UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

Eugenia Zavaleta Ochoa, directora del Museo de la Universidad de Costa Rica e investigadora del Centro de Investigación en Identidad y Cultura Latinoamericanas

Foto: Laura Rodríguez Rodríguez.

Jornadas de investigación del Ciicla

Voz experta: Cinco artistas y la representación de paisajes diversos en Costa Rica

Finales del siglo XIX y primera mitad del siglo XX

13 MAR 2023

En Costa Rica, el paisaje –especialmente, el rural– ha tenido un fuerte arraigo en la creación plástica. Dentro de la historiografía del arte costarricense, este tema ha sido estudiado con mayor énfasis a partir de las obras de los artistas de la generación de 1930. La representación paisajística anterior a dicha época se ha investigado poco, por lo cual se pretende retroceder en el tiempo para examinar los aportes de una generación anterior de creadores plásticos en el desarrollo de la temática sobre el paisaje, particularmente el rural y semirural.

Enrique Echandi (1866-1959), Ezequiel Jiménez (1869-1957), Tomás Povedano (1857-1943), Emilio Span (1869-1944) y Alexander Bierig (1884-1963) son artistas anteriores a la generación de 1930. Estos representaron el paisaje rural y semirural en pinturas y dibujos a finales del siglo XIX y –sobre todo– en la primera mitad del siglo XX.

La vida cotidiana de los cinco artistas se desenvolvió en la incipiente urbe de San José, rodeada de cafetales y potreros. Aunque podían recorrer cortas distancias y, relativamente pronto, tener acceso a un paisaje campestre, no se conformaron con esto y se alejaron a parajes más lejanos, sitios cuya dificultad para llegar era mayor. Entonces, la pregunta es: ¿cómo lograron desplazarse hasta lugares tan remotos para la época?

Progreso y transporte

Dentro del concepto de progreso de los liberales de finales del siglo XIX, junto con la mayor activación del mercado exterior –a partir de la tercera década del siglo XIX–, aumentó la necesidad de mejorar las vías terrestres para trasladar la creciente producción de café y, luego, de banano. La consecuencia inicial consistió en la construcción del camino de carretas del Valle Central al puerto de Puntarenas –en la década de 1840– y de los ferrocarriles al Atlántico –entre 1870 y 1890– y al Pacífico, entre 1898 y 1910.

En el periodo de 1870 a 1920, los caminos se extendieron por el Valle Central –espacio habitado por la mayoría de la población– y se inició la construcción de otros más fuera de dicha zona. Hasta el final de esta etapa, el principal camino carretero fue la Carretera Nacional de Cartago y San José a Puntarenas. El Ferrocarril al Pacífico integró la región costera de Puntarenas, pues estableció un enlace con el Valle Central. Además, favoreció la colonización de la península de Nicoya, donde ya se contaba con un servicio de cabotaje de vapores, el cual permitía el traslado de pasajeros y de bienes desde y hacia dicho lugar.

Entre 1920 y 1970, aumentó la ocupación del territorio nacional, debido –en parte– al crecimiento económico y –en particular– al incremento de la población. En esta expansión, la red de transportes facilitó dicho proceso; para esto, se debió extender hacia nuevas zonas de colonización y se requirió mejorar significativamente las vías existentes en 1920. La prioridad se le dio a la construcción de caminos y puentes.

En síntesis, las mejoras en los servicios de transporte tuvieron un impacto indudable en la economía del país, pero también se alcanzaron beneficios sociales y culturales, específicamente en el campo artístico con el estímulo a una temática determinada, el paisaje.

Entre el paisaje y el retrato

A lo largo de las carreras artísticas de Bierig, Echandi, Jiménez, Span y Povedano, estos trataron diferentes temas en sus pinturas: paisaje, retrato, bodegón, figura humana, desnudo, entre otros. Las temáticas que les generaron mayor interés fueron el retrato y el paisaje; sin embargo, las inclinaciones variaron entre cada uno. La predilección por el paisaje se dio en Jiménez y Span. En contraposición, Echandi, Bierig y Povedano se dedicaron más al retrato. Como segundo motivo de interés, se decantaron por el paisaje.

Tanto los cinco artistas como los habitantes de la capital josefina podían acceder y tener contacto con escenarios naturales de manera relativamente rápida, debido a su cercanía a escenarios campestres. Sin embargo, Jiménez y Span no solo favorecieron el paisaje rural y semirural en su obra artística, sino también se aventuraron a visitar tierras más lejanas y difíciles de acceder. En esto, jugó un papel muy importante el desarrollo del transporte de la época.

La infraestructura de transporte: un medio para descubrir el paisaje

Hay una relación entre la infraestructura de transporte y el grado de desarrollo alcanzado en un país. Si esta es eficiente, se presentarán oportunidades económicas, sociales y beneficios, dado que –por ejemplo– se contará con un mejor acceso a mercados, empleo e inversión adicional. A esto habría que agregar las oportunidades culturales, como impulsar una manifestación artística, es decir, la temática del paisaje. A medida que se desarrollaba

un sistema de transportes, los artistas pudieron desplazarse en condiciones más idóneas y –en algunos casos– más cómodas, con un poco de mayor rapidez, y llegar a lugares más distantes en relación con la capital josefina.

La circulación por los cuatro distritos más céntricos de San José debió ser bastante sencilla. Hacia 1910, la construcción de carreteras y caminos para el tránsito de automotores debió permitir un traslado más confortable en las inmediaciones de la ciudad. Por eso, no es de extrañar que Span, Povedano y Jiménez plasmaran entornos de Amón, de Cuesta de Moras, de Paso de la Vaca, de la penitenciaria, de la Fábrica Nacional de Licores y del Liceo de Costa Rica.

