An aerial photograph of a dense, lush green forest. The canopy is thick and textured, with varying shades of green. In the center of the image, there is a small, irregularly shaped clearing or a light-colored patch, possibly a small stream or a meadow. The overall scene is a vast, undisturbed natural landscape.

**Quemé mis
naves en
estas montañas**

Vito Sansonetti

Vito Sansonetti

**QUEMÉ MIS NAVES EN
ESTAS MONTAÑAS**

**LA COLONIZACION DE LA ALTIPLANICIE DE COTO BRUS
Y LA FUNDACION DE SAN VITO DE JAVA**

NOTA BIOGRAFICA

Vito Sansonetti Clarini, nació en Roma el 11 de marzo de 1916, primero de los nueve hijos del Almirante Luigi Sansonetti y de Adele Clarini.

Después de estudios Universitarios de Ciencias Políticas, entró por concurso a la Academia Naval de Livorno, emprendiendo la carrera de Oficial de Estado Mayor, en la Marina Militar Italiana. En 1938 embarcó en el crucero Duque d'Aosta. Después de una corta participación en la guerra de España, nombrado "Alférez" mientras el barco transitaba por Magallanes, navegó en el Pacífico y, en Balboa, tuvo la oportunidad de encontrarse con su futura esposa Olivia Tinoco, costarricense. Regresando a Italia en 1939, pasó al cazatorpedero Vittorio Alfieri.

Su nave participó intensamente en la segunda guerra mundial, tomando parte en muchas operaciones y combates navales hasta su hundimiento en el encuentro nocturno de Matapán contra fuerzas enemigas muy superiores encontradas mientras trataba con otras naves de prestar ayuda a una alcanzada por un torpedo de avión. El pequeño Alfieri estuvo bajo el fuego de los mayores barcos enemigos y, en particular, fue blanco del acurazado Warspite: reaccionó sin embargo con cañón y torpedos, antes de desaparecer con su comandante que no quiso abandonar sus hombres gravemente heridos.



El C.T. ALFIERI combate hasta el final (cuadro de R. Kludus).

3

Fue uno de los pocos sobrevivientes, rescatado del mar por el barco de guerra griego Hidra. Prisionero por pocas semanas, hasta que logró fugarse y alcanzar las líneas amigas. Regresó a Italia y volvió de inmediato al mar al mando de la lancha torpedera "7 D" (ex yugoslava Suvobor). Participó en operaciones navales en el mar Egeo. En 1942 asumió el mando de escuadrillas de lanchas torpederas rápidas que operaron en Africa Septentrional, (Derna, Tobruk, Marsa Matruk) y, después Córcega y Cerdeña hasta el armisticio de Italia con los aliados el 8 de Septiembre de 1943.

Cuando Alemania, pretendiendo que Italia, invadida y semidestruida, siguiera como escudo para ella, atacó a la flota Italiana, esta se vió obligada a reaccionar contra atacando y luchando al lado de los aliados.

Participó entonces al mando de su escuadrilla, en la "Guerra de Liberación" en operaciones en conexión con las fuerzas de la Resistencia. Fue segundo y después Comandante responsable del barco Orión, escoltando varios convoyes aliados en el Mediterráneo, hasta el armisticio final.

Desde Octubre de 1945 hasta Diciembre de 1949, fue profesor de Historia y Política Naval en la Academia Naval de Livorno, habiéndose casado en 1946. En Diciembre de 1949 vino de vacaciones, con su familia, a Costa Rica para conocer el país de su esposa.

Había solicitado un permiso de pocos meses, pero, estando en Costa Rica, tomó la decisión de renunciar a su carrera en la forma que la ley Italiana le permitía.

Desde aquel momento se dedicó de lleno a la empresa de colonización de la Altiplanicie de Coto Brus y a la fundación de la Ciudad de San Vito de Java. Firmado el contrato de colonización con el Ministro de Agricultura, fue representante en Costa Rica de la Sociedad Italiana de Colonización Agrícola, S.I.C.A., de 1950 a 1975 de la fundación a su liquidación.

PROLOGO

Pocas empresas ha acometido el país más provechosas y más constructivas: la colonización de las selvas de Coto Brus, por un grupo de intrépidos inmigrantes bajo el comando de Vito Sansonetti.

Un buen día, se presentó a mi despacho del Ministerio de Agricultura e Industrias el Comandante Sansonetti para proponerme un proyecto de colonización agrícola con inmigrantes italianos. La idea me pareció muy provechosa: había entonces grandes extensiones de tierra de vocación agrícola que no estaban integradas a la producción nacional; no había mayores presiones de nuestra población por más tierra; era conveniente traer "sangre nueva" a nuestro campo; era útil recibir la cultura de un pueblo laborioso que se identificara con el nuestro de inmediato; en fin, era un reto prometedor.

Ese reto fue aceptado. Se ha trabajado con grandes dificultades; se ha tropezado con obstáculos de todo tipo. Sin embargo, treinta años después, podemos decir que Costa Rica cuenta con otra Meseta Central en Coto Brus.

Si repasamos la historia de las anteriores y diversas **inmigraciones de agricultores a nuestro suelo, podemos darnos cuenta que todas fracasaron por diversas razones.** La Colonia Italiana de San Vito de Java ha sido la excepción. Reconozco que varios factores lo han hecho posible, pero, por sobre todo, ha estado por el frente la tenacidad, el espíritu de sacrificio y el amor a la tierra de la familia Sansonetti, hoy tan "tica" como somos todos nosotros.

Costa Rica necesita capitalizar las experiencias positivas. Nuestro país se beneficiaría grandemente con otros "San Vito de Java" y otros Sansonetti. Ojalá lleguen gentes de esos merecimientos a nuestras costas y quemén allí sus naves.

A los campesinos "ticos" que junto con los italianos domeñaron los bosques y han asentado allí sus familias, les rindo mi admiración, y mi agradecimiento como ciudadano porque ellos si han sabido hacer patria.

Claudio Antonio Volio Guardia.

28 de febrero de 1982.

Ing. Agr. Claudio Antonio Volio Guadia, Ministro de Agricultura en 1951, que negoció y firmó el contrato de colonización con el Com.te Vito Sansonetti, Agente General de la Sociedad Italiana de Colonización Agrícola de Roma, Italia. En ocasión de los 30 años de San Vito de Java escribió lo que antecede.



La familia Sansonetti en la Epoca de la 2da. Guerra Mundial. (1940) El Almirante, su esposa y los 9 hijos.

CAPITULO I

UN POCO DE HISTORIA

Hace más de 120 años en los hombres públicos de Costa Rica se despertó la conciencia de que era "bien público" fomentar la inmigración europea: así pues se impulsaron en Sarapiquí la colonia de los Belgas y la colonia Alemana fundada por el Barón Von Bulow.

Entre los hombres eminentes el "benemérito de la patria" Leonidas Pacheco publicó un folleto exponiendo la "necesidad" del país de fomentar la colonización europea.

Al acercarse el centenario de la independencia toda la zona sur estaba siendo objeto de un comienzo de colonización por parte de los panameños: el Presidente de aquella República, Doctor Belisario Porras, había comprendido bien el valor de aquella zona. Pero intervino don Julio Acosta, otro benemérito de la Patria costarricense, para reincorporar la zona al territorio nacional.

Pocos años más tarde, en 1927, el Presidente Ricardo Jiménez dio un contrato a un grupo italiano para la colonización de aquella zona sur, entrando por Punta Uvita al sur de Quepos, siempre con la intención de incorporarla decididamente al territorio nacional.

Esta colonización, después de muchos esfuerzos y sacrificios, por múltiples dificultades, incluyendo la malaria, se paralizó. El último italiano que regresó de la zona fue Otello Bendetti que colaboró posteriormente a la creación de la Colonia Italiana de San Vito.

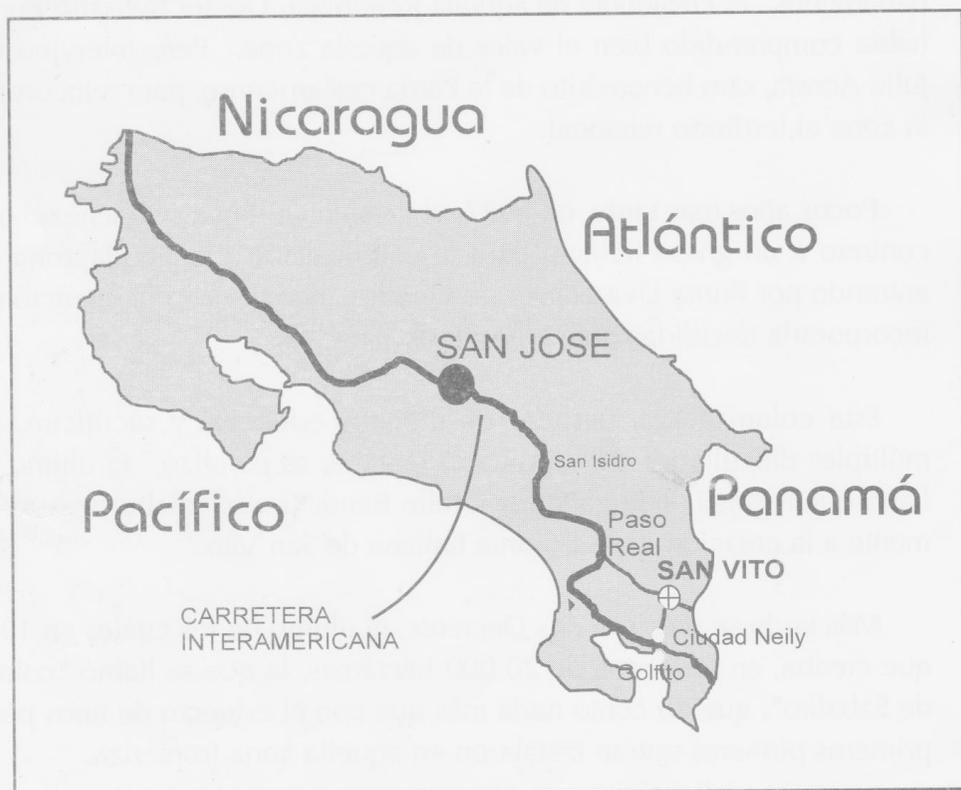
Más tarde se dictaron dos Decretos, el último de los cuales en 1948, que creaba, en una zona de 20.000 hectáreas, la que se llamó "colonia de Sabalito", que no contó nada más que con el esfuerzo de unos pocos primeros pioneros que se instalaron en aquella zona fronteriza.

Estos pioneros se lanzaron con entusiasmo a la obra de colonización,

pero sus esfuerzos no podían llegar a resultados positivos sin la decidida ayuda del Estado.

Cuando el Gobierno de la República, bajo la administración del Presidente don Otilio Ulate Blanco, siendo Ministro de Agricultura el Ingeniero Claudio Antonio Volio Guardia, en 1951, destinó al oeste de la Colonia de Sabalito, 10.000 hectáreas para la colonización italiana, trató de realizar por fin, con la labor de la Sociedad Italiana de Colonización Agrícola, S.I.C.A., las aspiraciones y los planes de tantos eminentes hombres públicos y beneméritos de la Patria.

