes, con similares propósitos a la ley anterior. Y su particularidad más notoria, se refiere a que la misma establece en su artículo 5, que el ente estatal se encargaría de administrar el Llano de Mata Redonda y ponerlo al servicio de la educación física y deportiva, a partir del momento en que fuera trasladado el aeropuerto. Con esto dejaba muy en claro, que la Dirección General de Deportes, además se haría cargo de todas las construcciones e instalaciones existentes, como propiedad del Estado allí.¹²

El 8 de Enero de 1966 el Presidente Francisco J. Orlich (1962-1966) promulgó otra ley, la N° 3656, que creó la Dirección General de Educación Física y Deportes, en sustitución de la Dirección General de Deportes, dejándola igualmente sujeta al Ministerio de Educación Pública. La nueva ley reafirmaba, que el Llano de La Sabana, así como las construcciones e instalaciones que en éste existen, quedaban bajo su inmediata administración. Esto por cuanto ya era inminente, que se daría en el corto plazo el desalojo de las avionetas del sitio. Sin embargo; el ente deportivo no pudo asumir plenamente su soberanía sobre el Llano sino, hasta mediados de la década de 1970. También se establecía que la Dirección General de Educación Física y Deportes no tendría jurisdicción en 19.114,7055 metros cuadrados, en razón de que ésta área la ocupaban los Colegios Justo A. Facio y Luis Dobles Segreda, con lo cual se garantizaba la sobrevivencia de estos centros educativos, instalados en lo que fueran las zonas de los hangares del aeropuerto.¹³

En la actualidad, el Parque Metropolitano de La Sabana se encuentra bajo la tutela del Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación (ICODER); institución semiautónoma del Estado creada durante la administración de Miguel Ángel Rodríguez Echeverría (1998-2002), por ley N° 7800, del 29 de Mayo de 1998.¹⁴

La Ciudad de los Deportes



En Abril de 1966 el Ing. Eduardo Jenkins Dobles y el Arq. Carlos Vinocour Granados, a nombre del Departamento de Urbanismo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), presentaron a la consideración del gobierno, el primer proyecto formal que transformaría el antiguo Llano de Mata Redonda, en lo que se dio en llamar el Parque y Ciudad de los Deportes en La Sabana. El proyecto a desarrollar se implementaría en un área estimada en 75 hectáreas, con una longitud de unos 1.250 metros y un ancho de alrededor de 600 metros.¹⁵

Según la concepción general del proyecto, la Ciudad de los Deportes contendría las siguientes zonas:

- a) Exposiciones y convenciones- se construiría un amplio y moderno edificio en la esquina Noreste de La Sabana, en donde puedan celebrarse todo tipo de eventos y ferias nacionales e internacionales. Para ello se contaría con una excelente ubicación, tanto por su cercanía con el centro de la ciudad, como por la convergencia de importantes vías de tránsito.
- b) Administración- se conserva el edificio de la antigua terminal aérea como sede de la Dirección General de Educación Física y Deportes, así como el parque inmediato y el monumento a León Cortés Castro. No se permitiría ningún tipo de estructura que desmejore el entorno.

- c) Colegio Luis Dobles Segreda- se reserva para uso del centro educativo los terrenos fijados por la ley # 3656 del año 1966. Asimismo, cabe señalar que la cercanía del colegio al Gimnasio Nacional y al propuesto centro olímpico permitiría a sus alumnos el disfrute de estos espacios.
- d) Centro Olímpico y Club Popular- las autoridades deportivas de Costa Rica, deseaban que nuestro país fuese la sede en 1970 de las Olimpiadas de Centro América y el Caribe. Por ello se proponían el delineado de canchas o pistas de baloncesto, tenis, boxeo, lucha libre, esgrima, voleibol, levantamiento de pesas, una piscina olímpica con sus vestidores y otras facilidades. Para cumplir con estos requerimientos, se cuenta con el gimnasio ya existente y se proyecta construir un Palacio de los Deportes y una pila de natación olímpica, con graderías e instalaciones complementarias. Además el Centro Olímpico tendría un edificio para el alojamiento de delegaciones deportivas, a instalarse en las cercanías de los edificios administrativo y de exposiciones y convenciones.
- e) Deportes en canchas abiertas- en vista de que el fútbol es el deporte más popular del país se reservaría el espacio para 20 canchas, igual al número ya existente. Para la práctica del béisbol se proponen dos canchas. Se sugiere que en el entorno de todas estas canchas se siembren árboles, con el fin de evitar el aspecto de potrero que ahora ofrece el sitio.
- f) Centro Comercial- la esquina Suroeste del Llano será segregada, para facilitar el enlace de la carretera periférica que conduce a Pavas y Santa Ana. Por tal motivo se aconseja destinar el espacio a la creación de un centro comercial y social, que brindaría servicios a los visitantes del parque, los residentes de las áreas aledañas y los viajantes. Los locales no se venderían sino que se darían en concesión a particulares, generando recursos económicos a la Dirección General de Educación Física y Deportes. Sería deseable que ahí se instalara un supermercado, tiendas de ropa, calzado, artículos deportivos, farmacia, barbería, salón de belleza, bar, restaurante y salón de baile, entre otros.
- g) Estadio Nacional y áreas de estacionamiento- aunque el estadio no cuenta con las condiciones modernas para su funcionamiento, se considera que debe continuar, en vista de lo difícil que sería financiar la construcción de uno nuevo en alguna parte de San José. No obstante, se requiere intervenirlo para llevar a cabo una serie de mejoras tales como: ampliación de las graderías, servicios sanitarios, vestidores y pista de atletismo. En lo que respecta a las áreas de estacionamiento de vehículos, para cuando se verifiquen partidos de fútbol u otros espectáculos populares, se dejaría un espacio adecuado hacia el Norte y Sur del estadio.
- h) Bosque y posible jardín zoológico y botánico- el Estadio Nacional es afectado por los vientos provenientes del Noreste. Para enfrentarlos se podría oponer un obstáculo, que a su vez remate el área del club con un amplio bosque que permita el diseño de un jardín botánico con especies costarricenses, en donde pueda instalarse también un zoológico mucho más amplio, diversificado y moderno que el Parque Zoológico Simón Bolívar. Todo ello en un espacio que inicialmente se pensó destinar a un hipódromo, velódromo y cancha de polo.
- i) Parque, lago, club de remos, área de ferias y juegos infantiles- este núcleo, considerado como uno de los más importantes del proyecto. Se propone revivir el “laguito” que antiguamente existió en el Llano y para su aprovechamiento, la formación de un club de remos que ofrezca vestidores, restaurante, áreas de estar y muelles para los visitantes y usuarios del lago.

De acuerdo con el proyecto las diferentes zonas que formarían el Parque y Ciudad de los Deportes, se integran por medio de un paseo central que con dirección Este a Oeste, se extiende desde el Paseo Colón hasta el Estadio Nacional. Es un trazo recto, al cual se le intercalaría una explanada central, provista con diversas bahías para descanso y la colocación de estructuras ornamentales, como podrían ser una sucesión de monumentos conmemorativos en recuerdo de hechos o personajes históricos.¹⁶

En cuanto al proceso de ejecución del proyecto, los proponentes señalaban que, mientras no se completara el traslado definitivo del aeropuerto local, solamente se podrían implementar las siguientes fases: dar inicio a la construcción del Centro Olímpico y Club Popular, mediante la reubicación del hipódromo y la cancha de polo; así como redefinir el espacio de las canchas de fútbol y béisbol del sector Sur, en vista de que la nueva autopista que comunicaría a San José con Escazú, Santa Ana y Ciudad Colón pasaría por ahí. Para el resto de las obras previstas en el proyecto se tendría que esperar a la apertura del aeropuerto de Pavas.¹⁷

En términos generales, el proyecto presentado por Jenkins y Vinocour fue muy ambicioso, por su complejidad de ejecución requería una gran inversión económica y de la suficiente voluntad política, como requisito básico, para su puesta en marcha. Sin embargo, la exposición del proyecto se dio un mes antes de finalizar la administración de Francisco Orlich (1962-1966), de tal manera, que correspondería al nuevo gobierno presidido por José Joaquín Trejos Fernández (1966-1970) su implementación efectiva. Algo que como luego veremos no ocurrió, por lo tanto este proyecto como tal moriría por inanición.

Si bien, el diseño original establecía un sin número de atracciones, algunas tan discutibles hoy día, como la construcción de un centro comercial en su esquina Suroeste, el mismo tuvo que irse recortando, debido al poco apoyo que recibía, o a la no viabilidad presupuestaria que las obras demandarían; hasta que finalmente fue desechado a mitad de la década de 1970.

Esperanza y desaliento por la recuperación del Llano



El Consejo Nacional de Deportes, desde Mayo de 1966, asumió con entusiasmo el proyecto de la Ciudad de los Deportes, abocándose a realizar las gestiones necesarias ante el gobierno, con el objetivo de que La Sabana fuera desocupada por el servicio de avionetas, y así permitir la implementación de las obras. Se dirigieron al vicepresidente de la República Virgilio Calvo, a las empresas de aviación que operaban en el Llano y a la Junta de Aviación Civil, todos manifestaron su comprensión y preocupación.¹⁸ Pero, en la práctica no se ejecutaron las medidas necesarias para suspender el decreto, que permitía el aterrizaje de avionetas y con ello la pronta devolución de La Sabana. Por el contrario, la falta de voluntad política cerró puertas, y condujo a un largo vía crucis, que se prolongó por ocho años.

Resulta justo mencionar el nombre de los miembros que conformaron en esta época, el Consejo Nacional de Deportes y quienes iniciaron la dura lucha de la recuperación de La Sabana. Personas que pese a las adversidades y la falta de apoyo de las autoridades de gobierno, no desmayaron ni claudicaron en su empeño, para que prevaleciera la justicia en lo que se refiere a la posesión y uso del Llano; se distinguen: Edwin Méndez Mata, Eduardo Castresana Madriz, Rogelio Coto Monge,

Manuel Arévalo Zamora, Rodrigo Vargas Antillón, Edgar González Campos, Rodrigo Pacheco López, Guido Aymerich y Alfredo Cruz Bolaños.¹⁹ Ellos supieron interpretar el sentir de miles de ciudadanos y de organizaciones deportivas, que reclamaban una larga y esperada resolución.

La falta de presupuesto fue otro de los factores, que más contribuyeron a retrasar el proyecto. De acuerdo con el Ing. Eduardo Jenkins se requería al menos, un millón de colones para comenzar los trabajos en el sector Sur del Llano.²⁰ No obstante, por motivos presupuestarios esta partida no pudo ser incluida en el presupuesto del año 1967.²¹

En realidad no existió un verdadero interés, por parte de las autoridades respectivas, para obligar a las compañías de aviación a trasladarse a otro sitio. El ejemplo más claro ocurrió, en Enero de 1967 cuando se denunció que estas empresas, tenían las concesiones de uso y de pago de alquiler vencidos y que además, los plazos para su renovación habían caducado. Este era el momento más oportuno para actuar, por medio de un desahucio, pero nunca se hizo efectivo, pese a la solicitud elevada ante la Procuraduría General de la República.²²

El gobierno respondió, que estaba interesado en resolver el problema del Llano, que estudiaba la posibilidad de comprar un terreno en donde construir una nueva pista de aterrizaje, el mismo estaba localizado en Pavas y le pertenecía a la Junta de Protección Social de San José; garantizando que una vez que se adquiriera la propiedad, la pista estaría lista en dos meses.²³ Los trabajos del aeropuerto de Pavas, que posteriormente se bautizaría con el nombre de Tobías Bolaños, comenzaron a mediados de 1968 y las autoridades informaron, que estaría listo hacia los meses de Julio o Agosto de 1969. De acuerdo con sus proyecciones incluiría una pista, hangares y talleres.²⁴

No obstante, este ofrecimiento se llegó al 19 de Septiembre de 1969, pero con muy pocos avances reales y por lo tanto el Consejo Nacional de Deportes hizo público un pronunciamiento de cinco puntos, en donde dejaba en claro los inconvenientes y los peligros que representaba la actividad aérea en el Llano. Alegaban principalmente: el crecido número de escuelas y colegios alrededor de La Sabana, la ampliación de importantes zonas urbanas, residenciales y deportivas en los terrenos aledaños, el pésimo estado de la pista y el riesgo de los aterrizajes, la falta absoluta de espacio para la instalación de nuevos campos deportivos y la irresponsabilidad de autorizar aterrizajes de aviones de peso mayor en una pista muy corta, tal es el caso de los DC 3 que provenían de los Estados Unidos. Finalmente dieron un ultimátum al Ministerio de Transportes y a la Junta de Aviación Civil, para que el aeropuerto fuera erradicado a más tardar el 31 de Diciembre de 1969.²⁵ En la realidad esta notificación no tendría ningún efecto coercitivo, pues por esas mismas fechas la Junta de Aviación Civil les informaba, que no podía realizar aún el traslado del aeropuerto y que la terminal se mantendría en el Llano hasta 1972.²⁶

El 21 de Noviembre de 1969 el Consejo Nacional de Deportes, tuvo conocimiento de que la Asamblea Legislativa había aprobado en primer debate, el proyecto de financiamiento de la Ciudad de los Deportes. Esta noticia causó honda satisfacción en sus miembros, porque al fin se abría la posibilidad real de comenzar los trabajos de transformación del Llano.²⁷ Pero la alegría muy pronto se vio empañada, cuando el 20 de Enero de 1970, el entonces Presidente de la República José Joaquín Trejos Fernández decidió vetar la ley, alegando un gasto excesivo en medio de otras prioridades. La respuesta de las asociaciones y federaciones deportivas del país fue rechazar el planteamiento y la decisión gubernamental, mediante la convocatoria a una gran marcha para el día 19 de Marzo de 1970. Jornada de protesta que posteriormente también fue desechada, muy posiblemente al considerarse que, se estaba a escasos dos meses del cambio de gobierno.²⁸

El proyecto en la administración Figueres Ferrer



El nuevo gobierno presidido por José Figueres Ferrer (1970-1974), le comunicó al Consejo Nacional de Deportes por intermedio de su viceministro de Obras Públicas y Transportes, Enrique Soto Borbón, que no obstante, que las obras del aeropuerto en Pavas estaban bastante avanzadas, no se podría prescindir del Llano hasta después del 31 de Marzo de 1971.²⁹

En esta nueva coyuntura, el 26 de Febrero de 1971 el Consejo Nacional de Deportes, intentó ejercer una acción directa de presión sobre las compañías aéreas que operaban en el Llano, mediante la tramitación de un desahucio administrativo. La gestión legal se aplicaría a todos los talleres de reparación, acondicionamiento y mantenimiento de avionetas, al alegarse que sus propietarios retardaban su traslado a Pavas, porque en el Llano no pagaban ninguna suma de dinero por el uso del espacio.³⁰ La medida también constituía una forma de presionar al gobierno, para que efectivamente se cumpliera lo pactado con el viceministro de Obras Públicas y Transportes. Sin embargo, en la práctica no lograron su cometido y por el contrario el plazo se amplió una vez más.

En Julio de aquel año, la administración Figueres Ferrer creó el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, nombrando como su primer titular a Alberto Cañas Escalante. Con la aparición del Ministerio las acciones destinadas a la recuperación de La Sabana tomaron su impulso definitivo, luego de largos años de incertidumbre y espera.

