

MEMORIA
DE
FOMENTO

PRESENTADA AL
Congreso Constitucional

POR
ALBERTO ECHANDI MONTERO
Secretario de Estado en el Despacho de esa Cartera

1914



1915
TIPOGRAFIA NACIONAL
SAN JOSE, COSTA RICA

PARTE EXPOSITIVA

Congreso Constitucional:

TENGO EL HONOR de rendiros el informe correspondiente al año 1914 acerca de la labor administrativa de la Secretaría de Fomento, que inmerecidamente se confió a mi cuidado desde el día primero de mayo de ese año.

Cuando acepté tan alto cargo no se me ocultaba la trascendencia de su tarea en la vida nacional, dadas las atribuciones que le están reservada en el movimiento de las fuerzas vivas del país y en el empuje inicial y propulsor de los que esperan inertes la acción del Estado. Eso por una parte, y el temperamento progresista e innovador que caracteriza la actual administración, por otra, me hicieron creer que era ocasión para ofrecer a mi patria el concurso de mi buena voluntad en cuanto tendiera a su bienestar y mejoramiento.

Mas hoy que comparezco ante vosotros a daros cuenta de la obra llevada a cabo, experimento verdadera pena al no traeros nada nuevo y al deciros que mi gestión ha tenido que reconocer por límite lo indispensable, ya que dentro de los modestos términos en que se desenvuelve la vida de nuestra pequeña República hemos tenido que sufrir el funesto alcance del inmenso desequilibrio que, teniendo su origen en la vieja Europa, puede decirse que actualmente se adueña de la humanidad entera.

La situación anormal creada por la guerra europea determinándose en una aguda crisis económica, paralizó la actividad que anhelaba el Gobierno comunicar a todas las obras de progreso emprendidas y ahogó varias e interesantes iniciativas que respondían a necesidades surgidas del natural desarrollo del organismo nacional.

En tales condiciones la Secretaría de Fomento, de finalidad tan señalada en un país que como el nuestro todo lo espera del incremento de su agricultura y de su industria, quedó virtualmente reducida en su esfera de acción.

Cuando estalló el conflicto europeo, la Secretaría de Fomento se preparaba para emprender una campaña activa en el sentido de ampliar los horizontes de la agricultura actual con el inplantamiento de nuevos cultivos, y los de las industrias con el impulso a las ya existentes y el auxilio a las que comenzaban a iniciarse. Paso a enumerar algunas de las gestiones hechas en el sentido indicado.

* * *

Atento el Gobierno a la enorme importación de trigo y harina que significaba para el país una salida anual de un millón de colones aproximadamente y habiéndose experimentado mediante diversos ensayos la excelente producción que en cantidad y calidad se obtiene de ese grano en nuestras tierras, la Secretaría de Fomento emprendió una activa campaña publicando hojas volantes y un estudio completo del negocio, en un folleto que se distribuyó profusamente para dar a conocer las ventajas y facilidades que ofrecía este cultivo llamado a ser en el porvenir uno de los de mayor importancia. También se introdujeron 9,200 kilos de dicho grano para semilla y se logró atraer la atención de los agricultores y despertar un verdadero entusiasmo por el negocio.

* * *

La siembra de arroz en gran escala fue a la vez asunto de principal atención para esta Secretaría y sus esfuerzos alcanzaron éxito. De las plantaciones hechas llaman la atención en especial las de la Colonia de El Pozo, que produjeron 82,000 kilos: en Matina se hicieron también siembras de importancia con muy buenos resultados.



Carretera de San José a Alajuela. Trecho en La Uruca

(Las fotografías que ilustran esta Memoria fueron tomadas por el señor don Manuel Gómez Miralles)

* * *

Con el objeto de difundir la siembra de Cabulla se compraron a don Marcial Peralta, el más esforzado agricultor en ese ramo, diez mil matitas que se sembraron en la Hacienda de Las Mercedes y en el Campo de Ensayos de Guadalupe con el objeto de preparar almácigo en condiciones de baratura que facilitarán a los agricultores obtener buena semilla.

Debe el País tomar nota de las personas que, con espíritu de iniciativa poco común entre nosotros, y pagando el tributo de sacrificios que exige la implantación de una nueva industria, le ofrecen sus primicias y la hacen posible aquí. Por eso me complazco en citar el nombre de don Marcial Peralta cuando hago referencia al cultivo de la cabulla, cultivo que él empezó en el Paraíso y ha continuado en medio de grandes dificultades con aquella tenacidad y perseverancia propias de los convencidos y de los que hacen surgir algo nuevo. Casi al mismo tiempo o poco después, comenzó a hacer en Santa Ana siembras formales de la misma planta el infatigable don Roberto Ross, a cuya memoria rindo también el homenaje de este recuerdo; y en fecha que desconozco emprendió en grande escala el cultivo en San Ramón don Francisco Orlich.

Pero al temperamento emprendedor y progresista del ingeniero don Federico Peralta se debe el establecimiento de la primera fábrica de cordelería en el país, con la cual, iniciando la demanda de cabulla ha hecho la más eficaz propaganda por ese cultivo y demostrado que de él pueden esperarse positivos beneficios. Ha impulsado además esas plantaciones con la palabra y con el ejemplo, seguido este por don Enrique Muñoz, quien con sus trabajos y la importación de otra maquinaria hace ver que no ha habido ilusión por parte del señor Peralta. Este ha pensado también en la instalación de una fábrica de sacos. Digno de imitarse es el ejemplo de quien desdeñando la vida cómoda del rentista, arriesga su capital y desafía el sinnúmero de obstáculos con que en este país desgraciadamente tropieza todo empresario.

* * *

La Secretaría de Fomento celebró, entre otros contratos, uno con Mr. R. Cooper Marschall para el cultivo del algodón y otro con don Francisco Quesada para la habilitación del Puerto de Tortuguero y construcción de un ferrocarril en la región Atlántica: ambos son de gran importancia para el país, y es muy de sentirse que debido a las difíciles circunstancias del momento hayan corrido la mala suerte de tantas otras iniciativas, que si no pueden considerarse fracasadas por entero, al menos quedan reservadas para otra época y quizá para otros gobiernos que no encuentren a su paso una situación tan erizada de dificultades como la actual, en que necesariamente tienen que naufragar los empeños más vigorosos y con mayor cariño puestos al servicio de la Patria.

La fuerte inversión de capital que exige cada uno de ellos explica desde luego la imposibilidad de llevarlos a la práctica por el momento. Adelante me referiré a estos contratos con mayores detalles.

* * *

Algunos pasos se dieron en el sentido de impulsar la cerámica y fabricación de loza ordinaria, industrias que considero importantes para el país. Me complazco en manifestaros que la producción de yeso aquí hace posible ya, por su baratura, la aplicación de ese material en la ornamentación de los edificios, tan elegante y tan usada en otros países.

* * *

Quiero hacer mención especial de un proyecto cuyas ventajas, de haberse realizado, hubieran sido grandes para el país. Me refiero a la instalación de una fábrica de cemento, destinada a abaratar este importantísimo material de construcción. Bastante se caminó en este sentido y aun se arregló la venida de un ingeniero, práctico en esa fabricación, para que analizara los materiales de posible aplicación e

hiciera los estudios preliminares: pero desgraciadamente las circunstancias del Tesoro nos obligaron a suspender esta gestión.

* * *

La construcción de un ramal que partiendo de El Roble se extendiera hacia Liberia siguiendo la ruta del Panamericano, trazada en gran parte por el Ingeniero don Luis Matamoros bajo la dirección del Teniente L. W. V. Kennon, fue uno de los proyectos más acariciados.

Esa línea de ferrocarril constituye un ideal para los guanacastecos, cuya provincia es la única que carece de comunicación ferroviaria con el interior de la República, y es obra que por sus especiales condiciones considero posible de realizar poco a poco y sin gran sacrificio.

En efecto: el peonaje puede obtenerse aprovechando el trabajo de los presos que en San Lucas y en las cárceles del interior constituyen una verdadera carga para la Nación: las expropiaciones serían de poca monta, pues los terrenos que ha de atravesar la línea no son valiosos y en gran parte son propiedad nacional:—en los bosques de esos terrenos hay gran cantidad de maderas utilizables para traviesas:—son muy pocos los puentes que habría que construir:—el Ferrocarril al Pacífico prestaría el valioso concurso de sus talleres y su material rodante; de manera que prácticamente el Estado tendría que desembolsar apenas el valor de la obra de hierro y trabajo de ingeniería y administración. Hay proposición de una casa americana para proveer por poco más de \$ 70,000-00 oro americano los rieles necesarios para 50 kilómetros de vía, puestos en Puntarenas.

* * *

Entre los problemas planteados desde hace mucho tiempo y cuya solución se impone como urgente por la importancia que entraña, está el relacionado con los caminos. Mientras Costa Rica no tenga vías fáciles y estables imposible le será aprovechar debidamente grandes



Liceo de Costa Rica. Edificio del Este



San José. Segunda Sección de Policía. Fachada del Oeste

secciones de su territorio que por su feracidad constituyen verdaderas promesas para el porvenir de su agricultura. Quiero dejar aquí constancia de algunos datos relativos a este asunto, que considero serán útiles a la hora de abordarlo.

Como sabéis, la construcción y conservación de las carreteras nacionales está a cargo del Estado y la de los demás caminos públicos al de los municipios. Los primeros se atienden con los fondos generales del Erario y los otros por medio de una contribución especial a cargo de los vecinos propietarios o no, en proporción del beneficio que reciben las fincas y del uso que se haga del camino, no debiendo bajar la cuota, para cada uno, de un colón ni pasar de cien colones. No hay datos para determinar la extensión de todas esas vías, pero sí se puede asegurar que la de las carreteras nacionales no baja de mil kilómetros y que la de los demás caminos componen muchas veces esa cifra.

En los últimos tres años ha sido considerablemente aumentada la partida destinada a las carreteras. Con todo, hecha deducción de los gastos correspondientes a las otras atenciones que están englobadas con la de caminos, apenas quedan a lo sumo doscientos colones para los gastos de cada kilómetro durante todo el año. Quien haya meditado un momento en la inversión que demanda no ya la construcción de un camino sino su simple conservación, comprenderá en el acto que hay injusticia y grande al exigir del Gobierno más de lo que hace, sobre todo si se atiende a que la conservación de los caminos de tierra, como son la mayoría de los nuestros, es más costosa.

Ahora bien, hecha escrupulosa investigación de los detalles para la composición de los caminos municipales en el año 1913, resultó que la contribución en toda la República apenas alcanzó a poquito más de cien mil colones y que de esa suma, ya por circunstancias políticas ya por consideraciones de otro orden, no entran más que las tres cuartas partes a las Tesorerías Municipales.

Aun más, según los datos obtenidos, parte de esa insignificante suma fue aplicada a otras atenciones de las localidades. No es aventurado calcular que lo aplicado a caminos por las Municipalidades en 1913 no alcanzó a veinte colones por kilómetro. Huelga todo comentario. No otra cosa acontece en los demás años, y si sólo me refiero al de 1913 es por ser el último y porque acerca de él recogí datos precisos.

Con estos antecedentes fácilmente se explica la marcada tendencia y empeños de los particulares porque se declaren carreteras nacionales los caminos municipales: con eso consiguen que sean mejor atendidos con todo y que las carreteras lo están mal, y librarse de una contribución de cuyo empleo no se ven las positivas ventajas. Me inclina a pensar así el hecho siguiente: construido de manera formal y estable un trayecto de la carretera entre San José y Cartago, el solo amago de la suspensión de la obra bastó para que voluntariamente los vecinos ofrecieran auxiliar la continuación del trabajo con una contribución de más de diez mil colones, en la cual figuraban varias cuotas de ochocientos colones cada una.

Por las consideraciones anteriores creo que el asunto se resolvería mediante un plan que tuviera estas bases:

a)—Nacionalizar todos los caminos, no para eximir a los interesados de toda contribución sino para que centralizados los fondos pueda el Gobierno velar por la efectividad y equidad de las contribuciones, su justa distribución y su buena y cabal aplicación; y para que pueda también llevar la inspección y dirección suprema de los trabajos.

b)—La acción del Gobierno para todo lo relativo a caminos se ejercería por medio de juntas que serían una nacional, una para cada una de las provincias, cantones y distritos de que se compone la República y además tantas juntas para cada camino como fueren los distritos por que atraviesan. Los miembros de esas juntas deberían necesariamente ser propietarios personalmente interesados en la mejora de los caminos puestos bajo su administración. Para cada junta encargada de un solo camino sólo podría nombrarse a los vecinos que por razón de su habitación tengan que transitar frecuentemente por él.

c)—Para proceder a la implantación de estas reformas sería preciso conocer en primer término la red general de caminos y su extensión, pues no se tienen planos completos ni de las carreteras declaradas ya vías nacionales. Se empezó el trabajo y se acopió gran cantidad de datos y croquis, pero hubo necesidad de suspender la tarea por falta de recursos. Debo hacer honrosa mención del valiosísimo y desinteresado auxilio que en esta empresa prestaron los maestros de escuela de la República y algunas autoridades políticas. Sus interesantes croquis están ya prestando positivos servicios y son buena base para realizar

más tarde la idea que tuvo esta Secretaría de publicar una guía completa de los caminos de Costa Rica.

Me he permitido adelantar estas ideas como parte del plan general que metódica y juiciosamente debe desenvolverse, consultando antes de llevarlo a la práctica, la experiencia adquirida y las circunstancias especiales que responden a la idiosincracia de nuestro país.

Mientras se modifica el sistema actual en lo que a tributación y administración de los caminos se refiere, pensó el Gobierno como medida inmediata establecer un impuesto para los vehículos cuyas yantas tengan un ancho menor de cuatro pulgadas. Ese impuesto consistiría en una contribución de cinco carretadas de lastre por vehículo, que sus dueños darían anualmente para conservación de los caminos transitados por ellos.

* * *

Esta medida reconoce como fundamento el hecho comprobado de que donde se usen vehículos de yanta angosta no puede haber buenos caminos: en todos los países a donde se da preferente atención a materia de tanto interés se ha prohibido el uso de las yantas menores de cuatro pulgadas.

Para hacer efectivo el impuesto deberá fundarse un registro en cada cantón, en el que se inscribirán las carretas de la localidad con numeración corrida, a la cual correspondería el número de cada una de ellas marcado en una placa que se colocará en lugar visible de la carreta y que contendría además el nombre del cantón: la forma de las placas sería distinta para cada provincia, de manera que a primera vista se determine el número que le corresponde y el cantón a que pertenece. En ejecución de dicho plan están ya listas las placas, y creo que en breve se presentará ese proyecto para vuestra consideración en forma de ley.

Se hizo un cuidadoso recuento de las carretas existentes en el país, cuyo resultado creo conveniente y de interés consignar en el siguiente cuadro:



Banco Internacional. Fachada



Banco Internacional. Interior

Provincia de San José

Centro	464
Goicoechea	248
Alajuelita	118
Escasú	316
Mora	418
Santa Ana	213
Tarrazú	265
Puriscal	1180
Coronado	150
Moravia	75
Desamparados	533
Aserri	225
Acosta	280
Tibás	122
Total San José	<u>4607</u>

Provincia de Alajuela

Centro	1153
San Mateo	198
San Ramón	797
Naranjo	606
Grecia	958
Atenas	401
Poás	230
Orotina	204
San Carlos	129
Palmares	208
Total Alajuela	<u>4884</u>

Provincia de Cartago

Centro	857
La Unión	189
Alvarado	180
Jiménez	266
Paraíso	201
Turrialba	146
Oreamuno (Englobadas en el centro).....	—
Total Cartago	<u>1839</u>

Provincia de Heredia

Centro	422
Santa Bárbara	173
San Isidro	97
Barba	131
Santo Domingo	232
San Rafael	208
Belén	112
Total Heredia	<u>1375</u>

Provincia del Guanacaste

Liberia	189
Carrillo	250
Cañas	1250
Bagaces	88
Santa Cruz	184
Nicoya	300
Total Guanacaste	<u>2261</u>

Provincia de Limón

Centro	2
Pococí	—
Siquirres	—
Total Limón	<u>2</u>

Provincia de Puntarenas

Centro	422
Esparta	211
Osa	—
Total Puntarenas	<u>633</u>

RESUMEN

Provincia de San José	4607
— — Alajuela	4884
— — Cartago	1839
— — Heredia	1375
— — Guanacaste	2261
— — Limón	2
— — Puntarenas	633
Total en la República	<u>15601</u>

Aunque en breve será sometido a vuestra consideración, no dejaré de mencionar aquí el contrato celebrado con don Julio Alvarado Rodríguez para establecer una fábrica de tejidos en el país. Con la fundación de ella se daría trabajo a gran número de obreros, especialmente mujeres, pero su objeto principal es crear una fuente de consumo



Heredia. Escuela "Braullo Morales"

11

para el algodón nacional, y fomentar con tan positivo apoyo el cultivo de ese artículo a fin de que llegue a ser en época no lejana una industria de gran importancia.

Expuestos así a grandes rasgos nuestros intentos en el ramo de Fomento, paso a puntualizar las labores de las diversas dependencias y empresas vinculadas con esta Cartera.

Es mi anhelo, señores Diputados, que al enteraros de mi gestión os sirvais tomar en cuenta que si muy a mi pesar no puedo exhibiros una obra cumplida, al menos encontreis la huella de mis afanes.

Dirección General de Obras Públicas

En armonía con las estrecheces del Erario, la labor en el ramo de obras públicas ha tenido que limitarse a lo absolutamente indispensable, y por más que nuestros deseos fueron atender el sinnúmero de necesidades que a diario reclaman la acción del Estado, imprescindible ha sido postergar para mejores tiempos su satisfacción.

En vías de comunicación especialmente, hay mucho por hacer: aparte de los trabajos ordinarios de conservación y reparación de carreteras que no ha podido hacerse en toda su amplitud, hay bastantes iniciativas de verdadera utilidad, relacionadas con la apertura de nuevos caminos que habiliten extensas zonas para la producción agrícola; iniciativas que han debido aplazarse porque la realización de cada una de ellas reclama el auxilio pecuniario del Estado. El número y extensión de los caminos declarados por leyes del Congreso como carreteras nacionales es tal, que es imposible ya al Gobierno atender debidamente la conservación de todos, a menos de gastar sumas que no están en consonancia con su presupuesto general. Es del caso llamar la atención aquí acerca de la circunstancia de que una vez hecha tal declaratoria,

las municipalidades se desentienden por completo del camino pues consideran indebido aplicar a él los fondos cantonales. Por otra parte los vecinos que piden la nacionalización de la vía, lo hacen precisamente porque ven que, a pesar de pagar ellos sus cuotas en los respectivos detalles, los caminos continúan en mal estado. La consecuencia de dicha nacionalización no debía ser, pues, que los vecinos no contribuyesen sino que su contribución fuese bien invertida.

Además no hay que perder de vista que con motivo de la construcción del Ferrocarril al Pacífico, el Gobierno tiene que satisfacer hoy una gran deuda, con sus intereses, lo que le impide atender debidamente las demás vías de comunicación.

Hecha esta corta digresión para excusar las deficiencias en el servicio a que me refiero, paso a reseñar los principales trabajos ejecutados en el ramo de carreteras y caminos.

En las secciones de San José a Cartago y de San José a Alajuela, las obras realizadas en varias partes tienden ya al perfeccionamiento con la adopción del sistema macadam, con el cual se logra mayor estabilidad y comodidad para el tráfico.

En la carretera entre Santa Ana y Pacaca fué construido un desecho para salvar las cuestas de La Muerte y Blanca.

A los lados del puente de Turrubales, en la vía que conduce de San Pablo a San Luis de Zorrillal de Puriscal, fué construido un camino de 3 kilómetros.

Fueron hechos 45 kilómetros de callejón para comunicar la colonia de Aguas Zarcas con la Boca de Tres amigos.

Del trazado para la vía que comunicará el lugar llamado Navarro, de la Provincia de Cartago, con el camino que de Santa María de Tarrazú conduce al General, fueron abiertos 3 kilómetros.

Se dió principio a los trabajos de una vereda que partiendo de San Francisco de Tuís, termine en las llanuras del General.

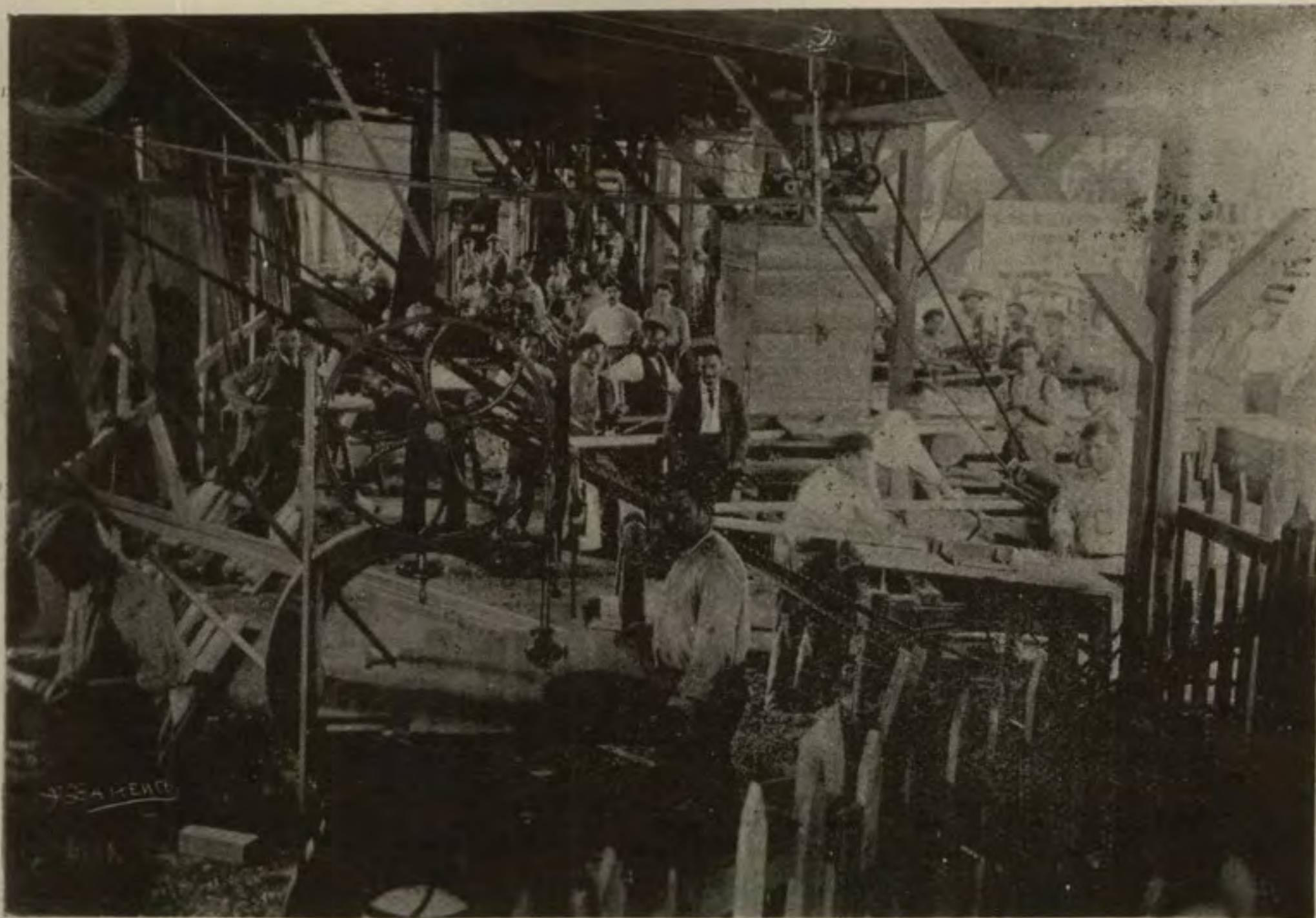
Quedó concluido el trayecto de camino en la ribera derecha del río Grande de Tárcoles, que da acceso al puente de La Balsa.

Entre los diversos trabajos practicados por la Dirección General de Obras Públicas para la apertura de nuevas vías de comunicación, citaré por su importancia, los siguientes: el trazado de un camino entre el Escobal de la Provincia de Alajuela y San Pablo de Puriscal, y como su complemento, un nuevo preyecto para mejorar el camino que une

a San Pablo de Puriscal con Turrubales. Localización del desvío de la cuesta de la margen izquierda del río Virilla, en la carretera de San José a Heredia, en una longitud de 300 metros y con una pendiente de 7 ‰. Los planos del trazado de un callejón de 45 kilómetros de longitud que parte de la colonia de Aguas Zarcas y termina en la Boca de Tres Amigos.

Debido a espontáneas y generosas gestiones de un distinguido caballero de nacionalidad extranjera, que quiere bien a nuestra Patria, —me refiero al Doctor don A. F. Pirie,—gestiones que encontraron eco en el Jefe de los trabajos de caminos en la Zona del Canal de Panamá, señor H. H. Rousseau, se ha conseguido que se reciban allá cuatro jóvenes costarricenses con el objeto de enseñarles prácticamente los procedimientos modernos para la construcción de caminos. Hecha la selección con la base de buena conducta y capacidades para el caso, se ha dado principio al envío del personal, y abrigamos fundadas esperanzas de que pronto contaremos con buenos elementos para dirigir aquí, con acierto, los trabajos en el ramo de vías de comunicación. Los jóvenes enviados obtienen un modesto salario por el servicio que prestan en los trabajos de la Zona y, con el pequeño auxilio mensual que el Gobierno de Costa Rica les remite, atienden sus diversos gastos personales.

Dichos jóvenes son los señores Antonio Pimentel, Manuel Emilio Argüello, Juan de Dios Cortés y Juan Arce Chacón. El segundo permanece trabajando en Panamá y los demás ya están aquí. El Jefe de trabajos citado tomó gran empeño en la formación de esos maestros de caminos, a quienes obligó a dar frecuentemente nota de los trabajos que ejecutaban y finalmente a rendir exámenes, de cuyas tesis envió copia al Gobierno. Me complazco en consignar en nombre de éste un voto de gratitud para el señor Rousseau, cuyo interés por el aprendizaje de dichos jóvenes sobrepasó a nuestras esperanzas.



Taller de Obras Públicas. Sección de máquinas



Taller de Obras Públicas. Carpintería

Fueron construidos los puentes siguientes: uno de acero sobre el río Tibás en el distrito de concepción de San Rafael de Heredia, dos del mismo material, con bastiones de concreto de cemento sobre los ríos Surubres y Jesús María, camino de la Legua del cantón de Esparta; otro sobre el río Turrubales en el Paso del mismo nombre, camino entre San Pablo y San Luis del Zorrillal, cantón del Puriscal; uno para el río Poás en Fraijanes de Alajuela; uno de vigas de acero sobre el río Cañas en la carretera de San José a Acosta; otro de arco de postería, en Zarcero, en un paso de la carretera nacional, de Alajuela a San Carlos, y otro en el río del Oro, carretera entre San José y Puriscal.

Se dió principio a la construcción de los siguientes: el de Carrizal en Alajuela; el de La Balsa sobre el río Grande, estructura de acero, en el distrito de aquel nombre, jurisdicción de Atenas. El del río Quijales, de quince metros de luz, en la carretera de Fuentes; y tres en el desecho de las cuestas Blanca y de la Muerte en la carretera entre San José y Pacaca.

Entre las reparaciones de puentes más importantes ejecutadas durante el año, está la reconstrucción del puente de acero sobre el río La Vieja, en la carretera entre Alajuela y San Carlos, y las de los que cruzan los ríos Peje, Ronrón y Laguna, en la misma carretera.

Fueron también reparados el de Itiquís, en la carretera de Alajuela a San Carlos, y el que está sobre el río Poás, camino de Alajuela a Sabanilla.

Además se hicieron los estudios necesarios para la construcción de los siguientes puentes: sobre el río Quijales, de 31 metros de luz en la carretera Fuentes; sobre el Río Segundo en el camino de Ojo de Agua en Alajuela; sobre el río La Hóndura, carretera entre San José y Carrillo; y sobre el Río Pará en jurisdicción de Santo Domingo de Heredia.

La Sección de Construcciones y Arquitectura es una de las más laboriosas del Departamento de Obras Públicas, como podrá apreciar-

se con la lectura del informe correspondiente incluido en los anexos de esta Memoria.

Una de las obras de mayor importancia que tiene a su cargo este Departamento es la construcción del edificio para la Imprenta Nacional, en el cual se adoptó el sistema de cemento armado. La parte del edificio ya terminada se destinó al Banco Internacional y por este motivo fue necesario hacer de dos pisos el resto, que ocupa una superficie aproximadamente de 1250 metros cuadrados, para reponer a la imprenta los departamentos destinados al Banco.

Otra de las obras importantes llevadas a cabo es la reconstrucción, se puede decir, del edificio principal del lado Este del Liceo de Costa Rica, que se había inutilizado por efecto de los temblores del año 1910. El segundo piso fue derribado y reedificado con armadura de madera y forros de metal expandido, para lo cual se reforzaron las paredes de la planta baja, en condiciones de completa seguridad. La prontitud y economía en este trabajo fueron notorias.

Especial mención debe hacerse del edificio que se está construyendo en Heredia, para la instalación de la Escuela Normal de Costa Rica, edificio que, al decir del Jefe del Departamento de Obras Públicas, vendrá a constituir un modelo de las obras de su clase, por el esmero con que han sido preparados los planos y detalles y el cuidado con que se atiende la ejecución de los trabajos.

En el edificio de la Cárcel de Varones de esta ciudad se repararon varias paredes, se reconstruyeron otras completamente arruinadas por los temblores y se terminaron los fortines principales.

Se llevaron a cabo reformas de importancia y reparaciones en los locales ocupados por el Registro Público, Juzgados y Alcaldías, Museo Nacional, Casa de Refugio, Casa Presidencial, Primera Sección de Policía, Palacio Nacional, antigua Casa de Moneda, Teatro Nacional, varias Secretarías de Estado, Asilo de las Mercedes y en muchos otros departamentos del Gobierno en esta capital.

Fue terminado el muelle de La Uvita de Limón, construido de cemento armado.

En el edificio ocupado por las oficinas de Correos y Telégrafos de Limón, se efectuaron reparaciones y reformas de mucha importancia, tales como el arreglo general del segundo piso, para la instalación de algunas oficinas, y la reconstrucción de gran parte del piso bajo.

Larga sería la enumeración de las las diversas labores ejecutadas por la Sección en que me ocupó, en los diferentes lugares de la República, en la inspección de edificios, levantamiento de planos y desempeño de comisiones relacionadas con su ramo, pormenores detallados en el respectivo informe.

* * *

No ha sido tan extenso como en otros años el beneficio otorgado por el Gobierno en el ramo de cañerías; pero sí se ha hecho lo posible por satisfacer las más urgentes necesidades.

Quedaron terminadas las siguientes; en el cantón Central de San José, las de San Juan, San Vicente, San Pedro del Mojón, Las Pavas; en el cantón de Coronado, las de Jesús y San Pedro; en el cantón de Desamparados, la de San Antonio; en el cantón de Escasú, la de San Rafael; en el cantón de Tarrazú, la de Santa María; en el cantón de Goicoechea, la de Ipís; en el cantón Central de Alajuela, las de Turrucares y Río Segundo; en el cantón de San Mateo, la ampliación de la de la Villa; en el cantón Central de Heredia, las de San Francisco, Barreal y Mercedes; en el cantón de Santo Domingo, las de la ciudad, Santo Tomás y Santa Rosa, y en el cantón de Las Cañas, la de la villa.

La ampliación de la cañería de Heredia se hizo por cuenta de los fondos municipales y la dirección del trabajo estuvo a cargo de la Dirección de Obras Públicas.

Fueron ejecutados los estudios y planos para la construcción de cañerías en los siguientes lugares: Calle de Blancos de Goicoechea, San Ignacio de Acosta, Concepción (reforma) y Llano Grande de Cartago; Picagres de Mora, Concepción de San Rafael de Heredia, San Gabriel de Aserrí, Lagunilla del cantón central de Heredia; Buenos Aires de Palmares y San Juan (reforma) de Santa Bárbara.

Varios otros trabajos se hicieron relativos a cañerías, tales como la construcción de un estanque de gran capacidad para la ciudad de Alajuela; estudio de dos estanques, uno para la Asunción de Belén y el otro para la villa de Barba, y otros de menor importancia enumerados en el informe del Ingeniero don Lucas Fernández, que podéis consultar en los anexos.



Taller de Obras Públicas. Hojalatería



Taller de Obras Públicas. Ladrille a

Como en este particular las necesidades eran tan desproporcionadas a los recursos, se adoptó un plan por el cual el costo de las cañerías se distribuye entre el Gobierno, el Municipio y los vecinos interesados. El primero atiende al estudio de la obra, provisión de la tubería, construcción de estanques y dirección del trabajo; el Municipio sufraga los trabajos de fontanería, y los vecinos se encargan de la apertura y cierre de las zanjas: de esta manera se hace una considerable economía que permite favorecer a mayor número de poblaciones. El plan fué de general aceptación y a ello debe atribuirse el que el beneficio haya sido tan extenso no obstante el relativamente poco gasto.

* * *

En la Sección Técnica fueron ejecutados muchos otros trabajos, tales como los estudios y planos para el cuadrante de varias poblaciones, inspección y recibo de diferentes obras que se ejecutan por cuenta de las Municipalidades, medida de terrenos para diversos servicios y otra multitud de labores que se detallan en el informe respectivo.

* * *

Para atender con puntualidad, rapidez y economía la suma no escasa de trabajo que a diario demanda la conservación y construcción de los edificios y demás propiedades de la Nación, (o afectos a su servicio) así como proveer de mueblaje y demás enseres las numerosas dependencias de la administración, y repararlos cuando la necesidad ocurra, la Dirección General de Obras Públicas posee desde antaño un taller que cada gobierno ha procurado mantener en buenas condiciones para su objeto. Pero por motivos de índole diversa dicho centro había llegado a un modo de ser estacionario, si no de decadencia; y es lo cierto que al iniciarse el actual período constitucional, se hallaba en una situación de deficiencia notable, no a causa de que faltasen

obreros idóneos y jefes que los dirigiesen y vigilasen bien, sino porque carecía de muchos elementos de trabajo destinados a abaratar y perfeccionar las diversas obras allí realizables y porque a mayor abundamiento, el edificio no prestaba espacio suficiente para que las diversas labores se ejecutaran con desembarazo. Y como ese taller, no obstante que por su índole suele pasar inadvertido para quienes no se han enterado bien de su importancia en las atenciones de Fomento, significa mucho para la Administración, así por las necesidades a que se destina, que son continuas y apremiantes, como por los desembolsos a que obliga, la Secretaría de mi cargo procuró desde los primeros días, remediar en él las necesidades observadas, tan ampliamente como lo permitieran las circunstancias, y al efecto amplió los galeries de trabajo y construyó otros; dió mayores proporciones y mejoró la fábrica de ladrillos; montó talleres completos de ebanistería, carpintería, herrería, hojalatería y fontanería, dotando a cada uno de ellos de maquinaria aparente: estableció un registro destinado a llevar la hoja de servicios de cada empleado, y organizó las labores sobre un régimen de puntualidad y economía de gastos, que han transformado notablemente ese centro de actividad, determinando al propio tiempo el ahorro que siempre resulta de una producción más pronta, sin dejar de ser buena. Estimo, pues, que os servireis pensar que el Poder Ejecutivo ha realizado en este particular una mejora importante, cuyos resultados serán de beneficio para el país.

* * *

En lo que se refiere a la provisión de muebles, el señor Director de ese departamento manifiesta en su informe, que los que se han construido para la Casa Presidencial, para algunos de los Ministerios y otras dependencias oficiales, pueden competir con los mejores traídos del extranjero, con la ventaja de la insuperable calidad de las maderas y el precio más económico, al par que exhiben la habilidad de los obreros del país.

* * *

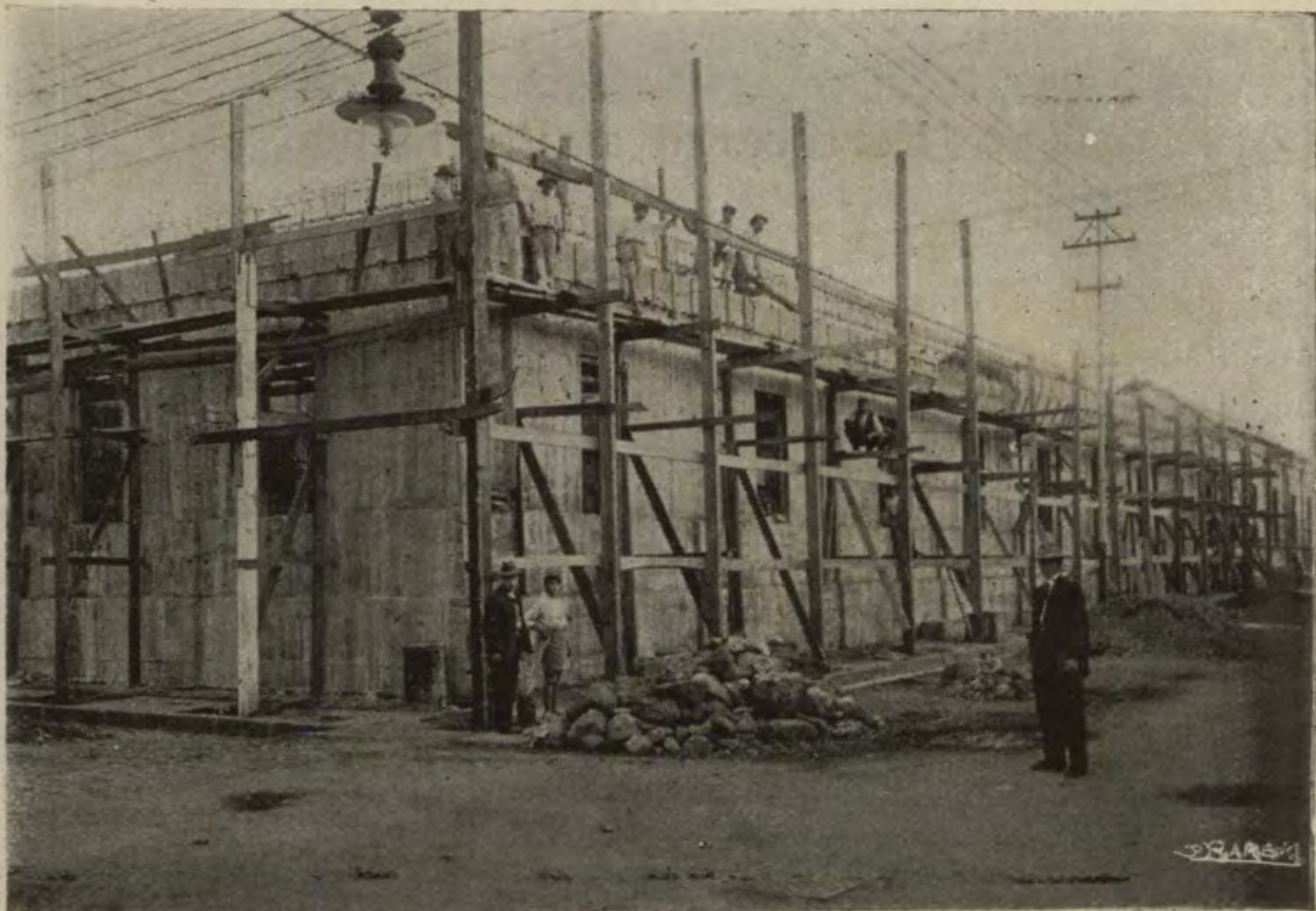
En el Depósito de Materiales del Gobierno hay constantemente valores de alguna consideración y su movimiento es muy activo, razones por las cuales consideré necesario controlar su manejo, creando con ello un auxiliar eficaz para el Encargado del Depósito. A tal propósito fueron dedicados dos libros. En uno cada artículo (clasificados por su naturaleza, clase, tamaño, etc.) tiene su cuenta, en la que se indican las entradas y las salidas, de tal suerte que en cualquier momento y por una simple resta de las sumas de esas partidas puede saberse la existencia de tal artículo en bodega. En toda entrada o salida se indica el comprobante de la operación. En el otro libro van agrupados los distintos materiales empleados en cada trabajo, y puede conocerse sin demora la clase, cantidad, calidad y valor de los invertidos en cualquiera construcción. A su vez, ambos libros se controlan pues el artículo que el primero indica haber salido para determinado trabajo, ha de aparecer necesariamente acreditado en la cuenta de éste en el otro libro.

* * *

En el Registro de Patentes de Invención, que está adscrito al Departamento de Obras Públicas por la ley n.º. 40 de 27 de junio de 1896, fueron inscritas 19. Su especificación consta en el respectivo informe del Director.

* * *

De antiguo hay en parte del público cierta duda acerca de la actividad y utilidad de este Departamento. Su mejor defensa está en la lectura sin prejuicios del informe respectivo, tomando en consideración el escaso personal con que cuenta la oficina.



Imprenta Nacional. Edificio en construcción. Fachada del Oeste



Interior de la Imprenta Nacional en construcción

Ferrocarril al Pacífico

La obra nacional de mayor importancia y que justifica con sus resultados el gran esfuerzo y los muchos sacrificios que el país ha debido soportar para su establecimiento y conservación, es, sin duda alguna, el Ferrocarril al Pacífico.

Venciendo el cúmulo de dificultades que apareja una empresa de tal magnitud, puede apreciarse hoy cómo se consolida cada día, y cómo a su desenvolvimiento progresivo responde el aumento natural de sus beneficios.

Es indiscutible que nuestro país, con todo y sus riquezas naturales y la fecundidad de su suelo no alcanzará un amplio desarrollo en tanto que los medios de transporte no faciliten la explotación y el aprovechamiento de esos factores de prosperidad. Las vías férreas, acortando distancias, simplificando el tráfico y poniendo en contacto con los centros las diversas regiones del país, constituyen la palanca de mayor importancia para el futuro bienestar de la República.

Prácticamente lo hemos observado con este ferrocarril: tierras inexploradas están convertidas en valiosas fincas, industrias nuevas han surgido; centros de población se han fundado y prosperan; un presente de laboriosa preparación y un porvenir de halagüeñas promesas, son la resultante del influjo benéfico debido a la vía férrea en la vasta y rica zona que habilita.

El Gobierno que estima en su valor la magnitud y la importancia de esta nueva vía, no ha omitido esfuerzo para procurar que cumpla mejor cada día con los fines a que está destinada y que su servicio corresponda ampliamente a las necesidades y a las justas exigencias del público.

* * *

Sujeta la empresa desde su origen a la inmediata dependencia de la Secretaría de Fomento, según lo establece de manera formal el reglamento emitido por el Gobierno del señor González Víquez, pronto

hubo de sentirse que la órbita en que debía moverse su administración resultaba estrecha, y que su gestión, así restringida, no estaba de acuerdo con la naturaleza de la obra ni con la dirección atenta e inmediata que requería para su mejoramiento y para su desarrollo.

Esa consideración, confirmada por la experiencia, fue la que determinó al Gobierno del señor Jiménez al implantamiento de un método adoptado y continuado por el Gobierno actual, que independizaba el Ferrocarril de la Secretaría de Fomento. Ya en mil novecientos catorce la intervención de ésta quedó prácticamente reducida a la tarea de firmar las órdenes mensuales de pago conforme a planillas que junto con sus comprobantes se le presentaban.

* * *

El movimiento anual de entradas y salidas y su comparación con el de 1913, es el siguiente:

1913	
Entradas	₡ 758690 25
Salidas	811255 95
	<hr/>
Saldo en contra	₡ 52565 70
	<hr/>
1914	
Entradas	₡ 768434 48
Salidas	711930 67
	<hr/>
Saldo a favor	₡ 56503 81
	<hr/>

Debo advertir que a los egresos de 1913 fue agregada una partida de ₡ 42644.27 por valor de leña, carbón y traviesas, que correspondía a 1912; deducida esa cantidad, la pérdida real y efectiva en 1913 es de ₡ 9921.43, que es la que debe servir de punto de comparación con las utilidades de 1914.

Aun establecida así la verdad de las cosas, es bien satisfactorio el resultado obtenido en este año.

El tráfico durante el mismo se resume así:

Pasajeros trasportados en primera clase.	48426
» » » segunda » .	184415
	<hr/>
Total	232841
	<hr/>
Que han producido.....	₡ 302772 20
	<hr/>

FLETES

Fueron trasportadas 76654 toneladas de k. 1000 con un producto de.... ₡ 390275 18

Comparando las entradas totales de los dos últimos años en cada una de las partidas que las constituyen, tenemos:

	<u>1913</u>	<u>1914</u>
Fletes	₡ 388344 15	₡ 390375 18
Pasajes	287082 50	302772 20
Encomiendas	40563 20	33405 20
Trenes especiales	18936 75	21707 20
Exceso de equipaje. . .	4003 10	3924 20
Productos del patio . .	2389 40	2591 85
Bodegaje	352 70	814 20
	<hr/>	<hr/>
Total productos tráfico	₡ 741661 80	₡ 755490 03
	<hr/>	<hr/>
Varios fundición	₡ 11366 85	₡ 8130 07
Productos varios	4465 00	3736 13
Alquileres	858 50	780 00
Retenciones.....	373 10	298 25
	<hr/>	<hr/>
Total varios.....	₡ 17063 45	₡ 12944 45
	<hr/>	<hr/>
Gran total	* ₡ 758725 25	₡ 768434 48
	<hr/>	<hr/>

* NOTA.—La diferencia de ₡ 35.00 entre esta suma y la anotada anteriormente como entrada total del Ferrocarril está explicada en el informe del señor Administrador.



Liceo de Heredia. Fachada Nordeste



Inte:lor del Liceo de Heredia

* * *

Durante el año se han construido en los talleres del Ferrocarril cuatro carros para pasajeros, uno de ellos carro salón y diez carros de cajón de veinte toneladas; están en vía de construcción ocho para pasajeros y cuatro cabooses y se repararon el carro salón número 5, dos cabooses y dos carros para ganado.

Casi todas las locomotoras han demandado reparaciones y algunas de éstas han sido de mucha importancia, como las ejecutadas en las máquinas números 9 y 10, las cuales se encuentran hoy en perfecto estado para el servicio.

El material rodante con que cuenta el ferrocarril es el siguiente:

- 15 locomotoras, 14 en servicio y una en mal estado.
- 2 carros salón para pasajeros
- 16 carros para pasajeros
- 6 carros para pasajeros, fuera de servicio, que necesitan reparación
- 33 carros de cajón de veinte toneladas
- 6 carros de cajón de doce toneladas
- 8 cabooses
- 20 carros de plataforma de veinte toneladas
- 5 ídem de doce toneladas y uno en reparación
- 6 góndolas
- 5 carros para ganado y
- 10 carros destinados exclusivamente para el acarreo de lastre.

* * *

La actividad y el esmero desplegados en la conservación de la vía se comprueban con el hecho de haber sido renovadas en el curso del año, 41356 traviesas y aplicados 7423 carros de lastre; y con las innovaciones introducidas de inscribir en grandes carteles fijados en cada sección, el nombre del capataz encargado de ella, claramente visible para el transeunte, y la de premiar con doscientos colones al

mandador de cuadrilla que durante el año se hubiere distinguido más en su trabajo. La circunstancia de que el público pueda darse cuenta del esfuerzo de cada uno de los capataces; la recompensa pecuniaria y la satisfacción de que sean especialmente tomados en consideración los servicios de cada cual, constituyen un estímulo que ha dado excelentes resultados.

* * *

En el Coyolar fue construida una estación para pasajeros y carga con un segundo piso para habitación del Agente; se terminaron las estaciones de bandera en Mata de Limón y San Rafael de Alajuela; y se construyó una de concreto, con buena bodega, en el lugar llamado Las Ciruelas.

Fueron renovadas las traviesas en el puente de Río Grande; se construyó una cortina de cemento para proteger los cilindros del mismo; y se construyó también un muro de mampostería para poner en condiciones de seguridad el puente de Lapas.

* * *

Conocidos son los inconvenientes que trae el uso del carbón y especialmente el de la leña en las locomotoras. En efecto, es incómodo y sucio para los viajeros: aumentando en gran escala el consumo de este último combustible se da pábulo a la destrucción de los bosques, cuya conservación, a causa de su inmensa utilidad, está protegida en todo país civilizado; además frecuentemente provoca con las chispas o carbones encendidos que dejan a su paso las máquinas, incendios de repastos y sementeras así como de cercas, cuya destrucción total o parcial imposibilita a los propietarios el impedir que sus ganados se salgan a la vía.

Razones fueron estas que, sumadas a otras de orden económico, hicieron pensar en la sustitución de dicho combustible por el petróleo.

Al efecto, el señor Administrador ha hecho ensayos en los cuales ha puesto todo su empeño y obtenido el mejor éxito; y es de esperar que en breve será llevada a cabo tan importante mejora.

* * *

Paso a referirme al problema de mayor importancia que se presenta en este capítulo, problema que debe resolverse a la mayor brevedad posible y que ha sido debidamente considerado por el señor Administrador de la Empresa en el informe respectivo.

En la sección de la línea en que se encuentra la Roca de Carballo ocurren con frecuencia interrupciones por los lavados que producen las mareas en el lecho de la vía, por desprendimientos de piedras y por los derrumbes del terreno. En 1914 un lavado dejó suspendidos los rieles en una gran extensión. El trasbordo de pasajeros fue obligado en tres distintas ocasiones durante el año, pero por fortuna tal inconveniente fue subsanado en breve tiempo.

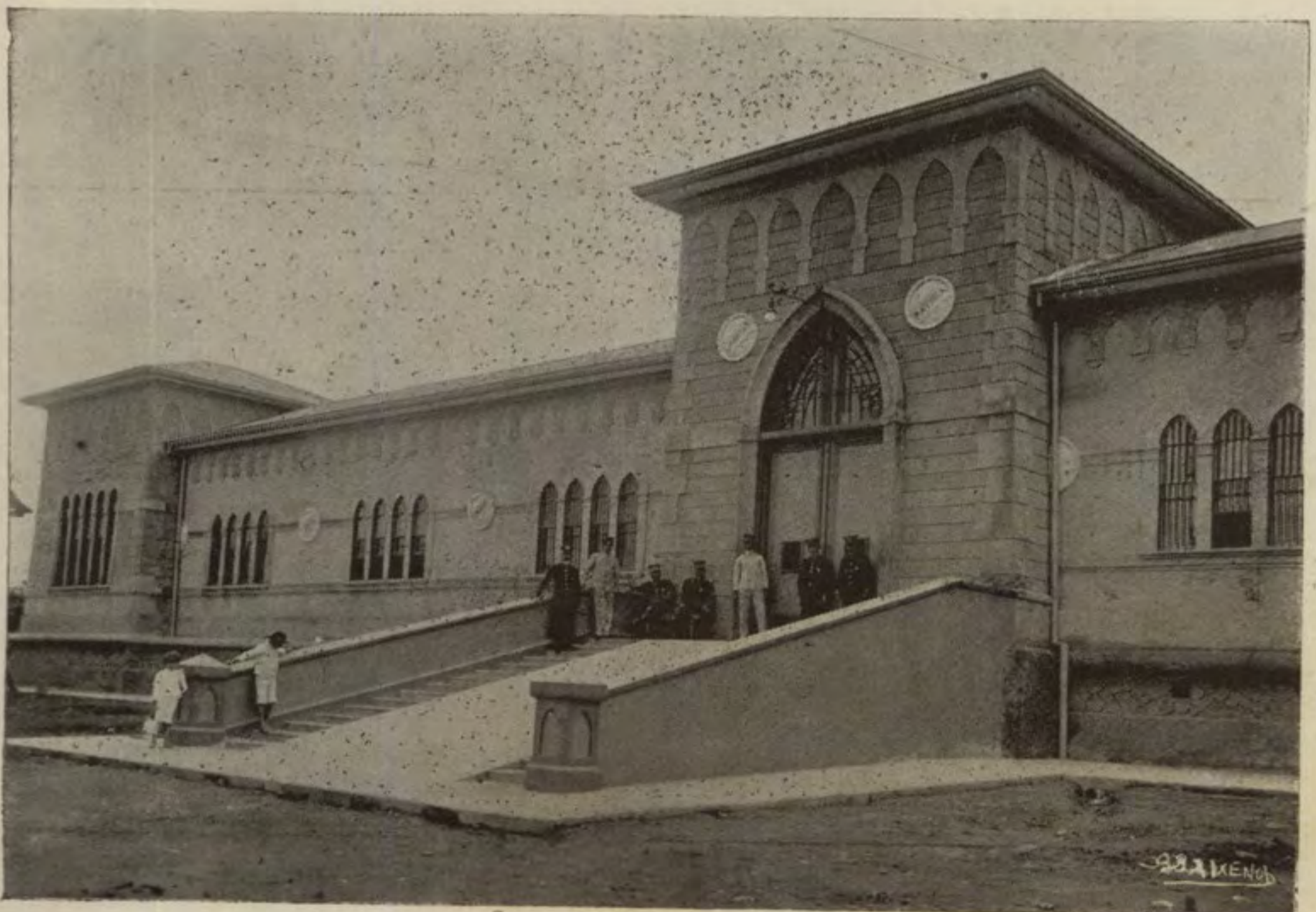
Si ese defecto de la obra no ha producido mayores consecuencias hasta la fecha, se debe a la especial vigilancia desplegada en esa sección de línea y a la construcción de un muro de concreto o tajamar en la parte más amenazada por las olas. Pero este estado de cosas no puede permanecer indefinidamente, así por la diaria amenaza que implica para la seguridad personal de los pasajeros como por los gastos sin provecho inmediato que demandan la vigilancia exigida y la reparación de los derrumbes y lavados.

El Gobierno ha deseado vivamente remediar de modo definitivo el mal, practicando una desviación de la línea que es la medida que en los estudios técnicos hechos al efecto resulta más aconsejada; pero el costo de la obra es de tal magnitud que la coloca fuera de sus alcances en las actuales circunstancias de insuperables estrecheces económicas.

* * *



Ciudad de Heredia. Edificio destinado a Gobernación, Correos y Telégrafos



Ciudad de Cartago. Cuartel de Policía y Cárcel

Hecha relación somera de los puntos que mayor relieve tienen en la obra del Ferrocarril al Pacífico, me es grato consignar que en este año, el éxito general de la Empresa, comprobado con los hechos y números consignados, se debe, en gran parte, al nuevo plan que la independiza de la Secretaría de Fomento y que da más amplitud en su manejo a la Administración y a la empeñosa labor del ex-Administrador don José Cabezas y del Administrador actual don Isaac Zúñiga Montúfar, en cuyas manos tan acertadamente la puso el señor Presidente de la República.

Ferrocarril de Costa Rica

Entre los anexos Os serviréis encontrar el laborioso informe del señor Administrador de esta Empresa: su exposición detallada da una idea clara de cuanto se refiere a su movimiento durante el último año.

El tráfico produjo en total la suma de \$ 1,959.851-72 oro americano, es decir, \$ 332.568-95 menos que en el año anterior 1913, pero en cambio los gastos han sido mucho menores como se verá enseguida:

Entradas en 1914.....	\$ 2,159.591-48		
Salidas en 1914.....	1.959.851-72		
Utilidad	\$ 199.739-76	oro americano	
Entradas en 1913.....	\$ 2,482.160-43		
Salidas en 1913.....	2.174,957-48		
Utilidad	\$ 307.202-95	„	„
Utilidad en 1913.....	\$ 307.202-95		
Utilidad en 1914.....	199.739-76		
Diferencia	\$ 107.463-19	„	„

El movimiento del tráfico durante el año de 1914 y su comparación con el de 1913, da los siguientes resultados:

	<u>1913</u>	<u>1914</u>	<u>De más en 1913</u>	<u>De más en 1914</u>
Pasajeros trasportados	678,873	583,918	94,955	
<i>Fletes:</i>				
Cueros	287,189 k.	223,112 k.	64,077	
Café	12.656,363 k.	16.304,987 k.	. . . . .	3.648,624
Bananos.	6.754,465 r.	5.841,981 r.	912,484	
Importaciones . .	27.829,719 k.	23.779,531 k.	4.050,188	
Flete local	62.526,168 k.	50.310,161 k.	12.216,007	
Encomiendas . . .	2.162,461 k.	2.397,134 k.	. . . . .	234,673
Ganado caballar.	2,310 c.	1,299 c.	1,011	
Ganado vacuno..	5,899 c.	4,096 c.	1,803	
Madera.	4.923,345 p.	2.674,581 p.	2.248,764	

Con el resultado comparativo anterior se ponen de manifiesto las notables bajas que ha tenido el Ferrocarril de Costa Rica en el movimiento de transportes de 1914 en relación con el del año anterior, y así se explica la diferencia en sus entradas que se anota al principio de este capítulo.

* * *

Es bien sensible que una empresa de tanta importancia como el Ferrocarril de Costa Rica y a la cual están vinculados enormes capitales extranjeros experimente pérdidas en el giro de sus negocios. Como natural e inmediata consecuencia trae una justa reserva en la inversión de dinero, que restringe el movimiento general del país e impide su ulterior desenvolvimiento.

* * *

Entradas en 1913	\$ 2,482.160-43
Entradas en 1914	2,159.591-48
	<hr/>
Disminución	\$ 322.568 95
	<hr/>
Salidas en 1913	\$ 2,174.957-48
Salidas en 1914	1,959.851-72
	<hr/>
Disminución	\$ 215,105-76
	<hr/>

* * *

El rigor del invierno ocasionó derrumbes y lavados en la línea que no interrumpieron seriamente el tráfico, pues, merced a los esfuerzos del señor Administrador sin pérdida de tiempo fueron reparados y la vía estuvo siempre expedita.