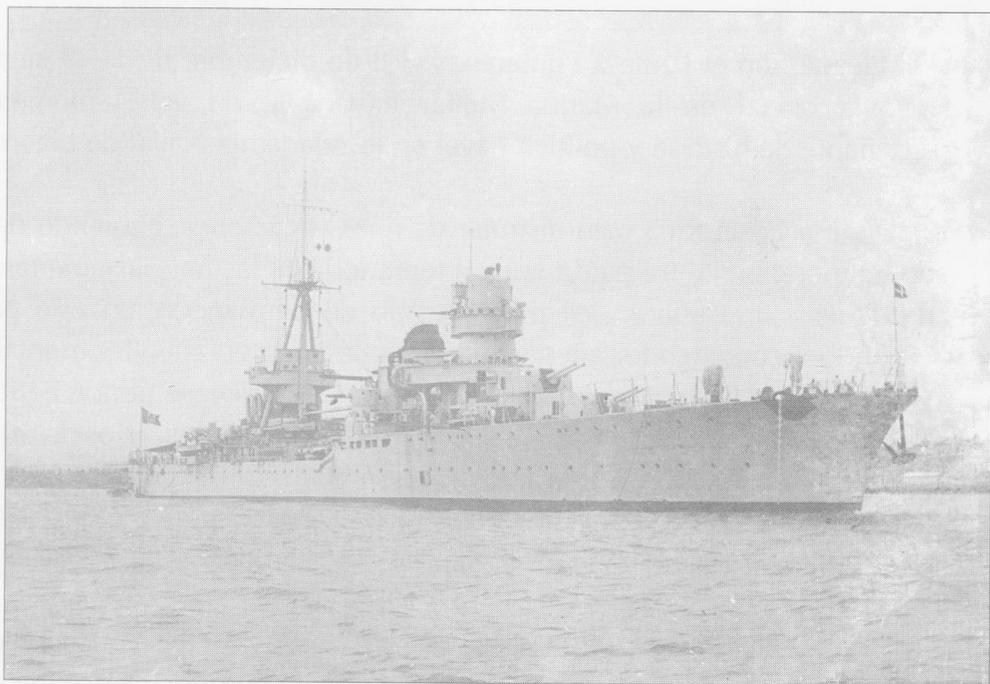
COSTA RICA



CAPITULO II

LA IDEA DE LA COLONIZACION

En los primeros días de febrero de 1939, fondeó en Puerto Limón el crucero italiano "Duque de Aosta", procedente de Italia vía Magallanes: yo estaba embarcado en aquella nave que los suramericanos habían definido "la nave más linda del mundo", y había recibido, frente a la Tierra del Fuego, mis insignias de Alférez. Estuvimos en Costa Rica solamente 48 horas ya que los nubarrones de guerra nos obligaron a regresar rápidamente hacia el Mediterráneo.



El crucero Emanuele Filiberto Duca d' Aosta, fondeado en Puerto Limón en febrero de 1939. (fotografía cortesía del Sr. Raffaello Mainieri).

A fines de 1949, 10 años después, llegué por segunda vez a Costa Rica, en el barco mercante "Leme", para conocer el país de mi esposa, que había encontrado por primera vez en Panamá en ocasión de aquel crucero de 1938-1939. Nos habíamos escrito por siete años y durante

toda la guerra; después de nuestro reencuentro en París, en mayo de 1946, a los dos meses, el 6 de julio de 1946, me casé con ella en Roma.



Llegué con el Leme a Puntarenas el 8 de diciembre de 1949 siendo todavía oficial de la Marina Militar Italiana y, en aquel momento, enseñante de historia y política naval en la Academia Naval de Livorno.

Vine a Costa Rica para disfrutar de unas vacaciones, habiendo dejado temporalmente mi patria la cual tenía todavía las heridas abiertas de una guerra arrasadora. Al poco tiempo de permanecer en este país, viajando y conociendo, me nació la idea de crear en aquellas montañas vírgenes y tierras feraces, una colonia Italo-Costarricense donde agricultores europeos pudieran encontrar por fin una vida serena, lejos del ruido y de las destrucciones de la guerra, entre gente tranquila y acogedora, logrando una buena amalgama entre la vieja experiencia de los agricultores italianos y aquella de los agricultores costarricenses.

La idea se fortaleció durante mi estadía en el "Descanso" la hacienda de mis cuñados y de mi esposa, cerca del pueblo de Cervantes, en la vertiente Atlántica.

Mientras vigilaba la siembra y la corta de la caña ó la elaboración del dulce en el trapiche, iba aprendiendo el español del encargado Tadeo Redondo y del mandador Domiciano. Así pues, yo no aprendí el castellano en el libro de Cervantes, sino en el pueblo de Cervantes.

Yo no era un agrónomo ni un experto en administración de empresas. Tenía solamente la preparación recibida en aquella maravillosa escuela, -estoy seguro la más eficiente de Italia-, la Academia Naval de Livorno, instrumento magnífico para la formación de hombres. Creo que sin la preparación que me dio la Marina Italiana, yo no hubiera podido dirigir una empresa de aspectos tan heterogéneos como una colonización en zona trópic, lejos de la civilización, sin vías de comunicación adecuadas y con muy limitados medios económicos.

No siendo experto en ninguna de las actividades que iba a emprender, desde el primer momento y siempre por 25 años, me he valido del consejo y de la experiencia de técnicos de cada sector.

Me impulsaron a la empresa el Licenciado Luis Demetrio Tinoco Castro, abogado, notario, escritor, gran político y agricultor: una de las inteligencias más brillantes que haya conocido en mi vida, tal vez de carácter un poco optimista; el Ingeniero Civil Gastón Bartorelli que fue como mi hermano mayor en Costa Rica, cuyo único defecto era pensar que todos los hombres fueran tan buenos y honestos como él era: "integer vitae, scelerisque purus" (de vida integra y libre de toda mancha); que también había transcurrido tres años en la Academia Naval de Livorno; el agrónomo Doctor Lino Vicarioli que, nacido en Costa Rica de familia italiana de pioneros, se había graduado en Italia, donde tuvo importantes cargos políticos y que regresado a Costa Rica, fue por largos años, Director General del Ministerio de Agricultura. El siempre me dio generosamente sus prudentes consejos; el geólogo Doctor Cesar Dondoli que estudió en su campo las posibilidades potenciales de las tierras del sur y que me prestó valiosa ayuda en momentos delicados; el pionero humilde, atrevido y gran patriota Albino Zaniboni, que me contagió con su entusiasmo.

Animado por estos consejeros, hechizado por las bellezas de Costa Rica, tomando en cuenta que la Marina Militar Italiana que había desafiado al mundo casi sola en el Mediterráneo, después de una larga lucha, aunque regada de tantas páginas de gloria-, se había reducido a una modesta ficha en el tablero mundial, tomé, con lágrimas en los ojos, la

decisión de renunciar a la carrera que había soñado desde mi más tierna edad en el deseo de seguir los pasos de mi padre; carrera que había conseguido con largos años de estudio y superando concursos difíciles, carrera que me había hecho pasar por tantos riesgos y peripecias en sangrientos conflictos y..."quemé mis naves en las montañas de Costa Rica".

En realidad firmé, en la Embajada de Italia, mi renuncia a la promoción a Oficial Superior. A los pocos días recibí, de mis padres, el siguiente cable: **"Renuncia acogida, San Vito los proteja, viviremos esperándolos"**.

CIA. RADIOGRAFICA INTERNACIONAL DE COSTA RICA

<p>PIDA UN MENSAJERO Teléfonos 2948-4557 San José</p>	<p>Servicio World Wide Telephone</p> 	<p>Mundial Communications Telegraph</p>
---	--	---

RADIOGRAMA

RECIBIDO

242025 Universal

SJBN167 AJ O EZ
ROMA WU/C/TRT 11 14TH 1745
LC SANSONETTI 1430
SANJOSE

JUN 14TH 1950



RINUNZIA ACCOLTA PROTEGGAVI SANVITO VIVREMO APETTANDOV I PAMA

En el nuevo y difícil camino emprendido, me sostuvieron en todo momento la fe, el afecto, la prudencia y el coraje de mi esposa Olivia.

que propuso su formación. No se trataba de hacer beneficencia a favor de Costa Rica o a favor de los colonos italianos o ticos sin recursos, sino de una sociedad lucrativa que, sin embargo, pudiera dar a los emigrantes y al país que los hospedaba, beneficios permanentes y a los inversionistas, no solamente la satisfacción de pertenecer a un grupo seleccionado de personas que contribuían en la creación de algo útil para Costa Rica y para la humanidad, sino también un resultado económico, fruto de la valorización de aquellas tierras.

Los capitales de la Sociedad eran modestos pero, si paralelamente al esfuerzo de colonización, se hubieran desarrollado las actividades prometidas por el Estado, estos capitales hubieran sido suficientes; **sobre todo si el trazado de la interamericana no hubiera sido cambiado** y esta vía que tenía que pasar por nuestra colonia, no hubiera sido desviada a la zona baja de la Compañía Bananera.

EL CONTRATO-LEY DE COLONIZACION

En el Contrato-Ley la S.I.C.A. se obligaba a :

- 1- fomentar la emigración a Costa Rica de familias de agricultores italianos, entregándoles **desde el principio** la propiedad de sus parcelas;
- 2- procurarles los recursos necesarios para el viaje y para su subsistencia, mientras no devengaran en sus ocupaciones propias lo necesario para salir adelante;
- 3- construir las casas necesarias con el menaje apropiado;
- 4- organizar una colonia agrícola con el propósito de explotar racionalmente los terrenos adjudicados;
- 5- construir los edificios de administración, una escuela, una capilla dedicada al culto católico, un dispensario médico, etc...;
- 6- instalar la maquinaria necesaria para aprovechamiento de los productos agrícolas, tales como planta eléctrica, aserradero, lechería, beneficios de café, etc.
- 7- fraccionar las tierras de acuerdo con la topografía del terreno y con sus condiciones de acceso y de aprovechamiento de agua;

- 8- traspasar a los colonos la propiedad de su parcela, concediendo plazos mínimos de 10 años para el pago de las mismas y vendiendo dichas parcelas **al costo**, con intereses **vencidos** del 6%;
- 9- recibir de los colonos sus productos agrícolas para la transformación industrial;
- 10- reservar para la silvicultura lotes por un total de 2000 hectáreas;
- 11- instalar un campo experimental para el estudio de la diversificación;
- 12- recibir como colonos agricultores costarricenses en un número que **no debía exceder** el 20% del total de los colonos.

Es necesario subrayar que la S.I.C.A. "atrevidamente", prestó a los colonos italianos y costarricenses el dinero necesario para edificar sus fincas, como establecido en el contrato antes dicho, con garantía hipotecaria de las tierras que se les traspasaban desde el primer momento financiando "al costo". Al comienzo dichas garantías tenían muy poco valor.

Los préstamos, hechos por el Instituto, ICLE a la S.I.C.A., eran a 10 años con intereses del 8% **adelantados**: sin embargo, con la crisis del precio del café de 1960 a 1970, los colonos fueron refinanciados a más plazo por el Banco Anglo Costarricense instalado en San Vito. Salvo de raras excepciones, todos pagaron lo que habían recibido.

Los "costos" fueron fijados por una comisión de "árbitros arbitradores" compuesta por dos eminentes jurisperitos: los licenciados Luis Demetrio Tinoco Castro por S.I.C.A. y Manuel Antonio Quesada Chacón por los colonos.

El Gobierno de la República por su parte, se obligaba a :

- 1- construir la carretera de acceso a la colonia;
- 2- utilizar hasta un 10% de la zona reservada para todas las obras de viabilidad y aprovechamiento de aguas necesarias.
- 3- dar asistencia médica gratuita en los dos primeros años a los colonos.

En otros términos, mientras la Sociedad Colonizadora se obligaba a crear y a organizar la colonia, el Estado se comprometía, -desafortunada-

mente sin términos de tiempo-, a realizar las obras de infraestructura necesarias. Sin embargo, las obras y servicios del Estado no marcharon al mismo paso del desarrollo de la colonia: siempre se quedaron muy atrás, provocando pérdidas y aumentando las dificultades. En aquel contrato no se había previsto la intervención de un "árbitro", en caso de incumplimiento por una de las partes.

CAPITULO IV REALIZACION

Con la colaboración del Ministerio de Agricultura, se hicieron los estudios preliminares necesarios y recorrí el país en todos los medios de transporte posibles, estudiando las varias alternativas, hasta llegar un día a explorar, acompañado solamente por un elemento del "Resguardo", la altiplanicie de Coto Brus que reunía muchas condiciones favorables.



Primera entrada del Comandante Sansonetti en la zona del Coto Brus, Rancho del Indio Justavino Dic. 1951.

