

**El Camino de Mulas (siglo XVI – XVII) y el Ferrocarril del Caribe (siglo XIX - XX): Las rutas como medio de transmisión política, cultural o económica en Costa Rica**

The Mule Trail and the Caribbean Railway: The routes as a mean of political, economical and cultural transmission in Costa Rica

María Viviana Obando Montenegro

[maria.obando20@ulatina.com](mailto:maria.obando20@ulatina.com)

Universidad Latina de Costa Rica

Costa Rica

2026

**Resumen:** En este artículo se examina la forma en la que las rutas como “El Camino de Mulas” (siglo XVI – XVII) y el Ferrocarril del Caribe (siglo XIX y XX) demostraron una transmisión política, cultural y económica, así como comprender el legado dentro de la historia nacional. Estos caminos muestran la naturaleza humana que busca conectar con otros territorios para adquirir bienes y, que, en el proceso, demuestran el poder político junto a la integración cultural. De esta forma se analizará el contexto cultural en el que cada ruta es creada, como los agentes esenciales, el intercambio identitario y la manera en la que afectó la economía nacional. De esta forma se visualizarán las rutas terrestres ya mencionadas como herramientas que afectan directamente la historia costarricense.

**Palabras clave:** Camino de Mulas, Ferrocarril del Caribe, historia costarricense, integración cultural, economía nacional, rutas históricas, intercambio cultural.

**Abstract:** This article examines the way in which routes such as “El Camino de Mulas” (16th–17th centuries) and the Caribbean Railroad (19th–20th centuries) demonstrated political, cultural, and economic transmission, as well as their legacy

within national history. These paths reveal the human nature that seeks to connect with other territories to acquire goods and, in the process, display political power alongside cultural integration. In this way, the cultural context in which each route was created will be analyzed, along with the essential agents, identity exchange, and the manner in which they affected the national economy. Thereby, the aforementioned terrestrial routes will be visualized as tools that directly influence Costa Rican history.

**Keywords:** Mule Trail, Caribbean Railroad, Costa Rican history, cultural integration, national economy, historical routes, cultural exchange.

## **1. Introducción al contexto histórico del uso de las rutas durante el siglo XVI – XVII y el siglo XIX - XX**

La necesidad de desplazamiento ha acompañado al ser humano desde que el mismo empezó a emigrar fuera de su cuna en el continente africano. Este desplazamiento ha dejado vestigios que recuerdan la historia del ser humano, como las rutas populares de la Edad Antigua, la Ruta de la Seda, la Ruta de las Especies e incluso rutas marítimas como las que trazaron los antiguos navegantes en el pacífico. El uso de estos caminos trazados ha permitido que el ser humano tenga medios estables que seguir, dejando consigo un rastro cultural e incluso político. En Costa Rica, las rutas no fueron la excepción, ya que, desde la era colonial, el país cuenta con la memoria de lo que una vez fueron sendas vitales para la transmisión cultural, política y económica en la región con agentes externos.

“El Camino de Mulas”, un nombre que refleja la naturaleza ganadera de la región, sin embargo ¿A qué se refiere? Durante Costa Rica del siglo XVI y XVII, los colonos visualizaron una necesidad para estimular el comercio en la región americana, por lo que iniciaron un sendero que pasaría a llamarse “El Camino de Mulas”, completado en 1601 (The Mule Trail, 2026, párr. 1). El propósito de dicho camino sería la conexión entre la provincia de Cartago y Panamá para así transportar productos al puerto principal de dicho vecino; Portobelo, siendo el único

camino por muchos años que seguía este recorrido (Amador, 2011, p. 1 - 3). Su nombre deriva de las mulas, las cuales fueron el único animal que podía atravesar esta ruta en el verano costarricense, puesto que las lluvias del invierno impedían la travesía (Amador, 2011, p. 3).

Gonzalo Vázquez de Coronado, hijo del conquistador Juan Vázquez de Coronado, estaría a cargo de la creación de este camino, debido a una petición de la Real Audiencia de Guatemala, es decir, fue una petición noble (Amador, 2011, p. 3). Los territorios que atravesaba, los animales utilizados y los productos comercializados llegaron a ser una muestra del impacto que tuvieron los colonos en la región. De esta forma ocurrieron procesos de sincretismo, utilizando no solo la influencia cultural, sino que comercial y política para expandir el modelo hegemónico colonial.