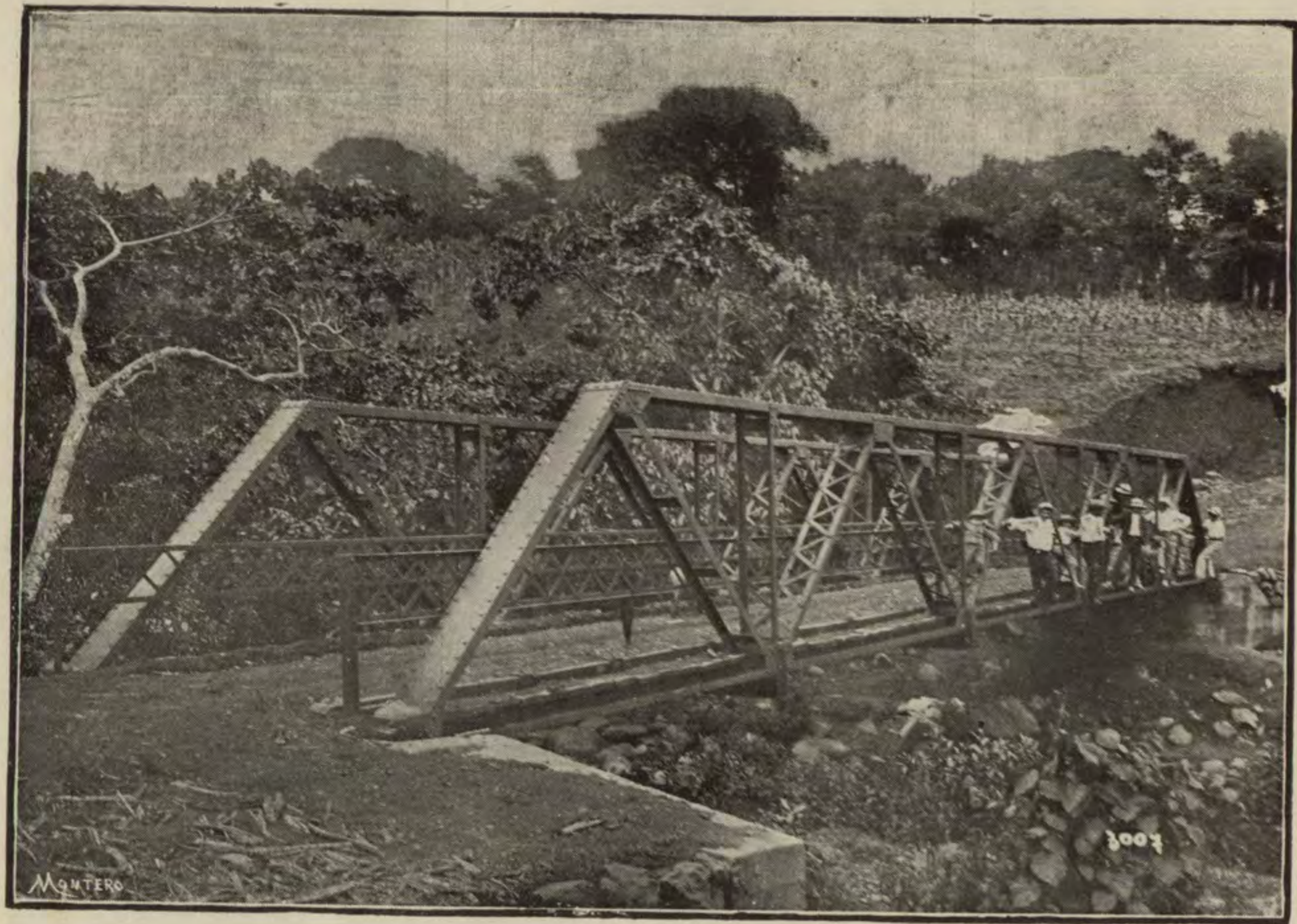
* * *

Durante el año, se han renovado 7,000 rieles y 34,904 traviesas y fueron aplicados 3,274 carros de balasto. En varias secciones estos trabajos han asumido el carácter de una verdadera reconstrucción, con rieles de 60 y 70 libras por yarda.

La actividad en la reparación y mejoramiento de puentes y alcantarillas ha sido manifiesta, como aparece prolijamente demostrado en el informe del señor Administrador.

Entre estos trabajos merecen mencionarse, especialmente, la demolición de los antiguos bastiones del puente Piedra de Fuego y construcción de otros con las seguridades requeridas para el buen servicio; y las reparaciones hechas a los puentes de Las Lajas, Venganza, Bonilla y Piedra de Fuego.

No ha sido menos intensa la labor realizada en lo que a edificios concierne. En Siquirres fue construido un corral y desembarcadero de ganado y cuatro pequeñas casas para el servicio de empleados del Fe-



Cantón de Tibás. Puente sobre el río Tibás

rrocarril; en Guápiles, un galerón para carros de motor y en el lugar llamado 4 th. Cliff, un campamento para cuadrillas extraordinarias.

Varios edificios fueron reparados durante el año, especialmente las estaciones de Limón, Heredia, Alajuela, la antigua de Cartago y el local de los talleres de esta ciudad.

En cuanto al material rodante fueron reparados 27 carros de pasajeros, 297 carros de carga y 17 locomotoras.

El muelle metálico de Limón está en muy buen estado. El fue objeto de importantes trabajos de reparación que hizo esta Compañía, a quien incumbe su mantenimiento.

Northern Railway C^o

De los datos suministrados por esta Empresa resulta:

1913		1914	
Entradas.....	\$ 660,002-10	Entradas....	\$ 547,427-09
Salidas.....	780,693-93	Salidas.....	640,532-73
	<hr/>		<hr/>
Pérdida.....	\$ 120,691-83	Pérdida.....	93,105-64
	<hr/> <hr/>		<hr/> <hr/>
1913		1913	
Entradas.....	\$ 660,002-10	Salidas.....	\$ 780,693-93
1914		1914	
Entradas.....	\$ 547,427-09	Salidas.....	\$ 640,161-20
	<hr/>		<hr/>
Merma.....	\$ 112,575-01	Merma..	\$ 140,161-20
	<hr/> <hr/>		<hr/> <hr/>

De suerte que si bien las entradas bajaron este año, fue tan considerable la reducción de sus gastos que el balance del negocio dejó menos pérdida que el del año anterior.

El movimiento del tráfico durante el año y el resultado de su comparación con el del año anterior se expresan en el siguiente cuadro:

	<u>Año 1913</u>	<u>Año 1914</u>	<u>De más en 1913</u>
Pasajeros trasportados..	54,529	39,195	15,424
Bananos.	2.871,292 r.	2,301,316 r.	569,977
Importaciones	431,523 k.	88,076 k.	343,447
Flete local.....	23.456,528 k.	17.160,422 k.	6.296,106
Encomiendas.....	146,946 k.	31,500 k.	115,446
Ganado caballar	246 c.	1 c.	245 c.
Ganado vacuno.....	94 c.	19 c.	75 c.
Madera	941,108 p.	816,278 p.	124,830 p.

Las diferencias anotadas acusan una notable baja en cada una de las partidas en que se divide el movimiento total del tráfico, que indudablemente obedece, en primer término, al actual conflicto europeo. Es de esperar que una vez restablecida la normalidad de los negocios, surja de nuevo el movimiento que progresivamente venía alcanzando esta importante empresa ferrocarrilera, que tanto ha influido en el desarrollo de nuestra Zona Atlántica.

* * *

Se hizo con toda regularidad el servicio gracias a que no ocurrieron, como en épocas anteriores, daños sensibles que interrumpieran el tráfico.

Este Ferrocarril y sus dependencias se conservan en buen estado.

Durante el año se renovaron 1733 rieles y 17582 traviesas; se aplicaron 238 carros de lastre; varios puentes y alcantarillas fueron debidamente reparados y pintados, lo mismo que los edificios de las estaciones de Limón, Piuta, Castro y Zent.

* * *

Bien atendida ha sido la conservación del material rodante. Fueron reparados nueve carros de pasajeros, 809 de carga y 17 locomotoras; y se pusieron al servicio tres carros salón que esta Compañía tomó en arrendamiento según expresa el informe que aparece entre los anexos.

* * *

De acuerdo con las estipulaciones del respectivo contrato, la conservación del muelle de madera de Limón, está a cargo de la Northern Railway C^o., y place consignar que ella cumple debidamente su obligación, como lo demuestra el buen estado en que se encuentra la obra.

United Fruit Company

Año tras año consigna en su informe el señor Administrador General de esta importante Empresa, los perjuicios que viene sufriendo en sus plantaciones por las enfermedades que se han propagado en los cultivos, así como por el rigor del invierno que tan duramente azota nuestra región Atlántica y que solamente en las fincas de la Compañía destruyó en el año próximo pasado 119,157 matas de banano y 18,426 de cacao.

* * *

La Empresa tenía al final del año 1914 un total de 10,613.16 hectáreas cultivadas de banano, sean 826.82 menos que en el año 1913.

La exportación de sus bananos alcanzó la cifra de 10,154.845 racimos, cantidad que si se compara con la exportada en 1913, da una merma de 1.015.967.

La exportación de naranjas y *grape fruits* ascendió a 4,149 cajas en 1914 habiendo superado a la de 1913 en 182 cajas.



Carretera de San José a Heredia



Carretera de Desamparados a Azerrí. Trecho del río Jorco, en composición

* * *

En el informe del señor Administrador de esta Empresa se consigna el movimiento de enfermos habidos en los hospitales de la Compañía, durante el año próximo pasado.—Aunque la naturaleza de este asunto lo coloca fuera de la jurisdicción de la Secretaría de Fomento, ésta cree del caso tomarlo en cuenta para evitar que quede ignorado, toda vez que dicho informe se refiere a un organismo de su atingencia.

El referido movimiento en el Hospital General, fue así:

Entradas	4518
Salidas	4132
Defunciones	247
En curación al 31 de diciembre de 1914.....	139

Dirección General de Estadística

En esta oficina que es algo así como la guía obligada de todo buen plan de administración, debiera, para que llenase cumplidamente sus fines, ampliarse en el personal, tanto para anotar datos de muchísima importancia que hoy es imposible consignar, como para suplir la omisión de los particulares, que no obstante estar obligados por ley a suministrar ciertos informes, son renuentes para cumplir con ese deber.

Tal inopia de auxiliares hace doblemente meritoria la labor realizada por dicho centro, gracias a la competencia y dedicación de su Jefe don José María Alfaro Cooper y de sus asiduos colaboradores, quienes se empeñan en suplir toda deficiencia, haciendo cada día más completos y exactos los datos recopilados y ordenados por ellos.

Por razón del volumen y la importancia especial que tiene el informe del Director General de este ramo, se ha dispuesto publicarlo por separado, en forma de folleto, de suerte que no figurará entre los anexos de esta Memoria; pero en cambio insertaré en esta parte expositiva algunos de los datos más importantes que contiene, como sigue:

Demografía

Población de la República

La población calculada el 31 de diciembre de

1913 fue de	410,981	habitantes
El aumento natural en 1914 ascendió a.....	9,151	—
El aumento migratorio exterior llegó apenas a	47	—
<hr/>		
Población el 31 de diciembre de 1914.....	420,179	habitantes

o sea un aumento de 9198 sobre el año próximo pasado.

Nacimientos

Fueron inscritos.....	18633	El tanto por mil fue de.....	45,34
En 1913.....	17746	En 1913.....	44,43
<hr/>		<hr/>	
Aumento.....	887	Aumento.....	0,91

Comparación de los nacimientos inscritos

PROVINCIAS	1913	1914	Diferencia
San José.....	5805	6087	282
Alajuela.....	4249	4331	82
Cartago.....	2652	2820	168
Heredia.....	1625	1773	148
Guanacaste.....	1623	1699	76
Puntarenas.....	991	1050	59
Limón.....	801	873	72
<hr/>		<hr/>	
Total.....	17746	18633	887

Tanto por mil de nacimientos en las provincias

San José.....	48,66	Número de orden	2°.
Alajuela.....	44,33	”	”
Cartago.....	45,26	”	”

Heredia	40,11	”	”	”	6°.
Guanacaste	46,55	”	”	”	3°.
Puntarenas	49,76	”	”	”	1°.
Limón	36,22	”	”	”	7°.
	<hr/>				
En la República	45,34				

Entre los diversos resultados relativos al movimiento de población que el Director General de Estadística ofrece en su informe, se observa que, contra la opinión general, en Costa Rica nacen más hombres que mujeres y que, si bien la mortalidad de aquéllos es también mayor, queda siempre un pequeño exceso para la población masculina, como lo demuestran los siguientes datos:

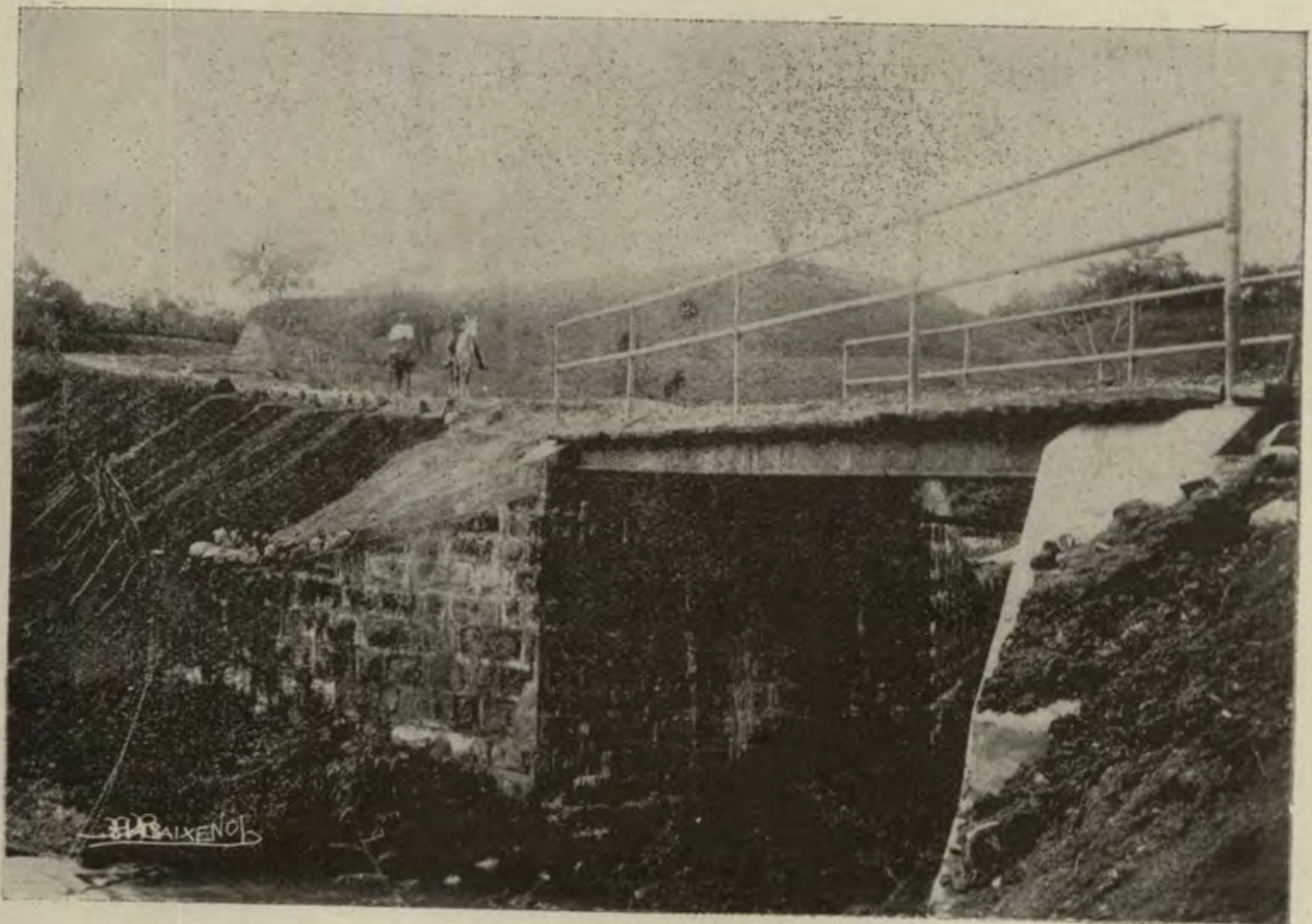
Varones nacidos en los últimos 10 años	81,129
Mujeres nacidas en los últimos 10 años	76,768
	<hr/>
Aumento de varones	4,361
	<hr/>
Varones muertos en los últimos 10 años	48,211
Mujeres muertas en los últimos 10 años	43,998
	<hr/>
Aumento en la mortalidad de varones	4,213

O sea una pequeña diferencia de 148 en aumento de los varones. Dice además que durante ese lapso ha crecido la población del país en 18,038 habitantes en virtud del movimiento migratorio exterior y que, si suponemos que las dos terceras partes de los pasajeros pertenecen al sexo masculino (la oficina no tiene datos concretos para afirmarlo) quedaría un aumento de 601 varones por término medio en cada año, lo que demuestra que, salvo en casos extraordinarios de guerra, etc., el número de varones excede al de mujeres en Costa Rica o están por lo menos ambos números perfectamente equilibrados.

Costa Rica alcanza, según datos comparativos, el mayor tanto por mil de nacimientos entre 16 naciones estudiadas y el menor tanto por ciento (23,25) de hijos naturales en Centro América.



Carretera de Desamparados a Aserri. Trayecto del río Jorco, en composición, lado de Desamparados



Carretera de Desamparados a Aserri. Puente sobre el río Jorco

Matrimonios

Por razones diversas no ha podido llevarse desde hace varios años la estadística de matrimonios y el Director se limita a reproducir los datos de las inscripciones que aparecen en el Registro Central del Estado Civil del año 1904 al 1914.

De estos detalles resultan para los dos últimos años las cifras siguientes:

Matrimonios en 1913	2226	Católicos	2146	Civiles	80
„ „ 1914	2178	„	2110	„	68

Mortalidad

En 1914	fueron inscritas defunciones	9482
„ 1913	„ „ „	9382
Aumento absoluto de sólo		100
El tanto por mil fue de		23,07
Y en 1913		23,48
Bajó en		0,41

Defunciones

Año 1884	3807
„ 1894	5857
„ 1904	7404

Mortalidad en las provincias

PROVINCIAS	1913	1914	Diferencia
San José	2966	2910	— 56
Alajuela	2098	2317	219
Cartago	1521	1476	—45
Heredia	872	914	42

Guanacaste.....	633	583	—50
Puntarenas.....	611	590	—21
Limón.....	681	692	11
	<u>9382</u>	<u>9482</u>	<u>100</u>

Lo que indica que sólo ha aumentado en Alajuela, Heredia y Limón.

Tantos por mil de mortalidad en las provincias

San José.....	23,27	Número de orden	5°.
Alajuela.....	23,71	„ „ „	3°.
Cartago.....	23,69	„ „ „	4°.
Heredia.....	20,68	„ „ „	6°.
Guanacaste.....	15,97	„ „ „	7°.
Puntarenas.....	27,96	„ „ „	2°.
Limón.....	28,71	„ „ „	1°.
En la República.....	<u>23,07</u>		

Entre los cantones el tanto por mil más alto 54,37 corresponde a Orotina y el segundo á Jiménez con 52, 76 y el último a Bagaces con sólo 10,75.

Mortalidad infantil

A este respecto manifiesta el señor Director que, sin tener en cuenta los nacidos muertos, la mortalidad infantil resulta:

En 1914 murieron.....	5212 niños
„ 1913 „.....	5467 „
Bajó en.....	<u>255 „</u>

El tanto por ciento sobre la mortalidad general fue:

En 1914 de.....	54,98
„ 1913 „.....	58,27
Bajó en.....	<u>3,29</u>

Siendo este último dato muy satisfactorio, sobre todo si se tiene en cuenta que en 1913 había subido en 4,67 ese tanto por ciento.

Mortalidad infantil por provincias

PROVINCIAS	1913	1914	Diferencia
San José.....	1818	1599	—219
Alajuela.....	1293	1421	128
Cartago.....	999	885	—114
Heredia.....	515	484	—31
Guanacaste.....	338	299	—39
Puntarenas.....	292	300	8
Limón.....	212	224	12
	<u>5467</u>	<u>5212</u>	<u>—255</u>

Ha aumentado pues en Puntarenas y Limón y particularmente en Alajuela.

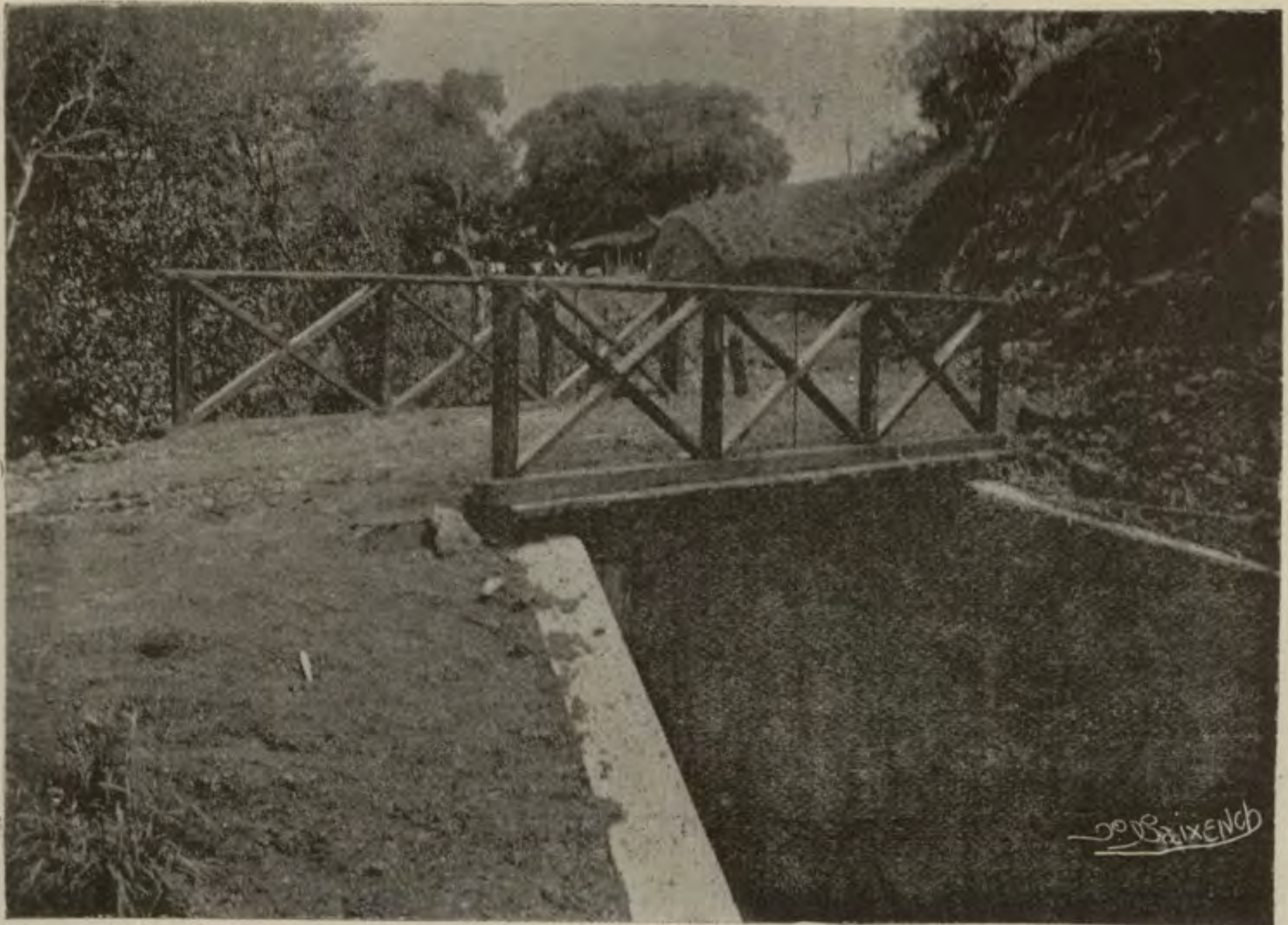
Causas de mortalidad según clasificación internacional

Tanto por ciento sobre la mortalidad general:

	1910	1911	1912	* 1913	1914
I Enfermedades generales.....	18.40	17.95	17.68	20.00	16.90
II Del sistema nervioso.....	10.70	10.74	11.70	11.59	11.75
III Del aparato circulatorio.....	3.10	3.17	2.96	3.07	3.40
IV Del aparato respiratorio.....	7.00	8.23	8.50	11.18	9.42
V Del aparato digestivo.....	27.70	29.38	28.30	24.43	28.05
VI Del aparato genito urinario.....	1.80	1.73	2.43	1.90	2.10
VII Estado puerperal.....	1.00	1.43	1.10	0.94	1.20
VIII Enfermedades de la piel.....	0.30	0.29	0.20	0.33	0.25
IX De los órganos de la locomoción.....	0.20	0.28	0.32	0.35	0.35
X Mala conformación.....	0.50	0.63	0.65	0.49	0.20
XI Enfermedades de la infancia.....	1.60	1.98	1.63	1.63	1.73
XII Enfermedades de la vejez.....	0.70	0.74	0.60	0.53	0.70
XIII Muertes por causas externas.....	5.80	2.28	2.35	2.24	1.95
XIV Enfermedades indeterminadas.....	21.20	21.17	21.58	21.32	22.00

En el año de 1914 ha bajado el tanto por ciento de los grupos I y IV y subido el del grupo V principalmente.

Dentro del primer grupo es alarmante el aumento de la mortalidad producido por la tuberculosis, las enfermedades cancerosas y la difteria en el año en que me ocupo.



Puente en la carretera al Puriscal y trecho en composición



Puente sobre el rio Oro, en la carretera al Puriscal

En la mortalidad corresponde

	<u>1913</u>	<u>1914</u>	<u>Diferencia</u>
A los nacidos muertos.....	5,60	6,10	0.50
A los menores de cinco años...	58,30	54,98	—3,32
A los de 5 a 20 años.....	6,60	6,50	—0,10
A los de 20 a 50 años.....	17,30	18,70	1.40
A los mayores de 50 años.....	12,20	13,72	1,52

* * *

Tarea larga y fuera de lugar sería en esta parte expositiva relatar punto por punto los diferentes e importantes detalles que nos suministra el mencionado informe en los ramos de investigación en que se ocupa la Estadística Nacional, pero sí anotaremos algo, aunque sea someramente, para detenernos después en las cifras que se refieren al ramo comercial.

En lo que concierne al movimiento marítimo de nuestros puertos resulta que entraron..... 549 naves en 1914
 y entraron..... 703 — — 1913, lo que da un
 descenso de..... 154
 salieron..... 547 — — 1914
 y salieron..... 701 — — 1913 o sea un des-
 censo de..... 154

Ambos descensos corresponden a 1914, lo cual se debe particularmente a la guerra europea como se comprueba con la estadística comparativa de los respectivos trimestres de los últimos dos años.

Policía

Casos juzgados en las Jefaturas Políticas y Agencias de Policía

En 1914.....	10.948
En 1913.....	<u>11.725</u>
Bajaron de cantidad....	777 en el último año.

Del estudio detallado de estos casos, entre los cantones aparece que Puntarenas tuvo el mayor tanto por mil o sea 84,68 y el menor San Isidro con sólo 0,66.

Criminalidad

Durante el año de 1914 fueron terminadas 1305 causas criminales
y en — — — 1913 — — — 1327 — — —

De suerte que en el último año hubo menos 22

Movimiento Judicial Civil

Durante el año 1914 fueron terminados..... 3640 asuntos
— — — 1913 — — — 2999 — — —

Aumentaron en..... 641

El total de las cuantías en 1914 fue de. ₡ 2.642.294 00
— — — — — 1913 — — — 2.183.503 00

Aumentaron — 1914 en..... ₡ 458.791 00

Instrucción Pública

El movimiento de este importante ramo en los últimos años es como sigue:

<u>Años</u>	<u>Escuelas Públicas</u>	<u>Maestros</u>	<u>Alumnos</u>
1910	337	953	26.886
1911	356	1054	29.904
1912	383	1191	31.407
1913	412	1073	33.084
1914	421	1124	33.908

Movimiento comercial

La importación total en 1914 fue de... ₡ 16.240.170 00
 y — 1913 — — .. 18.677.652 00

Bajó en..... ₡ 2.437.482 00

La exportación total en 1914 ascendió a.. ₡ 23.358.598 00
 y — 1913 — a.. 22.196.921 00

Subió en..... ₡ 1.161.677 00

Es la mayor que ha registrado la oficina.

Balance en 1914:

Exportación ₡ 23.358.598 00

Importación 16.240.170 00

Exceso de la exportación ₡ 7.118.428 00

Ha sido el mayor habido en el país.

Importación general

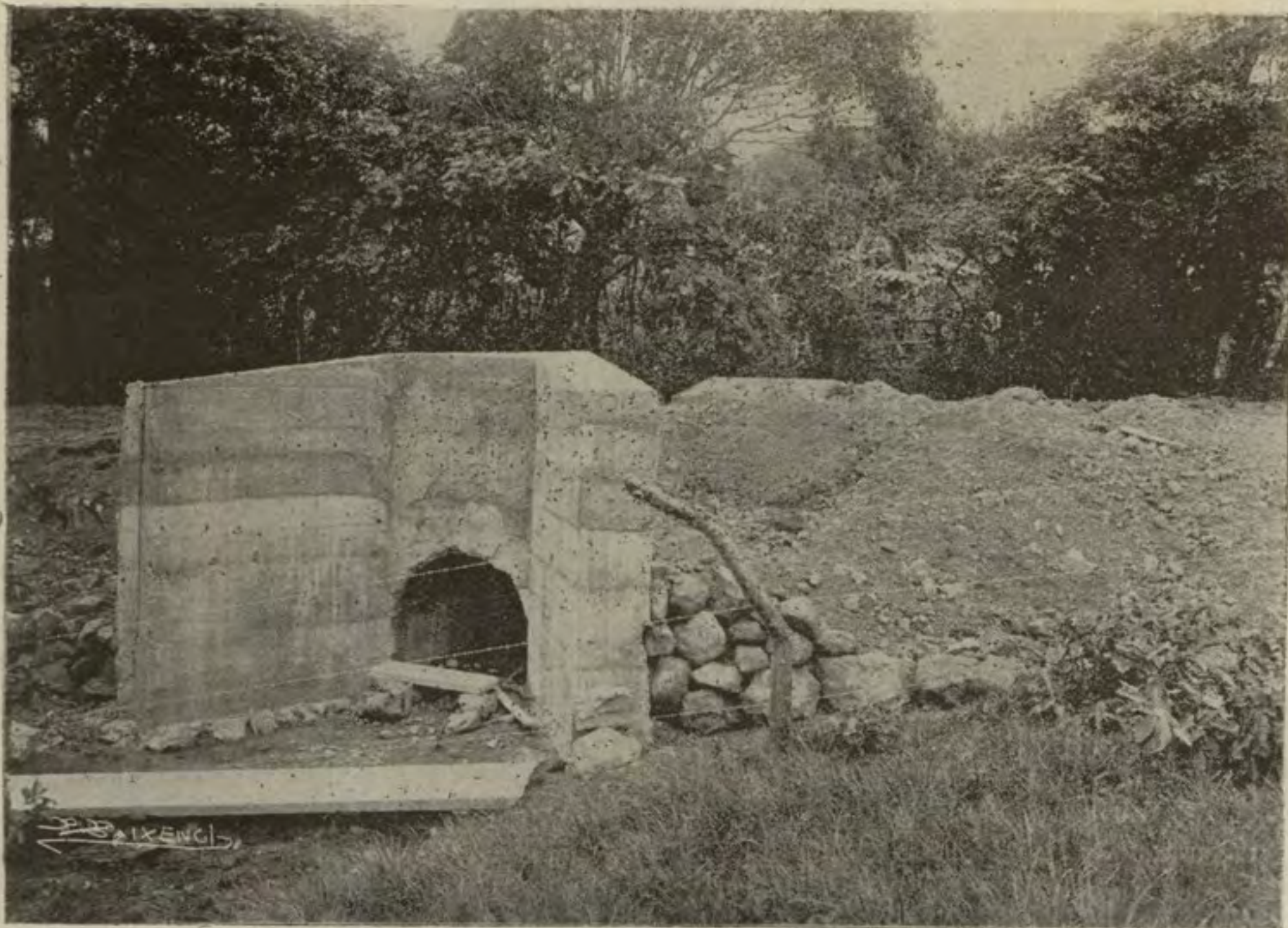
Se compone de los siguientes grupos:

I	Importación por Aduanas.....	₡ 14.353.545 90
II	— — Paquetes postales..	980.202 47
III	— — Fronteras.....	443.451 65
IV	— de ganado de Nicaragua	462.970 00
	Total general.....	₡ 16.240.170 02

El Director nos presenta un estudio comparativo de los dos últimos años para demostrar los efectos de la guerra europea en el descenso de la importación, como sigue:

Importación por Aduana de Limón

1913	3°. trimestre	₡ 3.290.507 00	4°. trimestre	₡ 3.909.804 00
1914	— —	2.801.127 00	— —	2.353.083 00
	Descenso...	₡ 489.380 00		₡ 1.556.721 00



Alcantarilla desecho de la carretera al Puriscal



Trecho en composición de la carretera al Puriscal

1913	Segundo semestre	₡ 7.200.311 00
1914	— —	5.154.210 00
Descenso total de...		₡ 2.046.101 00

Importación por Aduana de Puntarenas

1913	3° trimestre	₡ 533.925 00	4° trimestre	₡ 571.175 00
1914	— —	430.444 00	— —	434.859 00
Descenso...		₡ 103.481 00	₡ 136.316 00	

1913	Segundo semestre	₡ 1.105.100 00
1914	— —	865.303 00
Descenso total de...		₡ 239.797 00

Por ambas Aduanas tenemos:

1913	3° trimestre	₡ 3.824.432 00	4° trimestre	₡ 4.480.979 00
1914	— —	3.231.571 00	— —	2.787.942 00
Descenso...		₡ 592.861 00	₡ 1.693.037 00	

1913	Segundo semestre	₡ 8.305.411 00
1914	— —	6.019.513 00
Descenso de.....		₡ 2.285.898 00

Que con el de la importación por paquetes postales da un total de ₡ 2,620,788.

Como de la cifra anterior solamente corresponde ₡ 1.405,558-00 a la importación de mercaderías de las naciones beligerantes (Alemania, Austria, Bélgica, Francia, Reino Unido y Japón) se observa que el descenso incluye también la importación de otras naciones de Europa y América.

Según datos tomados del Boletín «Centro América», Costa Rica ocupa, por su movimiento comercial relativo, el 6° lugar entre 22 naciones del continente americano.

Exportacion

Los principales artículos exportados fueron:

I.—Café por valor de	₱	10.028,731 00
II.—Bananos por valor de		10.162,912 00
III.—Oro, plata y brozas minerales por valor de		1,910,965 00
IV.—Maderas por valor de		266,266 00
V.—Varios		989,724 00
Suma	₱	<u>23.358,598 00</u>

De las comparaciones respectivas de los dos últimos años resulta lo siguiente:

CAFÉ

En 1914 se exportaron (pe- so bruto)	K.	17.717,068	valor de ₱	10.028,731 00
En 1913 se exportaron (pe- so bruto)		13.019,059	valor de	7.752,750 00
Hay un aumento considera- ble de	K.	4.698,009	valor de ₱	2.275,981 00

El Reino Unido continúa siendo nuestro mercado más importante para la venta del café, siguiéndole Alemania y Estados Unidos.

II.—BANANOS

En 1913 se exportaron racimos	11.170,812
En 1914 se exportaron racimos	10.162,912
Bajó en	<u>1.007,900</u>

III.—ORO Y PLATA

Su comparación resulta:

	Oro	Plata	Suma
1913.....	₡ 924,598 00	₡ 902,955 00	₡ 1.827,553 00
1914.....	1.081,930 00	361,484 00	1.443.414 00
Diferencia	₡ 157,332 00	₡ —541,471 00	Bajó en ₡ 384,139 00

Exportación de brozas minerales

En 1914 ascendió su valor a.....	₡ 467,551 00
En 1913 ascendió su valor a.....	369,163 00
Subió en.....	₡ 98,388 00

IV.—MADERAS

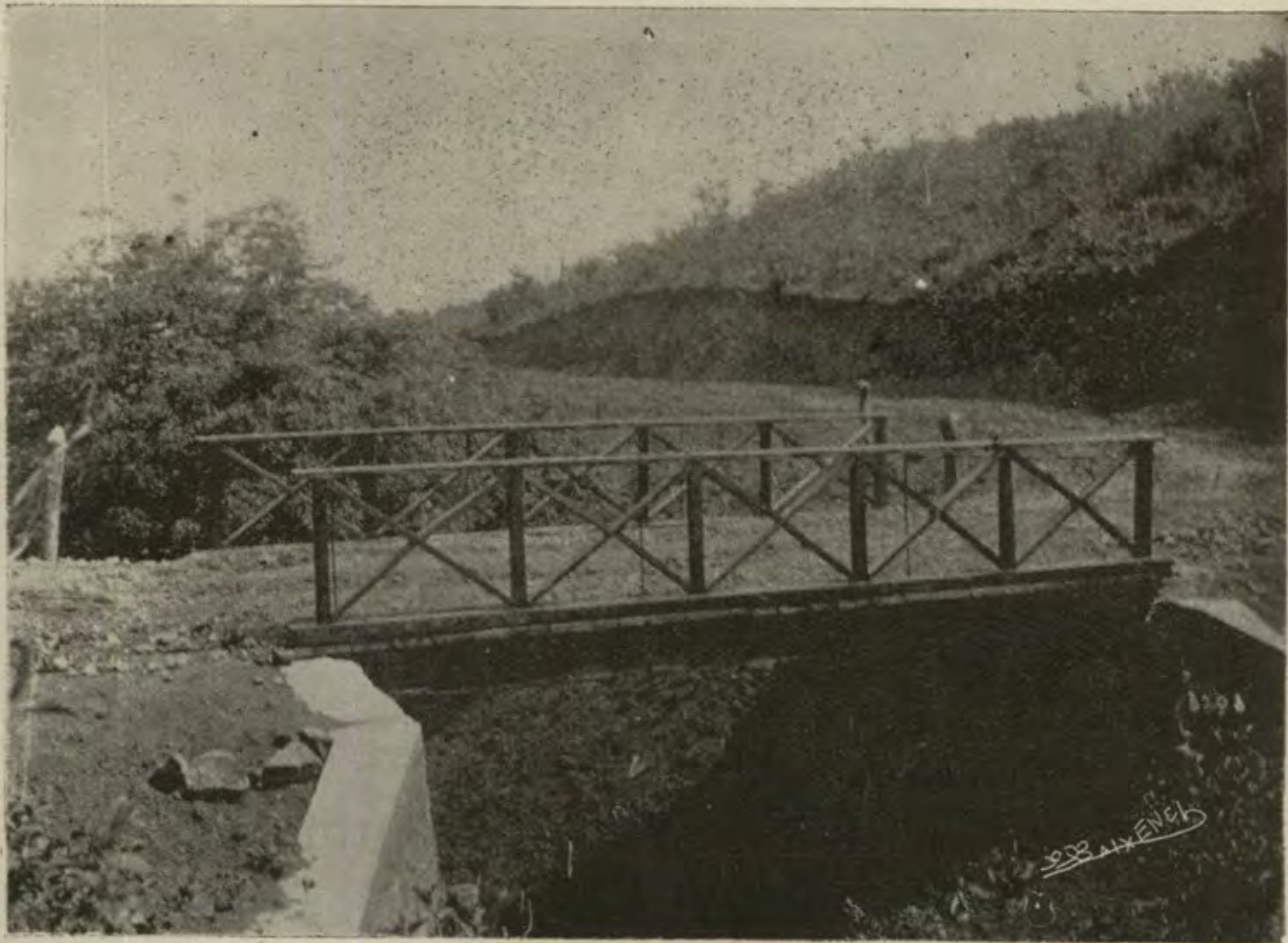
Su exportación en 1913 fue de..	K. 8.892,219	₡ 304,003 00
Su exportación en 1914 fue de..	7.888,034	266,266 00
Con un descenso de	K. 1.004,185	₡ 37,737 00

V.—ARTÍCULOS VARIOS

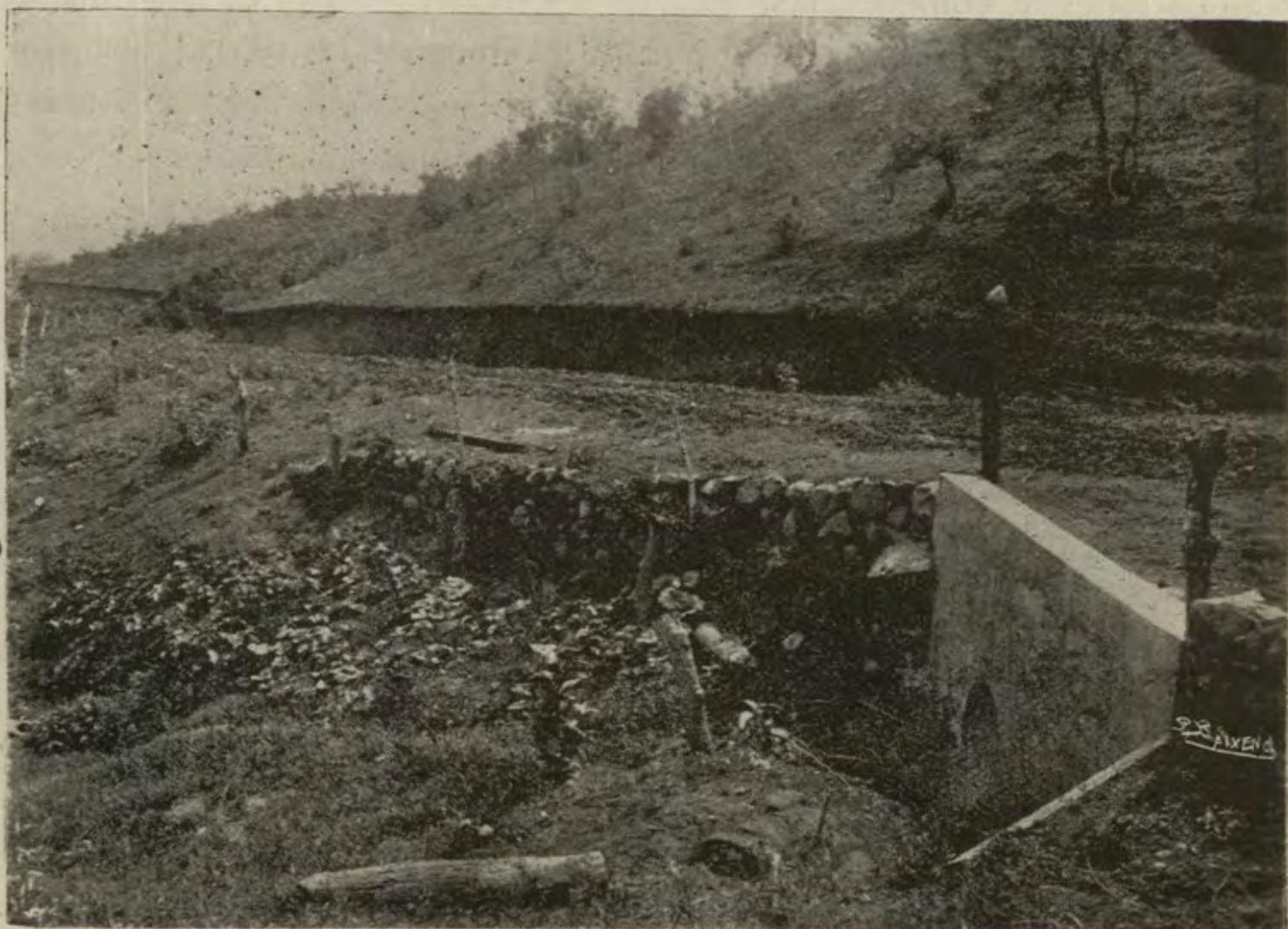
Cueros y pieles

En 1913 se exportaron.....	K. 401,097	₡ 285,770 00
En 1914 se exportaron.....	344,406	255,836 00
Bajó en.....	K. 56,691	₡ 29.934 00

El Jefe del Departamento publica datos del último Censo Agrícola practicado (1914) y agrega que adolecen de los defectos propios



Puente en la carretera al Puriscal y trayecto en composición



Alcantarilla en la carretera al Puriscal

de trabajos basados únicamente en documentos enviados por las autoridades políticas locales.

Creo de imperiosa necesidad la formación periódica de Censos Agrícolas e Industriales fehacientes, y que para ello se inviertan las sumas indispensables, pues sólo empleados competentes y bien remunerados pueden llevar a cabo esos trabajos estadísticos de tanto interés para Costa Rica.

Según informes verbales del Director, se están preparando actualmente en esa oficina dos importantes trabajos: un nuevo Censo Comercial y una nueva edición de la División Territorial de la República.

Departamento de Agricultura

La industria agrícola, fuente principal de nuestra riqueza pública, había recibido en años anteriores vigoroso impulso, ya por medio de publicaciones y conferencias, ya con el establecimiento de una oficina de consultas y de un laboratorio para el exámen de las tierras, ya otorgando facilidades para la provisión de abonos, semillas y máquinas modernas y aparentes. Notable era ya el cambio alcanzado, en nuestros procedimientos de agricultura: las antiguas y deficientes prácticas iban quedando ya rezagadas, y este progreso tiende a mantenerse sin mayor esfuerzo del Gobierno, porque gran parte del público ha palpado ya los provechos positivos de las enseñanzas impartidas. El actual Gobierno que tanto confía en la evolución que todos esperamos del país mediante la agricultura, y que por lo mismo deseaba dar todo el impulso posible a este departamento, se vió en la imposibilidad de atenderlo con la amplitud de recursos con que se había hecho. No pudiendo mantener e impulsar los campos experimentales dándoles todo el desarrollo que requieren, no pudiendo emplear sumas de consideración para el depósito de maquinarias y de abonos, todo lo cual constituye la parte mayor del gasto, hubo de reducir el personal, cuya labor sin tales elementos era poco eficaz. Por ese motivo fueron suspendidos los trabajos en los campos de Orotina y Guadalupe, la publicación del Boletín de Fomento, y casi todo el cuerpo de emplea-

dos del Departamento de Agricultura, entre ellos los conferencistas, y tan sólo se conservó la oficina Técnica de Consultas y el Laboratorio Químico Agrícola, cuyo mantenimiento es obligada exigencia del progreso alcanzado.

Prueba de mi última afirmación es que la Oficina de Consultas ha tenido mayores tareas en el año de 1914 que en los anteriores. Según el informe de su Jefe fueron atendidas 3221 consultas verbales y 1053 escritas. De estas últimas, la mayor parte procedían de las demás Repúblicas centro-americanas; y sin duda son efecto de la propaganda hecha por el Boletín de Fomento y de la buena acogida y merecida estimación que en los países hermanos se dispensó a dicho periódico.

En el Laboratorio Químico Agrícola, se practicaron 100 análisis diversos y entre ellos 21 de tierras, 15 de minerales y 13 de arcillas. Existe una tarifa para el cobro de esos trabajos; pero todos los efectuados propiamente en beneficio de la agricultura, que son los más, se han hecho gratuitamente, a fin de estimular a los agricultores a obtener el análisis de sus tierras, dato importantísimo, sobre todo para la aplicación de los abonos, y de hacer palpables por medio de esa propaganda práctica las ventajas de la ciencia aplicada a la agricultura.

No fue posible como ya se ha dicho, hacer nuevos pedidos de abonos; pero felizmente existía en depósito el sobrante del año anterior, que ha permitido satisfacer en su mayor parte las solicitudes.

Una cantidad de estos abonos fue distribuida gratuitamente entre cultivadores de café, bajo la condición de que se obligaran a ensayarlos en un determinado número de árboles, según instrucciones que al efecto les fueron suministradas. Desgraciadamente, por uno de tantos defectos de nuestro carácter, fueron muy pocos los que dieron cuenta del resultado. Sin embargo los informes recibidos, todos ellos muy favorables, confirman la inmensa ventaja, la necesidad de los abonos químicos, cosa que hoy ningún entendido discute, pero que importa hacer palpable a nuestro pueblo. Esos informes ponen además de manifiesto la conveniencia de importar abonos puros, para combinarlos aquí si fuere el caso según las diversas necesidades de los terrenos, previo análisis de éstos; y la de evitar la introducción de abonos mezclados, porque en éstos son más fáciles las adulteraciones que desacreditan el empleo de este poderoso auxiliar de la producción.

En años anteriores se hicieron en los campos de ensayos de Guadalupe y Orotina, especialmente en el último, numerosas experiencias para determinar prácticamente cuáles son las máquinas agrícolas que por nuestras condiciones deben adoptarse en el país. Esas experiencias han colocado al Departamento de Agricultura en condición de poder recomendar con acierto las que más eficazmente pueden aplicarse a los diversos cultivos.

Para auxiliar a los ganaderos en la mejora de las razas vacuna, caballar y asnal, el Gobierno anterior hizo venir varios y magníficos reproductores de cada una de esas especies: algunos de ellos prestan servicio en el campo de ensayos de Guadalupe.

Quiso esta Secretaría hacer accesible ese beneficio a las diversas provincias, por ahora a las más cercanas, haciendo que esos patrones



UN CAMINO EN LA Balsa

fuesen periódicamente llevados a cada una de ellas; y al efecto solicitó de las municipalidades centrales la construcción de establos aparentes. El servicio extendido en esa forma exige practicar la impregnación artificial, para que se pueda atender a todas las demandas sin perjuicio de los reproductores. La aplicación de ese sistema requiere aparatos especiales y la intervención del veterinario, cuya presencia puede aprovecharse, además, para que dé, en cada uno de los lugares beneficiados, explicaciones prácticas y conferencias acerca de todo lo concerniente a su ramo. Los aparatos ya vinieron; y así no dudo que la completa realización de ese proyecto, para la cual por parte del Gobierno todo está listo, se verificará en breve término.

* * *

Siempre he tenido la convicción de que una vez bien conocidos nuestros productos nacionales en el exterior, muchos de ellos podrían hallar mercados de consumo, por las diversas aplicaciones que tienen en razón de la variedad de industrias en que podrían emplearse, en tanto que aquí apenas si hay en qué utilizarlos. Soy decidido partidario de la fundación de una oficina especial, dedicada exclusivamente a hacerlos conocer, mediante una propaganda en toda forma, y buscarles consumo. He enviado varias muestras, entre otras, de aceite de tiburón, que constituyen un lubricante bueno y barato; el fruto de corozo, útil por la grasa de su pulpa y por las condiciones de su semilla para botones; achiote, magnífica sustancia tintórea y almidón de yuca. Respecto de los dos primeros no tengo noticias; y de los otros dos hay muy buenas referencias en cuanto a sus aplicaciones; el achiote por su tinta y el almidón, entre otras cosas, para el apresto de las telas. Se ha solicitado un envío para ensayo en grande escala, de doscientos kilogramos de achiote y cinco mil de almidón.

Pláceme consignar aquí que el señor don Luis Nieto, así como la sociedad Alsina & Pérez Martín, residentes en Barcelona, se han esforzado mucho por buscar en Europa mercados para nuestros productos, y ello merece gratitud de los costarricenses y del Gobierno.

* * *

Además de los contratos insertos en los anexos de esta Memoria la Secretaría de mi cargo celebró dos que aun no han sido sometidos a vuestra aprobación en espera de que los contratistas rindan las garantías que para ello se les exigieron; pero cuya excepcional importancia me parece impone el deber de no pasarlos en silencio. He aquí de ellos una breve noticia:

A

El 24 de junio de 1914 se concedió ad refferéndum a don Raphael Marshall una extensión hasta de 25,000 hectáreas en los terrenos baldíos de la zona del Pacífico. El contratista se obliga a cultivar de algodón por lo menos la mitad de esos terrenos, y de otras plantas tropicales el resto, debiendo garantizar el cumplimiento de sus obligaciones con un depósito de £ 1,000 que ha de hacerce antes de que el contrato sea sometido la aprobación del Congreso, y dar otras seguridades que irá rindiendo conforme sus diversas obligaciones vayan haciéndose más grandes según lo convenido.

Ese contrato abriría a Costa Rica una nueva industria agrícola y haría posible la de hilados de algodón entre nosotros, emancipándonos así del extranjero.

Con el objeto de ganar tiempo y de que el señor Marshall iniciase los cultivos y con ellos se procurase la semilla necesaria, el Gobierno le facilitó para la siembra de algodón el Campo de Ensayos de Orotina; y según se nos informa el contratista está muy satisfecho de los resultados obtenidos.

Aun no han sido depositadas las primeras £ 1,000 de garantía; y eso nos hace creer que la guerra ha impedido al señor Marshall reunir el capital necesario para su empresa.

B

No de menor importancia sin duda fue el convenio de 9 de junio celebrado con don Francisco Quesada Esquivel para el establecimiento

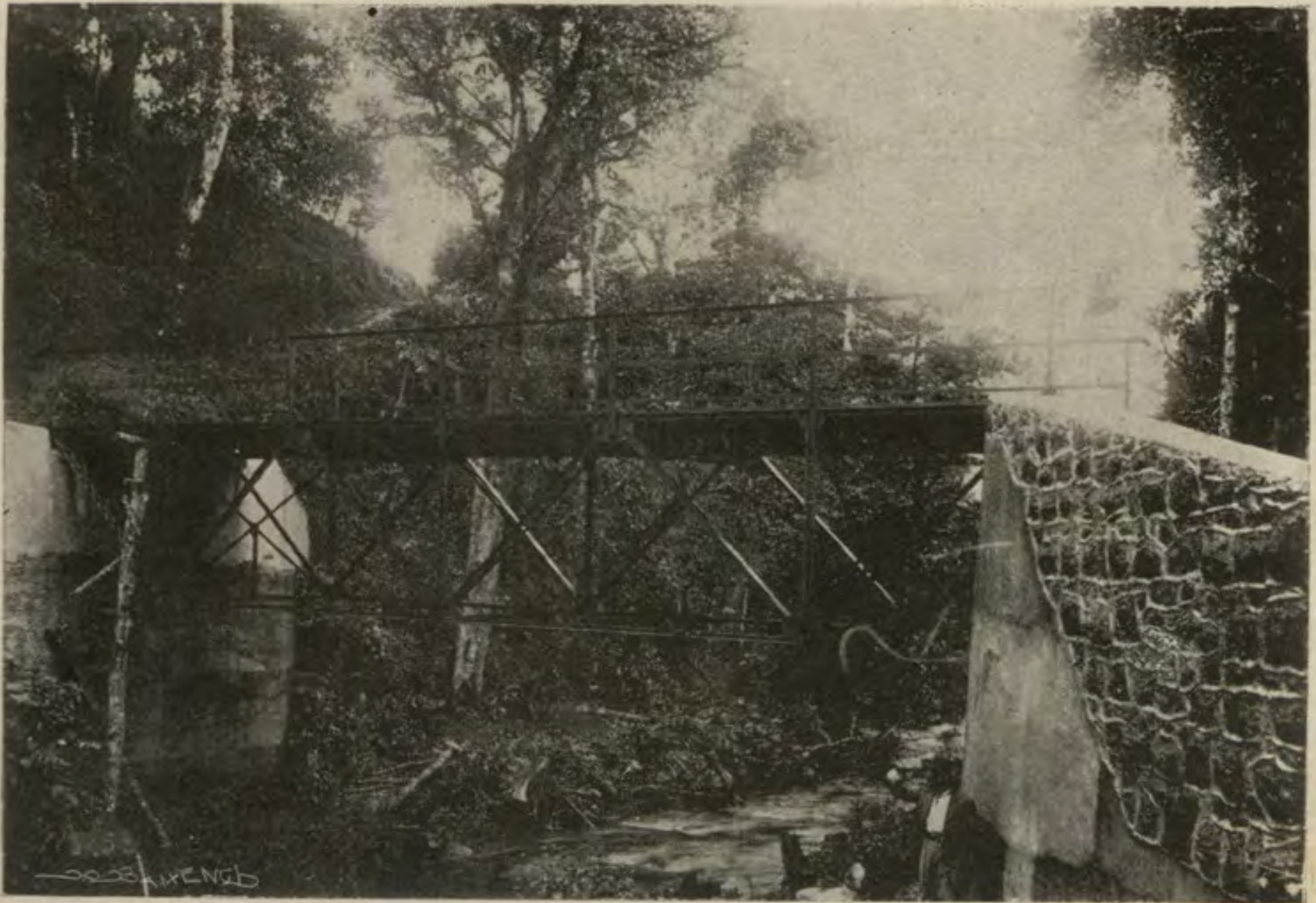
de cultivos de bananos y cacao en la región del Tortuguero, construcción de un ferrocarril que partiendo de la boca de dicho río habilite esa zona y vaya a terminar por dos ramales, de un lado en la confluencia de los ríos Puerto Viejo y Sarapiquí y de otro en las vecindades del río Guácimo, y construcción también, conforme a plano y proyecto del Gobierno, de un puerto resguardado para el comercio de altura en la boca del Tortuguero.

Sabido es que la industria de bananos está en decadencia a causa de la enfermedad que ataca las plantaciones y que éstas sufren por efecto del mal tiempo en los terrenos actualmente dedicados a ese cultivo: la necesidad de abrirle nuevos campos y de lograr que ese negocio no siga siendo objeto de monopolio, hicieron concebir grandes esperanzas del proyecto del señor Quesada. Sin embargo aun no se tiene noticia de que él haya logrado organizar su empresa, lo que en las circunstancias actuales parece algo difícil; y si ese esforzado luchador no pudiese salir avante, estoy seguro de que vosotros lo lamentaríais tanto como yo.

Colonia de El Pozo

Uno de los problemas más importantes y más arduos de resolver en que se han ocupado las administraciones pasadas, es el de la colonización interior para llevar pobladores a todos aquellos lugares de la República, que sólo esperan el esfuerzo del trabajador para brindarnos sus riquezas.