Al comienzo de 1952 una comisión presidida por el Doctor Leslei Holdridge, ecólogo de gran prestigio, me acompañó en mi segunda exploración a aquella zona, llegando a la conclusión de que la altiplanicie de Coto Brus era la más apropiada por múltiples condiciones y sobretodo, por su clima y feracidad de suelos. El Doctor Holdridge observó "que lo único que faltaba para una colonización, eran las vías de comunicación, pero que de haber ellas existido, la Comisión no estaría estudiando la zona, porque ya hubiera estado ocupada".

En el día del Aniversario del nacimiento de mi cuarto hermano Carlo, que murió a los



Exploración en todo el país, en busca de la zona apta para la colonización. El Com.te Vito Sansonetti con el Sr. Benedetti en la zona Atlantica. (1951).

Segunda exploración en Coto Brus: el Com.te Vito Sansonetti con el Ing. Gastón Bartorelli y el técnico Otello Benedetti, cerca del río Java. (1952).



La Comisión de Estudio: Ing. San Roman, Sr. Otello Benedetti, Com.te Vito Sansonetti, Dr. Cesar Dóndoli, Dr. Lino Vicarioli, Lic. Claudio Escoto, Ing. Gastón Bartorelli.

veinte años, como "Bersagliere" en la segunda guerra mundial, yo hice dar el primer golpe de hacha. Era el 28 de febrero de 1952, recordando que mi hermano no tenía un gran físico pero sí, una fuerza espiritual excepcional, ésta era la fuerza que esperábamos tener para compensar la falta de grandes medios económicos. Así a las orillas del río Java se inició nuestra aventura. La primera abra de trescientas hectáreas en la selva virgen la hice utilizando gente de la zona bananera, probablemente no toda de muy buena reputación. El ingeniero Arturo Tinoco (tío de mi señora, que trabajaba en la United Fruit Co.) me trajo un hombre de confianza que podía representarme durante el trabajo. Eran 44 hombres guiados por un nicaragüense, mestizo, tipo de "armas tomar" con el cual hice el contrato de voltea a "ciento treinta y cinco colones la hectárea". Regresé a San José para preparar la llegada de los primeros colonos, dejando a mi representante en el lugar, con el dinero necesario para los víveres y los primeros adelantos.



Recibiendo el trabajo de la primera apertura en la selva virgen.

A las dos semanas fui llamado para recibir el trabajo.

Recuerdo que salí de Agua Buena, último lugar habitado antes de entrar a la selva. Iba con la mula "Erbert" que me prestaron en la finca de don André Challe, cuyo administrador, el valiente y generoso Barón Carlos Bornemisza, (noble húngaro prófugo de la reciente invasión rusa del 45 a su país) me quiso acompañar, preocupado de que yo fuera solo

con el maletín del dinero.

Después de cuatro horas de camino, llegamos y encontré a mi encargado de confianza todo nervioso porque aquella gente no quería conformarse con los 135 colones por hectárea, sino que pretendía mucho más (170), y yo tenía solamente el dinero presupuestado. Sin embargo, logré convencer al jefe de voltea



En el campo de aterrizaje de Agua Buena, El autor, el piloto Angelo Corazza, Carlos Bornemisza y su hija.

con un pequeño premio y tranquilicé a todos los demás con la entrega de un tepezcuintle que había cazado en el camino; así resolví el problema y recibí el trabajo. En aquella abra hicimos la primera instalación y se construyó una casita mínima, parecida a un carro de ferrocarril italiano de carga militar de los que llevaban el rótulo: "Hombres 40, caballos 8".



El primer director afeitándose en la selva.

A fines de abril y comienzos de mayo, llegaron los primeros hombres italianos: atendiendo una solicitud del Ministro de Agricultura, habíamos recibido como colonos a esta gente que había quedado sin trabajo por la suspensión de una colonización en Moravia de Chirripó que no pudo

prosperar; se trataba de otra iniciativa italiana de gente proveniente de Libia, la excolonia nuestra en Africa Septentrional.

Por lo general, las colonizaciones ensayadas en todo el mundo por empresas particulares han fracasado: las que siguen adelante son las estatales, ya que solo el Estado puede invertir "a plazo de siglos". En Costa Rica antes de S.I.C.A. hubo 18 ensayos y todos fracasaron.

Churchill dice: "Muchos ven en la buena empresa particular un tigre hambriento que hay que matar: muy pocos la consideran como una robusta percherona que jala una pesada carreta, atascada en el barro, y que hay que ayudar".

La colonia tuvo la gran suerte que la sociedad colonizadora fuera prácticamente dirigida por una familia que se propuso alcanzar el fin principal establecido contra viento y marea, valiéndose de la colaboración de una "fuerza de primer choque" compuesta de hombres y mujeres que provenían de un país martirizado por la guerra y que habían probado toda clase de dificultades.

A las pocas semanas de haberse realizado los primeros trabajos de voltea, llegó mi hermano como Director, Ingeniero Giulio Cesare Sansonetti, profesor asistente en la Universidad de Roma y que había sido hasta poco tiempo antes, oficial de las Armas Navales en la Marina Militar, donde se había distinguido como científico en las sofisticadas armas magnéticas submarinas y valeroso oficial.

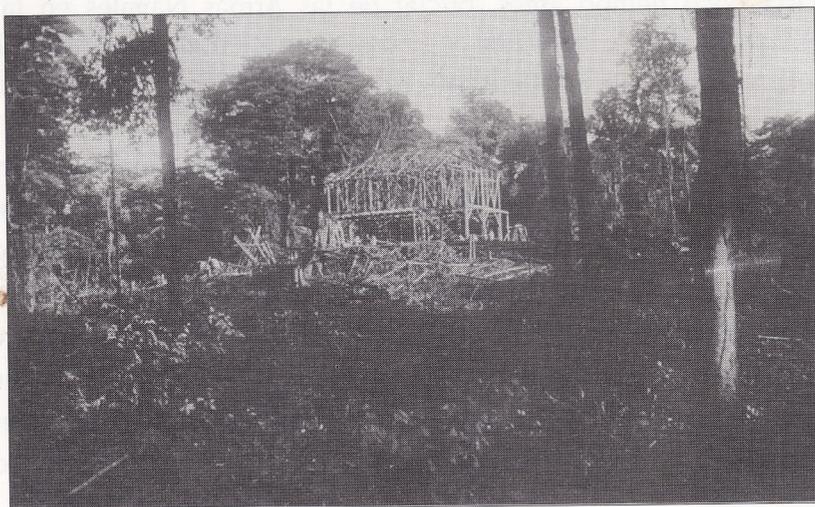
Llegó con él la primera maquinaria y la primera planta eléctrica, con los técnicos y mecánicos. Bajo su dirección se multiplicaron las exploraciones de la zona. El entró personalmente en los ríos Java y Negro estudiando la posibilidad de una pequeña planta hidroeléctrica. Pero, llegó a la conclusión de que el río Negro estaba lejos y el río Java era muy pequeño y a régimen torrencial, es decir, que a veces tenía muy poca agua y a veces tenía demasiada arrastrando piedras y barro que no permitirían la instalación de una planta con resultado económico positivo.

El fijó el punto donde instalar el aserradero y la planta diesel-eléctrica; abrió la trocha de Agua Buena a la Colonia, inició la construcción de la primera casa grande que llamamos "multifamiliar", donde, entre otros, vivió la pareja Marino y Paoletta Papili con sus pequeños hijos que instalaron crías de pollitos y chanchitos.



Ing. Giulio Cesar Sansonetti poco antes de su desaparición, frente al lago que él descubrió: hoy "Laguna Julia".

FUNDACION DE SAN VITO



La madera se transforma en la primera casa.



Attilio Gervasoni, Franco Soresina, Giulio y Vito Sansonetti.



Celebración de la primera Misa con el Padre Salesiano V. Maggioni

Giulio fue el que dio el nombre a aquel lugar, razonando así: San Vito, el joven romano martirizado a los 16 años en el 306 D.C., fue considerado "protector" de los emigrantes por muchos pueblos que lo habían

visto peregrinar por Europa Central y particularmente, siglos después, por los Normandos que, viniendo al Mediterráneo del norte de Europa, fundaron 36 centros en Italia con el nombre de San Vito (San Vito Romano, San Vito del Cadore, etc.) .



San Vito, protector de los emigrantes.

Nosotros eramos marinos y colonizadores como los Normandos; veníamos de un caserío del sur de Italia llamado "San Vito"; quien tuvo la idea de la colonización se llama Vito y por lo tanto, el primer centro debía llamarse "San Vito del Río de Java", lugar **que debía ser el centro de "penetración" y no de "población"**: Nuestra primera cabeza de playa en la selva.

Giulio logró infundir tanto entusiasmo en los pioneros, que se dedicaron a la obra con tenacidad irresistible.

Por la educación que habíamos recibido, sabíamos que se puede mandar y gujar solamente con el ejemplo. En otros términos, no se puede mandar estando sentados en un cómodo asiento con anteojos negros para darse tono, sino estando en posición de "firme" y arriesgando más que todos. Este, creo, fue uno de los factores del éxito de nuestra colonización.

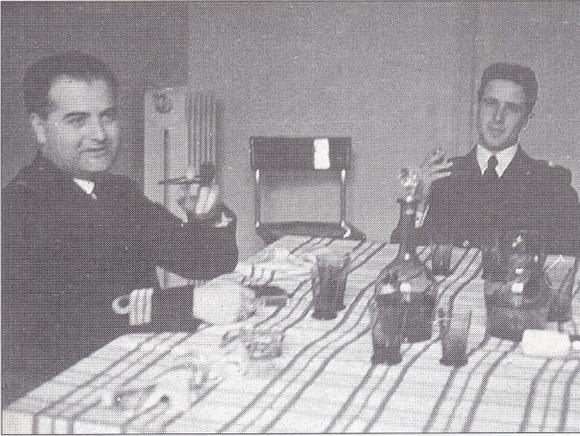
Los primerísimos colonos recuerdan cuando el director, Giulio Cesare, construyó los puentes rudimentarios para poder llevar a la colonia el aserradero, la planta eléctrica y los abastecimientos. Los puentes eran de tucas cubiertas de costillones de los palos que se habían volteado.



Llegada de la primera planta eléctrica de San Vito que pasa uno de los puentes recién construidos. 1952

El chofer del camión G.M.C. que debía pasar, titubeaba. Entonces el director se puso debajo del puente ordenando perentorialmente "¡ahora pasa!" Y Eliseo Lintozzi pasó.

No hay que olvidar que, durante la segunda Guerra Mundial, Giulio había demostrado su atrevimiento en los momentos en que era necesario resolver situaciones difíciles. Estaba en la fábrica de torpedos cerca de Nápoles, cuando fue llamado de urgencia al puerto donde había llegado un barco mercante y se había descubierto que tenía una bomba, probablemente de tiempo, pegada al casco. Si hubiera estallado y el barco se hubiera hundido, el Navío de Batalla que estaba anclado a la par, no hubiera podido salir al mar. Mi hermano, con la colaboración del Capitán Aldo Viola, en una lanchita de remos con utensilios de madera, logró sacar aquella semi-esfera llevándosela muy lejos para su destrucción.



A la izquierda el Capitan Aldo Viola, a la derecha Teniente Giulio Cesar Sansonetti.

Con las primeras familias llegaron también al país la esposa y sus pequeñas hijas. El ingeniero fue a recibirlas habiendo llenado de flores la casa. Pero, la permanencia con la familia recién reunida, duró muy poco: problemas de orden disciplinario lo llamaron a la colonia y, aunque con reumatismos y calentura, tomó el primer avión y se fue a Golfito, de ahí en tren a Corredores y de aquí a Campo Tres con medios de fortuna, (hoy se dice "auto stop"), terminando el recorrido a caballo.

Pocos días después, arreglados los asuntos y todavía con fiebre, inició su viaje de vuelta. Llegando a Agua Buena a caballo, solicitó permiso para viajar en una avioneta que iba a salir directamente para San José, evitando el largo viaje Agua Buena-Corredores-Golfito-San José.

