

- Nuevo Planetario en UCR
- Prevención en carretera
- Accidentes de Tránsito
- Prostitución femenina

## Nuevo Planetario De la UCR a las estrellas

Luis Fernando Cordero Mora / lfcorder@cariari.ucr.ac.cr

Sobre el domo de una sala circular, un proyector reproduce las estrellas de ambos hemisferios, los movimientos aparentes del Sol, la Luna, los planetas y aún el paso de cometas. La proyección se complementa con efectos panorámicos, sonido y efectos especiales.

Se trata de un teatro dotado de un domo semiesférico, en el que gracias a un proyector simulador, se pone al alcance de todos las maravillas del cielo. O sea, es un sitio para aprender disfrutando, para fascinarse y hacerse muchas preguntas. Un lugar casi mágico donde aprendemos a ser parte del universo, percatándonos de nuestro origen cósmico.

El proyecto Planetario Ciudad de San José de la Universidad de Costa Rica, un centro educativo de astronomía, astrofísica y ciencias del espacio, fue inaugurado recientemente en la Ciudad de la Investigación de la Universidad de Costa Rica.

### DONACIÓN

Su funcionamiento ha sido posible gracias a una donación de 50 millones de yenes (alrededor de \$500 mil) por parte del gobierno de Japón, mientras que la UCR invirtió unos ₡200 millones en este proyecto, desarrollado por la Oficina Ejecutora del Plan de Inversiones (OEPI).

Con un área total de unos 500 metros cuadrados, la estructura está compuesta de una sala cilíndrica dotada de 40 butacas con capacidad de girar hasta 45 grados para el estudio de las imágenes, rodeada por 146 metros cuadrados de corredores donde se realizarán exposiciones temporales. Complementan el edificio un módulo de servicios, uno administrativo y un vestíbulo.

Toda esta estructura de paneles de vidrio de cinco metros de altura está ubicada en una loma de la Ciudad de la Investigación, entre la nueva Facultad de Ingeniería y el Centro de Investigaciones Geofísicas (CIGEFI), y está cubierta por un enorme domo, sustentado en seis cerchas americanas curvas.

### DIVULGACIÓN

El director de la Escuela de Física, Dr. Walter Fernández consideró que el planetario es un excelente lugar para la divulgación científica y para fomentar la educación y vocación de los estudiantes hacia la ciencia y la tecnología.



La obra estuvo a cargo del Arq. Kevin Cotter, de la Oficina Ejecutora del Plan de Inversiones (OEPI).

En este sentido, destacó el papel que ha venido jugando la UCR al desarrollar importantes actividades en Ciencias Espaciales, y en especial de los profesores de la Escuela de Física, quienes proporcionan educación popular e información al público sobre eventos astronómicos, tales como la ocurrencia de eclipses, lluvia de meteoritos, cometas, las actividades solares y de explotación espacial.

Además, brindan información a la prensa y material educacional para maestros y estudiantes de educación primaria y secundaria, incluyendo un calendario astronómico.

De allí que los programas del Planetario tratarán sobre temas tan variados como el sistema solar, el firmamento con sus estrellas y constelaciones, la evolución estelar y la historia de la astronomía, entre otros.

Agregó que dentro de la cúpula y fuera del horario habitual, se desarrollarán ciclos de conferencias que complementan las actividades básicas, tales como tópicos de vanguardia en astronomía y en ciencias relacionadas, impartidas por especialistas nacionales y extranjeros de gran prestigio.

El señor Embajador de Japón, Yoshihiko Sumi, manifestó que espera que esta donación contribuya para que todos los costarricenses conozcan la grandeza del universo y hagan crecer su esperanza.

A su juicio, con su funcionamiento se prestará mucha atención a los asuntos del medio ambiente que nos rodea y a lo que sucede fuera del planeta, a la vez que abre muchas posibilidades para profesores y expertos en

este campo, a los aficionados potenciales en esta región y a los jóvenes que tienen mucha curiosidad acerca del universo.

Según la Dra. Yamileth González García, Rectora de la UCR, con el funcionamiento de este Planetario se celebra el inicio de un proyecto largamente acariciado en la Institución, que se hace realidad gracias a la cooperación del gobierno de Japón.

