


# CRÓNICAS DEL TRANVÍA EN SAN JOSÉ

## PARADA AVENIDA CENTRAL

**Contexto histórico:**
Es la vía base y más antigua de la capital, siendo la arteria de mayor relevancia urbana dada su importancia como núcleo para la vida diaria de las personas josefinas.

**De “Calle Real” a “Avenida del Comercio”:** caminar de la avenida Centralde San José. Cuando los conquistadores españoles llegaron a América y conformaron las distintas villas que a la larga se convirtieron en nuestras actuales ciudades latinoamericanas, establecían una calle principal denominada calle real, camino o calzadas reales.

Esta calle o calzada era la vía principal que por lo general llevaban a la iglesia, a la casa del gobernador, y a su alrededor vivían las personas con cierto estatus económico de la sociedad colonial.

San José, la actual capital de Costa Rica, es un caso particular debido a que no es la primera capital establecida, sino que se vuelve capital tras la Guerra de Ochomogo (1823) al Cartago perder su estatus como capital. Por lo tanto, su estructuración responde a circunstancias meramente religiosas.

**Espacio Urbano- arquitectónico:**
Según la historiadora Florencia Quesada,  la creación de la parroquia fue de gran importancia para el crecimiento de la ciudad, la formación de su cuadrícula y la definición del espacio público y de poder en San José. Manuel Antonio Chapuí de Torres (1713-1783) fue el primer cura de San José, en 1776 ordenó construir una nueva iglesia de adobes para la parroquia –actualmente catedral metropolitana–, que se terminó en 1781.

Frente a esa iglesia se construyó la plaza central como lo dictaban los principios urbanísticos españoles. Paulatinamente se llevó a cabo la jerarquización del espacio a partir de este centro de poder, con el asentamiento de los principales vecinos en sus alrededores.

Otros edificios principales se localizaron alrededor de la nueva plaza central, como el traslado del cabildo al noreste de la plaza principal en 1799 y el establecimiento del cuartel principal en 1828 en el noroeste de esta. Fue entonces como quedó el eje urbano compartido entre estos dos polos de desarrollo y de poder, lo cual le dio una característica peculiar a San José. Esta característica creó que la calle que actualmente conocemos como Avenida Central, se convirtiera durante el siglo XIX en la conocida Avenida del Comercio, donde convergían las principalmente actividades comerciales.

*1 Florencia Quesada Avendaño. Historia de San José: ciudad hace 200 años. San José, Costa Rica: La Nación, 18 de octubre, 2013. [HTML] http://www.nacion.com/nacional/Historia-San-Jose-ciudad-anos_0_1372862703.html*



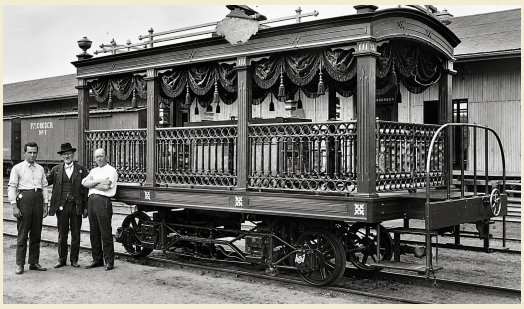

Avenida Central (1931) al frente del tranvía se puede apreciar donde inicia la parada de Avenidad Fernández Guell. Avenida Central.




La Sabana. 1928. Presidente Don Cleto González Víquez.
Tomada por Manuel Gómez Miralles.



Avenida Central. 1898.
La Avenida Central (Fernández Güell).



Vagón funerario en la estación del Pacífico. 1917.
Tomada por Manuel Gómez Miralles.




# CRÓNICAS DEL TRANVÍA EN SAN JOSÉ

## PARADA RESTAURANTE - BAR CHELLES

**Contexto histórico:**
El Restaurante y bar Chelles fue de los establecimientos más emblemáticos de San José durante el siglo XX, ya que era un punto de encuentro que permanecía abierto las 24 horas del día. Fue fundado en 1909 por un empresario estadounidense conocido como “Mister Chase”.

