MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

REPUBLICA DE COSTA RICA—AMERICA CENTRAL

MEMORIA

DE

FOMENTO

PRESENTADA AL

Congreso Constitucional

POR

Oscar F. Rohrmoser

Secretario de Estado en el Despacho de esa Cartera

1907

SAN JOSE
Tipografía Nacional

PARTE EXPOSITIVA

Señores Diputados:

El Poder Ejecutivo ha prestado la debida atención al ramo de Fomento, que ha estado á mi cargo durante el año económico anterior, y de cuyas gestiones tengo la honra de daros cuenta en este informe.

Como veréis por los detalles que lo acompañan, han sido relativamente numerosos los trabajos á que se ha puesto mano, algunos de considerable magnitud, de menor entidad otros, pero todos reclamados por urgentes necesidades públicas.

Las tareas del ramo de Fomento se hacen más árduas y se multiplican á medida que el progreso del país avanza, por exigencia lógica de ese mismo progreso; y como lentamente, pero con aliento seguro y firme, nuestra prosperidad material crece año por año, sostenida por el trabajo y por la paz, es natural que, cada vez en mayor escala, nos veamos solicitados por la conveniencia de ejecutar nuevas obras de utilidad pública, para satisfacer cumplidamente las exigencias que trae consigo el desarrollo gradual y progresivo del adelanto nacional.

Confío en que á la luz de este criterio de indiscutible evidencia, hallaréis bien empleadas las erogaciones que se han hecho en las diversas obras de que paso á hablaros.

MINISTERIO DE OBRAS P.
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

Caminos

Las fuertes lluvias del invierno pasado, que tan considerables daños hicieron, especialmente en puentes y caminos, dejaron en lamentable estado las carreteras nacionales, cuya reparación, por ese motivo, ha debido ser más costosa este año de lo que ha sido en tiempos ordinarios. Si á esa circunstancia se agrega el defectuoso sistema que se empleaba en la distribución del trabajo para la compostura de caminos, no es de extrañar el costo, relativamente grande, que han ocasionado aquellas reparaciones. Dicho sistema ha sido últimamente cambiado, y, en adelante, ese género de trabajos se hará con más propiedad y economía.

Está por demás que me proponga encareceros en esta exposición la conveniencia de mantener en perfecto estado las vías de comunicación, puesto que vosotros conocéis bien su vital importancia. Las erogaciones que en este sentido se hagan, siempre serán reproductivas, siendo como son los caminos elemento principalísimo de la riqueza pública; y esas erogaciones tendrán que ser cada vez mayores, porque el desarrollo de la agricultura y del comercio en las distintas localidades del país exige el apoyo de los recursos del Estado en la apertura y mantenimiento de vías de comunicación, que son las que dan valor á los productos de la tierra, y vida á las empresas industriales y comerciales.

En gracia de la brevedad, me limitaré á enumerar simplemente los trabajos de ese género, en que durante el año económico anterior ha invertido el Gobierno las sumas que hallaréis detalladas más adelante.

La carretera á Puntarenas, cuya reparación ocasionó grandes gastos, si bien ha dejado de servir en su mayor parte como vía de importación y exportación, porque el Ferrocarril al Pacífico hace ya ese servicio en una extensión considerable, y lo hará por completo una

vez terminada la línea férrea, no por eso deja de ser, como las demás que sostiene la Nación, una arteria importantísima para comunicar entre sí centros de producción y comercio no escasos y facilitar al mismo tiempo á éstos el acceso al ferrocarril mencionado. Debe cuidarse, pues, de su conservación porque siempre será un elemento valioso para la economía nacional.

La carretera de San José á Santa María se ha reparado debidamente, con notoria economía.

En la apertura del camino de Cartago á Santa Clara se ha invertido buena parte de la suma que señaló con ese objeto el presupuesto anterior.

Se han reparado los caminos de San Ramón, Palmares, Naranjo y Atenas, así como el de Alajuela á Grecia y Zarcero, y el que conduce de Puriscal al Ferrocarril al Pacífico. En esta última sección se colocó el puente sobre el río Jaris, con armadura de hierro.

Gastos de alguna entidad han demandado los estudios y localización de un camino de Santa María al valle del General y de este punto al Dominical, en la orilla del mar, y se otorgó un pequeño auxilio para reparar la vía existente en la sección del cerro llamado de la Muerte.

En el camino de Infiernillo á Tucurrique hubo grandes derrumbamientos, que exigieron para su reparación un gasto bastante considerable.

Se ha reparado también la carretera de Sarapiquí, la de Alajuela al Zarcero, y la que va directamente de Atenas á San Ramón, lo mismo que los trayectos de Sabanilla de Pirrís al río Parrita, de Paso Agres á Santo Domingo de San Mateo, de Alajuela á Grecia, por la ruta de Quesada, de San Carlos por la vía de Atenas y el Naranjo, de Las Quebradas al Cantón de Poás, de San Ramón á Esparta, de San Rafael de Heredia á Santa Clara, de Quebrada Honda al Naranjo, de la Angostura á Tuis, de Atenas á la Estación de Río

Grande, en el Ferrocarril al Pacífico, y los llamados del cerro del Viento y de las Máquinas, en Desamparados.

En la provincia del Guanacaste se ha procurado mejorar los caminos de Filadelfia á Ballena, de Nicoya á Humo, y de Bagaces al Bebedero.

Se ha dado auxilio para la mejora del camino del Trompillal, así como para la de algunas calles en Heredia, San José, Alajuelita y Santiago del Este de Alajuela.

Por último, para cerrar esta sucinta enumeración de los trabajos ejecutados en caminos, mencionaré los estudios hechos en el de Sarapiquí, el trazado de San Juan de Turrialba á la villa de este nombre, el de Cartago á Santa María, el de San Isidro de San José á Santa Clara, y la inspección de la vereda Fuentes, entre la terminación de la carretera de este nombre y Parismina.

Además, se ha emprendido la apertura del camino del Río Grande á la estación de La Balsa, en el Ferrocarril al Pacífico, el de Zarcero á Palmira Sur, y la vereda entre San Carlos y la frontera de Nicaragua.

En los documentos respectivos hallaréis detallado el costo de todas esas obras.

Puentes

Quedó terminado el puente sobre el río Torres, que comunica esta ciudad con la Penitenciaría en construcción, habiéndosele colocado fuertes bastiones laterales en razón del gran peso que soporta. Asímismo se terminaron los siguientes:

El del río Turrialba;

El del río Jaris, en el camino del Puriscal de que os hablé antes;

El de Tucurrique, camino al Infiernillo;

El del Agua Caliente, frente á la instalación de baños;

El de Aguas Zarcas;

El de río Barranca (Piedades Norte), el de Jesús y dos más sobre el Río Grande, en San Rafael del Este y del Oeste, todos en jurisdicción de San Ramón; y

Los de los ríos Poás y Mastate, en el Cantón de Poás.

Se hallan en vías de construcción los siguientes:

Varios puentes en la provincia de Guanacaste;

Uno sobre el río Ocloro, entre San Pedro y Zapote;

Uno sobre la quebrada del Lentisco, en esta ciudad;

Uno sobre el río Parrita;

Uno en el río Agua Caliente, camino de Sarchí.

Reparados ó en reparación, los siguientes:

El del río Barranca, camino de Esparta á San Jerónimo;

Los de los Ríos Barranca y Espino en el camino entre Naranjo y Zarcero;

El del río Espino, en el camino nuevo entre Naranjo y Zarcero;

El del río Reventazón, entre Orosi y Palomo;

Los de los ríos Esparta, y Caraña entre Liberia y Bagaces;

El del río Poás, Aserrí;

El del río Itiquís y quebrada Yurro Seco y Tambor, de Alajuela;

El del río Coco, en Río Segundo;

El del río Jorco, Carretera á Santa María;

El del río Porrosatí y

El del Gilguero.

Larga es, en verdad, la lista de los puentes que ha habido que reparar, y ello se debe, como os dije al principio, á los daños ocasionados por las fuertes lluvias del pasado invierno.

A la mayor brevedad posible deberán colocarse el puente sobre el Río Barranca, en la vía de Esparta á Puntarenas, que fué arrastrado por una creciente de aquel río; y el del Río Grande en el paso llamado del Alumbre. En cuanto al primero, debo informaros que

están ya listos todos los datos y planos necesarios para el pedido que se hará al exterior dentro de pocos días, y cuyo costo será muy inferior á lo que se había calculado. El segundo será recibido en breve, y se procederá inmediatamente á su colocación.

Cañerías

Me permitiréis que en este punto me detenga á hacer algunas observaciones, que juzgo pertinentes, dada su importancia.

La ciencia y la experiencia, de consuno, han demostrado que una de las rémoras más poderosas á detener el desarrollo y crecimiento de las poblaciones, y consiguientemente de la riqueza de un país, es el desconocimiento ó abandono de las leyes que rigen la higiene pública. Entre los elementos de vida y de salud de mayor importancia para una localidad, figura, principalmente, la calidad de las aguas que se emplean para los usos domésticos. Sin buena agua no hay salubridad posible, y la población será diezmada por enfermedades, que, en regiones como las de nuestra meseta central, serían exóticas si sus gérmenes no se cultivaran en el agua, cargada por lo general de detritus orgánicos en descomposición. Esos gérmenes malsanos anulan la virtud vivificante de nuestros climas, con la inoculación de esas enfermedades que, cuando menos, debilitan el organismo en los adultos, y lo destruyen en los niños.

Claro es que si el fin primordial de los poderes públicos es labrar el bienestar de las sociedades cuyos destinos rigen y amparan, les compete como primera función la de velar por la salud y la vida de los individuos que componen la colectividad.

No desconoce el Poder Ejecutivo que esa función corresponde particularmente á los municipios; pero dada la escasez de recursos de éstos para acometer obras relativamente costosas, como son las instalaciones de cañería, justo es que el Estado les ayude á proveerse de

tan necesario elemento para el desarrollo de la población, y por consiguiente para la salud pública.

En tal virtud, el Gobierno ha acudido en lo posible á atender á esa necesidad, como podréis juzgarlo por la siguiente relación:

Quedó terminada la cañería de Barba, ejecutándose en ella los trabajos que más adelante se detallan en el respectivo informe.

Fué pagado el auxilio de ₡ 14,000-00 otorgado por la ley de 4 de agosto de 1905 para los trabajos de conducción de aguas de río Macho al distrito de San Juan de este cantón central.

Actualmente, y con toda actividad, se están ejecutando los trabajos necesarios para el establecimiento de cañerías en Grecia, Escasú, San Antonio de Belén y en el distrito del Zapote de este cantón. Por leyes especiales se decretaron auxilios del Tesoro Público para las dos primeras en cantidad de ₡ 10,000-00 para cada una, y las respectivas municipalidades están autorizadas para negociar empréstitos, á fin de completar los gastos que aquellas instalaciones demanden. Sin embargo, el Poder Ejecutivo, con el propósito de evitar demoras en los trabajos, y mientras dichos empréstitos se negocian en condiciones favorables, ha dispuesto suministrar del Tesoro Público los fondos requeridos, que serán devueltos oportunamente por los ayuntamientos interesados.

Está ya listo el material necesario para la instalación de las cañerías de San Joaquín de Heredia y Orosi, y dentro de pocos días se recibirá la tubería pedida al exterior para la cañería de la parte alta de la estación de esta ciudad, que beneficiará especialmente la aduana central y vecinos de esos lugares.

Se ha atendido también al mejoramiento y reparaciones de las cañerías de Heredia y Liberia, así como también se ha otorgado un auxilio para la cañería de San Nicolás de Cartago, de la de Sabanilla de Alajuela, lo mismo que á la Municipalidad del cantón de Mora para que pagase una deuda procedente de la cañería de Pacaca.

Se han hecho los estudios necesarios para proveer de agua potable los distritos de Tierra Blanca y Orosi de Cartago, y están ya listos los presupuestos y planos para ejecutar esa mejora en Santa Bárbara de Heredia, Desamparados, Santo Domingo de San Mateo, San Pedro del Mojón, Atenas, Nicoya, Chomes, Juan Viñas, Turrial ba, Alajuelita, El Hatillo, San Sebastián, Sabana Grande y San Pedro de Poás.

Se trata asímismo de mejorar las cañerías de San Mateo, Palmares y Limón, para lo cual se han hecho los estudios del caso.

Por último, están en vías de ejecución los trabajos necesarios para proveer de agua sana, por medio de molinos de viento, á los distritos de Bolsón, Filadelfia, Sardinal y Palmira de la provincia de Guanacaste.

Bastante ha sido el trabajo realizado en el año económico anterior en este importantísimo ramo. Queda, sin embargo, mucho que hacer, y abrigo la esperanza de que no muy tarde las poblaciones todas de la República disfruten de buena calidad de agua para el consumo doméstico y demás usos que afectan la salubridad pública.

Edificios nacionales

El mal estado de la mayor parte de los edificios destinados para oficinas públicas ha demandado en ellos urgentes reparaciones. La estrechez de unos, el estado ruinoso de otros, y las condiciones antihigiénicas de casi todos, han reclamado imperiosamente aquellas reparaciones, que el Gobierno se ha apresurado á verificar, para que pudieran servir á su objeto definitiva ó transitoriamente.

Algunas de esas oficinas requieren ya edificios especiales, cómodos, amplios y de cierta elegancia que corresponda á nuestro estado actual de adelanto. Entre éstas mencionaré las oficinas de Correos y Telégrafos de esta capital, que han adquirido grande im-

portancia, y que son las primeras á donde acude la población cosmo polita y transeunte que visita nuestro país. Es de necesidad, pues, establecerlas en mejores locales que los que ocupan actualmente, y para ello se hace preciso la construcción de un edificio especial que reuna las condiciones de comodidad y ornato que ellas requieren.

Los trabajos de construcción y reparaciones de diversas obras públicas verificados en el año de que os doy cuenta, representan una suma bastante considerable de gastos que, como veréis, se halla plenamente justificada. Haré una ligera reseña de esos trabajos, para cuyos detalles me permito recomendaros la lectura del informe anexo de la Sección de Obras Públicas.

Penitenciaría

Esta vasta construcción adelanta rápidamente y, en relación con sus grandes proporciones, su costo resultará económico, por razón de que el ladrillo que en ella se emplea se fabrica en talleres del Gobierno, con un costo notablemente reducido, y los otros materiales se han contratado lo más barato que ha sido posible.

Pronto estará lista una sección importante de la Penitenciaría para trasladar á ella algunos de los reos de las cárceles públicas, con el fin de que entren á trabajar en las obras del mismo edificio, conforme á la ley que dispuso el trabajo de los presos. De esto se derivarán grandes ventajas en lo económico para el Tesoro Público, y en lo moral para los individuos que sufren detención por delito ó falta.

Biblioteca Nacional

Este edificio fué preciso reconstruírlo desde sus cimientos, tanto por el estado ruinoso en que se hallaba el que servía con ese obje-

to, cuanto porque ocupaba parte de la calle, y por razón de ornato se hacía preciso poner las paredes exteriores en la línea que marca el reglamento municipal; y ya que se hizo indispensable para ello derribar el edificio antiguo, se optó por levantar el nuevo de dos pisos, para dar la debida amplitud á la Biblioteca que cada día demanda mayor espacio, y á los archivos que allí se custodian.

En esta obra, como en todas las demás ordenadas por esta Secretaría, se ha introducido la práctica de contratos parciales con los obreros, y los resultados nada han dejado que desear por sus notorias ventajas en cuanto á economía y responsabilidad. Artesanos nacionales han trabajado allí de preferencia, como en las demás obras públicas, y el Gobierno se complace en reconocer que ellos han dado vivas muestras de inteligencia en su oficio y de consagración á sus labores. Tengo la satisfacción de hacerlo constar así en honor de nuestra clase obrera, la que por otra parte ha hallado en las obras públicas trabajo constante y suficientemente remunerado.

El edificio de la Biblioteca Nacional será terminado en breve, y á su elegancia, comodidad y buen gusto reunirá especiales condiciones de resistencia.

Obras Públicas de Limón

El valor de las reparaciones y mejoras que durante el año se llevaron á cabo en los edificios nacionales de Limón ascendió á la suma de ₡ 14,227-10.

La equidad de esa suma se debió al celo desplegado por el señor Gobernador de la comarca, á cuya vigilancia y dirección estuvieron encomendados los trabajos.

En el informe de ese funcionario hallaréis un detalle completo de los trabajos efectuados en la Administración de Correos, Gobernación, Bodega de hierro, Cuartel de Policía y Cárcel Pública, Oficina

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

de Telégrafos, Depósito de Licores, casa en que habita el Gobernador, servicio de cuarentena en La Uvita, Comandancia de Plaza, Capitanía de Puerto, Tajamar etc., etc.

Nuevo Lazareto

Poco falta ya para terminar este importante edificio que servirá de asilo á los desgraciados que padecen del grave mal que el mismo nombre de aquella institución indica. En él los enfermos encontrarán alojamiento cómodo, y no estarán condenados al encierro riguroso á que están sujetos en el edificio que con ese objeto se ocupa á inmediaciones de esta ciudad.

Para terminar cuanto antes sea posible la nueva construcción, se han contratado todos los trabajos que ella requiere, con artesanos competentes del país.

Conservación y reparaciones

Importantes son las que se han hecho en el Cuartel de Alajuela, pues el estado deplorable de aquel edificio hacía urgente su refección para salvarlo de una ruina inminente.

También se han hecho varios trabajos de importancia en las oficinas del Palacio Nacional, en la casa ocupada por la Gobernación de esta provincia, y en la residencia del señor Presidente de la República y sus oficinas.

Atendiendo al mal estado en que se halla la caballeriza nacional, y de acuerdo con los reglamentos emitidos por la Municipalidad acerca de esa clase de establecimientos, fué preciso reconstruir aquel en su totalidad, para adaptarlo á las reglas higiénicas exigidas.

El Poder Ejecutivo determinó auxiliar á las autoridades de Hèredia para continuar los trabajos de reconstrucción de la cárcel de aquella ciudad, que estaban paralizados hacía algún tiempo por falta de recursos.

Igualmente se han auxiliado con fondos del Tesoro Público los trabajos del mercado de Alajuela, los de la casa municipal de Santo Domingo de Heredia, los de las oficinas públicas y cárcel de Liberia, á cuya Municipalidad se ayudó también con los fondos necesarios para comprar la casa destinada á mercado.

A buena cuenta de los fondos decretados para reparar las iglesias de Sardinal y Filadelfia, dañadas por los temblores del año 1900, se han entregado algunas partidas al cura de aquellos lugares, de acuerdo con las planillas por él presentadas.

Se otorgó también un auxilio á la Municipalidad de San Rafael de Heredia para construir un edificio destinado á sus reuniones y para oficinas públicas del lugar.

Demasiado larga sería la enumeración de los múltiples trabajos á que el Gobierno ha atendido durante el año en esta sección. Omito, pues, estos detalles en la presente exposición, porque ellos constan minuciosamente expuestos en el informe de la oficina de Obras Públicas.

Cloacas

Con un gasto proporcionalmente moderado se construyeron las cloacas de las dependencias del Palacio Nacional, Cuartel de Artillería, Cuartel de Policía y Comandancia de Plaza, edificios que por estar en el centro de la ciudad, requerían urgentemente esa mejora demandada por la higiene pública.

XVII

Parques

Tanto el ornato como la higiene y la economía aconsejan ciertas reformas que se han empezado á hacer en los parques nacionales. La principal de ellas es el pavimento que se está colocando en las calles que sirven de paseo dentro de los parques, hecho de ladrillo fabricado en los talleres del Gobierno, especialmente para ese objeto.

El sistema de macadam establecido anteriormente en las avenidas de los parques, siendo defectuosísimo por la mala condición del material empleado, exigía constantes reparaciones que nunca satisfacían al objeto social de aquellos lugares, de donde resultaba su conservación costosa y su servicio inadecuado y deficiente.

El ladrillo prensado que fabrican los talleres del Gobierno resulta sumamente barato, porque se tiene gratis y á la mano la mayor parte del material que en él se emplea; y embaldosadas con él las avenidas de los parques, cesará la necesidad de aquellas reparaciones frecuentes y costosas, aparte de que pueden asearse convenientemente dichos lugares y que estarán siempre en condiciones de paseo para las familias que á ellos concurren, aún en las épocas más lluviosas del año, puesto que no se formarán barrizales ni depósitos de agua.

Otras reformas se han empezado á introducir en los parques, tendientes á darles mayor belleza, á hacerlos absolutamente higiénicos y á que sean, por fin, una carga menos pesada para el Erario.

Ferrocarril al Pacífico

Bien sabido es que la sección de línea férrea entre esta capital y Santo Domingo de San Mateo, al tiempo de ser entregada al Gobierno por el contratista de ella, no contaba con los elementos necesarios para satisfacer como es debido las exigencias del buen servicio

que la explotación demanda. La línea en construcción carecía de firmeza, el equipo era escaso, faltaban locales para los diferentes usos que las estaciones requieren, especialmente en esta capital, y varios de los que existían resultaron á poco deficientes para el objeto á que se les destinaba. Además, quedaron pendientes muchos trabajos de importancia, cuya ejecución se llevaba á cabo paulatinamente, hasta que por el natural incremento de la producción en las zonas habilitadas por aquella vía y la facilidad de trasporte y locomoción que el ferrocarril prestaba, las necesidades del tráfico crecieron, y fué preciso, entonces, ejecutar de una vez los trabajos aplazados y llenar todas aquellas deficiencias.

En esto consiste la magnitud de los gastos hechos en las dos secciones del Ferrocarril al Pacífico, y que se expresan en las siguientes cifras:

Movimiento de la vía

De San José á Santo Domingo.	₡ 73.397-15.	
De Esparta á Puntarenas.....	18.372-24.	₡ 91.769-39

Movimiento del equipo:

De San José á Santo Domingo.	₡ 53.253-52	
De Esparta á Puntarenas.....	19.034.37	₡ 72.287-89

Gasto de trasporte:

De San José á Santo Domingo.	₡ 86926.08	
De Esparta á Puntarenas.....	23.660-78	110.586-86
Gastos generales.....	₡ 26.928-48	26.928-48
		₡ 301.572-62

La inversión, minuciosamente detallada de cada una de esas partidas, figura en el informe anexo del Administrador General de la Empresa, en el cual podréis ver la justa aplicación de ellas.

La entrada en las dos secciones del Ferrocarril fué así:

Pasajes	₡	119.274-75
Fletes		121.069-62
Equipajes		1.207-95
Bodegaje		797-15
Trenes especiales		9.229-25
Total	₡	251.578-72

Comparada esta cifra con la de los gastos da una diferencia en contra de ₡ 49.993-90, y comparado el producto de este año con el del anterior, acusa un aumento de ₡ 26.697-29.

La cifra de entradas es halagadora, porque manifiesta un acrecentamiento notable del tráfico de la Empresa en relación con los años anteriores, lo que proviene sin duda del desarrollo que día por día alcanzan las labores agrícolas y el movimiento comercial de aquella zona, al amparo de las facilidades de trasporte que presta el Ferrocarril.

En consecuencia no es racional que estas secciones del Ferrocarril continúen constituyendo un gravamen para el Tesoro Público, en lo que á la explotación concierne. Ya que no es posible aspirar por ahora á que el rendimiento supere al gasto de explotación, procurará el Gobierno que, á lo menos, tienda á equilibrarse el producto con el gasto, á cuyo efecto estudia actualmente un nuevo plan de administración que dará por resultado notables economías, sin menoscabo del buen servicio público.

Entre los trabajos de esta índole, mencionados al principio y que se ejecutaron durante el año, deben mencionarse en esta exposición los siguientes:

En la estación de San José, ampliación de las bodegas destinadas á mercaderías, y de los locales que sirven á los departamentos de herrería y fundición; construcción de un amplio y cómodo galerón al

lado Este del patio, para reparar carros y lavar locomotoras, y de otro galerón al lado Oeste para taller de carpintería, y un local especial para depósito de materiales.

La casa que perteneció á don Juan Arroyo, hoy de propiedad nacional, anexa á la estación, fué destinada para las oficinas de la Contabilidad, después de haberse hecho en ella importantes reformas.

De importancia fué también la cloaca de mampostería que se construyó para los desagües de todas las dependencias de la estación de esta ciudad.

En la estación de Turrúcares se construyó una bodega para mercaderías, y se ampliaron las de Ojo de Agua y Atenas.

Asímismo fué ampliado el edificio de la Agencia de Puntarenas, y reparado el de la de Esparta y el que en esta última ciudad sirve para el maestro mecánico de los talleres.

* * *

En lo que á la vía concierne, se han renovado 21.759 traviesas entre San José y Santo Domingo, y 4.377 entre Esparta y Puntarenas; y para darle la debida consistencia se ha cuidado de arreglar bien el correspondiente balasto.

Tráfico

De la estadística del ferrocarril aparece que, durante el año, el número de pasajeros trasportados en ambas secciones, fué de 114.739, y el peso de la carga de 25.543.000 kilogramos, repartidos en 396.147 bultos.

Entre los daños más graves causados por las fuertes lluvias del anterior invierno, figura en primer término la destrucción del puente

del Ferrocarril en La Barranca, que fué arrastrado por una fuerte cre ciente de aquel río. Este contratiempo ha entorpecido el servicio regular y expedito entre Esparta y Puntarenas, y ha ocasionado gastos bastante considerables para restablecer la comunicación de unos lugares con otros. El paso se hace ahora por medio de un andarivel que reune todas las condiciones de seguridad, y á más de esto se dispone de un bote para el trasporte de pasajeros que prefieran el paso en embarcación, y de una barca para trasladar animales de una á otra orilla del río. El servicio de ferrocarril en esa sección ha debido dividirse, pues, en dos partes, de Esparta á la Barranca y de este último lugar á Puntarenas.

Después de un estudio minucioso, y con el propósito de aprovechar en lo posible el material del puente á que me he referido, esta Secretaría celebró, con fecha 14 de enero próximo pasado, un contrato con el señor Ingeniero don Manuel E. Vásquez, por el cual éste se obligó á extraer ese material á precios equitativos que se detallan en el mismo convenio. Varias de las piezas extraídas, y que representan un valor aproximado de ₡ 1.000 00, fueron aprovechadas en la construcción del puente sobre el río Pozón.

Construcción

Esta es la empresa más trascendental y de mayor entidad que tiene actualmente en ejecución el Gobierno, y la que, en consecuencia, reclama especial atención por parte del Estado.

La nueva vía se ha extendido en una distancia de 8.328 metros desde Santo Domingo hasta el río Pozón, aunque no ha sido posible balastar debidamente ese trayecto, por la larga distancia á que se encuentra el lugar de donde se extrae el material requerido.

Del punto en donde terminan los rieles colocados hasta ahora, sigue una faja de 4.744 metros hasta el Cascajal, lista ya para conti-

nuar el enrielado, y muy pronto lo estará otra de 2.128 metros hasta el punto llamado Las Huacas.

A no haber sido por la dificultad del paso sobre el río Pozón de que os hablé antes, y cuyo puente se ha colocado hace poco, el tendido de rieles hubiera alcanzado mayor extensión, y estuvieran listas las subsiguientes obras de mampostería, á lo menos en su mayor parte. Zanjado aquel inconveniente, los trabajos que se harán en adelante serán más expeditos.

El resumen de los que se han ejecutado hasta hoy en esta construcción, puede verse en el siguiente cuadro que reproduzco del informe del Ingeniero en Jefe Técnico, que corre agregado á los anexos..

Excavación

Estación 0 á estación 327	61.138	60	yardas cúbicas
Estación 327 á estación 500. . . .	3.122-00	—	—
Total	64.260-60	yardas cúbicas	
Menos la excavación en enero, febrero y marzo de 1906.	18.434-42	—	—
Excavación total, desde el 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907. . .	45.826-18	—	—

Terraplén

Estación 0 á estación 327.	50.027-92	—	—
Estación 327 á estación 500.	3.531-00	—	—
	53.558-92	—	—
Menos terraplenes de enero, febrero y marzo de 1906.	15.934-88	—	—
Terraplén total desde 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907	37.624-04	—	—

Mamposterías

Estación o á estación 327.....	1.122,156-00	—	—
Menos trabajo previo en enero, febrero y marzo de 1906.....	202.030	—	—
Mampostería total desde 1º de abril de 1906 hasta el 31 de marzo de 1907	920.126	—	—

Mampostería seca

Total del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907.....	61.89	—	—

Callejón

Total estación o á estación 500..	50.000 pies lineales		
Total en enero, febrero y marzo de 1906.....	14.050	—	—
Total del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907.....	35.950	—	—

Campamentos

Total estación o á estación 500..	8		
Total enero, febrero y marzo de 1906.....	2		
Total 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907.....	6		

Incluyendo casas para empleados y vivanderas.

Enrielado

Total 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907.....	27.097 pies lineales		

con 1800 rieles de 30 pies cada uno;

Plantillas angulares	3.612
Tornillos	7.224
Clavos de riel	50.568; y
Durmientes de buenas maderas	12.642

Línea de telégrafo

De Santo Domingo á Cascajal	44.000	pies lineales

Lastrado

Desde la estación o á la estación 69	6.900	—	—

Manifiesta el Ingeniero en Jefe Técnico de los trabajos, que por razones de economía fué preciso adoptar en los estudios y trazados del ferrocarril, como unidad de medida, el pie inglés, que equivale á o. m. 304 y á esto obedece el que los volúmenes calculados se estimen en yardas cúbicas. Para evitar esta falta en lo sucesivo, se formula actualmente una tabla de equivalencias conforme á nuestro sistema legal de medidas.

Los gastos ocasionados durante el año en esta sección, alcanzan á ₡ 379.760 65, de los cuales corresponden ₡ 299.476 50 á la división entre Santo Domingo y la costa, y ₡ 80.248 15 á la comprendida entre La Barranca y Puntarenas.

Ramal de Alajuela

El ramal de Alajuela se dió por terminado el 31 de marzo próximo pasado.

Consta de 8 kilómetros de vía y contiene dos buenas estaciones construídas con materiales de primera clase y con todas las comodidades necesarias para el movimiento de pasajeros y de carga.

El gasto total de construcción de esta sección de la vía férrea, alcanzó á ₡ 232,305-26 de los cuales ₡ 49.144-60 corresponden al

año económico próximo anterior, y el resto de ₡ 183.160-66 al que ahora me refiero.

* * *

Para concluir la sucinta exposición que os hago relativamente á este importantísimo asunto, debo manifestaros que el Gobierno, deseando el mayor acierto en la elección de la ruta que debe seguir la nueva vía en construcción, para conectarla con la de Puntarenas, hizo ejecutar un nuevo trazado preliminar desde el Cascajal hasta un punto situado entre las estaciones de El Roble y El Porvenir.— Este trazado cruza el río Jesús María, pasa la colina llamada de Cambalache por medio de un túnel de 425 metros, y sigue hasta la bahía de Caldera. De este punto, cruzando el cerro de Carballo por otro túnel que mide 846 metros 64 m. m., llega á la boca de La Barranca, atraviesa este río y sigue por la playa hasta el punto terminal.

El costo de este estudio alcanzó á ₡ 14.435-00.

Ferrocarril de Costa Rica

La deficiencia del material rodante de esta Compañía, en relación con lo que demanda el tráfico de importación y exportación que por ella se verifica, ha provocado algunas quejas de comerciantes y agricultores por demoras en el servicio de arrastre. Advertida de ello la compañía, ha ofrecido aumentar en la proporción requerida dicho material ,para satisfacer cumplidamente las necesidades del tráfico. Creo, pues, que dentro de poco tiempo habrá cesado aquel motivo de queja.

En cuanto á lo demás relacionado con dicha empresa, acerca del contrato para su administración, celebrado con la Northern Railway Company, y la United Fruit Company, ya tuve el honor de daros

el informe correspondiente, á excitativa de esa Cámara; y por lo que hace al movimiento general de trasporte, gastos de explotación etc., me permito referirme al informe del respectivo Administrador, que va anexo.

También esta Compañía ha construído durante el año algunos ramales cuya denominación es la siguiente:

Ramal del Cairo, La Negrita, Down Nativa y Estribos de Carmen (Ramal de Cairo) de Reventazón, Livingston, Número 1 Guácimo, Número 2 Guácimo y Número 3 Guácimo, dando un total de 24 k. 154 m.

Renovó la empresa 33 k. 619 m. de rieles de 60 libras por yarda y en una extensión de 22 k. 530 m. reparó y lastró la vía principal; colocó 40.472 durmientes, é hizo en la vía otras reparaciones y mejoras de importancia, como veréis por el informe á que me he referido.

Northern Railway Company

Esta compañía ha extendido sus líneas ferrocarrileras á medida que se ha ensanchado el cultivo del banano, á cuya explotación se dedica casi exclusivamente.

De 145 k. 051 m. de línea con que contaba el año precedente, ha alcanzado en el actual 193 k. 253 m.

Me informa el señor Gerente General, que en el año de que os doy cuenta se han tendido ramales en distintos sentidos, y cuya denominación es como sigue:

Santa Rosa, Estribo número 1 Santa Rosa, Estribo de Liberpool, Victoria Luisa Railway (extensión de Matina) Estribo número 2 (Luisa Railway), Estribo de Venecia, Philadelphia. Estribo de Toro, Sterling Beverly, que arrojan un total de 52 k. 062 m., construídos últimamente. La Compañía levantó también un edificio de

dos pisos en Limón, para habitación de maquinistas y conductores, y otro para una nueva herrería y taller de moldeadores y armadores.

United Fruit Company

Esta fuerte compañía agrícola ha aumentado considerablemente durante este año el monto de sus exportaciones de banano. Al terminar el año económico tenía cultivadas en las regiones de río Banano, Zent y Santa Clara, 9003 hectáreas, de solo bananales, y exportó en el mismo período 8.989,000 racimos de bananos, que fueron trasportados á los Estados Unidos é Inglaterra en 325 vapores.

Hubo, en consecuencia, un aumento de 1.187,676 de racimos, y es de notar que, aunque la mayor exportación de aquella fruta se hace á los Estados Unidos, creció más proporcionalmente en dicho año la que se hace á Inglaterra.

Calcúlase que la producción del año que principia será próximamente de 10,000,000 de racimos.

Para el trasporte de fruta entre Limón y los puertos británicos de Manchester y Bristol, fueron puestos al servicio los nuevos vapores Chirripó, Reventazón y Barranca.

Durante el año la Compañía introdujo al país la suma de ₡ 630.000-00 oro americano, ó sean ₡ 225.000-00 más que el año anterior.

Sociedad Nacional de Agricultura

En el informe detallado que hallaréis en los anexos, puede verse la extensa labor practicada por el Consejo Administrativo de la Sociedad Nacional de Agricultura durante el año económico próximo pasado.

Considera la Sociedad los campos de ensayos como objetivo preferente á donde deben dirigirse sus esfuerzos, porque sólo las experiencias repetidas bajo un plan sistemático pueden garantizar la eficacia de nuevos cultivos en Costa Rica. Estos campos experimentales, colocados bajo la hábil dirección del ingeniero agrónomo don Enrique Jiménez Núñez, han comenzado á dar buenos resultados, como podrá verse por la especificación hecha de los cultivos y pruebas verificadas en Guadalupe. Con respecto al otro campo de Santo Domingo de San Mateo, destinado á los ensayos de clima caliente, que es diez veces mayor en extensión que el de Guadalupe, apenas se ha podido, por su reciente adquisición, preparar el terreno convenientemente para la presente estación lluviosa. Si bien al terminarse el año anterior se pudo practicar la experiencia del heno de guate, ese ensayo no debe considerarse como de resultados finales, desde el punto de vista económico, por haber estado sujeto á una serie de contrariedades imprevistas y que, seguramente, rara vez se repiten.

En la Sección Administrativa del referido informe, el Consejo pone de manifiesto, en resumen, los diversos acuerdos dictados en sus repetidas sesiones ordinarias, encaminadas á importar sementales extranjeros, como en efecto se ha hecho; á auxiliar á los agricultores en la importación de papas para semilla; á hacer nuevos silos; á cultivar las relaciones con centros agrícolas extranjeros etc. etc.

El Boletín de la Sociedad, redactado por tres de sus miembros, ha sacado á luz catorce números de veinticuatro páginas cada uno; en él se comunica á los agricultores la marcha de la Institución y se publican artículos cuya importancia está garantizada con la reproducción que de ellos hacen las revistas agrícolas de otros países. La distribución de este Boletín se ha hecho gratuitamente á todos los miembros de la Sociedad y á todos los demás agricultores residentes en el país que lo solicitan; también se envía á todas las instituciones similares

extranjeras, en canje á las numerosas publicaciones que la Sociedad recibe actualmente.

Además de este Boletín, el Gobierno ha dispuesto, en bien de la agricultura nacional, repartir, sin remuneración alguna, entre los agricultores pobres de toda la República, la importante revista agrícola La Hacienda, que se edita en New York, y al efecto ha tomado 100 suscriciones por el término de un año que vencerá en octubre próximo entrante.

Los gastos de la Sociedad se han reducido á lo estrictamente indispensable, porque descontando el valor de los terrenos adquiridos para campos de experiencias, los silos nuevos, las máquinas compradas y los sementales importados, que son todos valores reembolsables, el resto de las erogaciones hechas es relativamente pequeño.

A buena cuenta del fondo creado por Decreto nº 83 de 20 de agosto de 1903 para los fines de ese centro, se han pagado durante el período á que me refiero ₡ 27686-85.

En esa suma están comprendidos los sueldos de dos empleados, uno de ellos encargado de la dirección de los campos de ensayos, y el otro de la ejecución de las disposiciones de la Sociedad.

El Gobierno ha tratado de dejar á dicha Sociedad la mayor libertad de acción, auxiliando sus esfuerzos con los recursos pecuniarios que ha solicitado y para lo cual tiene la renta creada por la ley mencionada.

Por su parte, el Consejo de la Sociedad ha trabajado en el año con verdadero celo, empeño y desinterés personal, que merecen el reconocimiento de todos los que en este país se preocupan vivamente por el mejoramiento de la agricultura nacional, que es la principal fuente de riqueza en Costa Rica.

Instituto Físico Geográfico

En este establecimiento científico cuya importancia se acentúa

más cada día, se ha laborado con interés, especialmente en estudios de investigación.

Durante el curso de veinte años que lleva de vida, este centro público ha realizado notorios adelantos y se ha enriquecido de colecciones muy importantes de historia natural y arqueología.

En la actualidad, el local de que dispone no tiene la capacidad suficiente para poder presentar con la debida ordenación los elementos con que cuenta el Museo, así como las adquisiciones de valor histórico y científico que ha logrado reunir desde su fundación.

Progresos verdaderos ha realizado el departamento de Zoología, muy particularmente en la abundante clasificación de reptiles y ofidios venenosos.

Los departamentos de Botánica y Arqueología han tenido también su relativa prosperidad, y si bien el local no permite mayor ensanche ni la formación de un jardín botánico, en cambio la Sociedad Nacional de Agricultura ha cooperado en este sentido con buenos resultados, haciéndose cargo del jardín y de los pedidos de semillas que en épocas anteriores efectuaba el Instituto.

En cuanto al Observatorio Meteorológico, la marcha ha sido satisfactoria: las observaciones se han practicado diariamente y sus resultados se publican en el órgano oficial.

Dirección General de Estadística

Este departamento, que sirve de fuente segura para determinar y precisar las condiciones del país, suministra datos importantes acerca de nuestro general desenvolvimiento durante el año de 1906.

Del estudio de ellos salta la consecuencia halagadora de que las fuerzas vitales de la Nación siguen en progresivo aumento, merced á los hábitos de trabajo y orden tan arraigados en nuestro pueblo.

Si bien los formularios y reglamentos estadísticos requieren todavía muchas innovaciones, no por ello ese importante centro ha dejado de dar buenos resultados y de suministrar datos positivos en beneficio de nuestro progreso y mejoramiento.

Las referencias que á diario se solicitan en la oficina correspondiente, por nacionales y extranjeros, y la creciente correspondencia que allí se sostiene con el mismo fin, demuestran de modo elocuente la importancia que ha venido adquiriendo el referido departamento.

En el informe presentado por el Director constan, en detalle, todas las imperfecciones de que adolece actualmente aquel servicio público, imperfecciones cuyas causas son múltiples y muy atendibles.

Entre ellas pueden citarse la gran dificultad de obtener referencias bien suministradas, la instabilidad del personal de empleados que, como es natural, entorpece el despacho. En asuntos comerciales y demográficos, sin embargo, el servicio es bastante bueno y se ajusta á las prescripciones que la ley pertinente tiene previstas.

Una modificación se hace ya necesaria á fin de que los datos demográficos sean perfectamente ciertos, y esto se conseguiría mediante una reforma á la ley de 30 de diciembre de 1887, en lo referente á la declaratoria de nacimiento. Esta opinión que consigna el señor Director de Estadística, apoyada en muy sólidas razones, á mi juicio, debe atenderse por lo práctica.

Comercio de importación.—Durante el año á que me refiero las importaciones ascendieron á un total de ₡ 16.150,703-25, cuya distribución es como sigue:

Por Puerto Limón		₡ 13.183,404-40
—	— Puntarenas	2.967,298-85

El peso en bruto alcanzó la cifra de 80.640,869 kilogramos.

Las relaciones de procedencia aparecen detalladas en el anexo correspondiente. Comparado el movimiento de este año con el del anterior, resulta un aumento en favor de este último de ₡ 4.885,827-70;

aumento que necesariamente también lo implica en la cuantía de las exportaciones y, de consiguiente, un mejoramiento muy significativo en nuestra actividad comercial.

Ganado vacuno.—Me refiero á este ramo con alguna especialidad debido á su grandísima importancia desde el punto de vista económico, y al hecho notable de que este comercio ha disminuído en relación con los años anteriores.

Los datos que arroja el informe del señor Director General de Estadística son como sigue:

Promedio del consumo durante los diez años anteriores:

Cabezas importadas.....	14710
— producidas.....	24061
Total.....	38771
Población.....	309328

La importación y producción en 1906:

Cabezas importadas.....	11439
— producidas.....	28066
Total.....	39505
Población.....	341590

El anexo adjunto suministra prolijamente la correspondiente disminución ó aumento en los diversos artículos que se importan al país, y por ello me eximo del trabajo de entrar en detalles, muy bien pormenorizados por el Director de la Estadística con sus correspondientes apreciaciones y con datos comparativos oportunos.

Comercio de exportación.—El efectuado en el año en referencia fué como sigue:

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

Varios productos....	₡ 1860-063	Kilogs.....	3795.679
Café.....	7217-285	—.....	13774.258
Bananos.....	9538-181	Racimos.....	8872.729
Madera.....	306-299	Pies cúbicos.	474.882
Ganado.....	3-870	Cabezas.....	38
Total.....	₡ 18925-698		

Como se observa, el banano tiene la primacía en la exportación.

El café acusa una merma de producción con respecto al año de 1905 de ₡ 890437-55.