Pero, llegado aquel avión, al día siguiente, 26 de setiembre de 1952, en trágico percance en el campo de Agua Buena, el Director, junto con el piloto y dos estimados costarricenses, perdieron la vida.

Aquel dramático accidente en el cual se mezcló sangre costarricense con sangre italiana, llegó como un rayo a cielo sereno. Sin embargo el anciano presidente, al recibir la noticia de la trágica muerte de su hijo manifestó: **"Ahora no nos podemos detener, si es necesario iré yo, hay que seguir adelante, de otro modo este sacrificio sería inútil"**. Esta actitud infundió en nosotros, los familiares de Giulio, una determinación y un deseo de superación no imaginables antes: y se puede decir que la muerte de él, en lugar de acabar con la empresa, le dió mayor vitalidad.



El Dr. Ugo Sansonetti con su esposa Carla, pionera entre las pioneras, con algunos de sus hijos, frente a la casa donde residieron 10 años (1952-62)

En efecto, a la muerte de Giulio, otro de mis hermanos, Ugo, vino de inmediato a sustituirlo y, a los tres meses, fue a traer a su familia que con él residió en la selva diez años.

Tanto Giulio como yo veníamos de las lanchas torpederas rápidas de ataque (M.A.S.), cuyo lema fue dado por el poeta Gabriele D'Annunzio



Vito y Ugo en sus uniformes durante la 2da. Guerra Mundial (Pinerolo, 1940).

"Memento Audére Semper" (**Acuérdate de atreverte siempre**). Ugo venía de la caballería con el lema: **"tirar el corazón del otro lado del obstáculo e ir a recogerlo"**. Se había presentado el obstáculo y teníamos que superarlo. Aplicando aquel lema, lo hicimos.

Colaboración del C.I.M.E.

Pocos años después de la segunda Guerra Mundial, había nacido en Ginebra el Comité Intergubernamental para las Migraciones Europeas, C.I.M.E., entidad que con el aporte económico de los países más ricos, se ocupaba del traslado gratuito de familias de emigrantes sin recursos a países que habían resuelto aceptarlos.

Lógicamente era indispensable que Costa Rica entrara en el C.I.M.E.; de otro modo, resultaba imposible la traída de las familias de colonos prevista en el Contrato-Ley.

Se tropezó con dificultades, pero al final se obtuvo el ingreso de Costa Rica en el C.I.M.E. La viuda del primer director de la Colonia, Eda, fue a Ginebra en representación del Gobierno de Costa Rica y obtuvo que la cuota administrativa a pagar fuera reducida a una suma simbólica, de la cual se hizo cargo la S.I.C.A. por varios años.

La representación del C.I.M.E. en Costa Rica fue asumida "ad honorem" por el socio y directivo de S.I.C.A. residente en el país, Ingeniero Gastón Bartorelli y todos los colonos y sus familiares pudieron llegar a Costa Rica casi gratuitamente.

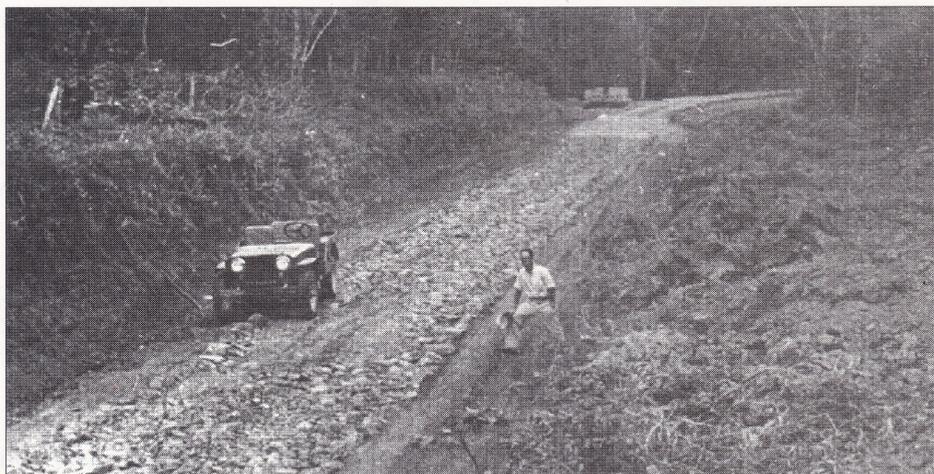
Ugo dirigió la colonia en los años de "hierro", colaborando decididamente con el Agente General a la realización de la obra y residiendo permanentemente en el lugar.

Se alejó de San Vito solamente para tratar dos préstamos en los Estados Unidos: el primero, en 1955, con Export-Import Bank, el segundo con AID (ex Development Loan Found, DLF) en 1958.



Los primeros hogares, Diciembre, 1952.

En vista de que el Gobierno no construía ni la carretera de acceso, ni los caminos de penetración, optamos por hacerlos nosotros al costo por cuenta del Estado, bajo la vigilancia del Gobierno.



La S.I.C.A. construye la carretera Agua Buena - San Vito. El Director Ugo Sansonetti observa el trabajo.

Préstamo del Export-Import Bank por \$161.000

El producto de este préstamo fue totalmente destinado a la compra de maquinaria para la construcción de aquellas vías. El director trabajó en Washington intensamente hasta que venciendo todos los obstáculos, obtuvo el préstamo. Mi tarea fue aquella de conseguir en la Asamblea Legislativa la fianza solidaria del Estado para garantizarlo: y no fue cosa fácil.

Préstamo con AID por \$ 1.250.000

Ugo realizó en San Vito un trabajo cuidadoso, que duró muchos meses, para presentar, en un segundo viaje a Washington, un proyecto para poder resolver todos los principales problemas de la colonia. Naturalmente se trataba sobre todo de obras de infraestructura que, en su mayoría eran para el Estado, como: caminos, hospitales, escuelas, servicios públicos de toda clase, etc.

Cuando AID ya había estudiado detenidamente este proyecto y se estaba inclinando para aprobarlo, el Gobierno de Costa Rica comunicó que no estaba interesado en esta financiación ya que tenía pendiente otra más grande, para el Banco de Costa Rica, con la misma entidad.

Los técnicos de AID, habiendo profundizado el estudio del proyecto de colonización de S.I.C.A., lo consideraban muy beneficioso para Costa Rica. Por consiguiente, optaron por otorgar a S.I.C.A. un préstamo directo reducido a 350.000 dólares, para solventar las necesidades más urgentes.

En el curso de las negociaciones, el Director se preocupaba de las garantías reales (hipotecarias) que no podíamos ofrecer. Sin embargo, el alto funcionario con el cual estaba tratando, repetía: "Vamos adelante, después veremos".

Cuando el préstamo fue aprobado, Ugo volvió a preguntar: "¿Y con cuáles garantías?". Le fue contestado: "Sansonetti family moral responsibility" (La responsabilidad moral de la familia Sansonetti) y garantizamos con sólo nuestras firmas.

Ambos préstamos fueron debidamente cancelados; el primero con la valiosa colaboración del Presidente Francisco J. Orlich, el segundo con la decidida ayuda del Embajador Todman, como diré adelante.

Yo, como Agente General, si bien residí principalmente en San José para ocuparme de las relaciones con el Estado, con los Bancos, con entidades nacionales e internacionales, preocupándome de los abastecimientos de dinero, víveres, materiales y organizando visitas de personajes, estaba en comunicación por radio con la Colonia, viajando en avioneta constantemente a San Vito; y el "marino", que no tenía mucha simpatía por los aviones, pasó 18 años volando, y al final, hasta piloteando.

Una de mis tareas fue la de promover visitas importantes a la colonia, como las de diplomáticos, banqueros, empresarios, directores de organismos internacionales; dedicados al desarrollo agrícola. Un día llegaron en carreta remolcada por un tractor de oruga, el Embajador de los Estados Unidos Woodward, el Ministro de Italia Strigari, el Sub-Gerente del Banco Anglo Costarricense Velázquez, el Director del Instituto Agronómico de Turrialba profesor Allee, con el fin de obtener las ayudas de los Estados Unidos, la instalación de un banco, y la ayuda técnica necesaria.



1956- El Embajador de los Estados Unidos de América, Woodward, el Ministro de Italia Strigari, su hijo, el Prof. Allee, el autor y el colono Francesco Altamura.

Contrariamente a las falsas afirmaciones de "sabelotodos", la colaboración entre los dos hermanos fue muy estrecha: la dificultad consistía en escoger, con los limitados recursos disponibles, cuáles, entre los múltiples problemas que se presentaban, eran los más apremiantes e imposterables. En la búsqueda de la solución de estos problemas difíciles hubo siempre la máxima comprensión entre los dos. Una vez establecidos los programas y, encontrados los medios para poderlos realizar, todos los esfuerzos se encauzaban hacia el fin propuesto para alcanzarlo.

CAPITULO V

LOS ABASTECIMIENTOS

Al comienzo los abastecimientos hacían el siguiente recorrido: San José-Puntarenas en tren; Puntarenas-Golfito con las lanchas de la Compañía Calvo Hermanos; de Golfito a Corredores en tren de la compañía Bananera; de Corredores a Campo Tres (17 km. de 24 metros a 1.400 de altura) en camión; de Campo Tres en adelante en trineo remolcado por tractores de oruga.



La "CENTRO AMERICA" de Calvo Hnos.

Cuando, el valor de lo transportado lo permitía, muchos transportes se hicieron por avión a Golfito.

Cuando con la ayuda de los Estados Unidos tuvimos los camiones Mercedes Benz, doble tracción, muchos transportes de Corredores a la Colonia se hicieron con estos vehículos, a veces remolcados por tractores Caterpillar en los barriales.



Transporte de tres estañones de combustible sin carretera (en el fango).

CAPITULO VI

LA CONSTRUCCION DEL AEROPUERTO

A TIEMPO DE RECORD

En 1955 las próximas cosechas se anunciaban considerables, mientras las vías de comunicación con el mundo exterior no existían todavía. Para poder terminar el beneficio de café y ponerlo a funcionar, iniciando la venta del grano, la S.I.C.A. no tuvo otro remedio que construir un aeropuerto. ¿Qué hubiera pasado si los colonos hubieran visto perderse el fruto del trabajo y de los sacrificios de años? Así pues se tuvieron que conseguir los fondos necesarios, siendo el aporte del Estado de un cuarto del costo total de la obra (250 mil colones que nos dio el Ministro de Obras Públicas, don Chico Orlich, extra presupuesto), contra un 1.000.000 del costo total.

El Director, que personalmente había dirigido la construcción de todos los caminos internos que habilitan las fincas, y que constituyen hoy la red de comunicaciones existentes, realizó la construcción de este aeropuerto **en diez semanas, trabajando de día y de noche**, valiéndose de la colaboración técnica del ingeniero aeronáutico, Franz Ulloa Hoffmann. Ningún aeropuerto en Costa Rica en terreno sumamente quebrado, ha sido construido en tan corto tiempo.

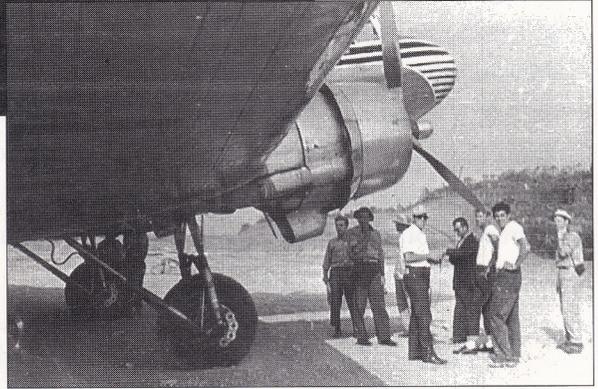
Se distinguieron particularmente los colonos que manejaban tractor como: Guido Lerici, Mario Pepa, Brenno Guglielmi, Santos León Rojas y los camioneros (sin calles) Marcello Cianfanelli, Mario Miglioli, Riccardo Sciarpelletti.