Se trató primero de traer colonos extranjeros, plan que desgraciadamente ha fracasado repetidas veces, y que no puede tener éxito sino con desembolsos superiores a nuestros recursos. Posteriormente se ideó el sistema de llevar personas del interior, dándoles porciones de tierra y un subsidio mensual durante cierto tiempo. Este plan, aplicado a las colonias «El Salvador» y «Carmona» fracasó en definitiva en la primera y dió un resultado *apreciable* en la segunda. Lugares sanos, climas benignos, terrenos fértiles; concesiones iguales a los colonos ¿qué pudo entonces determinar tan diferentes resultados? Exa-



Carrizal de Alajuela. Puente sobre el río Poás



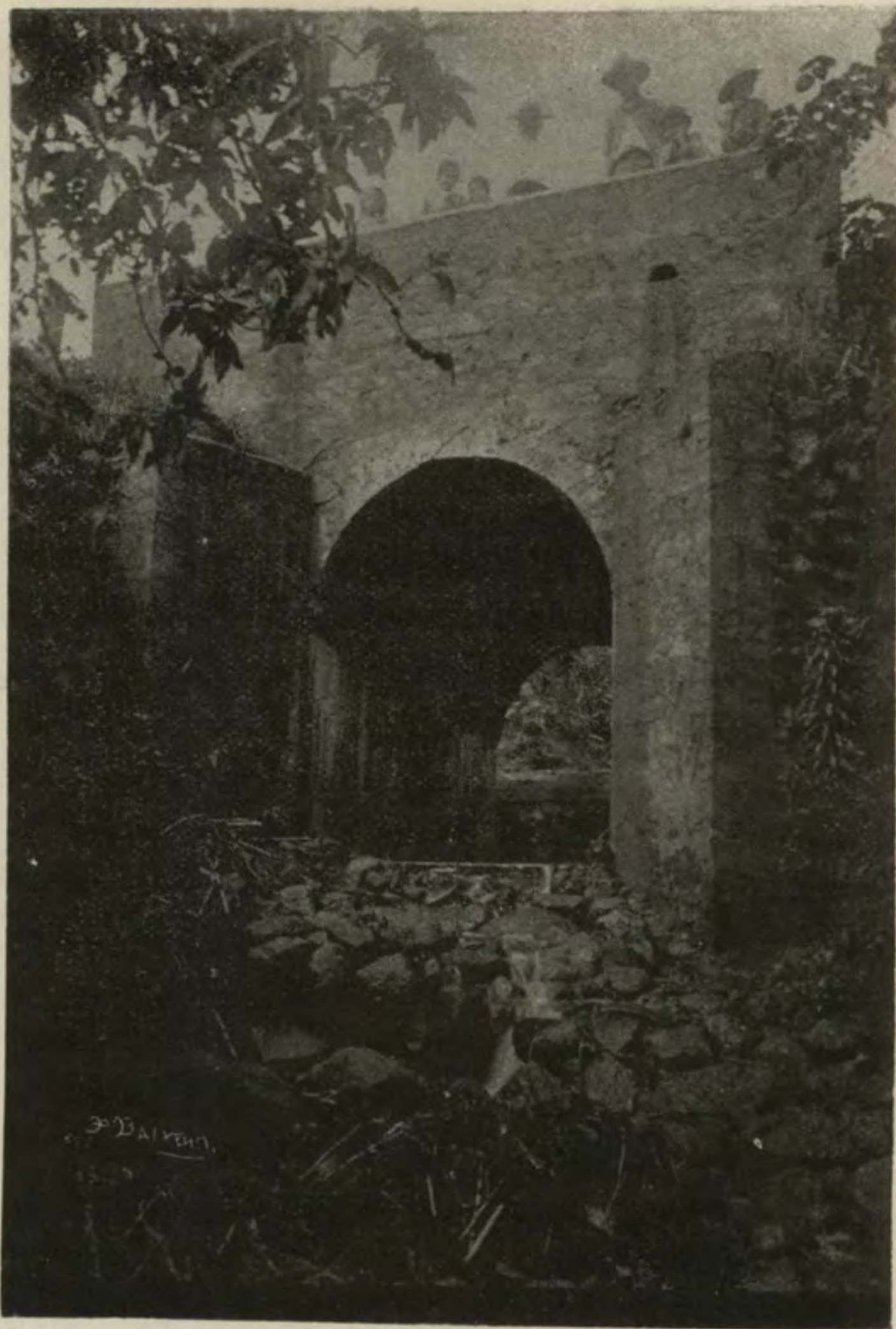
Fraijanes (Alajuela). Puente sobre el río Poás

minemos las condiciones diferenciales: La Colonia Carmona tuvo desde sus comienzos: camino para la salida de sus productos; asiento lejos del lugar donde residían las familias colonizadoras; auxilios religiosos. escuela y telégrafo. «El Salvador» carecía de esas condiciones. La colonia de Tilarán, en la cual se nota verdadera prosperidad, tiene: lugar sano, clima benigno, terreno fértil, camino para la salida de sus productos, aunque bastante inferior al de la Carmona; asiento distante de donde residían sus pobladores; auxilios religiosos no muy lejos, correo, escuela y telégrafo. En esta colonia, a la inversa de las otras dos, los pobladores no recibieron subsidio pecuniario.

La fertilidad de un terreno y la salubridad de un lugar no podrán constituir por sí solos ningún halago para su colonización; es indispensable el camino que permita explotarlo. Nada despierta tanto interés por una localidad como vivir en ella. La proximidad del asiento de una colonia a la residencia de sus colonos, hace posible a éstos y aun les facilita conservar sus propios domicilios. Estos tres inconvenientes reunía la colonia de «El Salvador»: faltaba el camino: los vecinos tenían muy cercano su arraigo de hogar y faltaban los servicios religiosos y telegráfico. El subsidio pecuniario es un gran halago, pero no es especial para el agricultor sino para todos los que están necesitados de recursos, y por eso congrega entre los elementos apropiados para la colonización a muchas personas que lejos de buscar en la agricultura el apoyo de su futura vida, tratan solamente de solucionar sus dificultades de momento, y desiertan cuando falta la mensualidad.

La Colonia Carmona debe su florecimiento, a su bien meditado plan; a su clima y suelo; a su servicio escolar, postal y telegráfico; a los servicios religiosos que con tanta abnegación prestó el fundador de ella (Sacerdote que a su ilustración reúne un espíritu progresista nada común); y principalmente a la facilidad y estabilidad de su vía de comunicación con el interior. Pero se adoptó el principio de auxilio pecuniario, que suspendido ya ha determinado la paralización actual

de su avance, en lo que también creo ha influido poderosamente la dificultad con que han tropezado los pobladores para obtener hasta hoy la propiedad de las tierras que cultivan.



ZARCERO.—PUENTE

Con la experiencia adquirida no dudó esta Secretaría en impulsar el movimiento migratorio que espontáneamente se iniciaba ya hacia El Pozo: lugar distante de los centros de población; fértil; con vía de comunicación estable y económica; puerto fluvial de los pueblos de

Buenos Aires, Térraba y Boruca, y que por lo mismo, está llamado a ser centro comercial cuya importancia crecerá de día en día; localidad que por su situación topográfica y aun por sus otras condiciones indicadas, asiento de una gran población y un emporio de prosperidad agrícola.

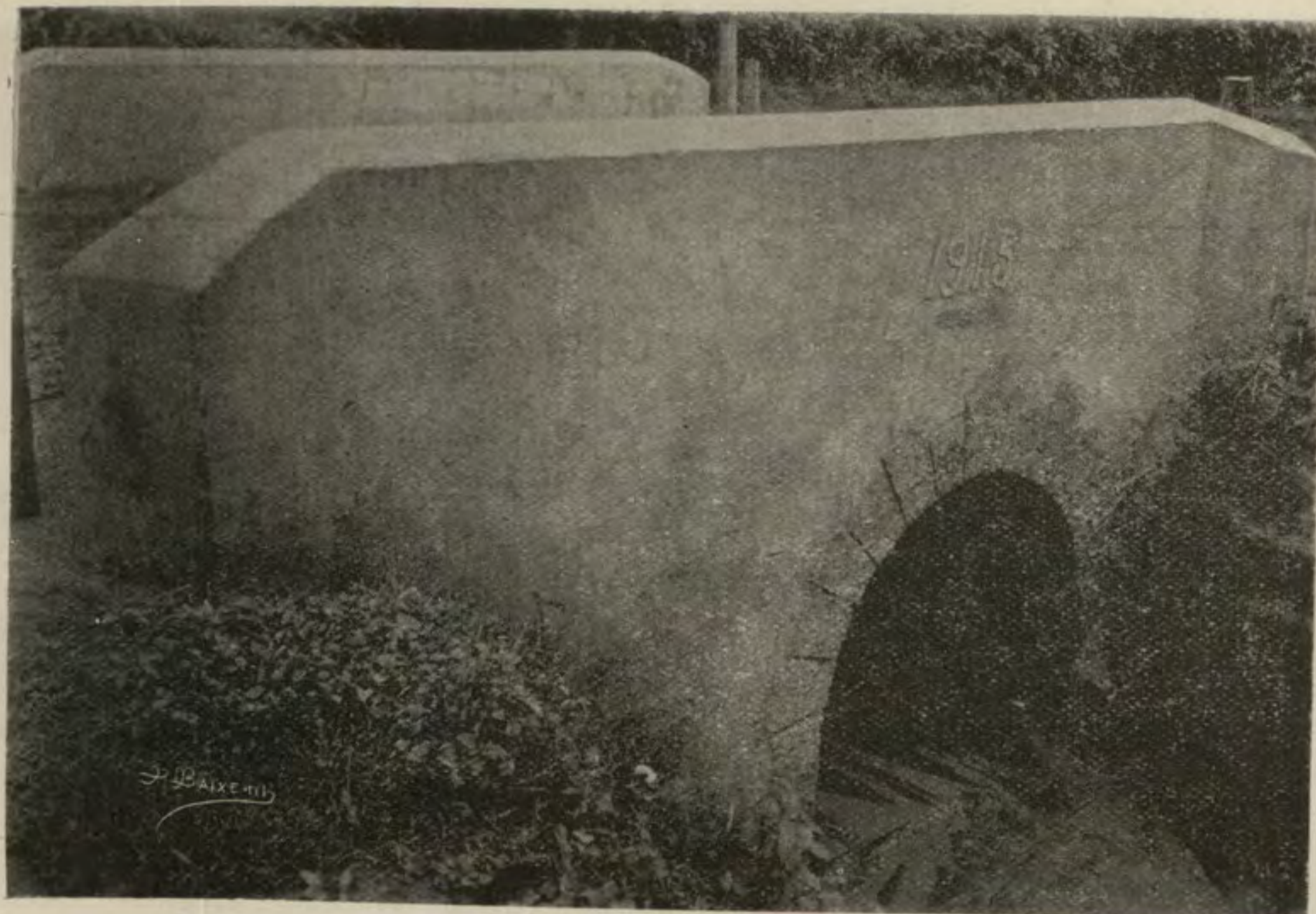
El Gobierno no ha dado auxilio de dinero a ninguno de sus colonos y se ha limitado a conceder pasajes gratuitos a las familias pobladoras cuando acreditan sus buenas costumbres, su pobreza y estar dedicadas a la agricultura; a dotar a la Colonia con una trilladora y un desgranzador para el beneficio del arroz que es su principal cultivo, y a ofrecer una máquina de aserrar y un trapiche. Una gasolina del Gobierno hacía antes un viaje cada quince días a Golfo Dulce, con escala en El Pozo. La actual administración celebró un contrato con don Santiago Sagel con el objeto de expeditar y abaratar ese servicio de transporte. Al principio el promedio mensual de pasajeros entre Puntarenas y El Pozo era de cuatro, movimiento que ha ido en aumento hasta alcanzar la cifra de cuarenta en uno de los meses pasados. Fue preciso modificar ya ese contrato y establecer que los viajes se hicieran cada diez días en vez de quince como se había convenido al principio. Gracias a ese contrato y al Ferrocarril al Pacífico, el flete desde Golfo Dulce o El Pozo hasta San José cuesta más o menos la mitad de lo que vale el de San Carlos a esta capital. Cuenta hoy la colonia con más de cien pobladores y sus siembras de arroz han dado resultados magníficos como lo indico en otro lugar de esta Memoria. El éxito hasta ahora alcanzado es halagador, pero para asegurarlo en lo porvenir y que no venga a ser una ilusión más que se desvanece sería preciso:

Primero:—La medida y amojonamiento de sus lotes y una manera fácil y expedita para que los colonos adquieran la propiedad. Esta es una condición indispensable y de realización urgente para la vida no sólo de esta colonia si no de todas las existentes como la de Santa Rita (Carmona) y la de Tilarán, hermoso ejemplo este de iniciativa individual cuya fundación iniciada por un hijo del pueblo el señor don J. R. Murillo, de San Pedro de Poás cuesta al Estado casi tan poco sacrificio como la de El Pozo.

Sin seguridad para sus trabajos, vano es exigir a los colonos que perseveren; y más cuando en su posesión se ven constantemente per-



La Legua (San Mateo). Puente sobre el río Surubres



Laguna del Zarcero. Puente

turbados ora por la codicia de especuladores de tierras que denuncian con gracias inmensas cantidades de ellas ora por la de los que para echarlos de sus sementeras se acogen a la ley de Cabezas de Familia.

A este respecto permitidme que os invite a meditar sobre si conviene o no la derogatoria o por lo menos una modificación sustancial de dicha ley que aunque muy bien inspirada y bastante bien meditada no ha dado los resultados que de ella se esperaban. No está la gracia en permitir que un hombre aislado se destierre a la montaña yendo a perecer allí en la inacción y el aislamiento. La colonización debe hacerse por grupos dotados de los principales elementos de vida. Si alguna vez como en El Muñeco de Cartago la ley ha tenido éxito es porque ha sido un grupo de hombres el que se acogió a ella y la administración les ayudó trazándoles por lo menos el camino. Por lo general lo que yo he visto es que la ley no ha sido aprovechada por los hombres de trabajo sino que se ha convertido en un nuevo instrumento de especulación mediante el cual los agiotistas expropian del fruto de sus sudores al trabajador inexperto.

Segundo:—Intentar en alguna forma el saneamiento de esos lugares. Paréceme que la siembra de Eucaliptus Glóbulus que en la campiña romana dió tan buenos resultados, debería darlos allí. Por lo pronto es urgente establecer algún servicio médico del que podrían aprovecharse tanto estos colonos como los vecinos de Golfo Dulce y los de todas las poblaciones del cantón de Osa.

Tercero:—Procurar la sustitución de la embarcación actual por otra que permita no sólo el transporte de personas y mercaderías sino también el de ganado.

Cuarto:—Ayudar para que se convierta en un verdadero camino, la picada abierta por unos excursionistas y rectificado por don Otto Heinrich, entre El Pozo y Buenos Aires. Hecho el camino el viaje podría hacerse en ocho horas.

Quinto:—Dotar a la colonia con el trapiche y la máquina de aserrar de que arriba hablé y además otorgarle algún servicio escolar. No hablo de los servicios religiosos porque la colonia puede utilizar aunque con bastante dificultad los de los generosos misioneros que hoy ejercen la cura de almas en el cantón de Osa.

Sexto:—Establecer el servicio telegráfico. Esta es una obra urgente no sólo para el desarrollo de la colonia sino principalmente para

el resguardo de los intereses nacionales en el litoral del Pacífico y como indispensable auxiliar de la navegación en esa costa. El viaje entre Puntarenas y El Pozo requiere de quince a veinte horas y entre Puntarenas y Golfo Dulce de veinticinco a treinta, en gasolina. Un percance en el viaje no puede ser notado ahora sino cuando haya transcurrido el tiempo fijado para el regreso. Esta Secretaría pidió y obtuvo ya los precios aproximados de la instalación inalámbrica necesaria y espero que no muy tardado se establecerá el servicio.

El actual Gobierno completará esta obra por él comenzada y ella será uno de sus buenos títulos de gloria.

Pozos artesianos

Debemos a la pasada administración la traída de una perforadora destinada a la apertura de pozos artesianos, a fin de dotar con ellos de agua varias poblaciones y lugares sobre todo de la provincia de Guanacaste. La primera aplicación del aparato se comenzó a hacer por este Gobierno en el Corralillo del cantón de Nicoya. Se eligió ese punto porque además de ser uno de los que necesitan la provisión de agua estaba indicado también como de aquellos en los cuales pudiera encontrarse petróleo.

Después de fuerte trabajo, en el que hubo que luchar con dificultades originadas sobre todo por la extraordinaria dureza del subsuelo, hubo que suspender la empresa por haberse llegado hasta donde el cable de la máquina permitía profundizar la perforación. Con lo hecho se obtuvo agua, pero no surgente, aunque aquella podrá aprovecharse.

El Gobierno pidió otra máquina y un cable más largo, que servirá para continuar la perforación en el Corralillo, y que se encuentra en Puntarenas donde se proyecta intentar la apertura de un pozo artesiano cerca de la playa y frente a la estación del Ferrocarril. La perforación que para ese pozo ha de hacerse permitirá estudiar la naturaleza del subsuelo en ese punto, dato importante para los trabajos del nuevo muelle, porque allí es donde el Ingeniero señor Sprung cree que debe este colocarse.

Las perforaciones en busca de agua pueden ocasionalmente dar lugar al descubrimiento de fuentes de petróleo cuya existencia se sospecha también en Puntarenas.

Museo Nacional

Digna de consignarse de manera especial es la valiosa adquisición que en el último año vino a enriquecer este Departamento, merced al patriótico desprendimiento de la señora Isabel v. de Biolley quien tuvo a bien obsequiar al Estado una colección integrada por catorce mil ochocientos ejemplares entomológicos, perfectamente determinados y clasificados, más igual número de repuesto que en verdad constituyen dos colecciones idénticas e independientes una de otra. Estos ejemplares que significan un precioso contingente para la ciencia y que por referirse al reino animal de Costa Rica revisten para nosotros singular importancia, fueron el resultado de largos años de paciente investigación realizada por el sabio y modesto Profesor don Pablo Biolley a cuya ciencia y servicios en la enseñanza tanto deben las generaciones que tuvieron la suerte de escuchar sus lecciones. Dice la señora de Biolley que al proceder así cree interpretar los sentimientos de su marido, quien en la realización de su importante obra no obedeció a otros móviles ni lo guió otro interés que pagar tributo a su amor a la ciencia y a su afecto por esta tierra que él consideraba su segunda patria. Así es como se explica que el señor Biolley rehusara las propuestas del Instituto Smithsoniano que trató de adquirir dichas colecciones por medio del Profesor señor Pittier.

El Gobierno que estima en todo su valor la donación recibida, como también aprecia en todo su mérito los nobles sentimientos que distinguían al señor Biolley, hizo presente a su señora viuda el testimonio de su agradecimiento. Por mi parte me complazco en reconocer que si Costa Rica tenía ya contraída con el ilustre Profesor Biolley una deuda de gratitud por sus eminentes servicios en la enseñanza, aumentada está hoy con el valioso presente que será visto por la generación de hoy y por las venideras como doble demostración de su ciencia y cariño a esta su segunda patria.



PUENTE SOBRE EL RIO LA Balsa

* * *

La acción del Gobierno en cuanto este Departamento, se ha limitado a la escrupulosa conservación de lo existente, reservando para época más bonancible los propósitos que lo animan en el sentido de impulsar y engrandecer este valioso centro científico y cultural. La única innovación llevada a cabo en el último año y que es digna de mencionar es la construcción de varias espaciosas vitrinas donde se exhiben hoy centenares de objetos antiguos, no expuestos antes por falta de comodidad.

* * *

Con motivo de la celebración del Centenario de don Juan Rafael Mora, varios y valiosos objetos que pertenecieron a héroes de la Campaña Nacional fueron remitidos para su custodia al Museo, lugar que el público señala como arca para guardar las reliquias que la Patria venera en recuerdo de quienes por su libertad se sacrificaron.

* * *

El aumento constante de los visitantes demuestra que cada día se aprecia mejor la importancia de este Centro. Allí los escolares van a recibir las lecciones de sus maestros y los colegiales a complementar los conocimientos obtenidos de sus profesores. Para los turistas es como un punto de reunión, pues puede decirse que esa visita es artículo obligado de su programa de viaje: en ese lugar encuentran reunidas las muestras de las riquezas nacionales; y pueden conocer mejor que en ningún otro Museo, por grande y rico que sea, las antigüedades indígenas de esta tierra y sus recuerdos históricos.

El personal es el mismo de los años anteriores y su Director don Anastasio Alfaro, identificado con el establecimiento por el largo tiem-

po que lo ha regentado, y más que todo por sus naturales inclinaciones a los estudios de zoología, botánica, geología y arqueología, lo atiende como cosa propia, que es cuanto puede decirse de su dedicación y esmero.

* * *

La oficina del Observatorio adscrito al Museo, cuya importancia para la ciencia y para la agricultura no necesito detenerme a ponderar, ha sufrido disminución en el número de sus empleados, sin que por eso haya habido merma en la cantidad de datos que antes suministraba. Mas esto no es suficiente: es necesario que ese Centro no permanezca estacionario, sino que amplíe sus trabajos, restablezca y aumente progresivamente el número de estaciones de observación, existentes en épocas anteriores y que poco a poco han ido desapareciendo, y en fin que llegue a ser tan útil para el país como lo reclaman su progreso y sus necesidades siempre crecientes.

Teatro Nacional

Muy notorio era ya el deplorable estado en que se encontraba el cortinaje del Foyer y el de los salones contiguos así como el mueblaje de esos departamentos, que son precisamente los más visibles y visitados en nuestro suntuoso Coliseo. El contraste entre el feo aspecto que producían esos deterioros, y la magnificencia del edificio, era tan visible que daba pie para las justas censuras del público.

Impuesta así la necesidad de reparar ese material, se hizo por el Gobierno anterior el pedido a Europa, previa consulta a un distinguido artista de esta ciudad a cuyas indicaciones se debe el acierto en la elección, como puede apreciarlo cualquiera a primera vista.

Otra de las necesidades que quedaron satisfechas fue la sustitución de tres pianos, dos de ellos bastantes desmejorados, por otros nuevos

pedidos a una fábrica alemana indicada por personas entendidas a quienes se les consultó acerca del particular.

* * *

Muy especial atención se presta siempre al cuidado y conservación del edificio.

Los cuadros que adornan el cielo raso en el Foyer son obra de gran mérito ejecutadas en lienzos separados y luego adheridos al techo. Bien porque este último trabajo estuviese mal ejecutado desde su comienzo, o bien por la acción del tiempo, es lo cierto que varias partes de esos cuadros estaban despegadas y corrían peligro de dañarse si no se corregía el defecto. El trabajo por ser muy delicado, lo encomendó el Gobierno del señor Jiménez al competente artista don Tomás Povedano, pero aun no ha sido terminado.

La pintura de los pasillos y de otros departamentos estaba ya en tan mal estado que se imponía su reparación, la cual fue encargada a don Agustín Ramos, quien por su honradez y competencia daba la garantía necesaria.

* * *

Cuando el Teatro fue construido las empresas que suministraban alumbrado eléctrico no estaban en condiciones de prestar el cumplido servicio que el Coliseo requería. Por este motivo el Gobierno tuvo que decidirse a establecer por su cuenta una planta especial, que ya hoy es innecesaria porque las dos empresas que se ocupan en esta clase de servicio inspiran suficiente confianza para que se les encomiende el del Nacional.

Para este servicio hay arreglos pendientes con los señores Felipe J. Alvarado y C.^o en tales términos que aseguran mejor que con el uso de la planta nacional la no interrupción del alumbrado. Ese arreglo resulta más económico para el Gobierno, permite la iluminación diaria



Carretera de San José a Cartago. Trecho Alvarado, Tres Ríos



Carretera de San José a Cartago. Trecho de San Juan, en composición

del exterior del edificio sin mayor gasto y la exposición de este a los turistas; y deja al Gobierno en posibilidad de reducir a dinero lo que es hoy un valor muerto.

* * *

Durante el año a que me refiero trabajaron dos Compañías de opereta, dando un total de sesenta y cinco representaciones. Se verificaron además en nuestro Teatro cuatro veladas, cinco conferencias y cuatro conciertos.

Ingenio de la Colonia de Nicoya

Todas las dependencias que constituyen esta Colonia han continuado en poder de don Federico Apéstegui, quien como es sabido, las tiene en explotación mediante el contrato de arrendamiento celebrado el 7 de abril de 1907.

En el mes de marzo del año próximo pasado, ocurrió un incendio en el galerón en donde están instaladas las máquinas del ingenio de azúcar y las de destilación de aguardiente, que ocasionó la completa destrucción del local y algunos desperfectos en las maquinarias. Las pérdidas fueron estimadas en ₡ 4000.00, incluyendo útiles del ingenio, materiales de carretas y utensilios de labranza.

Como era urgente la reconstrucción del local, el señor Apéstegui procedió sin demora a ejecutarla y el Gobierno le reconoció por ese trabajo la cantidad de ₡ 1,000 00 según consta en el contrato celebrado entre esta Secretaría y dicho señor el 10 de julio último, el cual se inserta entre los anexos de esta Memoria.

Los demás daños fueron reparados por dicho señor, por su exclusiva cuenta. Hoy se encuentra todo en buenas condiciones de servicio.

* * *

La producción de azúcar en el ingenio de la Colonia durante el año 1914 ascendió a 133,649 kilogramos, o sea 43,569 más que la producción del año de 1913.



Cantón de Puriscal.—Puente sobre el río Turrubares

El alcohol destilado durante el año, dió un total de 51,267 litros de 90°, sean 8,133 litros menos que en el de 1913.

Vapores Correos del Golfo de Nicoya

La Empresa que tiene a su cargo el servicio de navegación entre Puntarenas y los puertos del Guanacaste, ha dado fiel cumplimiento, durante el trascurso del año 1914, al contrato celebrado con esta Secretaría para el transporte de pasajeros, carga y correspondencia.

Cada año vienen acentuándose más y más las dificultades de la navegación en las vías fluviales que se aprovechan para las comunicaciones entre los indicados puertos, debido a la acumulación de lodo en el fondo de los ríos, a tal extremo que, según informa el Administrador de la Empresa, lo que antes se llamaba río de Bolsón, es ahora un estero en donde ya no pueden surcar las embarcaciones.

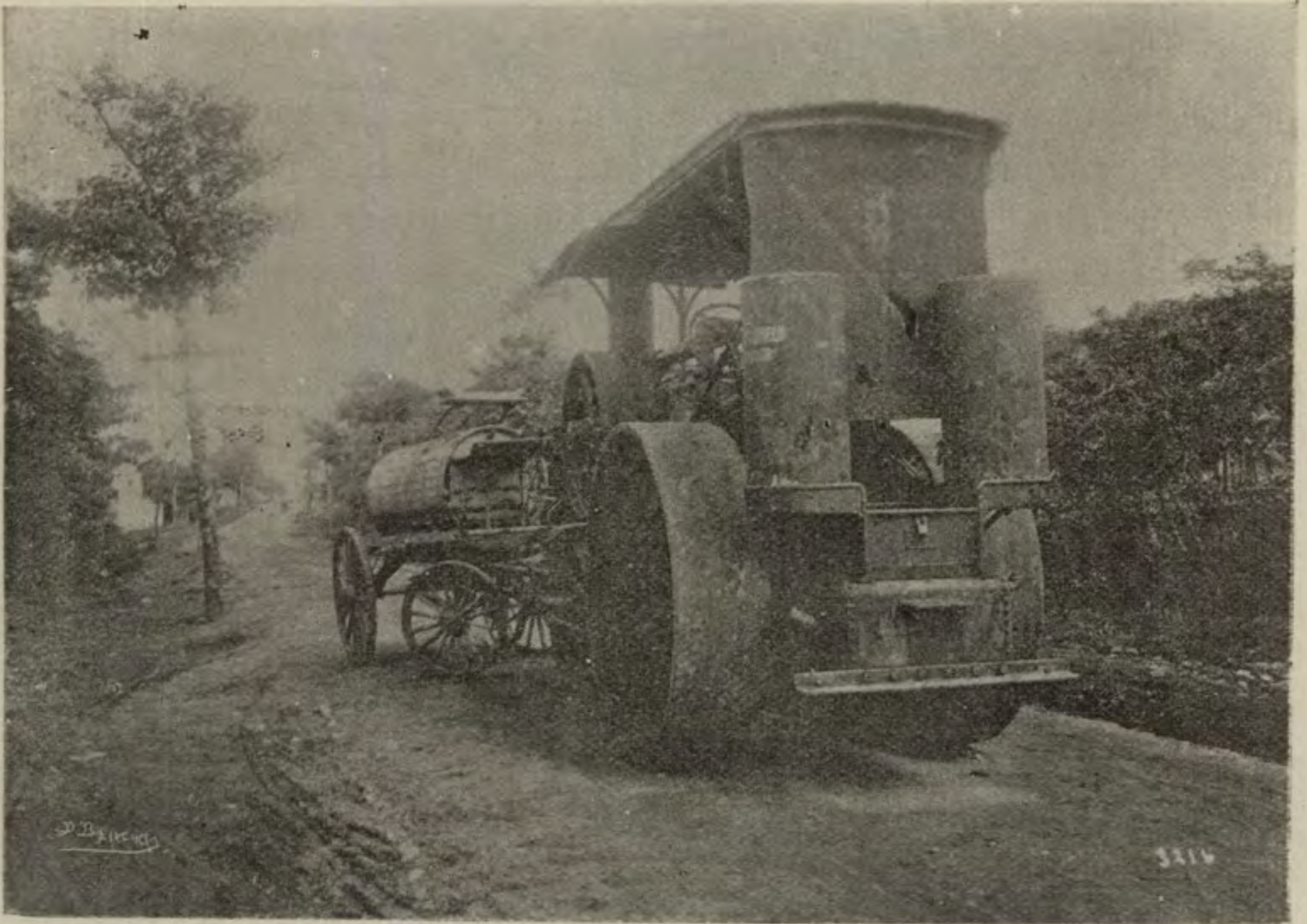
Para salvar esas dificultades se pide con insistencia que sea cambiado el puerto que está en Ballena a un lugar del río Tempisque, a donde puedan llegar las naves: el Gobierno justamente preocupado del asunto, trata de darle solución; y al efecto se están haciendo los estudios necesarios.

* * *

Los transportes efectuados por la Empresa durante el año de 1914 se resumen así:

Pasajeros.....	18538
Carga.....	2.123003 kilogramos
Ganado.....	7852 cabezas

En relación con las cifras correspondientes al año 1913 se nota un aumento favorable para 1914, de 2605 cabezas de ganado, motivado entre otras causas por las facilidades de precio y demás que ofrece la Compañía a los ganaderos, quienes prefieren ya la vía marítima a la terrestre que antes usaban; y como este transporte tiende visiblemente al aumento, la Empresa está construyendo una tercera lancha con capacidad para 100 novillos cómodamente instalados, de modo que no sufra demora alguna el servicio.



Carretera de San José a Cartago. Trayecto de Tres Ríos, en composición



Carretera de San José a Cartago. Trecho de San Juan

En cambio del aumento en el transporte de ganado, ha ocurrido notable disminución en el de pasajeros y en el de carga, en cantidad de 2093 en los primeros y de 139638 kilogramos en la segunda.—La reducción se hizo notar especialmente en el segundo semestre.

Compañía Inglesa de Construcciones

Durante el año la Secretaría de Fomento dió su aprobación a los siguientes contratos celebrados, con dicha Compañía, por la Secretarías de Guerra y Marina y de Instrucción Pública:

1.—Al de 11 de marzo de 1914 para los trabajos de construcción de un coronamiento de corniza en el tajamar en la parte Este de la manzana 46, y para la ejecución de un relleno en la parte que se hallaba perforada de la acera anexa a dicho tajamar. Se refiere también este convenio a la provisión de cinco puertas de hierro en vez de las de madera embarrotadas para el Cuartel y Cárcel de Limón, que se estipulaban en el contrato de 16 de enero de 1912 al que es adicional el de 11 de marzo citado. Por estas obras se fijó el precio de £ 350-0-0.

2.—Al de 10 de marzo de 1914 adicional al de 11 de febrero de 1913, para la construcción del edificio de la Escuela Anexa al Colegio Superior de Señoritas. Este adicional comprende la construcción de un frontón de cemento armado entre la escuela y colegios dichos, con una puerta ornamentada. El precio de esta nueva construcción fue pactado en £ 380-0-0.

3.—Al de 10 de enero de 1914 relativo a la construcción de un edificio en la ciudad de Cartago, denominado «Escuela Jesús Jiménez» por el precio de £ 18.000-0-0.

Además, esta Secretaría celebró con la misma Empresa los siguientes contratos:

1.—El de 25 de abril de 1914 para la construcción del edificio destinado a la Segunda Sección de Policía de esta ciudad, por el precio de £ 19.750-0-0.

2.—El de 22 del citado mes de abril para la construcción del Palacio Municipal de la ciudad de Heredia, por el precio de £ 14.980-0-0.

3.—El de fecha 4 de mayo para construir el edificio destinado a Correos y Telégrafos en esta capital, por el precio de £ 27.114-0-0.

La ejecución de estos trabajos se inició enseguida, apenas fueron llenados los requisitos de su perfeccionamiento, bajo la constante inspección de la Dirección General de Obras Públicas, ejercida con toda la escrupulosidad.

Solamente los trabajos del edificio de Correos y Telégrafos se demoraron mientras se obtenía, como se obtuvo, la modificación del convenio primitivo, en forma de que el edificio fuera de dos pisos; porque este Gobierno pensó que era una lástima construirlo de uno sólo como antes se había estipulado, siendo tan valioso el terreno destinado para esa edificación. La fijación del aumento de precio fue lo que retardó especialmente estas negociaciones.

* * *

Fueron recibidos los siguientes edificios públicos construidos por dicha Empresa: Bazar de San Luis Gonzaga, en Cartago; Cuartel y Cárcel de la misma ciudad, Cuartel de Policía y Cárcel de Limón, y Escuela Braulio Morales, de Heredia.

* * *

Las operaciones financieras de la Compañía se efectúan en Londres y no obstante la perturbación que ha ocasionado la guerra europea en todos los negocios, especialmente aquellos que evolucionan con la base del crédito, ella continuó sin interrupción sus trabajos, demostrando así que goza de todo prestigio y que ofrece plena garantía para el cumplimiento de sus obligaciones.

Campaña contra la Langosta

El 9 de octubre último, nuestro Ministro en Nicaragua comunicó al Gobierno que aquella República había sido invadida por la langosta hacia el lado de la frontera de Honduras, cubriendo la línea de invasión un frente de 30 kilómetros, y con esa noticia hubimos de convencernos de que no muy tardado nuestro territorio correría la misma suerte.

Ante tan grave amenaza, resolvimos prepararnos para una campaña en toda forma. Desgraciadamente no había en el país ninguna persona práctica en la destrucción del acridio, y hubimos de seguir en un principio los métodos aconsejados por los hombres de ciencia del Exterior, que habían combatido la langosta en Argelia, La Argentina, México y el Africa del Sur, que son las regiones más azotadas por tan terrible plaga. Entre tanto, pedimos por cable a varios Institutos un cultivo del coccobacilus acridiorum del profesor d' Herelle, con una copia de la memoria de este caballero que en 1911 logró aislar dicho bacilo intestinal de la langosta en una epizootia observada en el Estado de Yucatán.

El profesor Angel Gallardo, de Buenos Aires, nos contestó remitiéndonos el coccobacilo con la copia de la memoria de él solicitada; mas advirtió que en la República Argentina se había suscitado una fuerte controversia respecto de la eficacia del procedimiento d'Herelle que había fallado en sus primeras aplicaciones. Sin embargo, el ilustre profesor nos aconsejaba su aplicación, ratificando su confianza de que obtendríamos excelentes resultados.

Cúmplenos en esta memoria dar al señor profesor Gallardo las más rendidas gracias por la atención que dispensó a nuestra solicitud, prestando importante servicio a nuestra República.

Con el fin de adelantarnos a la invasión inminente, acumulamos elementos de destrucción en el Guanacaste; cañoncitos de cargar por la boca, pólvora, cohetes, petardos, munición, bombas pulverizadoras, regaderas, potasa cáustica, sarnol y arsénico en gran cantidad. También enviamos tiendas de campaña, comestibles y varios instrumentos destinados a la apertura de zanjas para sepultar el saltón.



Carretera de San José a Cartago. Trecho de San Rafael



Cartago. Carretera a la Pitahaya. Trayecto en composición

Desde el 19 de octubre estuvimos en estrecha relación con nuestro Ministro en Nicaragua, quien nos informaba telegráficamente del avance de la langosta. El 4 de noviembre una gruesa manga invadió la República por el lado de San Rafael de Guatuso, y otra manga más densa, pasando por la depresión comprendida entre el monte Gorgona y el extremo Noroeste del volcán del Rincón de la Vieja, se fraccionó en dos, cayendo una parte en la hacienda «Los Inocentes» del Doctor Barrios, y la otra en San Lorenzo.

El señor Gobernador de Guanacaste, don Francisco Mayorga Rivas, con una actividad y celo que le honran, inmediatamente se trasladó a «Los Inocentes» con el fin de dirigir en persona los trabajos para la destrucción de la plaga.

Estos trabajos en un principio fueron emprendidos por voluntarios, que con gran entusiasmo acometieron la labor de exterminar el acridio; mas luego se observó que este primer entusiasmo decaía, por lo cual fue necesario que la Secretaría de Guerra, a petición de la de Fomento, ordenase al señor Comandante Mayor don Manuel María Gorgona, que reclutara cien hombres, que, organizados militarmente, debían cooperar en la obra de destrucción iniciada por el señor Mayorga Rivas.

En San Lorenzo se pudo exterminar fácilmente gran cantidad de langosta, porque ésta, entumecida por el continuo temporal, no podía volar; mas, no bien cesó la lluvia, la gran manga se levantó con rumbo al Oeste, cayendo en El Pelón, El Cacao, Chilamate, Las Mesas, La Bolsa, La Hedionda, Potrerillos, Guapote, San Rafael y Los Puercos.

En estos lugares fueron de grande utilidad los cañoncitos, que, cargados con una mixtura de pólvora y arenón destruyen una cantidad inmensa de acridios.

Con el fin de regularizar la campaña, fue nombrado auxiliar del señor Gobernador Mayorga Rivas, el señor Pablo Biolley, quien se trasladó al Guanacaste llevando consigo gran cantidad de elementos de destrucción.

La campaña fue tan enérgica que un mes después de iniciados los trabajos, o sea el 28 de diciembre, el insecto adulto estaba totalmente exterminado.

El 8 de diciembre se dió principio a la extracción de los huevos, obteniéndose hasta 300 libras diarias, que fueron incineradas o envene-



Ciudad de Cartago. Fachada de la escuela "Jesús Jiménez"



Ciudad de Cartago. Cuartel de Policía. Fachada del Oeste

ser general, y en este sentido debemos procurar un arreglo con las otras Repúblicas de Centro América con el fin de nombrar una comisión internacional permanente que regularice los trabajos en todo el Istmo, pues de otra manera estaremos expuestos a constantes invasiones que harán casi inútiles nuestros esfuerzos particulares, como ha sucedido ya en proporciones alarmantes a principios del presente mes.

Omito detalles e informes acerca de esta nueva invasión por referirse al presente año fiscal, que está fuera del lapso que abarca esta Memoria, no sin dejar constancia de mi aplauso para todos cuantos voluntariamente han contribuido con dinero o con trabajo personal no retribuido, a esta nueva campaña; y especialmente para los señores bacteriólogos don Clodomiro Picado Twight, don Francisco Sancho y don Casimiro Sobrado, quienes con gran entusiasmo y desinterés ayudaron a esta Secretaría en todo lo relativo a su especialidad. Gracias a su concurso se pudo cultivar aquí el coccobacilo de Herelle y encontrar un medio práctico y económico para su distribución y aplicación.

Entre los anexos se inserta el informe del comisionado señor Biolley, quien tanta actividad y celo desplegó, en unión de las autoridades del Guanacaste, en la pasada campaña contra la langosta.

Los Gastos de la Cartera

El siguiente cuadro indica el gasto hecho durante el año, sin tomar en cuenta unas pocas partidas que, aunque fueron pagadas en 1914, correspondían al ejercicio de 1913.

OFICINA O DEPARTAMENTO	ENERO 1º A MAYO 7	MAYO 8 A DICIEMBRE 31	TOTAL
Secretaría	₡ 4600 00	₡ 10255 40	₡ 14855 40
Teatro Nacional.....	640 00	1172 00	1812 00
Museo Nacional.....	2460 00	4409 38	6869 38
Dirección Obras Públicas	8918 90	16452 60	25371 50
Parques	2335 98	4831 81	7167 79
Camino y Puentes	91482 95	114926 59	206409 54
Edificios Nacionales	85711 60	215578 61	301290 21
Muebles y útiles	2508 02	16760 30	19268 32
Desgranadora arroz Nicoya..	356 20	.....	356 20
Cañerías.....	11425 07	3315 77	14740 84
Relojero oficial.....	400 00	732 50	1132 50
Inspector ferrocarriles.....	1200 00	2062 50	3262 50
Alumbrado Liberia.....	266 64	488 28	754 92
Alumbrado oficial.....	13245 58	19198 51	32444 09
Teléfonos	1546 65	2278 85	3825 50
Vapores Golfo Nicoya.....	8000 00	14000 00	22000 00
Cañería Nicoya y Aeromoto- res Guanacaste.....	409 81	.....	409 81
Departamento Agricultura...	26054 39	22708 04	48762 43
Ferrocarril Pacífico.....	264483 00	481361 99	745844 99
Estadística	5220 00	9344 75	14564 75
Cañerías diversas	114113 21	73143 84	187257 05
Clasificación zona bananera..	4517 50	871 50	5389 00
Eventuales	30159 11	42232 25	72391 36
	₡ 680054 61	₡ 1056125 47	₡ 1736180 08

PRESUPUESTO	₡ 1412595 21
GASTO	1736180 08
GASTÓ MÁS	₡ 323584 87

De lo gastado corresponden:

Al Ferrocarril al Pacífico	₡	745.844 99
y a los demas departamentos de esta Cartera		990.335 09
	₡	<u>1,736.180 08</u>

Y del sobregiro tocan:

A dicho Ferrocarril	₡	185.248 60
A los otros departamentos		138.336 27
	₡	<u>323.584 87</u>

Poca información nos da ese cuadro; apenas nos dice si nos hemos extralimitado o nó de la autorización dada para el gasto, y cuánto, en globo, hemos invertido en cada una de esas partidas; pero por su carencia de detalles no nos enseña nada, no nos orienta en la manera de proceder en los futuros trabajos de la misma índole. Para eso es preciso conocer cuánto cuesta por ejemplo la construcción de cada edificio, de cada kilometro de carretera, de cada puente, de cada mueble, o el valor del mantenimiento de cada sección de camino o de cada una de las casas del Gobierno. Hace unos años se llevaba esa cuenta minuciosa en la Dirección de Obras Públicas, y no conozco el motivo de su supresión. Volví a restablecerla, y con el auxilio de ella el próximo informe de esta Secretaría contendrá seguramente esos pormenores, que son la base de una buena gestión administrativa.

Me parece que con lo dicho, en vista de los trabajos efectuados, y teniendo en cuenta además que la mayor parte de ellos son imprescindibles y muchos completamente imprevistos, tendréis por bien justificada la diferencia entre lo gastado y lo presupuesto. Debo también



Ciudad de Limón. Cuartel de Policía



Ciudad de Limón. Muelle nuevo de cemento armado de la isla "La Uvita"

llamar la atención a que las inversiones hechas en el Ferrocarril al Pacífico son de índole reproductiva y por lo mismo no pueden catalogarse entre los gastos propiamente dichos, sino como anticipos a una empresa de la cual se reportan utilidades.

SEÑORES DIPUTADOS:

Alberto Echandi

San José, 1º. de mayo de 1915.

ANEXOS DE FOMENTO

DECRETOS

1914

Nº 1.— RICARDO JIMÉNEZ, — Presidente Constitucional de la República de Costa Rica,

Considerando:

I.—Que de la interpretación del artículo 57 de la Ordenanza de Minería se desprende el derecho para denunciar minas de petróleo.

II.—Que la ley de 26 de noviembre de 1913, que derogó el alcance del mencionado artículo en cuanto se refería a minas de petróleo, reconoció la legitimidad de los derechos adquiridos por los denunciadores anteriores a la promulgación de dicha ley.

III.—Que aunque en el artículo 57 citado se dispuso que habrán de darse en los casos ocurrentes las providencias que corresponden para el logro, beneficio y laboreo de las minas de petróleo, no se han dictado reglas especiales para el caso.

IV.—Que por la carencia de normas precisas para ejercitarlos, las personas que tienen conforme a la ley vigentes sus derechos, se sienten seriamente afectadas y conviene, por lo mismo, reglamentar qué corresponda haciendo uso de la facultad que concede el inciso 27 del artículo 102 de la Constitución.

DECRETA:

Artículo I.— Fíjase como medida superficial de una pertenencia minera de petróleo un cuadrado que tenga por lado dos mil metros

Artículo II.— Los denunciadores de yacimientos, depósitos o manantiales de petróleo que de acuerdo con la ley obtuvieren la adjudicación, gozarán para la explotación de esa sustancia de las franquicias siguientes:

a).— Para exportar libre de todo impuesto los productos naturales, refinados o elaborados que procedan de la explotación;

b).— Para importar libres de derechos las máquinas para refinar petróleo y para elaborar toda clase de productos que tenga por base el petróleo crudo, las tuberías necesarias para esas industrias así como los accesorios para estas tuberías, bombas, tanques de hierro o de madera y materiales para los edificios destinados a la explotación;

c).— El capital invertido en la explotación y los productos serán libres de todo impuesto, salvo lo dicho en el artículo 8º;

d).— Los adjudicatarios tendrán el derecho de ocupar los terrenos baldíos necesarios para el establecimiento de sus maquinarias y oficinas;

e).—Para el mismo establecimiento a que se refiere la fracción anterior, cuando se trate de terrenos que sean del dominio particular, los concesionarios tendrán el derecho de expropiar a dichos particulares;

f).—Las empresas tendrán derecho para establecer tuberías para conducir los productos de la explotación por los baldíos nacionales;

g).—También tendrán derecho para establecer tuberías para conducir los productos de la explotación por los terrenos de propiedad particular que sean necesarios a fin de facilitar su venta y siempre que no sea con el objeto de establecer un servicio en el cual dichos productos sean consumidos;

h).—Los descubridores que tengan en explotación un pozo que rinda por lo menos dos mil litros diarios de petróleo, gozarán del privilegio de que al rededor del pozo y una distancia de tres kilómetros nadie tendrá derecho de abrir pozos de explotación o para la explotación de aquellos mismos productos.

Artículo III.—Para gozar de las exenciones que establece la fracción b) del artículo II, la empresa presentará en cada caso a la Secretaría de Fomento listas totales pormenorizadas de los objetos que pretende introducir, especificando el número, cantidad y calidad de dichos efectos y acompañando, en caso necesario, los dibujos y explicaciones complementarias. La Secretaría de Fomento declarará la resolución que corresponda, en el concepto de que la Compañía concesionaria se sujetará para hacer sus importaciones a las disposiciones y reglas que dicte la Secretaría de Hacienda. Los objetos importados al amparo de la concesión no podrán ser vendidos, sin autorización previa de la Secretaría de Hacienda, y por lo mismo, la falta de observancia de esta prescripción, hará incurrir al interesado en el delito de contrabando y lo sujetará a las penas que señalen las leyes.

Artículo IV.—El derecho de expropiación a que se refiere la fracción (e) del artículo II se hará efectivo de la manera siguiente:

a).—Las empresas presentarán a la Secretaría de Fomento el plano de las obras que han de ocupar los terrenos que se pretenda expropiar y el de todas aquellas otras que puedan servir para demostrar la necesidad de la expropiación.

b).—La misma Secretaría previo informe del inspector respectivo, y teniendo en cuenta, si así lo creyere necesario, los demás datos que en todo tiempo debe tener derecho de recabar de las autoridades, de los adjudicatarios y de los dueños de los terrenos que se pretenda expropiar, aprobará o no los planos presentados.

c).—Si no fueren aprobados dichos planos, se harán a los interesados, si es que caben, las observaciones conducentes a fin de que sean modificados; pero de lo contrario, se considerará como improcedente la expropiación pretendida.

d).—Si los planos fueren aprobados con o sin modificaciones, se considerará por ese solo hecho como declarada y fundada administrativamente la expropiación de los terrenos que señalen él o los planos aprobados.

f).—Con estos planos y la constancia de su aprobación los interesados ocurrirán al Juez y entablarán el juicio de expropiación, de acuerdo con lo que previene el capítulo III de la Ley de 26 de junio de 1896, asumiendo los interesados expropiadores la personalidad que en dicho capítulo se concede a la autoridad y al Ministerio Público en su caso.

g).—Si el dueño de la propiedad por expropiar fuere ausente se le hará la primera notificación en los términos que previene el artículo 109 del Código de Procedimientos Civiles y si no se presenta al juicio se seguirá éste en su rebeldía, depositándose el importe de la indemnización en el lugar designado para los depósitos judiciales.

h).—Si el dueño del terreno fuere incierto o dudoso por cualquier motivo que sea el juicio se seguirá con la o las personas que de hecho se presenten a oponerse y el importe de la indemnización se depositará de la misma manera que se dice en el inciso anterior para que en uno y otro caso se entregue el depósito respectivo al que legalmente demuestre tener derecho.

Artículo V.—Para que las empresas puedan hacer uso del derecho que les concede la fracción g) del artículo II, procederán de la manera siguiente:

a).—Recibirán de la Secretaría de Fomento la declaración de que es necesario para la explotación respectiva, unir por medio de tubería y para conducción de sus

productos, los puntos o localidades que se deseen. La Secretaría de Fomento para otorgar o negar esta declaración, tendrá en cuenta a la naturaleza e importancia de la empresa y las condiciones mercantiles y de mayor o menor facilidad de comunicación que haya en las localidades y en general, todo aquello que le pueda servir para fundar la necesidad de la instalación de tubería solicitada. Para estos efectos la misma Secretaría tendrá las facultades más amplias y podrá pedir a los interesados los datos e informes que creyere conveniente.

b).—Una vez con esta declaración las empresas podrán exigir de los dueños de terrenos por donde tenga que pasar la tubería, la colocación de ésta, sin que dichos dueños tengan más derecho que a una indemnización equivalente al perjuicio que les ocasione ese gravamen.

c).—Si no obstante esto los dueños opusieren resistencia a las empresas o éstas no se pudieren poner de acuerdo con ellos respecto al lugar determinado por donde deben colocarse los tubos, o en cuanto al monto de la indemnización, las empresas ocurrirán entonces al Juez Primero de lo Contencioso Administrativo, el cual para resolver se sujetará a las reglas siguientes:

Los dueños de los terrenos por donde debe pasar la tubería, tienen derecho de señalar por qué debe pasar ésta.

Si el Juez, previo un dictamen judicial, que en todo caso se promoverá de acuerdo con las disposiciones que sobre dicha prueba establece el Código de Procedimientos Civiles, calificare el lugar señalado de impracticable o de más gravoso a las empresas, los dueños de terrenos deberán señalar otro.

Si este lugar es calificado de la misma manera que el primero, el Juez señalará el que le parezca más conveniente, procurando conciliar los intereses de las partes.

Si hubiere varios predios por donde pueda darse paso a la tubería, el obligado a este gravamen será aquel por donde fuere menos dispendiosa la instalación. Si por todos fuere igual el Juez designará cual de los predios ha de dar paso a la tubería.

Para fijar el monto de la indemnización se procederá de acuerdo con lo prevenido en el artículo anterior.

Contra la resolución que dicte el Juez no se podrá interponer recurso alguno.

Artículo VI.—Hecha la adjudicación el Ejecutivo nombrará un inspector para cada una de las negociaciones que con tal motivo se establezcan que tendrá derecho: 1º—a examinar los libros de Contabilidad de las Empresas; 2º—a tomar todos los datos y apuntes necesarios para emitir a la Secretaría de Fomento de la cual dependerá exclusivamente, todos los informes que éste le pidiere; 3º—a inspeccionar el manejo de los negocios y las operaciones que se verifiquen.

Todos los gastos que ocasionaren los honorarios de los peritos, levantamiento de planos y demás a que hubiere lugar serán de cuenta de las personas a cuyo favor se hubiere concedido la adjudicación.

Artículo VII.—Las empresas que se establezcan en virtud de esta ley estarán obligadas a rendir anualmente un informe a la Secretaría de Fomento referente al año fenecido sobre todos y cada uno de los ramos de explotación especialmente sobre la estadística de sus productos, los gastos del negocio, el balance general y aquellos que le designe oportunamente la misma Secretaría. La falta de cumplimiento de esta obligación será penada con multa de cincuenta a quinientos colones, según la gravedad y frecuencia de las omisiones a juicio del mismo departamento.

Artículo VIII.—Los particulares, compañías o empresas que obtengan la adjudicación, estarán obligados en cambio de las franquicias que este decreto les otorga, a pagar anualmente en la oficina del Sello Nacional, un 5 por ciento del valor por mayor a la orilla del pozo, del petróleo que se obtenga procedente de la explotación de fuentes y depósitos adjudicados. El valor que sirva de base para este decreto será el precio medio obtenido por el producto crudo a la orilla del pozo durante el año a que corresponde el derecho. Los derechos correspondientes a cada año se liquidarán en el curso de los dos meses subsiguientes a su expiración y el importe que se liquide será pagado previo el examen de que habla el párrafo siguiente, dentro de los sesenta días contados desde el vencimiento del año. Los adjudicatarios llevarán la contabilidad de la empresa en forma mercantil. El inspector examinará la liquidación y podrá pedir la exhibi-

ción de los comprobantes necesarios. El Visto Bueno de ese empleado será la prueba de la exactitud de la liquidación. Este examen se verificará antes del pago de los derechos. Al tiempo de hacer éste, la empresa presentará a la oficina del Sello Nacional, un ejemplar de cada liquidación con el Visto Bueno indicado como comprobante.

Artículo IX.—El Gobierno reconocerá a los Municipios respectivos, en cambio de los impuestos que ellos pudieren establecer sobre la empresa o sobre sus bienes una participación del 15 o/o sobre las sumas pagadas por las empresas.

Artículo X. No se permitirá abrir pozos para la exploración o explotación de petróleo dentro de las poblaciones, ni a una distancia menor de trescientos metros de sus últimas casas.

Artículo XI.—Los actuales denunciadores de minas de petróleo, deberán tener en efectiva y seria explotación sus minas dentro de dos años a contar desde la publicación del presente decreto, pena de caducidad de sus derechos.

Dado en la ciudad de San José, el diez y ocho de abril de mil novecientos catorce.—Ricardo Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 2 —ALFREDO GONZÁLEZ FLORES, — Presidente Constitucional de la República de Costa Rica,

Considerando:

Que el Gobierno procedió a dar cumplimiento a lo ordenado en el artículo I del decreto legislativo de 9 de junio de 1911:

Considerando:

Que de los trabajos practicados resulta que la zona determinada en dicho decreto no contiene las 60,000 hectáreas de tierras hábiles para el cultivo del banano:

Considerando:

Que procede, en consecuencia, la ampliación de dicha zona en la forma ordenada en la cláusula VIII contenida en el decreto legislativo de 28 de diciembre de 1904 y artículo II del de 9 de mayo de 1908; Por tanto,—El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo único.—La zona indenunciable a que se refiere el decreto de 9 de mayo de 1908, se deslinda así: por el Norte, con el Océano Atlántico y con el río Colorado; por el Sur, con la línea férrea comprendida entre el puente del río Reventazón y el puente del río Toro Amarillo en parte, y en parte del río Reventazón hasta su desembocadura en el mar; por el Este, con el río Reventazón y con el Océano Atlántico; y por el Oeste, con una recta que partiendo del centro del puente de la línea férrea sobre el río Toro Amarillo con rumbo N 18 E magnético, termine en la boca del río Colorado.

Dado en la ciudad de San José, a cuatro de julio de mil novecientos catorce.—Alfredo González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Alberto Echandi.

Nº 3.—ALFREDO GONZÁLEZ FLORES, — Presidente Constitucional de la República de Costa Rica.—En uso de las facultades extraordinarias que le fueron concedidas por el decreto nº 60 de 8 de agosto de 1914,

DECRETA:

Artículo único.—Declárase indenunciable una zona de cincuenta kilómetros de ancho a lo largo de la frontera definitiva con la República de Panamá.

Dado en la ciudad de San José, a los veintinueve días del mes de octubre de mil novecientos catorce.—Alfredo González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Alberto Echandi.



ACUERDOS

relativos a pagos de Eventuales de Fomento

1914

Acuerdo n° 1 de 7 de enero.—A Jesús Soto ₡ 10.00, por trabajos en el Observatorio Meteorológico, durante el mes de diciembre ppdo.

Acuerdo n° 1 de 7 de enero.—A Félix Araya ₡ 12.40, por alimentación animales en el Museo Nacional, durante el mes ppdo.

Acuerdo n° 1 de 7 de enero.—A David Mora ₡ 32.00, por su trabajo como jardinero en el Museo Nacional, durante el mes ppdo.

Acuerdo n° 1 de 7 de enero.—A Clodomiro Camacho ₡ 33.00, por trabajos de carpintería en el Museo Nacional.

Acuerdo n° 1 de 7 de enero.—A Ottón Jiménez ₡ 40 00, servicios en la Sección Botánica del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 1 de 7 de enero.—A Adolfo Tonduz ₡ 62.90, servicios como Botánico del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 2 de 8 de enero.—A Carlos Acuña P. ₡ 50.00, por recargo de trabajo como empleado de esta Secretaría, mes ppdo.

Acuerdo n° 3 de 13 de enero.—A la Imprenta Alsina ₡ 22.50, por varios trabajos con motivo del concierto dado por el señor Agustín Calvo en el Teatro Nacional el 21 de diciembre ppdo.

Acuerdo n° 4 de 15 de enero.—A Gonzalo Fernández Veterinario Oficial ambulante ₡ 16.80, por sus gastos de viaje a Juan Viñas, vacuna de ganado.

Acuerdo n° 4 de 15 de enero.—A Alvise Castegnaro ₡ 25.00, por sus servicios musicales en la velada del 14 del corriente en el Teatro Nacional.

Acuerdo n° 4 de 15 de enero.—A Alfredo Anderson ₡ 17.00, por provisión de flores para la misma velada.

Acuerdo n° 4 de 15 de enero.—A Bienvenido Ortiz ₡ 16.00, por sus servicios como encargado del reparto y venta de localidades en dicha velada.

Acuerdo n° 4 de 15 de enero.—A Otto Lamm ₡ 5.00, por afinar un piano del Teatro Nacional.

Acuerdo n° 10 de 29 de enero.—Al Administrador del Ferrocarril al Pacífico ₡ 318.07, para cubrir cuentas por varios trabajos en el Guanacaste.

Acuerdo n° 10 de 29 de enero.—Al Administrador de Pandemónium ₡ 2.50, por suscripción a un semestre.

Acuerdo n° 10 de 29 de enero.—Al Administrador de El Noticiero ₡ 6.00, por suscripción segundo semestre, año ppdo.

Acuerdo n° 14 de 5 de febrero.—A Gerardo Peña ₡ 10.00, recargo de trabajo como empleado del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 14 de 5 de febrero.—A Ottón Jiménez ₡ 35.00, por sus servicios en la Sección Botánica del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 14 de 5 de febrero.—A Félix Araya ₡ 22.05, por alimentación de animales en el Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 14 de 5 de febrero.—A Jesús Soto ₡ 10.00, por trabajo nocturno en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 14 de 5 de febrero.—A Rafael M. Tristán ₡ 34.40, por su trabajo y gastos en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 14 de 5 de febrero.—A los señores Koberg & Echandi ₡ 7.50, por artículos suministrados al Observatorio Nacional.

Acuerdo n° 14 de 5 de febrero.—A los señores Sauter y C^a ₡ 7.50, por útiles para el Observatorio Nacional.

Acuerdo n° 18 de 10 de febrero.—A Alfredo Anderson ₡ 137.75, por varias plantas compradas para el parque de Alajuela.

Acuerdo n° 18 de 10 de febrero.—A la Empresa de transportes marítimos del Golfo de Nicoya ₡ 60.00, servicio de una embarcación en viaje expreso a Ballena para conducir músicos a Las Cañas.

Acuerdo n° 18 de 10 de febrero.—A Emanuel Moiso ₡ 19.00, hospedaje Arturo Bustamante en Puntarenas, en comisión de esta Secretaría.

Acuerdo n° 19 de 16 de febrero.—Al Administrador de la Northern Railway C^a, ₡ 34.00, por una tonelada de carbón de piedra suministrada a la planta eléctrica del Teatro Nacional.

Acuerdo n° 19 de 16 de febrero.—A Emanuel Moiso ₡ 4.00, gastos permanencia Arturo Bustamante en comisión de esta Secretaría.

Acuerdo n° 30 de 3 de marzo.—A Esteban Ramírez ₡ 3.50, por limpieza de una máquina de escribir de esta Secretaría.

Acuerdo n° 30 de 3 de marzo.—Al Oficial Mayor de esta Secretaría ₡ 18.00 para cubrir suscripciones a periódicos.