El banano superó al café en ₡ 4.989,926-40 durante ese período y esa diferencia, seguramente, se acentuará más de año en año.

La exportación del caucho ofrece una merma considerable en relación con el año de 1905: durante éste se exportaron 72598 kilogramos y en el de 1906 la cantidad no alcanzó sino á 60044 kilogramos.

Muy sensible es este resultado, toda vez que su precio mejora constantemente en los mercados extranjeros, debido á los diversos y nuevos usos industriales á que aquel producto se aplica.

Este cultivo reclama un apoyo decidido, siendo así que su producción requiere lapsos demasiado largos, y quizás las primas á los cultivadores darían buenos resultados como ya se ha visto en lo referente al cacao.

La exportación de oro en barras ascendió á ₡ 640540-00 y la se plata en la misma forma á ₡ 515701-00 lo que arroja un aumento pobre el año anterior de ₡ 584603-00.

Resumen.—La actividad comercial del año de 1906 queda, pues, representada en estas cifras:

Exportaciones.....	₡ 18.925,698-00		
Menos moneda acuñada..	11,659-45	₡	18.914,038-55

Importaciones	₡ 16.150,703-25	
Menos moneda acuñada..	1.342,917-95	
		14.807,785-30
Saldo á favor de la exportación		4.106,253-25

Movimiento de población.—Según los datos que la Estadística tiene recogidos y que aparecen en el respectivo anexo, el movimiento migratorio y de población arroja en el año de 1906 un total de 341590 habitantes para la República.

El aumento de población fué como sigue:

Inmigrantes por los puertos de Limón y Puntarenas.....	8795
Emigraron por los mismos puertos...	6528
Diferencia activa	2267
Nacimientos en el año.....	13413
Defunciones.....	8417
Diferencia en favor.....	5026
Sumado con el movimiento inmigratorio.....	2267
Total de aumento de población..	7293
Más la población al 31 de diciembre de 1905.....	334297
Total general	341590 habts.

Las defunciones en el año natural de 1906 se descomponen así:

Mortinatalidad..... ..	322
Menores de cinco años	4555
De otras edades	3540
Total..	8417

Este dato demuestra una excesiva mortalidad en la primera infancia, que sólo podrá disminuir con la aplicación de severos reglamentos higiénicos. La difusión en los hogares, aún de los más remotos caseríos, de tales prescripciones, sería un medio eficaz para combatir tan grave mal, y es á las autoridades, á los médicos, á los maestros y á los sacerdotes á quienes toca especialmente unir sus esfuerzos y hacer que la higiene moderna sea la que impere sobre viejos hábitos y detestables costumbres.

Con respecto al movimiento migratorio, el dato estadístico no es efectivo sino aproximado, por cuanto no se tienen testimonios acerca de las inmigraciones y emigraciones por las fronteras de Nicaragua y Panamá.

Los otros detalles acerca del ramo de estadística aparecen consignados en el anexo con bastante laboriosidad y con el escrúpulo que acostumbra el Director de aquel centro en esta clase de trabajos, de suyo delicados é importantes.

Colonia de Nicoya

La cantidad de licor blanco suministrado al Gobierno por el ingenio de La Mansión, subió á 107560 litros y la zafra pasada dió un producto de 2200 quintales de azúcar que, en relación con el del año anterior, arroja una disminución del 30 0/0.

El total de hectáreas de caña en producción, de propiedad de la Colonia, es de setenta y, además, hay cincuenta hectáreas pertenecientes á particulares cuyo fruto se beneficia en el mismo ingenio.

El contratista se esfuerza por ensanchar los cultivos y al efecto se propone sembrar veinticinco hectáreas más para atender así ampliamente á las necesidades del consumo.

Las maquinarias se conservan en buen estado y urge única-

mente reemplazar algunas piezas que se hallan inservibles á causa del natural deterioro por razón del uso.

Fueron traídas del exterior y renovadas tres masas del trapiche, una rueda Catalina y una bomba para elevar guarapo.

Las entregas de licor á la Administración de licores de Puntarenas fueron hechas durante el año con toda regularidad.

Vapores-Correos

De la lectura del informe presentado á este Ministerio por el Gerente de la Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya, se deduce que las condiciones en que se encuentran los vaporcitos del tráfico son poco satisfactorias, siendo esa la principal causa de ciertas deficiencias en el servicio.

Con interés muy especial, el Gobierno se empeña en remediar esa anormalidad que tan directamente afecta el comercio y agricultura del Guanacaste en especial, y, al efecto, ha venido gestionando con dicha empresa la manera de solucionar las dificultades, ya para prestarle apoyo á fin de que ensanche y regularice el servicio, ya para reclamar, de acuerdo con las circunstancias, el exacto cumplimiento del contrato.

Es de esperarse que en adelante tales inconvenientes desaparezcan, una vez que la Compañía cuente con los materiales y calderas que ha pedido al exterior para hacer las serias reparaciones que exigen sus vapores.

Una de las causas de los desperfectos en las embarcaciones, según lo indica el señor Gerente, ha sido el poco fondo de los ríos Bebedero y Bolsón, cuyas arenas destruyen con rapidez las planchas de acero de las naves.

También contribuyó poderosamente á inhabilitar para el servi-

cio uno de aquellos barcos, el temporal riguroso de octubre que tantos perjuicios causó en el litoral del Pacífico.

Insinúa el informante la necesidad que se hará sentir de cambiar los puertos de Bebedero y Bolsón á los de Tendal y Taboga, tanto porque el reducido cauce de los ríos que dan acceso á ellos entorpece y retarda la navegación, como porque la sequía de las vertientes que los abastecen aminoran notablemente el caudal, á causa de la inconsiderada tala de los bosques, é imposibilita el tráfico en una época del año.

Espero que no ha de llegarse á ese caso, desde luego que la Sección de Obras Públicas, en acatamiento de superiores instrucciones, tiene en estudio un proyecto tendiente á limpiar el fondo de dichos ríos haciendo de ese modo fácil y expedita la comunicación.

El tráfico durante el año fué el siguiente:

Carga.....	1.046,685 kilos
Pasajeros	7118
Reses.....	283
Viajes á diversos puertos del Guanacaste.	253

Aparte de lo expuesto juzgo oportuno hacer observar aquí que el Gobierno, en vista de la importancia de las regiones situadas al Sur de la República y atento á las necesidades de sus pobladores, procura establecer con los puertos de aquel litoral un servicio regular de navegación.

Con ese fin, y como ensayo preliminar, compró la balandra "Josefita" y desde hace varios meses en ella se hacen viajes quincenales á Dominical, el Pozo y Golfo Dulce. Además de los servicios del tráfico corriente, se utiliza para la conducción de la correspondencia.

Mas como ello no llena plenamente las exigencias actuales, ni responde á los propósitos que se persiguen, el Gobierno tiene el intento de establecer una comunicación más cómoda y constante, con-

vencido de que sólo por ese medio se puede iniciar con provecho el desarrollo de aquellas feraces comarcas.

Teatro Nacional

Se ha procurado siempre conservar en el mejor estado posible este importante edificio, de modo que no sufra deterioro alguno en su construcción ni en su parte decorativa.

Varias reformas se han llevado á cabo en el escenario con el objeto de facilitar el trabajo de tramoya y hacer que éste sea servido por menor número de personas de las que antes se empleaban.

El Gobierno acordó un pequeño auxilio á la Compañía Thuiller, que estuvo funcionando durante una temporada de dos meses, con general aceptación.

Para fines de beneficencia se ha cedido en diferentes ocasiones el Teatro Nacional, con buenos resultados para los institutos de caridad, siendo éste uno de los fines más laudables para que sirve al país aquel centro de social cultura.

* * *

Termino aquí la relación de la labor efectuada en el ramo de Fomento durante el año económico próximo pasado, y confío en que esta exposición, hecha á grandes rasgos, dejará la buena impresión del interés que muestra el Poder Ejecutivo por el positivo progreso del país y el general bienestar.

Señores Diputados

O. F. Rohrmoser.

San José, 22 de junio de 1907

ANEXOS

DECRETOS

1906-1907

Nº 1

CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

DE COSTA RICA,

Con el fin de que se haga efectiva la ley de 3 de julio de 1902, que declaró libre la explotación de los yacimientos perlíferos de todo el litoral del Pacífico de la República para los nacionales y para los extranjeros que tengan por lo menos dos años de residencia en el país;

Habiendo trascurrido ya ventajosamente el año de suspención que creyó conveniente ordenar el Poder Ejecutivo, por decreto de 8 de febrero de 1905;

Y siendo de conveniencia pública que se restablezca cuanto antes la pezca de la concha en aquel litoral;

Vistos, además, los decretos de 22 de agosto de 1902, de 12 de abril de 1904 y de 16 de noviembre de 1905,

DECRETA:

Artículo 1º—Desde el día 1º de agosto entrante queda restablecida la libertad de pescar la concha perla en el litoral del Pacífico.

En su explotación se observarán todas las disposiciones de la ley de 3 de julio de 1902, y además, las reglamentarias contenidas en decreto ejecutivo de 22 de agosto del mismo año, en cuanto no sean modificadas por el presente decreto.

Artículo 2º—Las estaciones del año y las secciones para el buceo, serán tres:

La primera corre del 1º de agosto al 30 de noviembre y se aplicará á la parte de litoral comprendida entre la Bahía de Salinas y el Morro Hermoso;

La segunda corre del 1º de diciembre al 31 de mayo y se aplicará á la parte de litoral comprendida entre Morro Hermoso y el Cabo Blanco;

Y la tercera corre del 1º de junio al 31 de julio y se aplicará á la parte del litoral comprendida entre Cabo Blanco y el Golfo Dulce, quedando incluído por lo tanto, el Golfo de Nicoya.

Artículo 3º—En ningún caso podrá el Gobérnador de Puntarenas conceder matrícula para que trabajen más de treinta máquinas ó escafandros á un mismo tiempo.

Artículo 4º—Las licencias ó matrículas se concederán y tomarán por el término de seis meses, renovables, á juicio del Cobernador de Puntarenas.

El plazo se contará desde el día en que se verificare la matrícula.

Artículo 5º—Queda prohibido el buceo con máquinas á una profundidad menor de 11 metros 50 centímetros, computados en las mareas bajas.

Artículo 6º—Queda también prohibida la extracción de concha perla que no tenga por lo menos 10 centímetros de diámetro.

Artículo 7º—Las máquinas dedicadas á la pesca deberán conservarse á distancia una de otra, no menor de 42 metros.

Artículo 8º—Para evitar inconvenientes para la higiene, los buzos de cabeza estarán en la obligación de enterrar las ostras que saquen de las conchas y á limpiar éstas cuidadosamente.

Cada falta que se cometa á este respecto será castigada con multa de 25 á 50 colones, sin perjuicio de que á la tercera se le retire la licencia por el Gobernador de Puntarenas.

Artículo 9º—Cuando los yacimientos perlíferos lleguen á empobrecerse y sea conveniente dejarlos descansar para que la concha se reproduzca y adquiera el tamaño comercial, el Gobernador de Puntarenas podrá disponer que se cierre la pesca por un año en cualquiera de las secciones establecidas; pero no podrá suspender la pesca para el mismo año en más de una de ellas. En ese caso, el tiempo de la suspención no se contará para el efecto de los seis meses de matrícula.

Artículo 10.—El Gobernador de Puntarenas abrirá inmediatamente la matrícula respectiva, y queda encargado de tomar todas las providencias de detalle necesarias para que la pesca pueda comenzar el 1º de agosto próximo.

Dado en San José, á los catorce días del mes de julio de mil novecientos seis.

CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

O. F. ROHRMOSER

Nº 2

CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

DE COSTA RIGA,

Por cuanto: en Decreto número 41 de 9 de julio del corriente año, el Poder Legislativo declaró carretera nacional el camino que á juicio de la Sección de Obras Públicas fuese preferible entre los que unen las poblaciones del Zarcero, Naranjo y Grecia con la ciudad de Alajuela; y tomando en consideración el informe al efecto presentado por el Jefe de aquella Sección,

DECRETA:

Artículo 1º—Ténganse por carretera nacional los siguientes trayectos:

1º—El que como prolongación del camino de San Carlos parte del Zarcero, pasa por Llano Bonito y sale á San Juanillo hasta la villa del Naranjo;

2º—El que sale de este lugar y es conocido con el nombre de Camino del Villano, hasta el alto de la cuesta del río Colorado, desde donde se hará un estudio formal á la Población de Grecia, á fin de acortar la distancia en relación con el camino actual; y

3º—El de Grecia á Alajuela, conocido con el nombre de Camino de Quesada.

Artículo 2º—Procédase, desde luego, al estudio antes referido y á la ejecución de los trabajos necesarios para modificar, en cuanto sea necesario, la pendiente de la cuesta del río Colorado, á fin de dejarla en condiciones aparentes para facilitar el tráfico.

Dado en San José, á los doce días del mes de setiembre de mil novecientos seis.

CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

O. F. ROHRMOSER

Nº 3

CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

DE COSTA RICA,

DECRETA:

Artículo único.—Refórmanse los artículos IX, XI y XII del decreto número 3 de 26 de Marzo de 1904, en los términos siguientes:

Artículo IX: Los funcionarios autorizados para expedir pases de ferrocarril, sólo podrán otorgarlos á las siguientes personas:

Diputados de provincia que no residan en la capital, durante la época de sesiones. Gobernadores, Jefes Políticos, Comandantes de Plaza, empleados del Cuerpo de Policía y de los Resguardos. Militares en servicio y en comisión, guardas del telégrafo, empleados del Ferrocarril, de la Sección de Obras Públicas, del Correo é Inspectores de Escuelas.

Pueden únicamente expedir pases oficiales: los Secretarios de Estado, el Presidente de la Corte, el Comandante en Jefe, los Gobernadores y los Comandantes de Plaza.

Artículo XI:—Todos los funcionarios autorizados para dar pases deberán enviar semanalmente á la Secretaría de Fomento una lista de los que hayan autorizado, con expresión del nombre de la persona á cuyo favor se den y del

empleo que desempeña. El empleado que emitiere un pase á favor de persona que legalmente no tenga derecho á solicitarlo, responderá por el valor del pasaje.

Artículo XII:—Unicamente la Secretaría de Fomento podrá expedir pases de cumplimiento.

Dado en San José, á los veinte y nueve días del mes de diciembre de mil novecientos seis.

CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

O. F. ROHRMOSER

Nº 4

CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA,

En uso de la atribución que le confiere el inciso 27 del artículo 102 de la Constitución,

DECRETA

El siguiente Reglamento para la Administración y explotación del Ferrocarril al Pacífico:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.—La suprema inspección y dirección del Ferrocarril al Pacífico, el nombramiento de empleados, su remoción y la fijación de sus respectivos sueldos, corresponde á la Secretaría de Fomento. Los mandadores y peones que requiera el servicio serán de nombramiento y remoción del Administrador General, pero la Secretaría de Fomento fijará la suma mensual que para tal objeto haya de invertirse.

Artículo 2.—Tanto los itinerarios como las tarifas especiales y generales de fletes y pasajes deben ser previamente aprobados por la Secretaría de Fomento.

Artículo 3.—Las entradas del ferrocarril se depositarán en la Administración principal de rentas, un día después de su recaudación. En la división de Esparta á Puntarenas estos depósitos se harán, hasta nueva orden, en casa de los señores F. J. Alvarado y Cía.

Artículo 4.—La Administración General se subdivide en los siguientes departamentos:

a) Administración.
b) Auditoría.
c) Tráfico
d) Vía
e) Poder motor.

Artículo 5. —Los jefes de los respectivos departamentos deben presentar mensualmente al Administrador General, informes detallados en lo concerniente á la sección administrativa que tienen á su cargo, y le suministrarán, además, todos aquellos datos que solicite.

Artículo 6.—Las faltas de disciplina, puntualidad y cumplimiento del deber cometidas por los empleados subalternos, serán castigadas por los jefes respectivos con suspensión ó multa, con previa autorización del Administrador General.

Artículo 7.—Tanto los diferentes jefes de departamento como sus respectivos subalternos, deben estar bien impuestos de todas las prescripciones de este reglamento. Es obligación de los primeros: velar porque los empleados de su dependencia interpreten debidamente las diferentes reglas consignadas aquí; exigir su fiel observancia y dar aviso escrito al Administrador General, de todas las infracciones que notasen, así como también de las medidas tomadas á efecto de corregir la falta.

Artículo 8.—Los funcionarios cuyas atribuciones estén determinadas en este reglamento, deben tener en su poder una copia de él mientras están en el desempeño de sus funciones, y quedan en la obligación de rendir examen, si á juicio del jefe respectivo es necesario llenar esta formalidad, la cual es obligatoria para el despachador y los empleados de los trenes.

Artículo 9.—Ninguno de los empleados podrá justificar la infracción de alguna de estas reglas, alegando ignorancia de ellas. Su estudio es obligatorio.

Artículo 10.—En caso de que se presente duda en la interpretación de alguna de estas reglas, debe ocurrirse inmediatamente al jefe respectivo pidiendo la correspondiente aclaración

Artículo 11.—Se establece el sistema de promoción para los empleados del ferrocarril, pero sólo se promoverán aquellos que por sus aptitudes, honorabilidad y buena conducta se hagan acreedores al ascenso, sin tomar en consideración el tiempo servido. Entre dos empleados de iguales aptitudes y condiciones, debe preferirse para los efectos de la promoción, al que haya prestado mayor tiempo de servicios.

Artículo 12.—Los empleados que se inhabilitasen en el desempeño de sus funciones, no tendrán derecho para reclamar indemnización.

Artículo 13.—Los jefes de departamento serán responsables de sus actos, en el desempeño de sus funciones, ante el Administrador General, de quien dependen; y éste, á su vez, ante el Ministerio de Fomento.

Artículo 14.—Los despachadores y empleados de los trenes, los agentes y empleados de estación, los telegrafistas y empleados de este ramo, los empleados de muelles, los maquinistas y los fogoneros, están bajo las órdenes del jefe de tráfico.

Artículo 15.—Los peones de la vía y sus anexos, están bajo las órdenes del maestro de caminos, y éste á su vez depende del ingeniero de la empresa.

Artículo 16.—Los empleados de la contabilidad, el cajero, los pagadores y los guarda almacén, lo mismo que los demás empleados de la empresa (en lo relativo á cuentas), están bajo las órdenes del auditor general.

Artículo 17.—Los maquinistas y fogoneros (cuando no estén en la vía), los empleados del taller y los reparadores de carros, están bajo las órdenes del jefe del poder-motor.

Artículo 18.—Todos los empleados están en el deber de prestar su ayuda para evitar peligros ó daños á las propiedades de la empresa.

Artículo 19.—Los utensilios etc. que para el desempeño de sus funciones se entreguen á los empleados y que no sean devueltos por éstos cuando se separan del servicio, les serán cargados al precio de costo, y su valor se deducirá del sueldo devengado.

Artículo 20.—El empleado que abandonase su puesto, sin previo consentimiento del jefe inmediato, quedará sujeto á las penas establecidas por la ley.

Artículo 21.—Los asuntos del servicio no pertenecen al dominio público. En consecuencia, los libros y documentos sólo podrán ser examinados por funcionarios debidamente autorizados al efecto. Queda prohibida la presencia de personas extrañas al servicio, en el interior de las oficinas, excepto cuando sea para tratar asuntos relacionados con la empresa, en cuyo caso deben dirigirse al Administrador General. Las discusiones relativas al servicio, entabladas fuera de las oficinas, de palabra ó por la prensa, que de alguna manera perjudiquen la reputación de un superior, aunque éstas procedan de un jefe de departamento, serán consideradas como una falta de disciplina que se castigará de acuerdo con las prescripciones del artículo 6, ó con la pena de destitución. Esta pena sólo puede ser aplicada por el Ministro de Fomento, cuando se trate de empleados de presupuesto.

Artículo 22.—Todo accidente, aunque sea de secundaria importancia, debe ser comunicado, por telégrafo, al Administrador General y al jefe de tráfico, de la estación telegráfica más próxima. El Administrador General debe á su vez, comunicarlo al Ministerio de Fomento.

Pasajes oficiales

Artículo 23.—Los funcionarios autorizados para expedir pases de ferrocarril, sólo podrán otorgarlos á las siguientes personas:

Diputados de provincia que no residan en la capital, durante la época de sesiones; gobernadores, jefes políticos, comandantes de plaza, empleados del cuerpo de policía y de los resguardos, militares en servicio y en comisión, guardas del telégrafo, empleados del ferrocarril, de la Sección de Obras Públicas, del correo, inspectores de escuelas y visitador de oficinas fiscales.

Pueden únicamente expedir pases oficiales los Secretarios de Estado, el Presidente de la Corte, el Comandante en Jefe, los gobernadores y los comandantes de plaza.

Todos los funcionarios autorizados para dar pases deberán enviar semanalmente á la Secretaría de Fomento una lista de los que hayan autorizado, con expresión del de la persona á cuyo favor se den y del empleo que desempeña. El empleado que emitiere un pase á favor de persona que legalmente no tenga derecho á solicitarlo, responderá por el valor del pasaje.

Todas las disposiciones de este artículo se hacen extensivas á los pasajes en los demás ferrocarriles existentes en el país.

Artículo 24.—Los pases de cumplimiento serán expedidos por el Administrador General, pero autorizados con el Visto Bueno de la Secretaría de Fomento.

De la Administración

Artículo 25.—El Administrador General es el jefe de la empresa y como tal, el único que tiene derecho á la comunicación directa con el Ministerio de Fomento para los asuntos del servicio. Presentará informes mensuales y anuales á la Secretaría de Fomento haciendo relación general de los asuntos importantes, relativos al servicio. Enviará también á la Contabilidad Nacional copias de los balances de prueba y de los demás estados mensuales relativos al movimiento del ferrocarril.

Artículo 26.—Corresponde al Administrador General la vigilancia constante sobre todos los departamentos, y exigir que tanto los jefes como los empleados de su dependencia, cumplan estrictamente con las obligaciones de su cargo.

Artículo 27.—Todo suceso extraordinario que ocurra, debe ser comunicado por el Administrador, á la Secretaría de Fomento.

Artículo 28.—Las órdenes que el Administrador quiera impartir á los empleados subalternos, cuando éstas afecten el sistema adoptado por el jefe del departamento respectivo, deben ser comunicadas por medio de este funcionario, pero el Administrador tiene perfecto derecho para dirigirse á cualquiera de los empleados del ferrocarril, en demanda de informes especiales, sin que para ello necesite recurrir á la mediación del jefe del departamento. Todos los funcionarios de la empresa están en el deber de acatar las órdenes del Administrador.

Artículo 29.—Los pases que se expidan á favor de los empleados del ferrocarril, deben estar firmados por el Administrador y refrendados por el jefe del departamento respectivo.

Artículo 30.—Los permisos que por enfermedad ú otros motivos se concedan por más de dos días, deben ser autorizados por el Administrador.—Los que excedan de este número de días, sólo serán concedidos por el Administrador, con autorización del Ministerio de Fomento.

Artículo 31.—Todo gasto que se haga en cualquier departamento, debe ser previamente autorizado por el Administrador (fórmula nº 6) quien negará su aprobación á los que, de antemano, no hayan sido aprobados por el Ministerio del ramo. Todo contrato que se celebre para la provisión de materiales, debe ser previamente aprobado por la Secretaría de Fomento.

Artículo 32.—Las suspenciones del servicio y las multas mayores que el sueldo devengado en dos dias, que impongan los jefes de departamento, deben ser aprobadas por el Administrador.

Artículo 33.—El Secretario funcionará como Administrador durante las ausencias temporales de éste.

De la Auditoría

Artículo 34.—El Auditor general es el jefe del departamento de cuentas del ferrocarril y quedan bajo su inspección y custodia todos los almacenes de útiles y materiales

Artículo 35.—Son empleados del departamento de contabilidad:

El Auditor general, el tenedor de libros, el inspector de trenes y estaciones, el cajero, los pagadores, el apuntador general, el comprador de materiales, el recibidor de materiales y los demás oficiales de la auditoría.

Artículo 36.—Las órdenes y circulares que se expidan en lo relativo á cuentas, deben ir firmadas por el Auditor general.

Artículo 37.—De toda circular que se expida debe remitirse un duplicado al Administrador.

Artículo 38.—Los reclamos contra la empresa deben ser presentados al Administrador general, quien los pasará al Auditor para que, previa la información correspondiente, indique si son ó no atendibles, consignando las razones en que se funde para resolver el punto. Con vista de estos documentos el Administrador autorizará el pago del reclamo que resulte justificado, si no excede de ₡ 25-00; excediendo de esta cantidad debe solicitarse la autorización al Ministerio de Fomento. Una vez cumplidas las formalidades anteriores, el Auditor ordenará su pago, haciendo extender el comprobante respectivo.

Artículo 39.—Los datos é informes que suministre el Auditor á la Administración, deben estar autorizados con su firma, lo mismo que toda la documentación que entregue al tenedor de libros.

Artículo 40.—Los presupuestos de gastos que deban presentarse á la Secretaría de Fomento, deben estar firmados por el Auditor y con el visto bueno del Administrador.

Artículo 41.—Ni el cajero ni los pagadores podrán pagar ninguna cuenta ó planilla que no esté firmada por el Auditor y aprobada por el Administrador.

Artículo 42.—Todas las compras que se efectúen por cuenta del ferro carril, se harán por medio de órdenes escritas (en la fórmula correspondiente), que deberán ir firmadas por el Auditor, pero éste no podrá proceder á la compra de ningún artículo, si antes no ha sido autorizado para ello por el Administrador, en la fórmula Nº 6.

Artículo 43.—El Tenedor de libros funcionará como Auditor general, durante las ausencias temporales de éste, pero no podrá autorizar los documentos en que se base para formular sus cuentas.

Del jefe de tráfico

Artículo 44.—Son empleados del departamento de tráfico:

El jefe del departamento, los despachadores de trenes, los agentes y telegrafistas, los inspectores y guardas del telégrafo, los empleados del patio que manejen trenes y cambia-vías y todo el personal de los trenes, mientras se encuentren en la vía.

Artículo 45.—Es obligación del jefe de tráfico, dirigir todas las maniobras de su departamento y velar por la buena marcha de los asuntos que le han sido encomendados, formular los itinerarios y pasarlos á la Administración para los efectos del artículo 2º

Artículo 46.—Los itinerarios deben estar firmados por el jefe de tráfico y por el Administrador general.

Artículo 47.—El jefe de tráfico llevará los registros necesarios para formular los estados que mensualmente debe pasar al departamento de contabilidad.

Artículo 48.—Hará las investigaciones necesarias relativas á los reclamos correspondientes á su departamento, y después de cumplir con esta formalidad, pasará el informe respectivo al Auditor general, junto con los documentos que al asunto se refieran.

Artículo 49—Debe comunicarse al Administrador general todas las necesidades de su departamento, tanto en lo relativo á material rodante como á telégrafo, estaciones, etc.

De la vía

Artículo 50.—Son empleados del departamento de vía:

El ingeniero, el maestro de caminos y sus ayudantes, los capataces de cuadrillas, los guardas de vía y puentes y todos los demás que se ocupen en el mantenimiento de la vía y sus anexos.

Artículo 51.—El ingeniero debe ordenar la ejecución de todos los trabajos que se relacionen con la vía y sus anexos. Por lo menos una vez al mes, deben inspeccionar personalmente los puentes y alcantarillas.

Pasará mensualmente un informe escrito al Administrador general dando cuenta detalladamente de los trabajos ejecutados en su departamento y haciendo, además, las indicaciones necesarias en lo relativo á las innovaciones que en su concepto deben introducirse.

Artículo 52.—No se ejecutará ningún trabajo que no sea de los que constituyen el sostenimiento ordinario de la vía, sin autorización previa del Administrador general y del Ministro de Fomento. Cuando las circunstancias exijan la ejecución de una obra de esta naturaleza, el ingeniero procederá á la formación de los planos respectivos y del correspondiente presupuesto de gastos y presentará ambos documentos al Administrador general, para los efectos consiguientes.

Del Poder motor

Artículo 53.—Son empleados de este departamento:

El jefe del poder motor, los capataces del taller, el bodeguero del taller y sus ayudantes, los mecánicos, carpinteros, herreros fundidores, auxiliares, aprendices, etc.

Artículo 54.—Es obligación del jefe del poder motor velar por el orden y disciplina de los empleados del taller, y porque todos éstos cumplan estrictamente con las atribuciones de su cargo.

Artículo 55.—Presentará informe mensual al Administrador general, de lo relativo á los trabajos ejecutados en el taller, especificando lo que corresponde á locomotoras, coches de pasajeros, carros de carga, carros de trabajo, reparaciones y ampliaciones del taller, trabajos por cuenta del Supremo Gobierno y por cuenta de particulares.

Artículo 56.—Siempre que se hagan trabajos por cuenta de particulares, el jefe del poder motor está en el deber de suministrar, por escrito, todos los datos necesarios al Auditor general, á fin de que éste ordene su cobro por medio de la cuenta respectiva.

Artículo 57.—No podrá ejecutarse ningún trabajo particular sin orden escrita del Auditor, autorizada con el visto bueno del Administrador general.

Artículo 58.—El jefe del poder motor pasará nota escrita al Administrador indicando los materiales, herramientas etc., que se necesitan para el buen servicio.

Esta nota debe ser presentada con la mayor anticipación posible.

Artículo 59.—Las notas de pedido que el Administrador reciba del jefe del poder motor, deben ser remitidas por aquél, con su visto bueno, al Auditor general, para que éste formule el pedido que ha de presentarse al Ministerio de Fomento, para los efectos de su aprobación.

Artículo 60.—El jefe del poder motor debe dar á sus subalternos todas las instrucciones necesarias para la buena ejecución de los trabajos.

Artículo 61.—Las ausencias temporales del jefe del poder motor, serán suplidas por el primer mecánico.

CAPÍTULO II

Hora oficial del ferrocarril

Artículo 62.—El despachador de trenes de San José, comunicará por telégrafo, diariamente, á las nueve de la mañana, á todas las estaciones de la línea que tengan comunicación telegráfica, la hora oficial, de acuerdo con el reloj de la despachaduría de trenes.

Artículo 63.—Los agentes de estación están en el deber de regular sus relojes todos los días, arreglándolos de acuerdo con la hora que les ha sido comunicada por el despachador de trenes.

Artículo 64.—Todos los conductores y maquinistas deben estar provistos de relojes de bolsillo que marchen con regularidad, y compararlos al llegar al término de cada viaje, con el de la estación terminal.

Artículo 65.—Los conductores indicarán la hora correcta á los agentes de estación que no tengan comunicación telegráfica.

Artículo 66.—Es obligación de los conductores el dar aviso al despachador de trenes cada vez que noten discrepancias en los relojes de las estaciones que tienen comunicación telegráfica.

Artículo 67.—Los telegrafistas están en el deber de pedir la hora correcta al despachador de trenes, cada vez que ésta les sea solicitada por algún conductor ó maquinista.

Artículo 68.—Los maquinistas y conductores que, por cualquier motivo, no lleguen á las estaciones durante uno ó más días, deben arreglar sus relojes de acuerdo con el de cualquiera de los conductores que tenga el tiempo correcto.

Artículo 69.—La hora que marque el reloj del despachador de trenes de San José, debe ser considerada como buena.

Artículo 70.—En ningún caso y bajo ningún pretexto podrá corregirse la hora que marca el reloj del despachador de trenes, sino en proporciones de cinco minutos cada día.

Artículo 71.—La hora marcada por el reloj del despachador de trenes sólo prodrá ser corregida por este funcionario, y esto, ajustándose estrictamente á lo prescrito en el artículo 70.

De los itinerarios

Artículo 72.—Un itinerario es la ley que determina las horas de llegada y salida de los trenes regulares á las estaciones de la línea, en la cual se basan los conductores de los trenes extras y especiales para la justa apreciación de sus derechos sobre la vía.

Artículo 73.—Los conductores y maquinistas de los trenes regulares están en el deber de acatar estrictamente las prescripciones del itinerario.

Artículo 74.—Constituye una falta grave, que se castigará con la pena de destitución, el hecho de llegar, con un tren regular, á una estación cualquiera, antes de la hora señalada en el itinerario.

Artículo 75.—Todo nuevo itinerario, desde el momento en que entra en vigor, deja sin efecto el precedente, lo mismo que todas las instrucciones especiales que contenga.

Artículo 76.—En los itinerarios no deben figurar más de dos líneas de números correspondientes á un solo tren. Cuando figuren las dos, el número menor indica la hora de llegada, y el mayor, de la salida. Cuando sólo con-

tengan una línea, la hora que en ella se consigne, debe considerarse como de salida.

Artículo 77.—Los sitios señalados para el encuentro de dos trenes que corren en dirección contraria y hacia el mismo punto, se denominarán *puntos de cruce.*

Artículo 78.—Los puntos de cruce deben señalarse en el itinerario, usando tipo mayúsculo.

Artículo 79.—Los números consignados en las casillas correspondientes á las estaciones intermediarias, no deben tomarse como indicación de que el tren haya de parar en ese punto, á menos que se marque la hora de entrada y de salida, en cuyo caso la parada es obligatoria.

Artículo 80.—Los signos convencionales que se usarán en los itinerarios son los que se insertarán al pie, cuyo significado se indica á la derecha de cada uno de ellos.

* Estación telegráfica
* * Estación para comidas.
§ Estación de bandera.
* * * Parada habitual.

Artículo 81.—Solamente pararán en las estaciones de bandera los trenes regulares, cuando para ello se les haga la señal correspondiente.

Artículo 82.—Todos los trenes regulares pararán en los puntos designados como *parada habitual.*

Artículo 83.—Los trenes regulares se clasifican por números y se dividen en primera y segunda clase. Tanto el número como la clase debe indicarse en la parte superior de la columna correspondiente á cada tren, en el itinerario.

Señales reglamentarias

Artículo 84.—Los conductores, maquinistas, fogoneros, brequeros, agentes de estación, telegrafistas, vigilantes de cambia-vías, capataces de cuadrillas, vigilantes de la vía y de los puentes, y todos los demás empleados que por sus atribuciones puedan necesitar el uso de señales, deben estar provistos de los útiles correspondientes, conservarlos en lugar seguro y tenerlos á mano para los casos en que sean necesitados.

Artículo 85 —Las señales se harán por medio de banderolas y linternas.

Artículo 86.—Las banderolas se usarán durante el día y las linternas durante la noche.

Artículo 87.—Cuando el estado del tiempo ú otras causas especiales intercepten la vista de las señales diurnas, deben usarse las nocturnas como agregado, para mayor seguridad.

Artículo 88.—Se usarán señales blancas, rojas, azules y verdes.

Significado de los colores

Artículo 89.—El color verde ostentado al final de los trenes, indica que el tren está completo.

Artículo 90.—Color rojo colocado en el centro de la vía, significa peligro y es señal para parar.

Artículo 91.—Color rojo colocado á un lado de la vía, significa precaución y es una señal para que en todo el trayecto que de esta manera esté protegido, se camine despacio y con especial cuidado.

Artículo 92.—Color rojo colocado en una estación, significa que el tren debe parar para que el conductor y el maquinista reciban órdenes relativas á la carrera de su tren.

Artículo 93.—Color azul colocado en uno ó en ambos extremos de una locomotora, de un carro ó de un tren, significa que hay trabajadores por debajo ó á su alrededor. Cuando éstos estén protegidos de este modo no debe imprimírseles ningún movimiento. Esta señal será colocada por los trabajadores, y sólo ellos están autorizados para quitarla. En tales casos no deben colocarse en la misma vía otros carros que puedan impedir la vista de las señales azules, sin notificarlo previamente á los trabajadores que han colocado la señal.

Artículo 94.—El color blanco se reconoce únicamente como señal para parar un tren en las estaciones de bandera que estén marcadas como tales en el itinerario de ese tren.

Artículo 95.—Una banderola ó una linterna balanceadas á través de la vía, un sombrero ó cualquier otro objeto agitado violentamente por cualquiera persona sobre la vía, debe interpretarse como señal de peligro y el tren debe parar inmediatamente.

Señales de tren

Artículo 96.—Todos los trenes que corran durante el día deben llevar dos banderolas verdes colocadas, una á cada lado del extremo superior del último carro, como señal para indicar el final del tren.

Artículo 97.—Los trenes que corran durante la noche deben reemplazar las banderolas á que se refiere el artículo anterior, con linternas verdes y llevarán, además, una luz blanca al frente de la locomotora.

Artículo 98.—Cuando no puedan obtenerse dos luces verdes, puede hacerse uso de una sola.

Artículo 99.—Las locomotoras que trabajen en los patios no deben ostentar la señal verde.

Artículo 100.—Dos banderolas verdes durante el día, ó como agregado, dos luces verdes durante la noche, colocadas al frente de la locomotora, indican que otro tren que viene enseguida, tiene los mismos derechos que el que ostenta las señales.

Artículo 101.—Dos banderolas blancas durante el día, ó como agregado, dos luces blancas, durante la noche, indican que el tren es irregular.

Artículo 102.—Las locomotoras de patio, cuando están en movimiento durante la noche, llevarán una luz blanca, tanto al frente como en la parte de atrás. Cuando no estén provistas del foco respectivo, en la parte de atrás, deben llevar en su reposición, dos luces ó linternas, blancas.

Artículo 103.—Cuando por circunstancias inevitables, una locomotora que corre durante la noche, lleva uno ó más carros por delante, debe colocarse una luz blanca al frente del carro que va á la cabeza del tren.

Artículo 104.—Una locomotora que corra durante la noche con el frente colocado al contrario del rumbo que lleva, debe ostentar una luz blanca en la parte delantera. [Véanse los diagramas números 14 y 15.]

Artículo 105.—Todo tren de pasajeros, mientras esté en movimiento debe tener todos sus carros en comunicación con la locomotora, por medio de una cuerda conectada con el timbre de ésta. La cuerda puede colocarse por dentro ó por encima de los carros.

Señales por medio del timbre

Artículo 106.—Cuando el tren está parado:

Número de tañidos	*Significado*
Uno	Ensáyense los frenos neumáticos
Dos	Orden de partir
Tres	Orden de retroceder
Cuatro	Orden de aplicar ó aflojar los frenos
Cinco	Orden de llamar al abanderado

Artículo 107.--Cuando el tren está en marcha:

Número de tañidos	*Significado*
Uno	Aviso de que el tren se ha dividido
Dos	Orden de parar inmediatamente
Tres	Orden de parar en la siguiente estación
Cuatro	Orden de disminuir la velocidad
Cinco	Orden de aumentar la velocidad

Señales por medio del silbato

[Un silvido corto se representa en este reglamento por medio de un cero; y uno largo, por medio de una línea horizontal]

Artículo 108.--Las señales por medio del silbato deben ajustarse á las reglas siguientes:

[a]	o	Orden de aplicar los frenos inmediatamente
[b]	— —	Orden de aflojar los frenos
[c]	— o o o	Orden para que el abanderado proteja el final del tren.
[d]	— — — —	Orden para que el abanderado regrese del Oeste.
[e]	— — — — —	Orden para que el abanderado regrese del Este
[f]	— — —	Cuando el tren está en marcha, es indicación de que el tren se ha dividido. Esta señal debe repetirse hasta que sea contestada de acuerdo con el párrafo [d] del artículo 109.
[g]	o o	Indicación de haber entendido una señal
[h]	o o o	Cuando el tren está parado, es indicación que va á retroceder.
[i]	o o o o	Toque de atención pidiendo señales.
[j]	— o o	Toque que deben dar los trenes que porten señales relativas á otro que los sigue, para llamar la atención de los trenes con que se crucen en la misma ó contraria dirección, acerca de las señales que ostentan.
[k]	— — o o	Aproximación á vías públicas, cruzadas por la línea férrea.
[l]	———-———	Aproximaciones á estaciones, empalmaduras, curvas, puentes y á señales de precaución.

Señales de linterna

Artículo 109.—Estas señales se ejecutarán en la forma que se indica á continuación:

Movimiento de la linterna	*Significado*
[a] Balanceada á través de la vía.. ..	Orden de parar
[b] Movimiento de ascenso y descenso, en posición vertical	Orden de continuar hacia adelante
[c] Balanceada verticalmente en un círculo, á través de la vía, cuando el tren está parado...	Orden de retroceder
[d] Balanceada verticalmente con el brazo recto, en un círculo, á través de la vía, cuando el tren está en marcha.....	Indicación de que el tren se ha dividido
[e] Balanceada horizontalmente en un círculo, cuando el tren está parado	Orden de aplicar los frenos
[f] Sostenida con el brazo recto, por encima de la cabeza, cuando el tren está parado..	Orden de aflojar los frenos.

Artículo 110.—Una banderola ó la mano movidas en la forma indicada para las señales de linterna, tienen el mismo significado.

Reglas para el uso de las señales

Artículo 111.—Una señal mal colocada ó la falta de ésta en un punto en donde ordinariamente existe, debe considerarse como indicio de peligro. En tales casos debe ponerse el hecho en conocimiento del jefe de tráfico.

Artículo 112.—Cuando se coloque una señal de peligro para detener un tren, éste debe proceder de acuerdo con lo prescrito en el párrato [g] del artículo 108.

Artículo 113.—Una luz ó banderola colocados en un tren como señal de clasificación, deben ser consideradas de igual manera que las dos luces ó banderolas á que se refiere el reglamento.

Artículo 114.—Los conductores y maquinistas son responsables de cualquier accidente que pueda ocurrir, á consecuencia de la mala colocación de las señales de su tren.

Artículo 115.—Siempre que se haga la señal á que se refiere el párrafo [j] del artículo 108, el maquinista del tren á que se dirige la señal, debe contestarla de acuerdo con las prescripciones del párrafo [g] del citado artículo 108. El maquinista que hace la señal debe pararse, si fuese necesario, para cerciorarse de que han sido bien vistas las señales que ostenta.

Artículo 116.—Cuando uno ó más trenes lleven señales acerca de las cuales debe llamarse la atención de los otros, cada locomotora hará la suya y contestará la qne le corresponda, en la forma prescrita.

Artículo 117.—Cuando haya más de una locomotora formando parte de un solo tren, la de adelante, será la única que debe hacer y contestar señales.

Artículo 118.—El uso de las señales debe ceñirse en un todo á las prescripciones de este reglamento, y todos los empleados de los trenes están obligados á dedicar á ellas especial atención.

Artículo 119.—La campana de las locomotoras debe tocarse cuando los trenes vayan á emprender su marcha; cuando corran por las calles de alguna población, y cuando se aproximen ó las estaciones.

Artículo 120.—Queda prohibido el uso innecesario del silbato. Para las evoluciones que deben efectuarse en los patios de las estaciones, es la campana la que debe hacerse funcionar, excepto en los casos reglamentarios, ó cuando el uso del silbato fuese necesario para evitar un accidente.