Ugo había plantado su tienda en el lugar y la quitó solamente al aterrizaje del primer avión, habiendo ganado la lucha contra la estación de las lluvias. ¡Esta fue para nosotros una gran victoria!

Empezaron a aterrizar las avionetas: primero el Capitán "Zapi", (Ulises Vargas Huertas) y después los DC3, primero el capitán Ricardo



Llegada del primer
avion grande

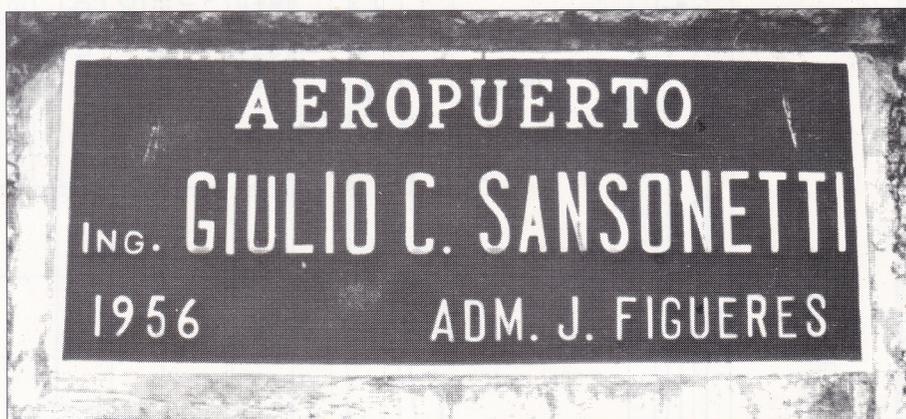


Un Curtiss C-46.

Vargas con a bordo el Ingeniero Franz Ulloa transportando trece tambores de diesel, ya que el combustible se nos había acabado. Después los grandes Curtiss C46 con los capitanes Estrada, Boza, Victory, París, Holts, Araya, Escalante, Nuñez y tantos otros que con generosidad vinieron a ayudarnos a resolver nuestros problemas: transportaban cemento y diesel regresando con café. Habíamos colocado dos torres de control con radioemisoras, en la frecuencia aérea, en unas escaleras altas en los aeropuertos de San Vito y Golfito. Los aviones seguían el siguiente itinerario: San José-San Vito con abastecimientos de toda índole, San Vito-Golfito (tres veces, ya que la distancia es corta, 16 minutos de vuelo) transportando café y regresando con cemento; de último regresaban a San José con café. Recuerdo que una vez, en octubre, con mal tiempo, fui a besar la cola del DC3 "1006" que había hecho el recorrido liberándome de grandes preocupaciones: se hicieron 287 vuelos de aviones grandes de LACSA y Aerolíneas Nacionales de "Pillique" Guerra. Esta fue la contestación que dimos al Estado que no nos había hecho la carretera de

acceso como estaba establecido en el contrato y, después de que estuvimos bien sentados en Coto Brus, desvió la interamericana por el Valle del Coto; **es decir nos cortó aquella arteria que había sido elemento fundamental para escoger la zona** y debía ser la espina dorsal de la Colonia.

El Ministro de Gobernación, Fernando Volio Sancho, de la Administración Figueres, tomó la iniciativa de dar, por decreto, al aeropuerto el nombre del primer Director, "Aeropuerto Ingeniero Giulio Cesare Sansonetti", caído en la realización de la empresa.

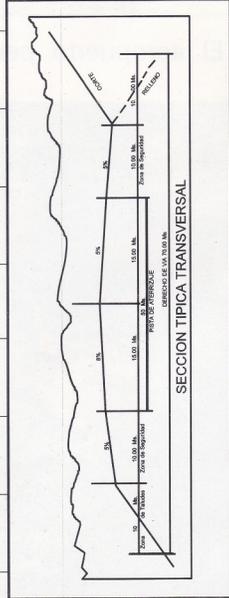
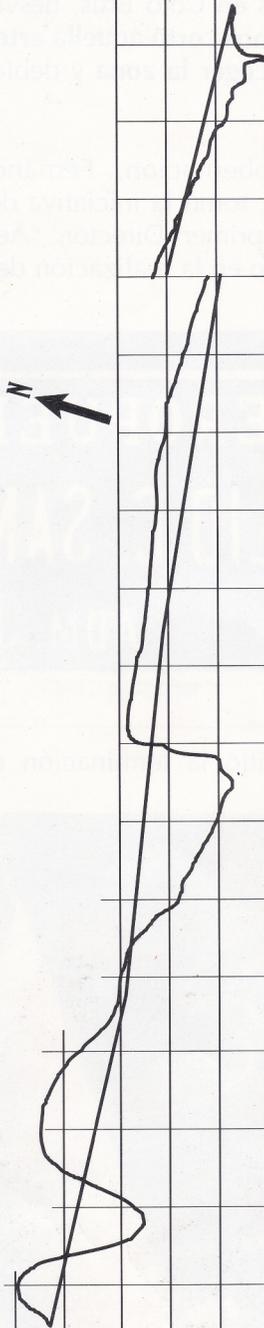
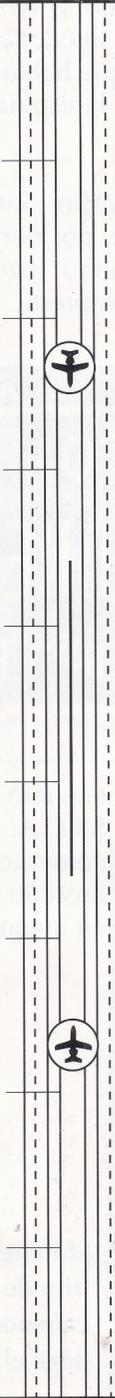


El aeropuerto permitió la terminación del beneficio San Vito de S.I.C.A. con el cemento y el combustible transportados en avión.



El Beneficio de San Vito de S.I.C.A. y los caminos por los que llega el café.

S.I.C.A.



LONGITUD TOTAL 1200 MTS
ANCHO 50 MTS
GRADIENTE DE 0.80% A 2.50%

GOBIERNO DE COSTA RICA
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DEPARTAMENTO DE VIALIDAD

AEROPUERTO
CAP JULIO C. SANSONETTI
SAN, VITO DEL JAVA-PROV. PUNTARENAS

APROBADO: *[Signature]*
LEVANTO: FERNANDO SANCHEZ

PROYECTO: ANTONIO FONSECA *[Signature]*

DIBUJO: OTTO WEDEL Q. *[Signature]*
FRANCISCO J. ORLICH

ESCALA COMO SE INDICA | FEBRERO 1956 | HOJA UNICA

CAPITULO VII

MUERTE DEL PRESIDENTE, FUNDADOR DE LA S.I.C.A.

El almirante Luigi Sansonetti que, al comienzo de la segunda guerra mundial y hasta mediados de 1941 había estado al mando de divisiones de cruceros llevados brillantemente al combate, pasó después a ser director, desde 1941 hasta setiembre de 1943, de las operaciones navales italianas en el Mediterráneo en la guerra contra los aliados.

Al final de la guerra, el 8 de setiembre del 43, había dirigido personalmente el traslado de la flota al sur en puertos aliados, -en obediencia a las cláusulas del armisticio-, desde Roma, mientras los alemanes la estaban ocupando. Aquella operación significó el primer paso hacia el renacimiento de Italia, que adquirió gran prestigio con los aliados por la disciplina demostrada por su flota.

Después de la guerra, el almirante apoyó e hizo propia la iniciativa de la colonización en Costa Rica y fundada la Sociedad Colonizadora, presidió la empresa, visitando en el año 54 la colonia y la tumba de su hijo.

Mi hermano Ugo, escribe de él a sus hijos en una carta-testamento:



La llegada, al Aeropuerto de Agua Buena (1954) del Director Ejecutivo Carlo Baldini (centro), Que acompaña al Presidente de S.I.C.A. Alm. Sansonetti (derecha).

“Como presidente, cuidaba el planteamiento organizativo, financiero, político de la sociedad. Escribía prácticamente cada día informando, instruyendo, comentando, aconsejando, confortando, persuadiendo. La colección de aquellas cartas es uno de los documentos que explican el porqué del éxito de San Vito de Java y quedará como símbolo de las riquezas que, sin contrapartidas que no fueran puramente morales, fueron profusamente regadas para que la colonia viviera”.

Es decir, el almirante se dedicaba a la empresa en Costa Rica con todas sus fuerzas así como había hecho en la dirección de las operaciones navales cuando se quedó constantemente en su puesto, sin regresar a su casa que estaba a 200 metros de distancia. Había hecho de la empresa la razón de su vida y en ella invirtió todas sus fuerzas y todo su prestigio.

Trabajó intensamente con la constante preocupación de la colonia de San Vito: su única distracción era montar a caballo tres veces por semana en la mañana temprano cuando no había nadie en la Villa Borghese, ya que era enemigo del exhibicionismo. Un día le llevaron un caballo loco y no rehusó montarlo. Se le desbocó y logró domarlo después de mucho trabajo. Cuando se agachó para acariciarlo, probablemente por la presión arterial alta que tenía, le dio un desmayo y cayó golpeándose la cabeza. Pocos días después, el 7 de noviembre de 1959 sobrevino una embolia y estaba muriendo cuando murmuró: “¡Señor, todavía no, que tengo que trabajar mucho para mis hijos!. Sin embargo, sea hecha tu voluntad...”

El fue Presidente de una sociedad de centenares de millones de liras y el fisco italiano, después de su muerte, nunca creyó que no había recibido de ella ni un centavo de sueldo...

Lógicamente para nosotros se trató de una pérdida enorme; sin embargo, creo que él había hecho, en vida, todo lo que era humanamente posible para ayudarnos. Ya no podía hacer más.

Afirmo que después de su muerte, en la difícil tarea de cierre de las actividades que me fue confiada, se me abrieron puertas que yo consideraba cerradas para siempre.

Asumió la presidencia el hermano gemelo del Almirante, profesor Giulio, que dirigió por un año la sociedad, pasando después la presidencia al tercer y último presidente que fue el sobrino de ellos, el ex-ministro de estado Giuseppe Codacci-Pisanelli que trabajó incansablemente permitiendo un cierre honroso de las actividades de la sociedad en Costa Rica.

CAPITULO VII!

AUMENTO DE LA PRODUCCION, AUMENTO DE LAS DIFICULTADES, INVESTIGACION PARLAMENTARIA

El aeropuerto había solventado el problema de la primera y de la segunda cosecha y había abierto una vía de comunicación rápida y constante con servicio público permanente (Compañía AVE), pero no podía resolver el problema del enorme aumento de necesidades de materiales, del aumento siempre creciente de las cosechas de café. Ni toda la flota aérea de Costa Rica hubiera podido llevarse la producción que se alcanzó antes de 1960. La necesidad de una carretera transitable permanentemente sin dificultad, se hacía cada día más imperiosa.

En el mes de octubre de 1961, diez años después de la firma del con-

trato, existía una colonia debidamente organizada y próspera; sin embargo las dificultades de los colonos, que ya tenían fincas muy productivas, aumentaban cada día. Las protestas y el resentimiento de los que se sentían engañados se dirigían principalmente contra la Sociedad Colonizadora, que se estaba volviendo el **chivo espiatorio** de la situación; tanto que una Comisión Parlamentaria fue enviada a San Vito a investigar.