Alberto Cañas retomó el proyecto de Ciudad de los Deportes del año 1966, pero decidió aplicarle una serie de cambios, entre los cuales estaba su idea de construir un Palacio de los Deportes. La edificación sería bajo techo y permitiría la celebración de eventos de diversa índole, tanto en lo deportivo como de tipo cultural (conferencias, exposiciones nacionales o internacionales). La idea era dotar a la ciudad de San José de un inmueble similar al existente en la ciudad de México.³¹ Los ministros que lo sucedieron desecharon la propuesta, y en la administración de Oscar Arias Sánchez (1986-1990) la edificación se levantaría en la ciudad de Heredia.

Como un logro importante, por fin, el 15 Octubre de 1971, se dio la supresión de los vuelos aéreos en La Sabana, ante la apertura del aeropuerto en Pavas.³² Autorizándose únicamente los aterrizajes de avionetas que recibirían el servicio de mantenimiento, hasta tanto no se instalaran los talleres respectivos en Pavas.³³

El año 1972, inició con la determinación del Consejo Nacional de Deportes de empezar a suprimir la cerca divisoria, que separa el área de prácticas deportivas de la pista de aterrizaje³⁴, y la formación de una comisión integrada por Manuel Arévalo Zamora, el Arq. Alfredo Arguedas Fuentes, el Ing. Aramis Cubillo Cárdenas y Matías Rojas Fernández en su calidad de Director General de Deportes, con la finalidad de elaborar los estudios necesarios, que permitieran fijar las prioridades que en materia de construcciones e instalaciones deportivas se llevarían a cabo en La Sabana.³⁵ La creación de esta comisión en la práctica supuso, el abandono definitivo del proyecto presentado por Jenkins y Vinocour.

También en el marco de este nuevo planteamiento, el 10 de Julio de 1972, se inició la coordinación con representantes de la Municipalidad de San José y de la Dirección General Forestal del Ministerio de Agricultura y Ganadería, para lograr implementar un plan de siembra de árboles. El programa tendía a evaluar las posibilidades de reforestación de aquellos espacios del parque, que no serían ocupados directamente como áreas deportivas. Para tal fin, se diseñó una estrategia que buscaba aprovechar la participación de grupos juveniles, que en forma voluntaria colaborarían en la ejecución de este plan.³⁶



Demolición de los antiguos hangares, 1977 (fuente Archivo Nacional)

Durante el mes de Agosto de 1972, el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) se ofreció para enviar la maquinaria necesaria, y proceder a la demolición y tractoreo de los antiguos hangares y talleres, que más parecían un precario que instalaciones ligadas a la aeronáutica.³⁷ La acción efectivamente se llevó a cabo, tres meses después³⁸ y permitió que el día 2 de Diciembre de 1972, los viceministros de Obras Públicas y Transportes y Cultura, Juventud y Deportes; René Castro y Guido Sáenz González, respectivamente, como parte de las dos instancias de gobierno directamente encargadas de la puesta en marcha del proyecto, se apersonaran al Llano para comprobar directamente en el terreno las labores realizadas.³⁹

El 8 de Junio de 1973 el Consejo Nacional de Deportes y el Ministro Alberto Cañas Escalante, procedieron a presentar a la prensa nacional, el nuevo proyecto para La Sabana elaborado por el Ing. Enrique Segovia y Olman Alvarado. Se definió como primera etapa el trazado de las aceras, los caminos internos y la delimitación de las canchas.⁴⁰ A pesar de que se mantiene la idea de restituir el lago, se consideró que todavía no se haría nada al respecto, por existir una serie de problemas relacionados con el suministro de agua que demandaría el lago.⁴¹

Pese a los esfuerzos de distintas instancias para lograr que el proyecto avanzara lo más rápidamente posible, el factor económico gravitaba negativamente durante la primera mitad de la década de 1970. Ésta situación determinó que el proyecto se retrasara una y mil veces, hasta verse coronado con el éxito; además, encontrara una serie de tropiezos y discrepancias a nivel de los altos jerarcas públicos, que trajeron como consecuencia largos periodos de tiempo, en donde los trabajos se detenían y los plazos se ampliaban para desconsuelo de todos aquellos que deseaban su pronta conclusión. Así, un proyecto que se pensó ejecutar en un lapso de dos años se prolongó casi por ocho años.

Los dos primeros años del gobierno Oduber Quirós

El gobierno de Figueres Ferrer le heredó a la administración de Daniel Oduber Quirós (1974-1978), el proyecto de transformación de La Sabana, con muy pocos avances significativos. Tal y como lo constató la nueva Ministra de Cultura, Carmen Naranjo Coto, al inspeccionar los trabajos que hasta el momento se habían ejecutado, y al reunirse el 12 de Julio de 1974 con el Consejo Nacional de Deportes para planear la estrategia a seguir. Para tal efecto se acordó la formación de un comité interno dentro del consejo integrado por: Juan José Bolaños Ulloa, Alberto Cañas, Enrique Sequeira Struck y Alfredo Cruz, para que le diera seguimiento al proyecto.⁴²

Un mes después, las autoridades de gobierno, por intermedio de la ministra Naranjo, plantearon una serie de dudas con respecto a las obras que se habían venido desarrollando, pidieron que se aclarara cual proyecto sería el que en definitiva se implementaría. Todo lo cual nos permite afirmar, que el primer diseño del parque se dio en 1966 y en los ocho años siguientes se improvisaron una serie de variantes que no contaron con el suficiente apoyo político, ni económico para su culminación. Esta situación derivó a su vez, en una cadena poco planificada de intervenciones en el Llano, que se iban modificando conforme se cambiaba a las autoridades que tenían poder de acción sobre el diseño. Fenómeno que dicho sea de paso, continuaría aún por dos años más.⁴³

Ante la falta de un proyecto claro y bien financiado con el cual intervenir La Sabana, el Consejo Nacional de Deportes en la segunda mitad del año 1974, empezó a recibir y aprobar solicitudes de las distintas asociaciones deportivas del país, en las que se pedía permiso para construir en el Llano sus respectivas sedes deportivas. Entre ellas, la Asociación Costarricense de Judo necesitaba 1.394 metros cuadrados,⁴⁴ el Circulo de Cronistas y Locutores Deportivos 150 metros cuadrados, la Asociación Costarricense de Boxeo Aficionado 68 metros cuadrados,⁴⁵ la Federación Costarricense de Baloncesto 50 metros cuadrados,⁴⁶ y el Río Club de Costa Rica 800 metros cuadrados.⁴⁷ Estas edificaciones y otras que también recibieron posteriormente el debido apoyo, no se construyeron por un nuevo cambio en el proyecto, pero si se hubiesen levantado, habrían ocupado un espacio considerable, formando un residencial de oficinas. Las cuales con el tiempo, muy probablemente, se remodelarían y recibirían muy poco mantenimiento, convirtiéndose en los nuevos tugurios, similares a los antiguos hangares de las avionetas, que costó tanto erradicar.

El 2 de Febrero de 1975, al ser las once de la mañana, todo hacia prever que el proyecto de La Sabana por fin se encaminaba hacia la senda correcta, cuando el Presidente de la República Daniel Oduber Quirós inauguró, oficialmente los trabajos de remodelación del sitio, bajo la premisa, que a partir de ese momento las obras serían fuertemente apoyadas con la maquinaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.⁴⁸ Pero, en Septiembre del mismo año las obras estaban nuevamente paralizadas, ante la falta del equipo pesado que se ofreció.⁴⁹

Para el mes de Enero de 1976, el proyecto presentaba algunos avances, pero éstos en realidad no eran tan significativos, si se toma en cuenta, que desde hacia cuatro años se estaba tratando de ejecutar, en otras palabras, estaba estancado. Para colmo de males, existía una controversia entre los jercas de Obras Públicas y Cultura, que gravitó negativamente en el proyecto, causando atrasos innecesarios y descoordinación en las acciones que se implementaban. A mediados de 1976, la renuncia de Carmen Naranjo, al cargo de ministra, supuso el fin de las discrepancias con el titular de Obras Públicas, Álvaro Jenkins, y el impulso definitivo a la transformación del Llano.⁵⁰



El tercer diseño de parque planteaba un lago artificial con un trazo mucho mayor al que resultó, obsérvese además la pista de atletismo en la mitad del antiguo hipódromo, 1975, (fuente Instituto Geográfico Nacional)

Don Guido Sáenz y el parque

La salida de Carmen Naranjo del Ministerio de Cultura, supuso la necesidad de nombrar un sustituto para los dos últimos años de gobierno. Ante esta situación el Presidente de la República Daniel Oduber Quirós tuvo dos alternativas, buscar alguien externo al Ministerio o bien, ofrecer el cargo al viceministro de la cartera, Guido Sáenz González (ver anexo 1). La segunda posibilidad a todas luces, parecía la más lógica y la más justa, por los siguientes motivos: Sáenz había dedicado muchos años de su vida a la creación y divulgación artística, siendo uno de los pionero del teatro profesional en Costa Rica y además, destacado crítico musical, por otro lado, fue una de las personas que más influyó durante la administración de José Figueres Ferrer, para que se concretara la creación del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes y finalmente, en los últimos seis años había venido ocupando el cargo de viceministro de Cultura (1970-1976), razones de suficiente peso como reconocer en él, a la persona más idónea para hacerse cargo del puesto.

El ofrecimiento del puesto de Ministro a Sáenz, realizado por Oduber en el despacho presidencial, lo tomó por sorpresa, y lo hizo vacilar acerca de la responsabilidad que se le encomendaba. Según sus propias palabras, “...en ese instante-ique curioso!- el teléfono de su escritorio sonó, según mi oído, con especial estridencia. El Presidente me hizo un gesto de que lo esperara mientras se dirigía a levantar el teléfono. Lo hizo. El teléfono jugó un papel determinante. No hay idea de cuánto contribuyó esa breve conversación telefónica del Presidente para tomar yo una decisión. Daniel comenzó a hablar mientras yo me paseaba de un sitio a otro sobre la alfombra de la oficina presidencial. Los segundos pasaban. Pensé un mundo de cosas. Sopesé mi situación. Yo había gozado de una gran libertad siendo viceministro durante seis años en las dos administraciones. Ahora me vendrían todas las responsabilidades, todo el peso del Ministerio encima, a mí solo. Sentí auténtico vértigo. Pero fue cuestión de un segundo, un relámpago. La idea luminosa de La Sabana lo hizo todo. Era mi oportunidad. Única. Absoluta. Si no la hacía ahora, si esa Sabana no la configuraba yo, no la levantaba de acuerdo con mi criterio, podría venir otro u otra a hacer de ella, de La Sabana, una catástrofe, por no decir un mamarracho, cosa nada difícil en esta tantas veces abusada pobre Costa Rica nuestra. Como un rayo lo decidí en ese instante. Sí, iba a aceptar. No me iba a conceder los dos días de la oferta del Presidente. En ese momento, Daniel Oduber colgó el teléfono. Fue providencial. Daniel, si acepto. Soy tu nuevo Ministro de Cultura”⁵¹

Para Guido Sáenz el aceptar el cargo desde el punto de vista estrictamente personal, era la culminación de un proceso, en el que se inició como Viceministro. Consistía en alcanzar el puesto más relevante y de mayor responsabilidad, en el recién creado Ministerio. Desde este puesto, podía influir y ayudar a perfilar un Ministerio en formación, para el cual tenía un especial afecto. Pero existía una razón fundamental por la cual valía la pena asumir el cargo; y era la posibilidad de intervenir en forma decisiva y determinante en el proyecto que se estaba llevando a cabo en el Llano de La Sabana, que presentaba toda una suerte de tropiezos y atrasos.



Guido Sáenz González, gestor y promotor del Parque Metropolitano de La Sabana

El empeño de Sáenz por lograr una adecuada transformación del Llano, nació de su propia experiencia y sus recuerdos de infancia, pues desde niño lo visitaba en compañía de sus padres, recorriendo la planicie y disfrutando del lago, al igual que lo hicieron miles de personas. Este hecho imperecedero en la memoria, no aceptaba el triste espectáculo que brindaba el sitio a inicios de la década de 1970, y el destino le brindaba la oportunidad de cambiar ese estado de cosas. La Sabana era un espacio poco útil, en donde la aviación comercial casi no tenía vigencia pero, no terminaba de retirarse y desmontar sus hangares. Por otra parte, a consecuencia de la presencia de la aviación, tampoco podía ocuparse totalmente el Llano en actividades deportivas y recreativas.

Luego de años de inercia, y de pocos avances significativos, el proyecto del parque de La Sabana necesitaba de la personalidad y voluntad de un hombre como Don Guido, para poder llevarlo a buen puerto. Así Sáenz, no solamente supo interpretar el clamor popular por la recuperación del espacio, sino que bajo su dirección se llegó a plasmar en tinta primero, y luego en la realidad la materialización del parque.

Con la inauguración del parque, se pondría a disposición de la ciudadanía, un lugar de excepcionales posibilidades para el disfrute colectivo y a la vez, se honraría a aquellos gobernantes que 145 años atrás, sin tener un concepto claro sobre el uso definitivo que debía dársele al lugar, tomaron la determinación de impedir su apropiación y parcelamiento. Desde la perspectiva de Guido Sáenz, el diseño de transformación del sitio era algo más que crear un espacio para los deportes, como lo pretendió el proyecto anterior denominado “Ciudad de los Deportes”. Para él debía ser un proyecto más integral, en el cual no solamente existieran áreas para prácticas deportivas. El sitio también y primordialmente, debía concebirse para el disfrute de las grandes mayorías a través de un espacio; que comprendiera amplias zonas boscosas y que estuviera provisto de un lago.

Para Guido Sáenz *“tantas cosas se podían hacer ahí para beneficio de tanta gente que no tiene posibilidad de desplazarse a las playas o a las montañas en cualquier momento, un domingo o día libre, en procura de un breve contacto con la naturaleza. Y esto a un paso de la ciudad, del humo y del cemento. Pasar un día de campo, jugar, comer, hacer ejercicio, descansar, leer, meditar, contemplar, “estar”. A la gente se le olvida estar. Poder vivir unas horas rodeado de árboles y con la cercanía del agua, mucha agua, una gran extensión de agua, un lago. Yo soñaba con el lago. Nada serena más el espíritu que el agua”*.⁵² Sin embargo, esta idea iba a chocar frontalmente con sectores muy poderosos a nivel de medios de comunicación deportiva, para los cuales La Sabana, solo podía tener una vocación, “la deportiva”.

Los ataques y el menosprecio al proyecto de Sáenz, no se hicieron esperar, se decía que el lago causaría mal olor, que proliferarían los zancudos y que los niños podrían ahogarse. Pese a ello, Don Guido lucharía una y mil veces contra las críticas y la mofa, sin claudicar en su empeño de crear un parque deportivo en el Llano, que no excluyera en modo alguno la parte recreativa.