Reglas de tren

Clasificación de trenes

Artículo 121.—Los trenes se dividen en regulares é irregulares.

Artículo 122.—Los trenes regulares son aquellos que están indicados en el itinerario, y pueden subdividirse en secciones. Cada seción, excepto la última, debe ostentar las señales á que se refiere el artículo 100.

Artículo 123.—Se da el nombre de trenes irregulares á todos aquellos cuya carrera no está marcada por el itinerario. Estos corren en virtud de órdenes escritas firmadas por el despachador de trenes, y están en el deber de dejar siempre expedita la vía para el tráfico de los trenes regulares.

Artículo 124.—Los trenes irregulares, de pasajeros, se designan con el nombre de *especiales*; los de carga con el de *extras* y los de trabajo con el de *extras de trabajo.*

Artículo 124.—Todos los trenes irregulares son de clase inferior á los regulares.

Movimiento de trenes

Artículo 126.--Ningún tren podrá salir de los límites del patio si la carrera no está autorizada por el itinerario ó por orden escrita del despachador de trenes.

Artículo 127.—Ningún tren podrá salir de una estación sin que el conductor haya hecho de antemano, la señal correspondiente.

Artículo 128.—Los trenes regulares pierden los derechos que les da el itinerario, á las doce de la noche.

Artículo 129.—Los trenes regulares de pasajeros, son de primera clase.

Artículo 130.—Los trenes regulares de carga, son trenes de segunda clase.

Artículo 131.—Los trenes especiales y extras son de tercera clase.

Artículo 132.—Los trenes extras, de trabajo, pertenecen á la cuarta clase.

Artículo 133.—Los trenes que corren con rumbo Oeste tienen derecho á la vía sobre los de igual clase, ó de clase inferior, que corren con rumbo Este.

Artículo 134.—Los trenes de primera clase que corren con rumbo Este, tienen derecho á la vía, sobre los trenes de segunda, tercera y cuarta clase que corren hacia el Oeste·

Artículo 135.—Los trenes de segunda clase que corren con rumbo Este, tienen derecho á la vía sobre los trenes de tercera y cuarta clase, que corren hacia el Oeste.

Artículo 136.—Los trenes de tercera clase que corren con rumbo Este tienen derecho á la vía, sobre los trenes de cuarta clase que corren hacia el Oeste.

Artículo 137.—Los trenes de tercera y cuarta clase deben respetar los derechos de los de primera y segunda, dejando la vía expedita á la hora marcada por el itinerario.

Artículo 138.—Los trenes irregulares empezarán su carrera partiendo del desviadero del Oeste de la estación de salida y la terminarán en el desviadero del Este de la estación de llegada, y viceversa. No deben usar la vía principal de las estaciones, sino en caso de estricta necesidad y resguardándose con el abanderado.

Artículo 139.—Los trenes de primera clase que corran en secciones, y en general, los trenes que sigan á otro de la misma clase ó de clase superior, deben conservar entre sí la distancia correspondiente á una carrera de diez minutos, por lo menos, excepto en los puntos de cruce ó pase, en donde pueden acercarse, pero guardando las precauciones necesarias.

Artículo 140.—Los trenes de segunda, tercera y cuarta clase, no deben, en ningún caso, seguir à uno de primera con una distancia menor de quince minutos; y aun en esta forma, deben guardar grandes precauciones para el caso imprevisto en que tren de primera se vea obligado á parar y no disponga del tiempo necesario para que su abanderado llegue á la distancia conveniente para hacer la señal reglamentaria al tren que se aproxima.

Artículo 141.—Ningún tren debe llegar á una estación ni salir de ella antes de la hora señalada en el itinerario, salvo que para hacerlo reciba orden especial del despachador de trenes.

Artículo 142.— Todo tren regular que corra antes de la hora señalada en el itinerario, pierde sus derechos y entra en la categoría de un extra ó especial hasta tanto que vuelva á regularizar su carrera, de acuerdo con el itinerario. [Véase el artículo 141].

Artículo 143.—Los conductores están en el deber de revisar los registros de tren, antes de salir de las estaciones, para averiguar si tienen derecho sobre la vía.

Artículo 144.—En los primeros puntos de cruce ó pase, todos los trenes deben parar, al llegar al cambia-vías, para cerciorarse de si éste está colocodo, salvo que el apartadero esté expedito; y en caso de que ya estuviera ocupado por el tren que debe dejar franca la línea general, pueden aquéllos continuar por ésta, sin hacer la parada á que se ha hecho referencia, si el tren colocado en el apartadero, no tiene su abanderado en el empalme con la línea general. La ausencia del abanderado en tales casos, será interpretada como señal de que el cambiavías está colocado ya en la forma debida.

Artículo 145.—Cuando se interrumpe la carrera de un tren, ó se retrase éste por una circunstancia cualquiera y haya posibilidad de que sea alcanzado por otro tren que venga atrás, el conductor del tren demorado está en el deber de enviar su abanderado á una distancia no menor de quince postes telegráficos, para proteger su tren. El frente del tren debe ser igualmente protegido por el fogonero, cuando fuese necesario.

Artículo 146.—Si un tren se dividiere cuando está en carrera, los empleados de éste deben tener especial cuidado para impedir que choquen las partes separadas. En tales casos, los maquinistas deben hacer inmediatamente la señal prevenida en el párrafo [f] del artículo 108. La parte delantera tendrá el derecho de retroceder para unirse á las partes separadas, enviando primero un abanderado á una distancia de diez postes telegráficos en la dirección en que el tren deba retroceder. La marcha de retroceso debe hacerse con gran

precaución y con una velocidad no mayor de seis kilómetros por hora. Deben, además, ponerse en práctica todas las precauciones prescritas por el reglamento para proteger el tren contra trenes opuestos. La parte ó partes separadas no deben moverse hasta que la parte delantera haya regresado. Esta regla se refiere á los trenes de las cuatro clases. Cuando ya se sepa que las partes separadas han sido detenidas y todo el tren esté á la vista, sin que se interpongan curvas ú otros obstáculos, de manera que las señales puedan verse de las varias partes separadas, el conductor dará las órdenes correspondientes al reenganche, tomando siempre las mayores precauciones.

Artículo 147.—Cuando un tren éntre retrocediendo en un apartadero, para cruzarse ó ser pasado por otro tren, el maquinista debe inspeccionar personalmente el cambiavías á fin de cerciorarse de si éste está bien colocado y cerrado con llave.

Artículo 148.—Los trenes que no tengan derecho de vía, deben estar completamente apartados de la línea general cuando deban ser encontrados ó pasados por otro.

Artículo 149.—Cuando un tren de clase inferior deba cruzarse con otro de clase superior, el de clase inferior debe colocarse en el apartadero, dejando libre la vía principal, con cinco minutos de anticipación, por lo menos.

Artículo 150.—Cuando deben cruzarse trenes de la misma clase, el que no tenga el derecho de vía, debe dejar libre la vía principal, colocándose en el apartadero. En tales casos, el tren de derechos inferiores no debe retroceder, pasando el empalme del apartadero, hasta que el otro tren haya llegado, salvo que tenga instrucciones especiales que obedecer, pero aun así, debe mandar con anticipación su abanderado hacia el lado por donde el otro tren ha de llegar.

Artículo 151.—Cuando un tren deba cruzarse con otro de derechos superiores, no debe separarse del último apartadero en donde esté, si según el itinerario no tiene tiempo sobrado para llegar á otro apartadero por lo menos cinco minutos antes de la hora señalada para el arribo á ese punto del tren superior.

Artículo 152.—Cuando por causas inevitables sea necesario traer los carros por delante de una locomotora, el conductor debe colocarse eu un punto dominante del carro que va á la cabeza del tren, de modo que pueda distinguir en cualquier momento, la menor señal de peligro y trasmitirla al maquinista. Esta regla no se refiere al movimiento de trenes en los patios de las estaciones.

Artículo 153.—Ningún tren puede pasar y correr por delante de otro de clase superior, sin una orden especial del despachador de trenes, excepto en el trayecto comprendido entre una estación sin telégrafo y la próxima estación telegráfica, ó en una estación telegráfica, cuando la comunicación está interrumpida. En tales casos, los conductores deben cambiar sus órdenes firmando cada uno la que va á entregar al otro conductor.

Artículo 154.—Un tren regular que se atrase y se coloque en la hora de otro de su misma clase, no pierde sus derechos.

Artículo 155.—Ningún tren debe ostentar señales relativas á otro que le sigue, sin orden para ello, del despachador de trenes.

Artículo 156.—Un tren regular puede pasar y correr por delante de otro de su misma clase.

Artículo 157.—Una sección puede pasar y correr por delante de otra sección de su mismo tren, cambiando las órdenes y las señales con la sección que ha de ser pasada.

Artículo 158.—Ningún tren debe pasar por el espacio que media entre otro tren y la plataforma de las estaciones, en los momentos dedicados á la entrada ó salida de los pasajeros.

Artículo 159.—A los trenes extras de trabajo, se les señalará el trayecto en que deben trabajar. Estos deben correr con una velocidad lo más aproximada posible, á la que, según el itinerario, es permitida á los *extras*.

Artículo 160.—Cuando el tiempo esté despejado y los trenes de segunda ó tercera clase se retrasen, más de treinta minutos, los extras de trabajo pueden ocupar la vía principal, pero protegiéndose debidamente por medio de abanderados en ambas direcciones.

Artículo 161.—Los empleados de los trenes de segunda y tercera clase cuando éstos caminen con más de treinta minutos de retraso, deben estar muy atentos á las señales de los trenes de cuarta clase. En épocas de niebla los trenes de cuarta clase no podrán usar las facultades que les concede el artículo 160.

Artículo 162.—Todos los telegramas ú órdenes de tren deben estar escritos con tinta ó lápiz-tinta.

Artículo 163.—Es obligación de los conductores atender personalmente al manejo de los cambia-vías, en los lugares donde no haya vigilantes. Pueden, sin embargo, permitir su manejo á los empleados de su tren, que sean competentes, *pero en su presencia*.

Artículo 164.—Todo funcionario que abra un cambia-vías debe permanecer junto á él, hasta dejarlo perfectamente cerrado ó hasta que se releve con otro empleado competente.

Artículo 165.—Cuando varios trenes necesiten usar el cambia-vías de un apartadero, el empleado del primero que lo use, no debe dejarlo abierto á menos que un funcionario del siguiente tren esté presente y se haga cargo de él.

Artículo 166.—Todo tren, tanto al entrar, como al salir de un apartadero, debe pararse antes de llegar al cambia-vías.

Artículo 167.—No debe hacerse la señal de partida á ningún tren que haya salido de un apartadero, hasta tanto que esté completamente seguro y con su respectivo candado el cambia-vías.

Artículo 168.—En ningún caso debe cerrarse ó abrirse un cambiavías hasta que las últimas ruedas del carro que contituye el final del tren, haya salido completamente del empalme con la línea general. El empleado que cierre un cambia-vías, debe cerciorarse de que queda en perfecto estado de seguridad y de que sus rieles quedan bien colocados.

Artículo 169.— Los carros sueltos no deben ser empujados por una locomotora para empujarlos en un apartadero, quedándose éste en la línea principal.

Artículo 170.—De las demoras de los trenes, de las faltas del abastecimiento de agua ó de combustible y de los defectos notados en la línea y en los puentes, debe darse aviso telegráfico, inmediatamente, al jefe de tráfico y al Administrador General.

Artículo 171.—Los conductores y maquinistas serán responsables por la violación de cualquiera de las reglas que rigen para el movimiento de los trenes y deben tomar toda clase de precauciones para protegerlos en todo sentido.

Artículo 172.—En casos imprevistos, que motiven duda, óptese por el procedimiento que ofrezca entera seguridad.

Ordenes de tren

Artículo 173.—Todo movimiento de trenes que difiera con los marcados en el itinerario, y la carrera de los trenes de tercera y cuarta clase, serán dirigidos por medio de órdenes de tren.

Artículo 174.—Las órdenes de tren deben numerarse consecutivamente empezando con el número uno, el día primero de cada mes.

Artículo 175.—Las órdenes de tren deben ser dirigidas al conductor y al maquinista del tren á que se refieran, y no deben contener más instrucciones que las relativas á la carrera de los trenes.

Artículo 176.—Deben ser breves y claras, no deben tener interlineaciones, raspaduras ni alteraciones.

Artículo 177 —Las órdenes de tren se subdividen en tres clases, que se denominan: simples, dobles y triples.

Artículo 178.—Ordenes simples son las que se dirigen á un solo tren, y constan de tres copias, dobles las que se dirigen á dos trenes, y constan de cinco copias, y triples, las que se dirigen á tres trenes, y constan de siete copias.

Artículo 179.—Todos los tantos de que consta una orden, deben ser copia fiel del original.

Artículo 180.—Las órdenes de tren deben estar firmadas por el despachador de trenes.

Artículo 181.—Los telegrafistas que reciban órdenes de tren, deben repetirlas, inmediatamente, al despachador de trenes para que èste se cerciore de que se han copiado con entera corrección.

Artículo 182.—Si después de repetida una orden, el despachador de trenes la encuentra correcta [no habiendo sido firmada aún por el conductor y maquinista á quienes está dirigida] éste debe manifestar su aprobación al telegrafista receptor por medio del signo "O k". Si cuando la orden se repite está firmada ya por el conductor y maquinista respectivos, el telegrafista debe trasmitir inmediatamente después de la orden, las firmas de los funcionarios indicados. En este caso el despachador de trenes indicará su aprobación por medio de la palabra "Correcto", anotando enseguida la hora, después de la cual, trasmitirá su firma en iniciales.

Artículo 183.—Si cuando el telegrafista receptor repite la orden, no han llegado aun á su estación el conductor y el maquinista que deben firmarla, aquel no debe consignar en la orden el signo "O k" con que el despachador de trenes le ha manifestado su conformidad. Tan luego como esté firmado, se pondrá en comunicación con el despachador de trenes para pedir el correcto reglamentario, valiéndose de la fórmula siguiente:

Orden No.....fda.....C.....M.....

En la primera línea de puntos debe anotarse el número de la orden, en la segunda, la firma del conductor y en la tercera la del maquinista.

Después de cumplida esta formalidad, el despachador dará el correcto, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 182. El correcto, la hora y las iniciales deben ser consignados por el telegrafista receptor, al pie de la orden.

Artículo 184.—Ninguna orden es válida sin el correcto del despachador de trenes.

Artículo 185.—Ningún conductor ó maquinista firmará una orden cuyo contenido no entiendan perfectamente. El hecho de firmarla, indica que están bien penetrados de las instrucciones que comprende.

Artículo 186.—Todo telegrafista que reciba una orden de tren, debe inmediatamente colocar su banderola roja en el sitio dedicado al efecto, para evitar que el tren á que se dirige la orden pase directamente por aquella estación.

Artículo 187.—Los telegrafistas que reciban órdenes deben dar una copia de cada una de ellas al conductor y otra al maquinista, á quienes va dirigida.

Artículo 188.—El despachador de trenes llevará un libro de registro en donde entrará todas las órdenes que expida, con indicación del lugar á donde les ha sido dirigida á los funcionarios á quienes se refiere. Al pie de cada una de ellas, consignará los nombres de los conductores y maquinistas respectivos; el correcto y la hora en que éste se trasmitió.

Artículo 189.—El signo "9" quiere decir: "orden de tren"; el signo "Cy", número de copias.

Artículo 190.—Cuando se trate de trasmitir una orden, el despachador de trenes prevendrá al telegrafista respectivo, por medio de la fórmula siguiente: 9 Cy 3, 5 ó 7, que significa: "orden de tren, 3 5 ó 7 copias.

Ejemplo:

Si se trata de trasmitir una orden simple, la fórmula que debe usarse es así: 9 Cy 3; si fuese doble: 9 Cy 5; y triple: 9 Cy 7.

Artículo 191.—Cuando deba trasmitirse una orden de tren á dos ó más oficinas, la trasmisión debe hacerse simultáneamente á todas ellas, siempre que sea posible. En este caso, el despachador trasmitirá las varias direcciones de la orden, principiando con la que corresponde al tren de derechos superiores; y así sucesivamente, hasta su terminación. Cada telegrafista debe escribir únicamente la parte que á su oficina se refiere; en cuanto á la dirección de la orden; en lo relativo al texto, siendo como es, general, debe ser copiado íntegro, por todos los telegrafistas.

Artículo 192.—Los telegrafistas que reciban órdenes de tren, deben escribirlas directamente en el papel especial de que al efecto están provistos, para obtener á la vez el número de copias que el despachador haya ordenado.

Artículo 193.—Tanto los conductores como los maquinistas están en el deber de presentarse personalmente en la oficina del telegrafista, para firmar las órdenes que les sean dirigidas. Se prohibe estrictamente á los conductores el firmar por los maquinistas, y vice-versa.

Artículo 194.—Cuando se expidan órdenes dobles ó triples, el correcto reglamentario, debe darse primeramente, á la que corresponde al tren de derechos superiores. Salvo en casos especiales.

Artículo 195.—Mientras la banderola roja esté colocada en el sitio respectivo de las estaciones, ningún tren podrá proseguir su marcha sin una boleta de vía libre, fórmula número 63.

Articulo 196.—En el caso de que algún conductor ó maquinista reciba instrucciones para cambiar de tren antes de concluir su carrera, los que se cambien, deben permutar sus órdenes, firmando cada cual, la que entrega al que lo repone.

Artículo 197.—Toda orden que deba ser entregada á un tren que no esté en una estación telegráfica, debe dirigirse así:

C. y M. Nº.....en .....al cuidado de .... en.....

Todo funcionario á quien el despachador de trenes encomiende la conducción de una orden, está en el deber de trasportarla. El despachador de trenes dará su correcto tan luego como esté firmada por la persona que debe conducirla, en estos casos debe entregarse al que conduce la orden, una copia

para el conductor y el maquinista del tren á que se dirige, y además otra para que este funcionario recoja de aquéllos la firma correspondiente Esta última copia debe ser entregada por la persona á quien le fué recomendada la orden, al telegrafista de la próxima estación telegráfica, para que éste avise inmediatamente al despachador de trenes, haberla recibido firmada por el conductor y el maquinista del tren respectivo.

Artículo 198.—Tanto el maquinista como el conductor que reciban órdenes por medio de un comisionado, deben comparar el contenido de éstas con la copia que deben firmar. Esta clase de órdenes no debe dirigirse á trenes cuyos derechos puedan ser restringidos por ellas.

Artículo 199.—Las órdenes que restrinjan los derechos de un tren, no deben expedirse, sin adquirir antes completa seguridad de que el tren respectivo no ha pasado aún por la estación á donde se le dirija la orden.

Artículo 200.—Toda orden dirigida á un tren que tenga secciones, comprende tanto al tren como á las secciones de que consta. En ese caso, los maquinistas y los conductores de cada una de las secciones, deben recibir también las copias reglamentarias.

Artículo 201.—Las órdenes de cruce deben dirigirse á los trenes interesados, por lo menos, una ó dos estaciones antes de la señalada como punto de cruce.

Artículo 202 —Cuando por circunstancias inevitables haya necesidad de dirigir una orden de cruce, directamente á la estación en donde los trenes hayan de cruzarse, es indispensable que con la debida anticipación se tomen todas las precauciones necesarias, á fin de cerciorarse de que las órdenes serán oportunamente recibidas.

Artículo 203.—Las órdenes no deben enviarse con mucha anticipación á la hora que deben ser entregadas á los conductores y maquinistas.

Artículo 204.—Todos los trenes aislados ó en secciones, deben ceñirse estrictamente al itinerario, á las órdenes de tren y á las prescripciones de este reglamento.

Artículo 205.—La validez de las órdenes de tren subsiste, hasta tanto que éstas hayan sido debidamente cumplimentadas.

Artículo 206.—Una orden no puede ser anulada, sino por medio de otra.

Artículo 207.—Ninguna orden puede ser corregida ni por instrucciones del despachador de trenes. Cuando haya necesidad de hacer alguna variación, debe expedirse otra orden anulando la que se encuentre imperfecta y dando las nuevas instrucciones en debida forma.

Artículo 208.—Los telegrafistas anotarán inmediatamente, y avisarán al despachador de trenes, la hora exacta en que llegan y salen los trenes á sus respectivas estaciones. Cuando la hora registrada por el conductor, no sea correcta, el telegrafista debe poner la incorrección en conocimiento del despachador de trenes y del Administrador General.

Artículo 209.—Los trenes regulares serán designados en las órdenes, con los números con que figuren en el itinerario y con los de las máquinas correspondientes, así: Nº 1, máquina 28, ó segunda sección, Nº 50, máquina 19, etc.

Artículo 210.—Los trenes irregulares serán designados con los nombres de especiales, extras ó extras de trabajo. Estas designaciones irán precedidas del rumbo que lleve el tren y del número de la máquina.

Ejemplo:

Especial Este, máq. 31; extra Oeste, máq. 18, etc.

Artículo 211.—Ningún tren regular puede salir de una estación terminal, sin una orden de partida. Cuando no hubiese comunicación telegráfica con el despachador de trenes, esta orden puede ser firmada por el telegrafista, haciendo constar la razón por la cual no aparece firmada por el despachador de trenes.

Artículo 212.—Las órdenes de partida constan de un solo tanto, deben dirigirse al conductor y al maquinista del correspondiente tren, y siempre deben contener la siguiente leyenda: *No tengo órdenes para su tren.*

Formulario para órdenes

Artículo 213.—En las órdenes no deben usarse más abreviaturas que las siguientes:

C. & M.--Conductor y maquinista
No.—Número
Máq.—Máquina

Artículo 214.—Para evitar posibilidad de errores, el despachador de trenes debe emplear siempre, en las órdenes que expida, las mismas palabras que se consignan en este formulario.

Ordenes de carrera

I.—C. & M.—Máq. 1

Trinidad

Máquina 1 correrá como extra de Trinidad á Escobal

II.—C. & M.—Máq. 1 y 2

Puntarenas

Máquinas 1 y 2 correrán como extras de Puntarenas á San Antonio, teniendo cuidado uno de otro.

III.—C. & M.—Máqs. 1, 2 y 3

Esparta

Máquinas 1, 2 y 3 correrán como extras de Esparta á Atenas, teniendo cuidado uno de otro.

IV.—C. & M.—Máq. 3

San José

Máquina 3 correrá como extra de trabajo de San José á San Antonio; trabajará extra, mañana 1º de mayo, entre San Antonio y Las Pavas y después regresará como extra de trabajo, de las Pavas á San José.

V.—C. & M.—Máq. 1

Santo Domingo

Máquina 1 correrá como extra de Santo Domingo á Turrúcares y regreso á Santo Domingo.

VI.—C. & M.—Máq. 1

Trinidad

Máquina 1 correrá como extra de Trinidad á Hacienda Vieja, abanderándose cuidadosamente contra el extra de trabajo máq. 2, entre Coyolar y Santo Domingo.

VII.—C. & M.—Máq. 1

Trinidad

C. & M.—Máq. 2

Concepción

Máquina 1 correrá como especial de Trinidad á Escobal y no pasará de Concepción antes de las 12 y 5 p. m. Máquina 2 correrá como extra de trabajo y trabajará entre Concepción y Escobal, hoy primero de mayo, y antes de las 12 y 5 p. m., dejará la vía libre al especial, Este, máq. 1.

Con esta orden, la máquina número 2 debe estar colocada con seguridad dentro de un apartadero, antes de las 12 y 5 p. m., y el especial no debe salir de Concepción antes de las 12 y 10 p. m., ó sea la hora indicada en la orden, más cinco minutos que deben aumentarse por diferencias de reloj. Después de las 12 y 18 p. m., puede proseguir su carrera, sin cuidarse del extra de trabajo.

VIII.—C. & M.—Máq. 1

Hacienda Vieja

Máquina 1 correrá como extra de Hacienda Vieja á Los Tornos y regreso á Hacienda Vieja, abanderándose cuidadosamente contra todos los trenes regulares.

El tren que reciba esta orden debe abanderarse en su carrera de Hacienda Vieja á Los Tornos y en su regreso de Los Tornos á Hacienda Vieja.

NOTA.—Ningún tren debe abanderarse contra trenes regulares, salvo que para hacerlo, tenga orden especial del despachador de trenes.

IX.—C. &. M.—Máq. 1

Trinidad

Después de la llegada á Trinidad del extra Oeste, máquina número 2, máquina número 1, correrá como especial de Trinidad á San José.

Con esta orden, la máquina 1 no debe salir de Trinidad hasta que el extra Oeste, máquina 2, haya llegado á Trinidad.

X.—C. & M.—Máq. 1

San José

Máquina 1 saldrá de San José, mañana 1º de marzo, á las 5 a. m., y correrá como extra de San José á Santo Domingo.

XI.—C. & M.—Número 2

Hacienda Vieja

C. & M.—Máqs, 21 y 22

Coyolar

Número 2, máquina 5, correrá con treinta minutos de atraso de Hacienda Vieja al Coyolar.

Con esta orden el tren número 2 saldrá de Hacienda Vieja y estaciones intermediarias, con treinta minutos de atraso, por lo menos, y las máquinas 21 y 22 pueden ocupar la vía principal, hasta veinticinco minutos más tarde que la hora marcada en el itinerario para la carrera del tren número 2.

Ordenes de cruce

Artículo 215.—Cuando dos trenes de la misma clase deban cruzarse en una estación, el que corra con rumbo Este, debe colocarse en el apartadero.

Artículo 216.—Cuando se crucen dos trenes de diferentes clases, el de clase inferior debe colocarse en el apartadero.

Artículo 217.—Cuando á un tren que deba colocarse en un apartadero para dar paso á otro de derechos superiores, se le presenten dificultades para hacerlo, debido á su extensión, á la excesiva gradiente ó á otra circunstancia análoga, el tren de derechos superiores debe entrar en el apartadero.

Artículo 218.—En las estaciones donde no haya registro de trenes, los conductores que corran en rumbos contrarios, deben indicarse recíprocamente la clase de trenes que están corriendo. En las estaciones terminales todo tren debe ser registrado por los respectivos conductores.

XII.—C. & M.—Número 2

Escobal

C. & M.—Número 1

Trinidad

Número 2, máquina 3; y número 1, máquina 5, deben cruzarse en Pozón.

XIII.—C. & M.—Número 1

Hacienda Vieja

C. & M.—Extra Oeste,—Máquina 23

Pozón

Número 1, máquina 28 y extra Oeste, máquina 23, deben cruzarse en Santo Domingo.

XIV.—C. & M.—Número 2

Concepción

C. & M.—Número 3

Santo Domingo

Número 2, máquina 20 y número 3, máquina 28 deben cruzarse en Hacienda Vieja. El número 2 debe colocarse en el apartadero.

XV.—C. & M.—Número 1 [adelantado]

Pozón

C. & M.—Número 4.

Escobal

Número 1 [adelantado] máquina 2 y número 4, máquina 5, deben cruzarse en Santo Domingo.

Artículo 219.—Todo tren regular que corra adelantado [sólo es permitido con orden especial] debe mencionarse primero en las órdenes del tren.

XVI.—C. & M.—Número 2

Escobal

C. & M.—Número 3

Santo Domingo

Número 2, máquina 14 y número 3, máquina 9, deben cruzarse en Concepción en vez de hacerlo en Hacienda Vieja.

XVII.—C. & M.—Número 2

Escobal

C. & M.—Máquinas 1 y 2

Atenas

Número 2, máquina 28 y extras Este, máquinas 1 y 2 deben cruzarse en la Balsa.

XVIII.—C. & M.—Número 2

Pozón

C. & M.—Segunda sección, número 1

Hacienda Vieja

Número 2 y segunda sección del número 1, deben cruzarse en Santo Domingo.

XIX.—C. & M.—Número 2

Pozón

C. & M.—Número 3 [adelantado]

Concepción

Número 2, máquina 53 y número 3 [adelantado], máquina 48, deben cruzarse en Pozón.

Trenes en Secciones

XX.—C. & M.—Máquinas 1 y 2

Trinidad

Máquinas 1 y 2 correrán como primera y segunda secciones número 1, de Trinidad á Escobal, llevando señales verdes la primera sección.

XXI. —C. & M.—Máquinas 1, 2 y 3

Trinidad

Máquinas 1, 2 y 3 correrán como primera, segunda y tercera secciones número 1, de Trinidad á Escobal, llevando señales verdes la primera y segunda secciones.

[Si fuese necesario abandonar la máquina 1 en Santo Domingo, debe usarse la fórmula siguiente:]

XXII.—C. & M.—1ª., 2ª. y 3ª. secciones, número 1

Santo Domingo

Máquina 1 queda abandonada como primera sección, número 1, desde Santo Domingo. Máquinas 2 y 3 cambiarán los números de sección de conformidad.

XXIII.—C. & M.—Máquina 1 y 2

Trinidad

Máquinas 1 y 2 correrán como primera y segunda secciones, número 1, de Trinidad á Santo Domingo, llevando señales verdes la primera sección. Máquina 1 quitará las señales verdes en Santo Domingo y continuará como número 1 á San José.

Con esta orden la máquina 2 no puede salir de Santo Domingo sin nuevas órdenes.

Ordenes de amparo

XXIV.—C. & M.—Número 2

Atenas

C. & M.—Número 1

Hacienda Vieja

Número 1, máquina 1, correrá de Hacienda Vieja á Concepción, sin cuidarse del número 2, máquina 2.

Esta orden da derecho al tren número 1 para correr hasta Concepción sin cuidarse del número 2, pero su carrera debe ceñirse estrictamente á las horas marcadas en el itinerario. El número 2 puede continuar su marcha sólo en el caso de que según el itinerario disponga de tiempo sobrado para llegar al próximo apartadero, con diez minutos de anticipación á la hora marcada en el itinerario para salir

de ese apartadero, el tren número 1. Si el número 2 no dispone del tiempo suficiente, no debe salir de Concepción hasta después de haber pasado el número 1.

En este caso el número 2 debe colocarse en el apartadero, porque la orden le da el derecho de vía al número 1.

XXV.—C. & M.—Número 1

Trinidad

C. & M.—Número 2

San José

Número 1, máquina 1, correrá de Trinidad á San José, sin cuidarse del número 2, máquina 2.

Con esta orden el tren número 2 debe dejar la vía expedita al número 1. Si cuando el número 1 llega al punto de cruce marcado en el itinerario, el número 2 no ha llegado aún, el número 1 debe salir de allí y de cada una de las estaciones siguientes, con cinco minutos de atraso, hasta que se cruce con el número 2.

XXVI.—*A quienes concierna*

Todos los trenes regulares correrán hoy 1º de mayo, sin cuidarse del número 1, entre Trinidad y Atenas.

Esta orden debe darse á todos los trenes regulares, principiando por el número 1, antes de que éste haya salido de Trinidad.

En este caso todos los trenes regulares deben salir de las estaciones comprendidas entre Trinidad y Atenas, con cinco minutos de atraso, hasta que se hayan cruzado con el número 1. Este debe dejar la vía expedita á los demás trenes regulares, pues en el trayecto citado en la orden, sólo tiene los derechos de un extra.

XXVII.—C. & M.—Máquina 1

Atenas

Máquina 1, correrá como extra de trabajo, mañana 1º de agosto entre Atenas y San José.

Artículo 220.—Los trenes de trabajo no deben ocupar la vía principal antes de las 5 a. m., ni después de las 9 p. m., salvo que en la orden de carrera que se les trasmita, se les conceda el correspondiente permiso.

XXVIII.—C. & M.—Máquina 1

Atenas

Máquina 1 correrá hoy como extra de trabajo entre Atenas y San José, sin cuidarse de los trenes regulares.

Esta orden sólo podrá darse, cuando en la sección amparada para el extra de trabajo no corran trenes regulares. En este caso, la sección amparada, es el trayecto comprendido entre Atenas y San José.

XXIX.—C. & M.—Máquina 1

Pozón

C. & M.—Máquina 2

Ojo de Agua

Máquina 1 correrá como extra de trabajo entre Pozón y Las Pavas. Máquina 2 correrá como extra de trabajo entre Ojo de Agua y San José. Máquina 1 debe abanderarse contra máquina 2, y máquina 2 contra máquina 1, entre Ojo de Agua y Las Pavas.

XXX.—C. & M.—Máquinas 1 y 2

Turrúcares

Máquinas 1 y 2 correrán como extras de trabajo entre Turrúcares y La Balsa. Máquina 1 debe abanderarse contra máquina 2, y máquina 2 contra máquina 1.

XXXI.—M. & C.—Máquina 1

Trinidad

Máquina 1 correrá como extra de trabajo entre Trinidad y Concepción y pedirá nuevas órdenes á las 12 m.

Esta orden impide que el tren de trabajo ocupe la vía principal, después de las 12 m., hasta que reciba nuevas órdenes del despachador de trenes. Debe colocarse, en consecuencia, en un apartadero de una estación telegráfica, á la hora indicada en la orden. Si la comunicación con el despachador de trenes estuviese interrumpida, el tren de trabajo debe permanecer en el apartadero hasta que reciba nuevas órdenes.

XXXII.—C. & M.—Máquina 11

Atenas

Máquina 11 correrá como extra de trabajo entre Atenas y Turrúcares. Esta orden es nula después de las 3 p. m.

Con esta orden la máquina 11 debe separarse de la vía principal lo más tarde á las 3 p. m.; colocándose en un apartadero de una estación telegráfica, y no podrá salir de ahí hasta que reciba nuevas órdenes.

XXXIII.—C. & M.—Máquina 1

San Antonio

Máquina 1 correrá como extra de trabajo entre San Antonio y Turrúcares, y á las 12 m. dejará la vía expedita al especial Este, máquina 2.

Con esta orden la máquina 1 debe colocarse en un apartadero, lo más tarde á las 12 m., y no debe ocupar nuevamente la vía principal, hasta que el especial haya pasado.

Ordenes de detención

XXXIV.—Telegrafista

Santo Domingo

Coloque señal roja y detenga el número 1 para órdenes de tren.

El telegrafista no debe repetir esta orden hasta tanto que haya colocado la señal, y no debe firmarla, si el tren núro 1 ha pasado ya por su estación. El hecho de firmarla, garantiza al despachador de trenes la eficacia de la orden.

XXXV.—Telegrafista

Santo Domingo

La orden número..... que dice: Coloque señal roja y detenga el número 1 para órdenes de tren, queda anulada.

Con esta orden el telegrafista debe quitar inmediatamente la señal roja, y si el número 1 hubiese llegado ya, puede salir una vez que la señal haya sido retirada.

XXXVI.—Tetelegrafista

Atenas

C. & M.—Número 53

Escobal

El telegrafista colocará señal roja y detendrá en Atenas al número 10, hasta que llegue á Atenas el número 53.

Con esta orden el telegrafista de Atenas debe colocar inmediatamente su señal roja, y detener en Atenas el tren número 10 hasta que llegue el número 53, después de lo cual, retirará la señal, y los trenes podrán continuar su carrera.

XXXVII.—Telegrafista

Escobal

Coloque señal roja y detenga todos los trenes que corran hacia el Este, para órdenes de tren.

Con esta orden ningún tren puede continuar su marcha al Este de Escobal, sin recibir órdenes del despachador de trenes.

XXXVIII.—C. & M.—Número 2

Atenas

C. & M.—Número 53

Santo Domingo

Número 2, máquina 28, aguardará en Escobal hasta las 11 y 55 a. m., al número 53, máquina 30, que corre adelantado.

Con esta orden, el número 53 está obligado á llegar á Escobal, lo más tarde, á las 11 y 55 a. m; y en caso de que no pueda hacerlo así, debe colocarse en un apartadero hasta que pase el número 2.

El tren número 2 saldrá de Escobal á las 12 m. aunque no haya llegado el número 53, sin cuidarse de él.

Ordenes varias

XXXIX.—C. & M.—Número 1.—Atenas

C. & M.—Máquina 2

Atenas

Especial Este, máquina 2, correrá adelante del número 1, de Atenas á San José.

Artículo 221.—Ningún tren puede pasar adelante de otro de iguales ó superiores derechos, sin orden especial del despachador de trenes.

XL.—C. & M.—Número 1

Santo Domingo

El número 1 no pasará de Concepción sin nuevas órdenes.

Con esta orden el tren número 1 no puede salir de Concepción hasta que reciba una nueva orden.

LXI.—C. & M.—Número 1

Concepción

No hay nuevas órdenes para el número 1 en Concepción.

Esta fórmula debe usarse cuando después de haber expedido una orden de acuerdo con la fórmula XL, resulte que no hay nuevas órdenes para el tren detenido.

Artículo 222.—Cuando haya un tren detenido en virtud de una orden expedida, de acuerdo con la fórmula XL, cualquiera otra orden que reciba del despachador de trenes, en el punto en que está detenido, suspende la detención y el tren puede continuar su carrera, excepto cuando la nueva orden indique que la detención queda en pie hasta nuevo aviso.

XLII.—C. & M.—Extra de trabajo. - Máquina 1

Entre San Antonio y Atenas

Al cuidado del conductor del número 2; San Antonio

Desde las 9 a. m., extra de trabajo, máquina 1, debe abanrarse cuidadosamente contra especial Este, máquina 2.

XLIII.—C. & M.—Máquina 2

Santo Domingo

Máquina 2 correrá como especial de Santo Domingo á San José, pero no pasará de Atenas antes de las 9 a. m. Después de esta hora puede continuar, pero con cuidado del

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSP.
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

extra de trabajo, máquina 1, que está trabajando, abanderado al Oeste, entre Atenas y San Antonio.

XLIV.—*A quienes concierna*

Mañana primero de enero, queda abandonado el tren número 52 entre Santo Domingo y San José.

Esta orden quiere decir que el primero de enero no correrá el tren número 52, ni ninguno otro con los derechos de éste.

La orden debe trasmitirse á todas las estaciones terminales y debe ser entregada por los telegrafistas respectivos á los conductores y maquinistas de todos los trenes que pasen por sus estaciones ó que salgan de ellas, el día á que la orden se refiere.

De esta clase de órdenes debe darse un tanto, también, á los Agentes de estación y á los capataces de cuadrilla.—En la copia que conserva para sí el telegrafista; debe exigir la firma de todos los funcionarios á quienes les entregue el tanto que les corresponda.

Para los efectos de la repetición telegráfica, estas órdenes deben ser firmadas por los telegrafistas.

XLV.—C. & M.—Número 51

Santo Domingo

La orden número..... queda anulada en Santo Domingo.

Esta orden significa que aunque la que anteriormente se expidió, y que ahora se anula, haya sido parcialmente ejecutada, antes de llegar á Santo Domingo, de este punto en adelante no tiene ningún valor.

XLVI.—C. & M.—Número 53

Concepción

Número 53, máquina 20, correrá adelantado, de Concepción á San José.

Esta orden da derecho al tren número 53 para salir de Concepción antes de la hora marcada en el itinerario.

Artículo 223.—Todo tren que corra adelantado es irregular, y debe dejar la vía expedita á los trenes regulares.

XLVII.—C. & M.—Máquina 18

Santo Domingo

Máquina 18 asumirá los derechos del número 53, de Santo Domingo á San José.

Esta orden quiere decir que de Santo Domingo á San José, la máquina 18 correrá dentro de la hora y con los mismos derechos que el tren número 53, y que el propio tren número 53 no correrá en esa fecha en el trayecto en referencia.

Artículo 224.—A ningún tren se le dará orden de abanderarse contra otro excepto en casos inevitables si aquel contra el cual deben colocarse las señales de peligro, no ha sido previamente advertido.

CAPÍTULO III

De los conductores

Artículo 225.—Los conductores presentarán sus estados é informes al jefe de tráfico.

Artículo 226.—Tanto la dirección como el manejo del tren, desde que recibe los pasajeros ó la carga, hasta el término de su carrera, corresponden al conductor.

Artículo 227.—La seguridad de un tren es de vital importancia y los conductores están en el deber de dedicar á ellos toda su atención para evitar cualquier clase de peligros.

Artículo 228.—Los conductores deben ejercer inmediata y activa fiscalización sobre su tren y deben cerciorarse antes de partir, de que están provistos de las herramientas necesarias; y exigirán á sus empleados la conservación, en buen estado, de todos los utensilios del servicio.

Artículo 229. —Deben hacer diariamente todos los estados é informes relativos al servicio y cuidarán de que éstos lleguen oportunamente á su destino.

Artículo 230.—Llevarán un libro memorándum, para anotar en él las fechas y los principales pormenores de los accidentes ocurridos y de las causas que los hayan motivado.

Artículo 231.—Siempre que lleguen á las estaciones en donde haya registro de trenes, anotarán en ellos la hora de llegada, la de salida, la cantidad de cada una de las diversas clases de carros de que se compone el tren y las señales que ostente, en caso de que las tuviese.

Estas anotaciones deben hacerse con tinta y no deben emplearse abreviaturas.

Artículo 232.—Diariamente, y antes de cada viaje, deben imponerse de las órdenes consignadas en la pizarras correspondientes.

Artículo 233.—Cada conductor debe tener en su poder una llave para carros y dos para cambia-vías, de las cuales será responsable. Las llaves no deben entregarse á otros conductores, sin permiso especial del jefe de tráfico.

Artículo 234.—Los conductores no deben permitir que se rompan candados de carros ó de cambia-vías, excepto en los casos en que las circunstancias lo exijan imperiosamente. En tales casos, el hecho debe ponerse en conocimiento del jefe de tráfico, por medio de un telegrama dirigido desde la estación telegráfica más próxima, en el cual deben hacerse constar las razones que justifican el procedimiento.

Todos los candados rotos deben enviarse al jefe de tráfico, á vuelta de tren.

Artículo 235.—Todos los cambia-vías de los apartaderos con gradiente deben dejarse colocados, cada vez que se usen, de manera que no interrumpan el tráfico sobre la vía principal.

Artículo 236.—Los conductores de los trenes que corran durante la noche, siempre que necesiten del servicio telegráfico para pedir órdenes ó para cualquier otro asunto relacionado con el servicio, y no encuentren en sus puestos á los telegrafistas, deben hacerlos venir á la oficina, sea cual fuese el lugar

en donde estén. Esta clase de faltas debe ser comunicada por el conductor al jefe de tráfico, desde la siguiente estación telegráfica.

Artículo 237.—En casos de accidente los conductores pueden exigir la ayuda de los trenes de clase inferior así como también de las cuadrillas de la vía y de cualquier otro funcionario de la empresa que esté en el punto del accidente ó en sus alrededores.

Artículo 238.—Todo accidente debe ser comunicado por telégrafo, inmediatamente, desde la estación telegráfica más próxima. El parte debe dirigirse á "*Supremacía*" y debe ser enviado por el conductor. Los telégramas dirigidos á "*Supremacía*" deben ser confirmados por medio de una carta, en la cual debe hacerse una relación completa de todos los pormenores del accidente.

Artículo 239.—Los accidentes que puedan haber dejado alguna imperfección en la vía, deben ser comunicados por el conductor, inmediatamente, al respectivo capataz de cuadrilla para los efectos de su reparación.