Por otra parte, el Ferrocarril del Caribe realizado por la United Fruit Company corresponde a un proceso histórico donde se utilizó una ruta como proceso comercial que llegó a integrar aspectos culturales y políticos. Esta vez no sería un conquistador español quien estuvo a cargo de la construcción, sino el inversor estadounidense Minor C. Keith, el cual ayudó a Costa Rica con los fondos para la creación de un ferrocarril que conectara la Capital con el Caribe (Patten & Mendez, 2024, párr. 4).

La búsqueda de expandir el comercio del banano a países como Estados Unidos, generó la necesidad de crear estas vías, permitiendo el ingreso de trabajadores de distintas nacionalidades que fueron partícipes de su construcción durante el siglo XIX. Esto llevó a un sistema esclavizante e incluso una nueva forma de colonización en territorio costarricense, dejando un impacto que sería difícil de eliminar, así como la mezcla cultural que ocurrió en la región caribeña (Meza, 2023, párr. 4). El Ferrocarril del Caribe trajo consigo un impacto político entre la potencia estadounidense sobre el país, funcionando también como ruta esencial del comercio costarricense que integró distintas culturas a la costa atlántica nacional.

Una vez mencionadas las rutas con las que se trabajará, es necesario enfocar el análisis en responder la siguiente pregunta ¿Hasta qué punto las rutas

cumplen la función de transmitir ideas políticas, comerciales y culturales? Cada sector será dependiente a su época costarricense (colonial o contemporánea) con el propósito de evitar anacronismos y así realizar una comparación sobre el tema inicial, las rutas. Es así como se evaluará qué impacto político tuvo, la iniciativa de quién creó estas rutas y cómo influye en otras áreas, por ejemplo, la cultural y así entender la función comercial que tuvo, ya sea de acuerdo con los productos que inicialmente se transportaban, como aquellos que llegaron con los trabajadores de cada camino.

## **2. Transmisión política del uso de las rutas**

Al hablar sobre la influencia política, es importante mencionar los creadores de cada ruta, puesto que la iniciativa vino de aquellos en el poder. En términos generales, estas personas demuestran una posición política influyente para alterar la infraestructura nacional. En este apartado se considerará la posición de los conquistadores en “El Camino de Mulas” y los políticos o inversores presentes en la construcción del Ferrocarril Atlántico para analizar el uso del poder por medio de las rutas correspondientes.

### **2.1. El Camino de Mulas y los colonos españoles**

La llegada de los navegantes y colonizadores europeos a Costa Rica supuso un período de cambios. Bosques y selvas vírgenes serían un panorama diferente al que podía encontrarse en el “viejo continente” que ya estaba acostumbrado a rutas utilizadas por siglos para el intercambio de bienes. Por este motivo sería esencial la creación de un camino que permitiera la estimulación comercial en el país, beneficiando así el poder de los gobernantes.

La figura prominente en Costa Rica fue el ya mencionado Gonzalo Vázquez de Coronado, que, por orden de la Real Audiencia de Guatemala, creó una ruta con fines comerciales para conectar la región desde Panamá hasta México, impulsando el flujo de bienes americanos y españoles (Amador, 2011, p. 3). Es importante destacar que, la Real Audiencia de Guatemala fue el organismo de la Corona Española en América encargado de la justicia y el orden administrativo durante la

colonia, demostrando la jerarquía de poder entre aquellos que llegaron al “Nuevo Continente”. La orden de la creación del “Camino de Mulas” vino desde la Corona Española, sin embargo, la ruta dependería de Gonzalo Vázquez de Coronado.

Al atravesar territorios como Puriscal, Quepos, Buruca y el río Grande de Térraba, territorios indígenas pudieron verse invadidos; el interés era comercial (Amador, 2011, p. 4). Además, para cruzar “El Camino de Mulas”, el presidente de la Audiencia de Guatemala, López de Osorio, propuso un impuesto de 2 reales, lo que cambió a 2 pesos y para el siglo XVIII llegó a ser de 200 pesos (Amador, 2011, p. 4). Estos impuestos beneficiaban a aquellos que gestionaban el flujo comercial del camino en lugar de los trabajadores, que en su mayoría era la población nativa y esclavos traídos por la corona. A su vez, esa ruta tuvo gran flujo de comunidades eclesiásticas que aprovechaban no tener que pagar impuestos para llevar productos o ser parte de las ferias en Portobelo, Panamá (Amador, 2011, p. 11). Esto último facilitaría la transmisión religiosa dentro de las comunidades que el camino pudo atravesar.