Con esta determinación, el 30 de Julio de 1976 el Ministro de Cultura presentó ante el Consejo Nacional de Deportes su proyecto titulado “Parque Metropolitano de La Sabana” y con ello, se desechó totalmente el de Ciudad de los Deportes.⁵³ En este proyecto, se retomaron algunos de los conceptos previstos en las anteriores iniciativas, pero se garantizó que junto a las áreas destinadas al deporte, existirían otras que cumplirían una misión eminentemente recreativa. Bajo esta premisa, y como un refuerzo a la posición ministerial, Sáenz González opuso su lema *“La Sabana para todos”* en contraposición al eslogan defendido por periodistas y locutores deportivos de *“La Sabana para el deporte”*. La primera frase resultaba integradora, e invitada al conjunto de la ciudadanía josefina al disfrute colectivo del futuro parque, mientras que la segunda era excluyente, solo para deportistas; no había espacio para los niños, discapacitados, mujeres embarazadas o personas de la tercera edad, entre otros.

En medio de la pugna por la orientación que debería tener el Parque de La Sabana, el entonces asistente del Ministro de Cultura Carlos Francisco Echeverría (Ministro de Cultura de 1986-1990), ideó una forma llamativa y a la vez estratégica, para enfrentar los ataques al proyecto, mediante la colocación de tres vallas publicitarias de enormes dimensiones en puntos claves del Llano, en donde se podía leer el lema oficial adornado con la bandera nacional.⁵⁴

El historiador Ricardo J. Méndez, cercano colaborador de Sáenz en esa gestión, así como en cada una de las responsabilidades públicas asumidas por el jerarca, fue también pieza importante para la concreción de uno de los proyectos más ambiciosos en la historia del desarrollo urbano de la capital.

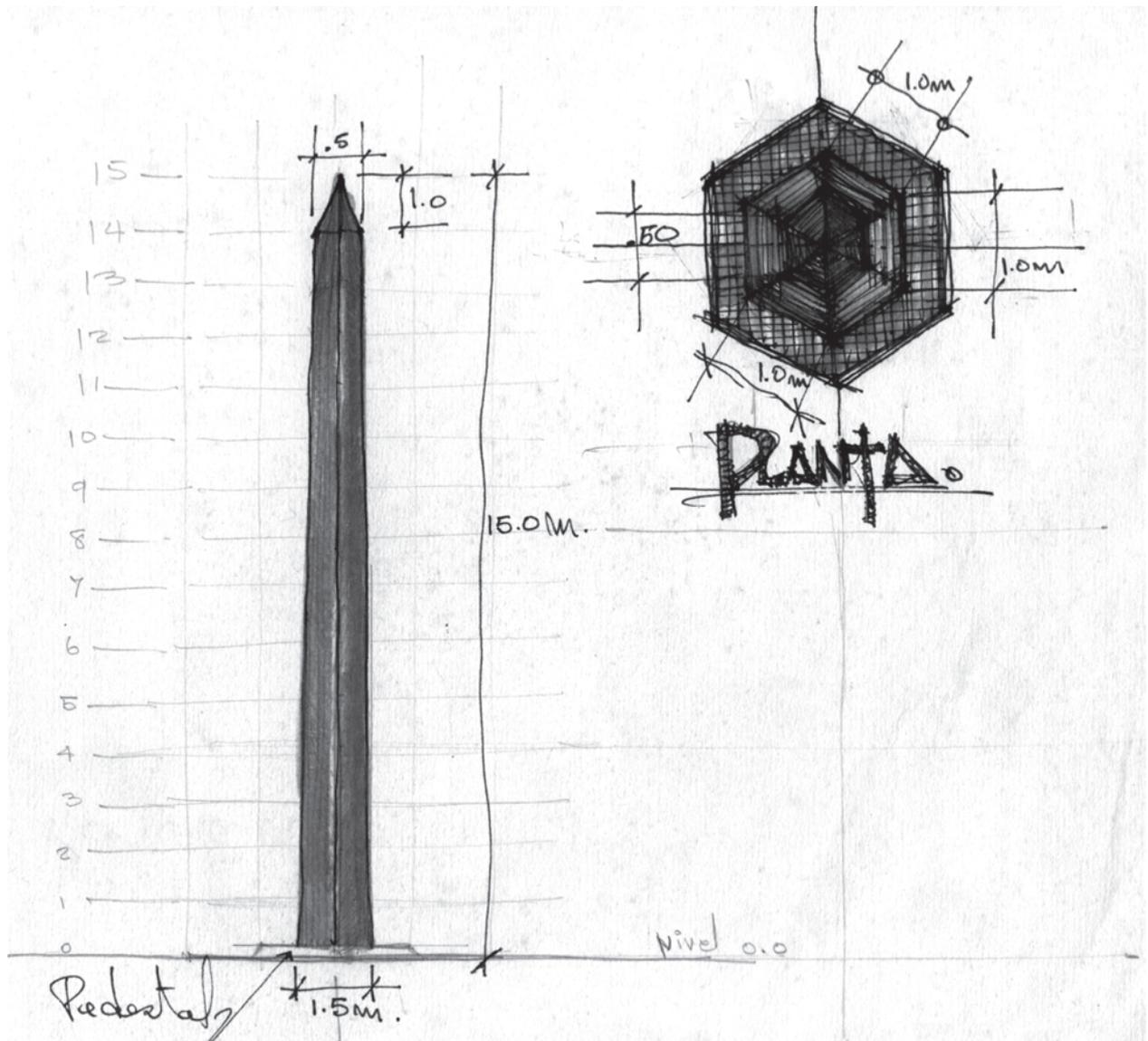
José Antonio Quesada y el diseño del parque

El diseño de la nueva propuesta para esta finca de 72 hectáreas casi rectangular, correspondió al arquitecto paisajista José Antonio Quesada García, quien supo interpretar fielmente la idea, de gran parque deportivo-recreativo que perseguía Guido Sáenz para ser aplicada en el sitio. Quesada García era un profesional con amplia experiencia internacional (Estados Unidos, Egipto, Arabia Saudita, España, etc.); y que en el ámbito nacional también ha desarrollado, entre otros, los proyectos de la Fuente de la Hispanidad, el Parque de la Paz y los hoteles Aurola Holiday Inn., Cariari y Fiesta.

Desde el punto de vista urbano, el proyecto de La Sabana, era muy importante pues con éste, se establecía un gran centro deportivo-recreativo y a la vez se creaban las condiciones para que todo el espacio en su conjunto, se constituyera en un verdadero "pulmón" en la ciudad de San José, mediante la arborización de extensas áreas y la constitución de un bosque, que ayudara a oxigenar a la capital, ya bastante agobiada por las moles de concreto y el excesivo tránsito vehicular.



Arq. José Antonio Quesada (fuente José Antonio Quesada)



Diseño del obelisco, de una altura mayor al que se instaló, 1976 (fuente José Antonio Quesada)

El proyecto elaborado por Quesada, dio mucha importancia a la perspectiva y dimensión visual del futuro parque, en relación con las distintas vías de acceso al sitio. Por eso se trató en la medida de lo posible, abrir avenidas encañonadas o paseos peatonales, que sirvieran como forma de ingreso al parque. Entre ellos los más importantes fueron, los que se ubicaron a la altura de la desembocadura de la Autopista General Cañas y el proveniente del Paseo Colón. En ambos casos, se buscaba crear un efecto de atracción al parque, mediante áreas verdes y boscosas, que invitarán al esparcimiento y disfrute de la naturaleza. Este efecto visual no pudo lograrse tan fácilmente, con las otras carreteras que remataban en el Llano; por cuanto la Avenida San Martín (avenida 10) terminaba en el Gimnasio Nacional y la carretera que provenía de Pavas, pegaba con las canchas de béisbol que se querían conservar, y con el Estadio Nacional.

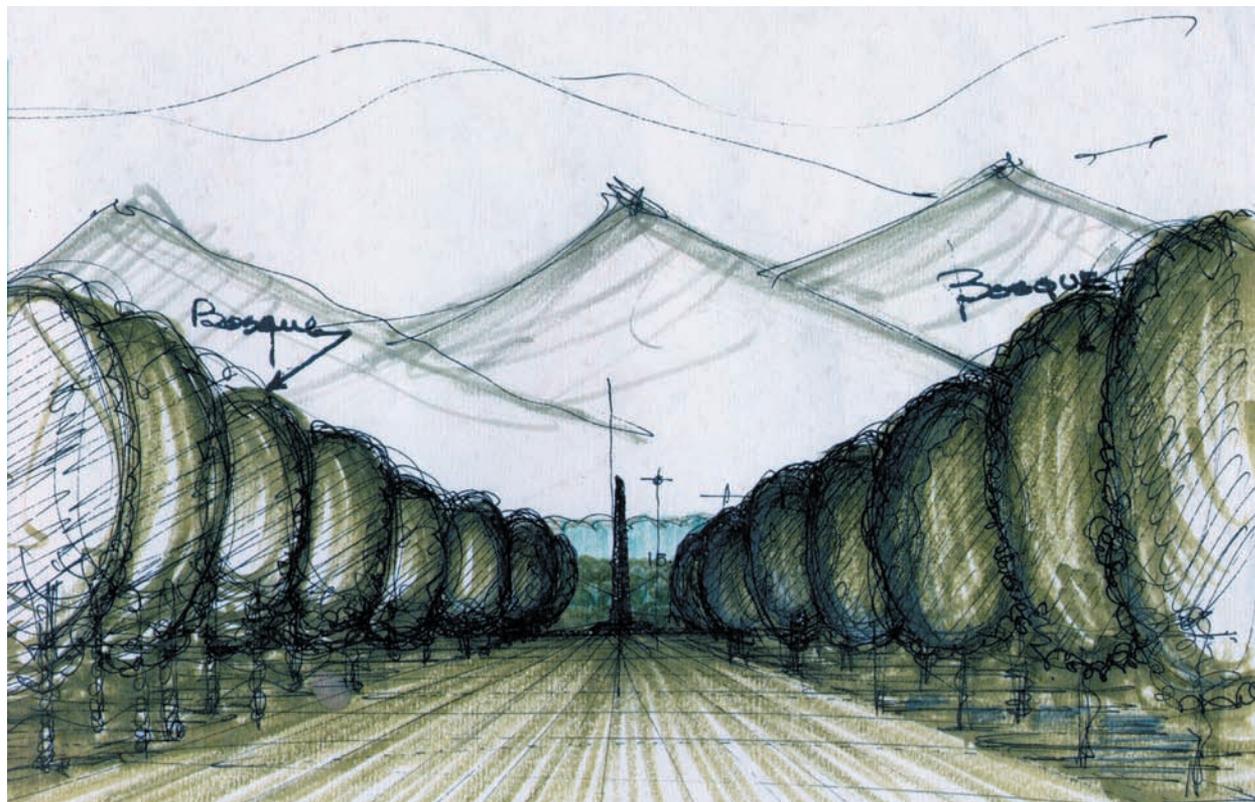
La propuesta de Quesada buscaba lograr el mayor aprovechamiento posible del espacio, por medio de la delimitación de zonas para la práctica de deportes de características masivas; que fueran de gran popularidad en el país. Así como áreas

recreativas tales como, un teatro de marionetas, juegos mecánicos para niños, un lago donde se pudiesen alquilar botes de remo, un extenso circuito de 3.5 kilómetros para bicicletas, trotar o caminar, una piscina y un parque vial para niños ya construido. Además, se incluirían una serie de servicios vitales para un proyecto de este tipo como, refugios contra la lluvia, restaurante, cafetería, sanitarios, de enfermería y de vigilancia. El costo de las obras fue estimado en unos ¢8.500.000, (ver anexo 2) de los cuales cinco millones, serían proporcionados por la Refinadora Costarricense de Petróleos (RECOPE) y se pagaría al Arq. José Antonio Quesada la suma de ¢360.000 por la conceptualización, diseño y dirección del proyecto.⁵⁵

El parque debería contar, con unos once mil árboles, veintidós canchas de fútbol, seis de voleibol, ocho de baloncesto, dos de balonmano, cuatro de béisbol menor, una de béisbol mayor, dos de sófbol, dos piscinas, un polígono de tiro, dos gimnasios y una pista atlética en la zona del antiguo hipódromo. Se decidió eliminar el velódromo, cuyos planos habían sido obsequiados por la Secretaría de Obras Públicas de México; en su lugar, retomar la idea del lago, pero con un trazo muy diferente al que originalmente se pensó realizar.⁵⁶ La maqueta del parque con medidas de 1.50 X 3 metros fue elaborada por el Arq. David Bertheau.

Para el mes de Noviembre de 1976, funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes ya habían procedido, al levantamiento topográfico del sitio; se notaba un real avance en las áreas en donde se instalarían una serie de canchas y servicios de baños y vestidores.⁵⁷ Por otra parte, los dos gimnasios iniciados desde tiempo atrás, estaban bastante avanzados y las dos piscinas pronto estarían terminadas (Febrero 1978)⁵⁸, siendo posteriormente bautizadas con el nombre de, María del Milagro París Coronado, destacada nadadora que ingresó a la Galería Costarricense del Deporte en el año de 1993. (ver anexo 3)

Boceto del paseo peatonal (esquina Noreste) conduce al obelisco, 1976 (fuente José Antonio Quesada)





Piscina María del Milagro París, 2002 (fuente Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación)

Cuatro meses después, gran cantidad de maquinaria se encontraba trabajando en el Llano, en labores de remoción y nivelación de los terrenos del futuro parque. Solamente, en el sitio donde se ubicaría el lago se llegaron a remover cerca de 35.000 metros cúbicos de tierra.⁵⁹ La extracción de tal cantidad de material llegó a generar un problema de contaminación, a raíz de las enormes nubes de polvo que al levantarse con el viento, afectaban a muchas de las viviendas del sector. No era para menos, pues regularmente, cuatro cargadores y ocho vagonetas laboraban ahí, doce horas diarias. Los quejosos señalaban, que la mitad de la tierra cargada en las vagonetas era desalojada de ellas por las fuertes corrientes de viento.⁶⁰ Pese a este inconveniente, el proyecto logró ir avanzando, aún cuando su velocidad de ejecución no fuera el requerido por sus propulsores. Para Enero de 1978, el proceso de arborización y siembra de zacate del tipo San Agustín y jengibrillo, estaba muy adelantado. Sin embargo, surgieron algunas voces como la del Dr. Enrique Valerio, de la Escuela de Biología de la Universidad de Costa Rica, que cuestionó el tipo de especies arbóreas que se plantaron en el Llano. Según su criterio, se debió de emplear al máximo especies tropicales, tales como el roble de sabana, saragundís y guanacaste; rechazando el uso excesivo de los cipreses, pinos y eucaliptos, por cuanto estos además de dañar los suelos, no representaban especies nativas.⁶¹ Al respecto, el Arq. José Antonio Quesada le respondió, que los cipreses o pinos ubicados hacia el sector Suroeste del Llano, ya estaban plantados ahí desde antes de iniciar su proyecto, y que por el tamaño que habían alcanzado, se consideró que deberían conservarse. Mientras que, los eucaliptos se usaron como especie base, para poder concentrar grandes áreas boscosas a partir de su rápido crecimiento, a la vez que también permitían filtrar la luz y con ello proteger el crecimiento del zacate. Finalmente, acotaba que los eucaliptos eran la única especie que se pudo obtener tanto en viveros comerciales como del Estado.⁶²

El 8 de Diciembre de 1977, a escasos meses de acabarse la administración de Daniel Oduber Quirós, se inauguraron las instalaciones del parque⁶³ y algunos trabajos que quedaron pendientes, concluyeron en Noviembre de 1979 gracias, al aporte financiero del Programa de Asignaciones Familiares.⁶⁴



Movimiento de tierra y proceso de nivelación, 1977 (fuente Archivo Nacional)

Vista desde la azotea de la antigua terminal aérea, se observa el bosque recién plantado, 1978 (fuente Archivo Nacional)



La Sabana hoy

A pesar de los contratiempos y de la falta de recursos económicos, el balance final del proyecto es altamente provechoso, por cuanto la ciudad no solamente recuperó un espacio para uso colectivo, sino que el parque se constituye en la actualidad en el sitio deportivo y recreativo más importante con que cuenta el país. Por otro lado, en Centro América, difícilmente se encontrará uno de características similares. Empero, una serie de ideas contempladas en el proyecto original, no se pudieron concretar por falta de presupuesto, pese a que éste llegó a sobrepasar los ₡15.000.000.⁶⁵

Como una forma de proteger y preservar la integridad física del parque, el 25 de Noviembre de 1993 la Asamblea Legislativa decidió emitir la ley N° 7361, que prohibía la construcción y cerramiento de espacios dentro del sitio. Otorgando permiso únicamente, para las labores de conservación y mejoramiento de la infraestructura existente, así como la construcción de canchas e instalaciones deportivas que se planearan y que fuesen al aire libre. (ver anexo 4) Lamentablemente, esta norma jurídica se aplicó al proyecto, que pretendía ampliar la planta física del Museo de Arte Costarricense dentro del terreno que le pertenece a la institución; perdiéndose la perspectiva de que, el Museo es parte integrante del concepto del parque y que su función educativa y recreativa, debía estimularse al igual que lo deportivo en el lugar.