Artículo 240.—Las personas que accidentalmente fuesen heridas ó golpeadas por los trenes, deben ser conducidas á su domicilio, y si ésto no fuese practicable, se hará entrega de ellas á la autoridad política de la localidad.

Artículo 241.—Los conductores no deben retrasar la salida de sus trenes, por asuntos personales, á menos que para ello tengan de antemano el correspondiente permiso del despachador de trenes. Siempre que se les conceda este permiso, y cuando ya estén listos para emprender la marcha, deben pedir órdenes al despachador de trenes, antes de partir.

Artículo 242.—Cuando dos ó más conductores reciban orden para cambiar de trenes antes de concluir sus respectivas carreras, las respectivas órdenes de carreras que cada cual haya recibido y cuya cumplimentación está pendiente aún, deben ser permutadas entre sí. Cada conductor debe cerciorarse de que las órdenes que entrega han sido bien entendidas por el conductor á quien se las traspasa.

Artículo 243.—Los conductores deben estar en sus respectivos puestos, por lo menos, treinta minutos antes de la hora señalada para la salida de los trenes que están á su cuidado. Deben examinar los sellos: cerciorarse de que los enganches estén hechos en debida forma y de que las señales reglamentarias estén colocadas con la debida corrección, Siempre que fuese necesario ayudarán á efectuar el enganche y procurarán, en general, que todo esté listo y en perfecto estado de servicio á la hora fijada para la salida del tren.

Artículo 244.—Tan á menudo como sus atribuciones se lo permitan, el conductor debe examinar minuciosamente el material rodante de su tren, para cerciorarse de que todo está en buen estado de servicio. Todos los utensilios y las partes que por roturas ú otros motivos se desprendan del material rodante, deben ser recogidos por el conductor y trasportados al taller de San José.

Artículo 245.—Deben tener especial cuidado de que no se usen fragmentos de hierro viejo ú otros materiales inadecuados para reponer los pasadores de enganche; (pins).

Artículo 246.—Harán todo lo posible para impedir que se calienten las cajas de los carros y exigirán que sus empleados les ayuden á practicar el examen general del material rodante. Cuando á pesar de las precauciones que se tomen, continúe caliente alguna caja, debe dejarse el carro en la próxima agencia regular, y dar aviso de ello al jefe de tráfico y al jefe del poder motor. Estos avisos se darán por medio de un solo telegrama dirigido á *Motor*.

Artículo 247.—Todos los carros que se agreguen de un tren, deben quedar completos, ó sea con sus respectivos enganches y pasadores de engan-

che; (links y pins). Los agentes avisarán al jefe de tráfico cuando algún conductor desobedezca esta disposición.

Artículo 248.—Al llegar á una estación terminal, los conductores deben anotar en los libros que al efecto se han dedicado, cualquier defecto que hayan notado en los carros y las irregularidades pue durante el viaje se manifiesten en el funcionamiento de los frenos, etc.

Artículo 249.—Cuando los trenes de carga conduzcan carros que deban dejarse en una estación, éstos deben colocarse de acuerdo con las indicaciones del agente. Si para las evoluciones del tren es preciso cambiar la colocación que tengan los carros existentes en el patio, los conductores están en el deber de dejarlos antes de partir, en el sitio que les indique el agente, dentro del límite del patio. Si las órdenes de los agentes fuesen inconvenientes, el conductor debe telegrafiar al jefe de tráfico, poniéndolo al corriente de ellas y pidiendo su opinión.

Artículo 250.—El conductor de un tren de carga debe situarse en un punto desde el cual pueda fácilmente mirar el tren en toda su extensión, y no debe viajar en la locomotora sino en casos excepcionales, en que las circunstancias lo exijan.

Artículo 251.—Cuando deban usarse los frenos de mano para graduar la velocidad de los trenes durante el descenso de las gradientes, el conductor debe tener especial cuidado de que los encargados de su aplicación lo hagan en debida forma para evitar que las ruedas del vehículo respectivo vayan resbalando.

Artículo 252.—Deben exigir que los carros que se dejen en los apartaderos, queden con sus respectivos frenos de mano, bien aplicados, aunque éstos estén provistos de frenos neumáticos. Cuando el apartadero en que se dejen, esté en gradiente y queden dos ó más carros, éstos deben engancharse, poniendo, además, calces á las ruedas, para impedir su movimiento.

Artículo 253.—Deben impedir que sus trenes interrumpan el tráfico por más de cinco minutos, en los cruces de la vía con las calles ó caminos públicos.

Artículo 254.—No deben aceptar carros que estén mal ó excesivamente cargados, ni aquellos que en razón de su estado ofrezcan algún peligro para su trasporte. Siempre que los conductores rechacen algún carro, deben exponer al agente respectivo las razones en que se apoyen, y el agente pondrá el asunto en conocimiento del jefe de tráfico. Cuando el conductor de un tren crea que no debe aceptar un carro que haya que trasportar de una estación en donde no haya agente, debe participarlo al jefe de tráfico, para que éste dicte las disposiciones necesarias.

Artículo 255 —No deben admitirse pasajeros en los trenes de carga, excepto cuando se trate de personas que conduzcan ganado, en cuyo caso deben ser aceptadas siempre que cada una de ellas presente al conductor su correspondiente billete de segunda clase. También podrán ser admitidos, con permiso especial del Administrador General, pero siempre que paguen su correspondiente pasaje.

Artículo 256.—Todos los objetos que los pasajeros olviden en los trenes deben ser recogidos por el conductor y enviados al jefe de tráfico, con una nota en que se indique la fecha en que fueron olvidados, y el número del tren y del coche en que quedaron.

Artículo 257.—Siempre que los conductores lleven en su tren un carro cargado ó vacío, cuyo candado esté descompuesto, ó cuando el carro carezca de candado, deben poner el hecho en conocimiento del jefe de tráfico, indicando la estación en donde fué tomado.

Artículo 258.—Los carros cargados, que no estén debidamente marchamados, no deben ser admitidos por los conductores, excepto cuando se trate del carro *local*, que contenga mercaderías para las varias estaciones de la línea.

Artículo 259.—Los conductores deben tener especial cuidado de que los carros cargados que forman parte de su tren, lleven las puertas cerradas y aseguradas con candado. No permitirán que se abran sino en las estaciones correspondientes y en su presencia. Las puertas de los carros vacíos que para ser cargados se dejen en los lugares donde no haya agencia, deben quedar cerradas, pero con el candado abierto. Igual precaución se tomará con los carros cargados que vayan consignados á un punto donde no haya agencia, cuando éstos se dejen en el lugar de su destino.

Artículo 260.—Cuando en el trayecto un carro cargado sufra algún desperfecto, y sea necesario dejarlo en un punto donde no haya agencia, el conductor entregará el manifiesto al agente de la próxima estación, y comunicará el hecho al jefe de tráfico, por telégrafo, indicando el número del carro, su contenido y su destino. El carro debe quedar custodiado por un brequero.

Artículo 261.—Cuando los conductores necesiten trasbordar la carga de un carro, deben, siempre que lo hagan, anotar en el manifiesto respectivo las razones que hayan tenido para proceder así, tachando en éste, con lápiz, el número correspondiente al carro en que venían las mercaderías y anotando el de aquel en donde han sido colocadas.

Artículo 262.—Solamente por circunstancias excepcionales, puede dejarse un carro cargado con mercaderías, en un punto donde no haya agencia, á menos que éste sea el lugar de su destino.

Artículo 263.—Cuando se trasporten animales y alguno de éstos se caiga dentro del carro, el conductor debe hacer todo lo posible por levantarlo; y en caso de que les ocurriese algún otro accidente, debe prestárseles todo el auxilio necesario, dando el informe correspondiente al jefe de tráfico, si el accidente puede comprometer la responsabilidad de la empresa.

Artículo 264.--En los trenes de carga todo carro con ganado debe colocarse de penúltimo, y si fuesen varios, éstos irán entre el último carro de carga y el del conductor, conocido con el nombre de *caboose*. En los trenes mixtos, el carro de ganado debe colocarse inmediatamente después del último carro de carga y antes del primero de pasajeros.

Artículo 265. —Los carros que contengan grasas ú otras sustancias inflamables ó explosivas, no deben, en ningún caso, colocarse junto á la locomotora.

Artículo 266.—En los trenes de pasajeros, los conductores deben recoger personalmente los billetes de trasporte, pero de tal manera, que éstos permanezcan en poder de los pasajeros hasta después de haber pasado por la estación anterior á la que marcan los billetes respectivos como lugar de destino.

Artículo 267.—Los conductores están en el deber de velar por la comodidad y seguridad de los pasajeros que trasportan. No permitirán que funcionarios de la empresa, cuando viajen con pase libre, ocupen asientos en los carros, habiendo pasajeros de pie.

Artículo 268.—Cuando alguno de los pasajeros de un tren no esté provisto de su correspondiente billete, el conductor le exigirá el pago de su valor, más el 50 o|o. Esta exigencia debe hacerse con toda cortesía, evitando en lo posible las discusiones enojosas. Cuando el pasajero rehuse definitivamente pagar el valor de su pasaje más la multa, el conductor debe intimarlo á salir del tren, sin emplear medios violentos. Si en esta forma no se consigue que el pasajero atienda las indicaciones del conductor, éste, con la ayuda de los em-

pleados de su tren, lo obligará á salir de él. Esta última disposición no debe aplicarse á los niños que viajan solos, ni á personas enfermas ó inválidas.

Artículo 269.—Cuando por motivos especiales, el conductor considere impropia la expulsión de un pasajero y se vea obligado á desatender las instrucciones consignadas en el artículo 268, debe participarlo por escrito al jefe de tráfico, exponiendo las razones en que se fundó.

Artículo 270.—Siempre que le sea pagado el valor de un pasaje al conductor, éste debe entregar á la persona que le paga un billete de libro, marcando con el perforador las estaciones de procedencia y destino, la clase del billete, la fecha correspondiente, etc. etc.

Artículo 271.—El dinero que recauden los conductores debe ser depositado en la oficina del cajero, en las primeras horas del siguiente día. Estas remesas deben ir acompañadas de la correspondiente orden de entero.

Artículo 272.—Los conductores no deben trasportar carros cargados sin recibir antes el correspondiente manifiesto. Todos los manifiestos que lleguen á su poder, correspondientes á la carga que trasporten, deben ser firmados por ellos. Cuando un conductor no trasporte las mercaderías que figuren en sus manifiestos hasta la estación indicada en ellos como punto de destino, sino en un determinado trayecto de la línea, debe anotar en el manifiesto respectivo el nombre de la estación hasta donde las trasportó.

Artículo 273.—Los conductores deben confrontar personalmente las mercaderías que se carguen en sus trenes, en las estaciones de tránsito, con los manifiestos correspondientes. Igual formalidad observarán con los efectos que se descarguen de su tren en los puntos indicados, y anotarán en los manifiestos cualquiera diferencia ó irregularidad que anoten.

Artículo 274.—Cuando se descarguen mercaderías en las estaciones de tránsito, los conductores deben cuidar de que los efectos restantes en el carro queden colocados en condiciones de seguridad, para evitar los deterioros que pudieran sufrir tanto éstos como los carros de la empresa.

Artículo 275.—Cada vez que los trenes se aproximen á una estación donde éstos deban parar, el conductor, personalmente, ó por medio de uno de sus brequeros, anunciará en voz alta el nombre de la estación y el número de minutos que en ese punto ha de permanecer el tren. En los puntos de parada, donde se suministra alimentación á los pasajeros, debe llamarse la atención de éstos, tres minutos antes de partir, por medio del silbato, con tres silbidos largos.

Artículo 276.— ada vez que lleguen al término de una carrera, los conductores deben exigir que sus brequeros dediquen el tiempo necesario al aseo de los carros de pasajeros y sus anexos, y que además los provean de agua potable.

Artículo 277.—Los empleados de los trenes no deben ocupar asientos en los coches de pasajeros.

Artículo 278.—Siempre que un tren tenga necesidad de *doblar*, debe hacerse una anotación á ese respecto, en el informe de carros, y dar aviso por telégrafo al despachador de trenes, desde la estación telegráfica más próxima, en el mismo rumbo.

Artículo 279.—No deben admitirse en los carros de pasajeros personas atacadas de enfermedades infecciosas.

Artículo 280.—Los carros de un tren deben conectarse por medio de su correspondiente pasador de enganche y nunca con solo las cadenas de seguridad, salvo en casos de emergencia, en que las circunstancias lo exijan.

De los maquinistas y fogoneros

Artículo 281.—Los maquinistas y fogoneros recibirán órdenes del jefe del poder motor, en lo relativo á este departamento, y del jefe de tráfico, para los asuntos relacionados con el manejo de trenes.

Artículo 282.—Los maquinistas y fogoneros anotarán en el libro respectivo las horas en que principian y terminan sus labores, y firmarán el correspondiente asiento.

Artículo 283.—Los maquinistas deben conservar en sus máquinas, en buen estado de servicio, las herramientas siguientes: dos llaves inglesas, una de 153 y otra de 305 milímetros, un surtido de llaves de tuerca para bombas de aire, un surtido de banderolas para señales, un surtido de linternas para señales, dos enganches, dos pasadores de enganche, una barra pie de cabra, dos gatas de tornillo y rachets, un surtido de tenazas, un balde, dos cortafríos, una pala, un martillo, un martillo de cobre, un surtido de aceiteras, desperdicios de algodón, estambre, mechas de lámpara, pabilo, aceite, mangueras de aire y conecciones completas.

Artículo 284.—Los maquinistas deben inepeccionar personalmente sus máquinas antes de ponerlas al servicio y harán que éstas estén enganchadas al tren, diez minutos antes de la hora señalada para partir.

Artículo 285.—Las compuertas de los ceniceros deben permanecer cerradas mientras las máquinas estén pasando puentes ó armazones. Por ningún motivo permitirán los maquinistas que los ceniceros se limpien cuando la máquina está en apartaderos, ranas, puentes ó tornamesas. Siempre que sea posible, los ceniceros deben limpiarse únicamente en aquellos puntos que indique el jefe del poder motor; y las cenizas y las brasas deben colocarse de manera que no causen daño ni á la línea ni á otra propiedad. Los ceniceros y las chimeneas deben estar siempre en perfecto estado.

Artículo 286.—Los maquinistas no deben permitir que ninguna persona viaje en sus máquinas sin permiso especial del Administrador General. Pueden viajar en ellas el Administrador General, el Jefe de tráfico, el Jefe del poder motor, el Ingeniero de la empresa y el Maestro de caminos.

Artículo 287.—Cuando la carrera de una máquina concluya en puntos que no sean estaciones terminales, ni los maquinistas ni los fogoneros deben alejarse mucho del lugar en que estén estacionados, sin permiso especial del despachador de trenes.

Artículo 288.—Mientras estén en el desempeño de sus funciones, el maquinista y el fogonero no podrán separarse al mismo tiempo de la máquina. Los maquinistas son al mismo tiempo responsables por el buen manejo de sus locomotoras y deberán tener cuidado especial al ejecutar las maniobras necesarias para enganchar los trenes, á fin de evitar movimientos bruscos que puedan ocasionar perjuicios á los extranjeros ó al material rodante.

Artículo 289.—El manejo de las locomotoras es obligación de los maquinistas, pero en el patio de las estaciones puede hacerlo el fogonero, en presencia de aquél, cuando así sea necesario, pero es preciso que el fogonero sea de reconocida competencia, en el concepto del jefe del poder motor.

Artículo 290.—Los maquinistas deben entender el mecanismo y conocer el manejo de los frenos neumáticos.

Artículo 291.—Deben evitar en cuanto sea posible, los innecesarios escapes de vapor por las llaves de comprobación, inyectores, válvulas de seguridad, etc., especialmente en los cruces y en los patios de las estaciones.

Artículo 292.—Cuando un maquinista corra una máquina durante las horas de la noche, debe llevar en su departamento, encendida, y en un punto

que no quede á la vista de los demás trenes, una linterna roja, para hacer señales en caso de necesidad.

Artículo 293.—Los maquinistas deben inspeccionar sus máquinas cuidadosamente, en todas las estaciones terminales; y tomar nota, en el libro respectivo, de los defectos que le encuentren. Cualquier defecto que se note en una locomotora, en el curso de la carrera, debe comunicarse por telégrafo, á *Motor*.

Artículo 294.—En ningún caso deben pasar un puente dos locomotoras enganchadas una de otra. Cuando por motivos inevitables se haga preciso remolcar una locomotora, debe colocarse un buen número de carros entre una y otra para evitar que el peso de ambas gravite sobre el mismo tramo.

Artículo 295.—Los trenes corren sujetos á las órdenes de los conductores en cuanto á su manejo ordinario; en lo relativo á la carrera de éstos, son igualmente responsables el conductor y el maquinista. En este sentido, cuando el conductor imparta una orden que en opinión del maquinista está equivocada, éste debe llamar la atención de aquél y exponerle las razones en que se funda para considerarlo errado. Si después de esto, persiste la duda, antes de proseguir la marcha, el conductor está en el deber de pedir la correspondiente aclaración al despachador de trenes. Si la duda surgiere en un punto donde no existiera comunicación telegráfica, el criterio del conductor será el que impera y la carrera se hará de acuerdo con sus órdenes, bajo su estricta responsabilidad.

Artículo 296.—Los maquinistas deben imponerse diariamente de las órdenes consignadas en las pizarras respectivas.

Artículo 297.—Los maquinistas deben dedicar especial atención á las señales que ostenten las demás máquinas que estén corriendo, sea cual fuese la dirección de su carrera.

Artículo 298.—No podrán cambiar de locomotora en el camino, sin una orden especial del despachador de trenes. Cuando debidamente autorizados ejecuten este cambio, ambos maquinistas deben permutar las órdenes que tengan por cumplimentar.

Artículo 299.—Siempre que se aproximen á los cruces de la vía con calles ó caminos públicos, deben tener especial cuidado en cumplir con lo dispuesto en el párrafo (k) del artículo 108.

Artículo 300.—Los maquinistas deben parar su máquina, si fuese necesario, para no atropellar ganado. En casos inevitables en que se ocasione un daño de esta naturaleza, el hecho debe participarse por telégrafo al jefe de tráfico.

Artículo 301.—Siempre que los trenes salgan de las estaciones, el fogonero debe fijar la vista hacia el punto de partida, hasta que el último carro haya pasado de los límites del patio, para asegurarse de que el tren marcha con la debida seguridad y para poder notar cualquiera señal que se haga en la estación ó en el mismo tren.

Artículo 302.—Cuando el tren está en marcha, tanto el maquinista como el fogonero deben mirarlo con frecuencia, en toda su extensión, para cerciorarse de que todo funciona correctamente.

Artículo 303.—Es estrictamente prohibido á los maquinistas y fogoneros trasportar efectos de cualquiera especie, dentro de las máquinas, sin permiso previo del Administrador General. La infracción de esta regla será penada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6º

Artículo 304.—Al empujar carros dentro de un apartadero ciego con gradiente inclinada; con tope ó dentro de aquéllos cuyas agujas estén cerradas en el otro extremo, no deberán desengancharse de la locomotora hasta después

de haberlos colocado en la posición que se desea y se les haya aplicado el freno respectivo, para impedir que se muevan.

Artículo 305.—Cuando se empujen carros, donde quiera que sea, éstos deben estar conectados por medio de su correspondiente enganche y nunca solo con las cadenas de seguridad. En ningún caso deben empujarse carros que contengan pasajeros ó ganado.

Artículo 306.—Cuando las circunstancias exijan el uso de un cable para colocar uno ó más carros dentro de un apartadero, debe tenerse cuidado especial para evitar que se rompa ó que el carro se descarrile.

Artículo 307.—Cuando las locomotoras estén enganchadas á un tren, cerca del cual hay inspectores de carros ó peones trabajando, el tren no debe moverse por ningún motivo, hasta que los funcionarios interesados hayan quitado la correspondiente banderola azul.

Artículo 308.—Cuando el maquinista considere excesivo el peso de su tren y crea que no debe agregarle uno ó más carros que tenga instrucciones de acarrear, debe participarlo así al conductor para que éste, si está de acuerdo con la opinión del maquinista, haga formar su tren con el número de carros que crea conveniente y de ello dé el correspondiente aviso telegráfico al despachador de trenes.

Artículo 309.—Si por algún motivo el maquinista desconfía de su máquina y cree tropezar con dificultades para detener el tren, debidamente, en el descenso de gradientes fuertes, esta detención debe efectuarse antes de principiar el descenso, de manera que la aplicación de los frenos de mano pueda hacerse efectiva, con la debida eficacia.

Artículo 310.—Si el maquinista se viese en la necesidad de parar en el trayecto, no podrá volver á emprender la marcha, sin que el conductor le haya hecho la correspondiente señal de partida.

Del servicio telegráfico

Artículo 311.—Los despachadores de trenes, cuando los haya, dependerán directamente del jefe de tráfico.

Artículo 312.—Los despachadores deben dirigir el manejo de trenes por medio de órdenes telegráficas, y llevarán un registro de las horas en que lleguen y salgan todos los trenes á las diversas estaciones telegráficas, anotando, además, cualquier incidente de importancia que ocurra en lo relativo á la carrera de los trenes. Estos registros deben archivarse por orden de fechas.

Artículo 313.—Las órdenes de tren deben trasmitirse despacio, de manera que el telegrafista que las reciba puede copiarlas con facilidad. Las órdenes deben expedirse con la debida anticipación, para impedir demoras y accidentes.

Artículo 314.—Ningún despachador de trenes podrá separarse de su puesto mientras no haya sido relevado por otro, aunque la separación sea momentánea.

Artículo 315.—El transferimiento de órdenes, de un despachador á otro, debe hacerse por escrito, haciendo una lista completa, en el libro de órdenes, de todas aquellas que no hayan expirado.

Artículo 316.—El telegrafista que se retire de su oficina y que tenga en mano órdenes subsistentes, debe traspasarlas al que lo releve, exigiendo el correspondiente recibo, con indicación de números y demás pormenores necesarios.

Artículo 317.—La movilización de los carros en los patios de la estación donde resida el despachador de trenes, debe ser dirigida por éste.

Artículo 318.—Es obligación del despachador de trenes velar por que los empleados de éstos y las locomotoras respectivas, estén listos en hora oportuna para formar los trenes convenientemente y evitar demoras á la hora de partir.

Artículo 319.—El despachador de trenes no debe permitir la salida de un tren, si el conductor, el maquinista ó el fogonero estuviesen bajo la influencia del licor, ó por cualquiera otro motivo, imposibilitados para dar el lleno al cumplimiento de su deber.

Artículo 320.—El despachador de trenes debe procurar que los carros cercados no se demoren innecesariamente.

De los agentes y telegrafistas

Artículo 321.—Los telegrafistas que funcionen á la vez como agentes, deben atender al telégrafo con preferencia, postergando, cuando las circunstancias lo exijan, el desempeño de sus otras atribuciones.

Artículo 322.—Los telegrafistas deben estar al corriente de los trenes que se aproximan, y cada vez que un tren de pasajeros sufra una demora de más de quince minutos, ésta debe anotarse en la pizarra correspondiente, para que el público se imponga.

Artículo 323.—Los telegrafistas deben tener especial cuidado en la trascripción de las órdenes de tren.

Artículo 324.—Los telegrafistas coleccionarán por orden de número todas las órdenes de tren que reciban, y enviarán el legajo cada fin de mes al jefe de tráfico.

Artículo 325.—Cuando no haya más que un telegrafista en una oficina, éste no debe cerrarla ni retirarse de ella sin el correspondiente permiso del despachador de trenes.

Artículo 326.—Los telegrafistas deben evitar demoras en la trasmisión y entrega de los telegramas que los conductores envíen á quien corresponda, anunciando el número de pasajeros que necesitan alimentos en las estaciones designadas al efecto.

Artículo 327.—Los telegrafistas no deben separarse de sus puestos, aun en horas muy avanzadas de la noche, mientras haya trenes corriendo, que deban pasar por su respectiva sección. Diariamente, antes de retirarse en la noche, deben pedir el correspondiente permiso del despachador de trenes, por medio del signo "B N", el cual debe ser contestado por este funcionario en la misma forma, en caso de que el telegrafista pueda retirarse ya.

Artículo 328.—Todo telegrafista debe graduar cuidadosamente su magneta, antes de abrir el circuito, para cerciorarse de que la línea no está en uso.

Artículo 329.—Los telegrafistas deben firmar después de cada tres llamadas consecutivas. Los telegrafistas llamados deben contestar sin pérdida de tiempo.

Artículo 330.—Los telegrafistas residentes en lugares donde el Gobierno tenga oficina telegráfica, para el servicio público, no admitirán telegramas particulares; y en aquellos puntos donde sólo existiere la línea del ferrocarril, deben aceptarlos y trasmitirlos, sujetándose al reglamento de la Dirección General del ramo.

Artículo 331.—Solamente con autorización del Administrador General podrán admitirse aprendices en las oficinas y mientras no sean suficientemente

aptos, sólo en presencia de un telegrafista competente podrán recibir ó trasmitir telegramas.

Artículo 332.—Los aprendices deben imponerse del reglamento de la empresa, en lo relativo al servicio telegráfico.

Artículo 333.—Los telegrafistas serán responsables de las interrupciones que puedan ocurrir en la línea, ó de cualquier atraso en los asuntos de la empresa, cuando ello provenga de daños causados á los aparatos telegráficos, por personas incompetentes, no autorizadas por los jefes respectivos para su manejo.

Artículo 334.—Los telegrafistas deben procurar que sus oficinas se conserven en perfecto estado de limpieza y de orden, lo mismo que los instrumentos telegráficos que estén á su cuidado. No desarmarán los aparatos ni alterarán la colocación de los alambres, mesas y demás pertenencias del telégrafo, sin previo consentimiento del jefe de tráfico, á quien darán aviso oportuno cuando éstos necesiten de reparación.

Artículo 335.—El telégrafo no debe usarse para trasmitir comunicaciones que puedan, sin perjudicar el servicio, ser enviadas por el tren.

Artículo 336.—Cuando el telégrafo nacional estuviese interrumpido, los telegrafistas del ferrocarril deben trasmitir sin demora los telegramas que el Gobierno envíe.

Artículo 337.—Los telegramas dirigidos á *supremacía* deben ser trasmitidos sin dilación alguna á las oficinas respectivas. El telegrafista que reciba esta clase de mensajes debe hacerlos llegar á su destino sin pérdida de tiempo.

Artículo 338.—En caso de interrupción en la línea telegráfica, los telegrafistas deben hacer los ensayos respectivos á fin de averiguar á qué lado de su oficina existe el daño que la ocasiona. Si fuese en un lugar á donde el reparador de la línea no pueda llegar pronto, deben notificarlo inmediatamente al capataz de la sección en que está el daño y ayudarlo en todo lo que esté á su alcance.

Artículo 339.—Los telegrafistas no deben usar los alambres de tierra, excepto cuando esté interrumpida la comunicación. En tales casos lo harán pero solamente por el tiempo estrictamente necesario para trasmitir los informes relativos á la carrera de los trenes, ó de asuntos urgentes, que no deban demorarse y para hacer los ensayos á que se refiere el artículo 338.

Artículo 340.—En casos de tormenta, deberán tomar todas las precauciones necesarias para preservar sus aparatos. En todo caso, antes de cerrar el conmutador deben dar el correspondiente aviso al despachador de trenes.

Artículo 341.—Todo telegrama debe considerarse como reservado y los telegrafistas guardarán el secreto de su contenido.

Artículo 342.—Los telegramas de la empresa deben archivarse cuidadosamente, después de trasmitidos.

Artículo 343.—Las baterías locales deben conservarse limpias; y las pilas ó vasos, deben colocarse en punto perfectamente seco. El aseo y renovación de las baterías, debe efectuarse en horas de poco movimiento, de modo que no se interrumpan los trabajos ordinarios.

Artículo 344.—Debe darse aviso al jefe de tráfico, siempre que los relojes de las oficinas telegráficas varíen un minuto ó más al día.

Artículo 345.—Cuando por algún motivo se demore la trasmisión de un telegrama, más de dos horas, debe darse aviso de ello al jefe de tráfico.

Artículo 346.—Los telegrafistas deben desconectar los instrumentos del circuito, todas las noches, antes de retirarse de la oficina. Examinarán y

ensayarán cuidadosamente las clavijas, después de aislar los aparatos para cerciorarse de que las conexiones están perfectas.

Artículo 347.—Los telegrafistas y los agentes deben evitar al uso innecesario del telégrafo.

Artículo 348.—Los agentes deben estar en sus respectivos puestos á la llegada y salida de los trenes, lo mismo que á cualquiera otra hora que las necesidades del servicio lo requieran.

Artículo 349.—Es obligación de los agentes el procurar que las propiedades de la empresa se conserven en buen estado. Todos los documentos archivados, las tarifas, los itinerarios, etc. deben permanecer en buen orden para poderlos consultar en caso de necesidad.

Artículo 350.—Las tarifas de pasajes, los itinerarios y todos los avisos de interés público, deben estar ostensiblemente colocados en las estaciones. La colocación de avisos particulares sólo debe permitirse con autorización del Administrador General.

Artículo 351.—El expendio de billetes debe abrirse, por lo menos, treinta minutos antes de la hora señalada para la salida de los trenes de pasajeros y no debe cerrarse sino hasta después de su partida.

Artículo 352.—Los agentes no deben vender billetes para aquellos puntos donde los trenes no estén autorizados para parar.

Artículo 353.—Deben cuidar de que todos los carros que estén en los apartaderos de sus estaciones tengan las puertas cerradas y en condiciones de completa seguridad; que estén colocados de manera que no puedan obstaculizar el tránsito en la vía principal, y que tengan bien aplicados los frenos respectivos. Si recibieren carros con los sellos ó los candados en mal estado, deben avisarlo inmediatamente al jefe de tráfico. En el primer caso, deben resellarlos, teniendo cuidado de no quitar los sellos originales; y en el segundo, siempre que sea posible, deben reponer los candados malos.

Artículo 354.—Cada uno de los agentes debe tener en su poder una llave para cambia-vías y otra para carros. De ambas serán personalmente responsables.

Artículo 355.—Los agentes están en el deber de enviar un minucioso informe al jefe de tráfico, acerca de los accidentes que tengan lugar en sus estaciones.

Artículo 356.—Cuando queden carros en los patios de las estaciones, sin sus correspondientes enganches y pasadores de enganche, los agentes están en el deber de avisarlo inmediatamente al jefe de tráfico.

Artículo 357.—Los agentes indicarán á los conductores la colocación en que necesitan los carros que hayan de quedar en los apartaderos de las estaciones.

Artículo 358.—Los carros deben cargarse y descargarse sin pérdida de tiempo, y debe tenerse cuidado de asearlos antes de cargarlos.

Artículo 359.—Los agentes no deben ofrecer carros para fechas determinadas, pero tomarán nota de todas las solicitudes que reciban, de palabra ó por escrito, y las trascribirán al jefe de tráfico, quien por medio del agente respectivo, indicará al interesado el día en que le serán suministrados.

Artículo 360.—Los agentes no deben recibir carga mal empacada ó en mal estado.

Artículo 361.—Los efectos cuyo empaque haya sido anteriormente usado y que por esa razón tengan marcas que discrepen con las anotadas en la orden de remisión, no deben ser admitidos por los agentes hasta tanto que el interesado haga desaparecer las marcas incorrectas.

Artículo 362.—No deben admitirse efectos, para su trasporte, que no estén clara y propiamente marcados.

Artículo 363.—Los agentes deben evitar el uso innecesario de los carros. Para ello procurarán no colocar un lote pequeño de mercancías generales en un carro separadamente, cuando éstas puedan ser cargadas en el carro local, después de la llegada del tren.

Artículo 364.—La carga dirigida á varias estaciones, que se coloque en un solo carro, no debe mezclarse. Deben colocarse primero los bultos que vayan para la estación más lejana y así sucesivamente; de manera que los últimos que se carguen, sean los que corresponden á la estación más inmediata.

Artículo 365.—Los agentes ó sus bodegueros confrontarán con los correspondientes manifiestos los efectos dirigidos á la estación de su dependencia, y llamarán la atención del conductor acerca de las faltas que noten, en el acto mismo de la descarga, sin perjuicio de hacer las correspondientes anotaciones en el manifiesto respectivo.

Artículo 366.—Cada vez que lleguen los trenes de pasajeros á las estaciones terminales, el agente, ó uno de sus empleados autorizado al efecto, debe inspeccionar el interior de los carros y recoger todos lss objetos que los pasajeros hayan olvidado. Lo que no sea reclamado por sus dueños en el término de veinticuatro horas, debe ser remitido por el agente al jefe de tráfico, con un memorándum indicando la fecha en que fué olvidado, el número del tren, del coche, etc.

Artículo 367.—Los agentes deben cuidar de que todos los cambia–vías de sus estaciones se conserven limpios y bien aceitados.

De los maestros de equipaje

Artículo 368.—Los maestros de equipajes prestarán sus servicios bajo las órdenes de los conductores respectivos.

Artículo 369.—Deben estar al frente de sus puestos, por lo menos, treinta minutos antes de la hora señalada para la salida de los trenes.

Artículo 370.—Permanecerán en sus respectivos carros durante todo el viaje, excepto cuando sean llamados por el conductor, al desempeño de otras funciones.

Artículo 371.—Cuando lleguen al término de cada carrera, no deben abandonar el carro hasta tanto que todo el equipaje y los demás efectos que están á su cuidado, hayan sido debidamente entregados.

Artículo 372.—Serán responsables de la pérdida, daño ó extravío de cualquier equipaje ó bulto que se les confíe, mientras no puedan justificar su entrega.

Artículo 373.—En los carros de equipaje no deben viajar personas extrañas al servicio, excepto el empleado ambulante de la oficina de correos, y quien, para ello tenga el correspondiente permiso del Administrador General.

Artículo 374.—El maestro de equipajes debe cuidar de que los efectos que se trasporten en su carro se estiven en buen orden y de que su carro esté siempre debidamente aseado.

Artículo 375.—No deben trasportar efecto alguno que no esté debidamente manifestado, y por todo lo que entregan y reciben en las agencias del trayecto, deben exigir y dar el correspondiente recibo.

Artículo 376.—Deben, después de cada estación, recorrer los carros de pasajeros, y todo equipaje que no pueda ser convenientemente colocado bajo los asientos ó en las respectivas perchas, deberán conducirlo al carro de equi–

pajes y manifestarlo de acuerdo con la tarifa general. De estos efectos, los que no puedan ser clasificados como equipaje, deben manifestarse como encomiendas.

Artículo 377.—Deben prestar atención esmerada á la custodia y entrega de los manifiestos y de la correspondencia de la empresa.

Artículo 378.—Informarán al conductor acerca de las irregularidades que noten en el servicio, en lo relacionado con su puesto.

Artículo 379.—En casos necesarios, desempeñarán las funciones de abanderado.

De los abanderados y brequeros

Artículo 380.—Es obligación de los abanderados y brequeros el estar provistos de toda clase de señales, conservarlas en buen estado y colocarlas de acuerdo con las instrucciones de este reglamento.

Artículo 381.—Es obligación de los abanderados el atender á la colocación de la cuerda que conecta todos los carros del tren con la campana de la locomotora.

Artículo 382.—Los abanderados y brequeros deben atender cuidadosamente al manejo de los frenos de mano, al trabajo de cargar y descargar las mercaderías y á todo aquello que les ordene el conductor, en lo relativo al servicio.

Artículo 383.—El abanderado de los trenes de pasajeros, debe situarse en la plataforma final del último carro. Cuando éste sea un carro especial, el sitio del abanderado es la plataforma delantera.

Artículo 384.—En los trenes de carga, los abanderados ocuparán el sitio que les indique el conductor.

Artículo 385.—Cuando los frenos de aire no funcionen, ó en los trenes en que se carezca de ellos, los brequeros, inmediatamente después de habérseles hecho la señal correspondiente, deben aplicar los frenos de mano. Al aproximarse á las estaciones,la aplicación de los frenos debe hacerse de manera que el tren pueda parar sin dificultad en el punto conveniente, lo mismo que en el descenso de gradientes fuertes. En estos dos últimos casos, los frenos deben aplicarse sin esperar que el maquinista haga la señal reglamentaria.

Artículo 386.—En épocas lluviosas, los frenos de mano deben aplicarse con mayor presteza que en el tiempo seco, especialmente cuando los trenes se aproximan á las estaciones y gradientes. Los brequeros deben evitar que las ruedas resbalen ó se calienten á consecuencia de la presión exagerada de los frenos.

Artículo 387.—El uso de maderos para aplicar los frenos, queda estrictamente prohibido.

Artículo 388.—En casos de accidente ó de inesperada detención del tren, el abanderado debe retroceder inmediatamente, diez postes telegráficos, y colocar su banderola roja para resguardar el tren.

Artículo 389.—Mientras estén en el desempeño de sus funciones, los empleados de los trenes deben usar el uniforme y la divisa de ordenanza; dispensar toda clase de atenciones á los pasajeros y abstenerse del uso de las bebidas alcohólicas. Tampoco fumarán dentro de los carros de los pasajeros.

Artículo 390—Los abanderados y brequeros son responsables de los utensilios del servicio, como linternas, banderolas, etc.

De los maestros de caminos

Artículo 391.—Los maestros de caminos dependen del ingeniero de la empresa.

Artículo 392.—Está á su cargo la conservación de la línea y sus anexos, en sus respectivas secciones y deberán ejercer activa vigilancia sobre las cuadrillas de su dependencia.

Artículo 393.—Recorrerán la línea con frecuencia é inspeccionarán cuidadosamente los puentes, las alcantarillas, los rellenos, desagües, etc, é informarán al ingeniero de cualquier defecto de importancia que noten. Por lo menos una vez al mes, deben viajar en una de las máquinas, para apreciar con exactitud los puntos débiles de la línea y ordenar su reparación.

Artículo 394.—Siempre que recorran la línea en manigueta, deben detenerse en los puntos en donde las cuadrillas estén trabajando, para inspeccionar las obras en ejecución, impartir las órdenes necesarias y cerciorarse de que el capataz de la cuadrilla está bien impuesto de sus obligaciones.

Artículo 395.—Los maestros de camino deben exigir que los capataces de cuadrilla estén bien penetrados del reglamento, en lo relativo á la aplicación de las señales y que estén provistos de los utensilios necesarios.

Artículo 396.—Cada vez que un capataz sea trasladado á otra cuadrilla ó se retire definitivamente del servicio, el maestro de caminos debe cerciorarse de que todas las herramientas, materiales, libros, señales, etc., sean debidamente entregados al sucesor de aquél, y poner el cambio de capataz en conocimiento del ingeniero.

Artículo 397.—Al siguiente día de la fecha en que se ejecuten los trabajos, el maestro de caminos debe remitir al ingeniero, debidamente firmadas, las listas de trabajadores, con especificación del tiempo trabajado por cada uno y de la cuota correspondiente al salario de cada cual. Todas las boletas de tiempo que se hayan expedido, deben anotarse en las listas de trabajadores.

Artículo 398.—Todas las mañanas, lo más temprano posible, el maestro de caminos debe telegrafiar al ingeniero, indicándole qué parte de su división intenta recorrer, ó en qué punto permanecerá ese día.

De los capataces de cuadrilla

Artículo 399.—Los capataces de cuadrilla dependen directamente del maestro de caminos.

Artículo 400.—Deben quitar y reponer el material que estuviese en mal estado, mantener la línea tan libre como sea posible de yerbas y conservar en buen estado de limpieza los desagües y alcantarillas.

Artículo 401.—Deben inspeccionar frecuentemente, sus respectivas secciones y ordenar la reparación, en primer término, de aquellos trayectos que estén en peores condiciones, dejando para después, las imperfecciones secundarias.

Artículo 402.—En tiempos de peligro, por exceso de lluvia, etc., deben tener especial cuidado con los cortes, rellenos y otros lugares donde haya piedras, tierras ó árboles que puedan caer sobre la vía, ó donde por sus condiciones especiales, haya peligro de lavados ó descensos de la vía.

Artículo 403.—Cada sección debe ser inspeccionada todas las mañanas por los respectivos guardas de la vía quienes, de acuerdo, con las prescripciones de este reglamento, colocarán las correspondientes señalas de peligro, en aquellos puntos que no ofrezcan completa seguridad, é informarán á su respectivo capataz, de todas las imperfecciones que hayan podido notar. Es obliga-

ción de los guardas de vía el desyerbar los puntos en donde están colocados los postes que indican la medida de la vía, de manera que todos ellos puedan verse sin dificultad desde los trenes.

Artículo 404.—Los vigilantes y guardas de vía, deben estar provistos de los utensilios necesarios para señales diurnas y nocturnas, y conocer debidamente el uso de éstas.

Artículo 405.—Los incendios que ocurran á los lados de la vía deben ser sofocados inmediatamente. En tales casos, los capataces de cuadrilla deben dar el informe respectivo al maestro de caminos, indicando, si es posible, la causa que motivó el incendio.

Artículo 406.—Cuando las líneas telegráficas estuviesen caídas, los capataces de cuadrilla deben disponer que se levanten provisionalmente, de la mejor manera posible, sin esperar la llegada del empleado respectivo.

Artículo 407.—Cuando los peones de una cuadrilla fuesen llamados por el reparador de líneas telegráficas para prestarle ayuda, aquellos deben acudir al llamamiento, sin demora alguna. En este caso, el capataz de la cuadrilla debe tomar nota del tiempo trabajado en la reparación de la línea telegráfica, y hacerlo constar por separado en las listas de trabajadores.

Artículo 408.—Los capataces de cuadrilla deben procurar que sus relojes marquen la hora correcta. Para ello, deberán compararlos diariamente con los de las estaciones ó con los de los conductores ó maquinistas.

Artículo 409.—Debe tenerse cuidado especial de que los cambia-vías se conserven en buen estado. Cuando el engranaje de los candados esté defectuoso, debe componerse tan pronto como sea posible.

Artículo 410.—Siempre que un cambia-vías esté en mal estado ó clavado, y cuando los que por desperfectos hubieren dejado de funcionar por un tiempo y estuviesen ya en buen estado de servicio, debe darse aviso telegráfico al jefe de tráfico y al maestro de caminos.

Artículo 411.—Los carros de manos deben separarse de la vía principal, quince minutos antes de la hora señalada para la pasada de los trenes, excepto en tangentes que permitan divisar los trenes á larga distancia, en cuyo caso no es necesario aplicar los quince minutos, pero la persona á cuyo cargo esté el cuidado de los carros, debe hacer que se deje expedita la vía con bastante anticipación, para evitar un accidente.

Artículo 412.—Los carros de manos deben ser manejados por el capataz ó por su inmediato inferior. La carrera de éstos debe efectuarse con toda clase de precauciones. En las curvas y otros lugares peligrosos deben usarse las banderolas rojas. Estos carros deben ocuparse únicamente durante las horas de trabajo, excepto en casos de peligro ó accidente y no deben usarse, sino en servicio de la empresa.