El inmueble a lo largo de su historia sufrió algunos cambios, por ejemplo, un incendio afectó parte de la segunda planta del restaurante, en el 2005; sin embargo, el sitio continuó abierto.

Su cierre se da en el año 2020, después de más de 100 años de historia tras una lucha por los altos costos operativos, y continúa siendo un punto de referencia para dar direcciones en la capital, dada su céntrica ubicación.

Nació cuando el medio de transporte más utilizado en la capital era el tranvía, teniendo una ubicación estratégica privilegiada para aquellos que se bajaban en esta parada, pasando a comer, y a disfrutar del ambiente del lugar.

**Espacio Urbano- arquitectónico:**
La arquitectura en la que podemos encasillar al establecimiento sería criolla costarricense, siendo aquella que se ha producido en este país. Y que posee características específicas, sin embargo, su principal atributo es que su creación se enmarca en las particularidades del clima del país. Es decir, a partir de particularidades bioclimáticas regionales.

Posee influencias propias de un puente ístmico, es decir, que une dos masas continentales de gran fuerza cultural y geopolítica, por lo que resulta un sincretismo entre lo ancestral, la enorme biodiversidad y la novedad de estilos arquitectónicos de la época o materiales y tecnologías exóticas.

Según el arquitecto del Centro de Patrimonio Andrés Fernández: “Es una de las últimas construcciones criollas josefinas: entrada por la esquina, entrada lateral, balcón en el segundo piso dando a la esquina, arquitectura de herencia colonial que nos recuerdan a las casas de adobe y bahareque, construcción de madera con marquetería y ventanas de influencia neoclásica”, explicó el arquitecto.




Restaurante y Bar Chelles 1967.



Avenida Central.
Restaurante Chelles, nació cuando el tranvía era el medio más usado para llegar a la capital josefina. 1928.




Tranvía, parada del
Mercado Central. 1928.




Esquina Noroeste Mercado Central. Calle 8. 1921.
Fotografía tomada por Manuel Gómez Miralles.




# CRÓNICAS DEL TRANVÍA EN SAN JOSÉ

## PARADA SOBRE CUESTA DE MORAS, SOBRE ACTUAL MUSEO DE JADE

**Contexto histórico:**
El entorno histórico donde está ubicado el actual Museo de Jade, se basa en el sitio conocido como: Cuesta de Moras, el cual es un inclinado tramo de la avenida y de valor histórico para la capital josefina.

El origen del nombre aparece en documentos coloniales desde 1770. En 1835 se libró en este lugar una batalla contra las fuerzas de Cartago, en la llamada Guerra de la Liga, que fue la segunda guerra civil de la historia de Costa Rica, ocurrida entre septiembre y octubre de 1835 . Este enfrentamiento tuvo como resultado la consolidación permanente de San José como la capital de Costa Rica. Cuesta de Moras se ubica entre Calle Clorito Picado (Calle 17) y Calle Tomás Guardia (Calle 11).

**Espacio Urbano-arquitectónico:**
En la década de los cuarenta, el Instituto Nacional de Seguros incursionó en la acción cultural, al adquirir algunos ejemplares de obra pictórica, principalmente retratos de sus primeros servidores. Posteriormente, apoyó la política estatal de protección al patrimonio arqueológico y obtuvo, a partir del año 1973, objetos precolombinos y etnográficos costarricenses. En la década de 1970, la colección de objetos arqueológicos del INS fue incrementándose en número y en variedad de materiales entre los que se destacó el jade.