## **2.2 El Ferrocarril del Caribe y Minor C. Keith**

La apertura comercial de Costa Rica durante el siglo XIX fue de gran interés para los políticos nacionales, los cuales encontraron un mercado floreciente en la exportación del banano. Para este período, el gobierno de Tomás Guardia inició la construcción del ferrocarril, sin embargo, fue necesaria la inversión extranjera; Minor Keith se convirtió en el principal benefactor de esta ruta comercial (Patten & Mendez, 2024, párr. 4). El principal motivo del por qué se requirió la ayuda del estadounidense fue debido a la dificultad de la construcción de la ruta ferroviaria, gastando los fondos destinados a dicho proyecto. Costa Rica debía elegir si abandonar el ferrocarril o aceptar la propuesta de Minor Keith, que, además de ofrecer ayuda monetaria, pedía que le otorgaran tierras en lugar de un beneficio económico (Patten & Mendez, 2024, párr. 4).

La historia es clara, Minor Keith ayudó al país con la construcción del ferrocarril y, como pago, obtuvo territorios y control de la ruta por 99 años (Patten & Mendez, 2024, párr. 4). Esto significó un abandono del territorio nacional a manos

de un hombre extranjero que buscaba el beneficio de los tratados comerciales con Estados Unidos. Los políticos costarricenses no tenían poder sobre los terrenos otorgados a Keith y la consolidación de la United Fruit Company esclareció este dominio.

El Ferrocarril del Caribe pasó a ser propiedad de la United Fruit Company que se expandía por Latinoamérica como una nueva forma de imperialismo (Patten & Mendez, 2024, párr. 5). Cuando Costa Rica aceptó darle control total a Minor Keith sobre esta ruta, estaba aceptando un nuevo orden político al que no se podían oponer; Costa Rica estaba siendo propiedad de una compañía extranjera que buscaba la integración del Estado al nuevo imperialismo estadounidense. La creación del ferrocarril del atlántico partió de una iniciativa que requirió ayuda de Minor Keith, que, como parte del trato, mantuvo en su poder una ruta esencial para el comercio nacional.

### **3. Transmisión cultural del uso de las rutas**

La existencia de caminos donde diferentes personas interactuaban generó un intercambio cultural, ya sea consciente o inconscientemente. Este puede ser producto de los nuevos bienes que la región ofrece, así como por la llegada de trabajadores a Costa Rica que buscaban crear un hogar utilizando productos nacionales. De esta forma se crearía un legado cultural que tuvo como origen las rutas comerciales.

#### **3.1. Sincretismo entre Costa Rica, España y el resto de América**

“El Camino de Mulas” llegó como un medio de transporte, comercio e interacción entre mercaderes. El país no era criador del ganado mular, por lo que tuvo que integrarse al país con el fin de atravesar esta complicada ruta. Ya sea por el territorio despoblado, intervenido y condiciones del territorio costarricense, las mulas no eran populares entre los ganaderos, sin embargo, en el Valle Central se comenzó a criar en extensos terrenos, agilizando así el comercio en dicho camino (Amador, 2011, p. 4). Es importante destacar que la cría de mulas se daba principalmente en Nicaragua, por lo que, el traslado de este ganado a Costa Rica

demuestra interacciones culturales ganaderas en la región. Esta práctica seguirá hasta el presente, integrando a dicho animal de carga en trabajos junto a burros y caballos (Amador, 2011, p. 6).

La provincia de Cartago destacó en el proceso mercantil del “Camino de Mulas” al ser esencial para trámites. Los dueños de cargamentos o caravanas debían llegar a la antigua capital para solicitar permisos de tránsito en esta ruta, ya sea para seguir hacia el norte o el sur (Amador, 2011, p. 4). Esta zona se convirtió en un centro de trámites relevante que trataba constantemente con el paso de comerciantes tanto regionales como españoles. Otro factor importante es la comunidad indígena, en especial nativos de Orosi y Térraba, los cuales atravesaban este camino a pie todo el año, fuera de las limitaciones que tenían las caravanas de transitar únicamente en el verano costarricense (Amador, 2011, p. 13).