“La UCR siempre se ha sentido muy orgullosa de contar con un fecundo programa de cooperación con ese país, que ha servido para fortalecer los lazos culturales entre dos mundos diferentes pero con diversos intereses comunes”, puntualizó.

### OASIZ

Muchos planetarios existentes en diferentes universidades, escuelas o centros turísticos de todo el mundo, combinan su tarea con la de un Observatorio o Museo (Interactivo o de Ciencias Naturales).

En este sentido, el Dr. Páez manifestó que muy pronto funcionará el Observatorio Solar del Volcán Irazú (OASIZ) a 3.432 metros sobre el nivel del mar, dotado de un telescopio especializado y filtro H-Alfa para el estudio de filamentos solares, en coordinación con otros importantes observatorios del mundo.

Señaló que la posibilidad de utilizar el telescopio principal y otros menores en el estudio de estrellas dobles, cúmulos, galaxias y de la misma Vía Láctea, podría despertar un gran interés por la Astronomía entre la juventud costarricense.

Por su ubicación geográfica, su diáfana atmósfera y la ausencia de contaminación lumínica, el OASIZ está llamado a ser uno de los primeros observatorios vecinos a la línea ecuatorial.

Como es apenas natural, los residentes en Costa Rica y los mismos turistas querrán conocer un poco más de cerca los secretos de la naturaleza y seguramente desearán escrutar el universo a través del telescopio.



En un futuro, los viernes y los sábados a partir de las seis de la tarde, el Planetario ofrecerá a los turistas un programa especial de Astronomía a cielo abierto.

# Madrugadas y licor multiplican accidentes de tránsito

Elizabeth Rojas Arias / erojasa@cariari.ucr.ac.cr



La seguridad social debe acarrear con altísimos costos para atender a los heridos graves, producto de accidentes de tránsito.

La posibilidad de tener un accidente de tránsito con resultado de muertos y heridos graves es cinco veces mayor en las madrugadas de los fines de semana en Costa Rica que en otras horas del día, debido a la ebriedad de los conductores y no tanto al mal estado de las carreteras.

Un estudio que analiza 24.367 boletas de partes realizados por los tráficos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en 26 cantones del país entre junio del 2003 y abril del 2005, revela que de la ebriedad del conductor y el exceso de velocidad en las carreteras nacionales del viernes a las 7 p.m. hasta las 5 a.m. del sábado, de las 3 p.m. del sábado al domingo a las 5 a.m. y del domingo desde las 3 p.m. hasta las 12 medianoche, ocasionan más muertos y heridos graves que el resto de los días de la semana.

La investigación, pionera en su campo por el grado de dificultad, el aporte de variables y por la gran cantidad de datos analizados, la realizó el Programa de Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica, bajo el nombre de "Análisis epidemiológico de ocurrencia de diversos tipos de accidentes viales", para el Consejo Nacional para Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICIT) y la Organización Panamericana de la Salud.



Las motocicletas, bicicletas y peatones jóvenes y ancianos son los más vulnerables como víctimas de accidentes de tránsito en Costa Rica.

Las carreteras escogidas para el estudio fueron la Interamericana Norte, la Interamericana Sur, la vía a Limón por el Zurquí, la costanera sur en el Pacífico Central y la vía de Naranjo Ciudad Quesada. Además, algunos de los cantones que se evaluaron fueron: Liberia, Nicoya, San Carlos, San Ramón, Alfaro Ruiz, Naranjo, Esparza, Garabito, Alajuela, Santa Ana, Aserrí, Parrita, Aguirre, Cartago, El Guarco, Pérez Zeledón, Pococí, Guácimo, Siquirres, Matina y Limón.

Las boletas analizadas contabilizaron 151 personas muertas, de las cuales 26.5% eran peatones, 13.2% ciclistas, el 14.6% conductores de motocicletas y el 2% pasajeros de motocicletas. Los conductores de vehículos fueron un 25.2% y los pasajeros de los vehículos un 18.5%.

## MOTOCICLISTAS: SINÓNIMO DE ACCIDENTE

En el caso de los heridos graves, los conductores de motocicletas encabezan la cifras con un 24.1% y un 25.1% de los lesionados leves. En este rubro le siguen los peatones con un 22% y un 14.5% del total de lesionados.