Jugando baloncesto, 2002 (fuente Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación)



Para 1997 habían transcurrido diecinueve años, desde que se plantaran los eucaliptos, que provocaron algunos comentarios negativos. En esta fecha, se decidió derribar 327 de estos árboles, en vista de que cumplieron el ciclo de vida y constituían un riesgo para los visitantes, según estudio del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE). En su lugar se procedió a sembrar árboles de poró, güitite, higuerón, llama del bosque y frutales, con el objetivo de mejorar la variedad en la cubierta vegetal del parque.⁶⁶ En una acción que ha continuado implementándose, con el paso del tiempo a razón de unos cien arbolitos anuales, este proceso de recambio, ha significado que en zonas como la ubicada frente al edificio del Instituto Costarricense de Electricidad el noventa por ciento del total corresponda a especies nativas.⁶⁷

Resulta anecdótico, y no por ello menos importante, el señalar que el proyecto del parque transformó la idea que se tenía del sitio. Con su realización se desechó totalmente, el uso del vocablo de “llano” para referirse al lugar, luego de emplearse por más de un siglo. Esto por cuanto desapareció la extensa planicie y en su lugar se levantaron una serie de montículos y elevaciones, que nunca habían estado presentes, además, de que la arborización cubrió grandes zonas, dando el aspecto de un bosque bastante tupido. Por otra parte, los frutales de guayabas y mangos, junto con la restitución del lago, permitió el acercamiento de una serie de animales que habitan permanentemente en el parque: patos, comemaíces, ardillas, tilapias, bagres, carpas, camaroncillos y tortugas.

Desde el punto de vista estrictamente económico, las 72 hectáreas que componen el parque con sus respectivas edificaciones, se encuentran inscritas ante el Registro de la Propiedad, a los folios reales números 1-340475, 1-340476

Cancha de voleibol de playa, 2004 (fuente Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación)



y 1-340477 y representan un bien muy valioso, pues en 1998 fue valorado por la Arq. Marlen Aguilar Méndez de la Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda en ¢17.549.160.600⁶⁸ Mientras que, por su alto valor histórico, el Concejo Nacional de Deportes acordó, en la sesión N° 033-99 del 7 de Abril de 1999 autorizar, a Delia Villalobos, Directora Nacional del Deporte y la Recreación, para que realice las gestiones pertinentes, ante el Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural a fin de, lograr que el Parque Metropolitano de La Sabana sea declarado como Patrimonio Cultural de la Nación.⁶⁹ Este reconocimiento se obtuvo, con la promulgación del decreto ejecutivo N° 29305-C, publicado en el diario oficial La Gaceta N° 39 del 23 de Febrero del 2001.

En el año 2007, el área de influencia deportiva y recreativa del Parque Metropolitano de La Sabana era muy importante y promueve una visitación masiva que se calcula en unas 150.000 personas mensuales. Estos usuarios provienen fundamentalmente, de los cantones que bordean la ciudad de San José, gracias al fácil acceso que se puede tener al sitio. Por otra parte, en el entorno del parque se ha desarrollado un proceso urbanizador y residencial que cuenta con un sin número de servicios, tales como restaurantes, supermercados, colegios, escuelas y tiendas, que contribuyen a mejorar la calidad del sector.

Vista aérea del parque en 1989 (fuente Instituto Geográfico Nacional)



Pese a la enorme utilidad social que brinda el parque, los costos de operación y mantenimiento representan un serio problema que debe resolverse cada día y mes del año. Siendo la recolección de basura, el corte del césped y la vigilancia policial, tres de las principales actividades que tienen que enfrentar cotidianamente las autoridades del parque, según nos lo manifestara Rafael Bustamante, Director del Parque Metropolitano de La Sabana. La recolección de la basura producida cada fin de semana, se realiza entre los días lunes y miércoles, empleándose dos tractores y un grupo de diez personas para, un promedio de cinco toneladas por semana. El corte del césped se realiza con tres máquinas, durante la estación lluviosa se tiene que realizar en forma permanente, dadas las dimensiones del espacio y la velocidad de crecimiento del zacate. Finalmente, la vigilancia policial la brindan veinte efectivos en turnos de seis personas, que valiéndose de bicicletas y caballos, tratan de cubrir la totalidad del parque.⁷⁰

Parque Metropolitano de La Sabana, vista de Oeste a Este, 1987 (foto José Antonio Quesada)





- 1 Archivo Nacional de Costa Rica. **Serie Municipal**, # 1500, 1893, p. 1 y 2.
- 2 Eric Murray. **Aeródromo Nacional de La Sabana**. 1935, p. 8.
- 3 Anónimo. **La Sabana será convertida en un precioso parque**. En: El Noticiero del 27 de Enero de 1905, p. 2.
- 4 Gerardo Vargas y Carlos Ml. Zamora. **El Patrimonio Histórico Arquitectónico y el Desarrollo del Distrito Carmen de la ciudad de San José 1850-1930**. 2000, p. 144.
- 5 Archivo Nacional de Costa Rica. **Serie de Planos**, # 10414, 1918.
- 6 ídem.
- 7 **Memoria de Fomento** 1919, p. 34.
- 8 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 16 de Agosto de de 1923. II Semestre, p. 154 y 155.
- 9 Archivo Nacional de Costa Rica. **Serie Congreso**. # 17396, 1936, p. 36 a 57.
- 10 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 28 de Noviembre de 1936. II Semestre, p. 193.
- 11 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 19 de Septiembre de 1940, p. 497.
- 12 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 4 de Noviembre de 1953, p. 369 y 370.
- 13 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 8 de Enero de 1966, artículo 5.
- 14 **Leyes y Decretos de la República de Costa Rica**, 29 de Mayo de 1998.
- 15 Eduardo Jenkins Dobles y Carlos Vinocour Granados. **Proyecto de Parque y Ciudad de los Deportes en La Sabana**. 1966, p. 1.
- 16 Dobles y Granados. Op. Cit., p. 4 a 7.
- 17 Dobles y Granados. Op. Cit., p. 8.
- 18 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 31 de Mayo de 1966, p. 37 y 38.
- 19 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 5 de Julio de 1966, p. 70.
- 20 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 15 de Julio de 1966, p. 75.
- 21 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 30 de Agosto de 1966, p. 101.

- 22 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 5 de Enero de 1967, p. 214.
- 23 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 27 de Enero de 1967, p. 239 y 240.
- 24 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 31 de Enero y 20 de Febrero de 1969, p. 217 y 243.
- 25 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 19 de Septiembre de 1969, p. 204.
- 26 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 25 de Agosto de 1969, p. 162.
- 27 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 21 de Noviembre de 1969, p. 261.
- 28 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 23 de Enero de 1970, p. 312.
- 29 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 27 de Agosto de 1970, p. 173 y 174.
- 30 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 26 de Febrero de 1971, p. 488.
- 31 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 14 de Mayo de 1971, p. 75.
- 32 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 15 de Octubre de 1971, p. 272.
- 33 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 8 de Enero de 1972, p. 4.
- 34 Ídem.
- 35 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 4 de Febrero de 1972, p. 148.
- 36 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 27 de Junio de 1972, p. 247.
- 37 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 11 de Agosto de 1972, p. 200.
- 38 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 10 de Noviembre de 1972, p. 315.
- 39 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 1 de Diciembre de 1972, p. 321.
- 40 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 8 de Junio de 1973, p. 341 y 342.
- 41 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 8 de Marzo de 1973, sin número de página.
- 42 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 12 de Julio de 1974, p. 341.
- 43 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 23 de Agosto de 1974, p. 428 y 429.
- 44 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 11 de Octubre de 1974, p. 74.
- 45 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas.** Sesión del 18 de Octubre de 1974, p. 83 y 84.

- 46 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 1 de Noviembre de 1974, p. 126.
- 47 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 3 de Abril de 1975, p. 388.
- 48 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 24 de Enero de 1975, sin número de página.
- 49 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 26 de Septiembre de 1975, p. 179.
- 50 Archivo Nacional de Costa Rica. **Sección despacho del Ministro**. Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. Serie 000473, 1974.
- 51 Guido Sáenz. Piedra Azul: **atisbos en mi vida**. 2003. p. 267 y 268.
- 52 Ídem. p. 269.
- 53 Consejo Nacional de Deportes. **Libro de Actas**. Sesión del 31 de Julio de 1976, sin número de página.
- 54 Sáenz. Op. Cit., p. 274.
- 55 José Antonio Quesada. **Archivo Personal del proyecto**.
- 56 Anónimo. **La Nueva Sabana**. En: Excelsior del 3 de Septiembre de 1976, p. 12.
- 57 Anónimo. **Luz verde para el proyecto de Parque Metropolitano en La Sabana**. En: La Nación del 5 de Noviembre de 1976, p. 41 A.
- 58 Anónimo. **La Sabana será paisaje único en Centro América**. En: La Nación del 2 de Noviembre de 1976, p. 22 A.
- 59 Anónimo. **Más trabajos en La Sabana**. En: Excelsior del 5 de Marzo de 1977.
- 60 Anónimo. **Polvazal de La Sabana atenta contra la salud**. En: La Nación del 27 de Abril de 1977, Sección B.
- 61 Carlos Enrique Valerio. **El nuevo bosque de La Sabana**. En: La Nación del 8 de Mayo de 1978, p. 2 B.
- 62 José Antonio Quesada. **Archivo Personal del proyecto**.
- 63 Anónimo. **Sin terminar instalaciones deportivas de La Sabana**. En: La Nación del 19 de Diciembre de 1977, p. 4 A.
- 64 Fernando Naranjo. **El pueblo debe conocer lo que es ahora La Sabana**. En: La Nación del 17 de Noviembre de 1979, p. 39 A.
- 65 Ricardo Quirós Sáenz. **Obras de La Sabana, sueño convertido en pesadilla**. En: La Nación del 2 de Abril de 1979, p. 6 C.
- 66 Ana Carolina Mora. **Reforestación de La Sabana**. En: La República del 5 de Diciembre de 1997, p. 10 A.
- 67 Rafael Bustamante. **Entrevista del 30 de Abril del 2004**. En Mata Redonda, San José.
- 68 Dirección General de Tributación del Ministerio de Hacienda. **Avaluó**. N° 719-98 del 10 de Septiembre de 1998.

69 Consejo Nacional de Deportes, sesión oficio CNDR 110-02-2001.

70 Bustamante. Op. Cit.



CURRICULUM VITAE

NOMBRE: Guido Sáenz González

FECHA DE NACIMIENTO: 1° de enero de 1929

EDAD: 80 años

ESTADO CIVIL: Casado

Su infancia transcurrió en el Barrio La California, en una casa visitada con frecuencia por los artistas e intelectuales de los años 30, entre ellos: Teodorico Quirós, Paco Amighetti, Yolanda Oreamuno, Abelardo Bonilla, José Marín Cañas, Carlos Salazar Herrera y Max Jiménez. En 1952 se casó con la señora Daisy Shelby Prado, quien es su esposa hasta la actualidad.

ESTUDIOS REALIZADOS

Educación Primaria: Escuela Buenaventura Corrales

Educación Secundaria: Colegio Seminario

Educación Universitaria: Un año en la Universidad de Loyola en California, estudios de humanidades, concentración en teatro.

1947-1950 Estudios de piano en Boston Conservatorio de Nueva Inglaterra

TRABAJOS DESEMPEÑADOS

- Empresario a cargo de Ladrillera la Uruca, empresa familiar
- En 1956 empezó a trabajar con el Grupo Teatro Arlequín, fundamento del teatro profesional costarricense. El trabajo con ellos se extendió por 12 años, durante los cuales participó en más de 25 obras.
- Profesor de Teatro de Actividades Culturales en Estudios Generales en la Universidad de Costa Rica, durante veinte años.
- Su labor como escritor la ha desarrollado prácticamente toda su vida: teatro, artículos, ensayos.
- Crítico musical, de 1960 a 1970. De 1968 a 1970, fue el crítico musical oficial del periódico La Nación.

- De 1970 a 1974 trabajó como Viceministro de Cultura, Juventud y Deportes, en la gestión de Alberto Cañas como ministro, durante la administración de José Figueres Ferrer.
- De 1974 a 1976 trabajó como Viceministro de Cultura, Juventud y Deportes, en la gestión de Carmen Naranjo, durante la administración de don Daniel Oduber Quirós.
- De 1976 a 1978 se desempeñó como Ministro de Cultura, Juventud y Deportes
- De 1978 a 1980 me Director de Extensión de la Universidad Nacional
- De 1979 a 1999 Director y conductor del programa de televisión ATISBOS.
- De 1996 a 1998 me Director del Sistema Nacional de Radio y Televisión.
- En el 2002 nombrado Ministro de Cultura, Juventud y Deportes.

LOGROS IMPORTANTES OBTENIDOS EN EL MINISTERIO DE CULTURA, JUVENTUD Y DEPORTES, DURANTE SUS GESTIONES

- Parque La Sabana
- Museo de Arte Costarricense
- Parque de la Paz
- Teatro Popular Mélico Salazar
- Plaza de la Cultura
- En 1971 fue responsable de la reforma de la Orquesta Sinfónica Nacional y la creación de la Orquesta Sinfónica Juvenil.
- En 1982 Premio de Periodismo Cultural Joaquín García Monge
- En 1988 Premio Nacional de Cultura, Magón
- En 1989 Se plantea el reto de pintar, para lo cual se autocapacita en técnicas pictóricas.