Como se puede observar, “El Camino de Mulas” presenció la travesía de distintas culturas diferentes entre sí. Desde comerciantes españoles, ganaderos, comerciantes regionales y grupos nativos, cada uno buscaba comercializar siguiendo esta ruta, permitiendo la llegada de colonos a asentamientos indígenas e integrando un animal extranjero a la región. Este proceso de sincretismo sienta las bases de un mercado diverso, ya sea por necesidad o preferencia.

### **3.2. Asimilación cultural de los trabajadores del ferrocarril caribeño en Costa Rica**

La interacción cultural, producto de la construcción del ferrocarril atlántico, fue diversa. Costa Rica integraría la costa caribeña al resto del país como parte de su identidad nacional, la cual introdujo a su vez la cultura de las islas del caribe. En especial, el legado cultural jamaiquino prevaleció en la región, no obstante, se pueden observar otras nacionalidades como China, Belice y diferentes islas caribeñas (Matarrita, s.f., párr. 21 – 26). Si bien los trabajadores que llegaron a Costa Rica poseían identidades fuertes, bajo un nuevo contexto cultural, estas iban a adoptar elementos del nuevo país.

Un legado importante que sigue presente en la región limonense es su lengua. El criollo limonense ha tenido muchos nombres como el “Mekatelyu”, “patwá” o broken english como denominación negativa, su origen es posible de trazar a la llegada de los trabajadores de la United Fruit Company, siendo una mezcla del inglés de los estadounidenses como el español costarricense (Carranza, 2025, párr. 7 – 8). A su vez, integraron prácticas y valores africanos e incluso la religión como la pocomía; es importante recalcar que el criollo también tuvo raíces fonéticas de lenguas africanas como el bantú (Carranza, 2025, párr. 8 – 10). Por este motivo se observa que la construcción del ferrocarril trajo consigo trabajadores que poseían culturas diferentes, las cuales adoptaron bases nacionales, véase la lengua criolla limonense, que permanecen en la actualidad.

Una figura destacada fue Marcus Mosiah Garvey, quien fue un trabajador de la United Fruit Company defensor de la comunidad negra en Limón. Este hombre presenció los abusos cometidos contra la población negra durante la construcción del ferrocarril, lo que impulsó su espíritu activista. Esto le costó la expulsión de Costa Rica, sin embargo, luchó desde los Estados Unidos por la proclamación de derechos fundamentales de las personas de color y creó la Convención Internacional de los Negros en el Mundo (Vallardes, 2025, párr. 1 – 5). Su legado permitió que Costa Rica fundara el Día de la Persona Negra y la Cultura Afro-Costarricense (Vallardes, 2025, párr. 7). De esta forma se observa que, el impacto cultural gracias al ferrocarril del Caribe no trajo solo tradiciones, sino que nuevos derechos para esas personas que se integraron a la cultura nacional, siendo respaldadas como costarricenses tras buscar un mejor futuro en esta nación.

#### **4. Transmisión comercial del uso de las rutas**

El motivo principal por el que se crearon estas rutas fue la estimulación económica del país. Los colonos buscaron generar ganancias y contactos comerciales en Costa Rica para adquirir nuevos productos tanto regionales como europeos. Por otra parte, el ferrocarril impulsó el comercio internacional de Costa Rica con Estados Unidos, posicionando al país como un fuerte exportador de

banano. De esta forma, las rutas cumplieron la función de agilizar la economía nacional con ayuda extranjera.

#### **4.1. “El Camino de Mulas” como apertura del mercado costarricense en la colonia**

“Una arteria comercial que se extendía hasta México” es como se define “El Camino de Mulas” (The Mule Trail, 2026, párr. 1). Un camino tan extenso desde Panamá hasta los vecinos del Norte supondría un gran flujo de productos en la zona. Como el nombre lo menciona, las mulas llegaron a ser un bien comercial, donde los vendedores como el ayudante de Juan de Chaves, Francisco Hernández Barquero, que llegó a adquirir 380,00 dólares en ropas de Castilla (Amador, 2011, p. 10). Este animal probó ser esencial para el flujo mercantil, ya sea atravesando el camino o generando ganancias para aquellos que viajaban hasta Portobelo con el propósito de crear un negocio.