Cabe resaltar que los motociclistas representan valores muy altos en este estudio, tanto en las cifras de muertos, como de lesionados graves y leves, a pesar de que solo representan el 12% de la flota total de vehículos.

El investigador principal del proyecto y director de ProDUS, Dr. Rosendo Pujol Mesalles dijo que los datos de este estudio se compararon con estadísticas de los Estados Unidos y las cifras son coincidentes, lo que confirma que los accidentes no se dan solo por el problema de las carreteras sino por las actitudes de los conductores y por la falta de regulaciones tales como encender las luces de los vehículos a partir de las 5 p.m. de octubre a marzo, cuando la luz del día compromete la visibilidad al final de la tarde.

También esta teoría se confirma con el número constante de atropellos que se producen de cinco de la tarde a ocho de la noche todos los días de la semana. Lo mismo sucede en este horario con los accidentes con bicicletas, con las consecuencias en heridos graves y muertes.

## CANTONES Y DISTRITOS PELIGROSOS

Zapote de Alfaro Ruiz es el distrito que encabeza la lista de accidentes viales por 1.000 habitantes, con un total de 116.2, lo que para los expertos es un grado de peligrosidad realmente extraordinaria. Le sigue Oriental de Cartago con una tasa de 79.1 accidentes, Guadalupe de Goicoechea con 66.1, Río Segundo de Alajuela con 65.5 y Asunción de Belén con 65.4

Los investigadores consideran que los distritos más peligrosos del país son las ciudades cruzadas por carreteras nacionales, que tienen altos flujos. También se vuelven vulnerables a accidentes de tránsito las zonas urbanas dentro y fuera de la Gran Área Metropolitana (GAM), que no

tienen alta densidad de población, pero que reciben muchos visitantes como San Ramón y Guadalupe.

Uno de los indicadores que se analizaron en el estudio fueron los accidentes viales anuales por cada 100 kilómetros de vía. El resultado fue de 165.9 choques anuales en las carreteras nacionales y de 120.5 para las cantonales. En este caso el valor más alto se dio en Guadalupe, le sigue Cinco Esquinas de Tibás y Oriental de Cartago.

De los accidentes con heridos graves y muertos que ocurren con mayor frecuencia los sábados (20%) y domingos (18.5%), el cantón de Matina muestra el mayor factor de concentración del estudio respecto al total de accidentes viales, acompañado por el cantón de Guácimo, Nicoya y Parrita.

Los distritos en los que se encontraron muchos lesionados y muertos son centros urbanos de la (GAM), que tienen en común una gran actividad comercial, alto tráfico vehicular y peatonal y bajas densidades de población

Al respecto, el valor más alto lo obtuvo Cinco Esquinas con 139 personas. Otros distritos con resultados importantes fueron: San Antonio de Alajuela con 85, Guadalupe con 53, Alajuela con 45, Calle Blancos con 44, San José de Alajuela con 36, el Oriental de Cartago con 42, San Nicolás de Cartago con 37, y el Occidental con 34. En números globales la investigación determinó 5.43 muertos y lesionados graves por año por cada 100 kilómetros de calles y carreteras.

## VÍCTIMAS: JÓVENES Y ANCIANOS

De acuerdo con este análisis epidemiológico realizado por ProDUS los más afectados en los accidentes de tránsito están siendo los niños, los jóvenes, las personas de escasos recursos o que viven en zonas marginales y los ancianos.

En Costa Rica, mueren al año 670 personas debido a accidentes de tránsito. El 25% de los fallecidos eran menores de 14 años y un 15% tenían 70 años o más en el momento del accidente.

El Dr. Pujol considera que al ser la mayoría de los afectados jóvenes, la pérdida en años de vida para la población es enorme, especialmente en los hombres que son la mayor cantidad de víctimas.