Acuerdo n° 31 de 3 de marzo.—A Amelia Ortega ₡ 5.00, por alquiler de bestia para un comisionado de esta Secretaría.

Acuerdo n° 31 de 3 de marzo.—A Guadalupe Obando ₡ 3.00, por lavado de paños de la Dirección de Estadística.

Acuerdo n° 32 de 6 de marzo.—A los señores Miguel Macaya y C^a ₡ 2.75, por materiales comprados por medio de la Sección Comercial.

Acuerdo n° 32 de 6 de marzo.—A la Botica Francesa ₡ 1.50, por materiales comprados por medio de la Sección Comercial.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A los señores Sauter y C^a ₡ 11.00, por 1 mapa de Costa Rica y un álbum de vistas.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A Gerardo Peña ₡ 10.00, por recargo de trabajo como empleado del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A Adolfo Tonduz ₡ 40.00, por sus servicios como Botánico del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A Félix Araya ₡ 11.40, por alimentación animales en el Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A Ottón Jiménez ₡ 30.00, por sus servicios en la Sección Botánica del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A David Mora ₡ 45.00, por sus trabajos como jardinero en el Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A Rafael M. Tristán ₡ 30.00, por sus servicios en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A Jesús Soto ₡ 10.00, por su trabajo nocturno en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A María v. de Lines ₡ 20.00, por dos mil cartulinas color para el Herbario del Museo Nacional.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A Guillermo R. Lahmann ₡ 7.20, por cera para pisos del Museo Nacional.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A los señores Koberg & Echandi ₡ 6.00, por pilas secas suministradas al Observatorio Nacional.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A la Botica Francesa ₡ 40.75, por varios artículos para el Museo Nacional.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A Alvise Castegnaro ₡ 50.00 por su trabajo en instrumentación de piezas musicales para la velada de don Juan Mora.

Acuerdo n° 33 de 9 de marzo.—A los señores J. P. Rodríguez & Hn° ₡ 28 05, por artículos para el Museo Nacional.

Acuerdo n° 37 de 18 de marzo.—A los señores J. P. Rodríguez & Hn° ₡ 0.40, por artículos para esta Secretaría.

Acuerdo n° 37 de 18 de marzo.—A la Empresa de transportes marítimos del Golfo de Nicoya ₡ 60.00, por una gasolina expresa a Bebedero.

Acuerdo n° 36 de 18 de marzo.—Al Administrador del Ferrocarril al Pacífico ₡ 314.35, por gastos en la construcción del muelle de Colorado.

Acuerdo n° 36 de 18 de marzo.—Al Administrador del Ferrocarril al Pacífico ₡ 120.00, por carbón de piedra para la planta eléctrica del Teatro Nacional.

Acuerdo n° 39 de 27 de marzo.—Al Administrador del Ferrocarril al Pacífico ₡ 5.00, por carbón para servicio de instalación de pozos artesianos en el Guanacaste.

Acuerdo n° 39 de 27 de marzo.—Al Administrador del Ferrocarril al Pacífico ₡ 154 38, parte del valor de una máquina de desgranar arroz para La Barranca.

Acuerdo n° 39 de 27 de marzo.—Al Administrador del Ferrocarril al Pacífico ₡ 3663.24, por varios trabajos en el muellecito de Puntarenas.

Acuerdo n° 39 de 27 de marzo.—Al Jefe de la planta eléctrica del Teatro Nacional ₡ 24.80, por gastos iluminación del Teatro con motivo visita del Obispo de Granada.

Acuerdo n° 40 de 1° de abril.—A Héctor Esquivel ₡ 13.00, valor de una bomba comprada por el Gobernador de Puntarenas para servicio del Juzgado de aquella ciudad.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A Jaime Granados ₡ 2500.00, por sus honorarios y gastos en medida lotes en San Antonio de Nicoya.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A Arturo Bustamante ₡ 51.00, valor de 11 vistas fotográficas de diferentes trabajos de Obras Públicas.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A R. M. Tristán ₡ 30.00, por sus trabajos en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A Jesús Soto ₡ 10.00, por su trabajo nocturno en el mismo Observatorio, mes ppdo.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A Gerardo Peña ₡ 10.00, recargo de trabajo como empleado del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A Juana Araya ₡ 3.00, por lavado de paños del Museo Nacional.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A David Mora ₡ 37.00, por trabajo como jardinero en el Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A Félix Araya, ₡ 12.90, por alimentación animales en el Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A los señores Sauter y Ca ₡ 3.00, por un libro de actas para dicho Departamento.

Acuerdo n° 43 de 3 de abril.—A los señores Koberg & Echandi ₡ 6.00, por 6 pilas secas para el Observatorio Nacional.

Acuerdo n° 44 de 14 de abril.—A Pedro Falsimagne ₡ 135.00, cemento para bancas del Parque de Heredia.

Acuerdo n° 44 de 14 de abril.—Al Gobernador de Alajuela ₡ 7.00, por trabajo en la paja de agua de Los Angeles y Sabanilla de Alajuela.

Acuerdo n° 44 de 14 de abril.—A la señorita Ana Rosa Chacón ₡ 325.00, por copia de un libro relacionado con los terrenos comprados por el Gobierno.

Acuerdo n° 44 de 14 de abril.—A los señores J. P. Rodríguez y Hn° ₡ 43.68, por materiales comprados por medio de la Sección Comercial.

Acuerdo n° 44 de 14 de abril.—A los señores Miguel Macaya y C^a ₡ 3 14, por id. id.

Acuerdo n° 44 de 14 de abril.—A los señores Fortich Espriella y C^a ₡ 13.75, por id. id.

Acuerdo n° 49 de 20 de abril.—A Salustio J. Vargas ₡ 30.00, por su trabajo de escritorio en la Dirección de Obras Públicas, mes ppdo..

Acuerdo n° 49 de 20 de abril.—A Buenaventura Casorla ₡ 1500.00, por varios trabajos en el Ramo de Fomento sobre redacción de leyes y contratos.

Acuerdo n° 49 de 20 de abril.—Al pagador de Obras Públicas ₡ 75.00, reembolso de igual suma entregada a don Manuel Carranza para gastos de una comisión.

Acuerdo n° 60 de 2 de mayo.—A la Imprenta Moderna ₡ 135.00, valor de varias publicaciones hechas en La Información y La Prensa Libre.

Acuerdo n° 60 de 2 de mayo.—A Alcides Chappatte ₡ 25.00, por reparación de de un cronómetro y de un reloj del Observatorio Nacional.

Acuerdo n° 60 de 2 de mayo.—A Salustio J. Vargas ₡ 30.00, por trabajos de escritorio en la Dirección de Obras Públicas, mes ppdo. segunda quincena

Acuerdo n° 61 de 4 de mayo.—Al Oficial Archivero de esta Secretaría ₡ 200.00, por trabajos ejecutados en el nuevo sistema de archivos de la Secretaría.

Acuerdo n° 61 de 4 de mayo.—Al Oficial Mayor de esta Secretaría ₡ 150.00, por sus trabajos en la formación de la Memoria del último año.

Acuerdo n° 61 de 4 de mayo.—A José Cabezas ₡ 1400.00, por administrar los siguientes trabajos por cuenta del Gobierno: puente de Siquiáres, camino Nuestro Amo, camino de Barranca a Aranjuez, puente de Bebedero y muelle de Puntarenas.

Acuerdo n° 61 de 4 de mayo.—Gustavo Ortega ₡ 25.00, por trabajo de corrección de pruebas de la Memoria de Fomento.

Acuerdo n° 63 de 6 de mayo.—A Carlos Salazar ₡ 19.25, por hechura de jaulas para el Museo Nacional.

Acuerdo n° 63 de 6 de mayo.—A R. M. Tristán ₡ 30.00, por trabajos en el Observatorio Nacional, durante el mes ppdo.

Acuerdo n° 63 de 6 de mayo.—A Jesús Soto ₡ 10.00, por su trabajo nocturno en el mismo Observatorio, mes ppdo.

Acuerdo n° 63 de 6 de mayo.—A David Mora ₡ 15.75, por trabajos como jardinero en el Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 63 de 6 de mayo.—A Gerardo Peña ₡ 10.00, por recargo de trabajos como empleado del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 63 de 6 de mayo.—A Félix Araya ₡ 13.50, por alimentación de animales en el mismo establecimiento.

Acuerdo n° 63 de 6 de mayo.—A Adolfo Tonduz ₡ 83 70, por trabajos en el Laboratorio Botánico de dicho departamento, mes ppdo.

Acuerdo n° 63 de 6 de mayo.—A Pablo Baixench ₡ 88.00, por fotografías para la Memoria de Fomento.

Acuerdo n° 65 de 7 de mayo.—A los señores Miguel Macaya y C^a ₡ 14.05, por materiales comprados por medio de la Sección Comercial.

Acuerdo n° 65 de 7 mayo.—A los señores Fortich Espriella y C^a ₡ 36.00, por id. id.

Acuerdo n° 65 de 7 de mayo.—A los señores J. P. Rodríguez y Hn^o ₡ 17.60, por id. id.

Acuerdo n° 66 de 7 de mayo.—Al Administrador del Ferrocarril al Pacífico, ₡ 207.40, por varios transportes y provisión de materiales.

Acuerdo n° 70 de 7 de mayo.—Al Administrador de La Información ₡ 275.00, por varias publicaciones relacionadas con esta Secretaría.

Acuerdo n° 72 de 7 de mayo.—A Adolfo Tonduz ₡ 32.10, por gastos en una comisión que le encargó esta Secretaría.

Acuerdo n° 76 de 19 de mayo.—A Salustio J. Vargas ₡ 30.00, por sus trabajos de escritorio en el Departamento de Obras Públicas, durante la primera quincena de este mes.

Acuerdo n° 76 de 19 de mayo.—A Jesús Guerrero ₡ 1100.00, saldo valor de su contrato por construcción del muelle de Puerto Humo.

Acuerdo n° 78 de 23 de mayo.—Al Administrador de la Imprenta Alsina ₡ 2294.00, por impresión de la Memoria de Fomento correspondiente al año de 1913.

Acuerdo n° 83 de 2 de junio.—A Salustio J. Vargas ₡ 30.00, por sus trabajos de escritorio durante la segunda quincena de mayo ppdo.

Acuerdo n° 84 de 8 de junio.—A Carlos Chaves ₡ 3.00, por lavado de paños del Departamento de Estadística.

Acuerdo n° 84 de 8 de junio.—Al Administrador de la Imprenta Alsina ₡ 132.00, por impresión del informe de 1913 del Departamento de Estadística.

Acuerdo n° 85 de 9 de junio.—A los señores J. P. Rodríguez y Hn°, ₡ 24.30, por cemento para bancas del Parque de Heredia.

Acuerdo n° 86 de 12 de junio.—Al Administrador del Ferrocarril de Costa Rica ₡ 204.00, valor de seis toneladas de carbón de piedra suministradas a la planta eléctrica del Teatro Nacional.

Acuerdo n° 86 de 12 de junio.—A Jesús Soto ₡ 10.00 por su trabajo nocturno en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 86 de 12 de junio.—A Gerardo Peña ₡ 10.00, por recargo de trabajo como empleado del Museo Nacional.

Acuerdo n° 86 de 12 de junio.—A Rafael M. Tristán ₡ 30.00, por su trabajo en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 86 de 12 de junio.—A David Mora ₡ 6.00, por trabajos como jardinero en el Museo Nacional, durante cuatro días.

Acuerdo n° 86 de 12 de junio.—A Félix Araya ₡ 13.10, por alimentación de animales en el mismo establecimiento.

Acuerdo n° 86 de 12 de junio.—A Manuel Gómez Miralles ₡ 6.75, por trabajos fotográficos para el Museo Nacional.

Acuerdo n° 88 de 17 de junio.—A Salustio J. Vargas ₡ 30.00, por su trabajo de escritorio en la Dirección de Obras Públicas, durante la primera quincena de junio.

Acuerdo n° 99 de 3 de julio.—A Salustio J. Vargas por id. id. durante la segunda quincena del mes ppdo.

Acuerdo n° 100 de 9 de julio.—Al Administrador del Ferrocarril de Costa Rica ₡ 425.00, valor de doce y media toneladas de carbón de piedra suministrado a la planta eléctrica del Teatro Nacional.

Acuerdo n° 104 de 15 de julio.—A Salustio J. Vargas ₡ 30.00, por sus trabajos de escritorio en la Dirección de Obras Públicas, durante la primera quincena de julio.

Acuerdo n° 104 de 15 de julio.—Al Oficial Archivero de esta Secretaría ₡ 32.00, para cubrir las suscripciones a periódicos.

Acuerdo n° 104 de 15 de julio.—A los señores Sauter y C^{ia} ₡ 4.00, valor de un libro para el Departamento de Estadística.

Acuerdo n° 106 de 18 de julio.—Al Administrador del Ferrocarril de Costa Rica ₡ 78 50, desembarque y derechos muellaje de la carga de la Compañía de Opereta Lahoz.

Acuerdo n° 107 de 30 de julio.—Al Administrador del Ferrocarril de Costa Rica ₡ 67.65, por gastos embarque equipaje de la misma Compañía.

Acuerdo n° 107 de 30 de julio.—A R. M. Tristán ₡ 30.00, por sus trabajos en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 107 de 30 de julio.—A Gerardo Peña, ₡ 10.00, por recargo de trabajo como empleado del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 107 de 30 de julio.—A Jesús Soto ₡ 10.00, por sus trabajos nocturnos en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 107 de 30 de julio.—A Félix Araya ₡ 12.50, por alimentación de animales en el Museo Nacional.

Acuerdo n° 107 de 30 de julio.—A la Botica Francesa ₡ 3 90, por artículos suministrados al Museo Nacional.

Acuerdo n° 107 de 30 de julio.—Al Director del Museo Nacional ₡ 12.00, por los gastos menudos habidos en su Departamento.

Acuerdo n° 107 de 30 de julio.—Al Banco Mercantil ₡ 28.80, valor de una letra de 67 francos para pagar un diccionario pedido a la casa Garnier Hermanos para esta Secretaría.

Acuerdo n° 108 de 5 de agosto.—A Salustio J. Vargas, ₡ 30.00, por su trabajo de escritorio en el Departamento de Obras Públicas durante la segunda quincena de julio ppdo.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—A Juan Alberto Brenes ₡ 3.50, por servicios en el traslado del Ateneo de Costa Rica.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—A Emilio Zúñiga ₡ 60.00, por desempeño de una comisión a la Colonia de El Salvador.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—A Salustio J. Vargas ₡ 30.00, por su trabajo de escritorio en el Departamento de Obras Públicas durante la primera quincena del corriente mes.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—A Lía Castro ₡ 30.65, por sus servicios en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—A R. M. Tristán ₡ 30.00, por sus trabajos en dicho Departamento, mes ppdo.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—A Jesús Soto ₡ 10.00, por sus trabajos nocturnos en el mismo Departamento, mes ppdo.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—A Gerardo Peña ₡ 10.00, por recargo de trabajo como empleado del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—A Félix Araya ₡ 12.90, por alimentación de animales en el mismo Establecimiento.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—Al Administrador del Ferrocarril de Costa Rica ₡ 238.00, por siete toneladas de carbón de piedra suministradas a la planta eléctrica del Teatro Nacional.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—Al Pagador General ₡ 2.50, para cubrir recibo suscripción a Pandemónium de mayo a octubre del corriente año.

Acuerdo n° 110 de 13 de agosto.—Al Pagador General ₡ 3.00, para cubrir cuenta de Carlos Chaves por lavado de paños del Departamento de Estadística.

Acuerdo n° 117 de 9 de setiembre.—A Gerardo Peña ₡ 5.00, recargo de trabajos como empleado del Museo Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 117 de 9 de setiembre.—A Jesús Soto ₡ 10.00, por sus servicios nocturnos en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 117 de 9 de setiembre.—A Rafael M. Tristán ₡ 15.00, por sus trabajos en el mismo Departamento, mes ppdo.

Acuerdo n° 117 de 9 de setiembre.—A Adán Lizano ₡ 15.75, por alimentación de animales en el Museo Nacional.

Acuerdo n° 117 de 9 de setiembre.—A la Botica Francesa ₡ 23.50, por artículos suministrados a dicho establecimiento.

Acuerdo n° 117 de 9 de setiembre.—A Lía Castro, ₡ 37.00, por sus servicios en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 120 de 26 de setiembre.—Al Ingeniero Luis Matamoros ₡ 800.00, por sus honorarios estudio cañería de Santiago de Puriscal y dictamen vertido en reclamo de don Francisco de la Paz por pago de trabajos de agrimensura que ha ejecutado.

Acuerdo n° 128 de 9 de octubre.—A Adán Lizano ₡ 17.95, por alimentación de animales en el Museo Nacional.

Acuerdo n° 128 de 9 de setiembre.—A la Botica Francesa ₡ 2.95, por artículos para el Museo Nacional.

Acuerdo n° 128 de 9 de octubre.—A Lía Castro ₡ 34.00, por sus servicios en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 138 de 3 de noviembre.—A Gonzalo Fernández Morúa ₡ 9.50, por arreglo de una máquina de escribir de la Dirección de Estadística.

Acuerdo n° 139 de 6 de noviembre.—A Lía Castro ₡ 34.00 por sus servicios en el Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 139 de 6 de noviembre.—A Adán Lizano ₡ 14.70, por alimentación de animales en el Museo Nacional.

Acuerdo n° 139 de 6 de noviembre.—A los señores Sauter y C^a ₡ 13.50, por un libro para el mismo Departamento.

Acuerdo n° 144 de 17 de noviembre.—A la Botica Francesa ₡ 59.40, por 132 libras de arsénico para combatir el chapulín en el Guanacaste.

Acuerdo n° 144 de 17 de noviembre.—A la Nueva Botica de San José ₡ 67.50, por 150 libras del mismo artículo para igual objeto.

Acuerdo n° 144 de 17 de noviembre.—A Pagés y C^a ₡ 200.00, por 5 arrobas de pólvora para id. id.

Acuerdo n° 144 de 17 de noviembre.—A Eusebio Chaverri ₡ 92.50, por treinta docenas de cohetes para id. id.

Acuerdo n° 144 de 17 de noviembre.—A Fortich Espriella y C^a ₡ 117.00, por 3 docenas de regaderas para id. id.

Acuerdo n° 144 de 17 de noviembre.—A Francisco Amador Mejía ₡ 60.30, por 10 sacos de azúcar para id. id.

Acuerdo n° 146 de 17 de noviembre.—A Santiago Sagel ₡ 34.00, por varios transportes de pasajeros y carga entre Puntarenas, La Uvita y El Pozo.

Acuerdo n° 146 de 17 de noviembre.—A Pablo Biolley ₡ 65.00, por gastos de viaje y permanencia en Guanacaste con motivo lucha contra el chapulín.

Acuerdo n° 146 de 17 de noviembre.—Al Pagador General ₡ 469.30, por materiales comprados por la Sección Comercial para festejos 15 de Setiembre.

Acuerdo n° 154 de 5 de diciembre.—A Benjamín E. Piza ₡ 3100.00, valor de 3 pianos pedidos al exterior para servicio del Teatro Nacional.

Acuerdo n° 155 de 5 de diciembre.—A Fortich, Espriella y C^a ₡ 95.00, por 24 regaderas y 2 mangueras completas para combatir el chapulín en el Guanacaste.

Acuerdo n° 155 de 5 de diciembre.—A Pagés y C^a ₡ 400.00, por 10 arrobas de pólvora para igual objeto.

Acuerdo n° 155 de 5 de diciembre.—A T. Assmann y C^a ₡ 84.50, por 13 sacos de munición pequeña para id. id.

Acuerdo n° 155 de 5 de diciembre.—A Miguel Macaya y C^a ₡ 4.20, por 300 pies de mecha para id. id.

Acuerdo n° 155 de 5 de diciembre.—A Tomás Fernández y Hn^o ₡ 233.70, por víveres comprados para la tropa encargada de la destrucción del chapulín.

Acuerdo n° 155 de 5 de diciembre.—A Calixto Rosales ₡ 96.00, por hechura de cuatro docenas de regaderas para igual objeto.

Acuerdo n° 155 de 5 de diciembre.—A la Botica Oriental ₡ 217.40, por 500 kilos de flor de azufre para id. id.

Acuerdo n° 155 de 5 de diciembre.—A la Botica del Comercio ₡ 50.00, valor de un pulverizador para id. id.

Acuerdo n° 155 de 5 de diciembre.—Al Pagador General ₡ 678 80, para cubrir planilla de 100 personas ocupadas en la destrucción del chapulín, semana del 25 al 30 de noviembre ppdo.

Acuerdo n° 157 de 10 de diciembre.—A Lía Castro ₡ 34.00, por sus servicios en Observatorio Nacional, mes ppdo.

Acuerdo n° 157 de 10 de diciembre.—A Adán Lizano ₡ 13.70, por alimentación animales en el Museo Nacional.

Acuerdo n° 157 de 10 de diciembre.—A la Botica Francesa ₡ 4.40, por artículos para el mismo Departamento.

Acuerdo n° 157 de 10 de diciembre.—A Fortich, Espriella y C^a ₡ 10.50, por artículos para el mismo Departamento.

Acuerdo n° 159 de 19 de diciembre.—Al Pagador General ₡ 1587.83, para cubrir salarios de 115 hombres ocupados en la destrucción del chapulín del 1° al 15 del corriente mes.

Acuerdo n° 159 de 19 de diciembre.—Al Administrador del Ferrocarril de Costa Rica ₡ 2473.50, po 9780 libras de arsénico y 7620 de soda caústica para destrucción del chapulín.

Acuerdo n° 159 de 19 de diciembre.—A la Botica Francesa ₡ 22.15, por artículos para igual objeto.

Acuerdo n° 159 de 19 de diciembre.—A Joaquín Hernández 12.00 por alquiler de dos bestias ocupadas por el comisionado lucha chapulín.

Acuerdo n° 159 de 19 de diciembre.—Al Gobernador de Guanacaste ₡ 583.53, para cubrir cuentas por servicios prestados y artículos suministrados con motivo lucha contra el chapulín.

Acuerdo n° 159 de 19 de diciembre.—A Calixto Rosales ₡ 144.00, por hechura de seis docenas de regaderas para la lucha contra el chapulín.

Acuerdo n° 160 de 23 de diciembre.—Al Director del Banco de Costa Rica ₡ 259 80, para cubrir el valor de una letra por \$ 108.25 al 140 o/o por una máquina de sumar pedida a la casa New Standard Adding Machine C° para servicio de la Dirección de Estadística.

Acuerdo n° 160 de 23 de diciembre.—A Santiago Sagel ₡ 69.00, por varios servicios de trasportes de Puntarenas a La Uvita y El Pozo, de colonos y sus equipajes.

Acuerdo n° 160 de 23 de diciembre.—Al Gobernador de Guanacaste ₡ 81.05, para cubrir cuentas por servicios prestador y artículos suministrados con motivo lucha contra el chapulín.

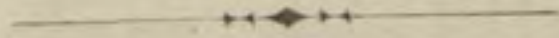
Acuerdo n° 160 de 23 de diciembre.—Al Pagador General ₡ 560.85, para cubrir salarios de la guarnición que se ocupa en la destrucción del chapulín en el Guanacaste del 16 al 23 del corriente mes.

Acuerdo n° 160 del 23 de diciembre.—Al Director del Banco de Costa Rica ₡ 1.35, comisión de cobro en una letra valor de una máquina de sumar pedida para el Departamento de Estadística.

Acuerdo n° 162 de 29 de diciembre.—Al Gobernador de Guanacaste ₡ 20.00, para cubrir una cuenta de Nemesio Pizarro por acarreos de Ballena a Liberia para servicio lucha contra el chapulín.

Acuerdo n° 152 de 29 de diciembre.—A Pablo Biolley ₡ 150.00 por su sueldo como encargado de la lucha del chapulín en el Guanacaste, durante el mes ppdo.

Acuerdo n° 162 de 29 de diciembre.—Al Administrador del Ferrocarril de Costa Rica ₡ 136.00, por valor de 4 toneladas de carbón de piedra suministradas a la planta eléctrica del Teatro Nacional.



ACUERDOS

1914

Nº 5.—San José, 16 de enero de 1914 —Visto el expediente respectivo en donde consta:

1º.—Que los señores José Ugalde Herrera y Pedro Madrigal Murillo, mayores de edad, casado el primero y viudo el segundo, agricultores y vecinos de San Pedro de Poás, en escritos de 23 y 24 de junio último, solicitan se les conceda a cada uno, parte de las aguas del río Mastate de aquella jurisdicción, a fin de desarrollar la potencia que necesitan para mover los trapiches que instalará el primero en el lugar llamado "El Común" en una finca de propiedad del señor Eusebio Murillo Rojas, quien, según manifiesta el peticionario está conforme con la ocupación, y que el segundo tiene establecido en un terreno que posee en dicha villa, con la obligación que ambos contraen de devolver el agua al mismo río, íntegramente:

2º.—Que publicados los edictos de ley, el señor Fidel Rodríguez Solís, mayor de edad, casado, agricultor y del mismo vecindario, se presentó a esta Secretaría, manifestando oposición a dicha solicitud, fundado en que, según expone, la distracción de las aguas de ese río perjudicaría la concesión de las mismas, hecha por la Municipalidad de Poás el 1º de setiembre de 1905 al señor Ramón María Herrera, de quien es cesionario, y

Considerando: que del dictamen de peritos y demás documentos que obran en dicho expediente, aparece que el señor Rodríguez Solís ha ejecutado la desviación de las aguas que dan fuerza a su trapiche, en un lugar diferente del fijado en la concesión municipal del 1º de setiembre citado y por consiguiente carece de base su actitud contra los señores Ugalde y Madrigal.

Que de haberse ajustado a los términos de esa concesión en cuanto al lugar estipulado en el acuerdo municipal para la toma de agua, el señor Rodríguez no podría pretender oposición, toda vez que ese punto precede a los fijados para los desvíos que harán los señores Ugalde y Madrigal;

Que aún en el caso de que fuera pertinente la acción establecida, el acuerdo municipal en que pretende fundarse no estipula la cantidad de agua concedida al señor Herrera, lo cual crea una situación incierta que sería preciso definir.

Por tanto y en vista del informe dado sobre el particular por el señor Promotor Fiscal,— El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero, a los señores José Ugalde Herrera y Pedro Madrigal Murillo, las concesiones de agua de que se ha hecho mérito, las cuales, de

conformidad con las solicitudes y disposiciones de la ley de 16 de setiembre de 1911, se hacen bajo las siguientes condiciones:

Para el primero de los citados, se conceden 200 litros de agua por segundo para desarrollar una potencia de 14 caballos con una caída de 5 m.

El objeto de esa potencia, como se ha dicho, es el de mover un trapiche que deberá ser instalado para dar principio a su explotación dentro de un plazo que no exceda de 8 meses.

La concesión se hace por el término de treinta años, debiendo pagar el interesado al Tesoro Público un canon anual de ₡ 14.00.

Al segundo de los citados se conceden 130 litros de agua por segundo para desarrollar una potencia de seis caballos, con una caída de 4 m. 50, a fin de mover un trapiche que tiene ya instalado y que comenzará a explotar desde luego.

La concesión se hace por el término de veinte años con la obligación de pagar el interesado al Tesoro Público, seis colones anuales.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 7.—San José, 21 de enero de 1914.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato celebrado en esta fecha entre el Director General de Obras Públicas y don Alberto Fait Rocchi, visible a los folios doscientos cincuenta y nueve derecha e izquierda del libro correspondiente que lleva aquel Departamento en el presente año. En virtud de ese convenio el segundo se compromete a construir por el precio de ₡ 100.00, que le pagará el Gobierno, las cercas a ambos lados del camino nuevo a Tilarán en el cantón de Cañas, en una extensión de cuatro kilómetros próximamente, desde la entrada de la finca de dicho señor Fait conocida con el nombre "La Lombarda", hasta el final del potrero de grama de la misma finca, siendo a cargo de la Dirección General de Obras Públicas la provisión de alambre y demás materiales.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 23.—San José, 18 de febrero de 1914.—En razón de haber sido aceptada, como más conveniente a los intereses nacionales, la propuesta del señor Ingeniero don don Federico Peralta, entre las diversas presentadas conforme la respectiva licitación, para instalar las cañerías que proveerán de agua potable las poblaciones de Pavas, San Rafael de Escasú, San Juan de Santa Bárbara y Santa María de Dota, y para ampliar la cañería de Desamparados,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato y su adicional que para llevar a cabo esos trabajos fueron celebrados el 17 del corriente, entre la Dirección de Obras Públicas y el señor Peralta, que se registran a los folios 260 izquierda y 261 derecha del libro de convenios que lleva aquel Departamento en el presente año.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 28.—San José, 24 de febrero de 1914.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de la partida del presupuesto de gastos correspondiente a Caminos, se gire a la orden de don Víctor Camacho Cabezas la suma de ₡ 414.00 valor de tres kilómetros de callejón que ha abierto para comunicar Aguas Zarcas con Tres Amigos del cantón de San Carlos según contrato con la Dirección de Obras Públicas.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 38.—San José, 25 de marzo de 1914.—Vista la propuesta presentada por The English Construction Company Ltd., de conformidad con la respectiva licitación publicada en el Diario Oficial, para construir el edificio destinado a Cuartel de la Segunda Sección de Policía de esta ciudad; y considerando que dicha propuesta fué la única presentada, que se ajusta en un todo a las condiciones de la licitación y que el precio que se pide o sea la cantidad de £ 19.750 es no solamente equitativo, sino más bien reducido, según consta del informe dado por el señor Director General de Obras Públicas en oficio nº 94 de fecha de ayer,

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aceptar la propuesta referida y que se proceda a la celebración del respectivo contrato.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 41.—San José, 3 de abril de 1914.—Visto el memorial presentado a este despacho con fecha 31 de marzo próximo pasado por don Roberto Jiménez Sáenz, como cesionario de la Compañía de Luz Eléctrica de San José y Heredia, en el cual manifiesta:

1º.—Que por acuerdo de esta Secretaría nº 236 de 2 de diciembre de 1912 le fué hecha la concesión de las aguas del río Virilla en la parte que forma el lindero del cantón de San Antonio con el de Santa Ana, con el objeto de desarrollar una potencia de 8 mil caballos para ampliar los servicios públicos que tiene a su cargo;

2º.—Que entre las estipulaciones de dicha concesión está la de tener lista dentro de un año, a contar de la fecha del acuerdo citado, la instalación necesaria con el objeto de aprovechar, desde luego, el uso de dos mil caballos;

3º.—Que no obstante los esfuerzos hechos para llenar esa obligación, no le ha sido posible terminar los trabajos, debido por una parte a la calidad rocosa del terreno en toda la extensión de la zanja que ha sido preciso abrir y por otra, a la escasez de brazos motivada por las cosechas de café;

4º.—Que en vista de todo lo expuesto solicita le sea prorrogado por un año el término de que trata el punto 3º para el aprovechamiento de la potencia de los dos mil caballos a que estaba obligado, y

Considerando:

Que de la inspección hecha a los trabajos llevados a cabo hasta hoy por la Empresa, consta el esfuerzo realizado para cumplimiento de sus obligaciones y las dificultades que el terreno presenta para las excavaciones;

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar la prórroga solicitada a contar del 2 de diciembre de 1913, fecha en que venció la obligación.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 42.—San José, 3 de abril de 1914.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato de fecha 23 de marzo próximo pasado que se registra a los folios 262 izquierda y derecha del libro correspondiente que lleva en el presente año la Dirección General de Obras Públicas, en virtud del cual la señora Adelia Aguilar Bolandi de Montealegre, se obliga a permitir gratuitamente que sean instalados dentro de la finca que posee en los Anonos de esta jurisdicción, los tubos para la conducción de agua potable al distrito de las Pavas, comprometiéndose en cambio el Gobierno a conceder a dicha señora el uso de tres pajas de agua a perpetuidad, sin retribución alguna para las casas de la finca referida y demás que sea necesario, excepción del riego de potreros y cafetales, el cual no sería permitido.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 46.—San José, 14 de abril de 1914.—Por cuanto vencido el término de la licitación abierta para la construcción del Palacio Municipal de la ciudad de Heredia, tan sólo fué presentada una propuesta que es la de la Compañía Inglesa de Construcciones, la cual ofrece hacer el trabajo en las condiciones establecidas en dicha licitación por el precio de catorce mil novecientas ochenta libras esterlinas con una amortización de 2 0/0 y 6 0/0 de interés o sea un total de 8 0/0 al año.

Por cuanto del informe respectivo presentado por la Dirección General de Obras Públicas en oficio nº 122 de 14 del corriente, resulta que es conveniente la aceptación de la propuesta.

Por cuanto la Compañía ha presentado constancia de haber depositado a la orden del Gobierno en la Casa Sasso & Pirie sucesores, los ₡ 5000.00 exigidos como garantía de las obligaciones que va a contraer la Empresa.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aceptar dicha propuesta y que se proceda a la celebración del contrato respectivo.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento, Enrique Jiménez Núñez.

Nº 47.—San José, 17 de abril de 1914.—En atención a que el monto de cada una de las propuestas presentadas a esta Secretaría para la construcción de tres kilómetros que comprende el desvío de la vía férrea al Pacífico en la Roca de Carballo, excede en mucho al valor calculado por el Ingeniero de dicho Ferrocarril; y de conformidad con el informe dado sobre el particular por el Director General de Obras Públicas, El Presidente de la República

ACUERDA:

Desechar dichas propuestas.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,— Enrique Jiménez Núñez.

Nº 51.—San José, 24 de abril de 1914.—Vistas las propuestas para la construcción del edificio nacional de Correos y Telégrafos presentadas por los licitadores señor don A. L. Moreno y "The English Construction Company Ltd." y vistos asimismo los informes del señor Director General de Obras Públicas, Ingeniero don Luis Matamoros, por el señor Profesor don Luis A. Silva y por el señor Auditor del Ferrocarril al Pacífico, don Alfredo Jiménez, y

Considerando:

1º.—Que si las propuestas se toman por sus cifras aparentes la de A. L. Moreno sería mucho más cara.

2º.—Que, sin embargo, esa solución es inexacta porque la dicha propuesta, desvestida del ropaje en que se le envuelve, consiste en el pago de quince anualidades a razón de £ 2791.47, suma que según el uso comercial, en proposiciones de esa clase, y teniendo en cuenta el tiempo de quince años de amortización representa un capital actual de £ 27115 al 6 0/0 de interés anual y 4,3 0/0 de amortización al año.

3º.—Que no ajustándose la dicha propuesta a las bases de la licitación, según las cuales el Gobierno exige un interés no mayor de 6 0/0 y una amortización de 2 0/0, lo que significa un plazo de 23 años y 8 meses, bastaría ese apartamiento de aquella base para, en rigor, desechar desde luego la propuesta del señor Moreno, ya porque obliga a desembolsos anuales de mayor cuantía, ya porque, si se aceptara, se le concedería al señor Moreno una ventaja indebida al formular su propuesta, toda vez que la compañía competidora no tuvo oportunidad de haber hecho una propuesta sobre bases distintas de las fijadas en la licitación, cuando talvez habiendo conocido el sistema de amortización de la propuesta contraria hubiera podido mejorar ésta.

4º.—Que siendo la propuesta de The English Construction Company por valor de £ 29.960 resulta, si se prescinde de la ventaja de plazo, más desventajosa que la del señor Moreno, en la suma de £ 2845, por lo cual, teniendo en cuenta los intereses públicos, parece preferible no aceptar tampoco la dicha propuesta de The English Construction Company, por la dificultad de determinar si la ventaja de plazo es mayor que la pequeña desventaja en el precio.

5º.—Que, por lo mismo, el medio más oportuno para comparar efectivamente ambas propuestas y escoger la mejor, es el de provocar una puja abierta entre los dos postores en igualdad de condiciones, señalando al efecto como precio máximo la suma de £ 27115, el 6 0/0 como interés anual y una amortización en 15 años, por anualidades iguales, pagaderas mensualmente,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Convócase a los dichos postores para que a las 2 p. m. del día treinta de los corrientes se presenten a la Secretaría de Fomento a una licitación abierta con el objeto

de que sea adjudicado el contrato de construcción del edificio para Correos y Telégrafos al postor que más barato se comprometa a hacerlo en las condiciones expresadas en el considerando último.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 59.—San José, 30 de abril de 1914.—Por cuanto de conformidad con lo dispuesto en acuerdo número 51 de 24 del corriente mes para determinar la propuesta que debe ser aceptada entre las dos presentadas para la construcción del edificio de Correos y Telégrafos en esta ciudad, concurrieron los interesados a la hora fijada, a esta Secretaría, para la puja abierta a que fueron convocados.

Por cuanto del acta respectiva, suscrita por los mismos interesados consta que el señor don Geo. A. Moreno en su carácter de socio de la casa A. L. Moreno y Compañía de Nueva York, reiteró su propuesta primitiva o sea la cantidad de veintisiete mil ciento quince libras esterlinas (£ 27,115.0.0) con el interés de 6 0/0 anual y una amortización en quince años, por anualidades iguales pagaderas mensualmente.

Por cuanto el señor don Robert E. Smith como apoderado de la Compañía Inglesa de Construcciones hizo la rebaja de una libra esterlina sobre la propuesta anterior en las mismas condiciones en cuanto a interés y amortización, dejando a opinión del Gobierno el acomodar esta propuesta, si así le pareciere, a las condiciones del contrato Guardia-Davies.

Por cuanto el señor Moreno insistió en vista de lo anterior, en su propuesta primitiva,

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

1º—Aceptar la propuesta de la Compañía Inglesa de Construcciones por el precio de veintisiete mil ciento catorce libras esterlinas (£ 27.114.0.0) con el interés de 6 0/0 anual y dos por ciento de amortización.

2º—Que las disposiciones de pago, plazo y demás se regulen por el contrato Guardia-Davies.

3º—Que se proceda a formular el contrato respectivo en las condiciones de la licitación en lo que conviene a la ejecución de los trabajos.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 54.—San José, 28 de abril de 1914.—Por cuanto de las diligencias respectivas consta que don Federico Peralta Sancho, mayor, soltero, Ingeniero y vecino de esta ciudad, se ha presentado a esta Secretaría en escrito de veintinueve de enero de este año, solicitando la concesión de la totalidad de las aguas del río Pais que estima en 140 litros por segundo, aproximadamente, que bajan de los cerros situados al Noroeste de la villa del Paraíso, atraviesan varias propiedades y desembocan en la quebrada del Puente como a trescientos metros al Suroeste de la estación ferroviaria de dicha villa; que dichas aguas las necesita para desarrollar una potencia de 24 caballos a fin de mover una máquina desfibradora de cabuya en un terreno de su propiedad, sito en jurisdicción de Paraíso.

Por cuanto se han publicado los edictos que previene el artículo 6º del decreto nº 2 de 16 de setiembre de 1911 y llenado las formalidades que previene la misma ley;

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar sin perjuicio de tercero, la concesión de que se trata, la cual en conformidad con la referida solicitud se hace bajo las siguientes condiciones:

1º.—La fuerza como se ha dicho será de 24 caballos y se destinará para mover una planta de fibrar cabuya.

2º.—La cantidad de agua que se usará será de 140 litros por segundo, aproximadamente con una caída de 16 metros.

3º.—El interesado deberá pagar al Gobierno por esta concesión veinticuatro colones como derecho anual.

4º.—El término de la concesión a que el presente acuerdo se refiere, será de cincuenta años, contados desde esta fecha en razón de estar terminada la instalación de la planta y funcionando ésta debidamente.

5º.—Sujetarse en un todo a las disposiciones de la ley citada de 16 de setiembre de 1911.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 57.—San José, 29 de abril de 1914.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato que se registra del folio 264 derecho al 265 ídem del libro de convenios que lleva el Director General de Obras Públicas en el presente año, celebrado hoy entre ese funcionario y los señores don José Rojas Vargas, don Juan y don Cruz Rojas Bennett, representados al efecto los dos primeros por su apoderado generalísimo don Jaime Rojas Bennett.—En virtud de dicho contrato se estipula:

1º.—Que el Gobierno hace actualmente los estudios y levanta el plano respectivo para trazar y construir por su propia cuenta un camino dentro de terrenos de dichos señores, que partiendo del de Puriscal, vía Turrúcares, termine en la villa de Pacaca o sea entre Piedras Negras y aquella villa.

2º.—Que dichos señores en cambio de todo lo anterior, que ejecutará el Gobierno, ceden y traspasan al Estado en plena propiedad, libre de gravámenes, las partes de sus fincas que se ocupen con el camino de que se trata.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 64.—San José, 6 de mayo de 1914.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato que se registra a los folios 264 derecha e izquierda del libro correspondiente que lleva la Dirección de Obras Públicas en el presente año, celebrado con el señor Ingeniero don Federico Peralta, en virtud del cual, por dificultades surgidas con la Municipalidad de Aserrí, se sustituye el convenio que se había firmado entre las mismas partes para la ampliación de la cañería de Desamparados, por otro que comprende la construcción de la cañería de San Antonio del mismo cantón.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 68.—San José, 7 de mayo de 1914.—Por cuanto, según consta de la comunicación del señor Gobernador de esta provincia dirigida con fecha de ayer al Director General de Obras Públicas, el señor don Francisco Quesada otorgó escritura de venta de una porción de terreno constante de veinte áreas, noventa y seis centiáreas y sesenta y ocho decímetros, para la construcción de los estanques de la cañería de San Pedro del Mojón, y que por ese terreno debe pagarse el precio convenido o sea la suma de ₡ 720.00.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que se gire a la orden del señor Quesada la cantidad antes dicha, y a la orden de don José María Muñoz Fonseca la suma de ₡ 23.50 como reembolso de lo que pagó al notario Licenciado don Francisco V. Sáenz por derechos de escritura y demás operaciones a que dió lugar la transacción, según cuenta.

Estas erogaciones serán imputadas al fondo respectivo destinado a la construcción de dicha cañería.—Publíquese.—Jiménez.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Enrique Jiménez Núñez.

Nº 91.—San José, 23 de junio de 1914.—Por cuanto para el servicio del Ferrocarril al Pacífico fue preciso ocupar dos porciones de tierra y usar otra temporalmente, pertenecientes a la sucesión de don José Carlos Umaña Hernández.

Por cuanto en el juicio ordinario establecido para el cobro de esos terrenos, de las maderas aprovechadas por el Ferrocarril, los daños y perjuicios y las costas consiguientes, fue condenado el Fisco a pagar la cantidad de ₡ 791.04, según comunicó a esta Secretaría el señor Promotor Fiscal en oficio de 30 de diciembre último.

Por tanto, y de conformidad con lo dispuesto en decreto nº 17 de 15 del presente mes,—El Presidente de la República

ACUERDA:

1º—Que en el acto del otorgamiento de la respectiva escritura pública en favor del Estado, se proceda al pago de dicha suma, la cual se descompone así:

83 áreas, 43 centiáreas, 74 decímetros y 76 centímetros cuadrados de terreno tomado de la finca inscrita en el Registro Público, Partido de Alajuela, tomo 763, folio 94, número 35529, asiento uno.....	₡	41	70
Las cercas de esta porción de finca.....		218	80
21 áreas, 33 centiáreas y 60 decímetros cuadrados de terreno tomado de la finca inscrita en el Registro y Partido dichos, tomo 300, folio 257, número 18687, asiento 1.....		10	67
Las cercas de la sección anterior.....		102	00
17 áreas, 53 centiáreas, 81 decímetros y 92 centímetros cuadrados de terreno usado para trabajos del Ferrocarril al Pacífico en Las Lapas..		8	77
Dos portones colocados en la finca 35529 citada.....		80	00
Maderas y leña tomadas por el Estado para trabajos del Ferrocarril al Pacífico y de las fincas citadas.....		200	00
Costas procesales del juicio.....		129	10

2º—El valor de dicha escritura, en la parte que al Gobierno corresponde, será imputado a la partida asignada en la Ley de Presupuesto para gastos del Ferrocarril al Pacífico.—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 105.—San José, 15 de julio de 1914.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar los dos contratos que se registran del folio 266 izquierda al 268 izquierda del libro de convenios que lleva en el presente año la Dirección General de Obras Públicas, celebrados.

El primero, el trece del presente mes con el señor José María González, quien en virtud de ese convenio se compromete a reparar y pintar las bancas de los parques Central y Nacional de esta ciudad por los precios siguientes: ₡ 3 50 por la pintura de cada banca y un colón por cada regla que coloque, ya sea para reponer las que falten o se encuentren en mal estado.

El segundo, en esta misma fecha, en virtud del cual el señor José Támez Bogarín se compromete a abrir una picada entre Tuis y el distrito de Buenos Aires, pasando por El General, por el precio de ₡ 620 00 a fin de establecer una comunicación fácil y rápida entre esos lugares.

Las erogaciones que dichos contratos ocasionen, serán cargadas a las partidas de Parques y Caminos de la Ley de Presupuesto, respectivamente.—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 112.—San José, 26 de agosto de 1914.—Por cuanto de las diligencias respectivas de reclamo consta:

1º—Que para la construcción de la vía férrea al Pacífico fue preciso ocupar una porción de terreno constante de 242 m, 10 de largo por 15ms.24 de ancho de la finca inscrita en el Registro de la Propiedad, Partido de Alajuela, tomo 836, folio 316, número 39555, asiento 1, situado en la villa de Orotina y perteneciente a la sucesión de doña Josefa Benita Retana Díaz, quien fue mayor de edad, viuda, de oficios domésticos y vecina de la citada villa.

2º—Que dicha sucesión está de acuerdo en el avalúo dado por el perito oficial a esa porción de terreno y los daños y perjuicios consiguientes, o sea la cantidad de ₡ 281.32.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que se proceda al pago de dicha cantidad una vez que se haya otorgado en favor del Estado la respectiva escritura pública, libre de gravámenes. Tanto esa erogación como la que ocasione la escritura en la parte que al Gobierno corresponde, se cargará a la partida asignada en la ley de Presupuesto para gastos de Ferrocarril al Pacífico.—Publíquese.—González.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Rogelio Fernández Güell.

Nº 115.—San José, 3 de setiembre de 1914.—Por cuanto,—En las diligencias respectivas que obran en esta Secretaría, consta que los señores Lindo Brothers, de este domicilio, según manifiestan se proponen instalar un nuevo beneficio de cacao en la finca que poseen en la jurisdicción de Siquirres, llamada Río Hondo, movida por fuerza hidráulica, y al efecto solicitan la concesión de 471 litros de agua por segundo del

río Madre de Dios, que conducirán a Río Hondo, afluente del Cimarrones, a fin de aumentar a 158 caballos de potencia, con una caída de 33m.50, los 25 caballos de que ahora disponen.

Por cuanto, se han publicado los edictos y llenadas las demás formalidades que la ley establece,

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero, la concesión de que se trata, la cual de conformidad con lo solicitado y disposiciones de la ley n° 2 de 16 de setiembre de 1911, se hace bajo las siguientes condiciones:

1°—El volumen de agua que podrán usar los interesados, como se ha dicho, será de 471 litros por segundo, para desarrollar una potencia de 158 caballos con una caída de 38m.50.

2°—Dicha fuerza se dedicará a la maquinaria de beneficiar cacao que los interesados proyectan instalar.

3°—Los trabajos de esa instalación se iniciarán dentro de un plazo que no exceda de tres meses y deberán quedar terminados nueve meses después, a contar de la fecha en que se inician.

4°—Esta concesión se hace por el término de cincuenta años, con la obligación de pagar al Estado los interesados, un canon anual de ₡ 158 00.—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Alberto Echandi.

N° 121.—San José, 30 de setiembre de 1914.—Por cuanto,—Don Víctor Zamora Alvarado, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de Sabanilla de Alajuela, en escrito de 30 de julio último, solicita de esta Secretaría la concesión de 400 litros de agua por segundo del río Tambor, a fin de desarrollar una potencia de ocho caballos, con una caída de dos metros, para mover un trapiche que tiene instalado en la finca que posee formada de las inscritas en el Registro de la Propiedad, Partido de Alajuela, tomo 417 y 687 números 22863 y 31291, advirtiéndole que para utilizar esas aguas ha construido el solicitante una zanja de 300 metros de extensión, y que una vez aprovechadas en el trapiche, las devolverá íntegramente al mismo río, todo dentro de la finca antes citada.

Por cuanto se han llenado los requisitos que la ley de 16 de setiembre de 1911 exige para esta clase de concesiones y se han publicado los edictos correspondientes,

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar sin perjuicio de tercero, la concesión de que se hace mérito, la cual, de conformidad con la referida solicitud y ley citada, se hace con las siguientes condiciones:

1°—El volumen de agua que se otorga, como se ha dicho, es de 400 litros por segundo, para desarrollar una potencia de ocho caballos con una caída de dos metros.

2°—Esta fuerza se destinará a mover el trapiche ya instalado, el cual entra desde luego en explotación.

3°—La concesión de que se trata se hace por el término de 25 años, con la obligación de pagar al Estado un canon anual de ocho colones.—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 122.—San José, 30 de setiembre de 1914.—Vista la solicitud presentada a esta Secretaría por los señores Lindo Brothers, domiciliados en esta ciudad, a fin de que se les conceda el uso de 165 litros de agua por segundo del río de Juan Viñas, a efecto de aumentar a 158 82 caballos la potencia de que ahora disponen para mover el ingenio de azúcar que poseen en su finca llamada "Lara", situada en el cantón de Jiménez de la provincia de Cartago, manifestando además, dichos señores, que este aumento lo solicitan con motivo del nuevo ingenio que han instalado en la misma finca, y que el agua que piden será devuelta en su totalidad a dicho río, dentro de su propiedad.

Atendido que se han llenado los requisitos que previene la ley de 16 de setiembre de 1911 y publicado los edictos correspondientes sin que se haya presentado oposición alguna a la solicitud.—El Presidente de la República,

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero, la concesión solicitada, la cual de conformidad con la solicitud y ley citada de 16 de setiembre de 1911, se hace bajo las siguientes condiciones:

1º.—El volumen de agua que podrá usarse, según lo expuesto, será de 165 litros de agua por segundo para desarrollar una potencia de 158.82 caballos con una caída de 96.26 m.

2º.—Dicha fuerza como se ha dicho será usada para mover la maquinaria del ingenio de azúcar que ya tiene instalado, el cual entrará desde luego en explotación.

3º.—La presente concesión se hace por el término de 50 años con la obligación de pagar por ella al Estado un canon anual de ₡ 158.82.—Publlquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 123.—San José, 30 de setiembre de 1914.—Por cuanto el señor Martín Rodríguez Coto, mayor de edad, viudo, agricultor y vecino hoy de Sabanilla jurisdicción de Alajuela, se ha presentado a esta Secretaría en escrito de 17 de julio último, solicitando la concesión de 125 litros de agua por segundo del río Poás, a fin de desarrollar una potencia de seis caballos para mover un trapiche que tiene instalado en la finca que posee en el lugar de su vecindario, inscrita en el Registro de la Propiedad, tomo 434, folio 592, número 23592, asiento 7, advirtiendo además el solicitante que el agua la tomará de un cauce antiguo que existe, en una extensión como de 200 metros y una vez usada la devolverá íntegramente al mismo río.

Por cuanto se han llenado los requisitos de la ley nº 2 de 16 de setiembre de 1911, y publicados los edictos correspondientes sin que se hubiere presentado oposición alguna,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero, la concesión de que se trata, la cual de conformidad con la solicitud y ley citada, se hace bajo las siguientes condiciones:

1º.—La cantidad de agua concedida, según se ha dicho, será de 125 litros por segundo para desarrollar una potencia de seis caballos con una caída de cinco metros.

2º.—La fuerza de que se trata será usada exclusivamente para el movimiento del trapiche, el cual está ya instalado y en explotación.

3º.—La presente concesión se hace por el término de 50 años, con la obligación de reconocer por ella el interesado al Tesoro Público, un canon anual de seis colones (₡ 6-00).—Publlquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

124.—San José, 6 de octubre de 1914.—Por cuanto en escrito de 16 de mayo último, don John Robert Ernest Smith, mayor de edad, casado, agricultor, inglés y vecino de Juan Viñas, solicita la concesión de 485 litros de agua por segundo del río Chis que discurre dentro de su hacienda llamada Rosemount, situada en el lugar de su domicilio, aplicables así:

275 litros para desarrollar una potencia de 25 caballos con una caída de 9 m. 14 con el objeto de mover una maquinaria de beneficiar café que tiene ya instalada en dicha finca y 210 litros a fin de desarrollar 70 caballos de fuerza con una caída de 33 m. 50 para mover un aserradero que asimismo tiene establecido en dicho lugar; advirtiéndole el solicitante que la desviación de una y otra cantidad de agua la hará dentro de su misma finca de donde será devuelta íntegramente al río de su procedencia.

Por cuanto han sido publicados los edictos y llenado las demás formalidades que previene el decreto n° 2 de 16 de setiembre de 1911 que regula la materia de que se trata.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero, la concesión de que se trata, la cual de acuerdo con dicha ley y los términos de las respectivas solicitudes se hace bajo las siguientes condiciones:

1°—El volumen de agua que se concede del río Chis es de 485 litros por segundo, que se aplicarán así 275 litros para desarrollar una potencia de 25 caballos con una caída de 9 m. 15 destinada a mover una maquinaria de beneficiar café y 210 litros a fin de producir una fuerza de 70 caballos, con una de 33 m. 50 para mover un aserradero.

2°—Dichas plantas entrarán desde luego en explotación, con motivo de estar ya instaladas, según se expresa en las respectivas solicitudes.

3°—La presente concesión se hace por el término de cincuenta años, debiendo pagar por ella el interesado al Tesoro Público un canon anual de (C. 95-00) noventa y cinco colones.—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

N° 126.—San José, 6 de octubre de 1914.—Por cuanto,—El señor León Víctor Corrales García, mayor de edad, soltero, agricultor y vecino de San Juan del Naranjo, en escritos de 13 de julio y 2 de agosto últimos, solicita la concesión de 103 litros de agua por segundo del brazo del río Pilas, llamado La Quebrada, en jurisdicción de Candalaria de dicho cantón con el objeto de desarrollar una potencia de 12,4 caballos que necesita para mover la planta que instalará en la finca de don Víctor Corrales Blanco, consistente en un aserradero y máquinas para talleres de carpintería y ebanistería; manifestando, además, el solicitante que el agua la tomará en terreno de doña Leona Corrales v. de Carmiol, y que será conducida a su destino, atravesando de Este a Oeste, con el consentimiento de sus dueños, las fincas de dicha señora, en una distancia de 50 metros, la de la sucesión de los señores Leandro Corrales Barrantes y Ramona Blanco Cordero, en la misma distancia y la de don Félix Corrales Blanco, en un trayecto de 117 metros, de donde entrará el agua al terreno en que va a ser aprovechada y será devuelta íntegramente al río de su origen. Por cuanto se han publicado los edictos y llenado las formalidades que previene el decreto n° 2 de 16 de setiembre de 1911.

Por tanto,—El Presidente de la República,

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero, la concesión de que se trata, la cual según los términos de la ley citada y de la respectiva solicitud se hace bajo las siguientes condiciones:

1º—La cantidad de agua que se concede, según se ha dicho es de 103 litros por segundo para desarrollar una potencia de 12,4 caballos con una caída de 12 metros.

2º—Dicha potencia será destinada para mover un aserradero y las máquinas que instalará para talleres de carpintería y ebanistería.

3º—Los trabajos de dicha instalación deberán quedar terminados dentro de un plazo de dos meses y la planta comenzará a funcionar dentro de seis meses, todo a contar de esta fecha.

4º—La presente concesión se hace por el término de 50 años, debiendo pagar por ella el interesado, al Tesoro Público, un canon anual de (C\$ 12.00).—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 127.—San José, 9 de octubre de 1914.—Visto que don Francisco Orlich y Ziz, mayor de edad, casado, austriaco y vecino de San Ramón, en escritos de 26 de mayo y 26 de julio últimos, solicita la concesión de 800 litros de agua por segundo del río Barranca, en el lugar llamado Santiago Sur y Norte, con el objeto de desarrollar una potencia de 200 caballos, destinada a mover las maquinarias que instalará en un terreno de su propiedad para desfibrar y manufacturar cabuya y otras plantas textiles, manifestando además, el solicitante que una vez usada la cantidad de agua que pide, la devolverá íntegramente al río de su procedencia.

Visto asimismo, que se han publicado los edictos y llenado los demás requisitos que establece la ley nº 2 de 16 de setiembre de 1911.

Por tanto,—El Presidente de la República,

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero la concesión de que se hace mérito la cual de conformidad con la ley citada y los términos de la solicitud se hace bajo las siguientes condiciones:

1º—La cantidad de agua que se concede del río Barranca es de 800 litros por segundo, para desarrollar una potencia de 200 caballos con una caída de 26m.80.

2º—Dicha fuerza se destinará a mover las máquinas que instale el solicitante para desfibrar y manufacturar cabuya y otras plantas textiles.

3º—Los trabajos de instalación de la planta deberán ser principiados dentro de un año y terminados dentro de dos años para la explotación del negocio, todo a contar de esta fecha.

4º—La presente concesión se hace por el término de 50 años, con la obligación de pagar por ella el interesado, al Tesoro Público, un canon anual de (C\$ 200.00) doscientos colones.—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 133.—San José, 27 de octubre de 1914.—Por cuanto,—El señor don Abelardo Hidalgo Barquero, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de San Juan de Gre-

cia, en escrito de 17 de junio del año próximo pasado, solicita la concesión de 80 litros de agua por segundo de las quebradas “El Colpachí” y “La Sandijuela”, las cuales se juntan para seguir un solo curso cien metros antes de entrar en su terreno que posee en su vecindario, que de esta corriente que cae al río Sarchí, desviará una paja de agua que correrá por el mismo terreno con el objeto de desarrollar una potencia de seis caballos destinada a mover un trapiche que instalará en la propiedad citada, manifestando que una vez que haya usado la cantidad de agua la devolverá íntegra al río Sarchí.

Visto asimismo, que se han publicado los edictos y llenado las formalidades que establece la ley de 16 de setiembre de 1911.

Por tanto,—El Presidente de la República,

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero, la concesión de que se hace mérito, la cual de conformidad con la ley citada y los términos de la solicitud, se hace bajo las siguientes condiciones:

1.º—La cantidad de agua que se concede de la paja de agua descrita proveniente de las quebradas anteriormente citadas, es de ochenta litros por segundo para desarrollar una potencia de seis caballos con una caída de seis metros.

2.º—Dicha fuerza se destinará a mover el trapiche que instalará el solicitante, quien dará principio a los trabajos dentro de diez meses para dejarlos terminados dentro de veinte meses, todo a contar de esta fecha.