Estaba formada por los diputados de las tres tendencias políticas de aquel entonces: Jorge Villalobos Dobles (Liberación Nacional) , Carlos Manuel Brenes M. (Social Cristiano) y Marcial Aguiluz Orellana (Comunista). Visitó la zona por una semana, hizo un largo estudio que se resumió en un informe presentado al plenario de la Asamblea Legislativa el 20 de octubre de 1961. En dicho informe, en la página 4, la Comisión dice:

“Tenemos que informar que los terrenos donde se ha instalado la Colonia son de las mejores tierras del país; su clima es bueno, aunque la cantidad de precipitación lluviosa ha sido, según los reportes que se han obtenido, inimaginablemente copiosa. Es de suponerse que en estas tierras podrían haberse producido gran variedad de productos agrícolas, pero necesariamente habría que tener un medio fácil para sacar los productos, si estos no son de los que se puedan conservar fácilmente, que no es otra cosa que habilitando la zona con los caminos necesarios. No contando con caminos de acceso a la colonia y, desde luego de salida de ésta hacia las zonas de población, sencillamente no era lógico pensar en productos agrícolas de bajo precio, sea de consumo popular, si había que transportarlos a los centros de población por la vía aérea, donde los fletes harían imposible los rendimientos”.

Más adelante sigue diciendo la Comisión Parlamentaria en la página 12 de su informe:

“Lamentamos tener que iniciar nuestro informe en esta parte, asegurando **que el Estado desgraciadamente no ha cumplido debidamente sus compromisos...** En el Contrato se concedieron, según la cláusula segun-

da, varias exenciones que suponemos sí las ha disfrutado S.I.C.A., pero a la vez se obligó al Estado, según se ve en la disposición No. 7 de este párrafo o cláusula segunda, a construir la carretera de acceso a la zona, a que se refiere la Ley No. 18 del 26 de setiembre de 1927.

La carretera de acceso a la zona era lo esencial, y la misma no se ha hecho. Cuando se firmó el contrato que nos ocupa había la seguridad, porque así aparecía en el trazado que constaba en los mapas editados por el Instituto Geográfico de Costa Rica y **lo tomaron en cuenta para la localización de la zona el Ministerio de Agricultura y la S.I.C.A.,** de que la carretera interamericana pasaría por ella, que habría sido una solución feliz, pero posteriormente de que se había convenido en su trazado, se modificaron las disposiciones y la carretera se fue por la zona baja, sea por donde tiene sus plantíos e instalaciones la Compañía Bananera de Costa Rica. De la falta de la carretera de acceso es que parten las necesarias modificaciones a los planes iniciales, como lo que llegó a dar de resultado el que allá en San Vito se dedicaran las tierras especialmente a la siembra de café (monocultivo).

Podríamos informar que, sin caminos verdaderamente transitables, esta zona del país está conectada especialmente por la vía aérea con el resto del mismo, por lo que S.I.C.A. se vio obligada, según se nos informó, a sacar por la vía dicha dos cosechas completas de café y parte de otras, mediante contratos celebrados con Empresas Aéreas Nacionales. Es más fácil llegar a Panamá de allá, que venir a San José”.

“La carretera que lleva hacia Villa Neilly, en malas condiciones, había sido una carretera trunca, hasta ahora que pasa por allí la Interamericana, puesto que por ella solo a Villa Neilly se llegaba, de donde hay que tomar el ferrocarril para llegar a Golfito”.

“ La más elemental educación llega a indicar que cuando se habla de una zona de colonización y se habla de cientos de familias, necesariamente se ha de hablar de caminos, escuelas, servicios sociales, mercados, oficinas públicas, etc, como se dice en el inciso b) de la cláusula tercera del contrato”.

“Desde luego que todos esos trabajos y servicios los tiene que dar el Estado, que en esa misma cláusula se reserva el derecho de conservar una extensión de 200 hectáreas para hacer las obras, y el derecho de ocupar sin otra indemnización que la de las mejoras hechas, hasta un diez por ciento de las 10.000 hectáreas para “obras de vialidad, sanidad, aprovechamiento de aguas o desarrollo de fuerzas hidráulicas”.

“Pero, según consta en este informe, la escuela la construyó la S.I.C.A., los caminos vecinales los construyó S.I.C.A., las oficinas donde se han alojado las autoridades, son de S.I.C.A., las casas donde han vivido los empleados públicos, son de S.I.C.A., y todos los otros servicios los ha brindado S.I.C.A.”.

“Consta en la sentencia de los Arbitros Manuel A. Quesada y Luis D. Tinoco (que establecieron los costos) que, en aquella fecha (1957) S.I.C.A. había invertido más de un millón de colones en aquello sin tomar en cuenta su contribución para la construcción y mantenimiento del campo de aterrizaje, de servicio público y operado por compañías comerciales. Desde luego, de la fecha de ese fallo, 19 de junio de 1957, a esta parte la inversión tiene que haber subido, y el mantenimiento, caro en una zona de mucha lluvia, debe haber absorbido fuertes sumas de dinero, que debiera haberlas pagado el Estado”.

Hasta aquí el informe de la Comisión Parlamentaria: en realidad la S.I.C.A. gastó en la construcción y mantenimiento de caminos y aeropuerto cerca de 5 millones de colones, es decir unos 600.000 dólares recibiendo de los colonos una contribución equivalente al ocho por ciento de la inversión realizada.

Otra obligación imprevista de la cual tuvo que hacerse cargo la S.I.C.A., fue la de la asistencia médica a los colonos (hoy realizada por la Caja Costarricense del Seguro Social que está por ampliar decididamente el Hospital San Vito).

En los primeros años, el Ministerio de Salubridad tenía dificultades para cumplir con este requisito y nos vimos obligados a traer y pagar

da, varias exenciones que suponemos sí las ha disfrutado S.I.C.A., pero a la vez se obligó al Estado, según se ve en la disposición No. 7 de este párrafo o cláusula segunda, a construir la carretera de acceso a la zona, a que se refiere la Ley No. 18 del 26 de setiembre de 1927.

La carretera de acceso a la zona era lo esencial, y la misma no se ha hecho. Cuando se firmó el contrato que nos ocupa había la seguridad, porque así aparecía en el trazado que constaba en los mapas editados por el Instituto Geográfico de Costa Rica y **lo tomaron en cuenta para la localización de la zona el Ministerio de Agricultura y la S.I.C.A.,** de que la carretera interamericana pasaría por ella, que habría sido una solución feliz, pero posteriormente de que se había convenido en su trazado, se modificaron las disposiciones y la carretera se fue por la zona baja, sea por donde tiene sus plantíos e instalaciones la Compañía Bananera de Costa Rica. De la falta de la carretera de acceso es que parten las necesarias modificaciones a los planes iniciales, como lo que llegó a dar de resultado el que allá en San Vito se dedicaran las tierras especialmente a la siembra de café (monocultivo).

Podríamos informar que, sin caminos verdaderamente transitables, esta zona del país está conectada especialmente por la vía aérea con el resto del mismo, por lo que S.I.C.A. se vio obligada, según se nos informó, a sacar por la vía dicha dos cosechas completas de café y parte de otras, mediante contratos celebrados con Empresas Aéreas Nacionales. Es más fácil llegar a Panamá de allá, que venir a San José”.

“La carretera que lleva hacia Villa Neilly, en malas condiciones, había sido una carretera trunca, hasta ahora que pasa por allí la Interamericana, puesto que por ella solo a Villa Neilly se llegaba, de donde hay que tomar el ferrocarril para llegar a Golfito”.

“ La más elemental educación llega a indicar que cuando se habla de una zona de colonización y se habla de cientos de familias, necesariamente se ha de hablar de caminos, escuelas, servicios sociales, mercados, oficinas públicas, etc, como se dice en el inciso b) de la cláusula tercera del contrato”.

“Desde luego que todos esos trabajos y servicios los tiene que dar el Estado, que en esa misma cláusula se reserva el derecho de conservar una extensión de 200 hectáreas para hacer las obras, y el derecho de ocupar sin otra indemnización que la de las mejoras hechas, hasta un diez por ciento de las 10.000 hectáreas para “obras de vialidad, sanidad, aprovechamiento de aguas o desarrollo de fuerzas hidráulicas”.

“Pero, según consta en este informe, la escuela la construyó la S.I.C.A., los caminos vecinales los construyó S.I.C.A., las oficinas donde se han alojado las autoridades, son de S.I.C.A., las casas donde han vivido los empleados públicos, son de S.I.C.A., y todos los otros servicios los ha brindado S.I.C.A.”.

“Consta en la sentencia de los Arbitros Manuel A. Quesada y Luis D. Tinoco (que establecieron los costos) que, en aquella fecha (1957) S.I.C.A. había invertido más de un millón de colones en aquello sin tomar en cuenta su contribución para la construcción y mantenimiento del campo de aterrizaje, de servicio público y operado por compañías comerciales. Desde luego, de la fecha de ese fallo, 19 de junio de 1957, a esta parte la inversión tiene que haber subido, y el mantenimiento, caro en una zona de mucha lluvia, debe haber absorbido fuertes sumas de dinero, que debiera haberlas pagado el Estado”.

Hasta aquí el informe de la Comisión Parlamentaria: en realidad la S.I.C.A. gastó en la construcción y mantenimiento de caminos y aeropuerto cerca de 5 millones de colones, es decir unos 600.000 dólares recibiendo de los colonos una contribución equivalente al ocho por ciento de la inversión realizada.

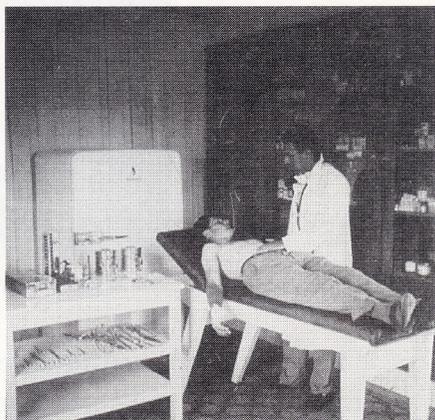
Otra obligación imprevista de la cual tuvo que hacerse cargo la S.I.C.A., fue la de la asistencia médica a los colonos (hoy realizada por la Caja Costarricense del Seguro Social que está por ampliar decididamente el Hospital San Vito).

En los primeros años, el Ministerio de Salubridad tenía dificultades para cumplir con este requisito y nos vimos obligados a traer y pagar

médicos por cuenta nuestra ya que nos obligaban a esta asistencia los acuerdos con el Banco ICLE de Roma y el CIME de Ginebra.

El primer médico fue el doctor Mario Catarinella, que después fue por largos años director del Hospital Siquiátrico en San José. Luego vino el doctor Jesús Moreno de Orbe, graduado en España y en Italia, quien posteriormente colaboró con el Ministerio en la lucha anti-malárica. El doctor Ennio Pejeroni procedente de los Estados Unidos y otros.

Todos ellos magníficos profesionales que dieron una valiosísima y desinteresada colaboración.



El primer consultorio con el Dr. Mario Catarinella A.

CAPITULO IX DE COLONIA A CANTON

En mayo de 1962 la S.I.C.A. había hecho el máximo esfuerzo, con la colaboración de sus socios, de Bancos Italianos, de los Estados Unidos y nacionales, pero no podía seguir haciendo y manteniendo las vías de comunicación. Puso punto final a estas obras, dejando la tarea al Cantón de Coto Brus, que estaba naciendo con cuatro distritos (hoy cinco) y con cabecera en San Vito (1965).

El Doctor Ugo Sansonetti en 1962 dejó la dirección de aquella que había sido la "Colonia" y regresó a Italia con su familia. Pero, antes de salir, tuvo el gran honor de recibir la visita del Presidente Francisco J. Orlich que fue a San Vito a saludarlo y a agradecerle en nombre de Costa Rica.



Chico Orlich y Ugo Sansonetti

En Italia, Ugo tomó la dirección de una pequeña industria de supercongelación de vegetales que se transformó paulatinamente, -bajo su dirección-, en una industria de tal importancia, que fue adquirida por la mayor multinacional Europea, que dejó a Ugo la dirección técnica.

Me quedé entonces sólo al timón de la Empresa. En efecto, de Italia habían enviado a un representante del mayor accionista, la "Sociedad Finanziaria Italiana" de Milán, con plenos poderes, a reorganizar la sociedad en Costa Rica, dividiéndola en ocho sociedades; con ocho Gerentes independientes, limitando la autoridad del Agente General y del Director, siendo esta la causa principal de la renuncia de este último.