Anexo 2

Parque Metropolitano La Sabana Plan de interpretación (*)

Arq. José Antonio Quesada

La Sabana es una finca casi rectangular de 68 hectáreas. El propone “darle a La Sabana un empleo pleno dentro de los fines de recreación física que señala la ley, creando un área de expansión sano, con aire puro y ambiente visual tranquilizante”.

Criterios arquitectónicos generales:

1) La dimensión visual.

a- Perspectivas y jerarquías externas: se han tomado en cuenta 5 puntos alrededor de La Sabana.

- I- La desembocadura de la Autopista Wilson (hoy General Cañas). Esta ofrece la primera imagen visual de la ciudad de San José. En consecuencia se ha abierto una ancha avenida enzacatada entre dos áreas boscosas, que permite la visión de un monumento ornamental ubicado en el remate del paseo para peatones y de la fuente que se encuentra en el centro de la cuenca Este del lago y que enmarcará en la distancia, al monumento ornamental.
El viajero podrá percibir que se encuentra ante un parque recreacional urbano de grandes dimensiones; y se sentirá atraído a visitar la parte interna del parque, lo que no sucedería si se cerrara la perspectiva con árboles o con cualquier otro elemento.
- II- La desembocadura del Paseo Colón tiene también una evidente importancia dada la intensidad del tráfico que se detiene y circula por allí constantemente y que se verá aumentada en cuanto se habilite la Autopista a Caldera. Se pretende igualmente que el automovilista tenga una perspectiva profunda hacia el paseo peatonal de ingreso al parque y el monumento ornamental que lo remata.
(se pretendió reubicar el monumento a León Cortés que corta por completo la perspectiva de La Sabana en ese punto).
- III- La desembocadura de la Avenida 10 es cortada brutalmente por el Gimnasio Nacional, de ubicación y diseño muy poco afortunados.
Se propone la remodelación para tratar de integrarlo a la concepción general del Parque La Sabana.
- IV- Entrada a La Sabana de la autopista a Caldera.
Allí se ha dejado una isleta rodeada por vías para la cual se han propuesto varios usos.
- V- La desembocadura de la carretera de Pavas, no puede ser muy mejorada porque se encuentra casi frente al Estadio Nacional y a su estacionamiento. Además en esa zona se ha practicado tradicionalmente el béisbol, tradición que hemos decidido respetar dejando allí los diamantes.

Frente a las 2 carreteras que corren a lo largo de La Sabana (lado Norte) se ha organizado una alteración de zonas boscosas cerradas y zonas abiertas (inductoras) que permitan, sin distraer la atención de los conductores, visualizaciones periódicas del interior del parque en algunos de sus puntos más interesantes: canchas deportivas, el lago, zonas verdes, etc.

b- Perspectivas y jerarquías internas.

Se han organizado una compleja red interna de perspectivas visuales tendientes a que los visitantes puedan fácilmente localizar los distintos centros de actividad, sintiéndose al mismo tiempo en un ambiente natural y aislado del medio urbano exterior. Esto se logra por medio de espacios abiertos y utilizando árboles de ramaje por encima de la altura humana.

2) Aprovechamiento activo del espacio.

El aprovechamiento activo del espacio es el aspecto más importante en un parque de esta naturaleza. Dadas las características sociológicas del pueblo costarricense, los deportes son el mayor atractivo que puede ofrecer en centro de esta naturaleza.

Se ha procurado que los deportes que se propicien en La Sabana sean populares y baratos. Con ello se busca que el mayor número de personas pueda practicar esos deportes en el espacio más reducido.

El fútbol dispondrá de más del 60% del área total dedicada a deportes.

Para los niños además se prevé un área de juegos mecánicos (carrusel) y un pequeño teatro de marionetas.

Un parque vial que ya está construido.

La piscina con 2 instalaciones recreativas y el lago con alquiler de botes de remo.

Un amplio circuito cerrado en la mitad Norte del parque para la circulación de bicicletas de alquiler, para trotar o caminar.

3) La preservación interna del ambiente.

La Sabana deberá ser protegida de la contaminación ambiental producida por el humo y el ruido de los vehículos automotores.

La mejor forma de protegerla es por medio de la arborización.

4) Servicios.

El parque que recibirá a miles de personas sobre todo los fines de semana, debe contar con una gran variedad de servicios tales como: refugios, restaurantes y cafeterías, servicios sanitarios, de enfermería, de vigilancia.

Los inmuebles que se destinen para ello deben guardar una homogeneidad arquitectónica entre sí y que estén en armonía plástica con el paisaje circundante. Se construirán en madera y piedra y serán estructuras abiertas, de amplio campo visual y transparente en lo posible.

La mayor será una cafetería con vista panorámica de la cascada del lago.

Un restaurante del lago se espera que pueda funcionar de día y de noche en una disposición frontal con respecto a la cascada que se iluminará en las noches.

Un restaurante aledaño a la arena de juegos infantiles (Casa de Tío Conejo) estará equipado y decorado para atender niños y acompañantes.

El café del Bosque funcionará de día y de noche. Contará en su planta baja con una arena para teatro de cámara, el piso medio para los clientes espectadores y en el piso superior un mirador.

Los distintos restaurantes, el alquiler de bicicletas y botes, la concesión de los carruseles pueden contribuir mucho al mantenimiento del parque.

La construcción de refugios protegería de la lluvia y el viento a los visitantes, a la vez que reduciría al mínimo las zonas de ensuciamiento con servilletas, papeles, vasos, latas.

Aspectos económicos.

1) Costos.

El Proceso de realización del proyecto puede prolongarse por 5, 10 o más años. Los costos globales serían:

Lago	1.000.000
Calles y drenajes	1.750.000
Aceras	350.000
Paseo peatonal	275.000
Arborización	200.000
Juegos de niños	250.000
Canchas fútbol, etc. (verdes)	200.000
Estacionamientos	200.000
Área de carruseles	100.000
Refugios	525.000
Canchas grises (incluye equip de mant)	400.000
Áreas verdes (drenaj, baños, etc.)	1.000.000
Fuentes	300.000
Monumento ornamental	100.000
Iluminación	200.000
Restaurante	500.000
Cafetería	500.000
Café del Bosque	500.000
Teatro de Marionetas	50.000
Casa Tio Conejo	100.000
Costo total estimado	ϕ8.500.000

(*) Archivo personal del Arq. José Antonio Quesada.



PROTECCION PARQUE LA SABANA
PADRE CHAPUI

LEY #7361

Publicada 25.11.93 Gaceta #226

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

ARTICULO 1º:

Prohíbese realizar construcciones en el Parque La Sabana Padre Chapuí, entendido éste como la propiedad descrita en el párrafo primero del artículo 5 de la Ley # 3656 del 6 de enero de 1966.

También se prohíbe cerrar espacios en el referido Parque, con mallas, cercas u otros medios, que impidan al público en general el uso de la propiedad, para prácticas deportivas y de recreación; excepto las áreas en las que actualmente se ubican la piscina María del Milagro París, los gimnasios y el Estadio Nacional.

Como excepción, además se permitirá realizar obras de conservación y mejoramiento en las instalaciones existentes, para atención y facilidad del público, así como la construcción de canchas y de otras instalaciones deportivas, siempre y cuando sean al aire libre y no se encuentren aisladas por vallas, cercas u obras parecidas.

ARTICULO 2º:

Rige a partir de su publicación.

Comunicase al Poder Ejecutivo.

Asamblea Legislativa, San José, a los veintiocho días del mes de octubre de mil novecientos noventa y tres.

DIRECTORIO COMISION LEGISLATIVA PLENA PRIMERA

Solón Chavarría Aguilar, Presidente, Ana Isabel Fuentes Ramírez, Secretaria.

DIRECTORIO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

Danilo Chaverri Soto, Presidente, Manuel Antonio Bolaños Salas, Primer Secretario, Emanuel Ajoy Chan, Segundo Secretario.

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los diez días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y tres.

Ejecútese y publíquese.

Rafael Ángel Calderón Fournier. El Ministro de Cultura, Juventud y Deportes a.i. Dr. Rodrigo Pacheco López- C- 7605- (14413).

Anexo 4

María del Milagro París Coronado

Nació en la ciudad de San José el 20 de Mayo de 1961. Inició su brillante carrera deportiva a los 8 años de edad, en el Torneo de Novatos del Country Club, celebrado en 1969 y allí obtuvo el primer lugar en la categoría pre-infantil.

Integró el club de natación del Colegio La Salle y en 1972 formó parte del equipo del Club Cariari. Ganó el Campeonato Nacional de Natación y mantuvo el título hasta 1980. En 1973 se hizo acreedora de un importante torneo de su club en competencia contra el equipo panameño Club Internacional, donde impuso el primer récord nacional en una piscina de 50 metros.

A nivel internacional, participó en noviembre de 1973 en el torneo CCCAN, realizado en Ibagué-Colombia, donde ganó 4 medallas: una de oro, dos de plata y una de bronce. Ese mismo año compitió en 14 eventos en los Primeros Juegos Centroamericanos y del Caribe, celebrados en la ciudad de Guatemala, obtuvo 13 medallas de oro y una de plata.

Esta hazaña representó para María del Milagro París, el punto máximo de su carrera deportiva al haberse declarado como "La Mejor Atleta de los Juegos Centroamericanos y del Caribe de Natación", "Mejor Nadadora del Año en Costa Rica", "Atleta del Año de Costa Rica" y "Mejor Atleta Centroamericana", distinción otorgada por la Asociación de Periodistas y Locutores Deportivos de Guatemala.

Entre 1975 y 1980, participó y ganó importantes eventos como el CCCAN en México 1975, donde logró un quinto lugar estilo mariposa y se le declara como la "Mejor Nadadora de Latinoamérica". En 1977 tiene una gran actuación en El Salvador y en Berlín-Alemania, donde ganó un décimo lugar en los 100 metros mariposa. En 1980 participó en un torneo en Jamaica con excelentes resultados; como seleccionada nacional para asistir a los Juegos Olímpicos de Moscú, logró clasificar para la final A y obtuvo un sétimo lugar.

María del Milagro París se retiró de la natación en 1983 para dedicarse a sus estudios de Medicina.

Tomado de: Galería Costarricense del Deporte. MCJD 2000, p. 193.

Fuentes consultadas



Artículos de periódico con el nombre del autor

Aguiluz, Vilma. "Nuestra aviación. Una breve historia". En: **La República del 31 de agosto de 1980**, (San José, Costa Rica), p. 19.

Angulo, Marcela. "Restringen uso del lago de La Sabana". En: **La Nación del 16 de febrero de 1980**, (San José, Costa Rica), p. 10 A.

Arias Monge, Hernando. "El Principal obstáculo para la construcción del gimnasio es la falta de una ley". En: **Diario de Costa Rica del 26 de octubre de 1958**, (San José, Costa Rica), p. 16.

Arroyo Chávez, José Ángel. "36 años de la iluminación del Estadio Nacional". En: **La Prensa Libre del 9 de marzo de 1989**, (San José, Costa Rica), p. 22.

Arroyo Chávez, José Ángel. "El Paseo Colón". En: **La Prensa Libre del 8 de octubre 1980**, (San José, Costa Rica), p. 3.

Asociación Nacional de Aeronáutica. "Muchas grandes ciudades desearían tener un aeropuerto tan cercano como el de La Sabana". En: **La Nación del 27 de julio de 1948**, (San José, Costa Rica), p. 11.

Barahona, Alberto. "Hacienda La Lindora". En: **La República del 3 de junio de 1956**, (San José, Costa Rica), p. 20.

Barahona, Luis. "La Sabana 4 ministros 4 proyectos". En: **La Nación del 30 de septiembre de 1978**, (San José, Costa Rica), p.6 C.

Barquero, Christopher. "Sangre francesa y corazón tico". En: **La Nación del 30 de marzo de 1998**. (San José, Costa Rica).

Barrantes Bolaños, César. "Estadio Nacional escenario de cambios". En: **La Prensa Libre del 16 de mayo del 2001, (San José, Costa Rica)**, p. 5.

Bonilla, Alexander. "El Laguito de La Sabana está contaminado". En: **La República del 25 de febrero de 1988**, (San José, Costa Rica), p. 15.

Calderón, Armando. "La Sabana no es más que un sueño". En: **Excelsior, 2 de noviembre de 1976**. (San José, Costa Rica).

Canales Reyes, Danny. "Cortarán árboles en La Sabana". En: **La Prensa Libre del 26 de agosto del 2000**, (San José, Costa Rica), p. 6.

- Cañas, Alberto. "Chisporroteos". En: **La Prensa Libre del 29 de julio de 1989**, (San José, Costa Rica), p. 11.
- Castegnaro, Marta. "Román Macaya". En: **La Nación del 26 de octubre de 1986**, p. 2 B.
- Castegnaro, Marta. "San José y el legado del Padre Manuel Antonio Chapu". En: **La Nación del 10 de septiembre de 1995**, (San José, Costa Rica), p. 16 B.
- Chávez González, Ariel. "Justicia con edificio de Museo de Arte Costarricense". En: **La Nación del 18 de febrero de 1999**, (San José, Costa Rica), p. 2.
- Chávez González, Ariel. "La Sabana 60 años después, Museo con alma de aeropuerto". En: **La Prensa Libre del 7 de abril del 2000**, (San José, Costa Rica), p.2.
- Díaz, Dorian. "El Jardín toma forma". En: **La Nación del 24 de marzo del 2003**, (San José, Costa Rica), p. 9.
- Díaz, Dorian. "El sueño se convirtió en jardín". En: **La Nación del 30 de junio del 2003**, (San José, Costa Rica), p. 1 de Viva.
- Díaz, Dorian. "Habrá arte donde hubo aviones". En: **La Nación del 13 de marzo del 2002**, (San José, Costa Rica), p. 8 de Viva.
- Escarré, Antonio. "El Director General de Deportes contesta". En: **La Nación del 1 de noviembre de 1958**, (San José, Costa Rica), p. 28.
- Faith Jiménez, Eduardo. "El 0.37 por ciento de La Sabana". En: **La Nación del 11 de diciembre de 1997**, (San José, Costa Rica), p. 14 A.
- Faith Jiménez, Eduardo y Rojas, José Miguel. "Museo de Arte Costarricense promueve la cultura". En: **La Prensa Libre del 15 de mayo de 1997**. (San José, Costa Rica).
- Fernández, Roció. "La Sabana oculta algo más que agua". En: **La Nación del 6 de febrero de 1981**, (San José, Costa Rica), p. 1 B.
- Fernández de Ulibarri, Roció. "Seis personajes tras el destino de un Lago". En: **La Nación del 5 de febrero de 1981**, (San José, Costa Rica), p. 1 B.
- Gálvez, Omar. "Semblanzas de La Sabana a través del tiempo". En: **La Nación del 12 de julio de 1970**, (San José, Costa Rica), p. 54 a 56.
- Garnier, Eduardo. "Intolerable abuso de nuestra municipalidad". En: **La Prensa Libre del 8 de agosto de 1935**, (San José, Costa Rica), p. 2.
- González Campos, Federico. "Conozca su país". En: **La Nación del 14 de marzo de 1947**, (San José, Costa Rica), p. 2.