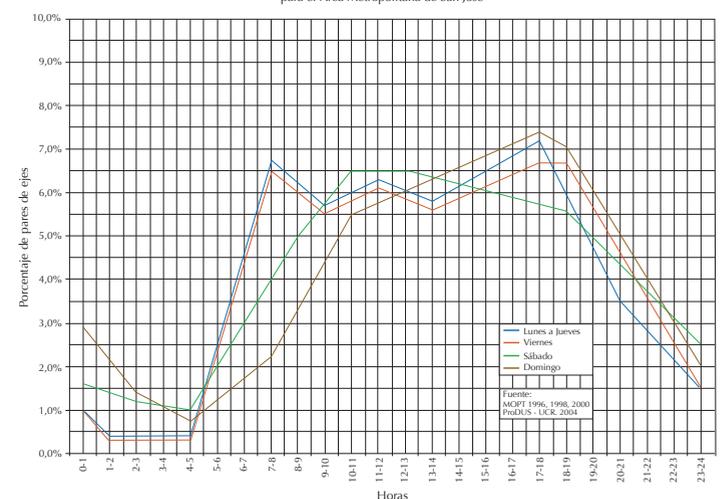
Añadió el investigador que el número de personas que mueren en las carreteras está bajando; no obstante, el número de accidentados que muere en los hospitales se mantiene constante, y el costo para la seguridad social de atender a los heridos graves es altísimo, y podría ser mayor si las cifras de accidentes continúan con la tendencia de los últimos años.

En el estudio se recomienda que el Instituto Nacional de Seguros disminuya los privilegios de manejo de los conductores reincidentes y hacerles pagar como grupo todos los costos de los choques que producen.

Asimismo procura eliminar los subsidios que la Caja Costarricense de Seguro Social le da al sistema de transportes del país, con tratamiento gratuito de los lesionados en choques viales.

En la página 3 de este Suplemento el Dr. Rosendo Pujol publica un artículo en donde da énfasis a las recomendaciones que aporta este estudio, para cambiar las políticas nacionales en beneficio de una mayor seguridad vial en las carreteras del país.

Gráfico B1.1 Variación Porcentual del Flujo Vehicular para los días de la semana para el Área Metropolitana de San José



En las madrugadas de los fines de semana es cuando se producen más accidentes con consecuencias mortales.

# Recomendaciones para mejorar la seguridad vial

Dr. Rosendo Pujol Mesalles Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible / rpujol@produs.ucr.ac.cr

La inseguridad vial es una triste realidad en todos los países del globo terráqueo. Las víctimas de choques viales representan un problema muy importante de salud pública, especialmente para niños, jóvenes y adultos mayores en muchos países del mundo.

La inseguridad vial tiene poco de accidental, aunque aparezca así en el lenguaje y la imaginación popular. Indudablemente, algunos de los involucrados son inocentes y efectivamente víctimas de un evento accidental.

Las recomendaciones se fundamentan en un trabajo de epidemiología de choques viales financiado por el CONICIT, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica, pero también en una reflexión permanente a investigaciones previas.

Las 24.367 boletas de choques viales digitadas pertenecen a 26 cantones, de los cuales 10 son parte de la GAM. La mayoría de estos choques viales ocurrieron en el 2001 y unos pocos en el 2000 y 2002. La selección no aleatoria de cantones es representativa de la gran diversidad costarricense de vías y asentamientos humanos adyacentes.

Los resultados indican grandes oportunidades para mejorar y confirman la importancia de restringir la circulación de conductores alcoholizados en las vías, de usar el cinturón de seguridad, de controlar el exceso de velocidad y a los conductores temerarios.

## RECOMENDACIONES SOBRE CAMBIOS EN LAS POLÍTICAS

- Disminuir significativamente los privilegios de manejo de los malos conductores reincidentes y hacerles pagar como grupo todos los costos de los choques viales que producen.
- Eliminar los subsidios que la CCSS le da al sistema de transporte del país con tratamientos gratuitos de los lesionados en choques viales.
- Crear un proceso de inducción de nuevos conductores en el sistema vial.
- No otorgar la licencia de manera inmediata después de un examen.
- Poner a prueba a los conductores con privilegios limitados durante un período prudencial no menor a los 12 meses.
- Los privilegios de conducción durante ese período podrían darse solo durante el día, parte de la semana, o solo sin pasajeros, excepto para un adulto que facilite el aprendizaje.