Artículo 413.—Cuando los carros de manos no se estén usando, deben tenerse completamente separados de la vía, de manera que no constituyan un estorbo á la carrera de los trenes, y nunca deberán dejarse en los apartaderos ni en los cruces con las calles.

Artículo 414.—No debe ocuparse la vía principal con carros de manos sino hasta después de que las señales hayan sido colocadas, á una distancia no menor de quinientos metros, en ambas direcciones. En las gradientes fuertes, en mal tiempo, las señales se colocarán tan distantes como sea necesario para que los trenes tengan tiempo de parar sin dificultad.

Artículo 415.—Los capataces de cuadrilla deben estar entendidos de que en cualquier momento pueden pasar uno ó más trenes extraordinarios por sus respectivas secciones, debiendo en consecuencia, estar prevenidos para tales casos.

Artículo 416.—En caso de ocurrir un accidente á uno de los trenes, el capataz de esa sección, ó el de la inmediata, debe constituirse con su respectiva cuadrilla en el lugar del accidente y prestar al conductor del tren, todos los auxilios necesarios.

Artículo 417.—Cualquiera de las cuadrillas de la vía á quienes se les dé aviso de la existencia de derrumbamientos ú otras obstrucciones de consideración en puntos contiguos á su respectiva sección, está en el deber de trasladarse inmediatamente al punto indicado y trabajar activamente para despejar la vía.

Artículo 418.—Cada capataz debe enviar un informe diario al maestro de caminos, indicando el trabajo ejecutado durante el día y el número de peones ocupados en su ejecución. Le enviará, además, un informe mensual, dando cuenta exacta de las herramientas y materiales usados; de los recibos, y de los existentes. Estos informes deben escribirse en la fórmula correspondiente, la cual les será suministrada por el maestro de caminos.

Artículo 419.—Siempre que por derrumbamientos, lavados ú otras causas semejantes, se interrumpa la carrera de los trenes, el capataz de la cuadrilla en cuya sección se halla obstruído la vía, debe remitir inmediatamente un telegrama á la estación telegráfica más próxima, dirigido á *Supremacía*, dando ligeros detalles de lo ocurrido, é indicando aproximadamente el tiempo que haya de exigir la reparación del desperfecto.

Artículo 420.—Las traviesas y otros materiales deben guardarse en los campamentos de sección y en aquellos puntos que indique el maestro de caminos. Todo material, viejo, ó nuevo, debe colocarse de manera que en cualquier tiempo pueda ser inventariado.

Artículo 421.—Siempre que un tren se aproxime al punto donde se encuentre una cuadrilla, los peones de que consta, deben estar en formación á uno de los lados de la línea, para que puedan ser vistos por el maestro de caminos ó por el ingeniero, cuando vayan en el tren.

CAPÍTULO IV

Del manejo de frenos automáticos

Artículo 422.—Los empleados, cuyas obligaciones estén relacionadas con el uso de frenos automáticos, serán examinados, cada vez que á juicio del jefe de tráfico, sea necesario.—Con este motivo, y para su debida aplicación, se consignan aquí las reglas que lo rigen.

Reglas para los maquinistas

Artículo 423.—Los maquinistas deben examinar cuidadosamente los frenos de sus máquinas todos los días, antes de ponerlas en servicio. Conservarán las bombas bien empacadas; y los lubricadores en buen estado; desaguarán con regularidad, al final de cada viaje, el depósito principal de sus locomotoras y cuidarán de que el manómetro de aire esté bien iluminado para consultarlo con la mayor frecuencia posible, á fin de cerciorarse de que cuenta con la suficiente fuerza de aire para aplicar los frenos.

Artículo 424.—Antes de enganchar la locomotora al tren, los maquinistas deben fijarse en que sus máquinas no tengan menos de noventa libras de presión en el depósito principal de la caldera y en que el tubo principal del tren, que pasa por debajo del tanque de la máquina, esté enteramente apagado.

Artículo 425.—Después de que la máquina esté debidamente enganchada al tren y con setenta libras de presión de aire, el maquinista, á una señal del inspector ó del conductor, aplicará los frenos, dejándolos así hasta que el tren haya sido examinado, y reciba orden de aflojarlos. Este ensayo debe hacerse cada vez que se conecte una máquina con un tren y cuando se les hayan qui tado, cambiado ó agregado uno ó más carros.

Artículo 426.—También deben ensayarse los frenos, por lo menos una milla antes de llegar á estaciones terminales, á puntos de parada ordinaria y á gradientes fuertes. En caso de que la existencia de gradientes opuestas haga irrealizable este ensayo á la distancia indicada, los frenos deben aplicarse al empezar el descenso. En tales circunstancias, los brequeros deben estar perfectamente listos para ayudar al maquinista, con los frenos de mano, en caso de necesidad.

Artículo 427.—Al aplicar los frenos para descender gradientes ó para reducir la velocidad, debe tenerse cuidado de hacerlo con poca presión, la primera vez, para evitar los sacudimientos violentos que en caso contrario produciría su aplicación. Para aplicarlos por segunda vez con mayor presión, es necesario aflojarlos antes. Debe adoptarse la costumbre general de aplicar los frenos suavemente, y de ir aumentando gradualmente la presión, para poder parar con la primera ó á lo más, con la segunda aplicación.

Artículo 428.—En los trenes de pasajeros los frenos deben aflojarse siempre, antes de que la máquina esté completamente parada, volviéndolos á aplicar después, con suavidad, para evitar que el tren camine, pero dejándolos en condiciones tales que puedan aflojarse con facilidad y sin violencia, cuando el tren vaya á emprender la marcha.

Artículo 429.—En los trenes de carga no deben aflojarse los frenos, sino hasta que estén completamente parados.

Artículo 430.--En caso de emergencia, la aplicación de los frenos debe hacerse con el mayor cuidado posible para evitar perjuicios tanto á los pasajeros, como á la carga.

Artículo 431.—Los frenos no deben aplicarse en los puentes, exepto en aquellos casos en que su aplicación sea estrictamente necesaria para evitar un accidente.

Artículo 432.—Cuando en la marcha del tren se note un esfuerzo de consideración, sin que se haya operado un violento descenso de la aguja negra, debe ponerse, por unos pocos segundos, el mango de la válvula del maquinista, en posición que afloje, volviéndolo á colocar enseguida, en el punto de marcha. Si el inconveniente subsiste, evidentemente hay un escape de consideración y debe procederse á componer el daño que lo causa. En tal evento, el mango debe colocarse de manera que evite el escape de aire de la caja de vapor de la caldera, y se sostendrá en esa posición, hasta que el tren haya parado, y hasta que, después de haber sido examinado el aparejo de los frenos, se dé la orden de aflojar.

Artículo 433 —Cuando sea necesario cortar el freno del maquinista, aflójese y ciérrse la llave aisladora del tubo mayor de la válvula triple, ó déjese abierta la llave de purga del depósito auxiliar.

Artículo 434 —Cuando se necesite cortar el freno del tender, aflójese primero y bájese después el mango correspondiente á la llave de cuatro pasos de la válvula triple, dejándolo en una posición media, entre horizontal y vertical, y ábrase la llave de purga del depósito auxiliar.

Artículo 435.—El freno de aire no debe usarse, bajo ningún pretexto, al formar los trenes ó sobre las tornamesas. En tales casos, debe funcionar únicamente el freno de vapor.

Reglas para el personal de los trenes

Artículo 436.—Después que una locomotora haya sido enganchada al tren, las uniones de la manguera deben conectarse; deben abrirse todas las llaves de los tubos del tren, excepto la del final del último carro, la cual se dejará cerrada. El tubo de manguera debe colgarse del tapón de enganche.

Artículo 437.—Cuando el maquinista tenga debidamente cargado de aire el tren, el funcionario encargado de la inspección, debe hacerle la señal correspondiente para que aplique los frenos. Hecho esto, el examen de los frenos debe practicarse minuciosamente en todos los carros, para cerciorarse de que están bien aplicados, y si lo estuviesen, debe hacerse la señal reglamentaria para que el maquinista los afloje. Después de haberlos aflojado, deben examinarse nuevamente para averiguar si funcionan. Si se descubriese algún defecto, éste debe corregirse inmediatamente, repitiendo el ensayo hasta adquirir completa seguridad de que quedan en perfecto estado de servicio.

Artículo 438.—Si á un tren cuyos carros están provistos de sus respectivos frenos de aire, en buen estado, se necesita agregarle un cierto número de carros con frenos defectuosos, deberá tenerse el cuidado de hacer que los carros defectuosos estén en una proporción de uno, por cada tres carros en buen estado. Para esto es preciso que los defectuosos tengan los frenos de mano, en perfecto estado de servicio. De otra manera éstos no deben ser agregados.

Artículo 439.—La apertura de las llaves angulares, en la parte final del tren, no es un medio seguro para ensayar los frenos, razón por la cual, se prohibe estrictamente la aplicación de este sistema.

Artículo 440.—Cuando los frenos se peguen, y no funcionen en debida forma, el maquinista debe hacer esfuerzos por aflojarlos; y en caso de que no lo consiga de otro modo, puede hacerlo abriendo la llave de purga de depósito auxiliar, hasta que el aire ceda á través de la válvula triple, cerrándola inmediatamente después que note estos efectos.

Artículo 441 —No deben cortarse los frenos, en ninguno de los carros, á menos que el aparato esté defectuoso. Cuando por este motivo sea necesario cortar un freno, el conductor debe ponerlo en conocimiento del maquinista y dar el aviso correspondiente al jefe de tráfico, indicando las razones que ha tenido para hacerlo.

Artículo 442.—Ningún tren debe salir de una estación, si los carros de que consta, no tienen frenos de aire ó de mano, en número suficiente para manejarlo con seguridad.

Artículo 443.—Cuando además de los frenos de aire sea necesario poner en uso los de mano, estos últimos deben aplicarse primero á los carros inmediatos á los que tengan aplicados los frenos de aire.

Artículo 444.—Cuando por motivos especiales sea necesario dividir un tren, en dos ó más porciones, y se movilice en dos ó más carreras, *(doblando)* los frenos de aire, no deben usarse en la porción ó porciones que se dejen atrás. Cada porción debe manejarse con los frenos de mano, hasta que esté nuevamente conectado con la locomotora, y los tubos de aire preparados en debida forma.

Artículo 445.—Siempre que haya necesidad de *doblar*, el conductor debe quedarse al frente de la parte que se deje atrás, y enviar con la otra á uno de sus empleados, colocado en el último carro, quien antes de que los carros sean desconectados de la locomotora, debe aplicar á todos éstos su correspondiente freno de mano, y permanecer á su cuidado, hasta que la locomotora haya regresado con la segunda porción. El conductor, después de

haber formado nuevamente su tren, no debe permitir que se aflojen los frenos de mano, hasta que los de aire hayan sido debidamente probados.

Artículo 446.—Cuando se divida un tren, los empleados de éste cerrarán la llave del tubo respectivo, en la parte final de la primera porción y harán señal al maquinista para que afloje los frenos. Después de unidas las diferentes porciones, debe procederse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 435.

Artículo 447.—Si hubiese necesidad de aplicar los frenos por medio de la válvula del conductor, que se encuentre en el carro del conductor, en el de equipajes y en cada uno de los coches, ésta debe abrirse y sostenerse abierta, hasta que el tren se haya parado por completo. *Este procedimiento sólo debe adoptarse en casos de emergencia.*

Artículo 448.—Cuando la manguera de un freno se reviente, debe ser repuesta inmediatamente. En estos casos, los frenos deben ser nuevamente ensayados. Si cuando tiene lugar el accidente, el tren no estuviese en un lugar seguro debe cerrarse sin demora la llave angular que está situada al frente de la manguera rota y hacer señal al maquinista para que afloje los frenos. De éstos, los que queden á retaguardia de la manguera rota, deben aflojarse á mano, después de lo cual, el tren puede continuar hasta un lugar seguro, en donde se procederá á la reposición de la manguera. Los maquinistas y conductores están en el deber de tener siempre en sus trenes un número suficiente de mangueras de repuesto.

Artículo 449.--Siempre que no se usen los frenos de aire, deben desconectarse las mangueras de los diferentes carros y engancharse al tapón de colgarlas.

Artículo 450.—Cuando sea necesario el uso de la válvula para retener la presión, al descender gradientes, los empleados del tren, al empezar el descenso, deben ensayar todos los frenos y darles vuelta á los mangos de las válvulas de retensión, en todos ó en aquellos carros que el conductor les ordene. Una vez terminado el descenso, los mangos de las válvulas deben volver á su posición anterior.

Artículo 451.—Siempre que se separen carros de una locomotora, deben cerrarse con la debida anticipación las llaves de los tubos del tren, y después, desengancharse las conexiones.

Artículo 452.—Todos los defectos que se noten en el mecanismo de los frenos de aire deben ponerse en conocimiento del inspector de frenos, al finalizar la carrera. En caso de que los carros se dejasen en la línea, debe anticiparse un telegrama de aviso, dirigido á *Motor*.

CAPÍTULO V

Disposición general

Artículo 453.—El presente Reglamento comenzará á regir el 1º de abril próximo entrante, quedando en él refundidas las disposiciones contenidas en Decretos números 3 de 26 de marzo de 1904 y 29 de diciembre de 1906.

Dado en San José, á los veintitrés días del mes de marzo de mil novecientos siete.

CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ

El Secretario de Estado en
el Despacho de Fomento,

O. F. ROHRMOSER

ACUERDOS

1906-1907

Nº 1

San José, 2 de abril de 1906

Visto el acuerdo de la Municipalidad de Santa Cruz, en que pone de manifiesto la urgente necesidad que tiene de construir una cárcel en dicha villa, en razón de que el edificio que se utiliza con ese objeto, á más de no prestar seguridad para el encierro de los detenidos, carece en absoluto de condiciones higiénicas, por todo lo cual y con el propósito de proceder á dicha construcción, solicita se le paguen los ₡ 2000-00 que le fueron concedidos por decreto nº 50 de 28 de julio de 1902 para llevar á efecto algunas obras de reconocida utilidad;

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

De conformidad con lo solicitado, debiendo tomarse dicha suma como se dispone en la citada ley, de los fondos que existen en el Tesoro Público pertenecientes al Hospital de Liberia.

Los ₡ 2000-00 referidos serán pagados en cuotas de ₡ 500-00 mensuales.—Publíquese.—Rubricado por el señor Presidente.—ASTÚA AGUILAR.

Nº 5

San José, 18 de abril de 1906

Visto que están ya agotados en su objeto los siete mil colones (₡ 7,000-00) fijados en la Ley de Presupuesto para la construcción del puente sobre el río Agua Caliente á la entrada de Orosi y apertura del camino llamado de San Chirí que dará acceso á ese puente, y en atención á que dichas obras están al terminarse y la paralización de ellas en el estado en que se encuentran daría por resultado en la estación lluviosa la pérdida inminente de todo lo que se ha ejecutado, según expone el señor Gobernador de Cartago en comunicación de fecha 10 del corriente, quien á la vez manifiesta que la terminación definitiva de esos trabajos demandaría un gasto de tres mil colones,

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Autorizar dicho gasto con cargo á las partidas de "Puentes" y "Caminos", mien-

tras no se emita la nueva Ley de Presupuesto, en donde se fijará esa partida especial. —Comuníquese. –Rubricado por el señor Presidente.—Astúa Aguilar.

Nº 9

San José, 21 de abril de 1906

En vista de la respectiva solicitud dirigida á esta Secretaría por la Municipalidad del cantón de Santo Domingo,

El Presidente de la República

Acuerda:

Que se proceda al pago de los dos mil colones asignados en la Ley de Presupuesto para el ensanche del edificio municipal de dicho cantón en donde se hallan establecidas las oficinas públicas, debiendo entregarse desde luego la mitad de la suma referida para responder á obligaciones ya contraídas por la ejecución del trabajo de que se trata, y el resto será pagado en cuotas de cien colones (₡ 100-00) semanales, previa presentación de planillas que acrediten el gasto con el Visto Bueno del señor Jefe Político del Cantón.—Publíquese.—Rubricado por el señor Presidente.—Astúa Aguilar.

Nº 19

San José, 4 de mayo de 1906

En atención á que la Municipalidad del cantón de San Rafael de la provincia de Heredia trata de construir un edificio para celebrar sus sesiones y establecer allí al propio tiempo las oficinas públicas de la localidad, y que con tal fin dicha Corporación solicita un auxilio de mil quinientos colones (₡ 1,500-00) destinado al pago del valor del terreno escogido para la correspondiente construcción; y

Considerando:

Que el edificio de que dispone actualmente la Municipalidad para los usos indicados es absolutamente inadecuado á su objeto y que la obra en referencia constituirá un adelanto para la población merecedor del apoyo del Gobierno;

Por tanto,

El Presidente de la República

Acuerda:

Conceder el auxilio que se solicita, el cual será imputado á Eventuales de esta Cartera.—Publíquese.— Rubricado por el señor Presidente.—Astúa Aguilar.

Nº 22

Son José, 4 de mayo de 1906

En vista da la respectiva solicitud hecha á esta Secretaría por la Municipalidad de Santa Cruz, á fin de que se le conceda un auxilio de ochocientos colones (₡ 800-00) que necesita para mejorar las condiciones del camino entre Bolsón y dicha villa, de acuerdo con los estudios hechos al efecto por un Ingeniero de la Sección de Obras Públicas,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar el auxilio solicitado, en la inteligencia de que será pagado en cuotas de doscientos colones [₡ 200-00] semanales, previa presentación de planillas que justifiquen el gasto.

Dicha suma será imputada á la partida de "Subvención á caminos existentes y apertura de otros nuevos" de la Ley de Presupuesto.—Publíquese.—Rubricado por el señor Presidente.—ASTÚA AGUILAR.

Nº 29

San José, 14 de mayo de 1906

Visto que, según manifiesta el Jefe Político de San Ramón, se han gastado ya en su objeto los ochocientos colones [₡ 800-00] que produjo el detalle levantado entre los interesados para la reconstrucción del puente sobre el río Barranca, en el camino que conduce á Piedades Norte, sin que el trabajo esté terminado, y no disponer de otros fondos para hacer frente á lo que falta y responder al pago de una deuda contraída con motivo de la ejecución de esa obra, por todo lo cual solicita se le auxilie con una cantidad igual á la ya referida, que estima suficiente para llenar el objeto; y en atención á que es de suma importancia para los intereses de la localidad el puente de que se trata,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Conceder el auxilio solicitado, el cual se pagará así: doscientos cincuenta colones [₡ 250-00], monto de la deuda referida, desde luego, para su inmediata cancelación, y el resto en cuotas hasta de cien colones [₡ 100-00] semanales, previa presentación de planillas que acrediten los gastos.

Este auxilio será imputado á la partida asignada para puentes en la Ley de Presupuesto.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 33

San José, 19 de mayo de 1906

Visto que por decreto número 54 de 4 de agosto próximo pasado se dispuso auxiliar al vecindario de San Juan de este cantón hasta con la cantidad de catorce mil colones [₡ 14,000-00] para proveer de agua potable ese lugar, á condición de que esa suma se pagaría á medida que fuera necesitándose para la ejecución de la obra y siempre que previamente se hubieran invertido en ella los seis mil colones [₡ 6,000-00] de la contribución voluntaria reunida entre los interesados; y en atención á que se ha cumplido ya con este requisito, según aparece de las cuentas y comprobantes presentados á esta Secretaría;

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que se proceda al pago del auxilio en la forma prevista, para lo cual deberán

presentarse en cada caso las planillas correspondientes de los trabajos efectuados.—Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 36

San José, 22 de mayo de 1906

En atención á que en la Ley de Presupuesto vigente fué asignada la cantidad de ₡ 13000-00 para construir el puente de Tucurrique y camino que le dará acceso, á que esas obras por su calidad y magnitud han exigido un gasto mayor que alcanza ya á la suma de ₡ 23635-55 y á que para terminarlas es preciso invertir aún ₡ 2500-00 según informe de la Sección de Obras Públicas, y considerando la importancia del camino y puente relacionados, por las facilidades y desarrollo que proporcionarán á los intereses de la extensa zona de Tucurrique y lugares adyacentes, y que si por la carencia de recursos hubiera de suspenderse los trabajos que faltan para terminar dichas obras, la parte ya ejecutada no sólo no prestaría ninguna utilidad sino que el abandono de ella ocasionaría su ruina;

Por tanto,

El Presidente de la República

Acuerda:

Autorizar el gasto de ₡ 2500-00 que demandan los trabajos pendientes de que se trata.

Tanto esta cantidad como la demás excedente de los ₡ 13000-00 ya mencionados, serán imputadas á la partida destinada á caminos en la Ley de Presupuesto.— Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 38

San José, 23 de mayo de 1906

En atención á que están ya invertidos en su objeto los ₡ 2500-00 asignados en la Ley de Presupuesto para reparar el camino de Angostura á Tuis; y á que según manifiesta el señor Gobernador de Cartago, la Junta Itineraria respectiva y vecinos interesados en escritos de 12 y 16 del corriente, la suma referida no ha bastado para llenar la necesidad, sino en parte, quedando pendiente de reparación cerca de la mitad del camino y que no cuentan con otros recursos para continuar los trabajos, por todo lo cual solicitan un nuevo auxilio de ₡ 3000-00 que estiman suficiente al intento; y considerando que es de suma importancia para los intereses agrícolas de Tuis, la terminación de las reparaciones emprendidas;

Por tanto,

El Presidente de la República

Acuerda:

Otorgar el nuevo auxilio que se solicita, el cual será pagado en cuotas que no excedan de ₡ 200-00 semanales y siempre que en cada caso sean presentadas las plani-

llas correspondientes de trabajos con el Visto Bueno del señor Gobernador de Cartago.

Esta suma será imputada á la partida "Caminos" del Presupuesto General de Gastos.—Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 39

San José, 23 de mayo de 1906

Vista la comunicación que con fecha 18 del corriente dirigió á esta Secretaría el señor Gobernador de Cartago en que solicita un auxilio de mil colones [₡1000·00] para completar con los mil quinientos que existen procedentes de la contribución de vecinos y demás interesados, el valor del puente de acero que es preciso pedir al exterior para colocarlo sobre el río Agua Caliente, frente á los baños termales de ese nombre; y en atención á que según expone el citado funcionario, dicha contribución ascendió á la cantidad de dos mil quinientos colones [₡2500-00], de la cual se destinaron mil para construcción de uno de los bastiones y refección del otro, quedando el resto para la parte de acero, y que no es posible exigir nueva contribución al vecindario en razón de ser muy pobre y haber sufrido notables quebrantos con motivo de los fuertes temblores de enero próximo pasado;

Por tanto,

El Presidente de la República

Acuerda:

Conceder el auxilio de mil colones [₡ 1000·00] que se solicita, debiendo imputarse esa cantidad á la partida destinada para "Puentes" en el Presupuesto General de Gastos.—Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 40

San José, 26 de mayo de 1906

Vista la solicitud de don Francisco Huete hecha á esta Secretaría á nombre y con autorización de los señores Darío Olivas, Luciano Ruiz, Nereo Loaiza, Gordiano García, Ester Roa, L. L. Dowance, G. S. Stein, Simón Cuesta, Wm. Asch, Ulysses Asch, Cayetano García y G. B. Zampieri, á efecto de que se les haga un anticipo de mil quinientos colones [₡ 1500-00] para distribuirlo proporcionalmente, á buena cuenta de lo que deba reconocerse á cada uno de dichos señores por valor de la prima á que pretenden tener derecho por cultivos de cacao que según aparece en las diligencias respectivas poseen en el distrito del Zapote de jurisdicción de Grecia; y en atención á que el señor Huete ofrece garantizar debidamente la devolución de la suma referida, ya sea en el todo ó en parte, caso de que en la tramitación de esas diligencias resultare que alguno ó algunos de sus representados no tuvieren derecho á la prima de que se trata por no llenar los cultivos los requisitos establecidos,

El Presidente de la República

Acuerda:

Acceder á la solicitud, debiendo imputarse el anticipo á la partida de cinco mil

colones [₡ 5000-00] asignada en el Presupuesto General de Gastos para el pago de primas por cultivos de cacao.—Comuníquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 45

San José, 4 de junio de 1906

En atención á que la Compañía Dramática Thullier que actúa en el Teatro Nacional ha dado pruebas de su idoneidad artística y se ha hecho digna por sus méritos de la aceptación del público y con el fin de darle el debido apoyo á esta clase de Empresas que tanto influyen en la cultura social del país,

El Presidente de la República

Acuerda:

Otorgar á dicha Compañía un auxilio de seis mil quinientos sesenta y un colones [₡ 6561-00] que se pagará de Eventuales de esta Cartera.—Comuníquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 47

San José, 5 de junio de 1906

El Presidente de la República

Acuerda:

Auxiliar á la Municipalidad de Liberia con la cantidad de quinientos colones [₡ 500-00] pagaderos en cuotas de cien colones [₡ 100-00] semanales para ejecutar varias reparaciones que necesita la cañería de aquella ciudad.

Los pagos se harán previa presentación de las planillas de trabajos y demás comprobantes con el Vº Bº del Gobernador de la provincia, debiendo imputarse los quinientos colones [₡ 500-00] á la partida de Eventuales de esta Cartera.—Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 48

San José, 5 de junio de 1906

En vista de la respectiva solicitud y tomado en consideración lo expuesto por el señor Gobernador de Cartago en nota de 1º de este mes, relativamente al mal estado de uno de los bastiones del puente colgante de hierro llamado "Palomo," sobre el Río Grande de Orosi, á la imposibilidad de ejecutar las reparaciones consiguientes por la

escasez de fondos locales, y á la urgencia de éstas para la conservación de tan útil como valioso puente;

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Conceder con el objeto indicado á la Municipalidad del Paraíso un auxilio de cuatrocientos colones [₡ 400 00] á que alcanza el total del presupuesto de gastos formulado al efecto, y disponer que esa cantidad se cargue á la partida destinada á "Puentes" en la Ley de Presupuesto.

El auxilio será pagado en cuotas semanales conforme lo demande el estado de las obras, para lo cual deberán presentarse á esta Secretaría las planillas correspondientes de trabajos revisadas por el señor Gobernador de Cartago.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 49

San José, 6 de junio de 1906

Traído á la vista el acuerdo de la Municipalidad del cantón de Tarrazú en que solicita un auxilio de trescientos colones [₡ 300-00] y el alambre necesario para la construcción de un andarivel sobre el río Naranjo en el paso que conduce á Savegre, á fin de facilitar la comunicación á los vecinos de ese lugar, Bacú, Dominical, Térraba, Boruca, Buenos Aires y el General, y en consideración á la importancia de la obra de que se trata por el beneficio que reporta á los vecinos de los lugares citados,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Conceder el auxilio solicitado.

Las erogaciones que este acuerdo ocasione, serán imputadas á la partida destinada á "Puentes" en el Presupuesto General de Gastos.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 51

San José, 7 de junio de 1906

Visto el estudio y presupuesto hechos por el señor Ingeniero don Luis Matamoros, comisionado al efecto, para remediar las malas condiciones del agua de la cañería de Palmares, y en atención á que es de urgente necesidad proceder á la ejecución de los trabajos con tal fin aconsejados y á que la Tesorería Municipal de ese cantón no dispone de fondos suficientes para hacer frente á las erogaciones del referido presupuesto;

Por tanto,

El Presidente de la República,

De conformidad con la respectiva solicitud elevada á esta Secretaría,

ACUERDA:

Auxiliar á la Municipalidad del cantón de Palmares con la cantidad de mil setecientos colones [₡ 1700-00] á que asciende el costo de los materiales que es preciso pedir al exterior con el objeto indicado.

Esta suma será imputada á la partida de Eventuales de Fomento.—Publíquese. GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento.

ROHRMOSER

Nº 73

San José, 3 de julio de 1906

En vista de la respectiva solicitud y de conformidad con lo dispuesto en decreto número 41 de 28 de julio de 1900 y acuerdo de esta Secretaría número 48 de 1º de setiembre del mismo año,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que con cargo á las partidas asignadas para el objeto en la Ley de Presupuesto, se paguen á la orden del señor Cura y Coadjutor de las iglesias de Filadelfia y Sardinal los tres mil colones [₡ 3000-00] que á cada una corresponden para reparar los daños que en ellas causaron los temblores ocurridos en el año 1900. Los pagos se harán en cuotas semanales de trescientos colones [₡ 300-00] para la iglesia primeramente citada, y de ciento cincuenta colones [$ 150-00] también semanales para la otra.

Las Juntas referidas enviarán á esta Secretaría las planillas de trabajos verificados en la semana.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el
despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 79

San José, 14 de julio de 1906

Tomada en consideración la solicitud de la Municipalidad del cantón del Naranjo, tendiente á que se le otorgue un auxilio de ₡ 2609 00 que necesita para terminar los trabajos del camino que comunica ese cantón con la villa de Atenas; y en atención á que es urgente la ejecución de esos trabajos complementarios porque de dejarse en el estado en que se halla actualmente el camino, quedaría expuesta á perderse la parte ya ejecutada que ha ocasionado un gasto de ₡ 10618-55; y atendida por otra parte la importancia de esa vía de comunicación por los beneficios que reporta al cantón del Naranjo y además al Ferrocarril al Pacífico con el aumento de tráfico que proporciona;

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar el auxilio que se solicita, el cual será pagado por medio de la Sección de Obras Públicas, en cuotas que no excedan de ₡ 200·00 semanales, previa presentación de planillas que acrediten los gastos.

Dicha cantidad será imputada á la partida "Caminos" de la ley de Presupuesto. —Publíquese. —GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 104

San José, 3 de agosto de 1906

Vistos los acuerdos de la Municipalidad del cantón de San Ramón de 23 de mayo y 12 de julio últimos, en que solicita ayuda del Gobierno para la construcción de un puente sobre el río Jesús, en el camino á Esparta, y tomando en consideración que el actual puente de madera en ese lugar amenaza ruina y constituye un grave peligro; que esa vía es la arteria principal del comercio de aquel cantón y fuente de riqueza para la agricultura; que no puede aquella Municipalidad llevar á cabo por su propia cuenta la obra indicada por cuanto sus recursos no se lo permiten y en vista también del plano y presupuesto hechos por el ingeniero encargado por la Dirección de Obras Públicas,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Auxiliar á la referida Municipalidad con la suma de dos mil setecientos sesenta y cinco colones para la construcción del puente en cuestión.

Esa suma se imputará á la partida de eventuales de esta Cartera.—Publíquese. —GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 107

En vista de que el auxilio de quinientos colones (₡500-00) que por acuerdo número 47 de 5 de junio de este año se dió á la Municipalidad de Liberia para las reparaciones de la cañería de aquella ciudad no bastan para llevar á término la obra, pues la seriedad de los trabajos demandan erogaciones que por su escasez de recursos aquella Corporación no puede hacer,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Elevar á ochocientos colones (₡ 800-00) el auxilio en referencia.—Publíquese.— GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 109

San José, 6 de agosto de 1906

Traído á la vista el memorial presentado por numerosos vecinos de Sabanilla de la provincia de Alajuela en que solicitan del Gobierno auxilio para los trabajos de una paja de agua y para la construcción de dos puentes, uno sobre el río Tambor y otro sobre el Yurro Seco; vistos asimismo los cálculos de esas obras, y tomando en consideración que ellas son de necesidad indispensable para aquel lugar,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Auxiliar al referido vecindario con la suma de seiscientos ochenta colones (₡ 680-00) para los trabajos de la paja de agua; con la de setenta y cinco (₡ 75-00) para la construcción del puente de Tambor, y con la de doscientos dieciocho (₡218-00) para la del Yurro-Seco.

Estas sumas se imputarán á la partida de eventuales de esta Cartera.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 111

San José, 8 de agosto de 1906

Tomada en consideración la solicitud del señor Gobernador de Heredia para que se otorgue un auxilio del Tesoro Público á la Municipalidad de ese cantón central, á fin de proseguir los trabajos de construcción del edificio destinado á cárcel en aquella ciudad, paralizados desde hace más de cinco años por falta de recursos; y en atención á que según manifiesta dicho empleado, la obra de que se trata es de urgente necesidad y no puede llevarla á cabo aquella Corporación sin el auxilio del Gobierno,

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Conceder con tal objeto y hasta segunda orden, á la Municipalidad del cantón central de Heredia, un auxilio de cien colones (₡ 100-00) semanales, que serán pagados por medio de la Sección de Obras Públicas, previa presentación de planillas que acrediten los gastos.

Las erogaciones que el presente acuerdo ocasione, se imputarán á la partida asignada en la Ley de Presupuesto para conservación y reparación de edificios nacionales.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 122

San José, 17 de agosto de 1906

Tomada en consideración la respectiva solicitud dirigida á esta Secretaría por el señor Gobernador de Alajuela, y en atención á que según manifiesta, el saldo de tres mil cuatrocientos cincuenta y cuatro colones sesenta y cinco céntimos (₡ 3,454-65) de

que aún puede disponer la Municipalidad de ese cantón central, de los treinta mil (₡30,000-00) asignados por decreto número 15 de 11 de abril de 1905 como auxilio para los gastos de construcción del Mercado de esa ciudad, no basta para hacer frente á los compromisos contraídos con motivo de la misma obra, y por otra parte el Tesoro local no cuenta con fondos suficientes para llenar esas necesidades,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Ampliar en dos mil colones (₡ 2,000-00) con cargo á la partida de Eventuales de Fomento los treinta mil colones (₡ 30,000-00) antes referidos, y disponer que tanto este nuevo auxilio, como el saldo de que antes se hizo mención, se paguen por partes conforme las necesidades de la obra lo demanden.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 125

San José, 20 de agosto de 1906

En vista de la respectiva solicitud,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los tres mil doscientos cincuenta colones (₡ 3,250-00) asignados en la Ley de Presupuesto para reparar la carretera que de San Ramón conduce á Esparta, se entreguen con ese objeto dos mil quinientos colones (₡ 2,500-00) á la Municipalidad del primero de los citados cantones, en cuotas que no excedan de doscientos colones (₡ 200-00) semanales, previa presentación de planillas que acrediten el gasto, con el Visto Bueno del respectivo Jefe Político.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 130

San José, 21 de agosto de 1906

En atención á que según manifiesta el señor Gobernador de Guanacaste no fueron suficientes para su objeto los ochocientos colones (₡ 800-00) con que el Gobierno dispuso auxiliar á la Municipalidad de Liberia para las reparaciones que demandaba la cañería de esa ciudad,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar un nuevo auxilio en cantidad de trescientos cincuenta y un colones veinte céntimos [₡ 351-20] que es lo que falta para completar el monto de las planillas finales relativas á la ejecución de esos trabajos.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 142

San José, 4 de setiembre de 1906

Para mejor ejercer la vigilancia que la Secretaría de Fomento debe mantener sobre los diversos trabajos nacionales,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Crear el puesto de Visitador de Obras Públicas dependiente directamente de dicha Secretaría con el sueldo de trescientos colones [₡300-00] mensuales y con las siguientes atribuciones, á más de las que especialmente le sean señaladas por la misma Secretaría:

1º—Visitar diariamente, en cuanto sea posible, todos los trabajos nacionales que estén en ejecución y verificar si asisten á ellos los operarios y peones que figuran en los libros de tiempo que deben llevar los empleados encargados de ese servicio;

2º—Revisar las planillas de pagos semanales á fin de cerciorarse si están conformes con las anotaciones que debe conservar como resultado de sus verificaciones y efectuar personalmente esos pagos cuando la Secretaría de Fomento se lo ordene;

3º—Llevar nota de todas las obras que se ejecuten en los talleres nacionales con especificación de su costo, calidad y demás detalles que juzgue necesario;

4º—Intervenir en los pedimentos y recepción de materiales para obras ordenadas por la Secretaría de Fomento, dando constancia de cada entrega á fin de que sirva de comprobante para el cobro respectivo;

5º—Dar informes mensuales á esta Secretaría sobre la marcha de los trabajos públicos que se estén emprendiendo, y las mejoras que á su juicio convenga introducir; y

6º—Formar inventarios de todos los útiles é instrumentos de propiedad nacional que existan en los talleres ó en los lugares en donde se ejecuten trabajos por cuenta del Estado.—Comuníquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 139

San José, 1º de setiembre de 1906

En ejecución de lo dispuesto por decreto número 18 de 13 de junio de 1905, relativamente á la apertura de una vereda formal que sirva de base á la futura carretera que enlace alguno de los caminos del Sur de Cartago con otro de los del cantón de Dota, y en vista de los estudios hechos al efecto por la Sección de Obras Públicas,

El Presidente de la República

ACUERDA:

1º—Que se proceda á la apertura de la vereda de que se trata bajo la dirección técnica de dicha Sección de Obras Públicas;

2º—Nombrar una comisión compuesta de los señores don Moisés Jiménez y don Fructuoso Cordero para que entiendan en todo lo relativo á la parte administrativa de los trabajos; y

3º—Que los diez mil colones [₡ 10.000-00] asignados para ese objeto en la Ley de Presupuesto, se paguen en cuotas que no excedan de doscientos colones [₡ 200-00] semanales, previa presentación de planillas que acrediten el gasto con el Visto Bueno del señor Gobernador de Cartago.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 154

San José, 20 de setiembre de 1906

Vista la comunicación del señor Gobernador del Guanacaste, de fecha 11 del corriente mes, en que pone de manifiesto la urgente necesidad de efectuar las reparaciones que demandan los caminos entre Ballena y Filadelfia y entre el puerto dicho y Santa Cruz; y en atención á que en la ley de Presupuesto vigente están asignados ₡ 1,000-00 con el objeto indicado, para cada una de esas secciones de carretera,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que se proceda, desde luego, á esas reparaciones con sujeción á lo que para la buena ejecución de ellas disponga el citado funcionario.

Los pagos se harán en cuotas no mayores de ₡ 100-00 semanales para cada una de las secciones dichas, siempre que en cada caso sean presentadas las planillas de trabajo con el Visto Bueno de los respectivos Jefes Políticos y del citado Gobernador de la provincia.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 164

San José, 26 de setiembre de 1906

De conformidad con la solicitud hecha al efecto por el señor Jefe Político de Nicoya y en vista de la urgente necesidad de ejecutar las reparaciones que demanda el camino que de dicha villa conduce á Humo,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que se entreguen al señor Gobernador de Guanacaste en cuotas semanales que no excedan de doscientos colones [₡ 200-00], los mil colones [₡ 1.000-00] fijados en la Ley de Presupuesto con el objeto indicado, siempre que en cada caso sean presentadas á esta Secretaría las planillas de trabajos que acrediten el gasto, con el Visto Bueno de los empleados referidos.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 172

San José, 6 de octubre de 1906

El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato que literalmente dice:

"Anastasio Alfaro González, Director del Museo Nacional y Cecilio C. Underwood, naturalista, han convenido en el canje de ochenta piezas de cerámica, las que el señor Underwood entrega en este acto, han sido colectadas por él en Buenos Aires y Paso Real, región Sur de Costa Rica, y las que Alfaro da en cambio, pertenecen á la última colección comprada al Presbítero José María Velazco y proceden de Santa Cruz

de Guanacaste. Estas piezas canjeadas son duplicados de las que conserva el Museo Nacional.

Esta contrata, para su validez, necesita la aprobación del señor Ministro de Fomento.—Anastasio Alfaro.—C. F. Underwood."—Comuníquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 173

San José, 8 de octubre de 1906

Consultando el mejor servicio y con la mira de evitar las dificultades que presenta el hecho de que las secciones de carretera de San José á Santa María de Dota y de Atenas á Palmares y San Ramón, estén á cargo de un sólo Ayudante Mayor,

El Presidente de la República

Acuerda:

1º—Crear otra plaza de Ayudante Mayor con las atribuciones de pagador para las secciones de carreteras de Atenas á Palmares y San Ramón y nombrar para desempeñarla á don Abel Gutiérrez con el sueldo de ciento veinticinco colones [₡ 125-00] al mes;

2º—Que la carretera entre San José y Santa María de Dota constituya otra sección especial y continúe á cargo del Ayudante Mayor don José Antonio Arguedas.

El sueldo del nuevo empleado á que este acuerdo se refiere se imputará á la Partida del Presupuesto General de gastos destinada á la conservación de carreteras.—Comuníquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 174

San José, 9 de octubre de 1906

El Presidente de la República

Acuerda:

Que de eventuales de esta Cartera se pague á don Domingo Romero la cantidad de cuatro mil ochocientos colones]₡ 4800-00] valor de una embarcación de vela llamada "Josefita" que por encargo de esta Secretaría le compró el Capitán de Puerto de Puntarenas, para el servicio de navegación en la Costa del Pacífico de la República.—Comuníquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 175

San José, 9 de octubre de 1906

Por cuanto en decreto número 35 de fecha 8 de julio de 1905 se dispuso destinar la cantidad de seis mil quinientos colones [₡ 6,500-00] del Tesoro Público, para

que la Municipalidad de Liberia compre ó construya un edificio aparente para Mercado en aquella ciudad; y en atención á que esa Corporación ha comprado ya con ese objeto la casa de los señores Arturo, Rafaela y Teodosia Guillén Fonseca, por el precio de cinco mil colones [₡ 5,000-00] según consta de la respectiva escritura pública que obra en esta Secretaría;

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que se entreguen á la Municipalidad de Liberia los cinco mil colones [₡ 5,000-00] referidos con cargo á la partida destinada al efecto en el Presupuesto General de Gastos.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 180

San José, 17 de octubre de 1906

Habiéndose otorgado la respectiva escritura de propiedad en favor del Estado,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de la Partida asignada en la Ley de Presupuesto para la rectificación de caminos, se pague al señor Antonio Herrera Alfaro, la cantidad de cincuenta y un colones [₡ 51-00] por valor de una porción de terreno constante de 525 m², de la finca inscrita en el Registro de la Propiedad, Partido de Alajuela, tomo 348, folio 157, número 20.441, asiento 6, que le fué comprada para desechar una cuesta en el punto llamado "El Cajón" de Atenas, en el camino que comunica los cantones de Atenas y San Ramón.—Comuníquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 187

San José, 23 de octubre de 1906

Vista la solicitud del señor Procurador Síndico del distrito de San Isidro de este cantón, en la cual pone de manifiesto la urgente necesidad de construir un puente sobre el río Ipís en el camino que conduce de Guadalupe al citado distrito, á fin de evitar á los transeuntes el constante peligro á que se exponen de ser arrastrados por las aguas; manifestando además que el valor de la obra según los estudios hechos alcanza á mil quinientos colones [₡ 1500-00]; que para llevarla á efecto hay ya disponible la mitad de ese valor, de los fondos comunes del mismo distrito y que éste no cuenta con otros recursos para completar la suma referida, por todo lo cual solicita un auxilio de la parte que falta ó sea de la cantidad de setecientos cincuenta colones [₡ 750-00]; y considerando la importancia de la obra de que se trata por el beneficio que reporta no sólo al distrito en referencia sino á los vecinos de los lugares adyacentes por el tráfico obligado que tienen por esa vía;

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar el auxilio que se solicita, en la inteligencia de que será pagado en cuotas semanales que no excedan de cien colones [₡ 100·00], en vista de la planilla de trabajos que al efecto deberá presentarse en cada caso, una vez que se hayan agotado en ellos los [₡ 750-00 de los fondos comunes de que se ha hecho referencia.