González Víquez, Cleto. *"La Sabana nos pertenece a todos los vecinos de esta capital"*. En: **La Nación del 18 de julio de 1966**. (San José, Costa Rica), p. 2.

Hefece. *"No he destrozado La Sabana, quiero hacer una obra para Todos"*. En: **Excelsior del 16 de agosto de 1977**, (San José, Costa Rica), p. 8.

Jiménez, Emilio. *"La Sabana después de 200 años"*. En: **La República del 8 de noviembre de 1972**, (San José, Costa Rica), p. 12.

Mata, Luis Fernando. *"Inician reparaciones en Estadio Nacional"*. En: **La Nación del 26 de agosto de 1988**, (San José, Costa Rica), p. 6 A.

Mena, Rosibel. *"Santa Ana, la primera ciudad de Costa Rica"*. En: **La Prensa Libre del 26 de julio de 1996**, (San José, Costa Rica), p. 12.

Méndez, Erika. *"Siembran peces en Parques Metropolitanos. Tilapias pescan a josefinos"*. En: **Al Día del 27 de abril de 1998**, p. 2.

Mora, Ana Carolina. *"Reforestan La Sabana"*. En: **La República del 5 de diciembre de 1997**, (San José, Costa Rica), p. 10 A.

Mora, Emilia. *"Construcción edificio en La Sabana"*. En: **La Nación del 16 de noviembre de 1997**, (San José, Costa Rica), p. 18 A.

Mora, Federico. *"Como era La Sabana hace un siglo"*. En: **La Prensa Libre del 6 de noviembre de 1957**, (San José, Costa Rica), p. 14.

Mora, José Eduardo. *"Estadio Nacional a examen"*. En: **La Nación del 10 de noviembre de 1995**, (San José, Costa Rica), p. 30 A.

Morales, Carlos. *"Esta generación verá crecer el gran parque de San José"*. En: **Universidad del 21 de abril de 1978**, (San José, Costa Rica), p. 14 y 15.

Moya Chacón, Ronald. *"Sala IV afirma que es inconstitucional, frenan ampliación de museo"*. En: **La Nación del 14 de enero de 1998**, (San José, Costa Rica), p. 5 A.

Muñoz, Ovidio. *"Arte bajo el cielo"*. En: **Al Día del 1 de junio del 2003**, (San José, Costa Rica), p.8.

Naranjo, Fernando. *"66 años cumple Estadio Nacional"*. En: **La Prensa Libre del 22 de diciembre de 1990**, (San José, Costa Rica), p. 8.

Naranjo, Fernando. *"70 años cumple el Estadio Nacional"*. En: **La Prensa Libre del 9 de diciembre de 1994**, (San José, Costa Rica), p. 15.

Naranjo, Fernando. *"El pueblo debe conocer lo que es ahora La Sabana"*. En: La Nación del 17 de noviembre de 1979, (San José, Costa Rica), p. 39 A.

Naranjo, Fernando. *"Otra vez a defender La Sabana"*. En: La Prensa Libre del 12 de octubre de 1995, (San José, Costa Rica), p. 11.

Naranjo, Chacón Gustavo. *"El Vuelo del misterioso Seligman"*. En: La Prensa Libre del 4 de enero del 2001 p. 5.

Naranjo Chacón, Gustavo. *"Hoy hace 61 años se inauguró el antiguo aeropuerto en La Sabana"*. En: La Prensa Libre del 7 de abril del 2001. (San José, Costa Rica).

Naranjo Chacón, Gustavo. *"Manuel Antonio Chapuí de Torres"*. En: La Prensa Libre del 9 de agosto del 2001, (San José, Costa Rica), p. 3.

Naranjo Chacón, Gustavo. *"Museo de Arte con aire de plata"*. En: La Prensa Libre del 17 de mayo del 2003, (San José, Costa Rica). p. 5.

Pacheco, José. *"El Llano de Mata Redonda"*. En: La Nación del 13 de noviembre de 1957, (San José, Costa Rica), p. 4.

Pacheco, José. *"Quien quiere recordar y cumplir las recomendaciones de los muertos"*. En: La Nación del 26 de febrero de 1959, (San José, Costa Rica), p. 4.

Pandolfo, Gaetano. *"Peligran aéreas verdes"*. En: La Nación del 1 de julio de 1976, (San José, Costa Rica), p. 10.

Pastor, Roció. *"MOPT deberá devolver esquina de La Sabana"*. En: La República del 20 de septiembre de 1994, (San José, Costa Rica), p. 10 A.

Pastor Durán, Jorge. *"El Director General de Deportes contesta a Don Omar Dengo"*. En: La Nación del 15 de junio de 1958, (San José, Costa Rica), p. 55.

Pastor Durán, Jorge. *"Renuncia irrevocable. A esta decisión llegó ayer el Sr. Antonio Escarré, después de su cambio de impresiones con la Sra. Ministra de Educación Profesora Estela Quesada"*. En: La Nación del 17 de agosto de 1958, (San José, Costa Rica), p. 53.

Quirós Sáenz, Ricardo. *"Obras de La Sabana, sueño convertido en pesadilla"*. En: La Nación del 2 de abril de 1979, (San José, Costa Rica), p. 6 C.

Rojas Gómez, Luis. *"Ampliación Museo de Arte. Consejo se opone a construcción"*. En: La Nación del 10 de Noviembre de 1997. p. 18 B.

Ruiz, Francisco. *"En todos los países del mundo los aeropuertos se encuentran en lugares tan retirados, sino más, que el sitio del Coco respecto a la capital"*. En: La Nación del 23 de julio de 1948, (San José, Costa Rica), p. 9.

Ruiz, Francisco. *"La Contraloría se dirige a la Dirección de Deportes"*. En: Diario de Costa Rica del 29 de agosto de 1958, (San José, Costa Rica), p. 10.

Rojas Gómez, Luis. "*Ampliación Museo de Arte, Consejo se opone a construcción*". En: **La República del 10 de noviembre de 1997**, (San José, Costa Rica), p. 18 B.

Rojas Gómez, Luis. "*Sin derecho a retrasarse*". En: **La República del 16 de mayo del 2001**, (San José, Costa Rica), p. 4 C.

Ross, Yazmin. "*Correo Aéreo, un aparatoso comienzo*". En: **La Nación del 24 de noviembre de 1995**, p. 18 a 20 del Suplemento Dominical. (San José, Costa Rica).

Sáenz, Guido. "*Esta generación verá crecer el gran parque de San José*". En: **La Nación del 30 de abril de 1978**, Suplemento Áncora. (San José, Costa Rica).

Tovar, Enrique. "*Magos del aire*". En: **La Nación del 12 de enero de 1992**, (San José, Costa Rica), p. 18 del Suplemento Dominical.

Trejos, Eladio. "*Es incongruente la remoción del Monumento a León Cortés*". En: **La Nación, 22 de septiembre de 1976**, (San José, Costa Rica), p. 15 A.

Valerio, Carlos Enrique. "*El nuevo bosque de La Sabana*". En: **La Nación del 8 de mayo de 1978**, (San José, Costa Rica), p. 2 B.

Valverde, César. "*La Sabana, aeternum vale*". En: **La Nación del 8 de agosto de 1977**, (San José, Costa Rica), p. 15.

Vega, Fabio. "*Estadio Nacional se viste de tricolor*". En: **La Nación del 28 de marzo de 1989**, (San José, Costa Rica), p. 34 A.

Vega, Francisco. "*Al rescate de La Sabana*". En: **Al Día del 10 de julio de 1997**, (San José, Costa Rica), p. 2.

Vizcaino, Irene y Mora, Emilia. "*Sala IV dice no a feria en La Sabana*". En: **La Nación del 14 de octubre de 1995**, (San José, Costa Rica), p. 8 A.

Artículos de periódico sin el nombre del autor

"50 millones (colones) cuesta remodelación del Estadio Nacional". En: La Prensa Libre del 27 de mayo de 1988, (San José, Costa Rica), p. 21.

"1.700.000 (colones) costo del Aeródromo Nacional de La Sabana que se inaugura hoy". En: La Tribuna del 7 de abril de 1940, (San José, Costa Rica), ps. 9, 12 y 15.

"Agua de lluvia a llenar Lago de La Sabana". En: La Nación del 4 de julio de 1979, 9 A. (San José, Costa Rica).

"Ahora si va en serio el Parque en la Sabana". En: La Nación (San José, Costa Rica), 7 de noviembre de 1976, (San José, Costa Rica), p. 54 A.

"Brillante inauguración del Gimnasio Nacional". En: Diario de Costa Rica del 20 de febrero de 1960, (San José, Costa Rica), p. 13.

"Contraloría no aprueba contrato de construcción del gimnasio". En: La Nación del 20 de agosto de 1958, (San José, Costa Rica), p. 7.

"Costa Rica no ha tenido que pedir prestado ni un dólar a los Estados Unidos para llevar a cabo esta obra". En: La Prensa Libre del 28 de julio de 1952, (San José, Costa Rica), p. 1.

"Datos". En: El Heraldo del 19 de septiembre de 1894, (San José, Costa Rica), p. 2.

"Detectan contaminación fecal en lago de La Sabana". En: La Nación del 30 de septiembre de 1978, (San José, Costa Rica), p. 2 A.

"Editorial". En: El Heraldo del 20 de septiembre de 1894, (San José, Costa Rica), p. 2.

"El 15". En: El Heraldo del 23 de septiembre de 1894, (San José, Costa Rica), p. 2.

"El 18 de este mes reabren el Estadio Nacional". En: La Prensa Libre del 9 de septiembre de 1988, (San José, Costa Rica), p. 26.

"El acero pierde resistencia". En: Extra del 26 de julio de 1988, (San José, Costa Rica), p. 10.

"El Aeropuerto Tobías Bolaños: orgullo tico". En: Excelsior del 8 de marzo de 1977, (San José, Costa Rica), p. 1.

"El Consejo de Gobierno puso dentro de la ley como dependencia de Educación a la Dirección de Deportes". En: La Prensa Libre del 22 de mayo de 1958, (San José, Costa Rica), p. 1.

"El gigantesco vuelo del aviador italiano Luis Venditti". En: La Tribuna del 12 de abril de 1921, (San José, Costa Rica), p. 1.

"El Gimnasio Nacional". En: La República del 19 de febrero de 1960, (San José, Costa Rica), p. 16.

"El lago por fin". En: La Nación, 22 de marzo de 1977. (San José, Costa Rica).

"El Lic. Omar Dengo analiza el proyecto del Centro Cívico". En: La Prensa Libre del 8 de agosto de 1958, (San José, Costa Rica), p. 5 y 6.

"El Padre Chapuí no donó La Sabana al deporte". En: La Prensa Libre del 20 de noviembre de 1987, (San José, Costa Rica), p. 26.

"En 15 días paso a lago en La Sabana". En: Excelsior, 19 de marzo de 1977. (San José, Costa Rica).

"En 1911 se inició la historia de la aviación en Costa Rica". En: La Prensa Libre del 27 de septiembre de 1996, (San José, Costa Rica), p. 2.

"En marzo concluirán el lago de La Sabana". En: La Nación del 9 de enero de 1979, (San José, Costa Rica), p. 4 A.

"Fue aprobado decreto para abrir una oficina de correos y telégrafos en La Sabana". En: Diario de Costa Rica del 9 de septiembre de 1923, (San José, Costa Rica), p. 10.

"Espléndida fue la inauguración ayer del aeropuerto". En: La Prensa Libre del 7 de abril de 1940, (San José, Costa Rica), ps 1 y 16.

"Futuros automovilistas se inician con juegos". En: La Nación del 4 de agosto de 1979, (San José, Costa Rica), p. 1 B.

"Historia de la aviación en Costa Rica". En: La Prensa Libre del 22 de marzo de 1994, (San José, Costa Rica), p. 9.

"Hoy pueden suspenderse los trabajos en lago de La Sabana". En: La Nación, 29 de abril de 1977, (San José, Costa Rica), p. 47 A.

"Hoy se abre la piscina de La Sabana". En: La Nación, 1 de febrero de 1978. (San José, Costa Rica).

"Iniciados trabajos en el lago de La Sabana". En: La Nación del 18 de noviembre de 1978, (San José, Costa Rica), p. 12 A.

"La aviación en Costa Rica ha hecho su propia historia". En: La República del 19 de marzo de 1995, (San José, Costa Rica), p. 2 E.

"La inauguración del Estadio". En: La Tribuna del 30 de diciembre de 1924, (San José, Costa Rica), p. 1.

"La municipalidad no se opone a la construcción del gimnasio". En: Diario de Costa Rica del 20 de agosto de 1958, (San José, Costa Rica), p. 8.

"La nueva Sabana". En: Excelsior, 3 de septiembre de 1976, (San José, Costa Rica), p. 12.

"La Sabana". En: **La Nación del 8 de agosto de 1988**, (San José, Costa Rica), p. 18.

"La Sabana será convertida en un precioso parque". En: **El Noticiero 27 de enero de 1905**, (San José, Costa Rica), p. 2.

"La Sabana es de los josefinos, no exclusivamente de los deportistas". En: **Diario de Costa Rica del 25 de octubre de 1960**, (San José, Costa Rica), p.1.

"La Sabana: lago parece abandonado, funcionarios lo niegan". En: **La Nación del 1 de marzo de 1978**, (San José, Costa Rica), p. 1 B.

"La Sabana será inmenso parque". En: **Excelsior, 14 de julio de 1976**, (San José, Costa Rica), p. 10.

"La Sabana será paisaje único en Centroamérica". En: **La Nación, 2 de noviembre de 1976**, (San José, Costa Rica), p. 22 A.

"Liceos demandan escrituras de su edificio en La Sabana". En: **La Nación del 31 de octubre de 1979**, (San José, Costa Rica), p. 6 A.

"Luz Verde para el proyecto de Parque Metropolitano en La Sabana". En: **La Nación, 5 de noviembre de 1976**, (San José, Costa Rica), p. 41 A.

"Más trabajos en La Sabana". En: **Excelsior, 5 de marzo de 1977**. (San José, Costa Rica).

"Memorias del tranvía josefino". En: **La Republica del 21 de mayo de 1987**, (San José, Costa Rica), p. 40.

"Ministra contesta". En: **La Nación del 19 de diciembre de 1978**, (San José, Costa Rica), p. 2 B.

"Ministro Sáenz presentó proyecto del Parque Metropolitano de La Sabana". En: **La Nación, 31 de julio de 1976**. (San José, Costa Rica).

"Museo de Arte Costarricense de un aeropuerto a una galería". En: **Universidad del 26 de mayo de 1978**, (San José, Costa Rica), p. 16.

"No construirán el lago de La Sabana". En: **La Nación del 14 de junio de 1975**, (San José, Costa Rica), p. 6 A.

"Otra vez Plaza González Víquez". En: **La Nación del 18 de junio de 1958**, (San José, Costa Rica), p. 6.

"Patronato de la Infancia pide cierre de La Sabana para uso de avionetas". En: **La República del 12 de noviembre de 1967**, (San José, Costa Rica), p. 17.

"Peligran aéreas verdes". En: **La Nación del 1 de julio de 1976**, (San José, Costa Rica), p. 10.

"Polvazal de La Sabana atenta contra la salud". En: **La Nación, 27 de abril de 1977**, Sección B. (San José, Costa Rica).