Las medidas tomadas por este funcionario aumentaron pavorosamente los costos sin ningún beneficio y, cuando la Sociedad Finanziaria Italiana se encontró en dificultades e intervenida por el Banco Central (Banca d'Italia), el profesional regresó de inmediato a su país abandonando el puesto.

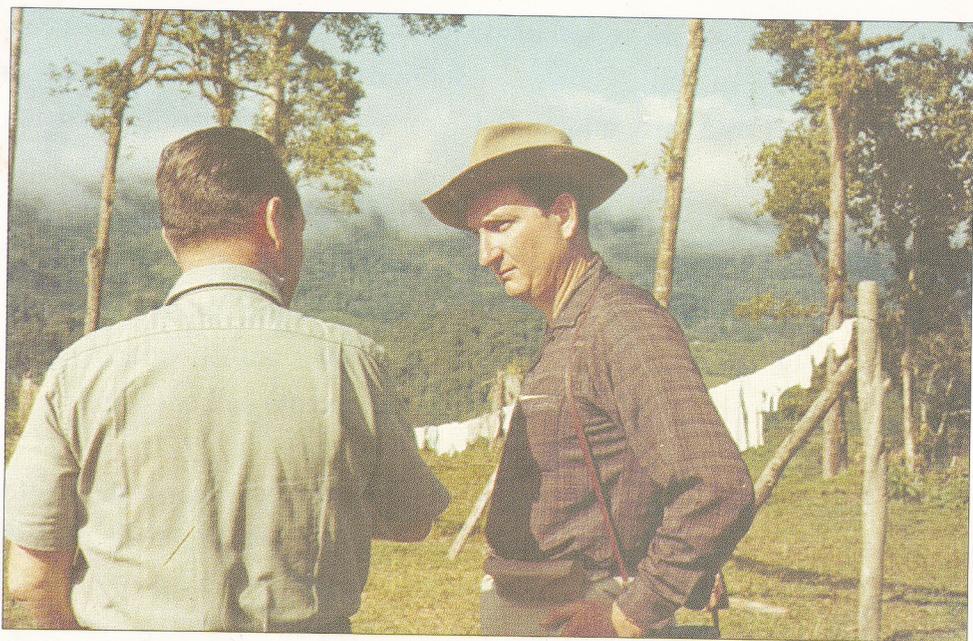
Lo que quedó entonces, volvió a manos del Agente General que siguió dirigiendo la empresa hasta 1976. La "Banca d'Italia habiendo

tomado los activos de la Sociedad Financiera Italiana de Milán, se volvió el mayor accionista de S.I.C.A. y confirmó al suscrito como único representante en Costa Rica, anulando las sociedades recientemente creadas.

Una de estas sociedades había sido la "Beneficiadora del Sur" ó Bensur, formada con los beneficios de S.I.C.A. y de Cais (Compañía Agrícola Industrial del Sur). (Vale la pena indicar que la Cais alquiló el propio beneficio a la Bensur por 100 mil colones anuales y la S.I.C.A. por medio de aquel funcionario, aportó **gratuitamente** su beneficio).

Esta sociedad duró muy poco, ya que quebró. En ese momento el Banco Anglo Costarricense estaba a punto de poner al remate el beneficio que había sido de S.I.C.A., con el cual la Bensur había garantizado sus deudas con aquella Institución. Sin embargo, se hicieron gestiones para que el Gerente General del Banco, Ingeniero Claudio A. Volio, apoyara en Junta Directiva el traspaso de aquella industria a una Cooperativa creada, al propio, para administrarla (Coopro-San Vito). De esta forma la deuda de Bensur pasó a la cooperativa de colonos costarricenses e italianos, pequeños propietarios de la zona-, que eran el producto final de la colonización realizada con base en el contrato-ley entre el Estado y la S.I.C.A., que el Ingeniero Volio, como Ministro de Agricultura, había firmado. Hoy esta cooperativa cuenta con 3.500 asociados.

Es necesario remarcar que el Ingeniero Claudio Antonio Volio Guardia fue como el "Ángel Custodio" de la colonia: como Ministro firmó el contrato, como Vice Presidente del Banco Anglo Costarricense (siendo Presidente don Ricardo Saprissa) apoyó la instalación de la agencia bancaria en San Vito, en las oficinas de S.I.C.A.; como Gerente General del mismo Banco propició la fundación de la Cooperativa de Caficultores, evitando el remate del Beneficio; como Presidente Ejecutivo del Banco Central dio todo el apoyo necesario al suscrito, en la fase delicada de liquidación de la sociedad.



Claudio Antonio Volio Guardia con Vito Sansonetti Clarini

CAPITULO X

LIQUIDACION DE LA S.I.C.A.

En aquella época (1974) se estaba anunciando un aumento del precio del café en el mercado mundial (en realidad en pocos meses pasó de 60 dólares a más de 300) y al mismo tiempo la carretera San Vito-Paso Real se anunciaba que muy pronto sería una realidad. El suscrito, convencido de este mejoramiento radical de la situación fue a Italia para atrasar la liquidación de la sociedad, pero no fue escuchado: todo el mundo había perdido la fe en la operación de S.I.C.A. en Costa Rica. El incumplimiento del contrato por parte del Estado; la falta de defensa del territorio (fue invadido por precaristas casi en un 70%); los altos y bajos del precio del café, poco rentable hasta con precio alto por la dificultad de vías de

comunicación, todo esto enfadó a los socios que se fueron apartando, justamente cuando la situación mejoraba y se estaba por alcanzar el fruto de tantos sacrificios. En particular el Gobernador de la Banca de Italia, Guido Carli, que había enviado al exdiputado Enzo Storoni a Costa Rica como su delegado, fue intransigente imponiendo, como representante del mayor accionista, la venta de los activos en forma paulatina pero decidida.

El aumento del precio del café hubiera permitido recuperar gran parte, sino todo el capital invertido, y la apertura de la carretera y del puente aumentarían enormemente el valor de los terrenos. En efecto, muy pronto lo que habíamos comprado a un dólar y medio "la hectárea" (y en aquel tiempo, por la falta de vías de comunicación, era caro) llegó a valer mucho más de un dólar y medio "el metro cuadrado". Desafortunadamente la S.I.C.A. tuvo que vender en vísperas de la llegada de aquel maná.

Así que, con tantos esfuerzos se había preparado un altar, para que otros celebraran Misa...

Mientras tanto, en Italia la situación de la post-guerra había cambiado y el país había alcanzado un grado de prosperidad nunca visto por lo que muchos colonos habían regresado a su patria. Al mismo tiempo, miles de costarricenses habían llegado y estaban llegando a la zona y se instalaban en la reserva de S.I.C.A. todavía no deforestada, ocupando aquellas tierras en forma desordenada (casi el 70% de ellas), sin embargo todos con ganas de "hacer patria" y no de especular.

La población de Coto Brus aumentó rápidamente. Nacieron múltiples iniciativas de personas y entidades que, apoyándose a la base de San Vito, crearon actividades agrícolas, ganaderas e industriales en particular industrias cafetaleras, aprovechando el esfuerzo realizado por la S.I.C.A. y por sus colonos. El ITCO emprendió la colonización de la Colonia Gutiérrez Brown al norte de San Vito en una extensión de 12.000 hectáreas, que, sin embargo, siempre se apoyó en la base de San Vito.

Hasta el año 1973 la S.I.C.A. trató en todas las formas de recuperar los capitales invertidos en obras públicas, representadas por 60 kilómetros de caminos lastreados y 150 kilómetros de trocha de tierra, el aeropuerto y otros servicios de carácter público; aunque encontró la buena voluntad de los Gobernantes, en la Asamblea Legislativa todos los proyectos de arreglos amistosos no prosperaron.

Yo comprendo muy bien la razón por la cual los diputados no podían tomar a pecho los problemas de Coto Brus que, en ese entonces, no tenía diputados propios (como los tuvo años después): un legislador de la zona de Upala difícilmente podía apoyar proyectos para un pueblo "futuro" en la zona sur, aunque hubiera una obligación del Estado de carácter internacional. Era lógico que diera preferencia a proyectos para la zona que lo había elegido.

Sin embargo, no puedo justificar que, por motivos políticos y oportunidades electorales, no se quisiera ayudar, cuando esto era posible, a una empresa "extranjera".

Por iniciativa de un diputado que era candidato a la presidencia de la República, se rechazó un contrato ya firmado y ejecutado, entre el Estado, el Departamento de Estado de los Estados Unidos y la SICA. Las tierras que habían sido objeto de este contrato a solicitud de las autoridades interesadas, (Ministerio de Gobernación y Educación, Instituto de Tierras y Colonización) ya habían sido, entregadas. De este modo estos bienes quedaron en posesión de ellas y la SICA se quedó sin haber pagado la deuda con AID. Inútilmente se había obtenido para Costa Rica una financiación a 30 años plazo al 2% de interés anual, para pagar tierras que tenían un valor muchísimo más alto.

La Sociedad Colonizadora había soportado una pérdida superior a su capital y, por lo tanto, los socios acordaron proceder paulatinamente a su liquidación. Se tuvo entonces la valiosa colaboración de los bancos nacionales y, en particular, la del Banco Nacional de Costa Rica (Gerente General, Manolo Naranjo). En el pasado, se había tenido aquella del Banco Anglo Costarricense que fue el primero que se instaló en 1956 en

el lugar (Gerente Gilbert Laporte Soto) y que cuando el ICLE (Instituto de Crédito para el Trabajo Italiano al Exterior) cortó las financiaciones a S.I.C.A., constituyó la verdadera Institución que ayudó financieramente al desarrollo de la colonización.

Se procedió, por lo tanto, a vender a los antiguos trabajadores dependientes costarricenses todas las fincas de café, (Niña, Pinta y Santa María) aparcándolas y realizando una minireforma agraria, en la zona de la Piedra Pintada.



Gilbert Laporte Soto Gerente del Banco Anglo C. funda con Vito Sansonetti la primera Agencia Bancaria en San Vito.

A los campesinos el Banco dió 10 años para el pago del préstamo recibido en la compra de las fincas a la S.I.C.A. Sin embargo, gracias al enorme aumento del precio del café, la mayoría pagó en el lapso máximo de dos años.

De esta manera, pudimos hacer frente a todas las deudas pendientes menos el último saldo, constituido por los intereses no pagados a AID, como antes mencioné.

Después de largas negociaciones, **gracias a la intervención del Embajador de los Estados Unidos Terence Todman**, AID aceptó como pago del saldo pendiente, los títulos de propiedad de terrenos y edificios ya ocupados por el Estado Costarricense y el Instituto de Tierras y Colonización (ITCO) ó destinadas al Gobierno (correo por ejemplo).

En efecto, mediante acta notarial firmada en la Casa Amarilla (Ministerio de Relaciones Exteriores de Costa Rica), la S.I.C.A. canceló esas deudas con aquellos títulos de propiedad y Estados Unidos donó esas tierras al Estado con el fin de ayudar al desarrollo del país.

A su vez, con una visión realista de la situación, a sabiendas de que el Estado nunca pagaría las obras puestas en uso público, la S.I.C.A. donó

el lote para el Palacio Municipal, los campos de deportes, el aeropuerto, el cementerio, las calles y, como último acto, la hectárea que le quedaba, que fue destinada a la construcción del Hospital de Maternidad de la Caja Costarricense del Seguro Social, donde nacerían los futuros pobladores.

CAPITULO XI

EL PAPEL DE LAS MUJERES EN LA COLONIZACION

No deseo seguir adelante en mi relato sin haber hecho mención del papel que jugaron las mujeres en los primeros años de la colonización.

Un día, el director de la colonia y yo fuimos llamados a la Nunciatura Apostólica por el representante del Papa y recibimos, a puertas cerradas, una solemne regañada por haber metido mujeres y niños en la selva "antes de haber hecho la carretera de acceso". Era evidente que alguien, en perfecta buena fe, pensando en hacer el bien a su grey, nos había procurado aquella reprimenda.