3.º—La presente concesión se hace por el término de veinte años, con la obligación de pagar por ella el interesado al Tesoro Público, un canon anual de seis colones (₡ 6.00).—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 134.—San José, 27 de octubre de 1914.—El señor don Francisco Calderón Muñoz, mayor de edad, casado, agricultor y de este vecindario, en escrito de 27 de junio del presente año, solicita una concesión de 100 litros por segundo para desarrollar una potencia de 31 caballos y medio, a fin de mover un aserradero que instalará en un terreno de su propiedad, en jurisdicción del cantón de Alvarado, como a 75 metros del paso del Río Aquiares, Carretera Fuentes, sobre la margen izquierda aguas abajo de dicho río. La masa de agua que empleará como fuerza será tomada, una parte del río Aquiares, 250 metros aguas arriba del paso de la Carretera de Fuentes y en terreno de don Eustaquio Pereira Navarro, cuya propiedad atravesará el desvío en una distancia de 400 metros próximamente, para lo cual según manifiesta el interesado tiene la correspondiente concesión. La otra parte de agua la tomará en el curso de aquel desvío de un yurro llamado “Pereira” completando con esto la cantidad de 100 litros; manifiesta, además, el solicitante que una vez usada el agua la devolverá íntegramente al río Aquiares.

Por cuanto se han publicado los edictos y llenado las formalidades que previene la ley de 16 de setiembre de 1911.

Por tanto,—El Presidente de la República,

ACUERDA:

Otorgar sin perjuicio de tercero, la concesión de que se hace mérito y bajo las siguientes condiciones:

1º-- La cantidad de agua que se concede de la paja de agua que parte del río Aquiares y del yurro llamado "Pereira" que se junta con aquélla en su curso, es de 100 litros por segundo para desarrollar una potencia de 31 caballos y medio con una caída de 39 metros.

2º—Dicha fuerza será destinada para mover un aserradero que instalará el solicitante.

3º—Los trabajos de instalación deberán dar principio dentro de un año a contar de la emisión de este acuerdo y quedar terminados dos meses después, para que empiece a funcionar inmediatamente el aserradero.

4º—La presente concesión se hace por el término de veinticinco años con la obligación de pagar por ella el interesado, al Tesoro Público, un canon anual de treinta y un colones cincuenta céntimos (¢ 31.50).—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 136.—San José, 29 de octubre de 1914.—Por cuanto,

1º—El señor don León Víctor Corrales García, mayor de edad, soltero, agricultor y vecino de Candelaria del Naranjo, en escrito de 13 de julio y 2 de agosto últimos, solicita la concesión de 103 litros de agua por segundo del brazo del río Pilas, llamado la Quebrada y del río Pilas propiamente dicho en jurisdicción de su vecindario, con el objeto de desarrollar una potencia de 12.40 caballos que necesita para mover la planta que instalará en la finca de D. Víctor Corrales Blanco, consistente en un dinamo eléctrico para servicio de alumbrado, en un aserradero y máquinas para talleres de carpintería y ebanistería; manifestando además el solicitante que una parte del agua la tomará en terreno de doña Leona Corrales v. de Carmiol, y que será conducida a su destino, atravesando de Este a Oeste, con el consentimiento de sus dueños, las fincas de dicha señora, en una distancia de 50 metros, la de la sucesión de los señores Leandro Corrales Barrantes y Ramona Blanco Cordero, en esta propiedad se juntará el río Pilas con la paja que sale de la Quebrada para seguir un solo curso y entrar en terrenos, primeramente, de don Félix Corrales Blanco en una distancia de 117 metros y de don Víctor de iguales apellidos y en el de este último se aprovechará el agua para volver al lecho del río Pilas.

2º—Que se han publicado los edictos y llenado las formalidades que establece la ley de 16 de setiembre de 1911.

3º—Que en el acuerdo nº 126 de 6 de octubre corriente se omitieron dos conceptos por falta de claridad en el plano del curso de la paja de agua que luego explicó el solicitante en otro presentado posteriormente y que han sido ya anotados en el párrafo primero, por lo que procede declarar sin efecto el acuerdo citado.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

1º—Declarar sin efecto el acuerdo nº 126 de 6 del corriente, y en su lugar en virtud de las correcciones hechas, otorgar sin perjuicio de tercero, la concesión de que se trata la cual según los términos de la ley citada y de la respectiva solicitud se hace bajo las siguientes condiciones:

2º—La cantidad de agua que se concede, según se ha dicho es de 103 litros por segundo para desarrollar una potencia de 12.40 caballos con una caída de 12 metros.

3º—Dicha potencia será destinada a mover un dinamo eléctrico, un aserradero y las máquinas que instalará para talleres de carpintería y ebanistería.

4°—Los trabajos de dicha instalación deberán quedar terminados dentro de un plazo de dos meses y la planta comenzará a funcionar dentro de seis meses, todo a contar de esta fecha.

5°—La presente concesión se hace por el término de cincuenta años, debiendo pagar por ella el interesado, al Tesoro Público, un canon anual de doce colones cuarenta céntimos.—Publíquese.—González.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Rogelio Fernández Güell.

N° 137.—San José, 3 de noviembre de 1914.—En vista del ofrecimiento del señor Gobernador de la Zona del Canal de Panamá, de aceptar cuatro personas indicadas por este Gobierno en los trabajos de la zona con el objeto de que hagan el aprendizaje de los métodos de construcción y conservación de las carreteras, pagándoles una suma proporcional a sus labores,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aceptar tan galante ofrecimiento; indicar para dicho aprendizaje a los señores Antonio Pimentel, Guillermo Ulloa Moya, Santiago Gutiérrez Sedó y Alberto Rivas y erogar del Tesoro Público la cantidad de doscientos colones (¢ 200-00) para que sea distribuida entre los referidos señores para sus primeros gastos.—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

N° 140.—San José, 11 de noviembre de 1914,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato que se registra a los folios 269 a 270 izquierda del libro que al efecto lleva la Dirección General de Obras Públicas, celebrado entre el Jefe de dicho Departamento y el señor don Roberto Quirós Blanco, con fecha nueve del corriente, mediante el cual se compromete por la suma de ¢ 1400-00 a armar el puente de La Concepción sobre el río Tibás en la provincia de Heredia, hasta dejarlo completamente al servicio público.—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

N° 142.—San José, 13 de noviembre de 1914.—Por cuanto el señor don Emilio Araya Barquero, mayor de edad, soltero, comerciante y vecino de la ciudad Grecia, se ha presentado a esta Secretaría solicitando la concesión de 100 litros de agua por segundo, para obtener una potencia de seis caballos sesenta y ocho centésimas de caballo, que aprovechará de la margen izquierda del río Achiote, en una finca que su señor padre don Adriano Araya posee en el distrito de Santa Gertrudis del cantón de Grecia.

Por cuanto manifiesta el solicitante que con esta concesión no causará perjuicio de tercero, en razón de que el agua que aprovechará será devuelta íntegramente al mismo río en una distancia como de ciento cincuenta metros y que el propietario de la finca dicha, consiente en que se instale allí el trapiche que el solicitante se propone explotar con la concesión de que se trata.

Por cuanto se han publicado los edictos que previene el artículo 6º del Decreto nº 2 de 16 de setiembre de 1911, sin que se hubiere presentado oposición alguna y se han llenado las demás formalidades en esa ley establecidas.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero la concesión de que se trata la cual en conformidad con dicha solicitud, se hace bajo las siguientes condiciones:

1º—La fuerza será de 6.68 caballos y se destinará, como se ha dicho a mover un trapiche.

2º—La cantidad de agua que se usará será de 100 litros por segundo, con una caída de 6.68 metros.

3º—Los trabajos de instalación del trapiche deberán principiar en un plazo que no exceda de noventa días a contar de esta fecha y quedar terminados seis meses después para que la planta comience a funcionar.

4º—La presente concesión se hace por el término de cincuenta años debiendo pagar por ella el interesado al Tesoro Público, un canon anual de seis colones sesenta y ocho céntimos (¢ 6.68).—Publíquese.—González.—El Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Rogelio Fernández Güell.

Nº 147.—San José, 20 de noviembre de 1914.—El señor don Rodolfo Gamboa Pérez, mayor de edad, casado, comerciante y vecino de San Ramón, se ha presentado a este despacho solicitando la concesión de 1900 litros de agua por segundo para obtener una potencia de 200 caballos con que moverá una planta de moler metales. La cantidad de agua será tomada del río Barranca en su finca San Gerardo sita en Santiago Sur del cantón de San Ramón, conduciéndola por una zanja de dos metro de ancho que atravesará dicho fundo en una distancia de mil doscientos metros hasta el paraje donde va ser emplazada la maquinaria en referencia, volviendo las aguas una vez usadas al cauce principal del río Barranca.

Publicados los edictos que ordena el artículo 6º Decreto de 16 de setiembre de 1911, no se presentaron dentro del término fijado opositores a la solicitud, observándose en lo demás, las formalidades que expresa esa misma ley.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar sin perjuicio de tercero, la concesión de que se trata, la cual de conformidad con dicha solicitud y ley citada, se hace bajo las siguientes condiciones:

1º—La fuerza será de 200 caballos y se destinará como se ha dicho para mover una planta de moler metales.

2º—La cantidad de agua que se usará, será de 1900 litros por segundo con una caída de 10.50 metros.

3º—Los trabajos de instalación de la maquinaria deberán principiar en el mes de marzo de 1915, y quedar terminados en el mismo mes de 1917, época en que ha de comenzar a funcionar la planta.

4º—La presente concesión se hace por el término de veinticinco años, debiendo pagar por ella el interesado al Tesoro Público, un canon anual de doscientos colones (¢ 200.00).—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 149.—San José, 26 de noviembre de 1914.—El señor don Eduardo Arroyo Lovelly, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de San Juan del Naranjo, se ha presentado a este Despacho solicitando la concesión de doscientos litros de agua por segundo para obtener una potencia de veinticinco caballos con que aumentará la existente que mueve un aserradero que fue instalado hace más de veinte años en la finca hoy de su pertenencia, sita en la villa de Quesada del cantón de San Carlos. La paja de agua de que se aprovechará es una antigua que sale del río San Isidro del cantón citado, recorre una distancia de ochocientos metros de Sureste a Noroeste, atraviesa los predios de Maximino Salas Castro, Nicanor Quesada Quesada, Esteban Cordero Fernández, Ramón Segundo Quesada y del solicitante que es donde está el aserradero y será aquí donde se aprovechará el agua, la cual una vez usada, volverá íntegra al río San Isidro sin que con esto se perjudique a terceros.

Agrega el señor Arroyo, que la potencia la empleará también para poner en movimiento una acepilladora, una maquinaria de ebanistería y un dinamo eléctrico para servicio de alumbrado en su finca.

Por cuanto se han publicado los edictos que ordena el artículo 6º de la ley de 16 de setiembre de 1911, sin que se hubieren presentado opositores a la solicitud, y llenado los demás requisitos que exige esa misma ley.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero, la concesión de que se ha hecho mérito, la cual, de conformidad con dicha solicitud y ley citada, se hace bajo las siguientes condiciones:

1º.—La fuerza será de veinticinco caballos y se destinará, como se ha dicho, a mover un aserradero, una acepilladora, una maquinaria de ebanistería y un dinamo eléctrico para servicio de luz en la finca del solicitante.

2º.—La cantidad de agua aprovechada será de doscientos litros por segundo, con una caída de doce metros.

3º.—Los trabajos de la ampliación de la potencia estarán terminados el primero de febrero de mil novecientos quince, fecha en que empezará a funcionar el aserradero en primer término.

4º.—La presente concesión se hace por cincuenta años, debiendo pagar por ella el interesado al Tesoro Público, un canon anual de veinticinco colones (C 25 00).—PUBLÍQUESE.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.—Echardi.

Nº 151.—San José, 26 de noviembre de 1914.—El señor don Guillermo Brealey Paynter, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de Santa Bárbara, se ha presentado a esta Secretaría solicitando la concesión de doscientos cincuenta y dos litros de agua por segundo para obtener una potencia de treinta caballos con que moverá un aserradero que instalará en su finca sita en el lugar de su domicilio. El agua la tomará del río Ciruelas en un punto que queda entre los caminos viejo y nuevo, ambos llamados de "Los Indios" por medio de una paja de agua que va en dirección de Noreste a Suroeste en una distancia aproximadamente de ciento ochenta metros de la toma al lugar donde se colocará la planta, y una vez usada la devolverá íntegra al río Ciruelas. La cantidad de agua que se aprovechará no perjudicará a terceros por cuanto la paja no pasa por predios ajenos, sino que el servicio se hace por la propiedad del solicitante.

Por cuanto se han publicado los edictos que previene el artículo 6º de la ley de 16 de setiembre de 1911, sin haberse presentado opositores a la solicitud en el término fijado, y se han llenado las formalidades que expresa esa misma ley.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar sin perjuicio de tercero, la concesión de que se trata, la cual de conformidad con dicha solicitud y ley citada, se hace bajo las siguientes condiciones:

1º—La fuerza será de treinta caballos y se destinará como se ha dicho a mover un aserradero.

2º—La cantidad de agua aprovechada será de doscientos cincuenta y dos litros por segundo, con una caída de doce metros.

3º—Los trabajos de instalación del aserradero deberán quedar terminados en un plazo de tres meses a contar de esta fecha y listo para dar principio a su funcionamiento.

4º—La presente concesión se hace por el término de cincuenta años, debiendo pagar por ella el interesado al Tesoro Público, un canon anual de treinta colones (C 30.00).—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

Nº 152.—San José, 1º de diciembre de 1914.—El señor don Eulogio Herrera Murillo, mayor de edad, casado, agricultor y vecino del Tambor de Alajuela, se ha presentado a esta Secretaría en escrito de 10 de noviembre de 1913, solicitando la concesión de cien litros de agua por segundo para obtener una potencia de seis caballos con la que intenta mover un trapiche que va a instalar en su finca sita en el lugar de su vecindario. El agua que aprovechará la tomará en su propio terreno, de una paja que sale del Brazo Grande del río Poás, atraviesa las propiedades de don Francisco Quesada, don Juan Alvarez y del solicitante, donde una vez usada el agua, vuelve íntegra a su curso para caer después en el río Poás. Manifiesta el señor Herrera Murillo que con el servicio de la paja no se perjudica a terceros porque él es el último de los propietarios que se sirve de ella, y de esto hace más de quince años.

Por cuanto se han publicado los edictos, que ordena el artículo 6º del decreto nº 2 de 16 de setiembre de 1911 sin que se hubieren presentado opositores a la solicitud en el término señalado, y llenado las demás formalidades que exige esa misma ley.

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar, sin perjuicio de tercero, la concesión de que se trata, la cual de conformidad con dicha solicitud y la ley citada, se hace bajo las siguientes condiciones.

1º—La fuerza será de seis caballos y se destinará como se ha dicho a mover un trapiche.

2º—La cantidad de agua será de cien litros por segundo con una caída de seis metros.

3º—Los trabajos de instalación del trapiche comenzarán dentro de tres meses a contar de esta fecha y dará principio a su funcionamiento, el primero de junio de mil novecientos quince.

4º—La presente concesión se hace por el término de cincuenta años, debiendo pagar por ella el interesado al Tesoro Público, un canon anual de seis colones (C 6.00).—Publíquese.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

CONTRATOS

1914

ALBERTO ECHANDI MONTERO, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte y por otra Eduardo Jiménez Rivera, en su carácter de Jefe Político del Paraíso, debidamente autorizado por la Municipalidad de ese cantón y con instrucciones de la misma, según consta en las actas de las sesiones celebradas el 1º y 14 del presente mes.

Por cuanto la Municipalidad dicha, mediante el apoyo del Gobierno, estableció en la villa del Paraíso una planta eléctrica para el servicio del alumbrado público.

Por cuanto de la liquidación de cuentas respectiva, practicada hoy, aparece que la Municipalidad debe al Gobierno la cantidad de veintitres mil ochocientos cincuenta y cinco colones ochenta y dos céntimos (₡ 23.855 82), proveniente de los gastos que esa planta ha ocasionado, cuya deuda se descompone así:

Monto de los suplementos hechos a la Municipalidad por el Banco Mercantil hasta el 2 de mayo último, mediante el crédito abierto con la garantía del Gobierno, cuyo pago tomará a su cargo el Tesoro Público.	₡	16.511.72
Pagos hechos a Ramón Ulloa, inclusive intereses de demora por instalación de la maquinaria		6.060.00
Pagos hechos a la casa Felipe J. Alvarado y Cº.....		296.65
Materiales comprados y pagados por la Dirección General de Obras Públicas.....		188.70
Jornales cubiertos por el mismo departamento del 1º de enero al 16 de junio últimos, a los empleados encargados del mantenimiento de la planta.....		798.75
Total.....	₡	<u>23 855.82</u>

Por tanto ambas partes convienen en lo siguiente:

I

El Gobierno hace formal entrega de la planta eléctrica, en plena propiedad a la Corporación Municipal de Paraíso, para su mantenimiento y explotación, en la inteligencia de que la Municipalidad no podrá enajenar esos bienes en ninguna forma, sin

consentimiento y autorización expresa del Gobierno. Esta entrega se considerará vigente desde el 16 de junio próximo pasado.

II

La Municipalidad de Paraíso, se constituye deudora del Gobierno por la cantidad arriba expresada o sean veinte y tres mil ochocientos cincuenta y cinco colones ochenta y dos céntimos, la cual devengará intereses y será amortizada en la siguiente forma:

a).—Durante los primeros dos años pagará la Municipalidad el medio por ciento mensual por intereses.

b).—Del tercero al quinto año pagará el uno por ciento mensual por intereses.

c).—Del sexto año en adelante pagará el uno por ciento mensual y además un medio por ciento, también mensual sobre el monto de la deuda, que se aplicará a la amortización de la misma.

Es entendido que los pagos serán hechos al Tesoro Público, al vencimiento de cada mensualidad y que no obstante las bajas que tenga la deuda por razón de las amortizaciones mensuales, del medio por ciento antes dicho, el cómputo del uno y medio por ciento estipulado en el inciso c.) se hará siempre sobre la totalidad del crédito o sea sobre ₡ 23.855.82. Ese uno y medio por ciento se aplicará en lo que corresponda, cada mes, a los intereses y el resto a la amortización o sea una amortización en fondo acumulativa.

III

Para los plazos aquí fijados deberá tomarse con fecha de partida el 16 de junio del presente año.

En fe de lo cual firman los otorgantes, en San José, el día quince de julio de mil novecientos catorce.—Alberto Echandi.—E. Jiménez R.—San José, quince de junio de mil novecientos catorce.—Apruébase el contrato anterior.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi

ALBERTO ECHANDI MONTERO, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte y por otra parte Bibiano Pérez Llorente, en concepto de Gerente de la Compañía "Operetas Vienesas Esperanza Iris" han convenido en lo que sigue:

I

Pérez Llorente se obliga a traer a esta capital en la primera quincena del mes próximo entrante la Compañía antes mencionada, compuesta del personal que se indicará a continuación de este contrato.

Traerá, además, los elementos necesarios para poner en escena con toda propiedad, las obras del repertorio, que también se inserta al final de este contrato.

La Compañía actuará en el Teatro Nacional durante una temporada que terminará a mediados del mes de setiembre próximo o antes si así conviniere a la Empresa, con opción a continuar hasta fines de este mes.

Las funciones que dará no podrán exceder de seis por semana, inclusive matines, sin permiso especial de esta Secretaría.

La función de beneficencia a que se refiere el Reglamento del Teatro Nacional, se dará el día que el Gobierno designe, el cual deberá ser un jueves.

II

La empresa no podrá cobrar por precio de localidades más de lo que enseguida se indica:

Palcos 8 entradas, veintiseis colones.....	¢	26 00
— 6 — veinte colones..		20 00
— 4 — quince colones.....		15 00
Butacas primera fila, cuatro colones.....		4 00
— segunda y tercera, tres colones cincuenta céntimos..		3 50
Luneta, tres colones.....		3 00
— laterales, dos colones cincuenta céntimos.....		2 50
Palco de galería central (asiento) un colón cincuenta cts..		1 50
— — — laterales (asiento) un colón.....		1 00
Galería general, setenta y cinco céntimos.....		0 75

Es entendido que los asientos de lunetas laterales se colocarán en forma que no estorben el tránsito para el servicio del lunetario general.

III

El Gobierno concede a la Empresa:

1º—El uso gratuito del Teatro Nacional con alumbrado y el derecho para explotar las cantinas con sujeción a las leyes de licores y demás disposiciones que emita el Gobierno. La concesión del Teatro incluye todos los elementos con que cuenta el Coliseo exclusive personal, para poner en escena las obras contenidas en el elenco de que se hace mérito.

El Gobierno se reserva el derecho de usar el Teatro para cualquier caso que pudiera ofrecerse en las noches que no fueren de función.

2º—Exención de todo derecho fiscal por el ingreso del equipaje y carga así como para la salida de la misma al fin de la temporada. En esta exención está incluido el derecho de emigración.

3º—El Gobierno ordenará un tren expreso tanto para el ingreso como para la salida de la Compañía. Ese tren se compondrá de los carros necesarios para el transporte del personal y carga de la Compañía.

IV

La Compañía como se ha dicho al principio, deberá llenar las condiciones necesarias en cuanto a méritos artísticos para satisfacer el gusto más exigente. La calificación de sí es o no del agrado del público se hará con la primera representación y para esto la Empresa se someterá por anticipado al juicio del Gobierno. Si el fallo fuere adverso se declarará caduco este contrato sin que la Empresa pueda cobrar al Estado por ningún motivo ni en ningún concepto daños y perjuicios.

V

Puede además, el Gobierno declarar caduco este contrato retirando la concesión del Teatro a la Compañía, si hubiere alteraciones notables en su personal que perjudiquen el buen éxito de las representaciones o si en alguna forma faltare la Empresa al cumplimiento de las obligaciones contraídas en el presente convenio, todo a juicio del mismo Gobierno.

VI

La Compañía se someterá estrictamente a los Reglamentos del Teatro, a las leyes y autoridades del país para todo lo relativo al cumplimiento y resultados de este contrato, con obligación de abstenerse en todo caso de acudir a la vía diplomática para cualquier cuestión que pudiera suscitarse.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente convenio en San José, a seis de julio de mil novecientos catorce. — Alberto Echandi. — B. Pérez Llorente.— San José, seis de julio de mil novecientos catorce.—Apruébase el contrato anterior.—González.— El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

ALBERTO ECHANDI MONTERO, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte y Federico Apéstegui, por la otra, hemos celebrado el contrato siguiente:

Apéstegui es arrendatario de la Colonia de Nicoya según contrato celebrado con esta Secretaría el seis de abril de mil novecientos siete, aprobado por el señor Presidente de la República en esa misma fecha, y habiéndose destruido el galerón de las máquinas de dicha Colonia a causa del incendio ocurrido en ella en la madrugada del ocho de marzo del corriente año, el arrendatario ha comenzado a reconstruirlo en el mismo lugar y forma.

Con tal motivo se ha convenido en lo siguiente:

I

Apéstegui traspasa al Gobierno la propiedad del nuevo galerón que está construyendo en reposición del que fue destruido por el incendio referido y se obliga a concluirlo del mismo largo y ancho en el mismo lugar que el destruido de conformidad con el presupuesto que para ello formó, el cual asciende a la suma de dos mil seiscientos colones (₡ 2600.00).

II

Apéstegui como arrendatario, se da por recibido desde ahora del mismo galerón y el Gobierno le reconoce por él la suma de mil colones (₡ 1000.00), los cuales se compensarán con el semestre de arrendamiento, pagadero el seis de abril último, dándose, por tanto, por pagados del Gobierno, el semestre referido, y el señor Apéstegui del valor del galerón en virtud de las estipulaciones de este contrato. Por tanto de la suma de dos mil colones (₡ 2000.00), que el señor Apéstegui debe en esta fecha formada por el semestre dicho del precio del arrendamiento y por los dos trimestres de la deuda de don Arturo Esquivel de que se hizo cargo, pagaderas el seis de abril último, y el seis de julio corriente, en virtud de esta estipulación, queda cancelada en la mitad, debiendo el señor Apéstegui enterar enseguida la otra mitad.

III

Apéstegui se obliga a reponer los útiles y enseres destruidos por el incendio y a reparar las máquinas deterioradas por el mismo de manera que pueda devolverlos en buen estado de servicio al Estado a la expiración del término del arrendamiento, de conformidad con el contrato antes citado, el cual se declara vigente y continuará en ejecu-

ción; y ambas partes renuncian a todo reclamo recíproco que pueda originarse del incendio antes dicho, quedando a salvo los que puedan deducirse de las obligaciones estipuladas en este convenio.

VI

El fiador solidario del señor Apéstegui, don Jerónimo Pagés, quien está presente, firma este contrato en señal de asentimiento.

En fe de lo cual firman los otorgantes en la ciudad de San José, a los diez días de julio de mil novecientos catorce.—Alberto Echandi.—Federico Apéstegui.—Jerónimo Pagés.—San José, diez de julio de mil novecientos catorce.—Apruébase el contrato anterior.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

ALBERTO ECHANDI MONTERO, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y los señores Jaime Carranza Aguilar y don Carlos Lara Iraeta, mayores y de este vecindario, han convenido en el siguiente contrato:

I

El Gobierno de la República otorga a los señores Carranza y Lara una opción por el término de un año, a contar de esta fecha, para la formación de una Compañía con el objeto de construir un hotel con todo el confort moderno, con un minimum de setenta habitaciones y cuya construcción será contra temblores e incendios. El plano detallado será sometido a la aprobación del Gobierno.

II

El Gobierno concederá a la Compañía que se forme franquicia aduanera y de muellaje para todo el material de construcción que con ese objeto se importe lo mismo que para la instalación completa del servicio del hotel, comprendiendo en ésta y por una sola vez, mobiliario, decorado, loza, cristalería, mantelería y demás útiles o enseres indispensables del servicio. Es entendido que el Gobierno se reserva el derecho de inspeccionar y controlar cualquier pedido que se haga antes de ser entregado a la Compañía.

III

Los concesionarios harán las gestiones necesarias a fin de que el señor Cecil Vernon Lindo Morales, venda al Gobierno por la suma de setenta y cinco mil colones el lote de su propiedad situado en la avenida central y calle tercera Sur, en las siguientes condiciones de pago: diez mil colones anuales que comenzarán a pagarse una vez que la Compañía inicie los trabajos de construcción e intereses de diez por ciento en los primeros treinta y cinco mil colones y de nueve por ciento sobre los cuarenta mil restantes.

IV

El Gobierno a su vez se compromete a traspasar dicho lote en propiedad y libre de gravámenes a la Compañía, tan luego fuere terminado el edificio y recibirá en cambio los setenta y cinco mil colones en acciones liberadas y pagadas de las de mayor privilegio que se emitan.

V

El edificio necesariamente deberá estar terminado dieciocho meses después de principiado y vencido ese término sin haberlo construido la Compañía pagará mil quinientos colones al Gobierno por vía de multa por cada mes de atraso. No obstante esa multa y sin perjuicio de la respectiva acción judicial, si trascurrieren tres años de iniciados los trabajos sin estar terminado el edificio de hecho caducará la concesión aquí otorgada por el Gobierno y pasarán a propiedad del Estado, el terreno, la construcción, los materiales y demás bienes de la Compañía que estuvieren en el país sin indemnización alguna.

VI

El Gobierno permitirá a la Compañía modificar el techo actual de las arcadas que colindan con el expresado hotel, comprometiéndose la Compañía a sostener y cuidar por su cuenta el parquécito "Mora", convirtiéndolo en un bonito parque-jardín, quedando siempre abierto al servicio público.

VII

El Gobierno tendrá siempre a su disposición libre de todo pago dos departamentos de los mejores del hotel para alojar huéspedes de la Nación.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente convenio, en la ciudad de San José, a los veintiocho días del mes de diciembre de mil novecientos catorce.—Alberto Echandi.—Carlos Lara.—J. Carranza.

Los infrascritos convienen en adicionar a la cláusula tercera lo siguiente:

Es convenido que si los concesionarios no obtienen que el señor Lindo Morales venda la propiedad a que se ha hecho referencia en las condiciones dichas, ellos entrarán en nuevas gestiones con el Gobierno para la adquisición de otro lote adecuado y que sea de completa aceptación de éste.

Secretaría de Fomento.—San José, veintiocho de diciembre de mil novecientos catorce.—Alberto Echandi.—Carlos Lara.—J. Carranza.—San José, veintiocho de diciembre de mil novecientos catorce.—Apruébase el contrato anterior y su adicional.—González.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Echandi.

INFORME ANUAL

del Director e Inspector General de Obras Públicas
correspondiente al año fiscal de 1914



N.º 174

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

S. D.

Dirección e Inspección General de Obras Públicas
San José, 15 de abril de 1915

Cumpliendo gustoso con lo dispuesto por el inciso 16 del artículo 4º del decreto n.º 2 de 30 de agosto de 1907, y de acuerdo con su atenta circular n.º 2 del 22 de enero último, me hago el honor de dar a V. el informe anual de reglamento, del movimiento habido en la Dirección e Inspección General de Obras Públicas, durante el año de 1914.

He creído conveniente dividir por capítulos separados la exposición de todas las obras y estudios llevados a cabo por este Centro, para mayor claridad del presente informe así:

- I.—SECCION DE CAMINOS Y PUENTES.
- II.—SECCIÓN DE CONSTRUCCIONES Y ARQUITECTURA.
- III.—SECCIÓN TÉCNICA.
- IV.—PATENTES DE INVENTO.
- V.—SERVICIO ADMINISTRATIVO.

SECCIÓN DE CAMINOS Y PUENTES

Carreteras nacionales y caminos

Desde el principio del año de que doy cuenta en el presente informe, esta Dirección General recibió órdenes de esa Secretaría, para aminorar todos los gastos semanales que ocasionaban los trabajos, a fin de introducir economías.

Con este motivo fue necesario e indispensable, suspender casi en su totalidad todos los trabajos de reparación y conservación de las carreteras nacionales y caminos de la República.

Sin embargo, se estuvieron atendiendo algunas secciones en carreteras que necesitaban reparaciones urgentes, tales como la de San José a Curridabat, la de San José al Virilla, la de Pacaca al Puriscal y la de Corralillo a Santa María de Tarrazú.

En el mes de mayo del mismo año, se dió principio a reorganizar los trabajos de reparaciones de las carreteras, bajo la inmediata vigilancia del Jefe de esa Sección, Ingeniero don Fernando Cabezas Zaldívar.

Apenas iniciados esos trabajos, y cuando ya se había logrado organizar nuevamente el personal encargado de ellos en las diferentes localidades, hubo de hacerse otra vez nuevas economías, que debían afectar todas las dependencias del Gobierno, con motivo de la crisis motivada por la Guerra Europea, que el mundo entero lamenta y sufre sus consecuencias.

Apesar de todo lo expuesto, algo se ha podido emprender en reparación y conservación de las principales carreteras, y además en los trayectos de San José a Cartago, de San José a Alajuela y de San José a Aserrí, se han hecho los siguientes trabajos:

- a) Terminación de los dos kilómetros por el sistema de Mac Adam, entre San José y San Pedro del Mojón.
- b) Se terminó la construcción de dos kilómetros también por el sistema de Mac Adam, entre Curridabat y jurisdicción de San Pedro del Mojón.
- c) Se dió principio a la reconstrucción de un kilómetro de carretera entre Tres Ríos de la provincia de Cartago y Curridabat.
- d) Quedó enteramente terminado un kilómetro en la sección de San José al Virilla de la carretera a Alajuela y se acondicionaron dos kilómetros más con sus respectivas cadenas laterales de piedra, en esa misma sección.

En las otras carreteras nacionales, se han hecho varios importantes trabajos de construcción y reparación, entre los cuales citaré los siguientes:

- a) Construcción del desecho de las cuevas de "La Muerte" y "Cuesta Blanca" en la carretera de Santa Ana y Pacaca, cuya longitud asciende a 1600 metros. La faja de terreno ocupada por este desecho fue comprada por la Municipalidad del cantón de Mora.
- b) Se construyeron tres kilómetros de camino a ambos lados del puente de Turrubales en la vía que conduce de San Pablo a San Luis de Zorrillo del cantón de Puriscal.
- c) Se dió principio a la desviación de las pedientes a ambos lados del puente de "Jorco" en la carretera nacional de San José a Acosta, cuyo trabajo está ya al terminarse.
- d) Fue principiado el trabajo de desviación de "La Hondura" en la carretera nacional a Carrillo, con un nuevo proyecto.
- e) Se construyeron 45 kilómetros de un callejón que de la colonia de "Aguas Zarcas" conduce a la "Boca de Tres Amigos".

Este trabajo fue contratado con el señor Víctor Camacho y está ya al terminarse

f) Fueron construidos 3 kilómetros en el trazado del camino que de Navarro, provincia de Cartago, va en dirección de las cabeceras de "Río Macho" a salir al camino que de "Santa María" del cantón de Tarrazú, conduce al "General".

g) Se comenzaron los trabajos de una vereda que partiendo de San Francisco de Tuis, termina en las "Llanuras del General".

h) Fué terminada la construcción del trayecto de camino en la ribera derecha del Río Grande de Tárcoles y que da acceso al puente de "La Balsa", en construcción actualmente.

Han sido atendidas, durante el año, y hasta donde ha sido posible, dadas las circunstancias económicas del país, las siguientes secciones de carreteras nacionales y caminos, con cuadrillas dependientes de la sección:

San José a Cartago—San José a Heredia y Alajuela—Alajuela a San Carlos—San José a Acosta—San José a Santa María de Tarrazú—San José a Puriscal—Río Grande a San Ramón—Heredia a Sarapiquí—San José a Carrillo—San Ramón a Esparta; y los caminos de Ipís a San Isidro de Coronado y de Cartago a "La Pitahaya".

Se han ejecutado varios estudios de caminos muy importantes, entre los cuales se encuentran los siguientes:

a) Trazado de un camino entre "Escobal" de la provincia de Alajuela y San Pablo de Puriscal, en donde se proyectó un puente sobre el Río Grande de Tárcoles, de concreto reforzado de 25 metros de luz. Este mismo estudio se completó levantando un nuevo proyecto para mejorar el camino entre San Pablo de Puriscal y Turrubales, tomando al mismo tiempo la topografía entre los puentes de Turrubales, Paso Agres, Alumbre y La Balsa.

b) Se estudió y localizó el desvío de la cuesta de la margen izquierda del río Virilla de la carretera nacional de San José a Heredia, en una longitud de unos 300 metros, a la cual se le dió una pendiente del 7 0/0.

c) Se informó en una petición para un trazado de camino que hicieron los vecinos de Cañales y Pozos de Puriscal, que partía de estos caseríos y termina en la villa de Santiago de ese mismo cantón.

d) Se hizo el levantamiento y planos del trazado de un callejón de 45 kilómetros de longitud que parte de la colonia de "Aguas Zarcas" a la "Boca de Tres Amigos".

e) Se informó sobre el estado de la "Cuesta del Colorado" en el cantón de Turrialba, para su desviación y arreglo correspondientes.

Al principiar la estación lluviosa del año, se reorganizaron en casi toda la República las cuadrillas correspondientes para hacer un arreglo y composición de caminos adecuados para prestar un servicio regular y útil al tráfico público y se consiguió poner las carreteras nacionales en condiciones ventajosas; pero desgraciadamente la Guerra Europea vino a entorpecer la marcha progresiva de estas labores. Teníamos en proyecto el ensayo de la construcción de carreteras modernas con bitúmenes, tales como la tarvia y otras substancias semejantes y la importación de maquinarias modernas para carreteras, completando el equipo que actualmente tenemos, para lo cual se pensó en traer un tractor de gasolina con nueve carros metálicos apropiados de descarga automática, una draga para nivelar caminos, de fuerza animal y plantas portátiles de quebrar y clasificar piedra, que serían movidas por el tractor y por las aplanadoras, indistintamente. Sería de mucha importancia que cuando la situación del país se normalice, se lleven a cabo las gestiones ya iniciadas en estos asuntos de vital interés nacional.

PUENTES

Varios son los puentes que durante el año de que tengo el honor de informar, se han colocado y puesto al servicio público, entre los cuales se encuentran los que a continuación mencionaré:

a) Se colocó el puente de estructura de acero sobre el río Tibás, en el distrito de Concepción de San Rafael de Heredia y se construyeron los bastiones respectivos para el mismo puente.

b) Construcción de los bastiones de concreto de cemento y armadura de los puentes de acero sobre los ríos "Surubres" y "Jesús María" en el camino de "La Legua" del cantón de San Mateo a Esparta.

c) Se construyeron igualmente los bastiones de concreto de cemento y se armó el puente de acero sobre el río "Turrubales" en el paso del mismo nombre del camino entre San Pablo y San Luis del Zorrillal del cantón del Puriscal, quedando al servicio público.

d) Se terminaron los bastiones de concreto de cemento y se armó el puente de acero sobre el río Poás en Fraijanes de la provincia de Alajuela.

e) Se terminó el puente formado de vigas de acero, sobre el río Cañas en la Carretera Nacional de San José a Acosta.

f) Se construyó un puente de arco de mampostería de 6,40 mts. de luz, en el Zarcero, en un paso de la Carretera Nacional de Alajuela a San Carlos.

Se ha dado comienzo a la construcción de los siguientes puentes, que espero pronto estarán listos para el servicio del público:

a) Puente del Carrizal en Alajuela.

b) Puente de "La Balsa" de estructura de acero cuya luz es de 46,30 mts. entre el distrito de La Balsa de Atenas y el del mismo nombre del cantón de Mora.

c) Puente sobre el río Aquiares en la Carretera de Fuentes, de 15 mts. de luz.

d) Se dió comienzo a los trabajos de construcción de los bastiones necesarios para colocar los tres puentes en el deshecho de las cuestas "Blanca" y de "La Muerte" de la carretera entre San José y Pacaca. Allí mismo se han construido dos grandes alcantarillas de concreto de cemento para el servicio de la misma carretera.

e) Se terminaron los bastiones y se armó un puente de vigas de acero sobre el río "Oro" en la carretera de San José a Puriscal, sección de Santa Ana.

Entre los varios puentes que se han reparado y reconstruido, cito los siguientes:

a) Se reconstruyó completamente el puente de "La Vieja" sobre el río del mismo nombre en la carretera de Alajuela a San Carlos. Este puente tiene 22 metros de luz y su estructura es de acero.

b) En la misma carretera se han comenzado los trabajos de reconstrucción de los puentes de acero denominados "El Peje" y "Ronción" de 20 mts. de luz cada uno.

c) Se comenzaron los trabajos de reconstrucción de un puentecito de arco de mampostería en "La Laguna" de la misma carretera antes citada.

d) Se cambiaron totalmente las barandas y el tabloncillo que forma el piso del puente de Itiquís en la Carretera Nacional de Alajuela a San Carlos, ya citada.

e) Reparaciones en el puente isostático en río Poás, camino de Sabanilla a Alajuela.

Se han ejecutado varios estudios para puentes, los cuales son:

a) Estudio y planos para un puente de 31 metros de luz, sobre el río "Aquiares" en la carretera de Fuentes.

b) Estudio, planos y presupuestos para la construcción de un puente de acero, de 15 metros de luz sobre el Río Segundo en el camino de "Ojo de Agua" a Alajuela.

c) Estudio, planos y presupuesto para la colocación y construcción de un puente de acero de 22 metros de luz, sobre el río "La Hondura" en la carretera de San José a Carrillo.

d) Inspección, estudio y presupuestos para las reparaciones de un bastión del puente de Río Blanco en el camino de Carrillo a Guápiles.

e) Informe del puente llamado "El Capulín" sobre el Río Liberia de la provincia de Guanacaste, en la Carretera Nacional de Ballena a Liberia.

f) Estudio para un puente sobre el río "Pará" en jurisdicción de Santo Domingo de la provincia de Heredia.

Todos estos trabajos han sido atendidos con el mayor esmero posible, por el Ingeniero Jefe de la Sección de Caminos y Puentes, ayudado por el Cuerpo de Auxiliares de su Sección, los cuales han dado cumplimiento a las órdenes e instrucciones que esta Dirección General les dictó.

En relación con la construcción de puentes en las carreteras, tanto nacionales como municipales o particulares, debe hacerse un esfuerzo, cuando la situación general

del país se normalice, en el sentido de generalizar la construcción de los puentes de dimensiones pequeñas, posiblemente hasta algo más de 30 metros de luz con cemento reforzado, pues tanto los bastiones como la estructura que los une, si se hacen con esta clase de construcción, aunque su costo es algunas veces mayor que los puentes de acero con cimientos de concreto simple, siempre resultará una obra de duración mayor y que no necesita de continuas reparaciones de pintura, piso y demás gastos frecuentes que son necesarios para que tales puentes presten un servicio adecuado y sin peligros.

II

SECCIÓN DE CONSTRUCCIONES Y ARQUITECTURA

Reparación y conservación de edificios nacionales

Todavía esta Sección de este Centro se ha ocupado en estudiar y ordenar reparaciones en los edificios públicos, que sufrieron desperfectos en los terremotos habidos en el año 1910.

Varios son los edificios que se han reparado y aun quedan algunos por terminarse de refaccionar.

Durante el año de 1914, esta Sección atendió las refacciones de los edificios siguientes:

a) *Liceo de Costa Rica*.—Se terminaron las reparaciones de las casas anexas a los edificios principales, las cuales quedaron enteramente listas para alojar en ellas dos escuelas. Se comenzó la reparación completa de la parte baja del edificio principal del lado Este y la reconstrucción total del alto, pues este edificio estaba en completa ruina a causa de los terremotos y sus consecuencias subsiguientes.

b) *Registro de la Propiedad*.—En este edificio se construyeron dos departamentos bastante espaciosos para dar amplitud a las oficinas de ese Centro.

c) *Juzgados y Alcaldías*.—Se llevó a efecto la completa reforma del techo y algunas partes de la armadura del mismo, que se encontraba en muy mal estado.

d) *Museo Nacional*.—En este edificio, a igual que el anterior, se le hizo una reparación formal al techo y su armadura, que amenazaba ruina, debido al mal estado en que se encontraban algunas de sus estructuras. Otros de los motivos que hacían más temer la ruina completa de este edificio, fue el que se destruyeran algunas paredes sobre las cuales se ejercían directamente los esfuerzos de ese techo.

e) *Dirección General de Bandas*.—Hubo necesidad de proceder a desarmar el salón de estudios de la Banda de esta Capital, para armarlo de nuevo en el local que ocupa hoy la Dirección General y la Banda dicha.

f) *Penitenciaria*.—En este edificio se extrajeron un sin número de vigas de acero de doble T que se encontraban incrustadas en las paredes y que tenían por único objeto el de acabar de arruinar el estado de dichas paredes, por la forma y situación en que fueron colocadas. Se construyeron varios muros en este mismo edificio, que se encontraban en completo deterioro desde los terremotos de 1910. También se construyeron varias cuadras para alojamiento de las bestias del servicio del Cuartel Principal y se terminaron los fortines principales de aquel Departamento Penal.

g) *Casa de Refugio*.—Han sido ejecutados varios importantes trabajos en ese edificio con el objeto de impedir la exhalación de malos olores de los excusados. Para el efecto, fue preciso colocar varios inodoros conectados a una gran fosa que se construyó en uno de los patios interiores del edificio y en lugar adecuado, a fin de impedir el daño antes citado. Después se conectarán esos servicios con las cloacas de esta Capital, una vez que éstas sean puestas al servicio de la población.

h) *Casa Presidencial*.—En este edificio se construyó un fortín adecuado para la vigilancia de la guardia respectiva. También se construyeron varios departamentos espaciosos para alojamiento del Cuerpo de Guardia y su Oficialidad. Se construyó además un frontón de concreto reforzado que se encuentra situado al lado Norte de ese mismo edificio.

i) *Primera Sección de Policía*.—A este edificio hubo necesidad de hacerle una reparación completa. Entre las principales reformas están: la construcción de un corredor amplio, dos salones regulares en el centro del edificio, catorce cuadras para las bestias del servicio de la policía, un local para guardar el automóvil oficial, una marquesina para la puerta de entrada y un corredor largo que una la puerta de entrada principal con el edificio. Fueron reparados además, casi todos los pisos, cielos y armaduras del techo. Se repelló todo el frente de la casa y se pintó casi todo el edificio. Después se construyó un camino para facilitar la entrada de coches y automóviles, al cual se le dió una pendiente adecuada al efecto.

j) *Teatro Nacional*.—Fueron varias las reparaciones de urgente necesidad que se le ejecutaron a este importante cuanto valioso edificio. Se construyeron dos altos al lado derecho del escenario, en donde se colocarán los nuevos pianos que llegaron del extranjero y se construyó también la plataforma y demás accesorios del ascensor para elevar y colocar los pianos a los pisos altos ya mencionados. También se pintaron todos los departamentos de los artistas y los corredores de la planta baja. Se corrigió un grave defecto notado en las paredes de las dos cantinas y se reparó parte del mobiliario y cortinajes. En el edificio que ocupa la Planta Eléctrica anexa al Teatro Nacional se repellaron las paredes interiores.

k) *Antigua casa de moneda*.—Este edificio nacional sufrió la completa reparación de la armadura del techado que se encontraba en ruinas.

l) *Asilo Las Mercedes*.—Se construyó una pila y un desagüe de urgente necesidad y se ejecutaron varias reparaciones importantes en todo el edificio.

m) *Secretaría de Guerra y Marina*.—Se repararon los pisos de casi todo este edificio. Se construyó un cielo y un tabique y se colocó papel tapiz en casi todos los departamentos.

n) *Cárcel de mujeres*.—Se colocaron los excusados de la Sección de Profilaxis y se hizo el techo necesario para cubrir esos excusados, baños y lavaderos.

ñ) *Palacio Nacional*.—Para dar suficiente luz y ventilación al departamento de Archivos de la Secretaría del Congreso y excusados de la misma, se abrieron tres ventanas que dan a la Plaza de la Artillería.

o) *Inspección General de Hacienda*.—Se construyeron dos cuartos en el lugar donde se encontraba un patio, con entrada directa por la avenida segunda Este.

p) *Muelle de La Uvita de Limón*.—Esta importante obra de cemento armado fue terminada bajo la dirección del Ingeniero don José María Fernández Morúa y puesta ya al servicio público con feliz éxito.

q) *Edificio de Correos y Telégrafos de Limón*.—En este edificio se hicieron reparaciones de mucha importancia pues se encontraba en estado ruinoso. Se arregló toda la parte del segundo piso para instalar algunas oficinas públicas y se construyó una parte del piso bajo que se encontraba en lamentable estado.

r) *Cárcel de Puntarenas*.—Este edificio construido de cemento armado y con todo el esmero posible, fue terminado en este año de que informo y puesto al servicio público.

s) *Juzgado del Crimen de Puntarenas*.—En este edificio nacional se ejecutaron varias reparaciones importantes y se pintó todo con pintura de aceite.

t) *Escuela Superior de Varones de Heredia*.—Este es uno de los edificios que más dañado se encontraba en aquella ciudad, con motivo de los terremotos del año de 1910, por lo que fué preciso efectuar varias reparaciones muy importantes.

Merece que me ocupe en párrafo separado, de dos interesantes obras ejecutadas por la Sección de Construcciones, las cuales son: la Imprenta Nacional y la reconstrucción del Edificio del Este del Liceo de Costa Rica. El primero se está construyendo totalmente de cemento armado y gran parte de este edificio fue terminado durante el año 1914 y entregado para que en él se estableciera el Banco Internacional de Costa

Rica. El resto de este edificio que ocupa casi una superficie de 1250 metros cuadrados, se está construyendo también de cemento armado, y se hará de dos pisos la fachada del lado Norte, con lo cual se va a reponer la parte construida que ocupó el Banco Internacional, para completar así las necesidades de la Imprenta.

En el edificio principal del Este del Liceo de Costa Rica, se destruyó totalmente el piso de la parte superior y se reedificó con armadura de madera y forrado con metal expandido bien repellido. Para montar este segundo piso, fué necesario reforzar las paredes del primer piso, construyendo una viga adecuada de cemento armado en la parte superior, quedando de este modo bien solidificadas éstas y distribuidos convenientemente los esfuerzos. Esta reconstrucción casi total de un edificio que se encontraba en completa ruina, ocasionada por los referidos terremotos de 1910, fué ejecutada con bastante rapidez y economía, quedando ya enteramente listo para el servicio a que se ha destinado.

Otro de los edificios que se están construyendo con todo el esmero posible, es el que será destinado para alojar la Escuela Normal de Costa Rica, en Heredia. Esta construcción será un verdadero modelo de obras en su clase, pues tanto en la preparación de los planos y detalles, como en la ejecución de ellos, se ha tenido un especial cuidado en las exigencias pedagógicas modernas, para dar todas las buenas condiciones que un Centro Educativo tan importante debe tener.

La Sección de Construcciones se ocupó, además de sus recargadas obligaciones, en dictaminar sobre varios asuntos sometidos a su estudio. Entre esos dictámenes pueden enumerarse los siguientes:

Informe acerca de un contrato de tranvía en la ciudad de Puntarenas.— Informe sobre la conveniencia de construir un mercado y un matadero en la villa de Turrialba. Informe sobre el estado en que se encontraba la casa del doctor don B. Marichal, ocupada actualmente por la Escuela Superior de Niñas n° 4.—Dictamen sobre daños causados por un carro del Ferrocarril al Pacífico en una casa de propiedad del señor Camilo Bernárdez.—Se formuló un proyecto de licitación para la construcción de los nuevos baños de la ciudad de Puntarenas.—Estudio e informe de los planos presentados por las respectivas Juntas para la construcción de los edificios para Hospitales en Limón, Puntarenas y Heredia, de los cuales ninguno recibió la aprobación, por adolecer de defectos gravísimos en la distribución.

Se elaboraron además, los planos y detalles para los siguientes edificios: Mercado de Santo Domingo de la provincia de Heredia.—Segundo piso proyectado para el Cuartel de Artillería.—Mercado de Grecia.—Ampliación de la Imprenta Nacional.—Escuela Normal de Costa Rica.—Ermita del Sagrado Corazón de Jesús en Alajuela.—Edificio Municipal de Esparta.—Ampliación del local ocupado por la Comandancia de Plaza de esta capital y planta baja del proyecto de Correos y Telégrafos, que se hizo para corregir defectos notables en los planos presentados por "The English Construction Company", que es la Compañía que construirá por contrato este edificio.

Se principió la construcción del edificio que servirá para las oficinas municipales, Gobernación y Correos y Telégrafos de la ciudad de Heredia, que fué contratado con la Compañía Inglesa de Construcciones. Esta construcción ha sido inspeccionada desde su principio por el Ingeniero don Manuel Benavides R., Auxiliar de esta oficina.

Se hizo la demolición del edificio viejo en donde se comenzó a construir la Escuela Normal de Costa Rica en Heredia.

Se terminaron los planos y demás detalles para el Balneario proyectado en la ciudad de Limón.

Se recibió el Palacio Municipal del Naranjo, cuya construcción se hizo con fondos de aquella Municipalidad y por los planos y demás detalles formulados por la Dirección de Obras Públicas.

Se formuló un proyecto para las reparaciones y ornamentación del viejo edificio del Cuartel de Puntarenas y parte de ese proyecto se ejecutó.

Se formularon planos y detalles para la reedificación de las torres de la iglesia de San Joaquín de Heredia.

Se ejecutaron varias reparaciones de mucha importancia en el Faro de la Isla "La Uvita" en Limón.

Se informó acerca de un proyecto de extensión del muelle nacional de madera en Limón.

Se practicaron varias visitas de inspección al edificio contratado con la English Construction Company y destinado para cuartel y cárcel de Limón. También a este edificio se le hicieron varias reformas que no habían sido previstas en los planos, cuyo costo fué hecho por esta Dirección General.

Se informó e inspeccionaron los trabajos de algunas reparaciones ejecutadas por cuenta de la Secretaría de Hacienda, al edificio de la Aduana de Limón.

Informes sobre el estado de los edificios de las escuelas de Cahuita y Estrada.

Inspección e informes sobre la construcción de la escuela "Jesús Jiménez" en Cartago, edificio contratado por la English Construction Company.

Se construyeron las aceras y verjas de madera en los lotes que posee el Gobierno en Limón.

El Jefe de la Sección de Construcciones, Ingeniero don José Fabio Garnier, formó parte de la comisión que debía recibir la cañería de Puntarenas, y que, a causa de algunos defectos de importancia, no fué recibida.

A cargo de la Sección de Construcciones se encuentra el Departamento del Taller de Obras Públicas, al frente del cual está su Jefe don Manuel Antillón Ramírez, que es además, Conductor de Trabajos en las obras que la Sección de Construcciones tiene en ejecución.

En el edificio que ocupa el taller, se han hecho importantes reparaciones y construcciones de nuevos galerones o locales, con el objeto de darle mayor amplitud para facilitar con esto la comodidad y rapidez de los trabajos que allí se ejecutan para los edificios públicos y mobiliario en las diferentes oficinas del Gobierno.

Ya se ha dado principio a colocar varias maquinarias en ese taller y se estableció el departamento de Herrería, Mecánica y Fontanería, que era, a la par que útil, indispensable, tanto para la comodidad y pronta ejecución de las obras en construcción, como por economía en el costo de las mismas. Este resultado ya se ha hecho palpar desde el primer mes que se instaló dicho departamento, pues se han ejecutado obras con mucha economía de tiempo y de dinero.

En el departamento de construcción y reparación de mobiliarios del mismo taller de esta Dirección General, se han construido muchos muebles de valor, tales como los que están en uso en la Casa Presidencial, Ministerios de Guerra, Fomento, Gobernación y otras dependencias, que pueden competir con cualquier mueble extranjero y de valor, habiendo costado mucho menos y con mejores maderas que aquéllos.

Estos trabajos, a la par que producen economía para el Gobierno, ponen muy alto el prestigio de nuestros obreros que han demostrado ser muy competentes para esta clase de trabajos finos.

Una vez que se complete la maquinaria necesaria en el taller, se facilitarán más los trabajos y obtendremos mayor economía de la conseguida hasta hoy en ellos.

El personal de obreros que existe en todos los trabajos públicos, a cargo de esta Dirección, ha sido de la mejor calidad, para lo cual se ha tenido buen cuidado de seleccionarlo, tanto por su competencia, como por sus costumbres morales y personales, y a esto se debe la buena armonía y solidaridad que se nota entre ellos, y el respeto que tienen por sus Jefes.

III

SECCIÓN TÉCNICA

Este Departamento de la Dirección se encuentra recargado al Director General, como Jefe de él directamente, y está dividido en dos secciones, las cuales son: la Sección de Estudios, Proyectos y Cañerías, y la de Dibujo y Archivo de Planos.

Los Ingenieros y auxiliares de esta Sección han ejecutado los siguientes trabajos:

- 1.—Estudios de las cañerías de San Sebastian y Hatillo de la provincia de San José, tomando las aguas del río Alajuela del cantón de Alajuelita.
- 2.—Recepción de la cañería de los barrios de Ipís, Jesús y San Pedro de Coronado.
- 3.—Dictamen sobre el concurso de cloacas de la ciudad de Puntarenas.
- 4.—Terminación de los trabajos y elaboración de planos para el estanque de captación de la cañería de San Pedro del Mojón y entrega de la misma al Municipio de San José.
- 5.—Medida del terreno y localización de las fundaciones para la ermita de "Ojo de Agua de Alajuela".
- 6.—Estudios y ejecución de planos para la captación de cinco fuentes para allegar más agua a la cañería de Guadalupe del cantón de Goicoechea.
- 7.—Estudios y planos de los proyectos de cañería de Calle de Blancos de Goicoechea.
- 8.—Localización y detalles para la cañería de Santa María de Tarrazú y entrega de la misma a la Municipalidad de aquel cantón.
- 9.—Inspección e informe sobre desperfectos de los tanques de la cañería de San Juan de Santa Bárbara.
- 10.—Informe sobre un asunto de fajas de caminos públicos del cantón de Santa Bárbara.
- 11.—Estudios y presupuestos para el proyecto de cañería en San Ignacio de Acosta.
- 12.—Informe sobre revisión de medidas de lotes en la Colonia de Tilarán y terrenos de los señores Fait & C^o, solicitados por los vecinos de aquel lugar a la Secretaría de Fomento.
- 13.—Proyecto de reparaciones en la cañería de San Pedro de Poás y otras obras municipales.
- 14.—Localización y recepción del Muelle de Puerto Humo en el cantón de Nicoya, contratado con don Jesús Guerrero.
- 15.—Estudio y planos para la cañería de Llano Grande de Cartago.
- 16.—Estudio, localización e inspección de la construcción de la cañería de Turrúcares de Alajuela.
- 17.—Localización de la nueva cañería de la villa de San Mateo y construcción de la misma.
- 18.—Recepción a los contratistas y entrega a la Municipalidad de San José de la cañería de Las Pavas.
- 19.—Estudios y planos para la cañería de Picagres del cantón de Mora.
- 20.—Estudio y planos para la prolongación del cuadrante de la población de Turrúcares de Alajuela.
- 21.—Trazado del cuadrante para Vuelta de Jorco del cantón de Aserrí
- 22.—Trazado del cuadrante de Tabarcia del cantón de Mora.
- 23.—Levantamiento de planos y construcción de las cañerías de San Juan y San Vicente.
- 24.—Recepción a los contratistas y entrega a la Municipalidad de Desamparados de la cañería de San Antonio de aquel cantón.
- 25.—Informe respecto al caudal de aguas tomadas de Río Macho para las cañerías de San Juan y San Vicente, en el litigio establecido por el señor José María Blanco.
- 26.—Trazado de los cuadrantes de Sardinal y Palmira del cantón de Carrillo y rectificación del cuadrante del distrito de Belén del mismo cantón.
- 27.—Nivelación del terreno en el cual se construirá el mercado de Santo Domingo de Heredia.
- 28.—Informe para la construcción de un tanque de almacenamiento de aguas para la cañería de la Asunción del cantón de Belén.
- 29.—Estudios preliminares para aumentar la fuerza en la Planta Hidro-Eléctrica de Alajuela.