"Por 32 votos contra 9 la Asamblea traspasó definitivamente La Sabana al deportismo". En: **Diario de Costa Rica del 27 de octubre de 1953**, (San José, Costa Rica), p. 1.

"Procuraduría apoya tesis del ministerio de Educación". En: **La República del 4 de septiembre de 1958**, (San José, Costa Rica), p. 7.

"Remodelan el Estadio Nacional". En: **La Prensa Libre del 23 de mayo de 1989**, (San José, Costa Rica), p. 24.

"Se aceleran trabajos en La Sabana". En: **La Nación, 18 de junio de 1977**. (San José, Costa Rica).

"Secaron lago de La Sabana". En: **La Nación, 19 de octubre de 1978**, (San José, Costa Rica), p. 8 A.

"Sin terminar instalaciones deportivas de La Sabana". En: **La Nación, 19 de diciembre de 1977**, (San José, Costa Rica), p. 4 A.

Sin título. **Eco Católico** # 17, tomo 32, 4 mayo de 1947.

Eco Católico # 2, tomo 32, 12 enero de 1947.

Eco Católico # 17, tomo 32, 27 de abril de 1947.

"Sin vigilancia lago de La Sabana y alrededores". En: **La Nación del 4 de octubre de 1978**, (San José, Costa Rica), p. 2 A.

"Tirante situación entre el Ministerio de Educación y la Dirección General de Deportes". En: **La República del 26 de julio de 1958**, (San José, Costa Rica), (San José, Costa Rica), p 3.

"Toros en el Gimnasio Nacional". En: **La Nación del 23 de enero de 1965**, (San José, Costa Rica), p. 46.

"Toros en el Gimnasio Nacional". En: **La Nación del 28 de marzo de 1965**, (San José, Costa Rica), p. 85.

"Utopía verde". En: **Al Día del 27 de mayo del 2003**, (San José, Costa Rica), p. 4.

"Ya no ocupará edificio de La Sabana la Dirección General de Aeronáutica. En: **La Nación del 25 de septiembre de 1956**, (San José, Costa Rica), p. 31.

Entrevistas

Bustamante, Rafael. Coordinador de Parques Recreativos y Director del Parque Metropolitano de la Sabana. **Entrevista del 30 de abril del 2004**. Mata Redonda, San José.

Carazo, Manuel. **Entrevista del 27 de abril del 2004**. San Pedro de Montes de Oca.

Cascante Mena, Ciro. **Entrevista del 23 de marzo del 2004**. San Blas, Moravia.

Esquivel, Roberto. **Entrevista del 26 de abril del 2004**. Mata Redonda de San José.

Esquivel, Vinicio. **Entrevista del 6 de mayo del 2004**. Centro Nacional de la Cultura, San José.

Madriz, José Antonio. **Entrevista del 26 de mayo del 2004**. Curridabat.

Martén, Mireya. **Entrevista del 25 de Noviembre del 2004**. Distrito Carmen de San José.

Quesada García, José Antonio. **Entrevista Mayo del 2004**. Distrito Merced de San José.

Ruiz Hidalgo, Humberto. **Entrevista del 12 de Mayo del 2004**. San Rafael de Escazú.

Sáenz González Guido. Ministro de Cultura, Juventud y Deportes. **Entrevista del 17 y 20 de Enero del 2006**. Distrito Carmen de San José.

Soto Pacheco, Renato. **Entrevista del 8 de Abril del 2005**. Distrito Carmen de San José.

Revistas

Altezor, Carlos. "Pioneros de nuestra arquitectura". Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica. Habitat # 17 de Junio de 1985.

Anónimo. "Costarricenses Ilustres Pbro. Manuel Antonio Chapuí de Torres". Mis Apuntes. # 4, Año I, Septiembre de 1916.

Archer. "Polo". Pandemonium. Año II. 22 de Septiembre de 1904. San José, Costa Rica.

Archer. "Tecer Match de Polo". Pandemonium. Año II. 30 de Septiembre de 1904. San José, Costa Rica.

Enríquez Solano, Francisco. "Las Fiestas Cívicas de San José 1825-1930". Temas de Nuestra América, # 25, Julio-Diciembre 1996, Universidad Nacional, Heredia.

Fumero, Patricia. "Las Diversiones Públicas en Costa Rica 1850-1950". Temas de Nuestra América, # 25, Julio-Diciembre 1996, Universidad Nacional, Heredia.

Goddart, Raúl. "El nuevo edificio de la Contraloría General de la República". Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica. # 2/89 año 32.

Páginas Ilustradas. Año V, # 189, 1908, 15 de marzo de 1908.

Año IV, # 139, 1907, 31 de marzo de 1907.

Año IV, # 177, 1907, 22 de diciembre de 1907.

Año V, # 145, 1907, 12 de mayo de 1907.

Año IV, # 145 y # 177, 1907.

Quesada Ramírez, José Antonio. "Plaza del V Centenario". Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica. # 3/90, año 33.

Quesada Vargas, Octavio. "La Mataredonda en la época colonial". Academia de Geografía e Historia de Costa Rica. Anales 1962-1963. Imprenta Nacional. San José. 1964.

Libros

- Acuña, José Basileo. *Mi vecindario*. En: Ramos, Lilia. Júbilo y pena del recuerdo. Editorial Costa Rica. San José, Costa Rica. 1965.
- Acuña, Víctor Hugo. *Historia Económica y Social de Costa Rica: 1750-1950*. Editorial Porvenir. San José, Costa Rica. 1991
- Anónimo. *Costa Rica en blanco y negro*. Banco Nacional de Costa Rica. 1880-1950. San José. Costa Rica. 1998.
- Anónimo. *Cuatro años de la Administración Cortés*. Obras de Provecho Público 1936-1940. Imprenta Nacional, San José, Costa Rica. 1940.
- Anónimo. *LACSA la línea aérea de Costa Rica, 50 años. (1946-1996)*. Imprenta Trejos Hnos. San José. Costa Rica. 1996.
- Anónimo. *San José 1871-1921*. Banco de Costa Rica. San José, Costa Rica. 1971.
- Archivo Nacional de Costa Rica. *El fútbol en Costa Rica entre el disfrute y el fanatismo*. Exposición documental 2002.
- Avendaño Flores, Isabel y Carvajal Alvarado, Guillermo. *El tranvía de San José*. Municipalidad de San José. San José, Costa Rica. 2002.
- Bogantes, Luis y Carmona, Oscar. *Aeropuertos Locales*. Tesis en arquitectura. Escuela de Arquitectura. Facultad de Ingeniería y Arquitectura. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. 1983.
- Bustamante, Tirza. *La ciudad de San José*. Municipalidad de San José. San José, Costa Rica. 1996.
- Bustamante Guerrero, Tirza. *La ciudad de San José. Ensayo histórico*. Tesis de Licenciatura. Facultad de Ciencias y Letras. Universidad de Costa Rica, 1961.
- Carro Hernández, Gabriela. *Análisis del Parque Recreativo y Metropolitano de La Sabana*. Colegio Universitario de Cartago. Diplomado en empresas y actividades turísticas. Cartago, Costa Rica. 1982.
- Coto Monge, Rogelio. *Cuando el fútbol llegó a Cartago*. Public Coto Aguilar. San José, Costa Rica. 1987.
- Enríquez Solano, Francisco. *Imaginario de San José 1900-1960*. Editorial Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica, 2001.
- Fernández Guardia, Ricardo. *Costa Rica en el siglo XIX*. Editorial Universidad Centroamericana (EDUCA), San José, Costa Rica. 1972.
- Fumero Vargas, Patricia. *La ciudad en la aldea. Actividades y diversiones urbanas en San José a mediados del siglo XIX*. En: Molina Jiménez, Iván y Palmer Steven. Héroes al gusto y libros de moda. Sociedad y cambio cultural en Costa Rica (1750-1900). Editorial Porvenir. San José, Costa Rica, 1992.

García Jiménez, Sergio. **Manual de Diseño de Aeródromos Rurales.** Tesis de Licenciatura en Ingeniería Civil. Facultad de Ingeniería de la Universidad de Costa Rica. San Pedro, 1980.

Gómez Miralles, Manuel. **Costa Rica, América Central 1922.** Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. San José, Costa Rica, 1997.

González Víquez, Cleto. **Obras Históricas.** Tomo I. San José: Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, 1973.

González Víquez, Cleto, Núñez, Francisco María y Tinoco, Luis Demetrio. **San José y sus comienzos. Documentos fundamentales.** Comisión Nacional de Conmemoraciones Históricas. Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. San José, Costa Rica, 1987.

Guntanis Papayorgo, Nicolás. **Historia Demográfica de la Parroquia del Carmen 1850-1885.** Tesis de Licenciatura en Historia. Facultad de Ciencias Sociales. Escuela de Historia y Geografía. Universidad de Costa Rica, 1980.

Instituto Costarricense del Deporte. **La Sabana Patrimonio de los Costarricenses.** 1999. Informe preparado en la institución.

Jenkins Dobles, Eduardo y Vinocour Granados, Carlos. **Proyecto de Parque y Ciudad de los Deportes en La Sabana.** Departamento de Urbanismo. Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), 1966.

Jiménez Gutiérrez, Carlos María. **Historia de la Aviación en Costa Rica.** San José. Costa Rica. (1963?)

Lobo di Palma, Jorge. **Historia del Atletismo Masculino de pista y campo en Costa Rica desde sus orígenes hasta 1992.** Tesis Escuela de Educación Física y Deportes. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica, 1996.

Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. **Galería Costarricense del Deporte.** Dirección General de Publicaciones. San José, Costa Rica. 2000.

Molina Jiménez, Iván y Palmer Steven. **Héroes al gusto y libros de moda. Sociedad y cambio cultural en Costa Rica (1750-1900).** Editorial Porvenir. San José, Costa Rica, 1992.

Morales, Gerardo. **Cultura oligárquica y nueva intelectualidad en Costa Rica: 1880-1914.** Heredia: EUNA, 1993.

Morgan, Henry. **Vistas de Costa Rica.** Comisión del Centenario de la Democracia Costarricense 1889-1989. Imprenta Nacional. San José, Costa Rica, 1989.

Muñoz Guillén, Mercedes. **El Estado y la abolición del Ejército 1914-1949.** Editorial Porvenir. San José, Costa Rica, 1990.

Murray, Eric. **Aeródromo Nacional de La Sabana.** Imprenta Juan Arias. San José, Costa Rica. 1935.

Museo Filatélico de Costa Rica. **El Telégrafo.** Desplegable sin fecha de emisión.

Núñez, Francisco María. *Iniciación y desarrollo de las vías de comunicación y empresas de transporte en Costa Rica.* Imprenta Nacional. San José, Costa Rica. 1924.

Ortiz Chávez, Luis Eduardo. *Historia de la Aviación en Costa Rica.* MARS Editores. San José, Costa Rica. 2002.

Ramos, Lilia. *Júbilo y pena del recuerdo.* Editorial Costa Rica. San José, Costa Rica. 1965.

Rojas, José Miguel. *Museo de Arte Costarricense.* Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, San José, Costa Rica. 1996.

Rojas, José Miguel. *Arte costarricense: un siglo.* Editorial Costa Rica. San José, Costa Rica. 2003.

Saborío Carrillo, José Antonio. *El contrato concesión para obra pública.* Tesis para licenciatura en Derecho. Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica 1994.

Sáenz González, *Piedra Azul: atisbos en mi vida.* Editorial Costa Rica, San José, Costa Rica. 2003.

Salas, Agustín. *Historia del Deporte en Costa Rica.* San José, Costa Rica. 1951.

Sáenz Maroto, Alberto. *Historia Agrícola de Costa Rica.* Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. 1970.

Sociedad Federal de Trabajadores de Costa Rica. *Fiesta del Árbol.* Tipografía Nacional. San José, Costa Rica. 1915.

Solís Castro, Jorge Arturo y Zúñiga Madrigal, Franklin Gerardo. *Aeródromo Internacional para Costa Rica.* Una propuesta de solución a las necesidades físico espaciales existentes. Tesis de Licenciatura en Arquitectura. Escuela de Arquitectura Universidad de Costa Rica. San Pedro 1994.

Urbina Gaitán, Chester. *Costa Rica y el deporte (1873-1921).* Un estudio acerca del origen del fútbol y la construcción de un deporte nacional. Editorial EUNA, Heredia, Costa Rica 2001.

Vargas Cambroner, Gerardo y Zamora Hernández, Carlos Manuel. *El Patrimonio Histórico Arquitectónico y el Desarrollo Urbano del Distrito Carmen de la Ciudad de San José (1850-1930).* Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. San José, Costa Rica. 2000.

Videla Escalada, Federico. *Derecho aeronáutico.* Buenos Aires, Argentina. Tomo I, 1969.

Zamora, Fernando. *Álbum de Vistas de Costa Rica.* Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes. San José, Costa Rica. 1995.

Zelaya, Antonio. *2 años de labor de la administración Calderón Guardia 1940-1942.* Secretaria de Fomento y Salubridad. San José, Costa Rica, 1943.

Otros

Anónimo. Aeropuerto Internacional de La Sabana (plegable), San José, Costa Rica. 7 de abril de 1940.

Archivo Nacional.

Serie Congreso. # 17396, folio 10, año 1936.

Serie Fomento N° 7729, f, 154, 160, 177 y 364, año 1921

Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural.

Expedientes históricos y otros documentos.

Anónimo. En los primeros días de Abril será puesto al servicio público el nuevo aeropuerto de la Panamerican Airways en Santa Ana.

Colección de Leyes y Decretos de la República de Costa Rica.

años que van de 1824 a 1950

Consejo Nacional de Deportes. Libro de Actas:

del 8 de Julio de 1958 al 21 de Agosto de 1964

del 22 de Abril de 1966 al 27 de Octubre de 1967

del 3 de Noviembre de 1967 al 31 de Mayo de 1968

del 7 de Junio de 1968 al 20 de Febrero de 1969

del 28 de Febrero de 1969 al 14 de Noviembre de 1969

del 21 de Noviembre de 1969 al 12 de Junio de 1970

del 19 de Junio de 1970 al 10 de Marzo de 1971

del 16 de Marzo de 1971 al 17 de Diciembre de 1971

del 8 de Enero de 1972 al 15 de Diciembre de 1972

del 5 de Enero de 1973 al 11 de Diciembre de 1973

del 4 de Enero de 1974 al 13 de Septiembre de 1974

Kopper de Fischel, Ligia. Museo de Arte Costarricense. Plegable.

Memorias de Gobierno

Fomento años 1895, 1923, 1924, 1925, 1928, 1940.

Guerra, Marina y Policía años 1867 a 1904.

Museo de Arte Costarricense.

De Aeropuerto a Museo. (plegable)

Aeropuerto Internacional La Sabana. (plegable) San José, Costa Rica. 7 de abril de 1940.

Penabad, José María. Noticias Monumental. Comentario del 21 de febrero de 1980.