Dicho auxilio se imputará á la partida de eventuales de esta Cartera.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 194

San José, 26 de octubre de 1906

Habiendo fallecido el señor Ingeniero don Alberto González R. y en mérito de los importantes y dilatados servicios que prestó al país en el ramo de Obras Públicas,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que los gastos ocasionados en su funeral y entierro sean de cuenta del Tesoro Público, con cargo á la partida de eventuales de esta Cartera.—Comuníquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 192

San José, 24 de octubre de 1906

En atención á que, según manifiesta el señor Jefe Político del Paraíso, una fuerte avenida del río Reventazón, motivada por las últimas lluvias ocasionó grandes desperfectos al bastión oriental del puente colgante, construído sobre el mismo río, entre Orosi y Palomo, de tal suerte que existe peligro inmediato de la caída del puente, si no se acude á tiempo á reparar los daños sufridos; que según presupuesto esas reparaciones demandan un gasto de cuatrocientos setenta y nueve colones [₡ 479-00] y que la exhaustez de los fondos locales no permite hacer esa erogación, por todo lo cual solicita la Municipalidad del referido cantón, se le otorgue del Tesoro Público el auxilio de dicha suma para hacer frente á esa necesidad; y considerando la urgencia del caso de que se trata y los grandes perjuicios que ocasionaría á los intereses de la provincia de Cartago y en especial del cantón del Paraíso, la caída de ese puente construído con fondos nacionales con una erogación de más de veinte mil colones [₡ 20,000·00],

El Presidente de la República

ACUERDA:

Otorgar el auxilio solicitado, debiendo hacerse el pago por partes conforme el avance de los trabajos lo demande.

Esa erogación será imputada á la partida de eventuales de esta Cartera.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 193

San José, 25 de octubre de 1906

Vista la solicitud de la Municipalidad de San Ramón y de los vecinos interesados del distrito de San Rafael de ese cantón, á fin de que se le otorgue un auxilio para reconstruir los dos puentes que existían sobre el río Grande, situados al Este y al Oeste del citado distrito, destruídos á consecuencia de las excesivas lluvias de la presente estación; visto asímismo el informe y presupuesto que sobre el particular ha presentado el señor Jefe de la Sección de Obras Públicas, y considerando la importancia de esos puentes y la necesidad urgente de reponerlos para evitar las dificultades en que por la falta de esa comunicación se hallan los vecinos del distrito citado,

El Presidente de la República

ACUERDA:

1º—Otorgar un auxilio de tres mil quinientos colones [₡ 3,500-00] que se descompone así: dos mil colones [₡ 2,000-00] para el puente situado en el camino del Este y mil quinientos [₡ 1,500-00] para el del Oeste, siendo entendido que dichos trabajos serán ejecutados con intervención de la Sección de Obras Públicas.

Los valores referidos se imputarán á eventuales de Fomento y serán pagados por partes, conforme el avance de las obras lo demande.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 201

San José, 3 de noviembre de 1906

Tomada en consideración la comunicación dirigida á esta Secretaría por el Gobernador de Alajuela, con fecha 23 de octubre próximo pasado, en que pone de manifiesto la urgente necesidad que tiene el vecindario de Santiago del Este de dicho cantón central, de abrir una calle en el recinto de la población y que no cuenta con fondos disponibles al intento por lo cual solicita se otorgue, en favor de ese vecindario, un auxilio de cien colones [₡ 100-00] en que se estima el valor de la mejora que se trata de llevar á cabo,

El Presidente de la República

ACUERDA:

De conformidad, debiendo imputarse dicha suma á la partida de eventuales de esta Cartera.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 202

San José, 5 de noviembre de 1906

El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar la siguiente tarifa formulada por el señor Administrador del ferrocarril

al Pacífico para el transporte de café ya sea beneficiado ó en pergamino, en los trenes de esa vía á contar del diez del presente mes:

Procedencia	Destino	Precio por tonelada de 1000 kilos
San José	Santo Domingo	₡ 8 00
Las Pavas	— —	7 22
San Antonio	— —	6 24
Alajuela [Ramal]	— —	6 24
Ojo de Agua	— —	5 66
Nuestro Amo	— —	5 46
Turrúcares	— —	4 29
Atenas	— —	3 51
Balsa	— —	2 93
Escobal	— —	1 95
Concepción	— —	1 17
Esparta	Puntarenas	3 20 [Inclusive paso sobre río Barranca y trasbordo].

Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 206

San José, 8 de noviembre de 1906

Por cuanto están ya agotadas en su objeto las partidas asignadas en la Ley de Presupuesio para la construcción del puente sobre el río de Agua Caliente, á la entrada de Orosi y reparación del camino de Sanchirí, que le da acceso, y en vista de la solicitud del señor Gobernador de Cartago para que se le otorgue un nuevo auxilio de cuatrocientos colones [₡40000] que necesita para pintar dicho puente y remover los derrumbamientos ocurridos en el camino en referencia, con motivo de las últimas lluvias, y considerando la importancia de los trabajos de que se trata, en los cuales ha invertido ya el Gobierno la cantidad de doce mil trescientos nueve colones, veintiséis céntimos [₡ 12.309-26],

El Presidente de la República

Acuerda:

Acceder á la expresada solicitud; debiendo imputarse esa nueva erogación á la partida de eventuales de Fomento.—Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 208

San José, 12 de noviembre de 1906

Por cuanto en la Ley de Presupuesto está asignada la partida de cinco mil colones [₡ 5,000-00] para reparar la carretera á San Carlos, y en atención á que es de necesidad urgente la composición de varias secciones de ese camino para lo cual es preciso erogar la cantidad de mil novecientos sesenta colones [₡ 1960-00] según informes y presupuesto presentado á esta Secretaría por la Sección de Obras Públicas,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que por medio de dicha oficina se proceda á la ejecución de los trabajos de que se trata, de conformidad con las indicaciones hechas en el informe antes referido.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ:

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 212

San José, 15 de noviembre de 1906

En vista de la comunicación dirigida á esta Secretaría por el señor Gobernador de Guanacaste, con fecha 3 del corriente; en que solicita autorización para hacer uso en su objeto del auxilio de mil colones [₡ 1000-00] que figuran en la Ley de Presupuesto para reparar la carretera entre Bagaces y el puerto fluvial del Bebedero, la cual se halla en mal estado según informa el Jefe Político respectivo,

El Presidente de la República

ACUERDA:

De conformidad, en la inteligencia de que dicha suma será pagada en cuotas que no excedan de cien colones [₡ 100-00] semanales, previa presentación de planillas que acrediten los gastos con el Visto Bueno de dicho Gobernador, quien queda encargado de la organización de los trabajos.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 218

San José, 21 de noviembre de 1906

El Presidente de la República

ACUERDA:

Auxiliar á los fondos de la Iglesia Catedral con la cantidad de doscientos colones [₡ 200-00] para los gastos ocasionados en la reparación de los pararayos de dicho templo y disponer que esa cantidad junto con los doscientos cuarenta y siete colones [₡ 247-00] depositados por la Iglesia en el Tesoro Público para dichos trabajos, se pague al señor Ingeniero Electricista don Alejandro Rampazzini, quien los llevó á cabo por encargo de esta Secreraría, según presupuesto presentado previamente por el mismo.

Los doscientos colones [₡ 200-00] referidos se imputarán á la partida de eventuales de esta Cartera.—Comuníquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

—

Nº 219

San José, 21 de noviembre de 1906

Vista la exposición de la Municipalidad del Cantón de Mora en que manifiesta ser deudora de la cantidad de seiscientos noventa y nueve colones ochenta céntimos [₡ 699-80] proveniente del valor de los tubos y otros útiles que tuvo necesidad de comprar para la terminación de la cañería de la villa cabecera del Cantón; y que la exhaustez de sus fondos no le permite atender ese pago; por lo cual solicita se le otorgue del Tesoro Público el auxilio de dicha suma,

El Presidente de la República

Acuerda:

De conformidad, debiendo imputarse ese auxilio á la partida de eventuales de Fomento.

El pago se hará en diez mensualidades de sesenta y nueve colones noventa céntimos cada una, á contar del 1º del corriente mes.—Comuníquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

—

Nº 225

San José, 29 de noviembre de 1906

Traída á la vista la solicitud del Procurador Síndico del distrito del Rosario del cantón de Desamparados, á fin de que se otorgue un auxilio que necesita urgentemente el vecindario que él representa para reparar los caminos llamados "Las Máquinas" y "Cerro del Viento" de esa jurisdicción; y considerando: que las vías de que se trata son de vital importancia para los intereses de la localidad, que su estado actual presenta grandes dificultades al tráfico y que de no hacerse las reparaciones que demandan habría serios tropiezos para dar salida á la actual cosecha de café de esos lugares;

Por tanto,

Y en vista del informe dado sobre el particular por el señor Jefe de la Sección de Obras Públicas,

El Presidente de la República

Acuerda:

Conceder al distrito del Rosario un auxilio de setecientos cincuenta colones [₡ 750-00] para el objeto indicado, en la inteligencia de que los trabajos serán ejecutados bajo la vigilancia de la Junta Itineraria respectiva.

Dicha suma será imputada á la partida de eventuales de esta Cartera y se pagará en cuotas que no excedan de cien colones [₡ 100-00] semanales, siempre que pre-

viamente sean presentadas á esta Secretaría las planillas correspondientes que acrediten el gasto, con el Visto Bueno del Jefe Político de dicho cantón.—Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

R. HRMOSER

N° 239

San José, 12 de diciembre de 1906

Visto el memorial en que varios comerciantes y otros vecinos interesados de la villa de Nicoya solicitan, por razones de conveniencia general, que en vez de gastar en la reparación del camino que de dicha villa conduce á Humo los ₡ 1,000-00 señalados con ese objeto en la Ley de Presupuesto, sean invertidos en el arreglo del camino llamado de Jesús que conduce de la citada villa al puerto del mismo nombre, y considerando que de los informes dados sobre el particular por la Municipalidad de dicho cantón y por el señor Gobernador de Guanacaste consta que ambas vías son de reconocida importancia para los intereses de la localidad;

Por tanto,

y de conformidad con lo manifestado á esta Secretaría por dicho funcionario,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Destinar la solicitud de que se hace mérito y otorgar un auxilio de [₡ 500-00] á la Municipalidad de Nicoya para la reparación del camino entre dicha villa y puerto de Jesús.

Ese auxilio se imputará á la partida de eventuales de Fomento y será pagado en cuotas que no excedan de ₡ 100-00 semanales, previa presentación de planillas de trabajos con el Visto Bueno del Jefe Político del cantón.—Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

N° 241

San José, 17 de diciembre de 1906

Visto el memorial presentado á esta Secretaría por varios vecinos del lugar llamado Pirro de jurisdicción de la ciudad de Heredia en que manifiestan las dificultades que experimentan para proveerse de agua potable debido á la distancia que tienen que recorrer para obtenerla, la facilidad que habría para subsanar esos inconvenientes llevando el agua al vecindario con un pequeño ramal de cañería derivado del tubo madre que surte á la dicha ciudad, y que no disponiendo de recursos para implantar esa mejora reclamada urgentemente por la higiene y bienestar de la localidad, solicitan se les otorgue con tal objeto un auxilio del Tesoro Público; visto asimismo el informe de la comisión nombrada por el señor Gobernador de Heredia para estudiar el caso y formular el presupuesto de gastos respectivo,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Conceder un auxilio de doscientos colones (₡ 200-00) en que se estima el valor

del trabajo y disponer que éste sea ejecutado bajo la vigilancia y dirección de la persona que nombre dicho funcionario con tal objeto.

Esa erogación será imputada á Eventuales de Fomento.—Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 268

San José, 16 de enero de 1907

Por cuanto en Decreto número 66 de 16 de agosto de 1905 se dispone que por la vía más corta y económica se proceda á la apertura de un camino que comunique la población del Zarcero con los terrenos de la La Legua del Naranjo y las Llanuras de Toro Amarillo, autorizando al efecto la erogación hasta de cuatro mil colones (4,000-00) que figuran en la ley de Presupuesto vigente; y en vista del informe del Ingeniero encargado por la Sección de Obras Públicas para practicar los estudios relativos á esa nueva vía de comunicación,

El Presidente de la República

Acuerda:

1º—Que por ahora se proceda á la apertura del trayecto estudiado entre Zarcero y Palmira que comprende una distancia de 3,707 m. y demanda un gasto de dos mil novecientos colones (₡ 2900-00);

2º—Que el referido Departamento de Obras Públicas entienda en todo lo relativo á la ejecución de esos trabajos, procurando que el gasto semanal no exceda de doscientos colones (₡ 200-00). - Publíquese.—De orden del señor Presidente.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Nº 271

San José, 17 de enero de 1907

En atención á que, según informes de la respectiva autoridad política local, á causa de la abundancia de las lluvias y fuerza de los vientos de los últimos meses del año próximo pasado, ha quedado intransitable la sección del camino al General comprendida entre el lugar de ese nombre y el Cerro de la Muerte, al extremo de ser sumamente difícil y peligroso el paso por ese trayecto; á que la reparación de éste es de carácter urgente y no se ha podido ejecutar en razón de no haber fondos disponibles al efecto, por todo lo cual se hace preciso un auxilio del Tesoro Público en cantidad de ₡ 300-00 en que se estima el valor de esos trabajos,

Por tanto,

y de conformidad con la respectiva solicitud elevada á esta Secretaría,

El Presidente de la República

Acuerda:

Otorgar á la Municipalidad del cantón de Tarrazú el auxilio antes referidos el cual será pagado por partes en la proporción que los trabajos lo demanden, y en vista de las planillas qne semanalmente deberán ser remitidas á este Despacho.

Dicha suma se imputará á eventuales de esta Cartera.—Publíquese,—De orden del señor Presidente.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 281

San José, 30 de enero de 1907

Por cuanto en decreto nº 31 del 6 de julio de 1905 fué autorizado el Poder Ejecutivo para hacer los gastos que demande la apertura de un trozo de carretera que una el camino más próximo en la ribera izquierda al Sur del Río Grande con la Estación "La Balsa" del Ferrocarril al Pacífico, para establecer fácil comunicación entre esa vía férrea y los cantones de Mora y Puriscal; y en atención á que están ya hechos por la Sección de Obras Públicas los estudios necesarios para llevar á cabo esa mejora de público interés,

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que por medio de dicha oficina se proceda á la ejecución de los trabajos necesarios para la apertura del camino de que se trata, debiendo imputarse los gastos que esto ocasione á la partida de cinco mil colones (₡ 5000-00) señalada al efecto en la ley de Presupuesto vigente.—Publíquese.—De orden del señor Presidente.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 286

San José, 5 de febrero de 1907

Visto que por contrato de 17 de noviembre próximo pasado celebrado con la aprobación de esta Secretaría entre el Jefe de la Sección de Obras Públicas y el Ingeniero don Mateo Albertazzi, éste se comprometió á reconstruír uno de los bastiones del puente sobre el río Parrita en el camino de Santa María de Dota, destruído por la fuerza de las corrientes á causa del rigor de la última estación lluviosa, y en atención:

1º—A que al fijar en ese contrato el precio de veintiocho colones (28-00) por metro cúbico de mampostería con mezcla de cal y arena, fué bajo el concepto de que las fundaciones serían hechas sobre un terreno firme natural.

2º—A que, al ser ejecutada la excavación para esas fundaciones á una profundidad de 60 centímetros bajo el nivel inferior del cauce del río, no sólo no se encontró terreno firme sino que la calidad del excavado no da seguridad de encontrarlo pronto.

3º—Que para salvar esa dificultad fué preciso á propuesta del señor Albertazzi celebrar un contrato adicional, en que se estipula el relleno de dicha excavación con mampostería de cemento, hasta el nivel superior de las aguas, al precio de cuarenta colones (₡ 40-00) el metro cúbico que le reconocerá el Gobierno en las condiciones previstas en el citado convenio.

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Dar su aprobación á dicho contrato adicional que se registra del folio 123 derecha al 124 derecha del libro de convenios que lleva la Sección de Obras Públicas en el corriente año.

Los gastos que el nuevo contrato ocasione se imputarán, lo mismo que los del anterior, á la Partida de eventuales de esta Cartera.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 293

San José, 15 de febrero de 1907

Vistas las solicitudes elevadas á esta Secretaría por los señores David Octavins Walker, Thomas Whitter Robinson, Augusto Sharp y Gordon, Henry Welk Sters, Isacc Smith Banarly y Charles Lawrence Clayton, á fin de que se les pague la prima correspondiente, de conformidad con el Decreto nº 22 de 28 de julio de 1894, por los cultivos de cacao que tienen en sus fincas de jurisdicción de Limón; y apareciendo del informe del perito oficial nombrado por esta Secretaría que dichos señores poseen respectivamente, 3600, 7750, 3850, 10350, 9450, 9550, árboles de cacao que reunen las condiciones de ley y por consiguiente merecen el reconocimiento de la prima reclamada.

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que con cargo á la partida asignada en la ley de Presupuesto se proceda al pago de dicha prima ó sea la cantidad de veinticinco céntimos (₡ 0-25) por cada uno de los árboles dichos.

El pago se hará por terceras partes iguales á cada uno de los interesados con pagarés á cnatro, ocho y doce meses á contar de esta fecha y sin intereses.

El total es de once mil ciento treinta y siete colones cincuenta céntimos (₡ 11,137-50). —Comuníquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 291

San José, 13 de febrero de 1907

Visto el acuerdo de la Municipalidad del Naranjo emitido en sesión del 1º del corriente, en que solicita un auxilio de mil colones (₡ 1000-00) para reconstruir el puente sobre el río Espino en la antigua carretera á San Carlos, destruído á consecuencia del exceso de las últimas lluvias; y considerada la urgencia del caso y la imposibilidad en que se hallan los distritos interesados de Barranca y Zarcero de llevar á cabo esa obra, por no contar con los recursos suficientes, según manifiesta la referida Corporación Municipal,

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA

Otorgar el auxilio que se solicita, siempre que el encargado de la obra se sujete á las indicaciones que para su buena ejecución le haga la Sección de Obras Públicas.

Los mil colones (₡ 1000-00) se imputarán á la partida de eventuales de esta Cartera y serán pagados en cuotas semanales conforme el estado de los trabajos lo demande, previa presentación de planillas que acrediten el gasto con el Vº Bº del Jefe Político de dicho cantón.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 292

San José, 13 de febrero de 1907

Tomada en consideración la solicitud de la Municipalidad del Naranjo, á efecto de que se le otorgue un auxilio de trescientos veintiún colones (₡ 321-00) para pagar la deuda que por igual suma tiene contraída con el señor don Eloy González, como saldo del valor de la construcción del puente en la quebrada de Palmitos; y en atención á que no cuenta con recursos para cancelar esa obligación y á que no posible exigir nueva contribución para esa obra á los vecinos interesados,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Conceder el auxilio de que se trata, con cargo á la partida de eventuales de esa Cartera.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

———

Nº 294

En vista de lo dispuesto en el contrato celebrado el 5 de enero próximo pasado, entre esta Secretaría y el señor Mercedes Quesada, en que éste se compromete á reabrir la vereda construída par él mismo en 1886 entre San Carlos y la frontera de Nicaragua,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Que con cargo á la partida de Eventuales de esta Cartera se paguen á dicho señor quinientos colones (₡ 500-00) á buena cuenta de mil quininentos colones (₡ 1500-00) en que se estimó el valor de dicho trabajo.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

Por el Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.—El Subsecretario,

LEONIDAS BRICEÑO

Nº 295

San José, 16 de febrero de 1907

Tomado en consideración lo indispensable que es para la villa de Bagaces de la provincia de Guanacaste, terminar los trabajos de instalación de su alumbrado público, y visto que la Municipalidad no dispone de fondos suficientes para sufragar los gastos que la obra demanda,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Auxiliar con tal objeto á la Municipalidad referida, con la cantidad de doscientos noventa y siete colones cincuenta céntimos (₡ 297 50). Esta suma se imputará á la partida de eventuales de esta Cartera. —Públíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

Por el Secretarto de Estado en el Despacho de Fomento.—El Subsecretario,

LEONIDAS BRICEÑO

Nº 304

San José, 2 de marzo de 1907

Vista la comunicación del señor Gobernador de Alajuela en que manifiesta que no fué suficiente para su objeto el auxilio de seiscientos ochenta colones (₡ 680-00) otorgados por el Poder Ejecutivo para los trabajos de provisión de agua potable al distrito de Sabanilla de ese cantón central, en los cuales se han invertido ya poco más de mil colones (₡ 1000-00) y es preciso gastar además ochocientos colones (₡ 800 00) para dejarlos completamente terminados; y en atención á que según expone el indicado funcionario ha habido necesidad de paralizar las obras por la escasez de recursos, quedando así expuesto á perderse lo ya ejecutado,

Por tanto,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Conceder un nuevo auxilio de quinientos colones (₡ 500-00) que se pagará en cuotas de cien colones (₡ 100-00) semanales, previa presentación de las correspondientes planillas de gastos con el Visto-Bueno de dicho Gobernador.

Ese auxilio, lo mismo que el anteriormente otorgado, se imputará á la partida de eventuales de esta Cartera.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 316

San José, 16 de marzo de 1907

Por cuanto la Municipalidad de Santo Domingo de Heredia, carece de fondos para hacer frente á los gastos que ha demandado la construcción de una puerta á la entrada del cementerio de la ciudad cabecera del cantón, y en vista de la respectiva solicitud hecha á esta Secretaría,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Auxiliar á la referida Corporación Municipal con la cantidad de trescientos veintisiete colones noventa céntimos (₡ 327-90) á que ascienden dichos gastos y disponer que ese valor sea imputado á la partida de eventuales de Fomento.—Comuníquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

ROHRMOSER

Nº 318

San José, 18 de marzo de 1997

En vista de la comunicación dirigida á esta Secretaría por el señor Gobernador de Cartago, en que manifiesta que para terminar y pintar el puente de hierro sobre el río Agua Caliente, frente al edificio de los baños termales, se necesita la suma de ₡ 500-00; que no hay ya fondos disponibles para hacer frente á esa erogación, y que no sería posible exigir una nueva contribución á los vecinos interesados, quienes han dado ₡ 2266-25 que están invertidos totalmente en esa obra junto con los ₡ 1000-00 del auxilio que para la misma figura en el Presupuesto General de Gastos vigente.

Por tanto,

y de conformidad con la respectiva solicitud,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Conceder á la Municipalidad de Cartago, como un nuevo auxilio, los ₡ 500-00 que necesita, según se ha dicho, y disponer que esa cantidad sea pagada en cuotas semanales conforme el avance de los trahajos lo demande, previa presentación de las respectivas planillas y cuentas con el Vº Bº del citado Gobernador, debiendo cargarse esa suma á la partida de eventuales de Fomento.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

Por el Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, El Subsecretario,

LEONIDAS BRICEÑO

Nº 319

San José, 18 de marzo de 1907

Por cuanto de la última inspección hecha recientemente por dos ingenieros de la Sección de Obras Públicas; resulta que no fueron bien estimados en octubre próximo pasado los daños que sufrió el puente sobre el río Reventazón entre Orosi y Palomo á causa del exceso de las últimas lluvias, no siendo en consecuencia suficientes los cuatrocientos setenta y nueve colones (₡ 479-00) con que se dispuso auxiliar á la Municipalidad del Paraíso para llevar á cabo las reparaciones que es preciso hacer en ese puente,

Por tanto, y en vista del informe y presupuesto de gastos que sobre el particular han presentado dichos ingenieros,

El Presidente de la República

ACUERDA:

Elevar á ₡ 1000-00 el auxilio en referencia, pagaderos en cuotas semanales, en vista de las planillas de trabajos que presente á esta Secretaría el señor Gobernador de Cartago, quien queda encargado de disponer lo conducente para la ejecución de dichos trabajos. Esa suma será imputada á la partida de eventuales de Fomento.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

Por el Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, El Subsecretario,

LEONIDAS BRICEÑO

RESOLUCIONES

1906-1907

N° 2

San José, 3 de noviembre de 1906

Visto el memorial presentado á esta Secretaría por los señores James Daniel Kelly y Luis Williams Campbell, mayores de edad casados, agricultores, naturales de Jamaica y vecinos de la ciudad de Limón, en que manifiestan:

1°—Que al reclamar á esta Secretaría en el año de 1902 el pago correspondiente, conforme á la ley de 28 de julio de 1894, por los cultivos de cacao que poseen en sus fincas de jurisdicción de Limón, tenía el primero 12,000 árboles de ese fruto y el segundo 6,054 sembrados dentro del término de ley;

2°—Que el Gobierno reconoció al primero el premio sobre 2,120 árboles y al segundo, sobre 925 quedando pendiente de pago la diferencia entre esas cifras y las anteriormente anotadas ó sea un total de 15009 árboles, en razón de que en el año citado de 1902 los árboles que constituían esa diferencia, no tenían la edad de ley; y

3°—Que llenando actualmente dichos 15009 árboles ese requisito de la edad piden, que previos los trámites del caso, se les mande pagar el valor correspondiente; y

Considerando:

1°—Que la ley de 28 de julio de 1894 concedió prima á los cultivadores que sembraron cacao hasta el fin del año 1900;

2°—Que igualmente dispuso que la prima se pagara cuando tuviere la planta tres años de edad y estuviese bien cultivada;

3°—Que en las diligencias iniciadas en el año de 1902 en reclamo de la prima que ya les fué reconocida, no consta que dichos señores tuvieran el número de árboles que indican, y que caso de tenerlo, la diferencia que reclaman debió estar en las condiciones de ley, al año siguiente de 1903; y ninguno de ellos se presentó entonces ante este Despacho á hacer las gestiones pel caso, no obstante el aviso publicado en varios números del diario oficial correspondientes al mes de agosto de 1903, respecto al arreglo de las primas pendientes por dichos cultivos;

4°—Que aparte de todo lo expuesto, los solicitantes al percibir los premios de que se hizo mención, otorgaron recibos en donde consta que se daban por satisfechos y renunciaban á cualquiera reclamación á que pudieran tener derecho por razón de dichas primas, sin que en esa constancia hicieran reservas de ninguna especie,

Por tanto,

El Presidente de la República

Resuelve:

Declarar sin lugar la solicitud de que se hace referencia.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

R. HRMOSER

N° 3

San José, 16 de noviembre de 1906

Visto el memorial presentado por el señor J. Francisco Araya, mayor de edad, casado, agricultor y vecino del Escobal del cantón de Atenas, en el cual manifiesta que el 16 de febrero de 1905 á consecuencia de las chispas arrojadas por la locomotora de un tren de pasajeros de la línea del Pacífico se incendiaron su casa de habitación con el mobiliario, utensilios de trabajo y una partida de granos que tenía almacenada, producto de su última cosecha, estimado todo ello en la suma de mil trescientos veintiocho colones (₡ 1,328-00) y solicita el señor Araya que el Gobierno le pague la indicada suma como indemnización de los daños y perjuicios por tratarse del ferrocarril que pertenece y administra la Nación, y

Considerando:

1°—Que, según informa el Administrador del Ferrocarril, la casa incendiada se encuentra á considerable distancia de la vía férrea, por lo cual no es posible que las chispas producidas por la locomotora produjesen el incendio del edificio;

2°—Que si bien las chispas del tren incendiaron un charral inmediato á la vía según declaran algunos testigos, ningnno de ellos afirma que hubiese de parte del interesado toda la diligencia del caso para contener el fuego en el largo trayecto que había de recorrer hasta llegar al edificio;

3°—Que por el contrario, parece increíble que teniendo el fuego que recorrer más de 110 metros por la parte más próxima, para alcanzar el edificio, no pudiese evitarse el daño reclamado, y menos aún parece verosímil que no pudiesen salvarse los muebles de la casa y los granos allí depositados.

4°—Que aún admitiendo la responsabilidad de la Empresa en el caso de incendio del charral—lo cual no es evidente—esa responsabilidad no podría extenderse á daños que pudieron evitarse con un trabajo insignificante, sobre todo cuando resulta de la información que el incendio ocurrió de día en hora en que había gentes en el lugar;

Por tanto,

El Presidente de la República

Resuelve:

Declarar improcedente la reclamación presentada.—Publíquese.—González Víquez.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

Rohrmoser

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

SEÑOR:

Para dar á V. un informe lo más claro y preciso posible de todos los trabajos llevados á cabo por esta Sección de Obras Públicas dependiente de esa Secretaría, durante el lapso del año económico que acaba de trascurrir, he debido separarlos en seis departamentos especiales, á saber:

I.—Departamento de Administración y Dirección.
II.—Departamento de estudios, proyectos é inspección.
III.—Departamento de carreteras, puentes, caminos y ferrocarriles.
IV.—Departamento de construcción de edificios y su conservación.
V.—Departamento de arquitectura escolar; y
VI.—Departamento de contabilidad.

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, PROYECTOS É INSPECCIÓN GENERAL

Este departamento, á cargo del Jefe de Sección, se ha ocupado de los estudios y proyectos de cañerías, conducciones de aguas, cloacas, desagües y saneamientos en diferentes lugares de la República, conforme las órdenes emanadas de esa Secretaría y que pueden enumerarse como sigue:

1º—Proyecto de cañería en San Antonio de Belén, en curso de construcción.
2º—Proyecto de cañería y fuerza motriz hidraúlica de la ciudad de Heredia.
3º—Proyecto de cañería de Barba, obra terminada y entregada al Municipio.
4º—Proyecto de conducción de aguas por cañería á San Rafael, San Pablo y San Joaquín de Heredia.
5º—Proyecto de cañería de Escasú, en curso de construcción.
6º—Proyecto de cañería á Santa Bárbara de Heredia.
7º—Proyecto de cañería de El Zapote en vía de construcción.
8º—Proyecto de cañería para la parte alta de la estación de esta ciudad. (Pedido el material).
9º—Proyecto de cañería para el barrio de Otoya. (Pedido el material).
10º—Proyecto de conducción de aguas por cañerías á Desamparados. (Estudios ya verificados).
11º—Proyecto de instalación hidro-eléctrica en la finca de Las Mercedes. (Hecho el estudio).
12º—Proyecto de instalación hidro-eléctrica y alumbrado eléctrico de la ciudad de Alajuela.
13º—Proyecto de instalación hidro-eléctrica de la ciudad de Santo Domingo.
14º—Proyecto de instalación hidro-eléctrica de San Pedro del Mojón para suministrar fuerza motriz á los talleres nacionales, Penitenciaría y Ferrocarril del Pacífico.
15º—Proyecto de cañería de Grecia, en curso de construcción.
16º—Estudio de mejora de la cañería de Palmares, cuyo material está listo para ser colocado.
17º—Estudio de mejora de la cañería de San Mateo.
18º—Proyecto de la cañería de Atenas.
19º—Proyecto de la cañería de Nicoya.

20º—Alimentación de aguas potables por medios mecánicos de las poblaciones de El Bolsón, Filadelfia, Sardinal y Palmira en la provincia de Guanacaste, en vías de ejecución.
21º—Conducción de aguas á Chomes, estudio verificado.
22º—Saneamiento de la ciudad de Liberia y proyectos de cloacas y desagües,
23º—Proyecto de la cañería de Juan Viñas, (estudios verificados.)
24º—Proyecto de la cañería de Turrialba, (estudios verificados,)
25º--Estudios y aprobación de la cañería del pueblo de Orosi, cuyo material acaba de llegar.
26º—Proyecto de la cloaca que de la Imprenta Nacional se dirige al Río Torres, obra ya terminada y que pronto se pondrá al servicio.
27º—Estudio de reformas y mejoras de la cañería de la ciudad de Limón.
28º—Estudio, proyecto y presupuesto de la conducción de aguas y cañería de Alajuelita.
29º—Proyecto de la cañería de El Hatillo.
30º—Estudio y presupuesto de la cañería de San Sebastián.
31º—Conducción de aguas á Sabana Grande y San Pedro de Poás.
32º—Estudio y proyecto de cañería de San Pedro de Poás.

Tales son, en resumen, los estudios más importantes efectuados por este departamento en el lapso de que doy cuenta. Conforme se indica, varios de estos proyectos han sido ya terminados; otros están en vías de construcción; de otros se ha verificado su estudio; y están pendientes los pedidos para la ejecución de los restantes.

Los gastos que han ocasionado estos estudios están incluidos en la cuenta de "Gastos Generales", y debido al mecanismo establecido en la Contabilidad, no sería posible separarlos. De desearse fuera que esta cuenta se llevara por separado, por ser muy importante y porque podría después atribuirse á cada trabajo el costo del estudio y proyecto.

Durante este año, todos estos estudios y proyectos se han realizado por el que suscribe, personalmente, asistido por los ayudantes y auxiliares de este departamento, y montan á ₡ 78,109-80 los gastos generales de administración y de este departamento, conforme se ve en el detalle del anexo 5º, en que se han incluido los gastos de administración de la finca de Las Mercedes (anexo 4º), que ascendieron á ₡ 2,218-05, con un producto de la cosecha de café, que alcanzó á ₡ 1,858-85, que se ha enterado en el Tesoro Nacional.

Departamento de carreteras, caminos, puentes y ferrocarriles

La creación de nuevas carreteras nacionales por la última Legislatura, la multitud de subvenciones acordadas á diferentes caminos de la República, los graves daños causados por el temporal del mes de octubre del año próximo pasado, entre los que se cuenta como principal la destrucción del gran puente del Ferrocarril sobre el río Barranca. Todas estas causas han motivado un monto extraordinario de gastos en este departamento.

Los derrumbamientos y labados en las carreteras y la destrucción de puentes en estas mismas carreteras y caminos por el temporal han aumentado esos mismos gastos. Entre las obras más importantes que se han emprendido para reparar esos daños, citaré las siguientes:

1ª—Reconstrucción total del puente del río Parrita en la carretera de San José á Santa María. Este trabajo se ha llevado á cabo por contrato con el ingeniero Albertazzi, para la construcción de los bastiones y colocación del puente de hierro que acaba de llegar al país.

2ª—Se reconstruyó el puente sobre la Quebrada de "El Golpe", lo mismo que el de la Quebrada de Rivas, y se reedificaron doce alcantarillas que habían sido arrastradas también por las aguas.

Los daños del temporal en esta carretera fueron alarmantes y felizmente, dada la actividad de los encargados, el tráfico no fué interrumpido. En esta misma carretera se encuentra el puente del río Jorco en Desamparados, cuya estructura metálica acaba de llegar al país y pronto será colocado.

3ª—En la carretera de Turrúcares al Puriscal, la obra más importante llevada á cabo ha sido la colocación del puente sobre el río Jaris que costó la suma de ₡ 3,466-10, sin incluir el valor de la estructura metálica.

4ª—En la carretera de San José á Puriscal, se está construyendo el puente sobre el río Uruca, que también fué dañado por las avenidas ocasionadas por el temporal.

5ª—En el camino de Cartago á Orosi, se hizo un estudio para reparar los daños que ha sufrido el bastión derecho del puente suspendido de Palomo, sobre el río Reventazón.

6ª—Se formuló un pedido para el puente de Agua Caliente para comunicar los baños de aguas termales en Cartago, y otro para el puente del río Turrialba, en la población del mismo nombre.

7ª—Se construyó un puente de vigas de hierro anexo al del río Turrialba.

8ª—En la carretera de Alajuela al Zarcero, se reconstruyeron los puentes de río Barranca y río Espino en el camino nuevo y se pidió un puente de hierro para este último en el camino viejo.

9ª—En el camino de San Ramón á Esparta, se construyó un puente de vigas de hierro sobre el río Jesús y se refaccionó el río Barranca entre Esparta y San Jerónimo.

10ª—En el camino vecinal de San Ramón á San Rafael, se reconstruyó el puente sobre el Río Grande al lado Oeste y está en construcción y pendiente el pedido del puente metálico del mismo río, del lado Este.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

11ª—En el camino vecinal de San Ramón á Piedades Norte, se reconstruyó también el puente sobre el río Barranca, cuya construcción es de arco de piedra hecha á espensas del vecindario con la ayuda del Gobierno.

12ª—En la carretera de San Carlos, se construyó el puente de Aguas Zarcas, cuyo costo ascendió á ₡ 2,179-50, y se reconstruyó también el puente sobre el río Gilguero entre el Zarcero y Buena Vista, cuyo costo fué de ₡ 500-00. Según se me informa este puente ha quedado muy bajo y hay que hacer un gasto mayor para levantarlo y defenderlo de fuertes avenidas.

13ª—En esta ciudad se ha terminado el puente sobre el río Torres, calle de la Penitenciaría. Se pidió un puente de hierro para el río Ocloro y aún se hizo un pequeño gasto al principio para construir los bastiones y cuyo trabajo fué suspendido por falta de acuerdo con el propietario del fundo donde se iba á construir el puente.

14ª—En la Calle 16 también se ha construido una alcantarilla sobre la Quebrada de Lantisco, que ha importado hasta ahora la cantidad de ₡ 1,500-00, y está al terminarse otra alcantarilla importante sobre la misma quebrada, en toda la longitud que ocupa la Segunda Sección de Policía.

15ª—Se ha levantado, además, un plano y supresupuesto para construir un puente sobre la Quebrada de La Cruz en Santa Bárbara de Heredia.

16ª—En la provincia de Guanacaste, se han formulado los proyectos para la construcción de los siguientes puentes:

1º—Puente sobre el río Morote en La Mansión de Nicoya.
2º—Puente sobre el río Cañas en Santa Cruz.
3º—Puente sobre el río Colorado en la carretera de Liberia á Nicaragua.
4º—Puente sobre El Paso de Los Bueyes en el río de Liberia.
5º—Puente sobre el río Liberia.
6º—Puente sobre el río Tempisque.
7º—Puente sobre el río de En Medio y de Las Piedras.

Estos puentes del Guanacaste se han proyectado de acero, conforme á los planos y presupuestos que obran en esa Secretaría. Incluye este departamento la refacción y reparación de puentes dañados en las diversas carreteras, cuyo gasto esta incluido en las planillas de trabajos ordinarios sin formar cuenta especial.

He debido detallar estas consideraciones para que queden justificados los gastos de conservación de las carreteras, que á continuación expongo:

Carretera Nacional de Cartago á Puntarenas.—Los trabajos de conservación y reparación de esta carretera se han efectuado por medio de cuadrillas de obreros con su capataz y bajo la inspección de un ayudante de trayecto. El gasto total ascendió á ₡ 66,754-67, en cuya cifra no va incluido el gasto de ₡ 9,033-32 que ha costado la macadamización de la calle central de Tres Ríos, que forma parte de esta carretera.

El anexo número 6 da el detalle de los gastos habidos en esta carretera por trimestre, con el promedio del costo por kilómetro en cada Sección, y el tanto por ciento del costo total que corresponde á cada trayecto. Por ese detalle se ve que el gasto en herramientas para esos trabajos ascendió en el año á ₡ 623-14, quedando en esta oficina nota en detal de esos gastos, para justificar los que en lo futuro se hagan. Se observará que el costo de conservación y reparación, por kilómetro, de esta carretera, alcanzó en este año á la suma de ₡ 687-22, que es una cifra alta para la conservación de carreteras de tierra. El trayecto de San José á Alajuela es el que aparece con mayor costo, porque consumió el 28,7 % del total de gastos, mientras que el trayecto entre Santo Domingo de San Mateo y Esparta, que es sin duda alguna el de mayor tráfico de todas las carreteras de hoy en día, sólo absorvió el 19,7 % del total. Unicamente pueden justificarse estos enormes gastos por los motivos apuntados anteriormente y por el temporal extraordinario, que tanto daño causó en carreteras y caminos; pero el análisis indica que es posible en lo sucesivo reducir ese porciento total á un 20 % para cada trayecto. Es un hecho también que el método que actualmente se sigue para la conservación de esas carreteras, no es el que dé mejor garantía de una inversión justa de los fondos destinados al efecto; y es el propósito de esta oficina modificar en el presente año económico este plan de conservación, á fin de que los gastos por kilómetro y por año, no sean superiores á ₡ 400-00 ó ₡ 500-00, que es una cifra apropiada para esta clase de carreteras.

Carretera de San José á Santa María.—El anexo número 7 da el detalle del gasto en esta carretera y resulta que alcanzó á ₡ 64-47 por kilómetro y el total á ₡ 9,027-20.

Los informes obtenidos dicen que esta carretera se encuentra en buen estado y es de llamar la atención el módico gasto que ha tenido.

Otras carreteras y caminos.—La Contabilidad ha incluido en la cuenta denominada "Caminos" las nuevas carreteras creadas; y el anexo número 8 da el detalle de los gastos habidos en esos caminos. Se agregan también otros caminos reparados por órdenes especiales de esa Secretaría, citando como principales los siguientes:

1º—Camino del Puriscal al Ferrocarril al Pacífico, con un gasto de ₡ 20,100-42.
2º—Camino del Infiernillo á Tucurrique, con un gasto de ₡ 15,473-32.
3º—Camino de Cartago á Santa Clara, con un gasto de ₡ 7,718-75.
4º—Camino de Sabanilla de Pirrís á Río Parrita, con un gasto de ₡ 1,571-75.
5º—Camino de Río Grande á La Balsa, con un gasto de ₡ 1,998-40.
6º—Camino de Paso Agres á Santo Domingo, con un gasto de ₡ 3,076-20.
7º—Camino de Quesada entre Alajuela y Grecia, con un gasto de ₡ 600-00.

8º—Camino á San Carlos, con un gasto de ₡ 2,091-65.
9º—Camino de Atenas al Naranjo, con un gasto de ₡ 2,609-00.
10º—Camino de Las Quebradas al cantón de Poás, con un gasto de ₡ 1,908-55.
11º—Camino de Heredia á Sarapiquí, con un gasto de ₡ 12,002-15.
12º—Camino de Alajuela al Zarcero, con un gasto de ₡ 9,845-61.
13º—Camino de Atenas á San Ramón, con un gasto de ₡ 7,612-13.
14º—Camino de San Rafael de Heredia á Santa Clara, con un gasto de ₡ 1,054-73.
15º—Camino de Quebrada Honda al Naranjo en el camino de Jiménez, con un gasto de ₡ 751-91.
16º—Camino de El Zarcero á Palmira Sur, con un gasto de ₡ 784-90.