Cuando los artistas pretendieron captar paisajes más allá de sus cercanos y conocidos vecindarios, el desafío debió ser más grande para poder llegar a esos nuevos parajes. Durante la administración de Julio Acosta (1920-1924), se incrementó el uso de macadam para una ruta como San José-Desamparados. Además, se construyeron nuevos trayectos, tal es el caso de Pavas-Escazú y Aserrí-Tarbaca. Esto debió facilitar el desplazamiento de Jiménez para pintar escenarios naturales de Desamparados, Aserrí y Escazú. En la tercera administración de Ricardo Jiménez Oreamuno (1932-1936) se construyeron vías con buenos pavimentos, por ejemplo, la de San José-Escazú-Santa Ana. Así, para Bierig debió ser relativamente sencillo dirigirse a Escazú y pintar paisajes de la zona en la década de 1940.

Pareciera que los artistas prácticamente no siguieron la ruta hacia Limón para buscar temas paisajísticos. Excepcionalmente, Span y Jiménez siguieron ese trayecto. Para llegar a Limón desde San José, la vía principal era por medio del ferrocarril. En realidad, había dos factores que dificultaban dicho viaje: el clima de la región -la lluvia interfería de manera constante con las operaciones ferroviarias- y la distancia. Cabe considerar que dichas dificultades hicieron que los artistas prefirieran dirigirse a Puntarenas –en mayor medida– y a Guanacaste.

Entre 1906 y 1907 se decidió construir un ramal ferroviario para unir la vía existente en la estación de Ciruelas con la ciudad de Alajuela. En la administración de Cleto González Víquez (1906-1910) se terminó el trecho que faltaba para llegar a Puntarenas. Este recorrido salía de Orotina, cruzaba el río Jesús María y atravesaba el cerro Cambalache por medio de un túnel para llegar a la costa de Caldera, donde se rodeaba la Roca de Carballo por un corte en su acantilado que daba al mar; luego, cruzaba el río Barranca a través de un puente, próximo a su desembocadura en el mar y, finalmente, alcanzaba la vía ya construida a la altura de El Roble.

Si se sigue esta ruta del ferrocarril, se puede apreciar cómo algunos de los paisajes de ese recorrido fueron plasmados por los artistas. Así, posiblemente, Jiménez captó imágenes de Ciruelas. Un espacio que, al parecer, interesó tanto a este como a Span y Povedano fue el río Barranca. Un entorno cercano a este lugar es la Roca de Carballo. Por lo menos, esta fue representada una vez por Span y dos veces por Jiménez.

En cuanto a Puntarenas, hay diversas referencias pictóricas por parte de Jiménez, Span y Echandi. Además, hay representaciones de marinas sin título realizadas por Povedano, Span, Jiménez y Bierig, las cuales son de esta zona o de Guanacaste. En otras palabras, debieron tener acceso a estos entornos gracias al ferrocarril y a otros medios terrestres y marítimos. Gracias al desarrollo de una infraestructura de transportes pudieron visitarlos y captar sus paisajes.

De esta misma forma, debió ocurrir con la posibilidad de llegar a Guanacaste y a la península de Nicoya. Entre 1905 y 1910 mejoró la red vial que conducía a pasajeros y productos provenientes de Puntarenas al interior de la península. Así, se abrieron caminos que conducían de los pequeños puertos de cabotaje a los pueblos internos. Esta compleja red de transporte –compuesta por caminos de tierra, por lanchas de cabotaje y por el

ferrocarril– operó durante cuatro décadas y posibilitó enlazar a Nicoya con el Valle Central hasta 1960.

Probablemente, Emilio Span fue el artista que más se aventuró a adentrarse en las lejanas tierras de la península de Nicoya y de Guanacaste. Debió utilizar la red de transportes que existía en la primera mitad del siglo XX. Seguro viajó desde San José hasta Puntarenas en ferrocarril; a partir de este punto, tomó una nave de cabotaje para atravesar el golfo de Nicoya. Así, pudo arribar a alguno de los puertos de la península y continuar su viaje por uno de los caminos de tierra que lo conducirían a los pueblos del interior. En estas travesías pudo desplazarse hacia playas del Coco o hacia Carrillo, donde representó sus entornos. En alguna oportunidad, antes de llegar a la península de Nicoya, hizo una parada en la isla San Lucas, localizada en el golfo de Nicoya, de la cual plasmó una imagen.

En realidad, tanto Jiménez como Span son figuras relevantes en la representación de los paisajes de Costa Rica. Los caminos, las naves de cabotaje y los ferrocarriles contribuyeron a acercarlos a nuevos parajes, a ser estos plasmados pictóricamente y a mostrar la gran diversidad de escenarios naturales existentes en el país.

¿Desea enviar sus artículos a este espacio?

Los artículos de opinión de *Voz experta UCR* tocan temas de coyuntura en textos de 6 000 a 8 000 caracteres con espacios. La persona autora debe estar activa en su respectiva unidad académica, facilitar su correo institucional y una línea de descripción de sus atestados. Los textos deben dirigirse al correo de la persona de la Sección de Prensa a cargo de cada unidad. En el siguiente enlace, puede consultar los correos electrónicos del personal en periodismo: https://odi.ucr.ac.cr/prensa.html

Eugenia Zavaleta Ochoa
Directora del Museo de la Universidad de Costa Rica e investigadora del Centro de Investigación en Identidad y Cultura Latinoamericanas (Ciicla)
eugenia.zavaleta@ucr.ac.cr

Etiquetas: voz experta ucr, voz experta, paisaje, costa rica, identidad.