## CONTROL Y PENALIZACIÓN

- Obligar a los conductores de vehículos a encender sus luces desde las 5 p.m. para proteger a peatones y ciclistas, especialmente de octubre a marzo, cuando el día es más corto en el hemisferio norte. A partir de la misma hora solo se debería permitir circular bicicletas con focos y elementos reflectivos en ruedas, marco y parte trasera.
- Obligar a las empresas de transporte o que tienen departamento de transporte a llevar bitácoras oficiales de los horarios de trabajo, especialmente de las horas de manejo de sus conductores. Educar a empresarios y empleados sobre los graves peligros de manejar en estado de agotamiento. Se debería empezar con los transportistas internacionales que salen o pasan por Costa Rica.
- Empezar a realizar pruebas de alcoholemia a conductores de motocicletas y bicicletas. Detener y decomisar el vehículo a los conductores que superan el límite, en particular en aquellos lugares en los que esos vehículos tienen muchos choques.
- Ser más exigente con la obligatoriedad de los motociclistas de circular con las luces encendidas todo el día y con el casco puesto apropiadamente. Esto no se cumple en las zonas rurales, con graves consecuencias en cantones como Guápiles, Guácimo y Nicoya.

## MEJOR MANEJO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

- Utilizar métodos de control automatizados que puedan vigilar los flujos viales de manera más efectiva. En particular, utilizar cámaras de video automáticas para detectar vehículos que circulen a exceso de velocidad, irrespeten semáforos y altos e incumplan la Ley de Tránsito. Al menos, esto permitiría empezar a crear expedientes de conductores temerarios, que son un peligro para el conjunto del sistema y orientar cambios posteriores de la legislación.
- Prohibir el estacionamiento de furgones en las vías públicas del país y exigirles el estacionarse en espacios privados con pocas y bien definidas entradas y salidas a la vía pública. Este



El estudio sugiere que se exija el uso de las luces de los vehículos después de las 5 p.m., entre los meses de marzo y octubre.

problema es muy grave en Limón, Naranjo, Guápiles y muchos otros sitios.

- Proteger más efectivamente a los ciclistas de las ciudades pequeñas como Liberia, Parrita y otras de topografía plana con vías exclusivas, señalamiento adecuado y educación del resto de conductores.

## MEJORAS DE BAJO COSTO EN LA INFRAESTRUCTURA

- Mejorar la calidad y la rapidez de colocación del señalamiento vial; en particular el horizontal en vías recientemente rehabilitadas, que como mínimo, deberían tener inmediatamente un buen señalamiento vertical.
- Crear aceras continuas y cómodas en la mayor cantidad posible de lugares especialmente en las zonas urbanas y suburbanas, que permitan caminar de manera segura.
- Construir espaldones en todas las carreteras nacionales de alta velocidad.
- Asegurarse que las cunetas de las vías importantes puedan recibir sin graves consecuencias, a los vehículos que se salen de la calzada.

## MEJORAS DE LA INFRAESTRUCTURA DE BAJO COSTO RELATIVO

- Crear vías marginales, separadas físicamente de las vías nacionales adyacentes, en ciudades secundarias y zonas de desarrollo

lineal y disminuir radicalmente la cantidad de puntos en que los vehículos pueden entrar o salir de las vías de alta velocidad.

- Crear vías alternas para el tráfico pesado que cruza las ciudades intermedias o al menos crear vías que aumenten la redundancia de vías disponibles para el tráfico urbano (por ejemplo en San Isidro del General).
- Construir carriles para tráfico lento en aquellos lugares en donde el tráfico es alto durante muchas horas del año, la topografía quebrada, las vías curvadas y de alta pendiente y los atrasos por el alto volumen de pesados lo hace más rentable.

## INVERSIONES IMPORTANTES

- Ampliar la carretera 32 con carriles de adelantamiento en las zonas planas de Guápiles a Limón y en algunos tramos cortos del cruce del Zurquí. Otras carreteras necesitan también con urgencia carriles para adelantar.
- Construir desvíos fuera de las ciudades para las carreteras nacionales, por ejemplo en Naranjo y Ciudad Quesada.
- Invertir fuertemente en fortalecer la red de calles en ciudades secundarias para darle alternativas al tráfico local para que no use las vías nacionales. Es urgente hacerlo en San Isidro del General, Guápiles, Ciudad Quesada y Limón.

## REGULACIÓN TERRITORIAL

- Restringir al mínimo los desarrollos comerciales lineales en las carreteras de alto tránsito.
- Obligar a construir puentes peatonales a todo desarrollo comercial o industrial importante a la orilla de una vía rápida o de alto volumen de tráfico.
- Los Planes Reguladores cantonales no deben permitir el estacionamiento cuasi perpendicular de vehículos a las vías importantes (casi todas las nacionales y muchas cantonales). Las actividades comerciales que atraen mucho tráfico continuamente como bancos y restaurantes deben proveer alternativas de estacionamientos fuera de las calles y carreteras.