El gasto en estudio ha sido como sigue:

1º—Estudio del camino á Sarapiquí	₡	732 50
2º—Trazado de un camino de San Juan de Turrialba á la villa		222 85
3º—Trazado de un camino de Cartago á Santa María		627 25
4º—Estudio y Trazado de un camino de Dominical á El General		1290 00
5º—Estudio para un camino de San José á Santa Clara		104 00
6º—Inspección de la Vereda Fuentes, entre la carretera Fuentes y Parismina		122 00
7º—Estudio del Camino entre Santa María y El General contratado y en vía de ejecución, y que ha importado hasta la fecha un gasto de		5670 10

Anexos á los gastos de los caminos están los de los puentes que siguen:

1º—Puente sobre el Río Torres, en San José, en que se han gastado	₡	516 80
2º—Reparación del Puente Palomo sobre el Río Reventazón, en que se han invertido hasta ahora		219 37
3º—Puente sobre el Río Aguas Zarcas con un costo de		2179 50

Otros estudios se ha verificado por esta oficina, tales como:

El camino de Guápiles á Cartago.—En la sección de San Carlos, se estudió la vereda entre Los Bajos de San Carlos y La Unión. Se trazó el cuadrante de la población de El Zarcero y se han dado las órdenes para el estudio del camino de Grecia al Bajo de Toro Amarillo.

En la sección de Cartago, se ha deslindado últimamente el antiguo camino de Cartago á Matina, para resolver un litigio de la Municipalidad de Turrialba.

En el camino de Heredia á Sarapiquí, se han emprendido trabajos en todo el trayecto para desmontarlo y limpiarlo, arreglando los puentes y malos pasos. En la sección de este camino, entre Barba y Heredia, se ha realizado una modificación completa de la vía, levantando los puentes sobre las quebradas de El Burío y de Barba, y rebajando las gradientes. Se ha construído, además en este trayecto, una acera balastada, para facilitar el paso á pie de los transeuntes, la cual parte de la ciudad de Heredia y termina en la quebrada del Burío, para cuyos trabajos ha debido rectificarse y ampliarse la vía, alineándose sus lados en lo posible. Este trayecto está ya al terminarse y se ha acumulado buen material de lastre para tenderlo á principios del invierno, que es el tiempo más oportuno.

En el camino de Heredia á Santa Clara, se han hecho los estudios necesarios para ver si era posible mejorar la ruta adoptada por la Junta respectiva. No se han emprendido aún los trabajos de excavación, por haberse presentado dificultades con los dueños de algunos terrenos, dificultades que están al vencerse.

Han llegado ya las vigas para ser colocadas en el río Porrosatí [camino de Barba á Santa Bárbara], que también fué destruído por el temporal.

En la carretera de San Carlos al muelle de San Rafael existen varios puentes con el tabloncillo en mal estado, que está reponiéndose y lo mismo debe hacerse con los puentes de acero de La Vieja, Ron-ron, El Pez y El Platanar.

El camino de Palmira Sur será terminado dentro de unas dos semanas.

El puente de el Gilguero en esta ruta y que se reconstruyó este año, ha quedado muy bajo y se han dado las órdenes correspondientes para elevar los bastiones y levantar así las vigas.

En los trabajos de la Cuesta de la Vieja, en la parte de la Lagunilla y Vuelta Blanca, los rellenos están al terminarse, lo mismo que los cordones de piedra para sostener el lastre y se han construído alcantarillas en los nacimientos y vertientes de aguas. El callejón para desechar las lomas, quedó ya trazado con un largo de 275 metros y una gradiente que no pasa del 10 o/o. Se dió principio á rellenar las partes lagunosas y á construír alcantarillas, por permitirlo así la calidad del terreno.

Esa Secretaría ha concedido igualmente otras subvenciones para composiciones de caminos, mediante informes de esta oficina; pero cuyo monto ha sido erogado directamente por ese Despacho, sin que conste en los libros de este centro.

Ferrocarril al Pacífico.—Se verificó un nuevo trazado preliminar de la vía férrea al Pacífico, que partiendo del punto donde llegarán muy pronto las obras [Cascajal], siguiera hasta Puntarenas. El entronque de este estudio con la vía férrea de Puntarenas se hizo entre la estación de El Roble y El Porvenir de aquella vía. El trazado cruza el río Jesús Ma-

ría, atraviesa por un túnel de 1400 piés la colina de Cambalache y llega á la bahía de Caldera. De allí otro túnel de 2785 piés atraviesa el cerro de Carballo y llega á la boca de la Barranca, cruza este río y sigue por el banco de la playa hasta el punto citado. El costo de este estudio alcanzó á C[. 14,435-00, á los que deben agregarse C[. 143-50 que se gastaron en el estudio de la conexión del ramal de Alajuela con el Ferrocarril de Costa Rica.

De tal manera fueron detallados los gastos de C[. 213,267-18 á que ha alcanzado este Departamento, y cuyo resumen puede establecerse así:

Carretera Nacional de Cartago á Puntarenas.....	₡	66754 67
Carretera Nacional de San José á Santa María de Dota.....		9027 20
Otras carreteras nacionales y caminos ya detallados.....		98549 62
Puentes.....		24357 19
Estudio del Ferrocarril al Pacífico de Cascajal á Puntarenas.....		14435 00
Gastos en el ramal de Alajuela		143 50
Total.....	₡	213267 18

Departamento de construcción de edificios y su reparación

Los principales edificios nuevos en construcción son la Penitenciaría y la Biblioteca Nacional en esta ciudad y la continuación de los trabajos de el Lazareto en la hacienda de Las Mercedes.

También se construyen el edificio Escolar de La Unión y el de la villa de el Naranjo.

Anexo se acompaña el informe del Ingeniero Arquitecto de la Penitenciaría y de la Biblioteca que detalla los trabajos verificados en ambos edificios durante el año de que doy cuenta.

Los trabajos de continuación de el Lazareto se llevan á efecto por medio de contratos parciales de obras con los señores Francisco Bonilla y Ramón Jiménez, habiéndose terminado ya las arcadas de los sótanos y de los corredores; se han principiado las paredes de los dormitorios y dependencias. Está al terminarse una de las casas para los guardianes y se ha dado principio á los cimientos de la otra. Se construyó también un puente de mampostería de arco en el camino de la finca. Se hizo un pozo para sacar agua y se ha principiado un estanque en la parte alta para recoger agua de las quebradas.

El gasto total de la Penitenciaría alcanzó á la suma de C[. 124240 87.

El de la Biblioteca Nacional á C[. 30,270-35; y el de el Lazareto á C[. 28,271-54.

En el edificio Escolar de La Unión se han gastado hasta ahora C[. 4,150-99; y en el edificio Escolar de el Naranjo C[. 3,000-00.

Reparación de edificios.—He debido ser lo más explícito posible en esta sección de trabajos con motivo de que los gastos han sido de mucha consideración en el presente año. Ello es debido al mal estado en que se encontraban esos edificios, muchos de ellos en condiciones verdaderamente alarmantes en cuanto á su higiene y seguridad. También es cierto que en esa partida se ha incluído el gasto de muebles de esos mismos edificios, cuyo trabajo lo ha verificado el taller de carpintería de esta sección y cuya cuenta se ha cargado también á la de conservación y reparación de edificios nacionales.

Durante el año económico que acaba de terminar, se han efectuado los trabajos siguientes:

Ministerio de la Guerra.—Composición de las planchas de los fortines. Compra de un nivel para el cuartel de Limón. Construcción de una mesa ordinaria y de un bastidor para las clases de dibujo. Ascienden estos gastos á C[. 272-27.

Comandancia de Plaza.—Composición de la cañería. Ascendió el gasto C[. 2,055-20.

Juzgados y Alcaldías.—Construcción de seis cuadros para carteles, con frente de vidrio. Construcción de dos escritorios para el Alcalde 3º y para el Juez 1º del Crimen de esta ciudad. Demolición y reconstrucción de la techumbre del edificio de las Alcaldías. Composición de cuatro gavetas y muebles viejos para las mismas. Construcción de un escritorio para el Alcalde 1º Construcción de un marco de puerta del interior del edificio y estantes para los Archivos de la Alcaldía 2ª con sus respectivos llavines y cerraduras. Construcción de un armario para expedientes, un escritorio y una mesa y rótulo para el Juzgado 2º del Crimen. Construcción de un escritorio para el Alcalde 2º Pintura interior del edificio y varias reparaciones. Reforma del mobiliario y postura de una cerradura en el Juzgado 2º Civil y reparación de dos armarios y un escritorio para el mismo. Construcción de varios muebles para el Juzgado de lo Contencioso Administrativo. Pintura de los locales de las Alcaldías, Juzgados y Promotoría Fiscal; siendo el costo de dichos trabajos la suma de C[. 2,930-17.

Promotoría Fiscal.—Composición de una silla giratoria.

Palacio de Justicia.—Construcción de varias pizarras para carteles.

Corte Suprema de Justicia.—Se compró una alfombra para cambiar la de la tarima del salón de sesiones.

Salas Primera y Segunda de Apelaciones.—Construcción de dos tribunas para las dos salas; de un armario grande para expedientes; de un escritorio para el Secretario; de cuatro mesitas para los Magistrados; de una mesita y una escalera con rodines; de cuatro mesas más y reparación de puertas y ventanas en la Sala Segunda, cuyo gasto ascendió á C[. 773-76.

Instituto Físico Geográfico.—Varios trabajos, de orden del Jefe, se han ejecutado en este edificio, conservando empleado un peón durante todo el año, con dotación de C_{I} 1-25 de jornal diario.

Aduana Central.—(Albañilería). Cimentado y reparación en los corredores alrededor de las oficinas de esta Aduana. Composición del enladrillado de los orinales para darle más declive. Colocación de las plataformas de diez romanas para la bodega. Reparaciones en el suelo d la bodega y en las aceras del rededor. Composición de las ventanas y puertas de los altos y bajos de las oficinas. Trabajos de desagüe en la colocación de cuatro lavatorios. Abrir varios huecos en la piedra del suelo de la bodega, para la colocación de una baranda un poco más retirada y cerrar los que había antiguamente. Arreglar varias veces las paredes y puertas de la bodega. Hacer una bóveda para los arietes de la cañería de esta Aduana. Hacer varios desagües y otros trabajos en el Laboratorio Químico Comercial. Arreglar el empedrado y hacer un caño en el lado Oeste de la bodega, y varias otras reparaciones de importancia. (Carpintería).—Instalación de las oficinas en los altos del edificio. Construír una estantería para el Archivo. Hacer cuatro piezas: dos para las Agencias de los señores Felipe J. Alvarado & Cº y don Luis Kruse, y 2 para los Alcaides de esa Aduana. Construír varios muebles y arreglar otros, escritorios, mesas, asientos, etc. etc. (Fontanería).—Instalación en los altos y bajos del edificio de tubería para la colocación de cuatro lavatorios. Se hicieron además, varios trabajos de reparación en la cañería de esta Aduana, arietes, tubería, y estanque. (Pintura).—De cielos, paredes y tabiques de tres piezas y la estantería para el Archivo.

Además, permaneció un albañil y un peón durante nueve meses á la orden del señor Administrador. El gasto total de estos trabajos ascendió á C_{I}. 2,492-87.

Laboratorio Químico Comercial.—Construcción y reparación de muebles y otros objetos. Se forró un tanque con planchas de plomo. Arreglo del corredor y estantería del edificio. Ascendió el gasto á C_{I}. 1,125-17.

Arietes de la Aduana Central.—Construcción y colocación de cuatro válvulas. Arreglo de la casita y sus desagües. Construcción de puertas y puentes, cuyo gastos ascendió á C_{I}. 244-90.

Palacio Nacional.—Trasteo y pintura del interior del edificio.

Salón del Congreso.—Construcción de una mesa-escritorio para el servicio del taquígrafo.

Secretaría de Hacienda.—Compra y colocación de una persiana. Construcción de un un escritorio. Costo C_{I}· 262-51.

Secretaría de Gobernación.—Construcción de una mesa automática para máquina de escribir. Pintura y tapicería en el Despacho del Oficial Mayor, cuyo gasto ascendió á C_{I}. 129-64.

Secretaría de Relaciones Exteriores.—Construcción de un escritorio automático. Pintura y tapicería en las piezas ocupadas por el Ministerio. Construcción de una mesa para el Subsecretario y de un estante para el depósito de documentos. Construcción de un cancel y de estantes pequeños para libros, siendo el gasto efectuado de C_{I}. 2,226-57.

Teatro Nacional.—Compra y acarreo de carbón de piedra. Valor C_{I}. 1,114-30.

Planta Eléctrica del Teatro Nacional.—Compra de tubos para el arreglo de la cañería por valor de C_{I}. 285-28.

Ex-Universidad.—Trabajos de conexión de la cloaca con la del Seminario. Trasteo y desarme de la techumbre. Costo del trabajo C_{I}. 674-00.

Registro Público.—Construcción de veinticuatro estantes casilleros y extracción de los excusados, cuyo gasto fué de C_{I}. 1,885-86.

Archivos Nacionales.—Construcción de un carrito de mano. Reparación del mobiliario. Instalación de excusados de fuente y extracción de los antiguos. El costo fué de C_{I}. 1,880-92.

Inspección General de Enseñanza.—Construcción de un escritorio para el Contador Escolar. Composición de goteras. Traslado de la oficina al Ministerio de Fomento. Extracción de un excusado en la Escuela de Párvulas Nº 1. Construcción de una mesa para una prensa de copiar. Gasto C_{I}. 986-39.

Secretaría de Fomento.—Composición de una máquina de escribir. Construcción de un estante pequeño para libros. Pintura y colocación de linolium en el Despacho del Subsecretario. Construcción de un escritorio para un escribiente en la Sección Técnica. Pintura y varias reparaciones en el edificio que ocupa el Ministerio. Monto de gastos C_{I}. 3,075-79.

Secretaría de Instrucción Pública.—Construcción de dos armarios casilleros grandes con vidrios al frente para archivos. Construcción de un escritorio para el Jefe de la Sección Administrativa. Colocación de un llavín para la puerta de la Jefatura de la Sección Técnica. Construcción de otro escritorio y estante para papeles y de una tarima para escritorio. Gastos de esta Secretaría, inclusive los que se hicieron en la Inspección General de Enseñanza. C_{I}. 1,057-14.

Sección Comercial —Construcción de estantería en el Palacio Nacional y que fueron trasladados á lan nueva casa. Reformas en toda ella: reparaciones en el techo, construcción y repello de paredes, pintura, tapicería y encalado de todo el interior; cuyos trabajos costaron C_{I}. 460-95.

Casa de Gobernación.—Compra y colocación de persianas frente al edificio. Enladrillado de los corredores con mosaico, Construcción de paredes interiores. Construcción de puertas, ventanas y pisos. Reconstrucción de la pared contigua á la casa de Aragón.

Construcción de cinco camas-tijeretas. Pintura y tapicería interior y pintura de todo el frente de la casa.

Construcción de un caño general cimentado desde el interior á la calle.—Trabajo de excavación para bajar un pie en el patio del jardín. Demolición de la pared del comedor y construcción nueva de ella, con 32 cuerpos de vidriera. Demolición del corredor del frente al comedor y cocina, poniendo columnas de hierro y enladrillado de mosaicos. Demolición de dos divisiones entre el comedor y la cocina para el aumento de ellos. Bajar y enladrillar con mosaico el piso de la cocina. Construir dos ventanas grandes hacia el patio interior. Demolición y construcción de un corredor y destrucción de otro para ampliar el patio. Demolición y construcción de siete pisos en los dormitorios, comedor, etc. etc. Construcción del piso del corredor en toda su extensión. Hechura de un excusado con 10 varas de profundidad 3 metros de largo y 1½ de ancho, con seis departamentos. Cambio de reglas en la cocina y comedor. Construcción del jardín con la forma del anterior y con aceras alrededor; se bajó un pié de excavación y se hizo un caño con cloaca que va al caño general. Pintura, decorado, barnizado y tapicería de todo el edificio. Cielos de género para el comedor.

Colegio Superior de Señoritas.—Construcción de tres pizarras. Puerta lateral del Colegio (lado Este). Marco tela y construcción de una tarima grande. Pintura del interior del edificio. Construcción de tabiques, cuatro tarimas pequeñas, un caballete para pizarra, diez y ocho pupitres, una mesa de seis metros, una mesa de tres y medio metros y una pizarra de dos metros. Reparación en la azotea del Colegio y reforma de un lavatorio (obra de albañilería) y construcción de otra mesa pequeña y de un biombo. Monta el costo de todos estos trabajos á la suma de C[. 5,690-69.

Liceo de Costa Rica.—Reparaciones en la pieza de trabajos manuales. Instalación de pararayos, en reposición de los antiguos. Modificaciones de excusados y orinales. Reparaciones generales en todo el edificio de los desperfectos ocasionados por los temblores. Instalación nueva de cañería. Tablas y alfajías para los trabajos manuales. Piso de madera del Departamento de Agricultura para guardar las herramientas. Construcción de seis bancas y composición del asta de la Bandera. Ascienden todos estos gastos á la suma de C[. 6,192-26.

Caballeriza Nacional.—Reconstrucción de todo el edificio con un gasto de C[. 4,767-19.

Cuartel de Artillería.—Cambio de excusados. Construcción de perchas. Repello de las paredes interiores. Construcción de camones. Arreglo de ventilaciones en los excusados. Pintura del nuevo salón. Un carpintero todo el año á la orden del Comandante, con dotación de C[. 2-25 diarios. Colocación de tres orinales, desagües y cloaca para el servicio interior. Composición de la cañería. Verificación de varios remiendos. Construcción de pisos para los excusados. Dos divisiones para separar el excusado del Jefe del de Oficiales. Construccion de seis ventanas con sus vidrios. Una mesa para la máquina de escribir. Construcción de doce baules para los sargentos. Construcción de un armario para guardar pólvora y utensilios de los cañones. Construcción de dos comodines para libros. Hechura de cincuenta cajones para la tropa. De una mesa para la prensa de copiar. De treinta y seis roperos colgantes para Jefes, oficiales y sargentos. De un cuadro para el Ministerio de Guerra. De dos lavatorios de madera. Reparación del cielo raso de la Secretaría. Composición de dos Fortines y el Mirador, Construcción de dos aparadores para colocar libros. El costo alcanzó á C[. 1.378-25.

Cuartel Principal.—Instalación de pararayos. Construcción de excusados, cloaca y chimeneas para los mismos. Extracción y limpieza de los excusados. Arreglo de canoas y tubos de desagües de la techumbre. Siendo el gasto de C[. 1,020-08.

Cocina Militar.—Reparación de la casa. Instalación de la cocina. Construcción de mesas, bancón y pilas. Se provee de maderas para un trabajo en la casa ocupada por la Banda. Se construye un piso de granito en la cocina y corredores. Se verificaron los trabajos de conexión de la cloaca y se construyeron excusados. Ascendió el gasto á C[. 2,881-85.

Cuartel de Policía.—Construcción de Fortines en el alto del Ministerio de la Guerra. Pintura de los mismos. Construcción de un carro de mano para conducir ebrios. Construcción de bancas, baños y lavatorios para los policías. Construcción de pisos de piedra cimentados y caños. Lijamiento de los excusados. Monto del gasto C[. 2,363-55.

Administración General de Correos.—Compra de planchas para techos y arreglo de la techumbre. Reposición de varios vidrios rotos. Construcción de dos casillas. Compra de cuatro carros de mano para conducir correspondencia en Alajuela, Cartago, Heredia y Limón. Construcción de cuatro cajones para correspondencia en el interior. Cuyo valor fué de C[. 597-47.

Dirección General de Telégrafos.—Construcción de ocho pupitres y seis estantes grandes. Arreglo de un cancel. Construcción de paredes de mampostería interiores, excusado, puertas y ventanas. Construcción de un salón y postura de pisos. Entapizado de la casa y pintura interior y exterior. Este gasto montó á la suma de C[. 7,836-96; pero el efectivo gasto habido fué solamente de C[, 1.504-50, porque la diferencia de C[. 6.332-46, corresponde á la cuenta de adelantos por alquileres, según se ve en el balance.

Imprenta Nacional.—Colocación de un piso y una baranda de madera en el salón. Trabajos varios en todo el edificio. Sueldo de un carpintero durante nueve meses á la orden del Director, á C[. 2-50 diarios. Ascendió á C[. 1.502-55.

La Algodonera.—Arreglo del salón y la cocina. Construcción de cincuenta camas. Construcción de un cuarto para despensa, una puerta y tres ventanas. División del sa-

lón con un tabique de madera. Construcción de la casa para el centinela guardián. Construcción de dos cuartos para el Médico y la Directora. Construcción de doce mesas grandes ordinarias, doce taburetes y una silla especial de madera para examen médico. Colocación de vidrios rotos. Cercas de hierro en el exterior, planchas etc. Conservación y limpieza de la acequia. Alcanzó todo á C[. 3.516-21.

Escuela de Cocina.—Instalación. Construcción de bancas, mesas y tabiques. Construcción de pilas para lavado de trastos. Conexión de la cañería. Compra de dos cocinas de hierro. Construcción de un galerón y hechura de un pizarrón de un metro. Barniz del mobiliario y pintura y tapicería del edificio. El gasto fué de C[. 1.244-62.

Registro Civil.—Lavado de paños en el año. Arreglo de varios pisos y estantería. Construcción de dos armarios, seis taburetes y un escritorio para máquina de escribir. Pintura y encalado del interior y exterior del edificio. El gasto ascendió á C[. 147-94.

Dirección General de Estadística.—Arreglo de la techumbre y de los pisos. Pintura y encalado interior y exterior. Costo verificado C[. 231-39.

Antigua Biblioteca Nacional.—Compra de treinta sillas para el servicio. Construcción de treinta pupitres. Trastejo general. Barnizada de un escritorio para el Director General. Compra de un carro para acarrear libros. Sueldo de un peón nueve meses en ese servicio. El gasto ascendió á C[. 1.367-15.

Tiro al Blanco.—Demolición y acarreo del material y escombros. Costó C[. 984-85.

Fábrica Nacional.—Extracción del excusado. Compra de soleras para el salón de mieles. Construcción del tranvía y postura de dos vigas de hierro. Gasto efectuado C[. 305-85.

Edificio de la Sección de Obras Públicas.—Construcción de un tabique. Construcción de tres escritorios. Lavado de paños durante el año. Pintura y tapicería. Alcanzó el gasto á C[. 503-62.

Cárcel Pública.—Construcción de doce camones para los detenidos. Colocación de una puerta de hierro en el salón de detenidos. Asegurar las puertas de los calabozos. Encalado de varios departamentos interiores. Pintura interior y exterior del edificio. El gasto montó á C[. 569-49.

Agencia Primera de Policía.—Repellos en todas las paredes y varios remiendos importantes. Construcción de un escritorio. Pintura y tapicería de todo el edificio. Gasto C[. 981-13.

Nueva Sección de Policía (Agencia Segunda).—Reparación completa de todas las paredes, remiendos de importancia y repello general. Reparación de la techumbre. Encalado de todas las habitaciones interiores. Construcción de un escritorio para máquina de escribir. Construcción de otro escritorio y de un cancel. Reparación de la cloaca de Lantisco, con paredes y bóveda de ladrillo. Pintura y tapicería de todo el edificio. Gasto C[. 65-27.

Casa que ocupa don Aquileo Echeverría.—Reparación de pisos de madera. Limpieza de toda la casa. Pintura y encalado interior y exterior. Gastos C[. 648-02.

Casa que ocupa don Justo Facio.—Entapizado de las piezas interiores. Pintura interior y exterior. Encalado de la cocina y del excusado. Gasto C[. 342-77.

Junta de Educación de San José.—Para la Junta de Educación de San José y en cumplimientos de contratos vigentes, se han hecho reparaciones de edificios Escolares y mejoras que alcanzan á una suma de C[. 2.464-49.

Casa de moneda.—Varias reparaciones. Se cerró el solar detrás de la casa con pared de ladrillo. El costo fué de C[. 1.025-42.

Casa Mata.—(La Pólvora).—Demolición de la bóveda antigua. Costo C[. 379-50.

Oficina del Registro Militar.—Instalación y construcción de muebles. Construcción de armarios, mesas y estanterías. Gasto C[. 374-87.

Edificio Metálico.—Reposición de todos los vidrios rotos del alto y bajo del edificio. Limpieza de la Plaza. Decorado para la Fiesta Nacional del 15 de setiembre. Ascendió el gasto á C[. 348-38.

Inspección de Oficinas Fiscales.– Construcción de un escritorio. Cl. 79-55.

Lazareto Viejo.—Construcción de un nuevo salón. C[. 90-55.

Sifón.—Vigilancia y limpieza semanal, con un gasto de C[. 66-00.

Contaduría Mayor.—Reparaciones en toda la casa. Limpieza del patio. Construcción de estanterías y un lavatorio. Reparación de puertas. Entapizado de todas las piezas. Pintura interior y exterior. Costo C[. 255-80.

Casa de Reclusión.—Extracción de los excusados. Reparaciones en el cuarto del baño y la cocina. Se gastó C[. 329-85.

Fabricación de Ladrillos Mosaicos. Tubos para cloacas y decoraciones para la nueva Biblioteca. Fabricación de ladrillo. Gasto C[. 1.827-02.

Cloaca para varios edificios.—Construcción de la cloaca que partiendo de la esquina de la Imprenta Nacional, atraviesa la Plaza de Armas y termina en el excusado del Palacio Nacional, con un ramal que va al excusado del Cuartel de Artillería. Construcción de otra cloaca que partiendo de la Imprenta Nacional, pasa por el Cuartel de Policía y termina en la Comandancia de Plaza. El gasto total fué de C[. 5.734-37.

Parques Nacionales.—La conservación y reparación de los Parques de esta ciudad están á cargo de este Departamento.

Los gastos verificados durante el año económico que acaba de terminar han alcan-

zado á la suma de C[. 22.939-56, cuya cantidad es la mejor comprobación de las grandes mejoras introducidas, aparte de su sostenimiento en este lapso de tiempo.

Entre las reformas principales llevadas á cabo, se encuentra el embaldosado del pavimento de los dos *square*, del lado Sur del Parque de Morazán con ladrillos de mosaico de cemento romano, en los que se construyeron 2'045 metros cuadrados, con un número de 51.000 ladrillos mosaicos. Reforma de los jardines.

Parque Nacional.—Se han hecho importantes reformas, entre ellas, se suprimió la laguna artificial que se había convertido en un foco infeccioso, perjudicial por todos conceptos, y se quitaron también cuatro pilas. Se construyeron tres aceras de piedra de 400 metros de longitud al Sur, Este y Oeste y se reparó completamente la acera del lado Norte de 200 metros de longitud, quedando concluídas estas aceras en todo el rededor del Parque Nacional. Reforma general del jardín y composición de sus avenidas y caminos.

Parque Central.—En es e pequeño Parque también se han hecho varias reformas. Se destruyeron los viejos higuerones, cuyas raíces subterráneas amenazaban ruina á los edificios adyacentes, perjudicando sus cimientos. Reparación del jardín y avenidas.

Parque de la Dolorosa.—Por contrato celebrado el día 24 de agosto de 1906 con el Presbítero don Moisés Ramírez, como Representante de las Temporalidades de la Iglesia Católica de Costa Rica, cede al Supremo Gobierno la plazoleta denominada "Plaza de La Dolorosa" para la construcción y sostenimiento de un parque que sirva de ornamento al Templo de este nombre y de embellecimiento á esa parte de la ciudad y al efecto, se han verificado los siguientes trabajos: Instalación de la cañería para el riego del jardín. Formación de éste y construcción de calles y avenidas con su correspondiente lastre y de dos aceras de piedra al Este y al Sur, de cincuenta varas de longitud cada una. Construcción de 50 varas al Norte y 50 varas al Oeste de empedrado, respectivamente. Construcción de un pretil de ladrillo con asiento alrededor, de 200 varas de longitud, con su correspondiente repello de cemento romano.

Plaza de la Merced.—Acarreo de escombros. Terraplén y nivelación de la plaza. Construcción de 200 m, 640 de acera de piedra. Construcción de 83 m. 600 al lado Este, de pretil de ladrillo con asiento.

Parque de El Carmen.—Reforma del jardín y arreglo de las avenidas.

Parquesito Fernández.—Reposición de nuevas plantas. Reforma del jardín y composición de avenidas.

Bosque y Parque de Morazán.—Se ha retirado la piedra y tierra de los montículos. Arreglo de macadam. Reposición de varios tubos de la cañería.

Contratos por materiales.—Compra de maderas, cal y piedra de plantilla para los Edificios Nacionales. Valor C[. 11,742-61.

Gastos Generales:—Sueldos de empleados (oficina y taller). Se suministraron tejas de barro al Hospicio de Huérfanos. Gastos para comisiones, estudios, nivelaciones, etc. etc. Envío de varios empleados á diferentes puntos. Cortinas, lavado, costura etc. etc. Compras de útiles é instrumentos. Composición de los mismos. Su valor ascendió á la suma de C[. 14.855-44.

Provincias

Juzgado Civil de Alajuela.—Construcción de un escritorio para el Juez. Costó C[. 87-10.

Gobernación de Alajuela.—Compra de 360 fanegas de cal á Hine & Uribe y construcción de una mesa automática para la máquina de escribir. Costó C[. 605-24.

Cuartel de Alajuela.—Demolición y nueva construcción total del edificio, á excepción de las paredes de la parte Norte, que ocupa la Cárcel Pública de varones. Construcción de 200 metros cuadrados del cielo-raso. Idem de 207 camas para soldados. Idem de 10 lavatorios y 7 roperos para oficiales. Idem de un armario-biblioteca para el Registro Militar. Idem de un armario grande para guardar instrumentos. Idem de dos pizarras grandes. Idem de un armario-biblioteca para la Comandancia. Idem de seis escaños grandes. Idem de diez perchas para la Banda. Idem de cinco armeros grandes para el almacén. Idem de 200 cascos de madera para salveques. Reparación de la parte Norte del edificio. Idem de paredes y cornizas. Idem de todas las aceras. Construcción de una pila para uso de la tropa. Idem de un excusado para el cuerpo de Policía. Arreglo de los excusados del cuartel con divisiones de tabiques; y recogida de las aguas en la parte del edificio que ocupa la Cárcel.

Según informes del señor Comandante de Plaza á esta Dirección la reparación, inclusive el mobiliario apuntado, el gasto total ha sido en el pasado año económico, de colones 17.567-51.

Debe advertir esta Dirección que no teniendo ingerencia directa en esta obra, no la hizo figurar en el balance general.

Casa Nacional de Alajuela.—Pintura y empapelado del edificio. Con un gasto de C[. 872-43.

Gobernación de Cartago.—Construcción de un escritorio para máquina de escribir. Costó C[. 51-53.

Gobernación de Heredia.—Construcción de dos escritorios grandes de cedro y de una mesa para la máquina de escribir. Gasto. C[. 181-11.

Cuartel de Heredia.—El edificio en que estaba, no sólo era insuficiente, sino por demás inservible y falto completamente de higiene. Se construyeron de piedra las paredes

interiores. Se construyeron cinco magníficas cuadras para las bestias de la Policía. Dos calabozos amplios y ventilados. Dos baños con sus correspondientes desagües. Y está ya para techarse la parte recién construída de ladrillo para el servicio de la Policía. Ascendió el costo á C[. 10.144-65.

Oficinas Judiciales de Heredia.—Reparación general de todos los desperfectos del Edificio ocasionados por los temblores. Construcción de mobiliario. Se gastaron C[. 590-45.

Cárcel Pública de Heredia.—Este edificio estaba inconcluso, y aunque se utilizaba una parte para cárcel de varones, se encontraba en malísimas condiciones, por no tener departamentos especiales para la guardia y empleados. En esta parte se reformó todo el pavimento, protegiéndolo de una capa de cemento romano en todo el edificio. Se está construyendo la parte que se ha destinado á la Administración. Ya las paredes están á tres metros de altura y su construcción es de ladrillo. El costo es hasta hoy de C[. 11.614-75.

Parte de la cárcel de mujeres.—Esta parte del edificio se encontraba en cimientos y hoy está techado ya. Se están concluyendo los repellos y pronto se pondrá al servicio. La parte destinada á la Administración se está construyendo y sus paredes alcanzan á tres metros de altura.

Baños Municipales de Heredia.--En el edificio de estanques había una parte dedicada á baños públicos (baños que fueron abandonados). El señor Presidente de la República, en uno de sus viajes á aquella ciudad, dispuso que se restableciera ese servicio y fueron nuevamente reformados y puestos al servicio público. Alcanzó este gasto á C[. 350-00.

Pretiles de la Iglesia de Barba.—Todos estos pretiles fueron reformados y repellados con el auxilio acordado por el Supremo Gobierno.

Departamento de arquitectura escolar

Se ha encargado á esta oficina de los trabajos relativos al estudio, redacción de proyectos y formación de planos para construcción de edificios escolares.

Tales edificios se están construyendo mediante contratos celebrados con las Juntas de Educación, bajo la inmediata inspección de esta oficina. Para cada proyecto, se necesita primero estudiar y considerar si el lugar designado reune las condiciones que requiere la obra y su aplicación y después levantar el plano y hacer el presupuesto correspondiente, que se entrega á la respectiva Junta de Educación.

La marcha de todas las construcciones escolares de la actualidad no ha tenido ningún contratiempo, salvo la construcción del edificio escolar de San Isidro de Heredia, cuyo contratista abandonó el trabajo; pero ya se han dado los pasos para proceder contra su fiador responsable. Las cuentas por refacción y reparaciones de varios edificios escolares se han cargado á la partida de "Cuentas varias", donde se encontrarán detalladas. En este Departamento se han levantado algunos planos para construcción de Templos, citando entre los principales proyectos, el de la Iglesia de Atenas.

La lista de estudios que se verá á continuación, apenas demuestra los trabajos proyectados y es no más que un indicio de la importante obra emprendida por el Supremo Gobierno en este Departamento á saber:

Provincia de San José

a) Inspección de los trabajos de la Escuela Mauro Fernández.
b) Estudio, plano y presupuesto de la Escuela de San Antonio de Desamparados.
c) Estudio, plano y presupuesto del Edificio Escolar de San Juan de Desamparados.
d) Estudio, plano y presupuesto de la casa de Escuela de San Pedro del Mojón.
e) Estudio, plano y presupuesto de ídem ídem de San Jerónimo de San José.
f) Estudio, plano y presupuesto de ídem ídem de la villa de Guadalupe.
g) Estudio, plano y presupuesto de ídem ídem de San Andrés de Tarrazú.
h) Estudio, plano y presupuesto de ídem ídem del distrito de Alajuelita.
i) Estudio, plano y presupuesto de ídem ídem del distrito de San Cristóbal.

Provincia de Alajuela

a) Estudio, plano y presupuesto del Edifico Escolar de San Roque de Grecia.
b) Estudio, plano y presupuesto de ídem ídem de El Cacao.
c) Estudio, plano y presupuesto de ídem ídem de la ciudad de Grecia.
d) Idem ídem para el de la villa de El Naranjo.
e) Idem ídem para el del distrito de El Maderal de San Mateo.
f) Idem ídem para el de San José de Alajuela.
g) Idem ídem para el de Santo Domingo de San Mateo.

Provincia de Cartago

a] Estudio, plano y presupuesto para el Edificio Escolar de la villa de El Paraíso.
b] Idem ídem para el de Llano grande.
c] Idem ídem para el de Turrialba:
d] Idem ídem para la continuación del Edificio Escolar de Tres Ríos.

PROVINCIA DE HEREDIA

a) Estudio, plano y presupuesto para el Edificio Escolar de la ciudad de Santo Domingo de Heredia.
b] Idem ídem para el de la villa de Santa Bárbara.
c] Idem ídem para el de la villa de San Isidro.
d] Idem ídem para el de San Pedro de Barba.
e] Idem ídem para el distrito de Mercedes.

COMARCA DE PUNTARENAS

Estudio, plano y presupuesto para la construcción del Edificio Escolar de la ciudad de Puntarenas.

PROVINCIA DE GUANACASTE

a] Estudio, plano y presupuesto para el Edificio Escolar de la villa de Santa Cruz.
b] Idem ídem para el de la villa de Bagaces.
c] Idem ídem para el de la villa de Nicoya.
d] Idem ídem para el del distrito de Palmira.
e] Idem ídem para el de La Mansión de Nicoya.

COMARCA DE LIMÓN

Estudio, plano y presupuesto del edificio Escolar de la ciudad de Limón.

En la Sección de Arquitectura de este Despacho se han elaborado también los planos, cálculos y presupuestos siguientes:

1º—Proyecto de un portón de hierro para el Panteón de Santo Domingo de Heredia, llevada ya á efecto su construcción y puesto al servicio público.

2º—Proyecto de armadura de hierro para sostener el sifón de la cañería de San Ramón.

3º—Proyecto, estudio, plano y presupuesto para la construcción del Mercado de Puntarenas.

4º—Idem, ídem para el Rastro de la misma ciudad.

5º—Proyecto de reforma del Cuartel de Liberia.

6º—Idem de mejoras del edificio comprado en Liberia y que se adoptará para Mercado de aquella ciudad.

7º—Proyecto de reformas y ampliación de la Gobernación de Liberia.

8º—Idem para la construcción de una casa para el Resguardo de Caldera.

9º—Idem para la construcción de una casa para el Resguardo de El Colorado.

Además, esta Dirección ha hecho diferentes gastos en el envío de operarios y materiales para la instalación del Telégrafo Inalámbrico en la margen de El Colorado.

Por lo que dejo expuesto, se comprenderá fácilmente el gran trabajo especial y extraordinario que se ha efectuado, durante el año de que doy cuenta, en este Departamento de la Dirección de Obras Públicas. Los gastos ocasionados por estos trabajos están cargados también en cuenta de "Gastos Generales."

DEPARTAMERTO DE CONTABILIDAD

El sistema de Contabilidad empleado en esta oficina de mi dependencia, es de lo más sencillo, expedito y sobre todo, correcto.

Las cuentas por pagar de trabajos verificados, contratos, materiales y de planillas semanales de jornales de obreros se presentan cada semana por duplicado y con la firma original del dueño de cuenta ó mandador de cuadrilla, con el Visto Bueno del Encargado ó Inspector de la obra ó del recibidor de materiales. Esas cuentas así comprobadas, se someten á la aceptación del Jefe de Sección, quien si las encuentra motivadas, imparte su Visto Bueno. Así, originales y comprobadas, pasan á la Secretaría de Fomento, que á su vez las revisa y certifica si corresponden á las mismas órdenes dictadas por ella y extiende entonces los giros correspondientes. La inscripción se hace en seguida en los libros de la Contabilidad y cada trimestre se forman balances para verificarlas. El balance que acompaña este informe es el total del año económico trascurrido.

En esta Sección se han hecho varios contratos parciales para la construcción del edificio de la nueva Biblioteca Nacional y el Hospicio de Leprosos en la finca de Las Mercedes. El plan general nuevamente adoptado para esos contratos ha sido que los contratistas compren por su cuenta los materiales que van á emplear en cada obra, bajo la respectiva inspección y aprobación del Recibidor de materiales de esta oficina; ó en caso que reciban materiales de los que tiene contratados el Gobierno, se les descuenten, á precio de costo, en los pagos semanales. El sistema de contratar, suministrando el Gobierno los materiales que deben emplearse, ha parecido muy oneroso, por el descuido de los contratistas al recibirlo y por el desperdicio inmotivado de ellos.

Los otros contratos que esta Dirección ha celebrado se refieren especialmente al abas-

tecimiento de cal y madera para la Penitenciaría y para la construcción y reparación de los Edificios Nacionales.

Departamento de Administración

Esta oficina trabaja activamente, correspondiendo á las diferentes consultas que se le hacen é informes que se le piden, ya por Teléfono, Telégrafo ó por correspondencia escrita que se le dirige continuamente tanto del interior, como de los diferentes puntos de la República, conservando copias como comprobantes legales de las órdenes impartidas y dictámenes vertidos en bien de la buena marcha de los trabajos.

Absorbe también gran parte de tiempo y de trabajo en la dirección de las obras la repetición verbal y constante de órdenes y disposiciones que un personal idóneo podría leer simplemente en los planos y proyectos que se ponen en sus manos para su respectiva ejecución. En verdad, se hace doblemente difícil dictar los proyectos y ejecutar á un momento dado los trabajos, por falta de personal competente. En la sección de carreteras y caminos por ejemplo, y por especial orden del señor Presidente de la República, ha debido de establecerse una serie de conferencias mensuales con los ayudantes de ese servicio, á fin de instruirlos en el cumplimiento de sus obligaciones y en el sistema económico y práctico de la ejecución de sus trabajos. Estos ejercicios están rindiendo ya sus frutos y unidos á las repetidas circulares dirigidas á ese cuerpo de empleados, se han aclarado las atribuciones que le competen y han comenzado ya á darse cuenta de que NO ES SINO EL MÉTODO EL QUE HACE LA ECONOMÍA Y DA EL RESULTADO.

Se ha ocupado también el Departamento de Administración de las medidas, avalúos, peritazgos é informes á la Secretaría de Fomento de los terrenos y fundos tomados para la construcción del Ferrocarril al Pacífico. En ninguno de los casos ha sido necesario ocurrir á los medios legales de expropiación forzosa y todos los propietarios hasta ahora, se han conformado, con más ó menos litigio administrativo, á los precios fijados por esta oficina.

Se entiende directamente la Administración con los talleres en donde se construye el mobiliario para los edificios y en donde está el depósito principal de materiales. El trabajo de los obreros del taller se ha cargado hasta ahora al edificio ú oficina para donde se está construyendo el mueble. Esa partida es considerable, y se ha atribuido toda sin excepción, á la cuenta de "Conservación de Edificios": no parece justo que aparezca en el gasto de inmuebles, el gasto de muebles y para el presente año económico se ha dispuesto separar especialmente esas dos partidas. El 31 de marzo se ordenó levantar un inventario detallado de la existencia de materiales en el depósito, y desde esa fecha se han abierto libros para la entrada y salida, indicando siempre el objeto y lugar á donde se destina el material y la clase de empleo á que va é ser destinado. En la Sección de Modelaje de cemento, los talleres se han ocupado de la construcción de ladrillos, de la ornamentación exterior de la Biblioteca Nacional, y se han construído tubos de cemento de 0,20 de diámetro para la cloaca de la calle Cuarta (calle de la Penitenciaría). Se explica de este modo, y con la construcción de ladrillos en la Penitenciaría, el enorme consumo de cemento romano que se ha hecho durante este año y cuyo costo ha sido pagado directamente por esa Secretaría, sin intervención de la Contabilidad de esta oficina. En su mayor parte el ladrillo de mosaico construído en la Penitenciaría y en los talleres se ha distribuído por especiales órdenes de esa Secretaría, á diferentes escuelas, oficinas y edificios públicos para su higiene y salubridad.

Del mismo modo, la Administración ha redactado un proyecto de reorganización de la oficina de Obras Públicas, de acuerdo con el ensanche ó incremento que el mismo Poder Ejecutivo le ha dado, el cual se ha sometido respetuosamente á la consideración de esa Secretaría, en un todo arreglado á la metódica exposición de este informe.