En nuestra contestación demostramos que el "partner", el Estado, no había cumplido con sus obligaciones y que habíamos sido forzados a construir lo que el Estado no estaba construyendo: es decir, los caminos. Teníamos entonces que llevar adelante esta tarea que se añadía a todas las demás que una colonización agrícola impone y que no pueden ser realizadas más que por los hombres.

Pero éstos, para poder llevar a cabo sus trabajos, necesitaban de las mujeres por un sin número de razones. La S.I.C.A. había empezado la obra con hombres solos, enganchados en la zona bananera y ellos se vieron obligados a pagar los servicios a mujeres contratadas.

A nosotros nos parecía que era mejor que nuestros hombres fueran acompañados por sus propias esposas e hijas, ya que con ellas iban a construir el porvenir de la familia. No nos parecía correcto llevar adelante la obra con "mujeres alquiladas".

Monseñor a este argumento no supo que contestar y nosotros le recomendamos interponer sus buenos oficios para que el Estado cumpliera, lo más rápidamente posible, con sus obligaciones.

En realidad, en la mayoría de los casos, la presencia de la mujer fue determinante.



Llegada del colono Pietro De Carlo y su familia.

Vito Sansonetti con su hija Cecilia de tres meses y doña Olivia con su hijo Luigi de dos años.



Mi propia esposa me acompañaba en mis giras a la "colonia", entrando a caballo, por largas horas en la selva, para pasar por lo menos un tiempo con los colonizadores y no solamente vivir conmigo las congojas que la empresa nos procuraba. Por más de 20 años primero la radio y más tarde el teléfono, sonaba hasta de noche, para darme siempre malas noticias y para pedirme solucionar problemas que surgían de pronto.

Cuando empecé la colonización de San Vito, sabía que encontraría miles de dificultades pero esperaba encontrar también ayudas no programadas, que facilitaran el nacimiento y el desarrollo del nuevo pueblo.

Una de estas ayudas, no esperada, muy beneficiosa, fue la que dió a San Vito y a todo el cantón, la actividad incansable y desinteresada de una mujer, esposa del colono de Bergamo Arduino Pirola. En estos días ella nos ha dejado y a su funeral no estaba solamente el pueblo de San Vito, sino todo Coto Brus.

Hablo de Doña Giovanna Rosa de Pirola que ha sido como un ángel benefactor para toda la zona: centenares, si no millares, de pobladores de hoy de aquél lugar nacieron gracias a su generosa intervención. No solamente, sino muchas veces cuando aquel pueblo naciente estaba completamente aislado, y sin médico, aquella señora asistía y curaba, haciendo todo lo que estuviera a su alcance para mejorar su estado, a muchos enfermos: hasta hizo de dentista. Ella no se fijaba si la persona que atendía era de una u otra nacionalidad, de una u otra raza. Más de una vez atendió en la selva virgen y muy lejos de su casa, a una india que daba a luz y si había complicaciones, puesto el recién nacido en su alforja y la madre atrás de ella en el caballo, los llevaba consigo y los atendía el tiempo que fuera necesario, sin cobrarle nada. Más de una vez sacó a uno de sus hijos de su cama para darle campo a una mujer pobre que iba a dar a luz.

Es por este motivo que todo el pueblo de Coto Brus siempre ha querido mucho a "Doña Juana" y la ha acompañado con tanto amor en su último viaje. Ella, en la colonización de San Vito, fue una magnífica embajadora de su patria, Italia, y nosotros que participamos a la empresa, se lo agradecemos.



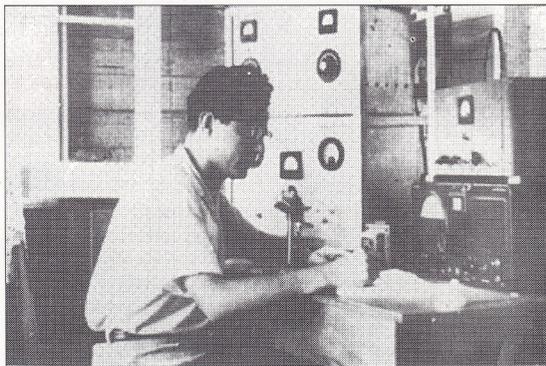
El Embajador de Italia, Dr. Gian Luigi Quantín, que en varias oportunidades visitó San Vito, entre Doña Olivia Tinoco de Sansonetti y Doña Juana Rosa de Pirola que trajo al mundo tantos pobladores de la zona.

En un atardecer la radio llamaba con urgencia y mi hermano informaba que la esposa de un colono italiano estaba por dar a luz antes de lo previsto y que el parto se presentaba sumamente difícil por la posición del niño. En aquel momento en San Vito no había ni médico ni doña Juana.

Llamé de inmediato a mi amigo, el doctor Antonio Portugués Fucigna, que, habiendo oído los síntomas; me pidió de no moverme de donde estaba como él, de 5:00 a 8:00 p.m., no se movió de su consultorio, transmitiendo por teléfono las indicaciones y los movimientos que había que hacer y yo a mi hermano por radio, que a su vez se las daba a doña Carmen, esposa del tractorista Santos León Rojas quien actuaba con esas instrucciones.

Se manifestó el fenómeno del "skip" y mis señales iban mucho más allá de San Vito (a Bogotá ó a Caracas) pero los radio aficionados que se

La estación de radio con la cual la colonia se mantuvo en contacto con la civilización. Operador experto e incansable Antonio De Carlo. Con esta estación y la colaboración de radio aficionados de distintos países, se salvaron vidas humanas.



habían acuerpado alrededor de nuestra frecuencia manteniéndola limpia y sin interferencia de colegas, retransmitían a San Vito las instrucciones. A las 8:00 p.m. se oyó el llanto del niño que había nacido y éste fue el primer discurso del futuro diputado Angelo Altamura Carriero.

La esposa de mi hermano Ugo, el director, compartió con él y con todos los colonos tristezas y alegrías. Ella, que había tenido los primeros hijos en clínicas en Italia con toda clase de comodidades, tuvo otros en una casita de madera, a luz de candela, en la selva. Pero si la esposa del director podía hacer eso, todas las demás podían hacer lo mismo: ejemplo viene de arriba y se puso en práctica el lema: “armémonos y vamos”, no “armémonos y vayan”.

Me gusta a veces volver a ver las películas que les tomamos a las “piñeras” cuando lavaban la ropa en un riachuelo y la llevaban encima de la cabeza a su casa o cuando horneaban el pan. Hoy estas señoras andan en buenos carros, tienen magníficas lavadoras y secadoras: se lo merecen.

El resultado de esta obra se debe particularmente a ellas.

En la mayoría de los casos la llegada de las esposas duplicó el



Matrimonio Politi.
Aparecen, entre otros
Palmo Aloisio, el experto en tajos de piedra, Leandro Sorte que instaló el primer acueducto.

Primeras pioneras con la Sra. Eda Sansonetti (esposa del primer Director) y con sus hijas.



Una carretada de niños Sansonetti.

rendimiento de los maridos y aumentó el sentido de responsabilidad.

Pero, no solamente ellas ayudaron: no olvidaré nunca cuando, -a mi requerimiento-, la anciana Madre Bernardini, Provincial de las Salesianas de más de 80 años, se subió conmigo a una tambaleante avioneta, fue a San Vito, vio, estudió, conversó y a su regreso a Roma, envió de inmediato cuatro hermanitas a Costa Rica para fundar en la colonia un centro educativo. Dos de ellas se quedaron en San José y fueron sustituidas por dos costarricenses. El cuarteto vivió en una casita de dos pisos donde abrió el primer kinder. La S.I.C.A hizo un gran patio cubierto de asfalto: y los chiquitos se mantenían limpios y no estaban embarriados cuando las hermanas los devolvían a sus madres. Estas estaban más tranquilas y transmitían la serenidad a sus maridos. Ugo dibujó y construyó la gran escuela "María Auxiliadora" para toda la primaria. El Estado, fiel a su tradición, pagó los sueldos de aquellas primeras maestras de nuestra zona.



Pequeños colonizadores.

Las Salesianas hicieron de aquella una escuela modelo y solamente la miopía de un auditor, representante del mayor accionista de S.I.C.A. que llegó en 1962; -con la actitud de una fría computadora-, faltó al compromiso con ellas. Este era de obsequiarles, después de 5 años de trabajo, cinco hectáreas de terreno agrícola. A los pocos días de este incumplimiento de la S.I.C.A. las salesianas se fueron de San Vito

CAPITULO XII

LOS SINSABORES

Naturalmente tuvimos que tragarnos varios sinsabores. Indico algunos:

— Cuando el Ingeniero Alberto Fait (que años después llegaría a Vice-Presidente de la República) hizo la demarcación de la zona, según el Decreto Ley, al final del trabajo me entregó el informe diciendo que la zona no estaba toda libre como yo le había dicho, sino que estaba ocupada por los mismos que me habían acompañado, donde según ellos, estaban los baldíos nacionales “completamente libres”. —

— Un día, llegaron donde mí tres de los primeros pioneros: Aris Barbieri, Marcello Cianfanelli y Mario Miglioli para comunicarme que un tal señor R.C. les estaba ofreciendo un lote de 500 hectáreas a solo un kilómetro de nuestra oficina, dentro de la reserva nuestra que habíamos recibido y pagado. —

Me dirigí al procurador agrario y se descubrió que en el catastro la localidad “Javillo” había sido cambiada por la localidad “Platanillo” y la finca, que colindaba al norte con el proyectado trazado de la Interamericana, se había corrido hacia el este 25 kilómetros. El borrón en el catastro era clarísimo. Vino el juicio, pero el día de la audiencia el procurador agrario, Claudio Scoto León que debía presentarse, estaba fuera del país, con una beca; y perdimos las 500 hectáreas.

— André Challe, dueño de la avioneta accidentada en el '52, con un gesto de su conocida generosidad, vendió, por una suma simbólica, 300 hectáreas, a la viuda de Giulio y a sus hijitas. Era un terreno de montaña, en “Copal”, entre Agua Buena y San Vito. Gracias a la colaboración espontánea y desinteresada de italianos y costarricenses, como Alcides Fiorito y Elian Campos, se inició la siembra de un cafetal de 12 hectáreas financiado en parte por la S.I.C.A. Al mismo tiempo, en aquella zona se descubrió el tan buscado “tajo de piedra” y la S.I.C.A hizo un camino

para poderlo explotar. Por aquel camino, una mañana aparecieron camiones con familias, planchas de zinc para techos y otros materiales, inclusive banderas rojas. La finca fue entonces invadida por precaristas debidamente organizados y aleccionados, pues algunos venían de Cuba, y pusieron un rótulo que decía: "ALGO LE DEJAMOS A LA VIUDITA" . Me dirigí al Ministro de Agricultura quien pareció preocuparse y envió 15 hombres del "resguardo", con un jeep nuestro, que debían hacer respetar la "propiedad". Veinte días después los policías se fueron, devolviéndonos el jeep con el motor fundido. Constaté que, a la salida de ellos, los precaristas eran el doble de los que antes habían entrado. —

— Cuando nosotros habíamos ya instalado docenas y docenas de colonos, financiándolos entre otras cosas, para llevar a la producción muchas fincas de café; cuando habíamos echado a andar un beneficio que fue fundado en el 55 y alrededor todo era selva, cumpliendo un verdadero acto de fe; cuando nosotros habíamos hecho todos los caminos y construido el aeropuerto que permitió, entre otras cosas, transportar el cemento y el café en avión..., en homenaje a la "libertad" y "democracia", el Estado autorizó la construcción de beneficios en nuestra zona en competencia, antes de que los que habían sido financiados por nosotros hubieran siquiera empezado a pagarnos. —

En otros términos, como dijo mi hermano Ugo: "la S.I.C.A. y nosotros habíamos pisoteado la nieve con los pies descalzos, para que otros pasaran en trineo".



El olímpicó de la vela
Almirante Agostino Straulino, de
visita a Costa Rica con el velero
Corsario II entre el Padre
Umberto y Tullio De Carlo.