En ese mismo año se cambió el nombre a la exposición permanente de "Colección Arqueológica" a "Museo del Jade" por ser ésta la colección más grande a nivel mundial de jade precolombino. Hasta el año 1999, su sede estuvo ubicada en la planta baja de la sede central del INS, en avenida 7, calles 9 y 11, luego pasó a ocupar un moderno edificio de cinco pisos, donde está localizado actualmente. En 2014, se concluyó la construcción de un moderno edificio de cinco pisos, con un costo de $21 millones de dólares, lo que permite la exposición de la totalidad de las piezas arqueológicas, esto lo hace único con respecto a otros museos de San José. Su diseño es obra del arquitecto costarricense Diego van der Laat. El edificio del Museo del Jade ocupa 6970 m², y su desarrollo conceptual es el de un bloque de jade en bruto, extendido en dos partes, facilitando la entrada de la luz en la zona central del edificio.

Consta de cinco pisos, cada uno de los cuales alberga una sala, excepto el tercero, que tiene dos. Posee un sistema especial de ventilación y fue pensado para que trabaje de la mano con el medio ambiente. Cuenta con una sala de exhibiciones temporales, auditorio completamente equipado, aulas para actividades académicas, cafetería, tienda y guardarropa. Fue inaugurado el 5 de mayo de 2014, aunque fue abierto al público hasta el 26 de mayo. Su estilo arquitectónico es postmodernista.

*2 Zeledón Cartín, Rafael Elías (2004). «La Cuesta de Moras». Del Viejo San José (1a. edición). San José, Costa Rica: EUCR. p. 179.*



Tranvía subiendo cuesta de Moras. 1928.




Avenida Central 1901. Carretas junto al tranvía.



Rieles del tranvía
subiendo cuesta de Moras.



Tranvía descarrilado a la altura de Cuesta de Moras.1915.
Tomada de la página Mi Costa Rica de Antaño.




# CRÓNICAS DEL TRANVÍA EN SAN JOSÉ

## PARADA CASTILLO AZUL

**Contexto histórico:**
El Castillo Azul es una de las cuatro edificaciones que pertenecen a la Asamblea Legislativa de Costa Rica y albergó la presidencia del congreso.
Los diferentes usos del inmueble están relacionados con la política costarricense de la época, las elecciones de 1914 quedaron sin ganador, por lo que, según la constitución vigente, el método de voto directo y varios eventos llevaron a que quedara como presidente Alfredo González Flores, diputado en ese momento del partido republicano. El edificio fue la casa de Flores como presidente. Meses después, su ministro de guerra Federico Tinoco, derroca su gobierno, y vive en dicho lugar junto a su esposa María Fernández Le Capellain, hija de Mauro Fernández.

Durante el corto gobierno de los Tinoco, la casa fue testigo de los más elegantes bailes y recepciones que la primera dama ofrecía a la agradecida oligarquía capitalina, quienes habían apoyado el golpe de Estado. La casa fue desmantelada en 1919 cuando los Tinoco se exiliaron en Francia. Los siguientes gobernantes decidieron no vivir ahí, por lo que volvió a manos de su dueño original (Máximo Fernández), quien vendió el edificio al Departamento de Estados de los Estados Unidos para colocar allí una legación que sirviera de embajada. En la década de los años treinta, un grupo de militares se apoderaron del Cuartel Bellavista con la idea de hacer un golpe de estado; no obstante, lo ocurrido motivó a los norteamericanos a poner en venta la edificación. Fue así como la propiedad pasó a manos del Dr. Carlos Manuel Gutiérrez Cañas, quien invirtió una suma importante en reacondicionarla en sus formas originales y amueblarla.
Durante la administración de José Figueres Ferrer se demolió el Palacio Nacional, por lo que la Asamblea Legislativa se trasladó a esta casa. En 1989, como parte de la celebración del Centenario de la Democracia Costarricense, el Gobierno de la República adquirió el edificio para que formara parte de la Asamblea Legislativa.

**Espacio Urbano- arquitectónico:**
El edificio fue construido en 1911 por el grupo de ingenieros "Andreoli e Induni", por encargo de Máximo Fernández Alvarado, líder del Partido Republicano, quien aspiraba a la presidencia de la República y planeaba utilizarlo como Casa Presidencial y residencia personal. De allí su ubicación cercana al Cuartel Bellavista, el principal cuartel de armas de San José.
Posee un estilo mediterráneo- colonial europeo. Es de dos pisos, con unos 1000 m2.