Otro producto esencial fue el cacao, el cual despertó el interés de mercaderes en Nueva España, Nueva Granada, la Capitanía General de Guatemala y el Virreinato de Perú (Amador, 2011, p. 12). Sin embargo, la principal fuente de ingresos correspondía a la venta de mulas con ganancias que eran equivalentes al precio de oro, joyas y plata, demostrando ser esencial para inversores y compradores en Portobelo (Amador, 2011, p. 84). Es intrínseco mencionar que, para puntos clave como Cartago, los impuestos recaudados por el tránsito de mulas también reflejaba parte de esta ganancia comercial que dejó “El Camino de Mulas”

#### **4.2. El Ferrocarril del Caribe y su aporte al comercio internacional y la economía costarricense**

La economía costarricense para el siglo XIX buscaba expandirse frente a un mercado que buscaba integrar la región Latinoamericana; Estados Unidos. El banano era el cultivo principal que la United Fruit Company buscó explotar. La razón principal fue que el banano tiene un ciclo de crecimiento durante todo el año, en lugar de tener dependencia por una temporada (Patten & Mendez, 2024, párr. 6). La popularidad de este producto en la nación norteamericana generó una necesidad

por exportar constantemente este fruto, generando así ingresos a los dueños de dichas plantaciones, ignorando los trabajadores.

El cultivo del café ha demostrado ser un producto estrella de Costa Rica. El ferrocarril del Caribe permitía que trabajadores de las plantaciones pudieran dedicarse a la exportación y cosecha del café, el cual requería de distintas condiciones que el banano para ser crecer como un buen grano (Patten & Mendez, 2024, párr. 7). De esta forma es posible observar cómo el banano y el café eran las principales fuentes de ingresos al país, exportándolos en el mercado internacional principalmente a los Estados Unidos.

La realidad es que esto no hubiera sido posible sin los trabajadores, ya sea aquellos que crearon la vía ferroviaria y las personas que se encargaron de las plantaciones tanto de banano como de café. Anteriormente se mencionó la llegada de trabajadores extranjeros que vieron una oportunidad clave en la propuesta que la United Fruit Company les daba; construcción y cultivo. Si bien Minor Keith aportó la inversión que ayudó a crear el ferrocarril del atlántico, fueron los trabajadores que hicieron el proyecto posible. La mano de obra de estas personas abrió el mercado costarricense, impulsando al país como un exportador clave de cultivos con altos estándares de calidad.

## **5. Conclusiones**

Tras revisar el análisis, fue clara la diferencia entre los contextos históricos a los que cada ruta pertenece. Esto no deja de tener un punto en común; ambas fueron usadas como un medio no solo comercial, sino que político y cultural, demostrando que, al atravesar y crear estos caminos se están empleando herramientas de poder sobre los territorios que abarcan y la transmisión cultural de las personas que transitaban. Es así como la cultura costarricense ha estado influenciada por comerciantes y trabajadores que mezclaron su identidad con el país al utilizar tanto “El Camino de Mulas” como el Ferrocarril del Caribe.

En el aspecto político fue esencial ver cómo los colonos fueron los principales actores que decidieron dónde y bajo qué requisitos se podía transitar “El Camino de

Mulas”. Cruzando por territorios indígenas y conectando el país desde Panamá hasta Nicaragua con el propósito de llegar a México. Este camino sería utilizado por grupos poderosos como los eclesiásticos, aprovechando su posición para comerciar sin pagar impuestos que la antigua capital, Cartago, cobraba por el flujo de caravanas. Por otra parte, el Ferrocarril del Caribe fue producto de una iniciativa política por expandir la economía nacional que requirió ayuda extranjera. Minor Keith invirtió en este proyecto, solicitando a cambio terrenos y la potestad de la ferrovía por 99 años. Por lo tanto, la creación de estas rutas fue política, negociando territorio nacional para estimular los ingresos costarricenses sin cuestionar el precio o las comunidades que interrumpía su creación.