- 30.—Estudios, presupuestos y planos para la cañería de Concepción de San Rafael de Heredia.
- 31.—Estudios, presupuestos y planos para la cañería de San Francisco de San Isidro de Heredia.
- 32.—Estudios, presupuestos y levantamiento de planos para la cañería de San Gabriel de Aserrí.
- 33.—Estudios, presupuestos y planos para la cañería del "Alto de la Legua" de Aserrí.
- 34.—Dirección y construcción de las cañerías de Santo Domingo de Heredia y sus distritos y entrega de ellas a la Municipalidad de aquel cantón.
- 35.—Estudio y levantamiento de planos de la sección de terrenos ocupados por los caseríos limítrofes de Los Angeles, San Blas, Tierra Blanca, San Rafael, Potrero Cerrado y el río "La Chinchilla" de la provincia de Cartago.
- 36.—Inspección de la vereda del "Cerro Zurquí" a Santa Clara, e informe.
- 37.—Levantamiento de inventarios de varias tuberías sobrantes en los diferentes pueblos de la República.
- 38.—Estudio para un tanque de almacenamiento de aguas para la cañería de la villa de Santa Bárbara.
- 39.—Estudios y planos para la cañería de "La Lagunilla" del cantón central de Heredia.
- 40.—Estudios y planos para la nivelación de la plazuela frente al Cuartel Principal en la Penitenciaría.
- 41.—Inspección y corrección de desperfectos en la cañería de Alajuelita.
- 42.—Inspección en los trabajos de la cañería de Puntarenas.
- 43.—Estudios, localización y construcción de la cañería de Cañas del Guana-
caste.
- 44.—Recepción y chequeo de varias tuberías llegadas a los puertos de Limón y Puntarenas para utilizarse en las diferentes cañerías de los pueblos de la República, compradas en el extranjero.
- 45.—Se terminó el gran estanque de servicio para la cañería de Alajuela.—Para este cañería se pidió el material necesario para la distribución en la ciudad, que no pudo colocarse por falta de fondos, porque el presupuesto de esa obra se refería únicamente a la colocación del tubo conductor y construcciones de estanques y demás obras que requería la conducción referida.
- 46.—Dirección y construcción de las cañerías de San Francisco, Barreal y Mercedes de Heredia.
- 47.—Dirección en la ampliación de la cañería de Heredia, que fué construida con fondos de la Municipalidad respectiva.
- 48.—Estudio y planos para la cañería de Buenos Aires de Palmares.
- 49.—Medida y planos del terreno que ocupa el Molino Victoria para una diligencia oficial.
- 50.—Medida del terreno que ocupa el tanque de servicio de las cañerías de San Rafael de Escasú y Pavas de San José.
- 51.—Estudio para una modificación de la cañería de San Juan de Santa Bárbara.
- 52.—Medida y planos del terreno que ocupa la fuente n° 1 de la cañería de San José en la finca "Padre Carazo".
- 53.—Estudios, planos y proyecto de reformas para la cañería de Concepción de Cartago.
- 54.—Trazado y planos para una paja de agua en Laguna y Naranjo.
- 55.—Estudio e informes para la pavimentación de aceras al rededor de la Plaza de Atenas.
- 56.—Dirección e inspección técnica en los trabajos de la cañería de Río Segundo de Alajuela.
- 57.—Recepción del alumbrado eléctrico de la villa de Atenas.
- 58.—Recepción a los contratistas de la cañería de San Rafael de Escasú y entrega de la misma a la Corporación Municipal de Escasú.

A demás de todos estos trabajos y estudios de la Sección Técnica de esta Dirección General, se resolvieron varias consultas de asuntos correspondientes a las diferentes Corporaciones Municipales de los cantones de toda la República, tales como ampliación de cañerías, contratos de alumbrado eléctrico y edificios municipales.

DEPARTAMENTO DE DIBUJO Y ARCHIVOS

A pesar de la disminución de los trabajos nacionales a cargo de este Centro, durante el presente año de 1914, no ha dejado de existir movimiento importante en este Departamento, pues durante ese lapso, han sido archivados debidamente, 288 planos, que se distribuyen así:

En la Sección de Caminos, Carreteras y Calles.....	18	planos
— — — — Terrenos.....	16	—
— — — — Puentes.....	21	—
— — — — Cloacas y Cañerías.....	35	—
— — — — Escuelas y Colegios.....	12	—
— — — — Edificios Nacionales.....	38	—
— — — — Ciudades y Pueblos.....	21	—
— — — — Hidrografía.....	22	—
— — — — Límites Internacionales.....	1	—
— — — — Mapas.....	49	—
— — — — Colonia de Tilarán.....	1	—
— — — — Propiedades Particulares.....	2	—
— — — — Asuntos Municipales.....	1	—
— — — — Croquis de Oficinas Nacionales.....	51	—
Total.....	288	—

Como de la mayor parte de estos planos ha habido que hacer varias copias, y el trabajo del Archivo y Dibujo está a cargo del Jefe y un dibujante, se ha recargado a veces, pero no por eso se ha dejado de cumplimentar debidamente, el pronto despacho de los asuntos que han sido solicitados.

Este Departamento de Archivos, tiene a su cargo el depósito de útiles de escritorio que se reciben de la Sección Comercial de la Secretaría de Hacienda, para proveer a todas las dependencias de esta Dirección General.

El archivo de planos adolece de un grave defecto, que debe subsanarse, tan pronto como lo permitan las circunstancias: su mobiliario es pésimo y no corresponde al objeto a que se destina, pues tenemos planos guardados en estantes abiertos de madera, al estilo de jaulas, que no dan protección ninguna a esos documentos que cuestan al Erario Público más de un millón de colones y se encuentran expuestos a ser dañados por el polvo, goteras, la acción destructora de los animales y toda clase de bichos y el fuego. Es mi parecer que deben importarse muebles de acero apropiados, de estilo moderno, junto con sus departamentos correspondientes para índices de tarjetas, conforme a los últimos adelantos en la materia. Pronto presentaré un proyecto para la adquisición de estos muebles en secciones o unidades, de tal manera que puedan irse adquiriendo conforme se vayan necesitando.

PATENTES DE INVENTO

En todo el año a que se refiere el presente informe, se asentaron en el tomo segundo del libro de Registro de Patentes de Invento que lleva esta Dirección General, 19 inscripciones, a saber:

1) *Inscripción número 125.*—Patente de Invento de “un procedimiento nuevo y útil para acumular gases explosivos” a favor de “American Gasaccumulator Company” de New Jersey de los Estados Unidos de Norte América, por medio de su apoderado especial, para el efecto, Lic. don Luis Anderson Morúa.

2) *Inscripción número 126.*—Patente de Invento de “un perfeccionamiento de aparatos de Fanales” a favor de “American Gasaccumulator Company” de Filadelfia, Pensilvania de los Estados Unidos de Norte América, por medio de su apoderado especial para el efecto, Lic. don Luis Anderson Morúa.

3) *Inscripción número 127.*—Ampliación a la patente n^o 46 de 2 de agosto de 1907 sobre “Planta de Depuración de las Mieles de Café” a favor de su inventor don Buenaventura Carazo Alvarado.

4) *Inscripción número 128.*—Patente de Invento de “un producto mejorado, preparado de la caña de azúcar” a favor de “The Simmons Sugar Company” de Kenosha Wisconsin, de los Estados Unidos de Norte América, por medio de su apoderado especial, para este acto, señor don Enrique Sancho Jiménez.

5) *Inscripción número 129.*—Patente de Invento de “una cocina eléctrica denominada “Nelgam” a favor de su inventor señor don Carlos Mangel Rosat.

6) *Inscripción número 130.*—Patente de Invento de “un Calorífero Eléctrico denominado “Hughes” a favor de la “Hughes Electric Heating Company” de Chicago de los Estados Unidos de Norte América, representada legalmente para este acto por su Agente General don Miguel Borges Pérez.

7) *Inscripción número 131.*—Patente de Invento de “una máquina proyectante para cuadros en movimiento” a favor de “Lewis Caesar Van Riper” por medio de su apoderado especial para el efecto, Lic. don Luis Castro Ureña.

8) *Inscripción número 132.*—Patente de Invento de “una sustancia o pasta para soldar huecos en planchas de hierro galvanizado y otros objetos” denominada “Kingroth” a favor de sus inventores, señores don José Dolores Gámez y don Buenaventura Mora Hidalgo.

9) *Inscripción número 133.*—Patente de Invento de “mejoras a los procedimientos usados para filtrar compuestos valiosos, tales como lodos minerales, en cuanto a la reducción del tiempo empleado y costo de las hojas de filtrar” a favor de “The Butters Patent Vacuum Filter Company” del Estado de Nevada, Estados Unidos de América, por medio de su apoderado especial para este acto, Dr. don Gerardo Echeverría y Aguilar.

10) *Inscripción número 134.*—Patente de Invento de “una cartera mejorada para documentos valiosos” a favor de su inventor, señor don Simón Amador Salcedo.

11) *Inscripción número 135.*—Patente de Invento de “una hoja de filtrar de bajo costo y construcción sencilla que permite el filtrado económico y el desalojamiento satisfactorio de la torta en la extracción de valores en los lodos minerales” a favor de “The Butters Patent Vacuum Filter Company” por medio de su apoderado especial para este acto, Dr. don Gerardo Echeverría y Aguilar.

12) *Inscripción número 136.*—Patente de Invento de “mejoras a los procedimientos usados para filtrar líquidos que llevan materiales sólidos y semisólidos” a favor de Charles Butters, por medio de su apoderado especial para el efecto, Dr. don Gerardo Echeverría y Aguilar.

13) *Inscripción número 137.*—Patente de Invento de “una máquina refrigeradora “Bethlem” a favor de W. S. Franklin, por medio de su representante en este país, Ingeniero don Juan Matamoros Loría.

14) *Inscripción número 138.*—Patente de Invento de “un carrito para basuras” a favor de su inventor don Lorenzo Padovani.

15) *Inscripción número 139.*—Patente de Invento de “un motor hidráulico denominado Motor Hidráulico Vertical Miyares” a favor de su inventor, don Joaquín Miyares del Llano, Español.

16) *Inscripción número 140.*—Patente de Invento de “un aparato destinado a la corta de bananos” a favor de The United Fruit Company, por medio de su apoderado, Lic. don Ricardo Pacheco.

17) *Inscripción número 141.*—Patente de Invento de “Polvos de Arroz” “Alboderma” a favor de su inventor don León Solano Soto.

18) *Inscripción número 142.*—Patente de Invento de “mejoras introducidas en un procedimiento y aparato para la evaporación de líquidos” a favor de Milon James Trumble del Estado de California, Estados Unidos de América, por medio de su apoderado especial, Lic. don Ricardo Jiménez Oreamuno.

19) *Inscripción número 143.*—Patente de Invento de “una máquina para descascarar maíz” a favor de su inventor don Víctor Jiménez Salvatierra.

De todas las inscripciones hechas de estas patentes, he dado aviso a esa Secretaría de Estado, en notas que han sido publicadas en el Diario Oficial, conforme lo dispone la ley y dentro del término por ella fijado.

Todos los planos, detalles, modelos y solicitudes referentes a estas inscripciones de Patentes de Invención, se encuentran debidamente archivados y numerados, como corresponde.

SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN

Durante el año de 1914, esta Dirección General dirigió 1967 oficios a las Secretarías de Estado, a empleados subalternos, a autoridades varias y a personas particulares, que se descomponen así:

Al señor Sectetario de Estado en el Despacho de Fomento y a otros señores Secretarios de Estado en los otros Despachos.....	600 oficios
A los empleados subalternos de esta Dirección General....	564 —
A las autoridades de la República y particulares.....	463 —
Circulares.....	6
Telegramas despachados.....	290
Cablegramas.....	3
Certificaciones.....	22
Patentes de Invento inscritas.....	19
Total.....	1967

Al archivo de la secretaría de esta Dirección, han ingresado durante el año a que me refiero, 1891 documentos, comunicaciones, informes etc., que han sido debidamente distribuidos y archivados, bajo conocimiento detallado.

En esta oficina existen dos clases de empleados, a saber: los que devéngan sueldo asignado en el Presupuesto ordinario y autorizado por el Poder Legislativo y aquellos a quienes su sueldo se les paga por planillas semanales, que también son cargados las a diferentes partidas del mismo Presupuesto, pero conforme a los trabajos a que se destinan, tales como los ingenieros auxiliares de Heredia y Limón y otros empleados en carreteras y de la Sección Técnica.

Los empleados regulares, o sean los de Presupuesto ordinario, son: el Director e Inspector General de Obras Públicas; el Secretario y Auxiliar de la Sección Técnica; el Prosecretario; el Escribiente; el Jefe del archivo de planos y primer dibujante, ayudante del archivero de planos; el Ingeniero auxiliar de la Sección Técnica; el portero de la Dirección; el Jefe de la Sección de Caminos y Puentes; el 1º, 2º y 3er. auxiliares de esta Sección; el Jefe de la Sección de Construcciones y Arquitectura; el Auxiliar de esta Sección, y el Jefe del Taller y Conductor de trabajos.

No terminaré este informe, sin hacer observar a esa Secretaría de Estado, que todos los empleados de mi dependencia se han distinguido por su actividad y constan-

cia en el rudo trabajo que esta oficina lleva, por lo que con placer les consigno mi voto de confianza, y los recomiendo ante V.

Respecto al valor y costo en dinero de las obras emprendidas y llevadas a cabo por esta Dependencia a mi cargo, no es posible decirle ni una palabra, porque carezco en absoluto de los datos necesarios, por motivo de haberse trasladado el Departamento de Cuentas a la Contabilidad General de la Secretaría de Hacienda y Comercio.

Es indispensable, a mi juicio, que haya un departamento de contabilidad que dependa directamente de esta oficina, para poder apreciar con exactitud el costo detallado de las obras, según las cantidades que se hayan presupuestado e invertido y para llevar un perfecto control de las planillas y gastos completos semanales y tener además, pagadores a la disposición para cualquier momento que se necesitare ejecutar los pagos en los diferentes puntos en donde se establezcan los trabajos o para esclarecer dudas en cualquier momento dado, respecto a la correcta inversión de los fondos.

Como hoy se encuentra establecido ese sistema de contabilidad y pagadores hay el grave inconveniente del papeleo para adquirir algún dato que se desee con precisión, y aun así resulta casi siempre incompleto el detalle que se adquiriera.

Fueron celebrados diez contratos durante el año de 1914, que fueron aprobados y autorizados por esa Secretaría de Estado, y que, como anexos a este informe, tengo el honor de adjuntarle.

Espero haber dejado satisfechos los deseos de usted, con el presente informe, y me es muy grato suscribirme, con muestras de la mayor consideración y respeto, su muy atento y seguro servidor,

LUCAS FERNÁNDEZ



CONTRATOS

celebrados por la Dirección e Inspección General de Obras Públicas
durante el año fiscal de 1914, con la aprobación
del Poder Ejecutivo

LUIS N. FOURNIER QUIRÓS, Secretario Encargado de la Dirección e Inspección General de Obras Públicas, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, según oficio n° 640 de 14 de noviembre anterior, por una parte, y Alberto Fait Rocchi, mayor de edad, casado, agricultor, de nacionalidad italiana y vecino de la ciudad de Puntarenas, por la otra, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

Fait Rocchi, que en adelante se denominará el Contratista, se compromete a construir las cercas del camino nuevo a Tilarán en el cantón de Cañas, que se llama "Camino de Quebrada Grande", desde la entrada de la finca del mismo señor Fait, hasta el final del potrero de grama de la misma finca "La Lombardía", en una extensión de 4 kilómetros, poco más o menos, de longitud por cada lado del camino.

II

Estas cercas serán construidas a ambos lados del camino indicado, debiendo llevar tres hilos de alambre de púas del comunmente usado y pudiendo aprovecharse de los postes ya colocados reponiendo, por su cuenta, los que falten.

III

La Dirección de Obras Públicas se obliga, por su parte, a proporcionar al Contratista el alambre necesario para las cercas en referencia y calculado en 72 quintales y 216 libras de grapas para asegurar dicho alambre; este material se entregará al Contratista puesto en la población de Tilarán, esto es, en su hacienda indicada.

IV

El Contratista se obliga a hacer este trabajo en el término de dos meses, contados desde la fecha en que reciba el material.

V

El Gobierno pagará al Contratista la cantidad de cien colones (C 100.00) por la construcción de dichas cercas, una vez recibidas a entera satisfacción de la Dirección de Obras Públicas.

VI

Este contrato necesita para su validez de la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo estipulado, firmamos el presente contrato en la ciudad de San José, a los veintidós días del mes de enero de mil novecientos catorce.—Luis N. Fournier.—Alberto Fait.—G. Chaverri M.,—Prosecretario.

LUIS N. FOURNIER QUIRÓS, Secretario Encargado de la Dirección e Inspección General de Obras Públicas, debidamente autorizado al efecto por el señor Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento, en oficio n° 65 de 16 de febrero de 1914, por una parte, y Federico Peralta Sancho, mayor de edad, soltero, Ingeniero y vecino de esta ciudad, por la otra, y quien en adelante se denominará el Contratista, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

El Contratista Peralta Sancho, se obliga a construir las cañerías de Pavas y San Rafael de Escasú, por la suma de quince mil novecientos treinta y seis colones (C 15.936.00). La de San Juan de Santa Bárbara, por cuatro mil cuatrocientos cuarenta colones (C 4.440.00). La de la Ampliación de Desamparados, por siete mil cien colones (C 7.100.00). Y la de Santa María de Dota, por tres mil quinientos cuatro colones (C 3.504.00).—De acuerdo con los estudios hechos por la Dirección General de Obras Públicas, y con las especificaciones de la licitación publicada en la Gaceta Oficial n° 16 del 22 de enero del corriente año, que son las siguientes:

a)—Todo trabajo de mampostería se hará de concreto de cemento en las siguientes proporciones de volumen: cemento 1, arena 3 y piedra picada 5, no mayor de 0.05 mts. en cualquier dimensión.

b)—Las zanjas serán de 0,40 metros de ancho, por 0,50 metros de profundidad, exceptuando aquellos lugares, donde el estudio exija mayor profundidad.

c)—Las conexiones de tubo se pintarán con minio u óxido de hierro, y cuando haya tres disponibles, se pondrán según las demandas de pajas de agua de la población.

d)—El trabajo deberá ejecutarse conforme a los estudios practicados por la Dirección General de Obras Públicas, cuyos planos podrán consultarse en la misma oficina.

e)—La ejecución de estos trabajos también estará sujeta a la inspección de este mismo centro.

f)—El Gobierno suministrará al Contratista todo el material de cañería, tubos, conexiones, cruces, tees, etc. etc.

II

El Contratista está obligado a recibir y colocar el material de tubería que el Gobierno le entregue listo en la Estación del Ferrocarril más cercana al lugar donde se construye cada cañería, siendo de cuenta de él el flete de traslación al lugar que deba colocarse.

III

El Contratista se obliga a terminar todas las obras en perfecto estado, de acuerdo con el estudio hecho por la Dirección General de Obras Públicas, seis meses después de haber sido aprobado este contrato.

IV

El Contratista dará aviso al señor Director General de Obras Públicas, el día en que sean principiados los trabajos así como del día en que se terminen, para el efecto de la recepción oficial de ellos.

V

El Gobierno se reserva el derecho, después que se efectúe la entrega formal de cada cañería, de hacer el pago al contado, o de otorgar pagarés a tres años de plazo con el interés de 12 o/o anual, que se pagará el último día de cada mes hasta el vencimiento del plazo, por el valor total de cada cañería.

VI

Es convenido que por cada día de demora en la entrega de cada obra, el Contratista pagará al Gobierno, por vía de multa, la suma de catorce colones (¢ 14.00), salvo retardo en la entrega del material, o caso de fuerza mayor.

VII

El Gobierno otorgará a favor del Contratista el derecho de introducir, libres de todo derecho o impuesto fiscal, los materiales que sean necesarios.

VIII

El Gobierno debe conseguir por su cuenta y a favor del Contratista el permiso respectivo de los propietarios de los terrenos por donde ha de pasar la tubería y demás materiales para ejecutar los trabajos de excavación y paso de materiales.

IX

Mientras que esta cañería no haya sido recibida por la Dirección General de Obras Públicas, ninguna persona podrá hacer ninguna clase de instalaciones.

X

El Contratista asume la responsabilidad de los artículos 1183 y 1184 del Código Civil, título VI capítulo 3º

XI

Este contrato necesita para su validez de la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de todo lo estipulado, firmamos el presente contrato, en la ciudad de San José, a las doce del día diez y siete de febrero de mil novecientos catorce.—Luis N. Fournier.—Fed. Peralta.—G. Chaverri M.,—Prosecretario.

ADICIÓN

Los infrascritos LUIS N. FOURNIER QUIRÓS, Secretario Encargado de la Dirección e Inspección General de Obras Públicas y Federico Peralta Sancho, de calidades expresadas en el anterior contrato, hemos convenido en adicionarlo en los términos siguientes:

a) — El Contratista, Peralta Sancho, se compromete a no cerrar las zanjas en donde sea colocada la tubería de las cañerías antes mencionadas, hasta tanto no sean hechas las pruebas necesarias en presencia de un delegado de la Dirección de Obras Públicas, para demostrar la eficacia de la instalación y garantizar su buen resultado.

b) — El Contratista puede variar la línea del trayecto, siempre que no perjudique el estudio, y sea más bien en provecho de éste, como para evitar curvas, o acortar la distancia en aquellos lugares despoblados.

Y firmamos para constancia en la misma hora y fecha arriba expresadas. — Luis N. Fournier. — Fed. Peralta. — G. Chaverri M., — Prosecretario. — Secretaría de Fomento. — San José, veinte de febrero de mil novecientos catorce. — Aprobado el contrato anterior por acuerdo n° 23 de 18 de este mes. — El Subsecretario. — Enrique Jiménez Núñez.

LUIS MATAMOROS SANDOVAL, Director e Inspector General de Obras Públicas, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y Adelia Aguilar Bolandi de Montealegre, mayor de edad, casada y de este domicilio, por la otra, hemos convenido en lo siguiente:

La señora Aguilar Bolandi de Montealegre, como dueña de una finca situada en "Los Anonos" de esta provincia, concede al Gobierno el derecho de pasar por esa finca los tubos de la cañería para las Pavas, concediéndole el Gobierno, por ese servicio, el derecho a tres pajas de agua, a perpetuidad, y sin tener que pagar la señora Aguilar, suma alguna en ningún tiempo. Es entendido que la señora de Montealegre aprovechará esas pajas de agua para el uso de las casas que tiene en esa finca y para el riego de los jardines, es decir, para todo uso, excepto para el riego de potreros o cafetales.

El Gobierno tiene derecho de entrar a la finca para reparar cualquier desperfecto en la tubería; pero le responderá a la señora de Montealegre por cualquier daño que se le ocasione en la finca.

Este contrato debe ser aprobado por el Poder Ejecutivo; y si traspasare la cañería, es entendido que la Municipalidad lo recibirá con el gravamen de las tres pajas de agua que se ha dicho.

En fe de lo anterior, firmamos dos contratos de un tenor, en la ciudad de San José, a los veintitrés días del mes de marzo de mil novecientos catorce. — Luis Matamoros. — Adelia A. de Montealegre. — Luis N. Fournier, — Secretario.

LUIS MATAMOROS SANDOVAL, Director e Inspector General de Obras Públicas, debidamente autorizado al efecto, José A. Gutiérrez Sancho, mayor de edad, soltero, Ingeniero, en representación de don Federico Peralta Sancho, de las mismas calidades, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

El señor Peralta Sancho, que en adelante se llamará el contratista, se obliga a terminar la construcción de la cañería de San Antonio de Desamparados, por la suma

de seis mil dos colones, sesenta y tres céntimos (¢ 6002.63) que es la cantidad en que ha estimado la Dirección de Obras Públicas dicha terminación de esta obra.

II

El contratista se obliga a seguir esa construcción, acatando en su todo, los planos formulados por la Dirección General de Obras Públicas y las indicaciones que esta oficina le haga.

III

Todo trabajo de mampostería se hará de concreto de cemento en las siguientes proporciones de volumen: cemento 1, arena 3 y piedra picada 5, no mayor 0,05 metros en cualquier dimensión.

IV

Las zanjas serán de 0,40 ms. ancho por 0,50 de profundidad, exceptuando aquellos lugares donde el estudio exija mayor profundidad.

V

Las conexiones de tubo se pintarán con minio u óxido de hierro, y cuando haya tres disponibles, se pondrán según las demandas de pajas de agua de la población.

VI

El trabajo deberá ejecutarse conforme a los estudios practicados por la Dirección General de Obras Públicas, cuyos planos podrán consultarse en la misma oficina.

VII

La ejecución de estos trabajos también estará sujeta a la inspección de este mismo Centro.

VIII

El Gobierno suministrará al contratista, todo el material de cañería, tubos, conexiones, cruces, tees, etc., etc.

IX

El Contratista está obligado a recibir y colocar el material de tubería que el Gobierno le entregue listo en la estación de ferrocarril más cercana al lugar donde se construye cada cañería, siendo de cuenta de él el flete de traslación al lugar en que deba construirse o colocarse.

X

El Contratista se obliga a terminar todas las obras en perfecto estado, de acuerdo con el estudio hecho por la Dirección General de Obras Públicas, seis meses después de haber sido aprobado este contrato.

XI

El contratista dará aviso al señor Director de Obras Públicas el día en que sean principiados los trabajos, así como del día en que se terminan, para el efecto de la recepción oficial de ellos.

XII

El Gobierno se reserva el derecho, después que efectúe la entrega formal de la cañería, de hacer el pago al contado, o de otorgar pagarés a tres años de plazo con el interés del 12 o/o anual que se pagará el último día de cada mes hasta el vencimiento del plazo para el valor total de la cañería.

XIII

Es convenido que por cada día de demora en la entrega de la obra, el contratista pagará al Gobierno, por vía de multa, la suma de catorce colones (₡ 14.00), salvo retardo en la entrega del material, o caso de fuerza mayor.

XIV

El Gobierno otorgará a favor del contratista el derecho de introducir, libres de todo derecho o impuesto fiscal, los materiales que sean necesarios.

XV

El Gobierno debe conseguir por su cuenta y a favor del contratista, el permiso respectivo de los propietarios de los terrenos por donde ha de pasar la tubería y demás materiales para ejecutar los trabajos de excavación y paso de materiales.

XVI

Mientras la cañería no haya sido recibida por la Dirección General de Obras Públicas, ninguna persona podrá hacer ninguna clase de instalaciones.

XVII

El Contratista asume la responsabilidad de los artículos 1183 y 1184 del Código Civil, Título VI Capítulo 3º

XVIII

Este contrato necesita para su validez de la aprobación del Poder Ejecutivo.
En fe de todo lo estipulado, firmamos el presente contrato, en la ciudad de San José, a las nueve de la mañana del día catorce de abril de mil novecientos catorce.—
Director General de Obras Públicas,—Luis Matamoros.—J. A. Gutiérrez.—L. N. Fournier,—Srio.

LUIS MATAMOROS SANDOVAL, Director e Inspector General de Obras Públicas, autorizado especialmente por el Presidente de la República, para este acto, por una parte, y Federico Peralta Sancho, Ingeniero, mayor de edad, soltero y costarricense, por otra parte, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

Con motivo de que el contrato celebrado por la Dirección de Obras Públicas para la construcción de la cañería de "Ampliación de Desamparados" con el señor Peralta Sancho, no ha tenido efecto por inconvenientes presentados por la Municipalidad de Aserrí, se ha convenido en cambio de hacer ese trabajo, el de ejecutar el de urgente necesidad que consiste en la construcción de la cañería de San Antonio del mismo cantón de Desamparados.

II

Con motivo de que los precios de una y otra obra difieren en la cantidad de mil noventa y siete colones treinta y cinco céntimos (¢ 1097-35), este saldo se aplicará al pago de los trabajos ya ejecutados en la cañería que suspendió, tales como acarreo de materiales, colocación de tubos y apertura de zanjas, de acuerdo a las planillas presentadas y que se estiman de conformidad.

III

Quedan vigentes para este contrato, las especificaciones técnicas establecidas en el anterior contrato así como también, las condiciones de pagos.

IV

Este convenio necesita para su validez la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos el presente a los veintisiete días del mes de abril de mil novecientos catorce.—Luis Matamoros.—Fed. Peralta.—Enrique Jiménez Núñez. L. N. Fournier,—Srio.

LUIS MATAMOROS SANDOVAL, Director e Inspector General de Obras Públicas, debidamente autorizado por el Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento, según consta de la comunicación n.º 135 de fecha 2 de abril de los corrientes, y los señores don José Rojas Vargas, casado, don Juan y don Cruz Rojas Bennett, solteros, mayores de edad, agricultores, vecinos del Rodeo del cantón de Mora; el último por sí los otros dos representados por su apoderado generalísimo señor don Jaime Rojas Bennett, mayor, casado, comerciante y de este vecindario, han celebrado el siguiente contrato:

I

El Estado por medio de este Departamento hace actualmente los estudios necesarios y levanta el plano respectivo para trazar y construir por su propia cuenta un camino que partiendo del de Puriscal, vía Turrúcares, termine en la villa de Pacaca, o sea entre Piedras Negras y aquella villa. El ancho del camino en toda su extensión será de 18 metros, y el Estado se obliga a cercar con cerca de tres hilos de alambre los dos lados del camino en la extensión en que el mismo atraviesa propiedades particulares.

II

Los segundos, dueños por su orden de las fincas inscritas en el Registro Público, Sección de la Propiedad, Partido de San José, en los tomos cuatrocientos veinticinco,

trescientos veintiseis y quinientos veinticinco, folios quinientos cuarenta y uno, cuatrocientos treinta y uno, ciento treinta y ocho y trescientos sesenta y cuatro, números veintiocho mil cuatrocientos sesenta y tres, veinte mil trescientos cincuenta y nueve, y treinta y dos mil veinticuatro, en conformidad con lo establecido en la cláusula I, y para cumplir por su parte con la obligación que les corresponde, venden, ceden y traspasan al Estado, en plena propiedad y libres de hipotecas y gravámenes las partes de sus fincas que el Estado ocupe con el camino que por este contrato se obliga a construir, siendo entendido que tan pronto como se concluya el plano del trazado de dicho camino, se fijarán los linderos y cabida del terreno.

III

Las partes convienen en establecer que el precio del terreno que el Estado compra y los segundos venden, consiste: en los estudios preparativos y planos para la apertura del citado camino y también en la construcción por cuenta del Estado, comprendidos los materiales necesarios de dicho camino y sus respectivas cercas de acuerdo con el plano correspondiente.

IV

El mismo señor don Jaime Rojas Bennett, en carácter de socio Gerente de los señores Bennett y Rojas y Bennett, Rojas y Fernández, de esta plaza, manifiesta: que sus representados hipotecarios de las segundas y terceras fincas citadas, consienten en este contrato y se comprometen a cancelar las hipotecas en cuanto afecten el terreno que se vende, lo que harán tan pronto como se eleve a escritura pública este contrato a solicitud de cualquiera de las partes. Los poderes del contratante don Jaime Rojas constan: el del señor Rojas Vargas en la escritura pública hecha ante el Notario don Octavio Beeche Argüello a las doce del día diecisiete de diciembre de mil ochocientos noventa y seis; el de don Juan Rojas, ante don Albino Villalobos a las nueve de la mañana del diez de junio de mil novecientos ocho; el de Bennett y Rojas ante Carlos Brenes a las dos de la tarde del siete de enero de mil novecientos siete, y el de Bennett Rojas y Fernández, a las once y media de la mañana del primero de enero de mil novecientos ocho, y a las tres y media de la tarde del primero de enero de mil novecientos doce.

V

Este contrato necesita para su validez de la aprobación del Poder Ejecutivo.
En fe de todo lo estipulado firmamos el presente contrato, en la ciudad de San José, a los veintinueve días del mes de abril del año de mil novecientos catorce.—Luis Matamoros.—Jaime Rojas.—Cruz Rojas.—G. Chaverri M.,—Prosrio.
Secretaría de Fomento, San José, mes de mayo de mil novecientos catorce.—Aprobado el contrato anterior por acuerdo n.º 57 de veintinueve de abril último.—El Subsecretario,—Enrique Jiménez Núñez.

LUCAS FERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ, Director e Inspector General de Obras Públicas, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, según oficio n.º 372 de 10 del corriente, por una parte, y José María González Zumbado, mayor de edad, soltero: empresario y vecino de esta ciudad, por la otra, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato.

I

González Zumbado, que en adelante se denominará el contratista, se compromete a reparar y pintar las bancas de madera de los Parques Central y Nacional de esta ciudad, dejándolas en perfecto estado de servicio.

II

La reparación consistirá en reponer las reglas que falten a cada una de las bancas, usando madera de buena calidad y fijándolas con tornillos de tuerca como están ahora. La pintura será del color que indique la Dirección de Obras Públicas y con dos manos de pintura de aceite.

III

Son de cuenta del contratista todos los materiales que emplee en esta obra, pudiendo, si fuere necesario, obtener de la Dirección de Obras Públicas una orden para la entrega de las reglas que se necesitan en alguno de los depósitos de madera de esta ciudad, a condición de rebajar ese valor del precio del contrato.

IV

El encargado de los parques mencionados hará la entrega y recibo de las bancas, por partes, dando constancia al interesado de las reparaciones hechas para su debido pago, el cual deberá hacerse por semanas y debiendo estar terminado dentro de tres semanas a lo sumo, después de principiado.

V

El acarreo de las bancas desde los parques al lugar de su composición y de éste otra vez a los parques será de cuenta de la Dirección de Obras Públicas.

VI

La Dirección de Obras Públicas pagará al contratista su trabajo a razón de tres colones cincuenta céntimos (₡ 3.50) por la pintura de cada banca y de un colón (₡ 1.00) por cada una de las reglas que se pongan nuevas.

VII

Este contrato necesita para su validez de la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo estipulado, firmamos el presente contrato, en la ciudad de San José, a los trece días del mes de julio de mil novecientos catorce.—Lucas Fernández.—José M.^a González.—L. N. Fournier.—Srio.

LUCAS FERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ, Director e Inspector General de Obras Públicas debidamente autorizado por el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, por una parte, y José Tames Bogarín, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de Cartago, por otra, manifiestan y convienen en lo siguiente:

Por cuanto, según expone Tames, en sus frecuentes excursiones que ha hecho a la región del General, ha encontrado una ruta por donde puede establecerse una comunicación fácil y rápida entre Tuis y Buenos Aires, ambas partes convienen:

I

Tames se compromete:

a) A abrir una vereda que principie en jurisdicción de Tuis en la finca que posee el señor Narciso Coronado, siga rumbo al General y termine en el distrito de Buenos Aires, con una anchura mínima de 2.50 ms. y en condiciones que pueda transitarse en ella a pie, sin dificultad ninguna;

b) A que el trazado y condiciones de esta vereda acorte la distancia a fin de obtener una rápida comunicación, de tal manera que el viaje pueda hacerse a pie desde el punto de partida de la picada, hasta su término en Buenos Aires, en tiempo no mayor de dos días;

c) A que dicho trabajo quede completamente terminado dentro de un plazo que no exceda del 25 de agosto próximo entrante, salvo caso fortuito o fuerza mayor, a juicio de la Secretaría de Fomento,

d) A que, una vez abierto el camino sobre la vereda dicha, presente ésta tal facilidad que el viaje pueda hacerse de uno a otro de sus extremos, en el término de un día.

II

Para llevar a cabo el trabajo de que se trata, esta Dirección de acuerdo con las indicaciones de Tames, ha formulado el siguiente presupuesto de gastos:

José María Tames jefe de la expedición, a razón de ₡ 4.00 diarios en 30 días que durará el trabajo.....	₡ 120 00
5 peones a ₡ 2.00 diarios cada uno en 30 días.....	300 00
Gastos de viaje de Tames .....	.50 00
A cada uno de los peones ₡ 30.00.....	150 00
Total.....	<u>₡ 620 00</u>

III

La Dirección de Obras Públicas reconocerá a Tames por los trabajos de que se trata, la cantidad de seiscientos veinte colones (₡ 620.00) conforme al presupuesto anterior en la siguiente forma:

a) ₡ 200.00, al ser aprobado este convenio por el señor Presidente de la República;

b) ₡ 420.00, una vez que esté terminada la vereda en las condiciones que expresa la cláusula I.

Es de advertir que este último resto no será pagado al contratista Tames si el informe de la persona que se nombre para inspeccionar y recorrer la vereda, no fuere en un todo satisfactorio, de acuerdo con las estipulaciones de la cláusula I citada.

IV

La Dirección General de Obras Públicas proporcionará a Tames, en calidad de préstamo lo siguiente:

Una tienda de campaña con capacidad suficiente para 6 personas.

Un rifle dotado con 50 tiros, y una brújula.

Todos estos objetos, excepción de los tiros gastados, serán devueltos por Tames a la terminación del trabajo a que este contrato se refiere.

V

Este contrato necesita para su validez, de la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de todo lo estipulado, firmamos el presente contrato en la ciudad de San José a los quince días del mes de julio de mil novecientos catorce.—Lucas Fernández. José M^a Tames.—L. N. Fournier,—Srio.

LUCAS FERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ, Director e Inspector General de Obras Públicas, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, según consta del oficio n^o 556 de 20 de agosto próximo pasado, por una parte, y Gregorio Richmond Garrat, mayor de edad, viudo, industrial y de nacionalidad inglesa y residente en esta capital, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato.

I

Richmond Garrat se compromete a ceder gratuitamente y libre de gravámenes, la faja de terreno donde se encuentra construido el tanque o tanques de la cañería de Santa María de Tarrazú, así como también el uso del agua necesaria para alimentar dicha cañería, que procede de una paja de agua o acequia que pasa por su propiedad y el permiso para la colocación de la tubería conductora de dicha cañería dentro de su referida propiedad.

II

El Gobierno, por su parte, se obliga a colocarle al señor Richmond, una paja de agua de 12,5 milímetros de diámetro o sea de media pulgada ($\frac{1}{2}$ ") con un tubo conductor desde el tanque de la cañería de Santa María hasta su casa de habitación en la citada finca, de diecinueve milímetros de diámetro o sea de tres cuartos de pulgada. Todos los gastos de esa conducción e instalación en la casa del señor Richmond, serán por cuenta del Gobierno.

III

El Gobierno además se compromete a dar, en cuanto sea posible, el sobrante de agua del tanque de la cañería dicha, para que sea aprovechada por los vecinos del Oeste de Santa María, y para el efecto, se hará que corran esas aguas por una paja de agua o acequia que pasa por terrenos del señor Richmond y a la par de su casa.

IV

El señor Richmond no pagará ningún impuesto municipal por el servicio de paja de agua en su casa de habitación ya citada, mientras la finca le pertenezca a él a sus hijas o hijos.

V

Este contrato necesita para su validez, la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo estipulado, firmamos el presente convenio en la ciudad de San José, a los nueve días del mes de setiembre de mil novecientos catorce.—Lucas Fernández. G. Richmond.—L. N. Fournier,—Srio.

LUCAS FERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ, Director e Inspector General de Obras Públicas, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y Roberto Quirós Blanco, mayor de edad, soltero, costarricense, mecánico y vecino de la ciudad de San José, por la otra, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

Quirós Blanco, que en adelante se denominará el contratista, se compromete a armar el puente de Concepción sobre el río "Tibás", cuya longitud es de veinticinco metros de luz, bajo las siguientes bases:

a) Ejecutar los trabajos de armadura del material de hierro que para el efecto le será entregado por la Dirección de Obras Públicas en el lugar en donde se colocará el puente;

b) Ejecutar asimismo los trabajos de mampostería que aún faltan y que consisten en construir las cajas donde van las plantillas principales de soporte del puente y terminar una parte de mampostería de uno de los bastiones hasta dar el nivel para construir las cajas;

c) Pintar con dos manos de pintura metálica toda la estructura de acero;

d) Colocar el tabloncillo necesario para el piso del puente, cuyo costo y valor será de cuenta del contratista. Este tabloncillo será de madera de roble negro de 0,050 m. de espesor, de 0,304 m. de ancho por el largo necesario, según el ancho del puente;

e) Se compromete, además, a ejecutar todo otro trabajo que no se haya previsto y que se relacione con la armadura del puente, terminación de los bastiones y demás accesorios, sin incluir los terraplenes que dan acceso a dicho puente;

f) Todos los materiales que se necesiten para esos trabajos, serán de cuenta del contratista, así como los fletes de ellos, con excepción de la estructura de acero, remaches y tornillos que, como se dice en el inciso a) de esta misma cláusula, serán suministrados por la Dirección General de Obras Públicas en el lugar del trabajo.

II

La Dirección General de Obras Públicas por todos estos trabajos, pagará al contratista la cantidad de un mil cuatrocientos colones (₡ 1400.00) en la forma siguiente: doscientos colones (₡ 200.00), al final de cada semana, tan luego como sean principados los trabajos y hasta completar la suma de ochocientos colones (₡ 800.00) y que siempre que el adelanto de los mismos corresponda a la cantidad que se paga. El resto o sean seiscientos colones (₡ 600.00), una vez recibida la obra a entera satisfacción de la Dirección General de Obras Públicas.

III

La Dirección General de Obras Públicas queda con el derecho de inspeccionar los trabajos a que se refiere el presente contrato, por medio de uno de sus empleados, y el contratista estará obligado a aceptar las condiciones y observaciones que éste le haga.

IV

El contratista asume las responsabilidades que señala el Código Civil en sus artículos 1183 a 1189 y 1192 Capítulo III, Título VI.

V

Este contrato necesita para su validez, su aprobación por el Poder Ejecutivo. En fe de todo lo estipulado, firmamos el presente contrato en la ciudad de San José, a los nueve días del mes de noviembre de mil novecientos catorce.—Lucas Fernández.—R. Quirós B.—L. N. Fournier,—Srio.

Secretaría de Fomento.—San José, trece de noviembre de mil novecientos catorce.—Aprobado el anterior contrato n° 148 de 11 del corriente.—El Subsecretario,—Rogelio Fernández Güell.

INFORME

del Director General del Ferrocarril al Pacífico

San José, abril 30 de 1915.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

P.

SEÑOR:

En la Dirección de esta importante Empresa Nacional, desde que se inició el período de Gobierno del señor Licenciado González Flores, he tratado de corresponder debidamente a la confianza que en mí depositara aquel alto funcionario y ya que mis capacidades no hubieran bastado para hacer frente a tantos y variados deberes, he tratado de reponerlas con un buen caudal de voluntad y con el utilísimo contingente de mis compañeros de labores.

Tengo el honor de presentar a usted el informe de los actos de la Administración del Ferrocarril durante el año de 1914.

La vía inaugurada en toda su extensión de 132 kilómetros a las 3 y 15 p. m. del 23 de Julio de 1910 bajo la Dirección del señor Cabezas, fue atendida por él con preferente cuidado, pero tengo la satisfacción de informar a usted que me he esforzado por mejorarla, convencido como estoy de que cuanto se invierta en ella con prudencia, va en beneficio de su duración, de la rapidez en el transporte, de la economía en el combustible y sobre todo de la seguridad de los pasajeros, tan expuestos en condiciones anormales a sufrir demoras y accidentes.

Dos trenes de trabajo han estado dedicados exclusivamente a transportar lastre, movilizar traviesas y recoger las leñas destinadas a Depósitos.

En 1914 se renovaron 41,356 traviesas, se aplicaron a la vía 7,423 carros de lastre, se construyeron algunas alcantarillas y se rectificaron muchas curvas demasiado pronunciadas.

Entre los diversos trayectos de vía totalmente arreglados, merece especial referencia el de Concepción, entre los K 55 y 60.

En Roble se construyó una Y griega para expedir el servicio de los trenes en aquella importante zona, y los apartaderos del patio de Puntarenas fueron reformados.

Fue terminado el muellecito de concreto que el Ferrocarril ha construido en la Y griega de Puntarenas, para facilitar el transporte de la madera y mercaderías que entran por la vía del Estero.

Actualmente la Empresa carga la madera que llega al muellecito, aprovechando la grúa instalada en un carro de plataforma y movida por la pequeña locomotora Gandoca, pero pronto quedará instalada en ese muelle una maquinaria fija, con su correspondiente grúa.

En Coyolar se construyó una estación bastante cómoda, para el servicio de pasajeros y fletes, con habitación para el Agente, en el piso alto. Se construyeron estaciones de bandera en Mata de Limón y en San Rafael de Alajuela. Esta última será de importancia dentro de poco tiempo, pues allí terminará la calle que une al cantón de Santa Ana con el Ferrocarril, pasando por el nuevo Ingenio de azúcar del señor Niehaus y por la gran Planta eléctrica de los esforzados costarricenses don Felipe J. Alvarado y don Roberto Jiménez Sáenz.

Fue construida en Ciruelas una buena estación de concreto, cuya amplia bodega permitirá en adelante trasbordar allí las mercaderías que traen los trenes del Oeste, destinadas a Alajuela.

Para estimular a los Mandadores de la Vía en el arreglo de sus secciones, he mandado colocar en el principio y el fin de cada una de ellas, el nombre del Mandador correspondiente, en lugar visible, sobre planchas de metal aseguradas a los postes del telégrafo. Esos servidores de la Empresa están así vigilados también por el ojo observador del público, y el mandador que haya hecho la mejor labor durante el año, recibirá un regalo de ₡ 200.00 el día de navidad, para que celebre en su hogar, el éxito de sus honrados esfuerzos y de su actividad inteligente.

Fueron renovadas las traviesas del puente de Río Grande y en el puente de Barranca se construyó una cortina de concreto para proteger los cilindros del lado Este. Fue allí mismo construido un agregado que une el puente con la tierra firme.

En Lapas se construyó un muro de mampostería para detener el relleno del puente.

En la Roca de Carballo al principiar el invierno de 1914 las fuertes mareas lavaron la vía en una larga extensión, dejando los rieles completamente en el aire. A la vez grandes masas de piedra en derrumbes sucesivos se desprendieron del cerro y una de ellas como de cinco toneladas partió un riel al caer.

Tomando en cuenta lo grave de una interrupción del Tráfico si aquellas condiciones de la Roca se prolongaban, resolví construir en la parte más amenazada por las olas, del lado Este, un muro de concreto, bastante sólido y resistente que a manera de Tajamar protege la vía. En la orilla Oeste de la Roca, por medio de la grúa hice lanzar al mar piedras de gran tamaño, que reciben los golpes de las olas y evitan los lavados de la trocha.

Estos trabajos han evitado las interrupciones que habría causado el mar, pero subsiste aún la gran amenaza de la Roca, que a mi juicio es muy grave.

No participo del mismo optimismo manifestado anteriormente por los funcionarios oficiales encargados de resolver este asunto.

Hasta ahora ha sido la Providencia la única que ha intervenido para evitar allí en la Roca acontecimientos lamentables, pero la sentida muerte del trabajador Roberto Mena, acaecida hace pocos días a consecuencia del golpe causado por una pequeña piedra desprendida de aquel cerro, es un anuncio terrible que nos obliga a resolver cuanto antes este serio problema que envuelve la seguridad personal de mucha gente.

Debido a la angustiosa situación económica actual no es posible realizar en poco tiempo el trabajo indicado para desviar la línea, de conformidad con el proyecto del señor Ingeniero Gregg, pero podría hacerse paulatinamente invirtiendo cada mes una suma moderada.

El Ferrocarril tiene elementos para hacer esa obra con más economía que cualquier particular, pues no gastaría las partidas que los presupuestos determinan para Administración, Ingenieros, Médico, campamentos y útiles en general. Economizaría gran parte de lo que debiera gastarse en rieles colocando provisionalmente en la Roca los rieles de 40 libras de que podría disponer, a fin de utilizar en el Desvío los que se quiten de 50 libras, destinando para los trabajos de construcción uno de los trenes que actualmente se ocupan en lastrar la Vía y unas cuantas cuadrillas de trabajadores

Deseoso de dar a la vía la mayor estabilidad posible, he colocado sólo traviesas

de maderas cuya duración está comprobada y exijo estrictamente 9 pulgadas de ancho y $6\frac{1}{2}$ de grueso, con $\frac{3}{4}$ de corazón por lo menos.

He clasificado las traviesas en dos clases, las de guachipelín y madero negro en la primera clase que se pagan a ₡ 1.50 y las otras de calidades aceptables a ₡ 1.10.

El control que he establecido en la cuenta de traviesas lo considero bueno y con él, cualquier procedimiento irregular se haría visible en el acto.

Los dueños de traviesas deben ofrecerlas en venta por escrito a la Administración. El Administrador si considera necesaria la compra pasa esta solicitud al Inspector de Materiales; este empleado examina las traviesas, las selecciona de conformidad con las condiciones exigidas por la Empresa y comunica su recibo a la Administración.

Un día después, un tren de trabajo recoge esos materiales y los deposita en la Agencia de Depósito más próxima, en donde quedan al cuidado y responsabilidad del Agente.

La Auditoría controla la compra con el recibo del Inspector de Materiales, el manifiesto del Conductor y el recibo del Agente depositario.

Hay en la vía diez agencias de Depósito. Los Agentes respectivos llevan una cuenta corriente de las traviesas a su cuidado. Esta cuenta se descarga con órdenes del Maestro General de Caminos quien retira las traviesas que necesite autorizado por el Administrador. A su vez aquel empleado justifica la aplicación de las traviesas que retira con los recibos del correspondiente Mandador.

La Administración sabe así en cualquier momento el saldo de traviesas en Depósitos.

Pienso seguir con la leña el mismo procedimiento; por ahora, y para evitar pérdidas ocasionadas por el fuego, etc., la leña que se recibe en la vía se traslada cuanto antes a los Depósitos de San José, Orotina y Puntarenas.

El Departamento de la Auditoría, a cuyo frente está un honorable y laborioso caballero ha realizado con esmero el delicado trabajo que le corresponde.

Remito a usted adjunto la lista del *Material Rodante* de la Empresa. Como usted verá aun cuando aparece gran número de coches de pasajeros y carros de carga, una parte está en mal estado y muchos retirados del servicio.

En 1914, se construyeron el coche salón N° 24, los coches de pasajeros Nos. 21, 22, 23, y se reconstruyó el coche salón N° 5. Otros coches fueron reparados ligeramente.

Han sido construidos también diez carros de cajón de 20 toneladas sobre plataformas de hierro; reconstruidos dos cabooses, dos carros para ganado, algunos carros góndolas, de plataforma y de cajón.

Actualmente están en construcción los coches Nos. 1, 3, 6, 10, 11, 12, 25 y 26 y cabopses Nos. 60, 61, 62 y 63.

Las locomotoras han sido casi casi todas reparadas. Sufrieron arreglos de importancia las locomotoras 1, 4, 6, 8 y 15.

El Maestro Mecánico fue autorizado para hacer en la locomotora alemana N° 9 reformas radicales. Esta máquina pasaba gran parte del tiempo en reparaciones y después de reformada presta un buen servicio.

Llevaba esa máquina los tanques del agua y la carbonera sobre ella misma y nunca funcionó con regularidad, pues los ejes y las muñoneras de bronce se calentaban demasiado a consecuencia de la mucha fricción que había entre ellos. Aprovechando las láminas de los tanques laterales se hizo un tanque que fue montado sobre una plataforma de hierro con carrillos corrientes, quedando así formado el tender y a los marcos de la máquina se les cortó 1,024 mts. en la parte de atrás para aproximarla al tender.

El "Poney truck" que llevaba en esa parte fue eliminado y los resortes sobre los cuales va montada la máquina que eran independientes, fueron puestos en combinación por medio de balancines. La casilla fue igualmente reformada así como la instalación del breque de aire y la tubería de los inyectores.

Esta transformación que honra al señor Carazo y cuyos resultados fueron buenos, resolvieron el arreglo de la locomotora Borsig N^o 10, que en idénticas condiciones a la 9 se pasaba descompuesta en los talleres y hoy presta también un servicio satisfactorio.

La maquinaria de los Talleres ha sido mantenida en buen estado.

El Tráfico durante el año fué bien atendido. Hubo en Junio una interrupción de un día ocasionada por lavados en la sección de la Roca de Carballo, otra en Agosto de 48 horas en el mismo lugar por la voladura de un bloque que estaba al caer y otra de 36 horas en Octubre a causa de derrumbes allí también. En esos casos se efectuó tras bordo para los trenes de pasajeros. Otros derrumbes de menos importancia fueron removidos con oportunidad, sin ocasionar interrupción.

Regidos por una disciplina estricta los empleados todos desempeñan sus obligaciones con honradez y voluntad y debo declarar muy complacido que se nota en ellos el deseo de cumplir sus deberes esmeradamente.

Apesar de la grave crisis económica el Ferrocarril en 1914 hizo todos sus gastos de explotación, y produjo una utilidad de ₡ 56,503.81. Superó al año anterior en sus entradas y gastó mucho menos.

Los datos comparativos insertos en el cuadro N^o 2 de la Contabilidad prueban que la Administración ha procedido con prudencia en lo que a gastos se refiere.

El Ferrocarril al Pacífico que cuesta a la República la enorme suma de ₡ 12.285.551.84 en las condiciones actuales tardará muchos años para que pueda ofrecer siquiera un moderado interés del capital que representa y ya que el sacrificio hecho por la Nación ha sido tan grande es indispensable completarlo cuanto antes, realizando el proyecto del Ejecutivo de construir en Puntarenas un muelle que permita a los vapores ponerse en contacto directo con los trenes.

Terminado ya el canal de Panamá este Ferrocarril será una nueva fuente de producción si el Gobierno hace el Muelle y facilita el tráfico con el necesario aumento de material rodante.

Como el Gobierno no dispone por ahora del capital necesario para aquel trabajo, es perfectamente factible la colocación de un empréstito interno especial, garantizado con los productos del nuevo Muelle y subsidiariamente con las entradas del Ferrocarril.

Estoy seguro señor Ministro que para hacer frente a la nueva obligación bastarían al Gobierno las nuevas entradas que proporcionaría esta Empresa, beneficiándose la economía General de la Nación con motivo de quedar en ella las ingentes sumas que salen hoy del país como productos de esos fletes.

El deseo de los exportadores costarricenses de aprovechar este Ferrocarril es manifiesto y ya en el corriente año ha podido notarse, con el estímulo de nuestras moderadas tarifas para café y la ventaja de la vía del Canal de Panamá.

De la cosecha última ya se han exportado más de 29,000 sacos de café, de los cuales un solo vapor, el "Acajutla", recibió este mes 10,432 sacos, acontecimiento que hace recordar a la Puntarenas de otros tiempos y que es precursor de su gran porvenir.

El Maestro Mecánico señor Carazo fue a Panamá a examinar una partida de carbón que compró allá el Gobierno por mediación de los señores W. R. Grace & C^a. Le recomendé estudiar las instalaciones de aquel Ferrocarril que gasta petróleo en sus locomotoras, como combustible, y comprar un quemador para hacer aquí una instalación de prueba.

He considerado mucho el asunto referente a combustible y aun cuando he leído con gran atención los escritos publicados para evitar que sea suprimida la leña creo que ninguna de las observaciones hechas tiene fuerza bastante para privar al país de esta mejora que impone el progreso.

La leña es desastrosa. Las chispas que ese combustible lanza al aire causan cada momento múltiples perjuicios.

La aridez de gran parte de la zona que atraviesa el Ferrocarril se aumenta cada día debido a los incendios constantes, las traviesas se queman en alarmante proporción, los pasajeros sufren molestias y desagrados y lo que es más grave el Ferrocarril tiene que sufrir las consecuencias a que la ley lo obliga, cada vez que alguna mercadería en-

comendada a su transporte, es devorada por el fuego que la desgracia lanza a veces quizá en el lugar más ardoroso de la vía.

El personal vive durante el verano en una zozobra constante, lleva el enemigo dentro de sus propias filas y la actividad y el cuidado de los empleados son burlados por la traidora chispa que escondida en el maderamen de algún carro alza llama violentamente.

En cuanto a la observación de que la agricultura se perjudica creo que es exagerada. Ciertamente el dinero que se reparte en el campo entre leñeros y leñadores produce momentáneamente algún bienestar. Pero sería mejor que esas energías ocupadas en desvastar nuestras montañas fueran ocupadas en cultivar la tierra y aun cuando se me pudiera argumentar que para cultivar la tierra debe primero derribarse el bosque, yo aseguro que no hay cultivado ni un 20 o/o de los terrenos explotados con leña.

Gran parte de las montañas que aquella calurosa zona del Pacífico servían de abrigo a los ganados son hoy extensos matorrales y asolados sitios!

Y para desvanecer la observación de que no es conveniente comprar en el exterior lo que el país produce, es bueno recordar que el Ferrocarril consume más de 3,000 toneladas de carbón cada año, que las paga en oro y con cuyo valor podrá obtenerse el petróleo que se ha de necesitar para hacer todo el servicio, suprimiendo la leña.

En la locomotora N° 5 se ha instalado un quemador para petróleo, sistema "Sheedy" y aun cuando los primeros ensayos no fueron de mi agrado, la instalación ha sido regularizada convenientemente y se ha logrado ya obtener resultados satisfactorios tanto en lo referente a la economía, como al buen servicio.

Gastado el petróleo que se importó para hacer estas pruebas, con los resultados que se sigan observando y previa consulta al Poder Ejecutivo esta Administración hará en este asunto lo que el Gobierno indique.

Soy del señor Ministro con toda consideración muy atento y seguro servidor,

ISAAC ZÚÑIGA M.,

Administrador General.



DETALLE DEL MATERIAL RODANTE

LOCOMOTORAS

Nº	1.	En reparación. Ya muy gastada.
Nº	2.	En servicio. Regular estado.
Nº	3.	—
Nº	4.	— Necesita reparación.
Nº	5.	—
Nº	6.	— Mal estado.
Nº	7.	Fuera de servicio.
Nº	8.	En servicio. Regular estado.
Nº	9.	—
Nº	10.	—
Nº	11.	—
Nº	12.	—
Nº	13.	No existe.
Nº	14.	En servicio. Máquina pequeña, antigua Gandoca—
Nº	15.	—
Nº	16.	—

CARROS PARA PASAJEROS

Nº	1.	En construcción.
Nº	2.	En servicio. Fue reparado ligeramente en el corriente año.
Nº	3.	Fuera de servicio. Para reconstruir.
Nº	4.	En servicio. Necesita reparación.
Nº	5.	— Carro salón, reparado en el corriente año.
Nº	6.	Fuera de servicio. Se reconstruye actualmente.
Nº	7.	— Necesita ser reconstruido.
Nº	8.	Destruído por incendio.
Nº	9.	Fuera de servicio. Necesita ser reconstruido.
Nº	10.	No existe. Fue destruido en 1913.
Nº	11.	Fuera de servicio. Necesita ser reconstruido.
Nº	12.	—
Nº	13.	No existe.
Nº	14.	En servicio.
Nº	15.	—
Nº	16.	--
Nº	17.	—
Nº	18.	—
Nº	19.	—
Nº	20.	— Regular estado.
Nº	21.	— Construido en 1914.
Nº	22.	— —
Nº	23.	— —
Nº	24.	— — Carro salón.
Nº	25.	En construcción.
Nº	26.	—

CARROS DE CAJON DE 20 TONELADAS. SERIE 200

Nº 200. En servicio.		Nº 217. En servicio. Construido 1914	
Nº 201. —		Nº 218. —	—
Nº 202. —		Nº 219. —	—
Nº 203. —		Nº 220. —	Construido en 1915
Nº 204. —		Nº 221. —	—
Nº 205. —		Nº 222. —	—
Nº 206. —		Nº 223. —	—
Nº 207. —		Nº 224. —	—
Nº 208. —		Nº 225. —	—
Nº 209. —		Nº 226. —	—
Nº 210. —		Nº 227. —	—
Nº 211. —	Construido en 1914	Nº 228. —	—
Nº 212. —		Nº 229. —	—
Nº 213. —		Nº 230. —	—
Nº 214. —		Nº 231. —	—
Nº 215. —		Nº 232. —	—
Nº 216. —	—		

CAJONES DE 12 TONELADAS. SERIE 100

Nº 100. En servicio. Mal estado.		Nº 105. En servicio. Mal Estado
Nº 101. —	—	Nº 106. Trasformado en Caboose en 1914.
Nº 102. Fuera de servicio.		Nº 107. En servicio. Mal estado.
Nº 103. En servicio. Mal estado.		Nº 108. Trasformado en Caboose en 1914.
Nº 104. —	—	

PLATAFORMAS DE 20 TONELADAS. SERIE 600

Nº 600. En servicio. Buen estado. Reparaciones ligeras en 1914 y 1915		
Nº 601. —	—	—
Nº 602. —	—	—
Nº 603. —	—	—
Nº 604. —	—	—
Nº 605. —	—	—
Nº 606. —	—	—
Nº 607. —	—	—
Nº 608. —	—	—
Nº 609. —	—	—
Nº 610. Fuera de servicio.		
Nº 611. En servicio. Regular estado.		
Nº 612. —	—	—
Nº 613. —	—	—
Nº 614. —	—	—
Nº 615. —	—	—
Nº 616. —	—	—
Nº 617. —	—	—
Nº 618. —	—	—
Nº 619. —	—	—
Nº 620. —	—	—

PLATAFORMAS DE 12 TONELADAS. SERIE 500

Nº 500. En servicio. Regular estado.
 Nº 501. — —
 Nº 502. — —
 Nº 503. — —
 Nº 504. En reparación.
 Nº 505. Destruído por fuego en 1914.
 Nº 506. En servicio. Regular estado.