Tabla C2.6 FACTOR DE CONCENTRACIÓN NORMALIZADO POR FLUJO (FCf) por hora de la Semana para ACCIDENTES POR EBRIEDAD DEL CONDUCTOR (26 CANTONES)

Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Día	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total	FC	FCf	Total Accid
00:00 - 00:59	5,99	3,14	2,57	7,99	5,53	8,56	7,72	6,04	1,64	0,27	95	
01:00 - 01:59	10,21	7,78	7,29	8,75	12,69	9,65	11,19	9,36	1,68	0,18	98	
02:00 - 02:59	10,86	3,10	3,10	5,17	4,50	9,98	12,72	7,58	1,16	0,15	68	
03:00 - 03:59	1,67	2,23	6,14	7,81	4,47	4,21	14,73	6,03	0,86	0,14	50	
04:00 - 04:59	1,35	1,12	-	1,80	1,40	2,89	10,48	2,23	0,59	0,26	34	
05:00 - 05:59	0,85	0,34	0,17	0,85	0,50	1,21	4,38	0,89	0,56	0,63	33	
06:00 - 06:59	0,42	-	0,11	0,21	0,15	0,72	1,39	0,32	0,32	0,99	19	
07:00 - 07:59	0,15	0,08	0,19	-	0,19	0,77	0,63	0,23	0,31	1,34	18	
08:00 - 08:59	0,24	-	0,08	-	-	0,24	0,62	0,13	0,18	1,35	11	
09:00 - 09:59	0,17	0,17	0,30	0,08	0,12	0,35	0,12	0,19	0,26	1,36	15	
10:00 - 10:59	0,25	0,17	-	-	-	0,20	0,11	0,10	0,15	1,44	9	
11:00 - 11:59	-	0,24	0,16	-	0,07	0,20	0,32	0,13	0,20	1,47	12	
12:00 - 12:59	0,62	0,08	0,16	0,08	0,29	0,24	0,38	0,26	0,38	1,45	22	
13:00 - 13:59	0,08	0,17	0,41	0,29	0,26	0,53	0,10	0,27	0,39	1,45	23	
14:00 - 14:59	0,40	0,48	0,08	0,72	0,35	0,69	1,07	0,52	0,79	1,51	46	
15:00 - 15:59	0,65	0,38	0,23	0,23	0,34	1,18	1,38	0,60	0,95	1,57	55	
16:00 - 16:59	0,73	0,29	0,29	0,59	0,30	1,59	1,75	0,76	1,23	1,63	72	
17:00 - 17:59	0,85	0,42	0,53	0,07	0,51	1,32	2,39	0,81	1,34	1,65	78	
18:00 - 18:59	0,46	0,72	0,93	0,93	0,79	2,23	2,53	1,18	1,69	1,44	98	
19:00 - 19:59	0,89	0,63	0,94	1,10	1,47	3,28	3,87	1,70	2,02	1,19	117	
20:00 - 20:59	1,85	1,03	1,51	1,17	0,96	4,11	2,28	1,81	1,71	0,94	99	
21:00 - 21:59	1,86	1,59	1,86	0,80	2,38	5,19	3,77	2,53	1,86	0,74	108	
22:00 - 22:59	1,75	3,12	3,75	1,50	3,63	4,86	5,33	3,46	1,84	0,53	107	
23:00 - 23:59	4,23	4,23	5,29	2,75	7,74	8,70	6,70	5,89	1,91	0,32	111	
Total	0,76	0,54	0,61	0,59	0,77	1,82	2,24					
FC	0,77	0,55	0,62	0,60	0,88	1,78	1,80					
FCf	1,02	1,02	1,02	1,02	1,15	0,98	0,80					
Total Accid	154	109	123	120	175	355	358				1393	

Nota: Valores entre 1,50 y 2,00  
Valores entre 2,00 y 4,00  
Valores mayores a 4,00

El FCf toma en cuenta las variaciones en la magnitud de los flujos vehiculares a lo largo del día.