El legado cultural resultó ser un aspecto duradero hasta la actualidad. Durante la colonia, en los siglos XVI y XVII, “El Camino de Mulas” trajo la práctica ganadera mular, integrando este animal en el trabajo de campo de agricultores y comerciantes en el país. La mula era común en Nicaragua, por lo que, su llegada a Costa Rica demuestra un intercambio en la tradición ganadera para poder atravesar dicha ruta. Las comunidades indígenas que frecuentaban este territorio también se vieron expuestas a distintas culturas que, junto a sus caravanas o mulas, comerciaban en regiones como Portobelo. El Ferrocarril del Caribe trajo consigo el criollo limonense, la cultura africana y la búsqueda de los derechos para las personas negras en el país. La unificación del territorio caribeño al resto de Costa Rica durante el siglo XIX y XX integró tradiciones nuevas y luchas por la protección de aquellos que llegaron al país como trabajadores de una compañía ya inexistente, mas, su legado prevalece.

La economía nacional se enfrentó a grandes cambios y avances gracias a la agilidad comercial que cada ruta permitió. “El Camino de Mulas” posicionó a Costa Rica como un nuevo agente económico colonial, enfocándose en la venta de mulas y el cobro de impuestos por atravesarlo. Por su parte, la creación de un ferrocarril en el Atlántico permitió agilizar las exportaciones nacionales. El banano y el café fueron productos que impulsaron la economía costarricense, legado que hoy persiste como un país con alta calidad en los mismos productos y, más

recientemente, la piña. Nada de esto hubiera sido posible sin los trabajadores que abandonaron sus hogares para buscar un mejor futuro en el país, a pesar de haber sido segregados y violentados en el proceso.

Como conclusión, cada ruta corresponde a un momento histórico clave que mantiene un legado hasta la actualidad. La transmisión política, cultural y comercial fue posible gracias a las tierras que conectaba y la interacción entre personas. Partiendo de la necesidad humana por buscar caminos que impulsen el contacto y el comercio, Costa Rica integró un legado rico en historia cultural, económica y con agentes políticos clave.

## Referencias Bibliográficas

- Amador, V. (2011) *El Camino de Mulas en Costa Rica y Panamá* [View of EL CAMINO DE MULAS EN COSTA RICA Y PANAMA](#)
- BBC News Mundo. (2024) *La oscura influencia en América Latina de la bananera United Fruit Company (y el papel de Costa Rica en el origen)* [La oscura influencia en América Latina de la bananera United Fruit Company \(y el papel de Costa Rica en el origen\)](#)
- Carranza, L. (2025) *El criollo limonense: evidencia de su vitalidad dentro y fuera de la provincia de Limón* [El criollo limonense: evidencia de su vitalidad dentro y fuera de la provincia de Limón](#)
- Guevara, M. (2021) *Historia e Impacto de la United Fruit Company en Costa Rica* [The United Fruit Company's Impact on Costa Rica | History & Legacy](#)
- INA. (2026) *Período Colonial en Costa Rica: 1575 – 1821* [Periodo Colonial en Costa Rica: 1575 - 1821](#)
- Matarrita, T. (s.f.) *El Ferrocarril al Atlántico: Símbolo de la identidad nacional costarricense de 1870 a 1890. Por : Tamara Matarrita* [El Ferrocarril al Atlántico: Símbolo de la identidad nacional costarricense de 1870 a 1890. Por : Tamara Matarrita | HUELLAS CULTURALES](#)
- Meza, N. (2023) *Arquitectura bananera, degradación ambiental, e imágenes de violencia espacial en el Caribe costarricense<sup>1</sup>* [Vista de Arquitectura bananera, degradación ambiental, e imágenes de violencia espacial en el Caribe costarricense | Revista de Filosofía de la Universidad de Costa Rica](#)
- Museo Nacional de Costa Rica. (2022) *Historia de Costa Rica* [Historia de Costa Rica – Siglos XVI al XXI « Exhibiciones « Museo Nacional de Costa Rica](#)
- Patten, D. & Mendez, E. (2024) *Harvesting History The Untold Story of United Fruit in Costa Rica* [Harvesting History: The Untold Story of United Fruit in Costa Rica | ReVista](#)

The Mule Trail. (2026) *El Camino de Mulas* [Introducción — The Mule Trail](#)

Valladares, M. (2025) *Marcus Garvey, el activista afrodescendiente que dejó su huella en Limón* [Marcus Garvey, el activista afrodescendiente que dejó su huella en Limón | Teletica](#)