GONDOLAS. SERIE 700

Nº 700. En servicio. Reparaciones ligeras en 1914 y 1915.
 Nº 701. — —
 Nº 702. — —
 Nº 703. — —
 Nº 704. — —
 Nº 705. — —

CARROS PARA GANADO. SERIE 300

Nº 300. Para repararse.
 Nº 301. En construcción.
 Nº 302. En servicio.
 Nº 303. —
 Nº 404. —

CABOOSSES

B. En servicio. Mal estado. Reparaciones en 1914.
 C. Fuera de servicio.
 D. En servicio. Regular estado. Reparaciones ligeras en 1914 y 1915.
 E. — — —
 G. — Mal estado —
 Nº 50. — Reconstruido en 1914.
 Nº 51. — —

Existen además 10 carros que se usan solamente para trabajos de lastre por no tener condiciones para otro servicio, entre ellos 7 comprados en Panamá durante la Administración Cabezas y 3 de los antiguos de la división de Esparta.

RESUMEN ECONÓMICO DEL AÑO POR SALDOS

	DEBE	HABER
Invertido en construcciones, material rodante, etc., lo que constituye aumento de capital del Ferrocarril: detalle en cuadro n° 5...	C 67852 60	
Invertido en aumento depósitos: carbón, leña, traviesas, materiales, caja etc.....	55241 58	
Gastos de explotación: detalle en cuadro n° 6.....	711930 67	
Abonado por cuentas corrientes: banco, Alvarado, personales etc..		C 14124 83
Abonado a su saldo de deuda por Agentes y Conductores.....		1407 55
Suplido por el Supremo Gobierno: detalle en cuadro n° 9.....		51057 99
Productos del Ferrocarril: detalle en cuadro n° 7.....		768434 48
SUMAS IGUALES.....	C 835024 85	C 835024 85

PRODUCTO Y GASTOS DE EXPORTACIÓN EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS

	1912	1913	1914
Productos.....			
Gastos explotación.....	C 727147 26	C 758690 25	C 768434 48
Utilidades.....	725428 98	811255 95	711930 67
Pérdidas.....	1718 28	.....	56503 81
	.....	52565 70	.....

San José, 6 de febrero de 1915.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

V° B°—El Auditor General,
A. JIMÉNEZ

GASTOS DE EXPLOTACIÓN EN LOS DOS PERÍODOS: ENERO A ABRIL INCLUSIVE Y MAYO A DICIEMBRE Y PROMEDIO MENSUAL

		Promedio mensual
1 ^o enero al 30 de abril	₡ 277720 07	₡ 69430 01
— mayo al 31 de diciembre.	434210 60	54276 32
TOTAL DEL AÑO.....	₡ 711930 67	

COMPARACIÓN DE PRODUCTOS CON EL AÑO ANTERIOR

1913	PRODUCTOS	1914	RELACIÓN
₡ 388344 15	Fletes	₡ 390375 18	101 %
287082 50	Pasajes.....	302772 20	105 —
40563 20	Encomiendas.....	33405 20	A
18936 75	Trenes especiales.....	21707 20	115 —
4003 10	Exceso de equipaje.....	3924 20	98 —
2379 40	Productos del patio.....	2591 85	109 —
352 70	Bodegaje.....	814 20	231 —
₡ 741661 80	Total productos tráfico.....	₡ 755490 03	102 %
₡ 11366 85	Varios fundición.....	₡ 8130 07	71 %
4465 00	Productos varios.....	3736 13	83 —
858 50	Alquileres.....	780 00	91 —
373 10	Retenciones.....	298 25	77 —
₡ 17063 45	Total varios.....	₡ 12944 45	76 %
₡ 758725 25	GRAN TOTAL.....	₡ 768434 48	101 %

NOTAS: A El producto de encomiendas aparece más fuerte el año pasado porque varios envíos de carbón se consideraron indebidamente como encomiendas debiendo considerarse como fletes.

B En otros cuadros el producto del año 1913 aparece con ₡ 35-00 menos, provenientes de la pérdida en el Quebrador Barranca, en este año esta cuenta va clasificada entre las corrientes.

San José, 22 de febrero de 1915.

El Tenedor de Libros,

CARLOS GUTIÉRREZ U.

V^o B^o—El Auditor General,

A. JIMÉNEZ

BALANCE DE OPERACIONES DEL AÑO

	DEBE	HABER	SALDOS	
			Debe	Haber
I Capitales acumulados				
Construcciones: estaciones, swiths, aguadas, varios etc.....	₡ 32835 55	₡ 391 70	₡ 32443 85	.....
Material rodante.....	26342 78	184 59	26158 09	.....
Maquinaria y herramientas.....	35 15	35 15	.....	.....
Mobiliario.....	2135 33	182 00	1953 33	.....
Roca Carballo.....	2811 62	53 30	2758 32	.....
Ramal desvío Carballo, estudio.....	741 75	.....	741 75	.....
Terreno para la vía.....	3797 26	.....	3797 26	.....
SUMAS	₡ 68699 44	₡ 846 84	₡ 67852 60	₡
II Existencias				
Aseguros.....	₡ 1378 75	₡ 580 00	₡ 798 75	.....
Caja.....	1441164 94	1369241 00	71923 94	.....
Carbón.....	65071 44	80360 44	.....	₡ 15289 00
Leña.....	56740 52	52527 47	4213 05	.....
Materiales San José.....	60858 44	60029 97	828 47	.....
— Puntarenas.....	2263 18	1388 56	874 62	.....
— fuera de bodega.....	5053 40	7500 78	.....	2447 38
Madera.....	821 85	.....	821 85	.....
Traviesas.....	56275 78	62758 50	.....	6482 72
SUMAS	₡ 1689628 30	₡ 1634386 72	₡ 79460 68	₡ 24219 10
III Supremo Gobierno				
Cuenta caja.....	₡ 682185 71	₡ 715670 41	.....	₡ 33484 70
— fletes.....	40647 10	1580 25	₡ 39066 85	.....
— pasajes.....	23995 45	5 40	23990 05	.....
— pagos Contab. Nacional.....	.....	85786 70	.....	85786 70
— dependencias varias.....	34490 30	29305 59	5184 71	.....
— descascaradora Barranca.....	.....	28 20	.....	28 20
SUMAS	₡ 781318 56	₡ 832376 55	₡ 68241 61	₡ 119299 60
IV Personales				
Alvarado F. J. & C ^o , cuenta fletes..	₡ 65396 85	₡ 72812 55	.....	₡ 7415 70
Banco de Costa Rica.....	1369241 00	1382058 08	.....	12817 08
Cuentas personales viejas.....	.....	14 30	.....	14 30
— a cobrar.....	46190 33	43435 41	₡ 2754 92	.....
— a pagar.....	294996 37	306224 64	.....	11228 27
Impuesto de Beneficencia.....	13334 50	.....	13334 50	.....
Planillas.....	404876 00	402233 10	2642 90	.....
Pagos por efectuar.....	2827 34	2766 79	60 55	.....
Fondo de indemnización.....	3809 29	4801 55	.....	992 26
Telégrafo Nacional.....	1975 55	1926 75	48 80	.....
Quebrador y aserradero Barranca..	3035 02	3533 91	.....	498 89
SUMAS	₡ 2205682 25	₡ 2219807 08	₡ 18841 67	₡ 32366 50
V Agencias y Conductores				
Agentes y Conductores.....	₡ 772144 23	₡ 773599 38	.....	₡ 1455 15
Saldo ex-agentes y conductores.....	123 60	76 00	₡ 47 60	.....
SUMAS	₡ 772267 83	₡ 773675 38	₡ 47 60	₡ 1455 15

	DEBE	HABER	SALDOS	
			Debe	Haber
VI Productos Tráfico				
Fletes.....	₡ 13083 42	₡ 403358 60	.....	₡ 390275 18
Pasajes.....	381 70	303153 90	.....	302772 20
Encomiendas.....	277 95	33683 15	.....	33405 20
Trenes especiales.....	.....	21707 20	.....	21707 20
Exceso de equipaje.....	18 00	3942 20	.....	3924 20
Productos del patio.....	.....	2591 85	.....	2591 85
Bodegaje.....	.....	814 20	.....	814 20
SUMAS	₡ 13761 07	₡ 769251 10	.....	₡ 755490 03
VII Productos varios				
Fundición.....	₡ 5441 68	₡ 14571 75	.....	₡ 8130 07
Varios: venta enseres viejos etc....	386 96	4123 09	.....	3736 13
Alquileres.....	.....	780 00	.....	780 00
Retenciones.....	141 15	439 40	.....	298 25
SUMAS	₡ 6969 79	₡ 19914 24	.....	₡ 12944 45
VIII Gastos de explotación.....	₡ 721090 97	₡ 9160 30	₡ 711930 67	.....

RESUMEN

	DEBE	HABER	SALDOS	
			Debe	Haber
I Capitales acumulados.....	₡ 68699 44	₡ 846 84	₡ 67852 60	.....
II Existencias.....	1689628 30	1634386 72	79460 68	₡ 24219 10
III Supremo Gobierno.....	781318 56	832376 55	68241 61	119299 60
IV Personales.....	2205682 25	2219807 08	18841 67	32966 50
V Agencias y Conductores.....	772267 83	773675 38	47 60	1455 15
VI Productos tráfico.....	13761 07	769251 10	.....	755490 03
VII - varios.....	6969 79	19914 24	.....	12944 45
VIII Gastos de explotación.....	721090 97	9160 30	711930 67	.....
SUMAS IGUALES.....	₡ 6259418 21	₡ 6259418 21	₡ 946374 83	₡ 9463.4 83

San José, 8 de febrero de 1915.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

Vº Bº—El Auditor General,

A. JIMÉNEZ

AUMENTO DE CAPITAL

Detalle de los ₡ 67,852.60, que se han invertido en construcciones, ampliaciones, etc. y material rodante y que constituyen aumento del capital del ferrocarril

I. Construcciones ₡ 32,443-85, así:			
1.—EDIFICIOS PARA ESTACIONES Y DEPENDENCIAS			₡ 19456 55
a.	Estación San José: baranda, ampliaciones bodegas, fletes y materiales, pieza archivo papelería.....	₡ 3560 49	
b.	Estación Ciruelas	7018 96	
c.	— Coyolar	3555 37	
d.	— Puntarenas: terminación casa empleados y bodega.....	1148 65	
e.	— Boca Barranca: casa empleados.....	917 04	
f.	— San Antonio: bodega.....	780 42	
g.	— Kilóm° 5 ramal Alajuela	609 23	
h.	— La Ceiba	471 61	
i.	— San Rafael: principio.....	218 03	
j.	— Mata Limón	195 00	
k.	— Alajuela: mejora.....	133 05	
l.	— Concepción.....	114 78	
m.	— Cambalache: terminación casa empleados	53 25	
n.	— La Uvita: terminación	52 75	
ñ.	— Siquiáres.....	49 07	
o.	— Ojo de Agua	578 85	
2.—RANAS, APARTADEROS E Y.....			3732 52
a.	Y Puntarenas y Muellecito.....	3151 37	
b.	Y Roble	314 10	
c.	Switch kilómetro 29	177 30	
d.	— — 52.....	66 00	
e.	— — 66.....	23 75	
3.—TALLERES, CASAS MÁQUINAS Y TORNAMESAS			4556 68
a.	Casa jefe taller San José y casa máquinas	4389 14	
b.	— — — Puntarenas y galerón carros.....	167 54	
4.—CONSTRUCCIONES VARIAS.....			2748 98
a.	Campamento Barranca	1738 80	
b.	Casa guarda Virilla.....	335 25	
c.	— — Boca Barranca	176 42	
d.	— — Jesús María	139 96	
e.	Campamento Concepción	129 54	
f.	Casa maestro caminos El Roble	129 01	
g.	Campamento Pozón: terminación.....	50 00	
h.	Tanque petróleo: Puntarenas	50 00	
5.—AGUADAS, TANQUES Y CAÑERÍAS.....			1401 27
a.	Tanque Ciruelas	947 71	
b.	— Jesús María	152 64	
c.	— Escobal.....	138 46	
d.	— Presa San Miguel: terminación.....	162 46	
6.—ALBAÑILERÍA			468 65
a.	Alcantarilla Ciruelas.....	163 50	
b.	— Empalme San José	148 67	
c.	— kilóm° 5 ramal Alajuela.....	142 98	
d.	— El Roble	13 50	
7.— CALLES Y CAMINOS: En calle 21 Sur, San José, pedazo acera			79 20

II. Material rodante .....	.....	₡ 26158 09
a. Coches nos. 1 y 3 y refacción a nuevo de nos. 11, 2, 3 y 20, 1, 2, 3, 4, 5 y 6	₡ 17484 37	
b. Carros carga nos. 1, 2, 6 y refacción a nuevo de nos. 216 a 225	8202 47	
c. Automóviles: saldo	240 00	
d. Locomotoras: accesorios	281 25	
Suma	₡ 26208 09	
Menos: por venta un carro Decauville	50 00	
III. Terreno para la vía .....	.....	3797 26
a. Inscripción propiedades del ferrocarril	2420 45	
Honorarios Dr. Rivas Vásquez	₡ 2000 00	
— don R. Villegas	400 00	
— Licdos. Herrera e Iglesias	20 45	
b. Terrenos adquiridos	1376 81	
Faja sucesión J. Carlos Umaña: Atenas	₡ 791 04	
— Josefa Retana: Orotina	281 32	
— M. Medina	304 45	
IV. Mueblaje .....	.....	1953 33
Administración: 1 máquina escribir	348 75	
Auditoría: 1 máquina escribir, 1 mesa y 2 sillas	393 55	
Agencias: 5 fonógrafos	815 20	
1 estante, 1 taburete, 3 lámparas, 5 relojes grandes y pequeños, pintada bancas, 7 mesas, 2 palanganas, 1 vaso, 2 picheles, 1 romana, camarotes El Roble, madera y varios menudos	395 83	
V. Roca Carballo: Voladuras dinamita y mejoras .....	.....	2758 32
VI. Ingeniería: Estudio desvío ramal Carballo .....	.....	741 75
TOTAL .....	.....	₡ 67852 60

San José, 16 de febrero de 1915.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

Vº Bº—El Auditor General,
A. JIMÉNEZ



DETALLE

DE LOS ₡ 711,930-67 DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN

	1914	1913	Relación	Notas
I. — MANTENIMIENTO DE LA VÍA				
Reparaciones y limpia de la vía.....	₡ 115766 97	₡ 120253 22	96 %	A.
Renovación de 41,356 traviesas	75659 11	62363 12	121 —	B.
Reparación de puentes	6638 19	3864 40	172 —	
— — edificios.....	6218 18	4986 67	125 —	
Servicio troleros, medicinas y otros gastos.....	3860 30	3850 57	Igual	
Renovación de rieles	1535 30	5859 47	26 %	
Reparación de ranas y apartaderos	1118 75	1753 75	64 —	
— — tanques y cañerías.....	1064 27	1279 10	83 —	
— — telégrafos.....	807 c8	978 16	82 —	
Papelería y útiles de escritorio	787 09	969 86	81 —	
Reparaciones del mobiliario.....	102 10	51 80	196 —	
— — de alcantarillas.....	65 03	979 77	N.	
II. — MANTENIMIENTO DEL EQUIPO				
Reparación de locomotoras.....	41952 40	55914 38	71 %	
— — carros de carga	25381 16	29109 30	87 —	
— — coches	13970 59	20698 54	67 —	
Combustible motores y otros gastos.....	11643 04	12742 52	91 —	
Superintendencia e inspección carros	10607 35	7578 55	139 —	
Reparación de maquinaria y herramientas.....	10347 50	10262 72	Igual	
— — carros de trabajo	3272 45	3357 04	—	
Papelería y útiles de escritorio	995 73	566 01	176 %	
III. — GASTOS DEL TRANSPORTE				
<i>Locomotoras</i>				
Combustible.....	159507 64	209885 95	61 %	C.
Servicio: maquinistas, fogoneros, etc.....	25580 75	30433 35	84 —	
Aceite, sebo e hilaza	3777 30	4193 24	92 —	
Otros sumini-tros	3081 88	3272 73	94 —	
Provisión agua	254 51	2397 92	N.	
<i>Trenes</i>				
Servicio: conductores, brequeros, etc.....	44413 35	48891 88	91 %	
Suministros.....	2599 23	2979 98	87 —	
Alquiler de material rodante.....	1810 15	1668 00	109 —	
<i>Accidentes</i>				
Saldo: pérdidas y daños y descarrilamientos.....	34 80	6750 54	½ %	
<i>Estaciones</i>				
Servicio: agentes, bodegueros, peones, etc.....	33049 07	32378 33	102 %	
Guardas, vigías, abanderados, etc.....	14124 50	10521 80	134 —	
Telegrafistas	10487 65	11558 70	90 —	
Suministros: luz, etc.....	2741 62	1993 c8	137 —	
<i>Otros</i>				
Papelería y útiles de escritorio.....	8661 36	4414 11	195 %	
Superintendencia.....	3264 35	3053 70	107 —	
Otros gastos.....	759 09	19791 15	N.	
Avisos	171 00	.....	.....

	1914	1913	Relación	Notas
IV.—GASTOS GENERALES				
Sueldos personal Contabilidad, etc.....	32110 40	28615 05	112 %	
— oficiales generales.....	15186 10	16928 00	89 —	
Otros gastos: sueldo médico, traslados señor Administrador, planillero, etc.....	7738 82	6362 74	121 —	D
Gastos de la oficina general.....	3672 07	6403 95	57 —	D
Transporte de materiales entre bodegas.....	2712 75	7009 15	39 —	
Indemnización al personal por accidentes.....	2259 65	1793 80	126 —	
Papelería y útiles de escritorio.....	1652 27	2442 97	68 —	
Comisiones.....	487 77	96 88	N.	
RESUMEN				
Mantenimiento de la vía.....	₡ 213622 37	₡ 207189 89	103 %	
— del equipo.....	118170 22	140229 06	84 —	
Gastos del transporte.....	314318 25	394184 86	80 —	
— generales.....	65819 83	69652 54	94 —	
TOTALES.....	₡ 711930 67	₡ 811255 95	87 %	

NOTAS: A.—El total de 1913 incluye ₡ 7693.50 de derrumbamientos.

B.—Esta partida resulta fuerte porque en los primeros cuatro meses del año, de enero a abril la renovación de traviesas fué muy numerosa, siendo de 21,475 traviesas, con valor y costo de ₡ 39830.44 y en los ocho meses restantes del año sólo se renovaron 19,881, con valor y costo de ₡ 35828.67.

C.—Deduciendo de la cantidad acusada para 1913 ₡ 36399.33, que corresponden por ajuste al año 1912 (ver nota C, Memoria de Fomento 1913, página 225) siempre resulta una economía favorable para el año de 1914 de ₡ 13978.98 y la relación en 92 o/o.

D.—Estas dos partidas se compensan la una con la otra y resulta siempre economía para el año 1914.

N.—No ha habido condiciones idénticas para la comparación.

San José, 19 de febrero de 1915.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

Vº Bº—El Auditor General,
A. JIMÉNEZ

DETALLE

DE LOS ¢ 755,490-03 DE PRODUCTOS DEL TRÁFICO

		1914	1913	RELACIÓN
I Fletes				
Agencia	San José	¢ 176734 15	¢ 125114 80	No se establece relación entre los dos años por haber habido variación respecto del modo de cargar fletes entre las Agencias. De los fletes de 1913 deben de rebajarse ¢ 5278-25, según nota en página 218 de la Memoria de Fomento de ese año.
—	Puntarenas.....	114842 33	140072 15	
—	Alajuela	22881 85	17689 50	
—	Atenas.....	18837 30	18248 85	
—	Orotina.....	17604 70	25009 10	
—	Turrúcares.....	12928 50	6275 20	
—	San Antonio.....	8009 90	6114 85	
—	Esparta.....	6164 75	9563 20	
—	Hacienda Vieja.....	2546 95	3319 85	
—	La Balsa	2172 50	3013 20	
—	Coyolar.....	1805 60	4157 75	
—	El Roble.....	1769 50	233 90	
—	Ciruelas.....	1248 10	584 10	
—	Escobal.....	1024 85	1801 30	
—	Barranca.....	1009 20	1903 05	
—	Ojo de Agua.....	992 55	1525 85	
—	Conductores	898 35	25463 00	
—	Cascajal	689 55	2166 50	
—	Las Pavas	260 20	10 65	
—	Cambalache.....	235 65	989 40	
—	Concepción.....	210 55	366 20	
II Pasajes				
Agencia	San José.....	101922 90	98825 85	103 %
—	Puntarenas.....	78628 30	78559 45	Igual
—	Alajuela.....	21639 50	16350 45	131 %
—	Orotina.....	17562 20	15742 10	112 —
—	Atenas.....	14517 75	15148 30	96 —
—	San Antonio.....	12809 95	11496 45	112 —
—	Conductores	11334 00	10070 85	113 —
—	Esparta	10893 05	11083 15	98 —
—	Turrúcares.....	5413 70	5593 95	95 —
—	Ciruelas.....	4141 90	2529 00	163 —
—	Las Pavas.....	3907 10	2825 15	139 —
—	El Roble.....	3316 35	3315 70	Igual
—	Ojo de Agua.....	3270 60	2377 80	137 %
—	Hacienda Vieja.....	2613 30	2573 35	101 —
—	Barranca.....	2190 50	2389 35	91 —
—	La Balsa.....	2020 85	1810 70	111 —
—	Coyolar.....	1893 95	1653 50	114 —
—	Escobal.....	1128 35	1248 00	89 —
—	Concepción	1109 30	1056 45	105 —
—	Cascajal.....	1021 65	611 20	167 —
—	Cebadilla.....	804 75	846 70	94 —
—	Cambalache.....	641 25	975 15	65 —
Encomiendas				
Agencia	San José.....	15660 05	13335 60	Tampoco se establece relación comparativa en encomiendas pues como en fletes ha habido variación en la manera de cargarlas este año.
—	Puntarenas.....	13163 95	22090 55	
—	Orotina.....	1513 65	2197 10	
—	Alajuela.....	544 40	590 55	
—	San Antonio.....	521 30	627 80	
—	Atenas.....	451 45	453 05	
—	Esparta.....	375 80	343 45	
—	El Roble.....	373 65	49 35	
—	Ojo de Agua.....	171 70	82 80	
—	Turrúcares.....	142 20	116 30	
—	Barranca.....	94 85	122 70	
—	La Balsa.....	77 95	13 10	
—	Coyolar.....	72 85	180 25	

	1914	1913	RELACIÓN
Agencia Ciruelas.....	65 25	31 50	
— Escobal.....	47 75	24 55	
— Hacienda Vieja.....	45 55	40 75	
— Concepción.....	44 80	43 80	
— Cascajal.....	35 80	16 10	
— Conductores.....	2 25	203 90	
IV Trenes especiales			
Agencia San José.....	11469 95	10440 30	110 %
— Puntarenas.....	8214 75	7045 05	116 —
— Alajuela.....	898 00	452 00	199 —
— Orotina.....	452 50	502 70	90 —
— San Antonio.....	394 00	110 00	359 —
— Esparta.....	155 00	140 20	110 —
— Atenas.....	113 00	181 00	62 —
— Barranca.....		49 00	
— El Roble.....		16 50	
— Ciruelas.....	10 00	.....
V Exceso de equipaje			
Agencia San José.....	1818 20	1920 50	94 %
— Puntarenas.....	1770 35	1746 20	101 —
— Atenas.....	73 55	72 05	
— Orotina.....	59 85	69 90	
— Alajuela.....	56 70	57 25	
— Barranca.....	45 35	36 50	
— Esparta.....	44 10	59 95	
— El Roble.....	20 00	4 20	
— San Antonio.....	15 95	20 70	
— Cascajal.....	4 25	0 50	
— Coyolar.....	2 75	3 70	
— Hacienda Vieja.....	2 60	.....
— Conductores.....	2 50	2 65	
— Escobal.....	1 10	0 50	
— Turrúcares.....	5 55	4 60	
— Ojo de Agua.....	1 40	1 00	
— Concepción.....	.....	2 40	
— Ciruelas.....	.....	0 50	
VI Bodega			
Agencia San José.....	469 40	139 35	336 %
— Atenas.....	124 65	102 50	120 —
— Puntarenas.....	88 60	1 00	
— Orotina.....	42 95	28 10	
— Turrúcares.....	28 60	5 70	
— Barranca.....	25 20	8 00	
— San Antonio.....	12 50	1 70	
— Esparta.....	9 90	49 55	
— Alajuela.....	6 60	14 80	
— Hacienda Vieja.....	2 80	2 00	
— Concepción.....	1 00	.....
— Ciruelas.....	0 50	.....
— La Balsa.....	0 50	.....
— Cascajal.....	0 50	.....
— El Roble.....	0 50	.....

Ver Resumen en cuadro anterior n. 3.

San José, 24 de febrero de 1915.

El Tenedor de Libros,

CARLOS GUTIÉRREZ U.

Vº Bº—El Auditor General,

A. JIMÉNEZ

PROMEDIOS Y DATOS ESTADÍSTICOS

Para los efectos prácticos de esta comparación, tómese en cuenta que los gastos naturales del año 1913 fueron de ₡ 768,611.68, según explicación en página 226 de la Memoria de Fomento de dicho año 1913.

	1913	1914	Relación
Extensión: kilómetros	132	132	
Productos	₡ 761955 20	₡ 768434 48	100.8%
Gastos de explotación	" 768611 68	" 711930 67	91 —
Fletes: toneladas de 1000 kilos transportadas	87589	76654	87 — A
Fletes: producto	" 391609 10	" 390275 18	
Pasajeros: número de transportados	203307	232841	114 —
— — — — — en 1.ª clase	44084	48426	110 —
— — — — — — 2.ª —	159223	184415	116 —
— — — — — producto	" 287082 50	" 302772 20	105 —
Combustible tráfico: gasto con toda acumulación	" 173486 62	" 159507 64	92 —
— — cordadas de leña de 100 p. cju	5987	8501	142 —
— — toneladas de carbón: 1000 kilos cju	2911	1970	67 —
Traviesas renovadas	3'589	41336	131 —
Relación del gasto al producto por ciento	109 %	93 %	
— — producto fletes al de pasajes	137 %	128 %	
— — número de pasajeros de 2.ª clase al de 1.ª	361 %	381 %	

NOTA A:—Este año ha habido fuerte disminución en el transporte de materiales de construcción para la capital.

San José, 1.º de marzo de 1915.

El Tenedor de Libros,—CARLOS GUTIÉRREZ U.

V.º B.º—El Auditor General,—A. JIMÉNEZ

FORMACIÓN DEL SALDO DE ₡ 51,057-99 SUPLIDO POR EL SUPREMO GOBIERNO

DEBE	
Depósitos a su orden en el Banco de Costa Rica, nos. 799 y 900 a 920	₡ 682185 71
Su cuenta fletes en el año	39066 85
— — pasajes — — —	23990 05
Trabajos, materiales, etc. suministrados a varias de sus dependencias. Saldo	5184 71
SALDO para igualar al Haber, suplido por él	51057 99
Suma	₡ 801485 31
HABER	
Importe de los presupuestos de planillas nos. 71 a 76 de 1913, 1 a 80 de 1914, y de los presupuestos de cuentas nos. 50 a 52 de 1913 y 1 a 49 de 1914	₡ 715670 41
Pagos hechos en la Contabilidad Nacional por diversos materiales, útiles de escritorio, carbón, etc. de enero a noviembre y parte de diciembre	85786 70
Producto descascaradora Barranca	28 20
Suma	₡ 801485 31

San José, 24 de febrero de 1915.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

V.º B.º—El Auditor General,
A. JIMÉNEZ

BALANCE DE SALDOS DE APERTURA

AL 1° DE ENERO DE 1915

	DEBE	HABER
I. Capitales acumulados		
Vía y ramales: Ingeniería, nivelación, enriado, etc.....	C 8724775 00	
Albañilería	934110 90	
Material rodante.....	911926 09	
Derrumbamientos y lavados	344842 35	
Túneles: Carballo y Cambalache	303234 28	
Terreno para la vía	249772 03	
Lastrado	179964 37	
Edificios para estaciones y dependencias	180735 71	
Maquinaria y herramientas.....	101346 22	
Edificios con maquinaria.....	66382 22	
Talleres, casas máquinas y tornamesas.....	64109 11	
Aguadas, tanques y cañerías.....	52646 34	
Ranas, apartaderos e Y	40084 61	
Calles y caminos.....	32896 02	
Construcciones varias	29200 27	
Telégrafos y teléfonos.....	26982 70	
Roca Carballo.....	20905 75	
Mueblaje	12722 32	
Casa Arroyo	5923 80	
Servidumbres y derechos adquiridos.....	2250 00	
Estudio del desvío Ramal Carballo.....	741 75	
Hacienda Pública.....		C 12283351 84
Derechos de particulares.....		2200 03
Sumas	C 12285551 84	C 12285551 84
II. Existencias		
Materiales San José.....	C 86944 90	
Caja	77628 95	
Carbón: 627,214 kilos	16078 24	
Leña: 122,660 p. c.....	6588 00	
Madera	5816 49	
Materiales Puntarenas	5145 18	
Traviesas: 2933.....	4106 40	
Materiales fuera de bodega.....	3682 06	
Aseguros.....	1378 75	
Suma.....	C 207368 97	
Sumas		C 339448 52
III. Supremo Gobierno		
IV. Corrientes		
Cuentas a cobrar	C 9529 65	
Alvarado F. J.—Cp. fletes.....	7743 98	
Cuentas personales: viejas.....	7373 99	
Banco de Costa Rica	7002 02	
Northern Railway C ^o	2002 40	
Cuentas a pagar.....		C 8078 87
Planillas		3411 40
Fondo Indemnización.....		2197 26
Telégrafo Nacional.....		181 10
Pagos por efectuar		26 45
Sumas.....	C 33652 04	C 13895 08

	DEBE	HABER
V. Agentes y conductores	₡ 90 07	
VI. Saldos ex-Agentes y conductores	47 60	
VII. Quebrador Barranca.....	.....	₡ 463 89
VIII. Pérdidas y ganancias	112648 81	

RESUMEN

	DEBE	HABER	SALDOS	
			DEBE	HABER
I.—Capitales acumulados.....	₡ 12285551 84	₡ 12285551 84	.....
II.—Existencias	207368 97	.....	₡ 207368 97	
III.—Supremo Gobierno.....	.....	339448 52	.....	₡ 339448 52
IV.—Corrientes.....	33652 04	13895 08	19756 96	
V.—Agentes y conductores....	90 07	.....	90 07	
VI.—Saldos ex-agentes y condrs.	47 60	.....	47 60	
VII.—Quebrador piedra Barranca	.....	463 89	.....	463 89
VIII.—Pérdidas y Ganancias	112648 81	.....	112648 81	
Sumas.....	₡ 12639359 33	₡ 12639359 33	₡ 339912 41	₡ 339912 41

San José, 26 de febrero de 1915.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

Vº Bº—El Auditor General,
A. JIMÉNEZ

ESTADÍSTICA DE PASAJEROS

RESUMEN DEL AÑO 1914

Primera clase	{ Enteros.....	43005	44629
	{ Medios.....	1624	
Segunda clase	{ Enteros.....	172355	180419
	{ Medios.....	8064	
Gobierno	{ Primera clase.....	3797	7793
	{ Segunda clase.....	3996	
Total pasajeros....		.....	232841

NOTA: Al hacer el resumen, los medios deben partirse por dos, para reducirlos a enteros.

Ferrocarril al Pacífico.—Estadística.—San José, 8 de febrero de 1915.

MÁXIMO POLINI

Encargado de la Estadística



ESTADÍSTICA DE

	Kilómetros por kilogramo	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo
San José.....	463841605	971430	1242842	1104698	1016620	793388
Pavas.....	13750084	632572	332422	1031	50489	33520
San Antonio.....	58874301	99743	138755	331795	546477	47064
Ojo de Agua.....	14470538	77535	86191	115056	68388	34273
Ciruelas.....	11820414	49445	64885	14140	177054	41056
Alajuela.....	123317387	488223	548234	610426	433240	569631
Turrúcares.....	190017453	549345	878781	1025521	842637	484354
Cebadilla.....	6074331	46109	41229	25948	66201	6581
Atenas.....	220392901	641828	578578	803094	535947	531103
La Balsa.....	35020663	97144	115285	70111	104387	105744
Escobal.....	28043862	73846	50248	186897	38295	27416
Concepción.....	10885108	3676	26548	14106	16188	21599
Hacienda Vieja.....	35061435	77566	59943	78127	79260	51632
Orotina.....	346532620	670038	501987	543122	480699	492954
Coyolar.....	117366340	119640	156547	431039	183367	165468
Cascajal.....	122357622	243005	121286	240075	247125	94413
Cambalache.....	93423603	334377	130586	250683	114948	303980
El Roble.....	283232899	333845	172526	97787	90733	126922
Esparta.....	224158909	406451	494420	409139	491237	339907
Barranca.....	64891668	228640	325823	230978	184300	169219
Puntarenas.....	516483921	1482177	1794079	2092023	1872894	2382436
	2980017664	7626635	7861195	8675796	7640486	6822660

OBSERVACIONES: Estableciendo comparaciones entre este cuadro y el del año 1913, se nota disminución en algunas Agencias como La Balsa, Escobal, Orotina, etc., cuyos fletes de madera disminuyeron notablemente en 1914. Asimismo Atenas mandó menos arena y Barranca menos piedra. Por otra parte, nótase aumento de fletes en San José, Pavas, Alajuela, Turrúcares, Puntarenas y otras.

San José, 1º de marzo de 1915.

FLETES.—AÑO 1914.

Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTALES
640039	940948	633962	476907	490082	574778	836257	9715951
74273	132029	1880	38678	928	20264	42495	1360581
127695	188992	81069	56266	82292	75254	116178	1891580
29107	73306	47784	48230	44003	55685	78798	758356
18151	36741	31471	10197	7469	6364	99968	556941
477147	425571	379507	424105	367822	349519	499028	5572453
458957	565272	560437	439379	222860	461125	223866	6712534
49178	8360	3640	7712	10313	3865	29954	299090
653481	587561	342124	270345	386794	510203	306885	6147943
44883	89784	170998	54810	28791	14745	57781	954463
44710	172327	6501	46146	44732	66998	42932	801048
43202	52429	22842	44630	2485	41900	1149	290754
78721	92732	75975	66527	24049	44428	54950	783910
487483	572783	477233	473786	391033	301729	422268	5815115
142145	934	111620	190848	111119	128373	113382	1854482
292056	225251	91500	662516	154954	84388	194457	2651026
260583	189622	58189	67480	55898	84035	61989	1912370
85810	337203	452767	228138	339012	448289	610133	3383165
222980	190095	236484	225724	120848	236994	153965	3528244
164557	47353	134687	102873	92198	43774	90626	1815028
1701825	1314905	1473298	1124808	1305891	1532490	1772245	19849071
6096983	6304198	5393968	5054105	4283573	5085200	5809306	76654105

MÁXIMO POLINI
Encargado de la Estadística

INFORME

del Administrador General del Ferrocarril de Costa Rica

Nº 1837.

San José, C. R., 29 de enero de 1915.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

Su Despacho.

SEÑOR:

De acuerdo con su atenta nota de 8 de los corrientes, tengo el honor de rendir a Ud. el informe de las operaciones y trabajos ejecutados por la Costa Rica Railway Company Ltd., durante el año de 1914.

VÍA

Al finalizar el año el total de millas de línea en explotación, que comprende la vía principal, ramales, estribos y desvíos, era de 191,450 que incluye lo siguiente construido durante el año:

Desvío en Cocal 0.014 millas
Desvío en la milla 83½ 0.054 —

RENOVACIÓN DE RIELES Y TRAVIESAS

Rieles	70 Libras	60 Libras	50 Libras	40 Libras	Total
Nuevos.....	2135	697	.....	.....	2832
Usados.....	.....	2364	1719	85	4168
Total.....	2135	3061	1719	85	7000

Traviesas	Acero	Creosotadas	Puentes	Desvíos	Total
Nuevas	2470	30196	367	526	33559
Usadas	1345	.....	.....	.....	1345
<u>Total</u>	<u>3815</u>	<u>30196</u>	<u>367</u>	<u>526</u>	<u>34904</u>

BALASTO Y ARREGLO DE VÍAS

Las siguientes partes de la vía fueron reconstruídas:

Entre las millas $30\frac{3}{4}$ y $35\frac{3}{4}$, 23,594 pies de vía con rieles de 70 libras por yarda y traviesas creosotadas.

Entre las millas 41 y $41\frac{1}{2}$, 2,400 pies de vía con rieles de 70 libras por yarda y traviesas creosotadas.

Entre las millas $41\frac{1}{2}$ y 46 y entre las millas 47 y $49\frac{1}{4}$, 33,508 pies de vía con rieles de 60 libras por yarda y traviesas creosotadas.

Se cambiaron dos cambia-vías viejos y se tendieron 312 pies de vía con rieles de 50 libras por yarda en el patio de la estación de San José.

Se colocaron dos cambia vías y se tendieron 770 pies de vía con rieles de 60 libras por yarda en el patio de la estación de Heredia.

En el Ramal de Cairo 4,000 pies de vía fueron balastados, colocándose traviesas nuevas de madera creosotada.

Para el arreglo de las vías, los siguientes carros de balasto fueron descargados y distribuidos:

Al Oeste del patio de Limón	981 carros
Entre las millas 30 y 41	483 —
En el Ramal de Cairo	197 —
Entre las millas 41 y 49	1354 —
En la milla $50\frac{1}{2}$	36 —
En la milla $57\frac{3}{4}$	48 —
En la milla 60	47 —
En el patio de la estación de San José	30 —
En el patio de la estación de Heredia	98 —
<u>Total</u>	<u>3274 carros</u>

Durante el año 97,439 pies de vía fueron balastados, arreglados y nivelados.

Dos palas de vapor ejecutaron los siguientes trabajos de carga de tierra y materiales:

En la milla 35	1832 carros
En el depósito de lastre de La Cabaña	1835 —
En la milla 46 (Derrumbos)	1631 —
En la milla $50\frac{1}{2}$ (Derrumbos)	1883 —
En Piedra de Fuego (cortando el cerro)	3791 —
<u>Total</u>	<u>10972 carros</u>

Durante el año se cargaron los siguientes carros de lastre:

Depósito en La Cabaña	1835 carros
Depósito de Cairo	112 —
Depósito de El Yas	692 —
<u>Total</u>	<u>2639 carros</u>

Seiscientas traviesas de acero, nuevas, forma "I" fueron colocadas en las curvas de la sección montañosa de la División de Reventazón.

Los muros de retención en las millas $41\frac{1}{2}$, $43\frac{1}{4}$, $44\frac{1}{4}$ y $44\frac{3}{4}$ fueron alargados y reforzados.

DERRUMBOS Y LAVADOS

Durante el año ocurrieron los siguientes derrumbos:

- Enero 16.—En la milla 47.
Febrero 18.—En las millas $35\frac{1}{4}$, $45\frac{1}{2}$, $46\frac{1}{2}$, 53, $60\frac{1}{4}$ y $69\frac{1}{4}$.
Marzo 8.—En las millas 35 y 54.
Marzo 10.—En las millas 35 y $46\frac{1}{2}$.
Marzo 17.—En la milla $46\frac{1}{2}$.
Marzo 19.—En la milla $46\frac{1}{2}$.
Marzo 20.—En la milla $46\frac{1}{2}$.
Abril 21.—En la milla 35.
Mayo 12.—En las millas $45\frac{3}{4}$ y 57.
Mayo 14.—En la milla $46\frac{3}{4}$.
Mayo 18.—En la milla 35.
Mayo 20.—En las millas 35, 53, 57, 58, $59\frac{3}{4}$, 77 y 79.
Mayo 23.—En las millas 77 y $77\frac{1}{4}$.
Mayo 24.—En las millas $45\frac{3}{4}$, $46\frac{3}{4}$, 53, 57, $57\frac{3}{4}$ y $59\frac{3}{4}$.
Mayo 25.—En las millas 35, $35\frac{1}{2}$, $35\frac{3}{4}$, $45\frac{3}{4}$, $46\frac{3}{4}$, 57 y $59\frac{3}{4}$.
Mayo 26.—En las millas $46\frac{1}{2}$, $46\frac{3}{4}$, 48, 57 y $70\frac{1}{4}$.
Mayo 27.—En la milla 42.
Mayo 29.—En las millas $41\frac{1}{2}$ y 57.
Mayo 30.—En las millas 37, $42\frac{3}{8}$ y $70\frac{1}{2}$.
Junio 1º.—En la milla $42\frac{1}{2}$.
Junio 2.—En las millas $46\frac{1}{4}$ y $70\frac{3}{4}$.
Junio 3.—En la milla $46\frac{1}{4}$.
Junio 10.—En las millas 57 y $76\frac{3}{4}$.
Junio 12.—En las millas $46\frac{3}{4}$ y 57 (dos derrumbos).
Junio 13.—En la milla 57.
Junio 16.—En la milla 57.
Junio 17.—En las millas $46\frac{1}{4}$ y $46\frac{1}{2}$.
Junio 18.—En la milla 57.
Junio 24.—En las millas 35, $48\frac{1}{2}$, 57 (dos), $59\frac{3}{4}$ y 60.
Junio 25.—En la milla 57.
Junio 26.—En la milla 57.
Junio 28.—En las millas $45\frac{3}{4}$, $46\frac{1}{2}$, $46\frac{3}{4}$ y 57.
Junio 29.—En las millas 57 y $59\frac{3}{4}$.
Junio 30.—En las millas 57 y $59\frac{3}{4}$.
Julio 1º.—En la milla 57.
Julio 5.—En la milla $46\frac{1}{2}$.
Julio 6.—En la milla $48\frac{1}{2}$.
Julio 7.—En las millas $46\frac{1}{2}$, $48\frac{1}{2}$, $51\frac{1}{8}$ y $59\frac{3}{4}$.
Julio 14.—En la milla $48\frac{1}{4}$.
Julio 15.—En las millas $45\frac{3}{4}$ y $46\frac{1}{4}$.
Julio 17.—En la milla $59\frac{3}{4}$.
Julio 19.—En la milla $75\frac{1}{4}$.
Julio 21.—En las millas $59\frac{3}{4}$, $71\frac{3}{4}$, $75\frac{1}{4}$, 78 y 82.
Julio 22.—En las millas $46\frac{1}{2}$ y $59\frac{3}{4}$.
Julio 23.—En la milla $78\frac{1}{2}$.
Julio 24.—En la milla $75\frac{1}{2}$.
Julio 27.—En las millas $41\frac{1}{2}$ y $48\frac{1}{2}$.

- Julio 28.—En las millas 35, $35\frac{3}{4}$, 36, $41\frac{1}{4}$, $41\frac{1}{2}$, 42, $42\frac{1}{2}$, $45\frac{3}{4}$, $46\frac{1}{2}$, 47, $48\frac{1}{2}$, $70\frac{3}{4}$ y $75\frac{1}{2}$.
- Julio 29.—En las millas 36, $48\frac{1}{2}$ y $50\frac{3}{4}$.
- Julio 31.—En las millas 35, $46\frac{1}{2}$, $46\frac{3}{4}$ y $48\frac{1}{2}$.
- Agosto 1^o.—En la milla 48.
- Agosto 2.—En las millas $45\frac{1}{2}$, $46\frac{1}{2}$, 48, $48\frac{1}{4}$ y $48\frac{1}{2}$.
- Agosto 3.—En las millas $46\frac{1}{4}$ y $48\frac{1}{2}$.
- Agosto 4.—Entre las millas $46\frac{1}{4}$ y $46\frac{1}{2}$ (seis derrumbos).
- Agosto 8.—En la milla $46\frac{1}{2}$.
- Agosto 10.—En la milla 57.
- Agosto 11.—En la milla 57.
- Agosto 12.—En las millas $46\frac{1}{4}$ y $46\frac{1}{2}$.
- Agosto 17.—En las millas $46\frac{1}{2}$ y 57.
- Agosto 18.—En las millas $46\frac{1}{2}$, $48\frac{1}{2}$ y 57.
- Agosto 19.—En la milla 57.
- Agosto 21.—En la milla 57.
- Agosto 22.—En las millas $46\frac{1}{2}$ y 57.
- Agosto 24.—En la milla 57.
- Agosto 25.—En la milla $57\frac{1}{2}$.
- Agosto 26.—En la milla 57.
- Agosto 27.—En las millas $46\frac{1}{4}$ y $57\frac{1}{4}$.
- Agosto 30.—En las millas $45\frac{1}{2}$, $46\frac{1}{2}$, 48, $48\frac{1}{2}$ y $57\frac{1}{4}$.
- Agosto 31.—Entre las millas $46\frac{1}{4}$ y $46\frac{1}{2}$ hubo seis derrumbos y en las millas $46\frac{3}{4}$, $48\frac{1}{2}$, $57\frac{1}{4}$ y $57\frac{1}{2}$.
- Setiembre 1^o.—En las millas 36, 45, $45\frac{1}{4}$, $45\frac{1}{2}$, 46, $46\frac{1}{3}$, seis derrumbos, $46\frac{1}{2}$, dos derrumbos, 48, $48\frac{1}{4}$, $49\frac{1}{2}$, $52\frac{1}{4}$, 53, $53\frac{1}{2}$ y $78\frac{1}{4}$.
- Setiembre 2.—Entre las millas $44\frac{1}{4}$ y $44\frac{1}{2}$, varios derrumbos pequeños; entre las millas 45 y $46\frac{1}{2}$, cinco derrumbos pequeños y en las millas $47\frac{1}{8}$ y $47\frac{1}{4}$ y entre las millas 48 y 49 treinta derrumbos pequeños; en la milla 49 $\frac{3}{5}$ o sea en la estación de Pascua, el apartadero fue cubierto por barro y piedras, siendo arrastrada al centro de la vía una casa construída al Norte de la línea.
- Setiembre 7.—En la milla $47\frac{1}{4}$.
- Setiembre 11.—Entre las millas $46\frac{1}{4}$ y $46\frac{1}{2}$ tres derrumbos pequeños y en las millas $46\frac{1}{2}$ y $48\frac{3}{4}$.
- Setiembre 16.—En las millas $48\frac{1}{2}$ y $48\frac{3}{4}$.
- Setiembre 17.—En la milla $48\frac{1}{2}$.
- Setiembre 18.—En las millas $46\frac{1}{4}$, $46\frac{3}{8}$, $46\frac{5}{8}$, $46\frac{3}{4}$, $46\frac{7}{8}$ y $48\frac{1}{2}$, 2 derrumbos.
- Setiembre 23.—Entre las millas $46\frac{1}{4}$ y $46\frac{1}{2}$ varios derrumbos pequeños y en las millas $46\frac{3}{4}$ y $48\frac{1}{2}$, dos derrumbos en cada una.
- Setiembre 26.—En la milla $48\frac{1}{2}$.
- Setiembre 27.—En la milla $48\frac{1}{2}$.
- Setiembre 28.—En las millas 44, 45, $46\frac{1}{2}$, $48\frac{1}{2}$ y 57.
- Setiembre 29.—En las millas 44 y $70\frac{1}{4}$.
- Octubre 1^o.—En la milla 45.
- Octubre 6.—En la milla $59\frac{3}{4}$.
- Octubre 8.—En las millas 93, $101\frac{1}{4}$ y $106\frac{1}{4}$.
- Octubre 21.—En las millas $48\frac{1}{2}$, 53 y 60.
- Octubre 22.—En las millas $93\frac{1}{2}$ y $94\frac{1}{4}$.
- Noviembre 5.—En la milla $48\frac{1}{2}$.
- Noviembre 9.—En la milla 57.
- Noviembre 12.—En las millas $45\frac{3}{4}$, $46\frac{1}{4}$, $46\frac{1}{2}$, $46\frac{3}{4}$, 48, $48\frac{1}{2}$ y $51\frac{1}{2}$.
- Noviembre 13.—En las millas $45\frac{3}{4}$ y $75\frac{3}{4}$.
- Noviembre 23.—En la milla $41\frac{3}{4}$.
- Noviembre 25.—En la milla $46\frac{3}{4}$.
- Noviembre 26.—En la milla $46\frac{3}{4}$.
- Noviembre 30.—En la milla $46\frac{3}{4}$.

- Diciembre 1^o.—En la milla $46\frac{3}{4}$.
 Diciembre 3.—En la milla $46\frac{3}{4}$.
 Diciembre 11.—En las millas $46\frac{1}{2}$, $48\frac{1}{2}$ y 53.
 Diciembre 12.—En las millas $48\frac{1}{2}$ y $59\frac{3}{4}$.
 Diciembre 13.—En las millas $45\frac{3}{4}$, $48\frac{3}{4}$ y $74\frac{1}{2}$.
 Diciembre 14.—En las millas $44\frac{3}{4}$ y $48\frac{3}{4}$.
 Diciembre 16.—En la milla $41\frac{3}{4}$.

El tráfico directo estuvo interrumpido del 24 al 26 de mayo, los días 28, 29 y 31 de julio; los días 1^o, 3, 4, 5, 12, 30 y 31 de agosto y del 1^o al 14 de setiembre; los días 26, 27 y 30 de noviembre y del 11 al 15 de diciembre.

Los siguientes lavados ocurrieron durante el año:

- Mayo 12.—En las millas $45\frac{3}{4}$ y $59\frac{3}{4}$.
 Julio 7.—En las millas $10\frac{3}{8}$, $14\frac{3}{8}$ y entre las millas 25 y 27 varios lavados.
 Agosto 2.—En la milla 25.
 Agosto 3.—En la milla $46\frac{1}{4}$.
 Agosto 30.—En la milla $57\frac{1}{4}$.
 Setiembre 1^o.—Entre las millas 23 y 27 varios lavados pequeños, en el patio de la estación de Siquirres, el lecho de balasto de la vía fue lavado, lo mismo que el relleno entre el río y la estación; en las millas $44\frac{1}{4}$, $44\frac{1}{2}$, $44\frac{3}{4}$, 46 y 47.
 Setiembre 2.—En las millas 5, $44\frac{1}{2}$, $44\frac{3}{4}$, $44\frac{7}{8}$, $45\frac{1}{4}$, $45\frac{1}{2}$, 46, 51, $52\frac{3}{4}$ y en el puente Schutt.
 Noviembre 9.—En la milla 57.
 Diciembre 11.—En las millas 26, $50\frac{3}{4}$, $57\frac{3}{4}$ y 68.
 Diciembre 12.—En las millas $46\frac{3}{4}$ y $50\frac{1}{2}$.
 Diciembre 14.—En la milla $48\frac{3}{4}$.

OBRAS

PUNTES Y ALCANTARILLAS

La alcantarilla en la milla $2\frac{1}{4}$, fue reconstruida.

Los bastiones viejos del puente de Piedra del Fuego fueron demolidos, se recorrió el cerro al lado Norte de la vía y se construyeron bastiones nuevos.

Se reconstruyeron las alcantarillas de las millas 32, $46\frac{1}{2}$, $50\frac{1}{2}$, 51 y $52\frac{3}{4}$, debido a los lavados en la vía.

Se repararon los bastiones de los puentes y alcantarillas en las millas siguientes: 2, $3\frac{1}{4}$, $12\frac{1}{2}$, 13, $13\frac{1}{2}$, $15\frac{1}{4}$, $20\frac{1}{4}$, $20\frac{1}{2}$, 21, $21\frac{3}{4}$, $22\frac{1}{2}$, 32, 40, $40\frac{1}{2}$, $41\frac{1}{2}$, $41\frac{3}{4}$, $42\frac{1}{4}$, $42\frac{1}{2}$, $42\frac{3}{4}$, $43\frac{1}{2}$, $43\frac{3}{4}$, 44, $44\frac{1}{4}$, $44\frac{1}{2}$, $44\frac{3}{4}$, 45, $46\frac{1}{2}$, $46\frac{3}{4}$, 47, 50, $50\frac{3}{4}$, $51\frac{1}{2}$, $54\frac{1}{2}$, 57, $57\frac{1}{4}$ y $57\frac{3}{4}$ de la vía principal; las de las millas $44\frac{1}{4}$, $44\frac{1}{2}$, $44\frac{3}{4}$, $45\frac{1}{2}$, 46, $46\frac{1}{2}$, $46\frac{3}{4}$, 50, $50\frac{1}{2}$ y $58\frac{1}{2}$ de la línea vieja y los de las alcantarillas del Ramal de Cairo.

Se hicieron reparaciones a los puentes de Las Lajas, Venganza, Bonilla y Piedra de Fuego.

Traviezas creosotadas fueron colocadas en los puentes y alcantarillas de las millas $13\frac{1}{2}$, $41\frac{1}{2}$, $41\frac{3}{4}$, $42\frac{3}{4}$, $44\frac{1}{4}$, $44\frac{1}{2}$, $46\frac{3}{4}$, 52, $57\frac{1}{4}$ y $59\frac{1}{4}$.

Los siguientes puentes fueron raspados, aceitados y pintados:

Las Pavas, milla $67\frac{1}{4}$	210 pies de largo
San Juan n ^o 1, milla $68\frac{1}{2}$	160 pies de largo
San Juan n ^o 2, milla $68\frac{3}{4}$	162 pies de largo

La Gloria, milla 72	44 pies de largo
Birris, milla 78	632 pies de largo
Ciruelas, milla 116	65 pies de largo

También 34 alcantarillas en diferentes puntos de la línea.

Se construyeron diques de roca en los siguientes ríos, dándoseles más profundidad a los cauces: Madre de Dios, Siquirres, Guácimo, Aldea, Pascua, Bonilla, Chiriquí y Las Lajas.

EDIFICIOS

Se construyeron los siguientes edificios:

En Siquirres.—Corral y desembarcadero de ganado y cuatro casitas de dos cuartos cada una, para servicio de empleados.

Guápiles.—Galerón para carros de motor.

4th Cliff.—Campamento para cuadrillas extraordinarias.

Los siguientes edificios fueron reparados:

Limón.—El edificio de la estación.

Estrada.—La casa del mandador de la cuadrilla de trabajadores.

Siquirres.—Los cuartos de empleados superiores, la bodega de fletes, el galerón de locomotoras y los talleres.

4th Cliff.—Los campamentos de trabajadores.

Las Lomas.—El edificio de la estación y el campamento de trabajadores.

Peralta.—El edificio de la estación, comisariato y restaurant.

Santiago.—El edificio de la estación.

Cartago.—El edificio de la estación vieja, el galerón para locomotoras y la bodega de fletes.

San José.—El edificio de los talleres.

Heredia.—El edificio de la estación y el de la bodega de fletes.

Alajuela.—El edificio de la estación.

EQUIPO

MATERIAL RODANTE

Locomotoras.—Se hicieron reparaciones de consideración a 17 locomotoras.

Carros de pasajeros.—Se hicieron serias reparaciones a 27 carros de pasajeros.

Carros de carga.—Reparaciones de consideración fueron hechas a 292 carros y 44 fueron pintados.

Maquinaria rodante.—A la Grúa de Vapor rodante, n^o x2002, se le hicieron reparaciones de consideración.

MUELLE METÁLICO

Durante el año se cambiaron 65 vigas acanaladas de acero lo mismo que 107 tirantes de acero y 32 abrazaderas de acero.

Todo el muelle fue raspado y alquitranado y el piso fue arreglado.

ESTADÍSTICA

El movimiento financiero y de transportes durante el año, fue el siguiente:

Total de entradas, oro americano.....	\$ 2.159.591.48
Total de gastos, oro americano.....	1.959.851.72
Pasajeros trasportados.....	583,918
Exportaciones: cueros.....	223,112 kilcs
Exportaciones: café.....	16.304,987 kilos
Exportaciones: bananos.....	5.841,981 racimos
Importaciones.....	23.779,531 kilos
Flete Local.....	50.310,161 kilos
Encomiendas.....	2.397,134 kilos
Ganado caballar.....	1,299 cabezas
Ganado vacuno.....	4,096 cabezas
Madera.....	2.674,581 pies de madera

Soy del señor Ministro, con toda consideración, su muy atento y s. servidor,

W. E. MULLINS,
Administrador General



INFORME

del Administrador de la Northern Railway Company

San José, Costa Rica, 4 de febrero de 1915.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

Su Despacho.

SEÑOR:

De acuerdo con su atenta nota de 8 de enero próximo pasado, tengo el honor de presentar a usted el informe de las operaciones y trabajos de la Northern Railway Company, durante el año de 1914.

VÍA

El total de millas de línea en explotación, incluyendo las vías principales, ramales, estribos y desvíos, al finalizar el año, era de 81,378.

RENOVACIÓN DE RIELES Y TRAVIASAS

Rieles	60 lbs.	50 lbs.	40 lbs.	Total
Nuevos.....	51	.....	.....	51
Usados.....	142	1451	89	1682
TOTAL.....	193	1451	89	1733

Traviasas	Acero	Creosotadas	Desvíos	Total
Nuevas.....	.....	17246	26	17272
Usadas.....	310	.....	..	310
TOTAL.....	310	17246	26	17582

BALASTO Y REPARACIÓN DE VÍAS

Para reparaciones de las vías se descargaron y distribuyeron los siguientes carros de balasto:

En Limón.....	47	carros
En Río Banano, Milla 7.....	34	—
En Río Banano, Westfalia.....	7	—
En Río Banano, Línea "C" de Philadelphia.....	74	—
En la Vía Principal, Milla 5.....	13	—
En la Vía Principal, Milla 10.....	9	—
En la Vía Principal, Milla 15.....	18	—
En la Vía Principal, Puente de Toro.....	16	—
En la Vía Principal, Milla 18½.....	6	—
En la Vía Principal, Patio de Zent.....	14	—
	<hr/>	
Total.....	238	carros

Durante el año, 39,719 pies de vía fueron balastados, arreglados y nivelados.

En el depósito de Sterling fueron cargados 4735 carros de balasto.