Tranvía pasando frente al Castillo Azul. 1920.



Tranvía pasando por Castillo Azul y Cuartel Bellavista. 1922.



Tranvía junto al Consulado español en San José. 1922




Tranvía en reparación. El tranvía eléctrico en Costa Rica.
Museo Histórico y tecnológico del ICE.




# CRÓNICAS DEL TRANVÍA EN SAN JOSÉ

## PARADA CALLE 19-21

**Contexto histórico:**
Este sitio es uno de los límites del centro histórico de la capital josefina. Es de gran importancia para su desarrollo histórico, dado que a este lugar era donde llegaban todos los extranjeros que visitaban la capital en el siglo XIX. Esto debido a su cercanía con la estación del atlántico, quiénes en su mayoría eran extranjeros que llegaban al caribe costarricense, y su primer contacto con la capital era llegar a calle 19-21 en San José, siendo un espacio de vital importancia para las élites costarricenses del siglo XIX. No es de extrañarse que se usara este lugar de la estación del atlántico como punto de inicio del tranvía.

Es importante destacar, que el proyecto ferroviario en Costa Rica fue un estandarte de varios gobiernos desde Braulio Carrillo. Sin embargo, la construcción del Ferrocarril al Atlántico se debe gracias a la labor de Tomás Guardia, quién primero firma contrato con Henry Meiggs Keith, y que posteriormente el proyecto se traslada a manos de su sobrino Minor Cooper Keith.

Tomás Guardia tenía como objetivo no sólo crear un edificio bello para la estación al Atlántico, sino que sus alrededores fueran acorde con la capital del país, ya que este sitio era la primera impresión que tendrían los visitantes que utilizaban el ferrocarril y se bajaban en la estación con el fin de viajar y conocer la capital. Es por ello, que a partir de esta idea empieza a formarse a los alrededores de este edificio emblemático una zona con construcciones de carácter político y parques que embellecieran la capital.

**Espacio Urbano- arquitectónico:**
Sin lugar a duda, el primer edificio emblemático en la zona y que gracias a este se crearon otros a su alrededor fue la estación del atlántico, Se podría enmarcar dentro del estilo arquitectónico ecléctico, ya que posee principalmente guiños victorianos, neoclásicos, barrocos y ornamentos modernistas. Los encargados de la edificación fueron el ingeniero Juan Dijon y el arquitecto Jaime Carranza.
Sin embargo, es importante indicar que a sus alrededores se crearon edificios tales como: la plaza de la estación (actual Parque Nacional) de estilo artnoveau. El edificio de la antigua casa presidencial (actual Tribunal Supremo de Elecciones) creado por Tomás Guardia, o la Fábrica Nacional de Licores (actual CENAC).



Tranvía foto interna, pasajeros a bordo camino a Guadalupe. 1905.



Tranvía camino a San Pedro, Montes de Oca. S.F. San Pedro del Mojón.



Inauguración ruta a Guadalupe. El tranvía eléctrico en Costa Rica. Museo Histórico y tecnológico del ICE.



De la California hasta el Obelisco y La Sabana. Tomada de La Nación. Agosto, 2025.




Tranvía Sabana - San Pedro. La esquina a la derecha corresponde a donde más tarde estaría Pulpería La Luz, a unos 100 metros al este de la Kentucky. En este punto la línea del tranvía atravesaba la vía del tren (que aún existe, tramo Estación del Pacífico con Estación del Atlántico).

Este empalme en B° Escalante de las 2 rutas, Atlántico y Pacífico, tiene un rótulo con el nombre "Ambos Mares". Luego pusieron una pulpería en la esquina esa con el mismo nombre. Tomada de la página Fotos Antiguas de Costa Rica.