Anexo fotográfico

Cruz en recuerdo del Congreso Eucarístico de la década de 1950, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)





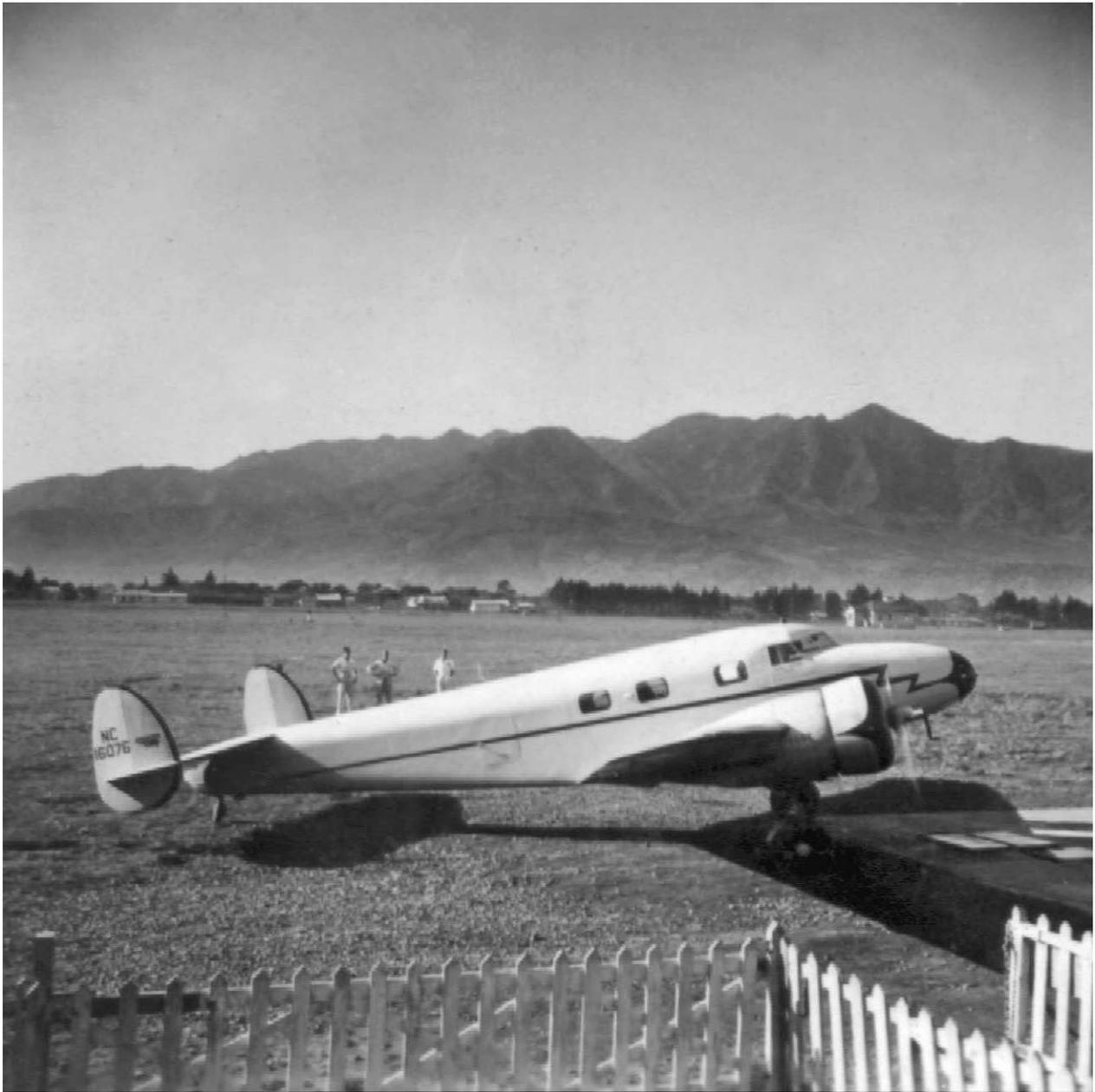
Vista aérea de Este a Oeste, nótese el Paseo Colón y el entorno del Llano con poco desarrollo urbano, década 1930 (foto Román Macaya)



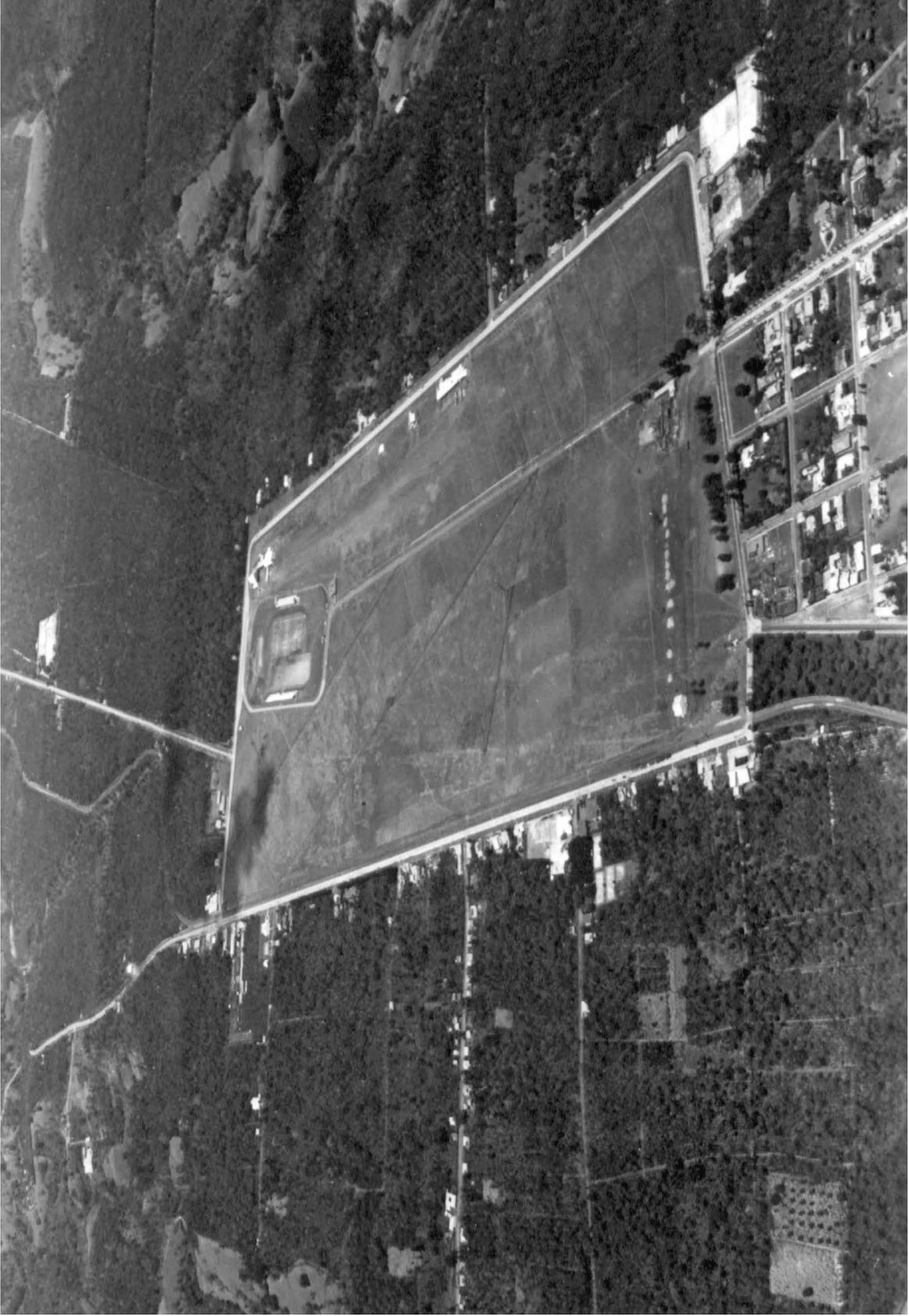
Vista aérea de Oeste a Este, obsérvese la zona de Rohrmoser cubierta de cafetales, década 1930 (foto Román Macaya)



Hangar de Román Macaya, ubicado frente al actual edificio del ICE, década 1930 (foto Román Macaya)



Avioneta en la pista Norte, al fondo las montañas del Sur de la ciudad capital, década de 1930 (foto Román Macaya)



Aeropuerto Internacional de la Sabana, se aprecia la pista transversal, década de 1940 (foto Román Macaya)



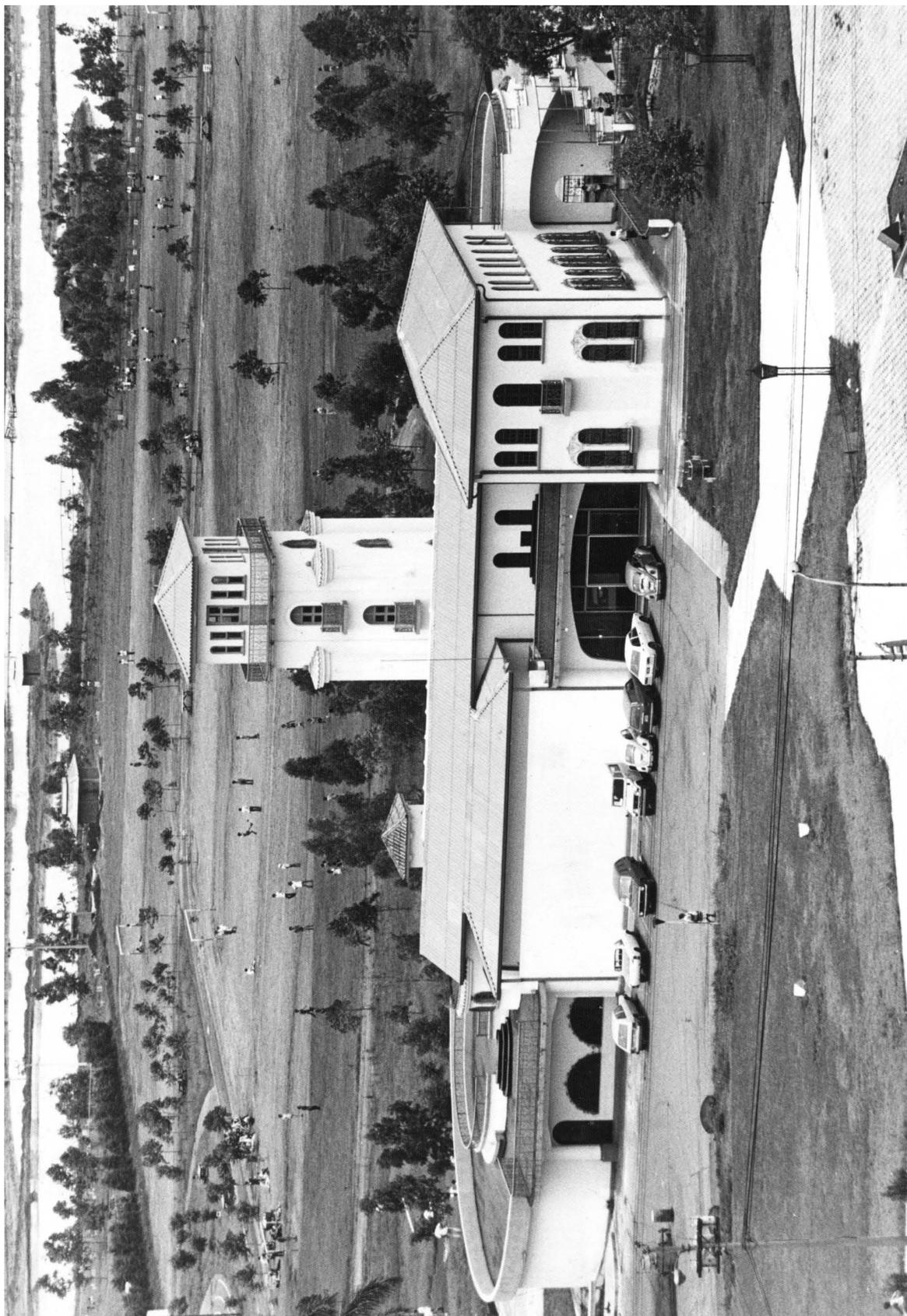
Gimnasios anexos, proceso de construcción, 1975 (fuente Archivo Nacional)



Demolición de antiguos hangares de aviación, 1977 (fuente Archivo Nacional)



Pista de aterrizaje y edificio del ICE en construcción, inicios década 1970 (fuente ICE)



Museo Arte Costarricense, 1982 (fuente Archivo Nacional)



Fachada Norte del antiguo Estadio Nacional, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)

Gradería de sol del antiguo Estadio Nacional, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)





Muros del Este del antiguo Estadio Nacional, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)

Demolición de los muros del Este del antiguo Estadio Nacional, 2008 (foto Carlos Ml. Zamora)





Gimnasio para la práctica de la halterofilia, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)

Niños recibiendo clases de gimnasia, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)





Piscina María del Milagro París, 2005 (foto Carlos Ml. Zamora)

Canchas de baloncesto del parque, 2009 (foto Carlos Ml. Zamora)





Escenario para conciertos del Festival de las Artes, 2008 (foto Carlos M. Zamora)



Payasos en un pasacalle del Festival de las Artes, 2008 (foto Carlos Mi. Zamora)



Ardecer en el lago de La Sabana, 2009 (foto Carlos M. Zamora)



Esculturas en el Lago de La Sabana, 2009 (foto Carlos Ml. Zamora)



Vista del bosque, durante la estación seca, 2005 (foto Carlos M. Zamora)



Un día de lluvia en el parque, 2008 (foto Carlos Ml. Zamora)



Patinodromo del Parque de La Sabana, 2009 (foto Carlos Ml. Zamora)

Pista de atletismo y patinodromo del parque, 2009 (foto Carlos Ml. Zamora)



Carlos M. Zamora Hernández

Posee una licenciatura en historia de la Universidad de Costa Rica y labora en el Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, del Ministerio de Cultura y Juventud. Como investigador ha incursionado en temas muy variados. Sin embargo, sus estudios se han orientado fundamentalmente al desarrollo del patrimonio histórico arquitectónico del país. Entre sus publicaciones destaca la temática dedicada a la ciudad de San José, en lo referente a estatuaria en sitios públicos, algunas edificaciones de valor patrimonial y el desarrollo urbano de la ciudad. Ha publicado diversas investigaciones realizadas por él o en coordinación con otras personas, destacándose las siguientes: *"Monumentos Escultóricos de la ciudad de San José"*, *"Monumentos Escultóricos de las cabeceras de provincia (Alajuela, Cartago, Heredia, Liberia, Limón y Puntarenas)"*, *"El Patrimonio Histórico Arquitectónico y el Desarrollo Urbano del distrito Carmen de la ciudad de San José (1850-1930)"*, *"La antigua Aduana Principal y su entorno histórico (Barrio Aranjuez)"*, *"Liceo de Costa Rica: un siglo de existencia"*, *"El Valle de los Palmares (Historia de Palmares de Alajuela)"*, *"Escazú y su Patrimonio Histórico Arquitectónico"*, *"Iglesias del Valle Central"*, *"Cristina Lizano"*, *"Humberto Araya Rojas"*, *"Pancha Carrasco"*, *"Catálogo del Cementerio General de la ciudad de San José"* y *"Guías de Turismo Cultural para: Distrito Carmen de la ciudad de San José, Ciudad de Puntarenas, Ciudad de Cartago y Valle de Orosi, Ciudad de Limón – Cahuita y Puerto Viejo"*.