DERRUMBOS Y LAVADOS

Durante este período ocurrieron los siguientes derrumbos:

Marzo 10.—En Chirripó.
 Julio 5.—En Victoria.
 Setiembre 1.—En las Millas 5¾ y 6¼ y en Victoria.

Durante el año ocurrieron los siguientes lavados:

Febrero 19.—En la Línea "B" de Río Banano.
 Febrero 22.—En la Línea "C" de Río Banano.
 Mayo 8.—En la Milla 20 de la Vía Principal.
 Julio 7.—En la Milla 16 de la Vía Principal.
 Agosto 31.—En las Millas 15½ 18 y 21 de la Vía Principal
 Setiembre 1.—Entre las millas 13¼ y 15, varios lavados pequeños.

OBRAS

PUENTES Y ALCANTARILLAS

Se hicieron reparaciones a los bastiones de los puentes y alcantarillas siguientes:

Millas 3 ²/₅ y 4 ¹/₄ de la Vía Principal, Líneas "C", "D" y "E" y Estribos números 1 y 2 de Río Banano.

Los siguientes puentes y alcantarillas han sido raspados, aceitados y pintados:

Millas 6, $6\frac{1}{4}$, $6\frac{1}{2}$, $6\frac{3}{4}$, $7\frac{1}{2}$, $8\frac{1}{2}$, y $8\frac{3}{4}$ de la Vía Principal.

EDIFICIOS

Los siguientes edificios fueron reparados:

Limón:—Cuartos de Empleados, Talleres, Edificio de la Estación y Bodega de materiales.

Piuta:—Casa del Mandador de la Cuadrilla y campamento de trabajadores.

Castro:—Edificio de la Estación.

Zent:—Edificio de la Estación, restaurant y galerón para locomotoras.

EQUIPO

LOCOMOTORAS

Se hicieron serias reparaciones a 17 locomotoras.

CARROS DE PASAJEROS

Se hicieron reparaciones de consideración a 9 carros de pasajeros.

Durante el año fueron arrendados por esta Compañía y puestos al servicio, los Carros-Salón números 50, 51 y 52.

CARROS DE CARGA

Recibieron reparaciones de consideración 809 carros de carga y 201 fueron pintados.

Los siguientes carros comprados a la Comisión del Canal de Panamá, fueron arrendados por esta Compañía y puestos al servicio:

Un carro plano, marco de acero, de 30 toneladas de capacidad, con frenos de aire.

Un carro de cajón, marco de acero, equipado con frenos de aire y enganches automáticos.

MAQUINARIA RODANTE

La siguiente maquinaria rodante recibió reparaciones de consideración:

La Pala de Vapor N^o X2005 (tres veces).

La Pala de Vapor N^o X2006 (una vez).

La Pala de Vapor N^o X2016 (una vez).

La Pala de Vapor N^o X2098 (dos veces).

La Pala de Vapor N^o X2999 (tres veces).
El Martillo para Pilotes N^o X2010 (una vez).
El Comprensor de Aire N^o X2011 (una vez).
La Grúa de Vapor N^o X2000 (una vez).

MAQUINARIA PARA LOS TALLERES

Durante el año se recibió la siguiente maquinaria:

Un Sacabocados Mecánico completo (Punching Machine) "Universal" de Johns, tipo "R. I. U. M. S. 30724." N^o 2445, comprado a Henry Pels y Compañía de Londres, Inglaterra.

Una Terraja de 2" (Bolt Threader) N^o 3322, comprada a la National Company, Tiffin, Ohio.

Ambas maquinarias fueron instaladas en los Talleres de Carpintería de Limón.

MUELLE NACIONAL

Durante el año se reparó el piso del Muelle, y algunos de los protectores; se cambiaron los pilotes que estaban en mal estado y se arregló y se pintó el techo.

ESTADÍSTICA

El movimiento financiero y de trasportes durante el año fue el siguiente:

Total de Entradas. Oro Americano.	\$	547,427.09
Total de Gastos... Oro Americano.		640,532.73
Pasajeros trasportados.....		39,195
Exportaciones..... Bananos.....		2,301,316 racimos
Importaciones		88,076 kilos
Flete Local.....		17,160,422 kilos
Encomiendas.....		31,500 kilos
Ganado Caballar.....		1 cabeza
Ganado Vacuno.....		19 cabezas
Madera		816,278 pies de madera

Con toda consideración soy del señor Ministro su muy atento y seguro servidor,

W. E. MULLINS

Administrador General

INFORME

del Administrador de la United Fruit Company

San José, Costa Rica, febrero 4 1915.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

Su Despacho.

SEÑOR:

De acuerdo con su atenta nota de 8 de enero próximo pasado, tengo el honor de rendir a usted el informe de las operaciones de la United Fruit Company en esta República, durante el año de 1914.

Debido a las inundaciones y huracanes, se han perdido durante el año 119,157 matas de bananos y 18,426 matas de cacao.

CULTIVOS DE BANANOS

El 31 de diciembre teníamos cultivadas:

En el Distrito de Santa Clara.....	2471.87 hectáreas
En el Distrito de Zent.....	3125.86 —
En el Distrito de Río Banano	2895.99 —
En el Distrito de La Estrella	2119.38 —
Total	<u>10613.10 hectáreas</u>

EXPORTACION DE BANANOS

La exportación de bananos durante el año fue de:

Vía Puerto Limón.....	7.834,961 racimos
Vía Guabito (Sixaola).....	2.319,884 --
Total	<u>10.154,845 racimos</u>

De la cantidad exportada vía Puerto Limón, fueron destinados:

A los Estados Unidos de América.	4.767,165 racimos
A Inglaterra	3.067,796 racimos
Total.....	<u>7.834,961 racimos</u>

NARANJAS Y GRAPE FRUIT

La exportación durante el año fue la siguiente:

Naranjas	3266 cajas
Grape Fruit.....	883 —
Total	<u>4149 cajas</u>

DEPARTAMENTO MEDICO

El movimiento de enfermos en los Hospitales de la Compañía durante el período de octubre primero de 1913 a 30 de setiembre de 1914, fue el siguiente:

Entradas	3962
Salidas	3677
Defunciones.....	171

Quedaban en los Hospitales al finalizar ese período 114 enfermos.
El número de enfermos atendidos en los Hospitales por cuenta de la

Junta de Caridad de Limón, fue como sigue:

Entradas.....	556
Salidas	455
Defunciones	76
Quedaban en el Hospital al finalizar el período..	25

Soy del señor Ministro con toda consideración, su muy atento y seguro servidor,

W. E. MULLINS

Administrador General

INFORME

de la Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya

Puntarenas, 11 de abril de 1915.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

San José.

SEÑOR:

Con gusto cumplimos la obligación de presentar a usted el informe anual referente a los servicios prestados por esta Empresa durante el año próximo pasado de 1914.

Desde el 1º de enero al 31 de diciembre de dicho año, el trabajo hecho por nuestra flota, entre Puntarenas y los puertos del Golfo de Nicoya, se expresa en el siguiente

RESUMEN

Pasajeros trasportados.....	18538
Carga trasportada.....	K 2123003
Ganado trasportado.....	C 7852

Durante los tres años inmediatos anteriores se trasportaron:

	1911	1912	1913
Pasajeros..	11883	14668	20631
Carga K	1013483	1333615	2262641
Ganado... C	1750	2408	5247

Como podrá verse, durante el año de 1914 se han trasportado 2605 cabezas de ganado más que en 1913. Año tras año, desde 1911, se viene no-

tando un constante aumento en el número de cabezas de ganado que se transportan de la Provincia del Guanacaste, con destino al consumo de los pueblos del interior de la República

A dos causas se debe principalmente el aumento del tráfico en este ramo de los trasportes marítimos: la primera, es el iududable impulso que está recibiendo la producción pecuaria del Guanacaste, al amparo de las leyes que actualmente protegen esa industria; y la segunda, forzosamente hemos de atribuirle a las economías y mejoras introducidas por esta Empresa en el servicio de transporte de ganado, pues es indudable que si nuestro servicio fuera malo y caro, el transporte lo seguirían haciendo por tierra como antiguamente. Para poder atender las necesidades de los engordadores de ganado y mejorar el transporte hasta donde sea posible, estamos construyendo una tercer lancha, con capacidad para 100 novillos, a fin de que no nos coja desprevenidos el posible aumento de estos trasportes en los años venideros.

En cuanto al tráfico de pasajeros y carga general, tenemos que consignar una importante disminución, pues durante el año de 1914 se transportaron 2093 pasajeros y 139638 kilogramos de carga menos que en 1913. En el primer semestre de 1914, el tráfico fue mayor que en igual período de tiempo de los años anteriores, pero en el segundo semestre, la represión fue tan intensa que rebajó el tráfico general en más de un cincuenta por ciento, con lo cual, huelga decir que la guerra europea ha afectado de modo muy alarmante a esta región de Costa Rica. En parte no pequeña, ha contribuido también a la disminución del tráfico marítimo, la paralización de los trabajos de las Minas de Abangares Gold Fields of Costa Rica.

Con hacer referencia a lo que en informes de años anteriores hemos dicho quedaríamos relevados del trabajo de hablar ahora de las pésimas condiciones en que se hayan, en general, todas las vías marítimas que unen a Puntarenas con el Guanacaste; pero es este asunto de tan vital importancia que no podemos dejar pasar esta ocasión sin insistir, una vez más sobre la urgente necesidad de que se cambie el puerto de Ballena a un lugar del Río Tempisque donde puedan llegar las embarcaciones. Lo que antes se llamaba Río de Bolson es ahora un estero no navegable, por estar lleno de lodo que no deja flotar las embarcaciones. Cuando se llega a ese estero, las bombas de las máquinas absorben lodo en lugar del agua que se necesita para enfriar los cilindros de los motores, haciendo que éstos dejen de funcionar; se gastan y deterioran los cascos de las lanchas y se atrasan las salidas de las embarcaciones, con grandes molestias y gastos no pequeños para la Empresa y para el público que viaja. Se ha dado el caso de quedar una lancha durante ocho días sin poder salir del estero citado, teniendo que esperar las grandes mareas para ponerla a flote. La manera de subsanar esta dificultad ya ha sido estudiada por varios señores ingenieros de la Dirección de Obras Públicas y no dudamos que el señor ministro se decidirá a acordar lo más conveniente, con la premura que el caso requiere.

Seguimos manteniendo una tarifa especial, muy reducida, para fletes de todos los productos del Guanacaste, como ganado, maíz, frijoles, arroz, maderas, etc.

Con toda consideración quedamos del señor Ministro atentos y seguros servidores,

Por la Empresa de Trasportes Marítimos
del Golfo de Nicoya,

M. BURGOS

INFORME

del Arrendatario de la Colonia de Nicoya

La Mansión, enero 28 de 1915.

Señor Ministro de Fomento

San José.

SEÑOR:

Cumpliendo lo ordenado en su atenta nota de 8 del actual, a continuación informo sobre los trabajos efectuados por esta Empresa durante el pasado año de 1914.

Ya ese Ministerio de su digno cargo tuvo en tiempo oportuno conocimiento del incendio que destruyó la parte principal del galerón que resguardaba la maquinaria así como de ligeros desperfectos en ésta ocasionados a consecuencia del mismo.

Todo daño fué debidamente reparado siendo ahora el galerón nuevamente construido mucho más amplio y de mejor construcción que el anterior.

A consecuencia de una mal remandada rotura que de antiguo existía en el receptor de guarapo del trapiche, éste sufría desperfectos a menudo, habiéndose quebrado últimamente uno de los lados, o sea castillo, de dicho trapiche. Ambas piezas han sido repuestas este año quedando por lo tanto en perfecto buen estado.

Otras reparaciones de menor cuantía se han hecho en el resto de la maquinaria propias para su conservación y buen servicio.

En el departamento de destilación dispuse hacer un tanque de cemento armado dividido en tres compartimientos de cabida de diez mil litros cada uno, para depositar el licor destilado y como ya existía otro del año anterior de igual cabida, creo tener ya depósitos bastantes y bien acondicionados para las exigencias del servicio.

El aparato de destilación o sea el alambique es el que está en un estado bastante lastimoso a causa de su antigüedad y largo servicio, pero ya estoy tratando de importar uno más moderno que, salvo caso imprevisto, tendré instalado para la próxima zafra.

La producción de azúcar durante el año a que este informe se refiere fue de dos mil novecientos cinco quintales y la de alcohol de cincuenta y un mil doscientos sesenta y siete litros de 90° o sea ciento dos mil quinientos treinta y cuatro litros de aguardiente de 45°.

También se sembraron 26 hectáreas de caña para reponer las que ya se encontraban en mal estado.

Creyendo haber cumplido mis deberes me reitero del señor Ministro su muy atento y seguro servidor,

El Empresario,

FEDERICO APÉSTEGUI

INFORME

del Administrador del Teatro Nacional

San José, 21 de febrero de 1915

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

Presente

Tengo la honra de poner en conocimiento del señor Ministro, que durante el año 1914, en el Teatro de mi cargo, se hicieron los siguientes trabajos:

- 1.—Pintura de la baranda de hierro que rodea el edificio y las de 4 escaleras de galería.
- 2.—Pintura a paredes y cielos rasos de los corredores de platea, excusados, cuartos de artistas, escaleras secretas, tres marquesinas de hierro de entrada, corredores y puertas de entrada de la parte posterior del Teatro.
- 3.—Cambio de tres pianos usados por tres nuevos.
- 4.—Cambio de todo el cortinaje, forros, tapices, visillos del Foyer y de los dos cuartitos laterales.

En dicho período se verificaron: 49 funciones, 16 matinee, 4 veladas, 3 conferencias, 4 conciertos y 3 iluminaciones; total 77.

La Compañía Lahoz dió 26 funciones y 8 matinee, la de Esperanza Iris 23 funciones y 7 matinee.

En la Planta Eléctrica, durante el mismo año, se repelló la pared divisoria entre la Planta y la casa de don Federico Peralta, parte de la pared del edificio y parte del patio del mismo.

Tanto la maquinaria como los demás enseres de la Planta y así del Teatro se encuentran en perfecto estado de conservación.

Del señor Ministro muy atento y seguro servidor,

El Administrador del Teatro Nacional

FERNANDO MAYORAL

INFORME

del Director del Museo Nacional

San José, 15 de marzo de 1915

Señor Ministro de Fomento

S. D.

SEÑOR:

Cumplo con el grato deber de informar a V. en detalle de la marcha del Museo Nacional, durante el año de 1914, en la forma siguiente:

Obsequios valiosos.—Con motivo del Centenario del ex-Presidente don Juan Rafael Mora, su familia, por medio del Licenciado don Pedro Loría, envió al Museo para su custodia y conservación los objetos siguientes: 1º el Decreto original artísticamente bordado, impreso en seda y lujosamente encuadernado, puesto en manos del ex-Presidente Mora por Comisión especial nombrada por el Gobierno del Salvador, por el cual el Congreso de aquel país le confiere el título de Benemérito de la Patria, y el de Generales de División a los Generales don José Joaquín Mora y don José María Cañas. 2º, el Decreto original, impreso en seda, entregado al ex-Presidente Mora por el Gobierno de Costa Rica, presidido en ese entonces por el eminente hombre público Doctor don José María Castro, por el cual el Congreso de la República, con fecha 17 de julio de 1849, declara importantes sus servicios al país y dignos de la gratitud pública. 3º el bastón usado siempre por el ex-Presidente Mora, y 4º un antejo usado por él en la Guerra Nacional, el cual le fué regalado por el Capitán del Vapor Guatemala, en su primer arribo al Puerto de Puntarenas, el mismo vapor en que el Benemérito Mora hizo su último viaje a Costa Rica el 15 de setiembre de 1860, procedente de El Salvador y acompañado tan sólo por sus hermanos, los Generales don José María Cañas y don José Joaquín Mora, por su sobrino don Manuel Argüello Mora, por un señor salvadoreño y cuatro sirvientes, lo que constituyó a juicio del Gobierno de aquella fecha, la fuerza armada extranjera con que invadió su patria.

Doña María Echandi viuda de Monje, tuvo la amabilidad de obsequiar al Museo tres piezas de loza antigua, dos de las cuales pertenecieron al servicio corriente en la mesa del ex-Presidente don Braulio Carrillo.

Don Juan M. Keith nos obsequió un precioso modelo de barco de vela, hecho de madera por el Capitán Simson, y conservado en urna de vidrio, muy aparente para la pública exhibición. También nos regaló el señor Keith, para el Museo, unas ampliaciones de la anquilostoma, altamente instructivas para los maestros y escolares que diariamente nos visitan.

Local.—Con motivo de la construcción del nuevo edificio para la Imprenta Nacional, tuvimos que ceder dos departamentos, para la instalación transitoria de la Im-

prenta; pero la Dirección de Obras Públicas, que tan oportunos servicios nos presta ahora, ha procedido a la construcción de nuevas vitrinas, donde instalaremos las antigüedades que con este motivo quedaron aglomeradas en el taller de taxidermia.

Debemos igualmente a los servicios de la Dirección de Obras Públicas el haber restaurado los desperfectos que dejó en los muros el terremoto de 1910; el arreglo e instalación de dos urnas de la sección geológica, y la instalación definitiva de varias jaulas de animales vivos, especialmente la del tigre, que era una amenaza para el público, como se hallaba antes. El trabajo más dispendioso consistió en el cambio absoluto de la cumbrera y tejado en uno de los salones que luego cedimos a la Imprenta Nacional, trabajo indispensable y urgente por el mal estado en que se hallaba, recargado con teja de barro.

* * *

Uno de los trabajos en que más nos interesamos al comenzar el año próximo pasado, fué en la perforación de pozos artesianos, porque ellos representan un valor incalculable para el país y muy especialmente para la provincia de Guanacaste, donde los ganados se mueren año tras año por falta de aguas durante la estación seca, por desgracia demasiado larga en aquella provincia. Cuando uno se acerca a uno de los pozos que las gentes abren en el propio cauce de los ríos secos, en esa época del año, encuentra las bandadas de avispas recogiendo la escasa humedad que queda en el balde o en la canoa que usan para dar de beber a los animales; al solo ruido del balde que se echa al pozo para sacar agua, acuden los animales domésticos de todos tamaños y razas en busca de ese elemento indispensable de la vida, porque a muchos kilómetros de distancia los ríos y las fuentes, copiosas al tiempo de las lluvias, están absolutamente secos desde Noviembre hasta mayo. En artículos de periódico, en conferencias y privadamente se hizo la propaganda hasta obtener una ley del Congreso, emitida en junio de 1912, y luego la importación al país de la perforadora número 2948 de la fábrica Keistone Driller Co., Beaver Falls, Pa. U. S. A. Por fin a principios de marzo de 1914 recibimos en Puntarenas la máquina y tubería deseadas, y sin pérdida de tiempo se trasladó todo al Puerto de Humo, por ser Corralillo, del cantón de Nicoya, uno de los lugares indicados por la ley del Congreso, que debía proveerse de agua, y seguramente el más cercano a la costa. En compañía del hábil mecánico y excelente compañero don Roberto Quirós Blanco, armamos en el Puerto de Humo la máquina, en su carro de transporte, se compuso el camino de tierra hasta el lugar designado para ejecutar los trabajos, y el 20 de marzo ya teníamos la instalación terminada, teniendo naturalmente que luchar con la falta de elementos y con el aprendizaje en esta clase de trabajos, por primera vez organizados en el país.

Por la fotografía que acompaña a este informe, podrá verse que hubo necesidad de cubrir la máquina para resguardarla contra las lluvias; pero tanto la cubierta de hierro como el campamento, se hicieron de manera provisional, con el menor costo posible, de madera redonda y sin abrigos laterales, de tal modo que, cuando llovía con viento, teníamos que cubrirnos con capas de hule. El lugar escogido está en el valle de Corralillo, entre los cerros de Caballito, Bejuco y El Rosario, sobre una plaza que obtuvimos en donación para el caserío, en el cruce de los caminos que van uno hacia Nicoya, otro hacia Santa Cruz, y el tercero que sale al Puerto de Humo, sobre la cuenca del río Temisque.

Los trabajos duraron tres meses, con el mecánico señor Quirós y tres peones, uno de los cuales se ocupaba casi exclusivamente en acarrear el agua, con bueyes, para alimentar la caldera. Así se perforó hasta una profundidad de 157 metros a través de una marga gris verdosa, que presentaba a veces hilos delgados de calcita; pero terminado el cable, que mide sólo 500 pies de largo, hubo necesidad de suspender los trabajos, por falta de otro más extenso. El pozo está entubado en los primeros ocho metros donde comienza la roca dura y compacta; tiene 150 metros de agua que los vecinos podrían aprovechar mediante una bomba de mano, ya que la distancia entre unas y otras vivien.

das es tan grande que no podría, sin un gasto permanente mantener el servicio de otra clase de aparatos extractores del agua, mientras no se puedan reanudar los trabajos hasta obtener el agua surgente, que sería el ideal perseguido.

Durante la perforación se consiguió la experiencia valiosa de regular la marcha de la máquina y de vencer toda clase de contratiempos, inclusive la ruptura del cable, dejando dentro del pozo la bomba de extracción, que logramos sacar, sin tener en el país otros utensilios de salvamento que aquellos que la fuerza de las circunstancias nos obligaron a imaginar y construir. Se tuvo la fortuna, a veces, de perforar hasta 4,30 metros en un solo día de trabajo, a pesar de que la roca es tan dura que desgastaba y reducía a polvo las barras de acero. Durante los días feriados, nos ocupamos en recoger muestras de rocas, en fotografiar los contornos y hasta en estudiar las sepulturas antiguas, con el objeto de publicar más tarde un trabajo completo sobre esa región, ya que el molde reducido de un informe no permite hacerlo.

* * *

En todas las esferas de la actividad humana, no se hace otra cosa en la vida que plantar jalones en diversas sendas, que otros más tarde continúan, siempre hacia adelante. ¡Ojalá que la iniciativa de los pozos artesianos en el Guanacaste no tarde mucho tiempo en transformar aquella región privilegiada del país en un emporio de riqueza nacional!

Otro asunto que nos ha preocupado durante el año de 1914 es la investigación sobre las arcillas que tenemos, y gracias a los servicios importantes del Químico don Francisco Sancho, tenemos ya algunos análisis practicados por él.

La falta de un horno capaz de producir temperaturas elevadas, no permite la vitrificación; mas como estos trabajos no implican gasto alguno al Estado, sino que los ejecutamos fuera del servicio corriente del Museo, omitiríamos consignarlos en este informe si no fuesen de interés público; como decíamos antes, otro jalón, que algún día señalará para el país una fuente de riqueza.

Los análisis indican buena clase de arcillas, algunas endurecidas a tal extremo que hay necesidad de molerlas, y quemadas, de manera imperfecta, dan un blanco amarillento, transformable seguramente en el blanco mate por la temperatura de hornos apropiados. Los ladrillos vitrificados que tan buena aplicación tienen en el pavimento de las calles, no hay razón por la cual no pudieran hacerse en el Guanacaste, donde abundan las arcillas de superior calidad y las arenas fusibles. La cal de la cuenca del Tempisque que da más de un 95 0/0 podría fácilmente aprovecharse para fabricar cemento, allí donde los transportes son baratísimos, por hallarse el material al propio costado de las embarcaciones del Golfo. Aun la fabricación de lozas corrientes, ordinarias, es una industria digna de impulsarse, como se hace en España, en Italia, Guatemala y otras muchas naciones.

La industria valiosa de cerámica, que explotaron los indios precolombinos, con tanto arte y maestría, se ha perdido por completo: a las ollas, comales, tinajas y mace-tas que se fabrican actualmente en Santa Bárbara del Guanacaste, en Alajuelita de San José y en el Tejar de Cartago, no se les pone asas, patas, ni otros adornos que los antiguos alfareros usaron aquí profusamente, levantando un arte admirable, por su variedad y belleza de formas, no sólo en los artefactos de carácter elevado por su simbolismo artístico y religioso, sino también en las manufacturas de uso doméstico corriente. Hoy que disponemos de tantos elementos baratos, como máquinas pequeñas para pulverizar las arcillas secas, tamices finos para cernerlas, yeso para modelar, etc. Debiera impulsarse esta industria, estableciendo en las escuelas de los pueblos indicados un pequeño taller de cerámica, como trabajos manuales.

Hay libros especiales que tratan esta enseñanza industrial; mas al llevar las reglas a la práctica se tropieza con el factor ambiente, que para la teoría es la piedra de toque donde fracasan los hombres y los pueblos. Durante mis lecciones en la Escuela

Normal expliqué a los futuros maestros la manera de preparar las pastas, el modo más económico de fabricar los hornos para combustible de leña, el modo de hacer moldes y piezas de cerámica, etc., no de una manera teórica, que se olvida como la Historia y Geografía de los pueblos orientales, sino yendo a traer las arcillas a los yacimientos de Alajuelita y San Antonio de Desamparados, preparando los propios alumnos las pastas, y ejecutando todos los trabajos prácticos, hasta obtener los objetos deseados en barro cocido. El uso de barbotina para pegar asas y patas, tan sencillo como es, no lo emplean actualmente en Costa Rica.

Bajo el título de Geología aplicada se tratan estos asuntos en otras naciones, y los museos conservan muestras de las materias primas y de los artefactos con ellas elaborados: ladrillos corrientes, otros vitrificados, tejas, molduras y relieves de edificios, tubos de drenaje y de cloacas, artefactos culinarios, floreros, etc. Cuando estas investigaciones se dejan a la iniciativa particular, el progreso se retrasa, porque en el interés de los especuladores está el ocultar los éxitos y los fracasos, especialmente en los pueblos pequeños, donde se carece de concursos y recompensas del esfuerzo particular. Si se miran las investigaciones científicas desde el punto de vista utilitario, son un verdadero fracaso; pero debe tenerse en cuenta que para obtener los pingües resultados de las operaciones bancarias, fué necesario primero idear las letras de cambio y los billetes fiduciarios.

* * *

Por lo que a la marcha del Museo respecta, nada nuevo tengo que consignar en este informe: los visitantes nacionales y extranjeros son cada día más numerosos, y para algunos, como decía el Profesor Diven, de Chicago, la sola visita a este Museo Nacional vale la pena de venir a Costa Rica. Y corre de tal modo esa noticia, que un Ministro francés se vino de la estación del ferrocarril directamente al Museo, antes de buscar acomodo en los hoteles. Las escuelas públicas frecuentan las colecciones en las primeras horas del día, cada clase con su maestro respectivo, que se ocupa en explicar a sus alumnos aquellas nociones científicas, que en sus clases no alcanzarían el valor real de la enseñanza objetiva.

En la sección de antigüedades, a cargo de doña Luisa v. de Flores, se arregló un salón nuevo, con estantería suficiente para colocar las piezas sin inscribir y las que se reciben rotas; la señora de Flores ha llegado a especializarse en el arte de las restauraciones, de tal modo que es casi imposible apreciar las fracturas, una vez remendadas las piezas.

En el departamento de zoología, don Adán Lizano se ocupa constantemente en el cuidado de las colecciones, su limpieza y conservación, disecando algunas pieles de animales interesantes, que frecuentemente se consiguen, y atendiendo a la alimentación y aseo de los animales vivos. La mejor recomendación que pudiera hacerse de los trabajos y constancia del señor Lizano consiste en el hecho de haber servido al Museo Nacional por espacio de 25 años, sin motivo alguno de queja durante ese largo período.

La biblioteca encomendada a don Gerardo Peña V. ha seguido su curso ordinario con solicitud y esmero, atendiendo al recibo de publicaciones y al despacho del *Boletín de Fomento*, que nos sirvió de canje durante todo el tiempo de su publicación. Si bien el señor Peña no tiene aquí muchos años de servicio, su afición de por vida al disecado y conservación de animales lo hacen expedito tanto en la biblioteca, como en otros servicios que se le encomiendan y que él atiende con la mejor buena voluntad. Este despacho está asistido además, por la señorita Lía Castro, quien antes se ocupaba en el servicio meteorológico.

Durante el año de 1914 el servicio meteorológico estuvo atendido por el señor Ingeniero don Rafael M. Tristán y por sus ayudantes don Jesús Soto, la señorita Castro, antes citada, y don Pedro N. Gutiérrez, quien tenía a su cargo el cuidado de los cronómetros y relojes, y el control de la hora solar. Pocos temblores hubo y de corta intensidad; por lo cual el servicio meteorológico fue regular, como en los años corrientes.

En el departamento de Botánica, bien poco se hizo por falta de un empleado especial que lo impulse y atienda; pero debe consignarse con gratitud el hecho de que don Oto Jiménez, de manera espontánea y gratuita haya atendido al recibo y envío de paquetes de plantas para su determinación en el Instituto Smithsonian de Wáshington, sin que los especialistas extranjeros hayan notado la falta de servicio durante el período de crisis que nos trajo la guerra europea.

En nuestro pequeño jardín zoológico recibimos de don Alfredo Brade el obsequio de un Pavón raro por la pinta, que conservamos vivo y que últimamente hemos acompañado con una hembra del tipo corriente, comprada en los últimos días. Este departamento continúa siendo el más visitado por particulares y estudiantes, debido especialmente a la presencia del tigre, que está cada mes más gordo, más grande y más bonito.

En el pequeño lote de terreno contiguo al Observatorio, el Colegio Superior de Señoritas tuvo sus cultivos y lecciones, bajo la dirección del Profesor de jardinería y agricultura don Alfredo Brade.

Por lo que al despacho de oficina respecta, se ha despachado, como de costumbre, la correspondencia y solicitud de datos, aunque bien es cierto que en la segunda mitad del año a que nos referimos las relaciones científicas han sufrido, con Europa, un período transitorio de languidez natural, debido a la guerra que absorbe en el Viejo Continente la mayor parte de las actividades.

Es cuanto tengo que informar, y me ofrezco del señor Secretario de Estado su atento y obsecuente servidor,

ANASTASIO ALFARO



INFORME

del Jefe de la Oficina Técnica de Consultas del Departamento de Agricultura

San José, 6 de abril de 1915.

Señor Ministro de Fomento

S. D.

Tengo el honor de informarle sobre los trabajos hechos durante el año 1914 por el Departamento de Agricultura.

Siguiendo el plan iniciado en años anteriores, la mayor preocupación del Departamento ha sido de generalizar más y más *el empleo de los abonos, como primera condición del progreso en agricultura.*

Una vez que los agricultores costarricenses estuvieran plenamente convencidos de que la tierra no puede dar indefinidamente buenas cosechas sin recibir la correspondiente alimentación compensadora, ese día la rutina secular principal habrá recibido un golpe decisivo y se podrá esperar con más confianza los demás cambios agrícolas igualmente indispensables.

Desgraciadamente la malísima situación general ha venido a detener el movimiento tan enérgicamente principiado el año anterior en el consumo de los abonos. Para contrarrestar en la medida del posible estancamiento tan perjudicial, y provocar nuevos experimentos *locales y personales* que son, por la elocuencia de sus resultados los mejores propagandistas agrícolas, el Departamento de Agricultura dispuso obsequiar a todos los que *prometían experimentar cuidadosamente en sus propias fincas* el efecto de los abonos, una cierta cantidad de los mismos, especialmente una cantidad compuesta según una fórmula reconocida por la experiencia como la más eficaz en los cafetales. Un muy gran número de agricultores (cerca de mil) se aprovecharon de esta oferta y recibieron gratuitamente abonos, contra su promesa de experimentarlos, bajo su vigilancia personal y *de informar al Departamento de Agricultura de los resultados obtenidos.*

Si esta promesa se hubiera respetado, el bien obtenido hubiera sido verdaderamente importante. El conjunto de tantas experiencias aisladas, de las cuales, con toda seguridad, el 90 % habría dado excelentes resultados, como el Departamento de Agricultura ha podido comprobarlo en los lugares donde le ha sido posible efectuar alguna investigación, este conjunto hubiera conseguido el fin perseguido y esperado por el Departamento, al verificar este sacrificio, es decir, hubiera llevado a todos los ánimos la convicción definitiva y absoluta de la *ventaja económica* del empleo de los abonos, en todas las capitales.

Desgraciadamente apenas unos pocos agricultores han hecho honor a su promesa de informar; casi todos han aprovechado la gracia sin preocuparse después del bien general de su país; que sirva esta mi protesta de reproche a todos los que lo merecen por su culpable e ingrata indiferencia.

Como he dicho, el Departamento de Agricultura recibió algunos informes y de ellos pude recoger algunos datos. De todos éstos resulta *con evidencia*, que el empleo de los abonos obsequiados, que se analizaron de conformidad con las instrucciones repartidas, ha dado, sin ninguna excepción conocida, resultados favorables; en algunos casos resultados extraordinarios. No ha llegado a mi conocimiento un solo caso, en que el aumento de cosechas no haya compensado con creces el gasto del abono empleado.

La venta general de abonos, por las circunstancias apuntadas, ha sido en 1914 netablemente menor que el año precedente, alcanzando apenas unos cien mil kilogramos.

* * *

En 1914, por razones económicas, las experiencias diversas de *aclimatación y de selección de semillas*, en los campos de ensayos han sido suprimidos y por esta razón no puedo señalar en ese año, como en el anterior, muchas y valiosas adquisiciones para el mejoramiento de nuestros cultivos y pastos, ni se ha podido repartir semilla seleccionada y mejorada, práctica de que el público en general no aprecia todavía en Costa Rica la primordial importancia apesar de que es el gran factor del éxito en agricultura. La selección de las semillas no la hacen los agricultores en general y probablemente pasarán muchos años antes que se realice la necesidad para el Estado de hacerlo en bien de la comunidad y que se estime en bien gastados los dineros así invertidos; sin embargo he podido introducir dos pastos nuevos que por su gran fama en el exterior creo de valor para Costa Rica el *teff gross (agroshis abyssínica)* y el sudon gron (especie de soryhum). El primero constituye la clase de gonodein en el Transvaal, y es talvez el pasto mejor apropiado para hacer heno en Costa Rica; el segundo es un pasto africano notable por su resistencia a la sequía y su enorme producto.

Ninguno de los dos ha sido todavía experimentado en toda forma en Costa Rica, pero mucha semilla ha sido ya distribuida de modo que su propagación futura en el país queda ya asegurada.

* * *

Las experiencias anteriores con máquinas agrícolas han tenido el feliz resultado de hacernos conocer exacta y prácticamente cuáles máquinas convienen a nuestras condiciones y cuáles no.

En 1914 no ha sido por consiguiente necesario introducir nuevos aparatos y máquinas para tanteo, sino que se han introducido las que exactamente convenían, las cuales han sido vendidas a precio de costo a los interesados. Tengo el gusto de decir que todos estos compradores han quedado completamente satisfechos. En adelante podremos aconsejar con seguridad el empleo de aparatos adecuados a toda clase de cultivos e introducirlos en suficiente cantidad sin temor.

Es de esperar que en un próximo futuro las condiciones generales se vuelvan más favorables y permitan al Departamento prestar este tan utilísimo servicio de un modo más completo y de manera que queden satisfechas las diarias solicitudes actualmente rechazadas por razón de fuerza mayor.

* * *

Por las mismas razones de economías necesarias, se ha suspendido desde el mes de mayo inclusive, la publicación del Boletín de Fomento.

* * *

Los cultivos no solamente deben estimularse por medio de abonos y de buena maquinaria y mejorarse con selección cuidadosa, científica y perseverante de la semilla, sino que deben también *protegerse contra sus numerosos enemigos*, que talvez, en ninguna parte son más numerosos y más perjudiciales que en los países tropicales.

En esta Dirección el Departamento de Agricultura tenía un vasto programa que desgraciadamente por falta de recursos no pudo realizarse. Consistía en desterrar metódicamente del país tres plagas principales que cuestan cada año millones de colones de pérdidas a Costa Rica. Son estas tres plagas principales, *las ratas, las garrapatas y las hormigas*.

La lucha contra estas plagas es ineficaz, si no se sigue un plan metódico y completo. De esa manera se gasta mucho dinero, sin efecto real. Por esa razón el Departamento, aunque comprendiendo perfectamente que hay economías que son contraproducentes, pero viendo la opinión pública mal dispuesta y los recursos del Departamento insuficientes, creyó preferible esperar tiempos más favorables para emprender esta cruzada y se limitó a hacer la guerra a los insectos y hongos que también causan algunas veces terribles estragos en toda clase de cultivos.

Después de experimentar varios años con un gran número de preparaciones diversas obtenidas de Europa y de los Estados Unidos, hemos podido encontrar remedios *verdaderamente eficaces* para la mayor parte de las enfermedades causadas por hongos y de las pérdidas ocasionadas por el ataque de los insectos en general. Esta labor experimental no está sin embargo concluida del todo. Hay insectos que resisten todavía a tales preparaciones y para la destruc-

ción de los cuales será preciso encontrar otros más enérgicos sin ser dañinos para las plantas.

Entre las mejores preparaciones que ahora tenemos, citaré *la phythophi. lina*, preparación originada en los Indios Neerlandeses, y el insecticida *Lincoln* preparación del Instituto Pasteur.

* * *

En el año 1914, por iniciativa y a costa de un empresario extranjero y con ayuda del Departamento en escala menor, se han hecho experimentos sobre *el cultivo del algodón en Costa Rica*.

Estos experimentos los cuales se detallarán más adelante, cuando se concluyan en el año actual, han sido sumamente favorables y de tales resultados que puede con fundamento esperarse que no tardará mucho en implantarse este cultivo en Costa Rica en gran escala.

Los resultados resumidos demuestran que las cosechas pueden ser aquí mayores que en los mejores distritos de la zona algodонера de los Estados Unidos; que ciertas variedades, no todas, dan una fibra de calidad superior, igual a las mejores conocidas; que las plagas que han sido hasta aquí el gran obstáculo al desarrollo del cultivo del algodón en todo Centro América, puedan dominarse con entera seguridad, siguiendo los procedimientos experimentados. Este cultivo se presenta pues para Costa Rica como una de las mejores bases de una pronta resurrección económica.

Con todo respeto me suscribo de usted atento y seguro servidor,

J. E. VAN DER LAAT

INFORME

del Director del Laboratorio Químico Agrícola

San José, 6 de abril de 1915.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

S. D.

Cumpliendo con lo dispuesto por esa Secretaría en atenta nota N^o 38 de 23 de marzo próximo pasado tengo la honra de informar a usted acerca de la marcha de esta oficina en el año 1914 y parte del presente.

Se han practicado 99 diferentes análisis que se distribuyen así:

Análisis de rocas	8	Análisis de arcillas.....	13
— — agua	7	— — mantecas.....	2
— — abonos.....	2	— — arenas.....	7
— — minerales	15	— — carbón.....	4
— — alcohol.....	2	— — cacao.....	2
— — cera	1	— — fibra cabulla	1
— por tanino	3	— — una aleación.....	1
— de sebo.....	1	— — legumbres	1
— — sal común	3	— — tierras.....	21
— — kaolin	3	— — leche condensada... ..	1
— — azufre	1		

No se ha hecho efectivo el cobro de los análisis que consisten en la determinación de alguno de los elementos a que hace mención la tarifa publicada en la Gaceta Oficial del 6 de marzo de 1912, con la mira de alentar al agricultor principalmente, a que haga el mayor uso de los métodos de laboratorio en la solución de los problemas agrícolas relacionados con la Química. De los otros análisis en que se ha hecho efectivo el cobro la suma no alcanza a ₡ 100.

De propia iniciativa se ha determinado la cantidad del extracto seco de las cortezas de encino y arrayán maderas muy abundantes en el país, con el objeto de tratar de desarrollar una nueva industria que sería la producción y exportación de este extracto a los mercados extranjeros en los cuales obtiene buenos precios. El rendimiento en extracto de la corteza arrayán es de 49,4 % y el de la de encino es de 27,2 %.

Para conocer la clase de materia prima con que contamos caso de que se pudiera establecer una fábrica de cemento Portland en el futuro, se han practicado análisis de muestras de arcillas, arenas y rocas calizas de diferentes puntos de la República, resultando todas inmejorables para tal objeto. Algunas muestras de kaolines analizadas son también de primera calidad para la fabricación de la loza.

Es todo cuanto tengo que informar a usted señor Ministro, repitiéndome una vez más su muy atento y seguro servidor,

FRANCISCO SANCHO JIMÉNEZ

INFORME

del Comisionado para combatir la langosta

San José, 5 de mayo de de 1915.

Señor Ministro de Fomento

S. D.

SEÑOR:

Cumplo gustoso con el deber de informar a usted de los trabajos efectuados en la Provincia de Guanacaste, región de Upala y Río Frío para la destrucción de la langosta. Como asimismo le informo de mi viaje de inspección a Nicaragua:

El 9 de octubre de 1914, el señor Ministro de Costa Rica en Nicaragua avisa al Ministerio de Fomento de que la plaga de langosta había invadido aquel país por la frontera de Honduras. En los días siguientes sigue comunicando a esa Secretaría de la marcha y rumbo de la langosta que ocupa todos los Departamentos del Norte Nicaragua, y que finalmente se detiene en el Estado de Chinandega, desde donde según yo creo se divide en dos secciones o mangas; la una que permanece y se dispersa por el mismo Departamento en donde se propaga y luego invade los Departamentos del Sur de Nicaragua y la otra que se levanta tomando el rumbo Suroeste, es decir, en dirección del Lago de Granada, en donde parte hubo de perecer ahogada, parte se asentó en el Departamento de Chontales y un resto considerable impulsado por los vientos dominantes,—Noroeste—tocó tierra en la faja comprendida entre los ríos Sábalo y Oroquieta, Valle de Colón, Platanares y Río Frío; dirigiéndose el grueso de la manga siguiendo el rumbo Suroeste y pasando por la depresión comprendida entre los picos Monte Gorgona y punta Noroeste del Volcán Rincón de la Vieja, localizándose una fracción en la finca del Doctor Barrios, llamada "Los Inocentes" en donde fue destruida y cayendo la otra en San Lorenzo, lugar en donde el 25 de noviembre de ese mismo año, empezaron los trabajos para destruirla, dirigidos por el señor Gobernador de la Provincia don Francisco Mayorga R.

En San Lorenzo se pudo atacar con facilidad la manga porque el temporal facilitaba en gran parte los trabajos, no permitiendo la continua lluvia

que la langosta volara. Si no hace buen tiempo allí se hubiera podido concluir con ella, pero sucedió lo contrario y la manga levantándose siguió el rumbo Oeste Noroeste y fue a caer en "El Pelón" desde donde se repartió, posesionándose de los siguientes lugares: San José, El Cacao, Chilamate, Las Mesas, La Bolsa, La Hedionda, Potrerillos, Guapote, San Rafael, y Los Puercos.

Habiéndome hecho el honor ese Ministerio de nombrarme para colaborar en compañía del señor Mayorga, en la dirección de los trabajos emprendidos, me trasladé al Guanacaste, llegando a la finca llamada "El Pelón" el 6 de diciembre; en ese lugar estaba alojado el destacamento encargado de los trabajos de destrucción, compuesto por 100 hombres militarmente organizados, bajo las órdenes del Comandante Mayor don Manuel M. Gorgona y dirigidos por sargentos y cabos, cuyos nombres me es grato consignar en este informe, para que nuestros descendientes al leer la historia de esta invasión, efectuada en momentos de seria crisis para nuestro país, conozcan a aquellos que supieron cumplir con su deber, defendiendo celosamente nuestros intereses agrícolas tan terriblemente amenazados y alcanzando en un plazo relativamente corto, magnífico triunfo.

Sargentos: Juan Clachar, Jesús Guillén, Salvador Garnier, Rafael Rivera, Rodolfo Somarribas, Tomás Cabrera, Ismael Salazar, José I. Rodríguez, Joaquín Alvarado, Juan Salazar.

Cabos: Saúl Vargas, Carlos Luna, Ramón Reyes, José de la Cruz Alvarez.

Procedí inmediatamente a hacer el recorrido de la zona ocupada por la plaga, el que hice acompañado del Coronel don Rafael Rivera, tardando varios días en esta tarea.

La langosta se presentaba en grandes manchas que semejaban alfombras de color amarillo de oro tapizando el suelo.

Me extrañó mucho ver que su voracidad no fuera grande, conducta que me expliqué bien pronto, porque el acridio se encontraba en la época del celo.

No sólo el apareamiento de los diversos individuos es lo que permite ver que el insecto se encuentra en la época de la fecundación, sino también hay varios medios de conocerlo por el cambio de caracteres generales y estado instintivo del animal.

Es bien fácil observar que el chapulín en la época del acoplamiento, cambia de color, sucediendo al amarillo de oro que posee uno de amarillo intenso, casi rojo y también el insecto pierde su natural viveza, entrando en un período de letargo o amodorramiento que tiene por causa el abuso de los placeres sensuales; es en este tiempo cuando el insecto no teniendo fuerzas para buscarse el alimento que necesita, se vuelve omnívoro, es decir, se comen los unos a los otros y esta causa a mi modo de ver, limita en mucho la propagación de la especie.

En este tiempo el chapulín busca los lugares limpios de hierbas las que corta si no las encuentra y el suelo de esos lugares escogidos bajo la sombra de los árboles o al pie de grandes piedras, es esponjoso y en él casi siempre se encuentra ligeramente húmeda la tierra.

La lucha contra la langosta adulta estacionada en los lugares antes citados ofrecía algunas dificultades, porque el insecto ocupaba una zona extensa y la marcha del campamento al campo de ataque restaba mucho tiempo a la labor, es por esto que la hora de levantarse la tropa fuera muy temprana, viéndose los soldados obligados a trabajar trece horas diarias.

Las gentes armadas de varas flexibles y recias, (jícara, guácimo) inundaban las manchas de langosta, procurando no hacer ruido y a una orden dada

atacaban simultáneamente y con la mayor rapidez posible para no permitir que el insecto se levantara y saliera de la línea de ataque.

Se empleaba también el cañón cargado con arena gruesa apuntando de modo que cada disparo matara el insecto que se encontraba posado en arbolitos, casi siempre aromos colocados en una misma línea. El cañón resulta muy útil en los lugares en que su transporte no ofrezca grandes dificultades. En la lucha contra la langosta no se puede emplear ninguna máquina que ofrezca transporte incómodo. El triunfo en una campaña de esta índole consiste en la disciplina u obediencia ciega de la tropa y en la extrema rapidez de los movimientos y ejecución de las órdenes que se den al respecto. El utilizar venenos es bueno; sin embargo para triunfar con su concurso es indispensable conocerlos bien y ser meticoloso en su preparación; de lo contrario se expone uno a que los animales que pastan en los potreros envenenados, mueran; y aún son peligrosos para el hombre mismo, cuando se emplea en los sembrados.

Los productos químicos empleados fueron los siguientes: sulfato arsenioso, potasa cáustica, sarmol, emulsión de petróleo y sulfuro de carbono.

La lucha contra la langosta adulta se llevó a efecto en un tiempo relativamente corto; empezó el 25 de noviembre de 1914 concluyendo el 28 de diciembre del mismo año. El 8 de diciembre de 1914 se dió principio a la extracción de los huevos, teniendo los hombres dos libras diarias por tarea; dos días después dupliqué la cantidad y en pocos días más llegué a sextuplicarla, de manera que con 20 hombres extraía por término medio diario 250 libras y algunos días 300. Por empezar a nacer el saltón, tuve que suspender el desove el 29 de diciembre, habiendo conseguido extraer en 21 días de trabajo la cantidad de 4692 libras de racimos de huevos que forman un total muy aproximado de 200.000,000 de saltones.

En los huevos pude observar un hongo cuyos micelios traspasando los tejidos de la envoltura del huevo estrangulan el germen. Este hongo se ha podido observar ya en Méjico y tiene el nombre de *Empusa Grylli*. No sé si sea ese el encontrado por mí o sea el que el Profesor Howard Jefe de la Oficina de Entomología del Ministerio de Agricultura de Estados Unidos, llama *sporotricium globoligerum*. Sea uno u otro, estoy convencido de que es un buen agente contra los huevos de la langosta. Lamento que las circunstancias en que me encontraba, no me permitieran cultivarlo y ensayarlo artificialmente.

También la plaga de la langosta que nos visitó estaba atacada por la coloradilla que creo sea el acasino nombrado *Trombidium locustarum* poco eficaz para contener la plaga. La exposición al sol de los huevos recomendada por los que han tratado este asunto puede ser muy buena en Africa, pero en los trópicos no hace más que acelerar el movimiento del saltón.

En estado de saltón la langosta ofreció serias dificultades para atacarla; en primer lugar su pequeñez le permitía ocultarse con facilidad entre el césped y luego el terreno muy duro ofrecía serias resistencias a los trabajadores; sin embargo se hicieron 9371 varas de zanjón en el que fueron sepultados millones de saltones. Para arrearla cuando había mucho césped, empleaba hachones fabricados con gangoche viejo, mojado con canfín; también troncos secos de madera suave que ardían con facilidad. Cuando el saltón tuvo un tamaño de $2\frac{1}{2}$ a 3 centímetros, podía subirse con facilidad a los árboles altos, de los cuales había que bajarlo, empleando para ello el fuego y haciendo subir hasta ellos a hombres que sacudían las ramas y los quemaban también con teas. Los venenos me dieron muy buenos resultados para el exterminio del saltón, pues con ellos podía evitar el tener que abrir zanjas muy profundas en las que hubiera

tenido que perder mucho tiempo; también podía envenenarlos con facilidad, cuando las agrupaciones eran pequeñas.

La lucha contra la langosta voladora es dificultosa en extremo cuando el insecto no está en la época del celo y sobre todo cuando la falta de brazos se hace sentir; en el sentido de dejar pasar el insecto en los campos cultivados sin conseguir por ningún medio el hacerlos que coman las hierbas envenenadas, ni mucho menos el obligarlos a seguir su ruta instintiva que en nuestros países es siempre de Norte a Sur, por el rumbo y empuje natural de los vientos dominantes. El objetivo principal en la lucha contra el chapulín siempre deberá ser el desove procurando hacerlo con minuciosidad y luego, la destrucción de los saltones con que aseguraremos el no tener en lo futuro nuevas y mayores amenazas.

Habiendo estudiado minuciosamente los caracteres de la especie de langosta que invadió a Costa Rica, encuentro que ella pertenece al género de *Schistocerca* y es la especie llamada *Schistocerca peregrina* Oliv que se describe así:

La *Schistocerca peregrina* es un ortóptero que mide de 7 a 8 centímetros de largo cuando tiene las alas plegadas y de 11 a 12 centímetros con ellas extendidas; el macho es más pequeño y más delgado que la hembra; cuando ésta llega a la edad adulta, toma un bello tinte amarillo que constituye el fondo de su coloración; en el macho, este color es de un amarillo de limón muy vivo; en las hembras es más apagado y en la parte inferior y en la parte inferior del tórax, lo mismo que en el abdomen es de un matiz pardo apizarrado. En ambos sexos las alas superiores son rayadas y con manchitas negras dispuestas con mayor o menor regularidad, las alas superiores son amarillas y de coloración más intensa en la base que en los bordes; además, el prototórax tiene en su región external una punta embotada característica. Los machos no producen ruido ninguno. La hembra posee la facultad de alargar su abdomen unos trece centímetros y transformarlo en un instrumento rígido que puede hacer penetrar en el suelo a la manera de un plantador. La penetración en el suelo se la facilita por el juego de piezas que terminan en el abdomen y que mantienen las partículas de tierra en el momento de la postura. Una vez abierto el agujero, la hembra secreta una sustancia con que aglutina las partículas de tierra a lo largo de la pared y pone al mismo tiempo que retrae el abdomen. Los saltones peregrinos, al nacer son de color blanco verdoso, enseguida pardo, después negro con dibujos rosados amarillos. Durante su crecimiento sufre fuera de la muda inicial otras cuatro mudas colgándose por las patas posteriores. Llegados a su completo desarrollo sufren aún otra muda, tienen entonces un tinte rosado con matices azules; las alas amarillentas, arrolladas al principio y después extendidas una contra otra. El insecto perfecto está constituido; es entonces de color rosa más bello, con las alas superiores hialinas manchadas de negro; pasados unos días el tinte rosado se oscurece y pasa al carmín, éste a su turno pasa al rojo de ladrillo, de modo que la coloración general viene a ser la de la tierra del Siena; por último el pigmento amarillo aparece poco a poco viniendo a sustituir a los otros. La incubación de los huevos es de duración variable y puede prolongarse largo tiempo después de puesto el huevo. El nacimiento de los saltones depende del tiempo; sin embargo aunque algunas veces la incubación dura 50 y más días por causa de las lluvias y el frío, casi siempre el saltón nace 15 a 20 días después de puesto el huevo. Su desarrollo sigue el proceso anteriormente descrito, llegando a tener alas a los 45 días después de nacidos.

Habiendo regresado a fines de enero de la Provincia de Guanacaste, salí de nuevo de San José con dirección a Upala para inspeccionar los lugares que allí

había ocupado la langosta y cerciorarme de que en aquella región no habría ni langosta, ni huevos que en lo futuro amenazaran de nuevo la región central.

En Upala la langosta no privó por causa de un fuerte temporal que hubo en los días en que el insecto cayó allí y aunque las hembras pusieron los huevos, murieron atacados por el hongo blanco; esto lo pude comprobar extrayendo algunos ejemplares.

De regreso de Upala salí con dirección a Río Frío adonde llegué a fines del mes de marzo, siendo muy bien atendido por las autoridades de los puertos de Nicaragua quienes me facilitaron datos preciosos para llevar a buen término mi viaje.

Llegué a "Los Chiles" e inmediatamente procedí a hacer el recorrido de la zona ocupada por el saltón, el que encontré en Ceballos, Los Patos, San Miguelito, San Emilio y Playitas. La destrucción hube de llevarla a cabo, empleando medios manuales y principalmente fuego; también arreando los saltones al río y caños donde se ahogaban. En la tarea de destrucción me ayudaron muy eficazmente los señores don Carlos Alvarado, don Emilio Guillén y don Víctor González.

Salí de "Los Chiles" 17 días después de haber llegado allá y en el puerto de San Carlos me embarqué para Granada. En esta ciudad me relacioné con los Doctores Nicasio Rosales y Manuel Ubago quienes galantemente me ofrecieron su ayuda para mis trabajos, y ellos fueron los que emplearon el *Coccobacillus Acridiorum*, al principio con un resultado indeciso, luego magnífico, pues pude comprobar la total desaparición del insecto en toda la región que había ocupado en Masaya, Granada y Carazo.

En Granada la Prensa me ofreció las columnas de sus periódicos, ofrecimiento que aproveché inmediatamente para hacer conocer al pueblo lo mal que hacía no atacando con medios eficaces la plaga de la langosta y también para dar instrucciones de cómo se debía efectuar la campaña contra dicha plaga.

De Granada pasé a Managua en donde me relacioné bien pronto con miembros distinguidos del Gobierno a quienes dí cuenta de mi misión en aquellos lugares.

Propuse al señor don Diego M. Chamorro Ministro de Relaciones Exteriores, los medios por mí empleados en Guanacaste y solicité de él que fueran adoptados en Nicaregua, a lo que accedió gustoso.

Expuse también el plan de una liga de defensa centroamericana y la formación de juntas departamentales que tuvieran a su cargo la dirección de los trabajos y el manejo de los fondos que para ello se recolectaran, tanto por medio del impuesto que el Congreso de aquella República decretó últimamente y también lo que se consiguiera por medio de contribución voluntaria.

Plan que el señor Chamorro aceptó, estando desde luego dispuesto a ponerlo en inmediata práctica.

Concluyo señor Ministro este informe resumiéndolo así:

La langosta que ocupó la región de Guanacaste llegó allá el 25 de noviembre de 1914. El 20 de enero de 1915 estaba completamente destruida.

En Río Frío la lucha duró 20 días. La extensión total de todas las mangas que invadieron a Costa Rica puede calcularse en 55 kilómetros cuadrados. Fueron destruidas solamente 36 manzanas de sembrados.

La región que más sufrió fué Río Frío.

De usted con toda consideración muy atento y seguro servidor,

P. BIOLLEY C.

OBSEQUIO

hecho por la señora Isabel v. de Biolley
al Museo Nacional

San José, 16 de Noviembre de 1914.

Señor Ministro de Fomento

S. D.

SEÑOR:

Guardo una colección completa de especies entomológicas recogidas y determinadas por mi esposo el Profesor Biolley. Tengo la certeza plena de que si la muerte que lo arrebató tan temprano al servicio de esta tierra de que él hizo su segunda patria, a la devoción fervorosa de la ciencia que formó siempre parte integrante de su vida y al cariño de los suyos, le hubieran dado tiempo de disponer de sus amadas colecciones, él las habría legado a las generaciones costarricenses, seguro de que alguna vez, aun cuando ello sea en un lejano muy futuro, habrían de hallar en ellas, no sólo ejemplo para su perseverancia sino fruto para las luchas de la ciencia. Así respondió una vez que el Instituto Smithsonian trató de adquirirlas por medio del señor Pitier. Haciéndome intérprete del pensar y del querer de mi marido, vengo a ofrecerlas al Estado por el muy digno medio de usted, y sólo una pequeña excepción establezco para el caso, cual es el de rogar a usted quiera el Gobierno guardarlas con estimación y con afecto como lo merecen, por ser el exponente de largos años de trabajo constante y un ejemplo hermoso de perseverancia y dedicación y porque mis hijos y yo vemos en ellas un recuerdo vigoroso, siempre vivo y siempre fresco del modesto Profesor. Lo que tengo el honor de ofrecer a usted es una colección integrada por catorce mil ochocientos ejemplares entomológicos, clasificados y determinados y otros tantos de repuesto que pueden servir para formar dos no pequeñas colecciones que se dediquen una al Colegio Superior de Señoritas y otra al Liceo de Costa Rica. Y en espera de que usted acogerá como es debido la anterior manifestación, me suscribo del señor Ministro atenta servidora,

ISABEL C. V. DE BIOLLEY

San José, 20 de Noviembre de 1914.

Señora doña Isabel v. de Biolley

S. M.

MUY RESPETABLE SEÑORA:

Con placer me he enterado de su atenta carta de 16 del corriente mes, en la que usted generosamente ofrece al Gobierno una colección integrada por catorce mil ochocientos ejemplares entomológicos, y otros tantos de repuesto, clasificados y determinados por su digno esposo, el inolvidable Profesor don Pablo Biolley, quien reunió dicha colección durante tantos años de sabia y paciente labor.

El Gobierno de la República aprecia en lo que vale tan generosa como espléndida oferta y la forma delicada en que ésta se hace a la nación costarricense que tanto amó su ilustre esposo, y la que a su vez le distinguía y honraba, sintiéndose orgullosa de ser llamada por él su segunda patria.

Al aceptar este precioso donativo, el Gobierno por mi modesto medio, da a usted las más rendidas gracias, y tiene el placer de manifestarle que estas reliquias que atestiguan la sabiduría y perseverancia del Profesor Biolley y su entrañable amor a la ciencia, y que al mismo tiempo forman una magnífica contribución al estudio de la Entomología en Costa Rica, serán guardadas con el afecto y estimación que se merecen.

Dígnese, señora, aceptar las muestras de mi más profundo respeto y de mi mayor consideración.

De usted atento seguro servidor,

ALBERTO ECHANDI