En las madrugadas la circulación de vehículos es menor por lo que la ebriedad y la velocidad son los factores determinantes para producir más accidentes.

# Noroeste del Valle Central

## La historia inconclusa de la prostitución...

Roxana Grillo Rosanía / rgrillo@cariari.ucr.ac.cr



En este edificio funcionó el burdel Lilly's en Puntarenas.

**“En los años 20 del siglo pasado en San Ramón, un inmigrante español afincado en la localidad abrió una casa para el ejercicio de la prostitución, llamada El Trigémino. Con ello podríamos asegurar que se inaugura la actividad meretriz de forma directa en la cuna de poetas y presidentes”.**

En Palmares también hay referencias sobre prostitución en los años 40 “... y refieren a dos mujeres denominadas ‘Las charolas’ que eran visitadas por hombres en su rancho localizado 100 metros al oeste del sector conocido como Los tres puentes en el distrito central”.

Esto es parte de la información expuesta por los historiadores Rodolfo Fernández Carballo y Javier Rodríguez Sancho, docentes de la Sede Regional de Occidente de la Universidad de Costa Rica, ubicada en San Ramón, en su investigación “Elementos Históricos sobre la Prostitución Femenina en Costa Rica. El caso del Valle Central Noroccidental”.

### CONTEXTO SOCIAL

Para los profesionales es importante no perder de vista el contexto social del momento, ya que la primera mitad del siglo XX representó una época de estancamiento económico para los cantones al oeste de la ciudad de Alajuela, entre Grecia y San Ramón, donde se circunscribe el estudio.

La situación varía en la segunda mitad “cuando encontraron mejores opciones socioeconómicas jalonadas de la mano del auge del café para la exportación y también el modelo benefactor del estado costarricense abrió los créditos para la agricultura que de forma irregular rendirá sus frutos la mejorar las condiciones de los campesinos”.

Estos factores, señalan Fernández y Rodríguez, generaron un cambio sustancial en la calidad de vida de los lugareños en comparación con otras zonas del país.

Así, en el Censo de Población de 1950, Costa Rica tenía un total de 800.875 habitantes, y en la provincia de Alajuela se contabilizaron 148.850 personas, lo que representaba poco más de un 18% de la población nacional.

Precisamente en esta coyuntura, de explosión demográfica, conocida como “Baby boom”, y en la que “efectivamente nuestros antepasados recibieron los hijos que Dios les mandó”, los investigadores reconocen en los 50 y en los 70 un incremento de la prostitución femenina en la ciudad de San Ramón y Grecia.

### LOCALES

En las décadas señaladas los historiadores explican que “hubo una casa encubierta ubicada cincuenta metros al norte del actual Gimnasio ‘Gabelo Conejo’; su servicio era discreto para evitar

cualquier tipo de censura, ya sea sanitaria o policial. También funcionó otra casa en la antigua parada de autobuses donde hoy día está situado el Banco Nacional; esta vivienda pertenecía a una señora que había ejercido el oficio”.

Frente a la actual Librería La Atenea existió una especie de casa de citas donde su propietario vestía con atuendos árabes, turbante y bata, ofreciendo jóvenes a sus clientes y evocando a los jeques orientales rodeados por damas al estilo de Las mil y una noches.

Fernández y Rodríguez recalcan que los locales “carecían de condiciones básicas y su funcionamiento estaba al margen de las leyes correspondientes, aunque gozaban con la legitimación de sus asiduos clientes”...

En los años 80 se tiene referencia de una pensión, propiedad de un ramonense y funcionó de forma “sombreada”, al igual que las anteriores. “La desaparecida Pensión Central, contiguo al Club de Amigos, subsistió hasta la década de los años 90 como un lugar de citas con mujeres maduras y concurrencia por un público masculino heterogéneo, en particular señores, no adolescentes”.

Los investigadores manifiestan que aunque el fenómeno de la prostitución necesariamente no se asocia con el aumento poblacional, este incide de forma diversa. En este sentido “...salvando los prejuicios y limitaciones del caso, la población inmigrante pobre representó un potencial semillero para las actividades informales y el subempleo, y en el peor de los casos para sumarse a las actividades “ilícitas”, entre ellas la prostitución o la delincuencia”.

El estudio expone que en el pasado, quienes más fustigaron el comercio sexual fueron algunos curas de la parroquia ramonense, aunque desde una perspectiva moralizante que censuraba a las mujeres de forma directa, “no obstante los parroquianos que visitaban esos lugares no eran tan duramente criticados en algunos sermones dominicales...”

### GRECIA Y PUNTARENAS

Fernández y Rodríguez aseguran que en las décadas del 50 y 60 se localizaban ‘puteros’ de forma permanente en Grecia.

Las mujeres que trabajaban en la pensión que arrendaba una señora eran llamadas por los jóvenes como las ‘muchachas de Fina’. En este lugar se encontraban imágenes y estampas de santos y santas en algunas paredes de cuartos privados;

entre estas estaba una tica: Marisa, así como la Santísima Trinidad con un gran ojo al lado del purgatorio, mediatizado por las llamas del infierno.

Otro de estos centros de prostitución fue Micaela y la Pensión Montero. Todos estos locales fueron arrendados por señoras que conocían y habían ejercido el oficio y que con el paso del tiempo se había convertido en su modus vivendi.

Los autores recalcan el hecho de que “Grecia no tuvo prostíbulos en los años ochentas y noventas; conjeturamos que una de las razones es su proximidad con respecto a la ciudad de Alajuela y San José, donde sí se desarrolló de forma sostenida la prostitución”.

En el caso de Puntarenas los historiadores afirman que más allá de los límites convencionales del Valle Central, ‘el Puerto’ (Puntarenas) fue punto inevitable del imaginario erótico del valle centralino o un destino inevitable en su ruta sexual.

Se mencionaba que los muchachos iban a perder su virginidad al Puerto, o al menos eso afirmaban, según los roles de masculinidad del tico promedio.

Esta situación “tendió una sombra negativa sobre la mujer puntarenense (...) que aún prevalece, no obstante, algunos porteños sostienen que un porcentaje de mujeres que ejercieron la prostitución en el lugar eran ‘cartagas’ o de la Península, para surtir los ‘burdeles finos’ del lugar, hacia los años 50, 60, 70 y 80 del siglo XX, entre ellos: Lilly's, Jessy, Hamburgo, Copacabana, Lucky Star y el Portón Verde, ubicados en el centro de la ciudad o cerca de la playa”.

Mientras que hacia el estero, en las inmediaciones del mercado municipal, por el muellecito, estaban los puteros populares. “Los sitios más reconocidos fueron Taicaré, El Bambú, La Cueva del Coral y el Hotel Miramar, donde se desarrollaban sendos bailongos nocturnos con marimba o rockola que disfrutaba el cliente de escasos recursos.

### VALORACIONES

Como parte de las valoraciones finales, los investigadores afirman que “en la actualidad las niñas y adolescentes explotadas sexualmente y las adultas que ejercen la prostitución en San Ramón, Palmares, Naranjo, Zarcero, Atenas, Sarchí, Poás y Grecia parecen que están invisibilizadas para las autoridades locales y nacionales, no así para los vecinos que las reconocen con facilidad”.

Además, afirman que ellas “no escapan de los círculos de pobreza material, baja escolaridad, madres solteras cabezas de hogar, desempleadas, sin redes de apoyo familiar, en algunos casos alcohólicas o drogadictas y víctimas de la indiferencia del Estado por medio de instituciones como el PANI, INAMU, IMAS u otras instancias que serían parte integral en la solución de la problemática social”.



Hubo una marcada diferenciación social entre la prostitución de corte popular y la refinada.

# Crisol

Julio 2005, N° 182

Editor: Luis Fernando Cordero Mora.

Colaboraron en este número: Rosendo Pujol Mesalles Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible. Roxana Grillo Rosanía, Elizabeth Rojas Arias, Luis Fernando Cordero Mora Periodista de la ODI. Fotografía: Luis Alvarado Castro, Denis Castro Incera. Diseño y Diagramación: María de los Á. Quirós Porras.

Publicación mensual de la Oficina de Divulgación e Información (ODI) de la Universidad de Costa Rica. Edificio Administrativo C. 1er. Piso.

E-Mail: lfcorder@cariari.ucr.ac.cr / Sitio Web: http://www.odi.ucr.ac.cr / Teléfono: 207-5281 - Fax: 207-5152