Para terminar, me permito hacer presente al señor Ministro que esta oficina merece, como pueden verlo las personas interesadas que se tomen el trabajo de visitarla en horas de despacho, tener verdaderos empleados competentes é idóneos para poder atender al buen desempeño del importante y delicado manejo que diariamente se necesita para corresponder á las exigencias del servicio. Para este fin debiera dejarse al buen criterio y responsabilidad del Jefe Superior la iniciativa de las personas que considere capaces y los puestos que deban desempeñar. De esta manera, reformada la administración, quedaría asegurado el buen servicio de este importante Despacho. Para épocas anteriores, en que el trabajo era poco, el personal correspondía á sus exigencias; pero en la actualidad, en que se ha dado un gran desarrollo é incremento á las obras públicas, el personal competente con que se cuenta es escaso y reducido. Sirva esta consideración de excusa, por si alguna vez se ha atrasado ó aplazado alguna orden de esa Secretaría relativa al servicio.

Dejó así, señor Ministro, relatado lo más sumariamente que ha sido posible, el resumen, en conjunto, de todas las obras públicas verificadas en el lapso del año económico que acaba de expirar y que fueron encomendadas á la Dirección de mi cargo.

Luis Matamoros
M. Am. Soc. C. E,

San José, 14 de abril de 1907.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

Nº 293

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

San José, 15 de abril de 1907.

SEÑOR:

Me corresponde como Ingeniero en Jefe Técnico de los estudios y trabajos de la construcción del Ferrocarril al Pacífico, dar á V. el informe de la Obra ejecutada durante el año económico que acaba de trascurrir.

La marcha de los trabajos ha sido lenta, pero progresiva, habiendo sido interrumpida á mediados de noviembre próximo pasado con motivo de los graves daños ocurridos á la vía en explotación, entre El Salitral y La Concepción.

En la ejecución de los trabajos, los desmontes y terraplenes se han marcado con estacas colocadas por medio del instrumento de acuerdo con el plan establecido de ½ X I para los desmontes, y de I½ X I para los terraplenes. Todas las obras de mampostería han sido cuidadosamente construidas de conformidad con los planos aprobados por esta oficina y formulados por el Ingeniero de Sección, de cuyo informe extracto estos datos.

Todos los estudios y planos con las cantidades que representan quedan archivados en la oficina de este Ingeniero.

Desde Santo Domingo en adelante, los desmontes, terraplenes y obras de artes están terminadas, en una distancia de 13,072 metros y ejecutándose entre El Cascajal y las Huacas en un trayecto de 2,128 metros.

La vía está tendida y el tren de construcción recorre una distancia de 8,328 metros, desde Santo Domingo hasta el río Pozón, estando lastrada la vía en una longitud de 2,067 metros solamente debido á que el material de lastre hay que trasportarlo desde los cortes de La Concepción, hasta el lugar del trabajo.

El puente sobre el río Pozón ha sido construído en los talleres de Esparta y está listo para ser colocado, y esta obra queda concluida á fines del presente mes. Tan pronto como este puente quede montado, el tendido de rieles se continuará de El Pozón en adelante, cosa que urge muchísimo para trasportar todo el material necesario para la construcción de las obras de mampostería que siguen.

En la actualidad, los campamentos de construcción están colocados en El Cascajal y Las Huacas, en puntos elevados y bien abastecidos de buenas y abundantes aguas. Son capaces para contener 300 hombres, 150 en cada uno.

Me cabe la satisfacción de decir que la disciplina y salubridad de los campamentos, no ha dejado nada que desear. El alimento abundante y de buena clase, ha sido suministrado á los peones por varias personas que hacen ese negocio en competencia, en cuanto á calidad y precios.

Bajo la acertada dirección inmediata del Ingeniero de Sección, señor Gregg y del Médico de la Empresa, señor Doctor Lara, á medida que adelantan los trabajos, los campamentos se trasladan de un lugar á otro y V. personalmente, señor Ministro, ha podido darse cuenta del orden que reina en ellos.

Se encuentran en buen estado de servicio todas las herramientas, como picos, palas y carretillos de mano, así como el material de equipo, que se compone de 12 carros Decauville y 1 kilómetro de vía. V. mismo pudo apreciar también la imperiosa necesidad económica de aumentar este equipo siquiera al doble número de carros y, por lo menos, un medio kilómetro más de vía.

Por razones de economía, ha debido adoptarse en los estudios de esta obra y trazados, como unidad de medida, el pie inglés, que corresponde á nuestra medida legal á 0,304 metros. De aquí que los volúmenes calculados se estiman en yardas cúbicas, ó sean 27 pies cúbicos, ó lo que es lo mismo á 0,764 metros cúbicos por yarda cúbica.

Sirva esta corta explicación para referir al sistema métrico legal la apreciación de las cantidades de trabajos estimados en pies y yardas cúbicas.

Se propone este centro trasformar en el presente año económico, aunque no sea para esta obra, sino para cualesquiera otras que emprendan en lo sucesivo y del mismo género, las tablas calculadas para desmontes y terraplenes en pies y yardas cúbicas, por las que corresponden en nuestro sistema legal en metro y metros cúbicos, para lo cual es necesario primero trasportar al sistema métrico nuestra nueva definición de grados de curvas con cuerdas de 20 metros, en vez de 50 pies y construir las tablas correspondientes de ángulos de deflección para el trazado por este método, el único expedito y práctico en nuestro país de las curvas de la vía. El trabajo no será difícil, después de la reciente publicación de las tablas de curvas métricas de Lavis. Mem. Am. Soc. C. e. E., cuya obra está en esta oficina, así como varias otras modernas que durante este año trascurrido se han hecho venir para la resolución rápida y económica de los múltiples problemas que se presentan.

Esto expuesto, el detalle del trabajo ejecutado hasta la fecha, es como sigue:

Excavación

Estación O á estación 327	61138,60	yardas cúbicas
,, 327 á ,, 500	3122,00	,, ,,
Total	64260,60	,, ,,
Menos la excavación en enero, febrero y marzo de 1906.	18434,42	,, ,,
Excavación total desde el 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907	45826,18	,, ,,

Terraplén

Estación O á estación 327	50027,92	yardas cúbicas
,, 327 á ,, 500	3531,00	,, ,,
Menos terraplenes de enero, febrero y marzo de 1906.	15934,88	,, ,,
Terraplén total desde el 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907	37624,04	,, ,,

Mamposterías

Estación O á estación 327	1.122,156	yardas cúbicas
Menos trabajo previo en enero, febrero y marzo de 1906.	202,030	,, ,,
Mampostería total desde el 1º de abril de 1906 hasta el 31 de marzo de 1907	920,126	,, ,,

Mampostería seca

Total del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907	61,89	yardas cúbicas

Callejón

Total estación O á estación 500	50000	piés lineales
Total en enero, febrero y marzo de 1906	14050	,, ,,
Total del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907	35950	,, ,,

Campamentos

Total estación O á estación 500	8
Total enero, febrero y marzo de 1906	2
Total del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907	6

Incluyendo casas para empleados y vivanderas.

Enrielado

Total del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907	27097	piés lineales con 180 rieles de 30 pies cada uno;
Plantillas angulares	3612	
Tornillos	7224	
Clavos de riel	50568	y
Durmientes de buenas maderas	12642	

Línea de telégrafo

De Santo Domingo á Cascajal	44000	piés lineales

Lastrado

Desde la estación O á la estación 69 ..... 6900 pies lineales

Es probable que, según la cantidad de personal de trabajos, la línea quede terminada en julio próximo hasta el Cascajal.

El señor Administrador del Ferrocarril al Pacífico, encargado de la parte administrativa de esta empresa, dará los informes respectivos.

Señor Secretrrio de Estado en el Despacho de Fomento.

Luis Matamoros, M. Am. Soc. C. E.

Ing. Jefe técnico de la construcción.

SECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

Balance del 31 de marzo de 1907, con aplicaciones á los nombres de las cuentas del presupuesto vigente y de la Contabilidad Nacional

Tesoro Nacional	₡ 4114 47	₡ 643736 70
EDIFICIOS NUEVOS		
Cárcel nueva y calle cuarta Norte	136380 17	
Edificio escolar La Unión (ley especial)	4150 99	
Lazareto Hacienda Mercedes, (ley especial)	28271 54	
Biblioteca Nacional	30270 35	
Edificio escolar Naranjo, (ley especial)	3000 00	
Caballeriza Nacional	4767 19	
Cárcel de Heredia	11614 75	
CONSERVACIÓN Y REPARACIÓN EDIFICIOS NACIONALES		
Casas Gobernación, Presidencial, Palacio Nacional y dependencias, inclusive mobiliario	26682 80	
Secretaría de Guerra	272 27	
Palacio de Justicia y Alcaldías	5095 53	
Inspección General de Enseñanza	986 39	
Colegio Superior de Señoritas, pintura	5690 69	
Biblioteca Nacional, rep. y muebles	1367 15	
Cuartel de Artillería	1378 25	
Cuartel Principal	1020 08	
Cuartel de Policía, Primera Sección	2363 55	
Archivos Nacionales	1880 92	
Administración de Correos	597 47	
Dirección General de Telégrafos, mobiliario y rep	1504 50	
Dirección General de Telégrafos, adelanto alquileres	6332 46	
Imprenta Nacional	1502 55	
Instituto Físico Geográfico	895 71	
Laboratorio Químico Comercial	1125 17	
Aduana Central	2492 87	
Industria Algodonera, arreglo para cárcel	3516 21	
Sifón, vigilancia y limpieza semanal	66 00	
Gastos generales	14855 44	
Casa Nacional Alajuela	872 43	
Contratos de materiales para el depósito, (maderas, cal y plantilla de piedra)	11742 61	
Liceo de Costa Rica, Event. Instrucción Pública	6192 26	
Teatro Nacional y su planta eléctrica	1399 58	
Dirección General de Estadística	231 39	
Gobernación de Heredia	181 11	
Registro Público	2559 86	
Secretaría de Fomento y Sección de Obras Públicas	2879 41	
Secretaría de Fomento y Sección de Obras Públicas, por adelanto de alquileres del local que ocupan	700 00	
Registro Civil, pisos y estantes	147 94	
Comandancia de Plaza, arreglo de cañería	2055 20	
Demolición tiro al blanco	984 85	
Escuela de Cocina, Eventuales Instrucción Pública	1244 62	
Fábrica Nacional de Licores	305 85	
Arietes Aduana Central	244 90	336 00
Cocina Militar	2881 85	
Devoluciones	....	829 89
Alquileres	.....	300 00
Venta de materiales	.....	789 73
Cárcel Pública	569 49	
Agencias de Policía	981 13	
Cuartel de Heredia, construcción y reparaciones	10144 65	
Casa que ocupa don J. A. Facio	342 77	
Casa que ocupa don A. Echeverría	648 02	
Junta de Educación de San José, rep. escuelas escolares	2464 49	
Casa de moneda, acera y tapia de ladrilo	1025 42	
Casa-mata, demolición	379 50	
Segunda Sección de Policía, reparaciones y cloaca Lentisco	4065 27	
Edificio Metálico	348 38	
Gobernación de Alajuela	605 24	
Solar antiguo Teatro, aceras	98 05	
Fabricación ladrillo mosaico	1827 02	
Casa Reclusión	329 85	
Iluminación edificios nacionales y adornos y obras de las fiestas	952 21	
Pasan	₡ 0000 00	₡ 645992 32

Vienen	₡ 0000 00	₡ 645992 32
Arreglo de una aplanadora de calles	363 00	
Oficina Inspección oficinas fiscales.....	79 55	
Lazareto viejo	90 55	
Contaduría Mayor.....	255 80	
Oficina Registro Militar de San José	374 87	
Oficina Registro Militar de Heredia.....	63 00	
Cloaca para varios edificios públicos	5734 37	
Gobernación de Cartago.....	51 53	
FINCA DE LAS MERCEDES		
Trabajos de agricultura	2418 05	1858 85
CUENTAS VARIAS		
Cementerio de Santo Domingo de Heredia, Event. Culto.	327 90	
Varias iglesias, Event. Culto.....	300 00	
Parques varios	22939 56	
Estudios y reparaciones cañería Heredia, ley especial	1397 23	
Cañería de Grecia, auxilios.....	5051 06	
Cañería de Escasú, auxilios.....	490 75	
Plaza de La Merced, aceras y poyos	8135 86	
Estudio de varias cañerías.....	440 00	
Calle Central de La Unión, ley especial.....	9033 32	
Deslinde sitios Jesús María y Oricuajo, verificado por sentencia judicial.....	300 00	
Cañería de Barba, ley especial	3273 28	
Telégrafo sin hilos.....	1365 82	
Liceo de Costa Rica, Event. Instrucción Pública.....	1676 85	
Funerales y entierro de don A. González R.	628 00	
Ferrocarril al Pacífico, Calle Central Sur.....	4106 30	
Edificio escolar de San Pedro de Barba, subvención de Instrucción Pública.....	750 00	
Casa escolar del Zapote, íd. íd. íd.....	860 00	
Casa Escolar de Mercedes de Heredia, íd. íd. íd.....	109 15	
Celebración del 15 de Setiembre, ley especial.....	2251 87	
Trazado cuadrante del Zarcero.....	115 50	
CARRETERAS NACIONALES		
Carretera de Cartago á La Barranca	66754 67	
— — San José á Santa María.....	9027 20	
Camino de Cartago á Santa Clara	7718 75	
— — San Ramón, Palmares, Naranjo y Atenas.....	7612 13	
— — Alajuela á Grecia y Zarcero.....	9845 61	
— del Puriscal al Ferrocarril al Pacífico.....	20100 42	
— — General	6960 10	
— de Tucurrique.....	15473 32	
— del Puriscal á La Balsa (Ferrocarril al Pacífico).....	1998 40	
— de Cartago á Santa María de Dota.....	627 25	
— — Heredia á Santa Clara	1054 73	
— — Sabanilla á Parrita Grande.....	1571 75	
Carretera de Alajuela á Grecia.....	600 00	
Camino de Sarapiquí.....	12734 65	
— á San Carlos	2091 65	
— de San Isidro de San José á Santa Clara	104 00	
— de Vara Blanca á Alajuela.....	784 90	
— de Turrubales.....	3076 20	
— del Naranjo á Atenas	2609 00	
Compra de explosivos para caminos.....	546 45	
Apertura de caminos nuevos en Turrialba, Sabanilla, Naranjo y Parismina	3040 31	
PUENTES		
Puente sobre el Río Torres (San José).....	516 80	
— entre Orosi y Palomo (dañado por temporal)	219 37	
— sobre el río Aguas Zarcas	2179 50	
Puentes del Guanacaste (compra de cemento)	451 50	
Puente sobre el río Barranca (Piedades Norte)	550 00	
— — — — Poás (dañado por el temporal).....	141 50	
— — — — Mastate (Poás)	1034 30	
— — — — Barranca (Esparta á San Jerónimo).....	165 00	
— — — — Ocloro.....	173 50	
— — — — Parrita (dañado por el temporal).....	4960 00	
— — — — Turrialba	3536 67	
Pasan	₡ 622843 62	₡ 647851 17

Vienen	₡ 622843 62	₡ 647851 17
Puentes sobre el río Grande en San Rafael E. y O. (dañados por el temporal)	4162 95	
Puente sobre el río Jaris	3466 10	
Puente sobre el río Barranca entre Naranjo y Zarcero (dañado por el temporal	300 00	
Puente sobre la Quebrada Lentisco, Calle 16	1500 00	
Puentes sobre el río Espino y Gilguero, camino de el Naranjo al Zarcero (dañados por el temporal)	1000 00	
FERROCARRIL AL PACÍFICO		
Nuevo trazado á Puntarenas y medidas y avalúos de fajas por expropiar	14578 50	
Suma total	₡ 647851 17	₡ 647851 17

Vº Bº

LUIS MATAMOROS

INFORME

de los trabajos ejecutados en la Cárcel Nueva en construcción, durante el año económico del 1º *de abril de* 1906 *al* 31 *de marzo de* 1907

SEÑOR JEFE DE LA SECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

Pte.

En cumplimiento de su orden, le envío á continuación el informe relativo á los trabajos de la Nueva Cárcel á mi cargo, durante el año económico que termina hoy.

Dada la magnitud y complicación de esta obra, Ud. comprenderá que algunos de los datos que apunto no pueden ser matemáticamente exactos, pero sí le aseguro que son muy aproximados.

En el edificio de Administración se han colocado todos los marcos de puertas y ventanas del segundo piso y están en construcción las hojas de puertas y las vidrieras; además se han hecho los repellos interiores y se han enladrillado los pisos. Se le colocaron todos los vidrios del mirador central; se está pintando el techo y está finalizándose el repello exterior en imitación de granito y mollejón.

En el resto de toda la obra se ha ejecutado lo siguiente: colocación de 180 pilares, 59 soleras y 352 viguetas todas de fierro; y para el ensamble y seguridad de ellas, se han empleado 662 planchas y 2244 tornillos con tuercas.

Se concluyó la cloaca general que mide 141 metros de longitud, 0 50 de latitud y 0.75 de profundidad, medida interior.

Se han hecho 4170 metros cúbicos en paredes de ladrillo. El departamento para mujeres está ya techado y el de menores quedará también finalizado en estos días Para continuar las construcciones hubo que cambiar los hornos y el batidor de la ladrillera á otro lugar más conveniente, ocasión que aproveché para mejorar las condiciones y capacidad de dichos hornos

Con el fin de resguardar ciertos materiales de la intemperie y para montar los talleres de carpintería se construyó un galerón provisional que mide 40 metros de longitud por 12 de latitud

Se han fabricado 1.200,000 ladrillos de construcción de diversas formas y 73104 de mosaico de cemento Se concluyeron los muros de retención del puente María Aguilar. Se han cavado y removido 27000 metros cúbicos de tierra de los cuales se han empleado en el relleno del puente 5148 y el resto se ha gastado en ladrillo y otros usos.

La existencia de materiales que se compone de ladrillo de construcción, ladrillo mosaico, cemento romano, cal, arena, piedra, madera de construcción y leña asciende próximamente á la suma de ₡ 78400 fuera de la maquinaria de carpintería, la de mosaico y todo el resto de las piezas de fierro que hay que montar, cuyo costo no me es conocido.

Al terminar este informe no debo omitir decirle que la demora inesperada en la llegada de ciertos materiales del extranjero como la escasez de algunos de los del país, son la causa de que estos trabajos no se hayan podido avanzar tanto como yo me proponía y como consecuencia, la terminación de ellos no debe esperarse pronto.

Soy de Ud. attº servidor,

MANUEL V. DENGO

Señor Seeretario de Estado
en el Despacho de Fomento

San José, 10 de abril de 1907.

S. D.

Señor:

Cumpliendo obligaciones de mi cargo tengo el honor de elevar á su superior conocimiento, el informe sobre la marcha durante el año económico vencido el 31 del mes de marzo anterior de los trabajos de la Cárcel Nueva y la Biblioteca Nacional, los dos edificios públicos más importantes en construcción hoy.

Por una deferencia que me honra altamente, y en razón de ser mía la responsabilidad del proyecto de esas dos obras y muy particularmente la primera, la Cárcel Nueva, quiso el Supremo Gobierno que siguieran á mi cuidado los trabajos, cuando me concedió el permiso para separarme temporalmente de mi puesto de Jefe de la Sección de Obras Públicas.

En ambas obras tan bien administradas por mi laborioso é inteligente sucesor, es notable el progreso alcanzado durante el año económico que termina.

Colaboradores nuestros han sido el infatigable Administrador y Jefe de los trabajos de la Cárcel Nueva, ingeniero don Manel V. Dengo á cuyo afanoso empeño se debe que se hayan llevado las obras de la Cárcel Nueva con tanta perfección y economía, y el modesto cuanto competente dibujante de la Sección de Obras Públicas, don Guillermo Gargollo, que ha preparado para ambos edificios, con habilidad digna de elogio, los dibujos de ejecución, y proyectado él mismo para la Biblioteca Nacional, las fachadas y todos los detalles de ornamentación y arreglo interior.

Paso á hacer una reseña de los trabajos ejecutados durante el año económico que ha terminado.

CARCEL NUEVA

De todos son conocidas las especiales condiciones interiores de este importante edificio penal, porque casi no hay costarricense que se interese por el progreso de nuesto país, que no haya visitado los trabajos, y porque ya en varios informes anteriores he sido explícito en descripciones que por lo mismo omito ahora.

Durante el año se ha terminado el edificio de administración en donde creo pensaba el Gobierno internar á los reos penados y procesados que están en la Cárcel Pública de San José, para permitirles que trabajaran con positivo provecho para ellos, que hoy pierden su tiempo adquiriendo por desgracia, cosa lamentable, hábitos de vagancia. Y se habría llevado á cabo esta saludable medida, si la ley que el Poder Ejecutivo sometió al Soberano Congreso no hubiese sido alterada, excluyendo á los procesados que forman el mayor número de la población carcelaria.

El referido edificio de administración tiene habitable ya el piso alto que fué pavimentado con ladrillo prensado de cimento del que allí mismo fabricamos Actualmente nos ocupamos de la obra de madera, cielos, puertas y ventanas. Con el propósito que siempre hemos tenido de hacerlo todo aquí, resolvimos fabricar la armadura del techo de muy buena madera del país y habríamos deseado poner la cobertura de tejas de barro, pero la poca impermeabilidad de ellas nos hizo preferir el hierro galvanizado.

Actualmente se está repellando y pintando al fresco la fachada del edificio por contrato con los hermanos Fontana, quienes están esmerándose en hacer muy buen trabajo.

En los departamentos de la Cárcel propiamente dicha están ya al terminarse los destinados á mujeres, de los cuales el de menores está ya techado.

En todos los demás se ha terminado la colocación de la estructura metálica de las paredes que constituye uno de los detalles más importantes de la construcción. Era nuestro propósito hacer un edificio que pudiera resistir con seguridad los temblores, requisito de la más grande importancia para una cárcel cuyos habitantes tienen que estar encerrados en las habitaciones, y no pueden salir de ellas sino por la voluntad de sus guardianes El ensayo que yo mismo hice en el Teatro Nacional, en donde nunca se ha notado rajadura alguna, me alentó á pensar en armar las paredes en una forma en mi concepto más segura que la que usé en el Teatro Nacional. Al efecto hicimos venir del extranjero el hierro necesario y aquí lo preparamos en la forma siguiente: establecimos á cada tres ó cuatro metros pilares de hierro doble T que dejamos incrustados en las paredes formando con ellas un solo cuerpo por medio de ladrillos especiales que tienen la misma forma que la sección de los hierros. A la altura del entrepiso todos estos pilares van unidos entre sí por hierros á sección U á los cuales á su vez se atornillaron las viguetas sección doble T de los pisos. Sobre los pilares van ensambladas las soleras de los techos Creemos conseguir con esto un edificio que en el caso de un terremoto, aunque las paredes de ladrillos se desmoronan, los pisos y techos quedarán en su lugar. Todo este trabajo mecánico fué trazado y llevado á cabo con escrupuloso cuidado por el señor Dengo, de cuya competencia tengo elevado concepto, y por eso y por la confianza que tengo en el sistema, creo que habremos conseguido el fin que nos proponíamos lo mejor que puede esperarse, dado lo caprichoso de los efectos de los temblores.

En las dos alas de celdas destinados á hombres ya se han puesto las viguetas para los pisos de acuerdo con modificaciones que mis visitas á establecimientos penales europeos me sugirieron, y para establecer los balcones en forma que la vigilancia desde el centro á ella destinado, sea perfectamente eficaz.

Actualmente se levantan las paredes del taller que corresponde al departamento de hombres menores y que era lo único que aún faltaba.

El hermoso puente sobre el río Torres con sus muros de retención que se construyó por cuenta de la Cárcel, está terminado completamente y pronto lo estará también el gran relleno que para reducir la gradiente se necesita.

En cuanto al detalle de cantidades de trabajo ejecutadas y de materiales en mano, me refiero al informe del señor Administrador de los trabajos, presentado á la Jefatura de Obras Públicas.

Para concluir respecto de este edificio, quiero llamar la atención del señor Ministro acerca de los materiales producidos por la Cárcel y que se han destinado á otros servicios á fin de que, si lo tiene á bien, se sirva disponer que esos valores sean descargados de la cuenta de dicha Cárcel para que sean anotados en las de los servicios á que se han destinado.

La lista de esos materiales es como sigue:

4300 ladrillos construcción para la Sección de Obras Públicas	₡	86 00
Piedra para el Cuartel de Artillería, 16 carretadas		32 00
15 Bl. cimento para la Biblioteca		180.00
3 — — - cañería de Barba		36 00
800 metros cuadrados mosaico para el Parque Morazán		2400 00
1 metro cúbico de mezcla para el Parque Morazán		8 00
474 metros cuadrados mosaico para Heredia		1422 00
10 — — para una acera de Barba y tumba del Dr. Flores		30 00
37 — -- — Sabanilla de Alajuela		111.00
188 — — — la Iglesia de la Soledad		564.00
114 — — la Escuela de San Juan		342 00
179 — — — la Biblioteca Nacional		537.00
116 — — — el Ferrocarril al Pacífico		348 00
377 — — — vendido por la Jefatura de Obras Públicas		1131.00
6000 ladrillos construcción moldura para Heredia		120 00
15 Bl. cimento para la Jefatura de Obras Públicas		180 00
Un puente anexo al de Turrialba		150 00
Por vigas acero para el Ferrocarril al Pacífico y ramal Alajuela		500 00
Total	₡	8177 00

Las existencias en materiales de construcción que se detallan en el informe del señor Administrador, se valoran como sigue:

1100 metros cuadrados mosaico	₡	3300 00
200000 ladrillos de construcción		3600.00
Piedra, cal y arena		3520.00
Madera, tablas, tablones, piezas cuadro etc.		3500.00
Pintura, aceite y aguarraz		120.00
Total	₡	14040 00

Estas dos sumas hacen un total de ₡ 22217.00 que debe deducirse del total que figura en el balance de la Sección de Obras Públicas, es decir de ₡ 124240 87 para tener el verdadero valor de ₡ 102023.87 que representan las diferentes obras ejecutadas durante el año económico de que doy cuenta. A eso habría que añadir las sumas invertidas directamente por el Ministerio de Hacienda en los materiales de hierro importados, para tener el costo exacto. No tengo á la vista esos datos pero puedo asegurar por el conocimiento que tengo de las facturas, que excluyendo el valor del terreno y las sumas invertidas en el puente sobre el Torres y el camino, no sube mucho de doscientos mil colones la suma invertida en la construcción de la Cárcel Nueva hasta hoy. Y es de advertir como ya lo hice el año pasado, que sólo una muy pequeñísima parte de esa suma ha salido del país para compra de materiales extranjeros, lo demás ha salido invertido en el país, es decir, distribuido entre las clases trabajadoras.

BIBLIOTECA NACIONAL

Desde los primeros días de la presente administración decidió el señor Presidente, en vista de la mala condición en que se encontraba este edificio, que fuera reconstruído en el mismo lugar sin interrumpir el servicio.

Al efecto se puso en servicio el salón de lectura construído el año pasado y se empezó la reconstrucción por el ala del Sur y por el frente del Este.

Siguiendo planos de la Oficina de Obras Públicas, entonces á mi cargo, y ajustándose al terreno que tiene un descuadro en la esquina y en la colindancia con el Lic. don José Rodríguez se emprendió la construcción, siguiendo un sistema parecido en la estructura de las paredes, armadas con vigas doble T, al de la Cárcel Nueva, aunque menos perfecto que aquél en razón de no haber en la Biblioteca entrepiso que permitiera como en la Cárcel amarrar entre sí los pilares

El interior de la Biblioteca aunque de altura de dos pisos, forma un solo cuerpo para establecer alrededor de las paredes tres compartimentos con dos galerías en lo alto en donde se pondrán estanterías para los libros. Esa es la disposición generalmente adoptada en esta clase de edificios.

La decoración exterior de las paredes que está resultando muy bonita es hecha con piedra de granito y con molduras de cimento hechas en el taller nacional.

Desde un principio la construcción se hizo por contratos parciales con artesanos que han dado cumplimiento muy satisfactorio y ha resultado así muy económica.

El primer contrato se hizo con el señor don Dolores Navarro para la obra de mampostería, con quien se contrataron después los repellos y ornamentación exterior y el enladrillado de mosaico de cimento. El señor Navarro ha cumplido muy bien con su contrato y ejecutado con toda perfección las obras á él encomendadas.

La armadura del techo, cielos, puertas y ventanas, fueron contratadas, unas obras con don Gerardo Sáenz G. y otras con don Rafael Quirós Lobo. Ambos cumplieron también muy satisfactoriamente sus contratos, corroborando la opinión que ya tenía formada por los contratos el señor Navarro, de que los artesanos nacionales, celosos de su reputación, nada tienen que envidiar al extranjero y que, por consiguiente, es de estricta justicia preferirlos como hace hoy el Gobierno.

La suma total erogada en la construcción de la Biblioteca Nacional es de ₡ 30270-35 como se ve del balance general de la Sección de Obras Públicas. Esa suma es muy reducida si se compara con lo gastado en otras ocasiones en la construcción de otros edificios, y estimula al Gobierno á seguir ejecutando las obras por el sistema de contratos parciales conforme lo viene haciendo desde principios de la Administración pasada y durante toda la presente.

Es todo cuanto tengo que decir y aprovecho la ocasión para suscribirme del señor Ministro con toda consideración muy attº y s. s.,

N. Chavarría Mora

Señor Jefe de la Sección de Obras Públicas

Pte.

Atendiento á su observación sobre la deficiencia de mi informe anual en lo que se refiere á materiales, lo amplío manifestándole que dicha existencia se descompone así:

Ladrillo mosaico	27000	
— de construcción	200000	
Cemento Portland	270	barriles
Arena	100	fanegas
Cal	1000	—
Leña	275	carretadas
Tablas	199	
Tablones	109	
Soleras y otras piezas	253	
Pintura	10	arrobas
Aguarraz	10	galones
Aceite de linaza	10	—
Clavos	80	libras
Piedra	164	carretadas
Piezas de fierro	559	

Cárcel Nueva, 31 de marzo dè 1907.

Soy de Ud. attº y s. s.,

M. V. Dengo

Nº 29

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

San José, 18 de abril de 1907

En cumplimiento de lo ordenado por Ud. en su oficio Nº 6 de 10 del corriente, tengo el honor de informarle de los trabajos ejecutados por el Supremo Gobierno en esta Comarca durante el año ecnómico último.

Administración de Correos

Se hizo una mesa que mide 6 metros de largo por tres de alto y tres de ancho. Una pizarra de 0.80 m. X 0.80 m. y un tablero de 1.20 m. por 0.70 m., un tragaluz y una gaveta, un armario de 2 ms. de alto por 1 m. de ancho y 0.50 de fondo, con cuatro divisiones.

Casa que habita el señor Gobernador

Reponer y remendar unos horcones, forrar un tapichel con zinc, varias reparaciones en el piso y la hechura de un tanque para baño.

Gobernación

Instalación de tres tanques con sus respectivas conexiones, para depósito de agua, varios remiendos en el tejado del edificio. Composición de un portón que da entrada al lado Sureste del edificio, hacer otro nuevo y sus respectivos postes para el parquecito. Composición de una mampara, un escaño de petatillo, hacer los asientos de los excusados, forrar las puertas y ventanas de la Secretaría con cedazo. Se pintó interior y exteriormente el edificio, y se mandaron poner todos los tubos y canales que reciben las aguas pluviales. Se construyó un cuarto al lado Norte de la casa, que mide 5 metros de largo por 3 de fondo; también hubo que refaccionar todo el corredor de la parte alta que da al Norte, que estaba en malísimo estado y para esto hubo que componer los tubos y canales (antes de haberlos hecho nuevos). Se reforzó la baranda que sirve de cerca al parquecito.

Cuando se construyó el cuarto antes dicho, se aprovechó esa construcción para hacer otro cuarto abajo que hacía falta para el servicio de la oficina telegráfica, quedando en servicio un dormitorio y un baño para los empleados.

Bodega de hierro.—Construcción para depósito de aceites y sales

Se construyeron dos galerones con sus plataformas que miden 52 pies de largo por 53 de ancho y 21 de alto, ambos con dos manos de pintura óxido de hierro. Se construyó la bodega de hierro para depósito de sales y aceites; esta bodega mide 10 ms. de largo por 21 de ancho y 8 de alto.

Cuartel de Policía y Cárcel Pública

Se reformó por entero el salón de detenidos que tenía malo el piso, horconaje y desagües, todo esto se puso nuevo. Se compusieron todos los corredores del alto y bajo del edificio interior y exteriormente reformando los pisos, cielos y tabiques; se compusieron los excusados y se pintó el edificio, además de varias otras reparaciones, como hacer una puerta en el salón de criminales, con doble forro de zinc, forrar con zinc dos puertas y un hueco en el tabique, hacer un cielo con manta y forrar tres ventanas con cedazo, tapar un boquete que había entre la Agencia de Policía y la casa del señor Xirinach, arreglar el baño, poner una

puerta en la pieza donde está el cuerpo de guardia, componer un piso en el salón de detenidos y hacer una división con la Agencia de Policía.

Oficina de telégrafos

Se construyó un cuarto de 5 ms. de frente por 3 de fondo, se hizo un baño con su depósito de agua y varias otras reparaciones pequeñas que á cada paso se presentan, como tragaluces, remiendos en los tabiques, cerraduras, etc. etc.

Depósito de licores

Se mandó poner una baranda en el corredor, reparaciones en las vidrieras y un buche para puerta.

Servicio de cuarentena.—Isla Uvita

Todos los edificios se han mejorado haciéndoles reparaciones urgentes, pues debido á que la mayor parte del tiempo están solos, es muy natural que se deterioren y hay que estar continuamente atendiéndolos. Se hizo un tanque de mampostería para depositar agua, que mide próximamente 5 metros de largo por 4 de ancho y 2 de fondo. Se hicieron dos excusados en la parte Norte y Este del terreno; también se hizo un baño. Se dieron tres manos de pintura interior y exteriormente á los tres edificios, se compusieron los tanques y se le puso al edificio número uno todos los canales y tubos para recoger las aguas pluviales. El terreno se está limpiando continuamente. A la torre del faro, se le puso cielo de madera y se mandó á hacer una puerta de tableros á la casa vieja de la Uvita, se le han hecho varias reformas en los corredores, escaleras y pisos, también se pintó y se hizo una cocina nueva que mide 6 ms. de largo por 4½ ms de ancho. En este edificio también se compusieron las canales y tubos. Al muelle se le pusieron todo el piso y varios horcones, dándole además una mano de alquitrán. La plataforma se hizo nueva.

Comandancia de Plaza

Se hicieron pequeños remiendos.

Capitanía del puerto

A cada paso se ofrecen reparaciones que hay que hacerle á la lancha de gasolina y al bote que tiene en servicio la Capitanía. Se hizo á la par de la atalaya y sobre el muelle de madera, un aparato para colocar la bandera.

Tajamar

Reformas en general y construcción de la acera que queda al Sur de la bodega número uno.

Lotes Nos. 1, 2, 3 *y* 4, *manzanas* 18 *y* 19

Limpia y deshierba.

Agencia de Policía

Arreglo de unas ventanas.

Casa de la fumigadora

Se le añadió un caedizo de 4 ms de largo por 2 de fondo. Se hizo una puerta y se puso un piso provisional.

Baño del muelle

Se le puso todo el piso, se hizo la pila y se compuso la puerta

Destrucción bodega de hierro

Se destruyó la bodega de hierro y se arreglaron los materiales.

Dejo así evacuado el informe que el señor Ministro desea.

De Ud muy attº servidor,

FRANCO. SABORÍO

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Dirección General de Estadística Nacional.—San José, 10 de abril de 1907.

Benévolamente designado en mayo de 1906, por el Poder Ejecutivo, para ejercer el cargo de Director General del Departamento Nacional de Estadística, tengo el honor de presentar á Ud. el primer informe anual sobre los trabajos practicados por el mismo, durante el año que terminó el 31 de diciembre de 1906, y sobre el exámen de los resultados estadísticos obtenidos en el mismo período.

Acompaño al presente, los informes presentados por los Jefes de las 3 secciones en que está dividida actualmente esta oficina:

Comercial,
Demográfica,
Agrícola—Industrial,

Junto con sus respectivos anexos y los estados que demuestran el movimiento anual, en cada una de ellas.

Dirección y Administración del Departamento.

Personal

Conviene recordar aquí, señor Ministro, las diferentes vicisitudes por que ha pasado esta oficina en otras épocas tan floreciente, vicisitudes debidas á la situación económica difícil que ha pocos años atravesó el país, y que, por razón del presupuesto, disminuyó el personal y su dotación correspondiente, y en proporción los trabajos realizados Felizmente, esa situación difícil ha pasado, y, conocedor de las miras y propósitos del Poder Ejecutivo á este respecto, no puede ménos de regocijarme mucho el pensar que, en el año corriente pueda esta oficina tener el personal necesario, escogido y dotado cual corresponde, capaz de llevar á cabo los trabajos que una oficina de Estadística debe realizar, tanto más, cuanto que las labores aquí realizadas son bien apreciadas por el público.

Son muchas las demandas que á la oficina se le hacen diariamente; son muchas las visitas que recibe, de nacionales y extranjeros y, sobre todo estos últimos se muestran francamente satistechos y sorprendidos de la prontitud con que se despacha y de la gran cantidad y variedad de datos recopilados.

Sea esto dicho especialmente en honor de mi apreciado antecesor, don Manuel González Zeledón y de los Jefes á cuyo cargo inmediato están las 3 Secciones.

El personal existente ha sido renovado casi totalmente en el año corrido, y ello, por la propia voluntad de los empleados salientes. De los entrantes debo hacer mención especial del nuevo Jefe de la Seción Demográfica, don José María Alfaro, tan ventajosamente conocido, y el que es ya un colaborador eficaz de los trabajos de la oficina.

Compuesto el personal, mitad de hombres y mitad de mujeres, debo recordar aquí que la innovación introducida por mi honorable antecesor, don Manuel González Zele-

dón, de emplear señoritas en nuestros trabajos, digna de todo encomio, no ha dado todavía todo el resultado que debe esperarse. En efecto, dichas señoritas no estaban todas ni preparadas para realizar esa clase de trabajos, ni tenían esa vocación. Confío en que andando el tiempo, como he tenido ocasión de ponerlo en práctica ya, podrán mejorarse todas las dotaciones que corresponden á esos puestos.

Es de esperarse que la próxima apertura de la Escuela de Comercio para señoritas, abrirá definitivamente ancho campo para el empleo de la mujer costarricense, desarrollando en ella esas dos condiciones esenciales para que sea bien aprovechada su labor: aptitud y vocación. Todas las demás condiciones las posee y no dudo de que salga victoriosa.

Régimen Interior

No existen reglamentos escritos que establezcan de un modo permanente ni las relaciones del personal, ni una manera estable de llevar las cuentas. Con el propósito de formularlos y someterlos oportunamente á la aprobación de su despacho, he venido tomando notas de cada necesidad, y espero que, una vez hecho y aprobado, prestará gran utilidad á la marcha de la oficina. Serán presentados á su consideración, cuando los juzgue aproximadamente completos.

Publicaciones

La carencia en la oficina de muchos datos pedidos del exterior, especialmente sobre tierras, su situación, productos y valor, modo de obtenerlas; así como sobre minas, me ha hecho suspender temporalmente la publicación de un folleto especial, en inglés, ya preparado bajo la dirección de mi antecesor. Se contradice, en efecto, la repartición por toda la Europa y América de folletos que hablan de las bellezas y producción rica y fácil de esta tierra, con el hecho real, positivo, de que á vuelta de correo, se nos piden datos necesarios para venir á Costa Rica, sobre las distintas zonas de cultivo, sobre la manera de adquirir la propiedad, especialmente la baldía, y la oficina, orígen de esa publicación, se ve en la triste necesidad de manifestar que, por ahora, el inmigrante no puede adquirir tierras baratas ó baldías.

No quiere decir esa suspensión que la oficina abandone esa misión que se le ha encomendado, al contrario: creo que nada contribuirá en lo futuro á atraer al inmigrante y al pasajero al país, nada que sea tan eficaz á mi juicio; pero, salvo su mejor parecer, creo que éste es tan solo, uno de los elementos poderosos de un plan, de un conjunto armónico, de un sistema completo que debiera formarse en breve para atraer al inmigrante y al pasajero. Entre esos poderosos elementos figuran, á mi juicio, la publicación que puede y debe hacer esta oficina, conteniendo explicaciones claras de las vías de comunicación y de su precio, cálculos exactos sobre el costo y valor y cantidad de la producción, sobre la situación, clima, medios de comunicación, producción y valor de las tierras, sobre el costo de la vida; sobre los medios de obtener las tierras.

Otros elementos son: que el Gobierno pueda hacer arreglos favorables con las Compañías de Vapores y las de Ferrocarriles del país á tarifas especiales; que pueda arbitrar los recursos necesarios para hacer los alojamientos higiénicos prudentemente distribuidos; que el Gobierno pueda ofrecer trabajos en las carreteras ó ferrocarriles en construcción, en puntos ya determinados de antemano; ó por medio de convenios pasados con los particulares; la colaboración ilustrada y constante del cuerpo consular costarricense que se va á crear & & y sobre todo, la creación de zonas hábiles para el denuncio, pero ya determinadas, medidas, divididas en lotes, ya examinadas y conocidas por su temperatura, aguas ,calidad y hasta el precio y condiciones de pago de cada lote.

Aquí cabe llamar la atención de V. al hecho positivo de que, si se estableciera de un momento á otro una corriente de inmigración, apenas podríamos tener las provisiones de boca, pero lo que es techos para abrigos no habrían.

Los 2600 inmigrantes que quedaron en todo el país el año anterior (1906) han hecho encarecer ya el valor del alquiler de las casas: en la capital, no es fácil conseguir casa desocupada, á pesar de que por todos lados se construyen.

La oficina está pronta á recoger y consignar todos los datos necesarios al fin indicado, y darlos á la publcidad tan pronto como sea oportuno, pues creo que ningún

problema nacional hay, de los hoy planteados, que pueda ser de tan trascedentales resultados para el país, como el de la inmigración.

Las otras publicaciones, ordinarias, relativas á la materia estadística han sido publicadas ya ó están en prensa.

Correspondencia

La que envía y recibe esta oficina es numerosísima, y no lo es ménos el número de ejemplares de sus publicaciones, repartidas dentro y fuera del país.

Puede afirmarse, que una cuarta parte del tiempo de oficina, talvez más, se emplea en su despacho.

A este propósito recordaré á V. la autorización que se ha servido darme, para hacer una edición de tarjetas postales, ya inpresas, con el fin de acusar recibo de documentos y cartas, de avisar envío de documentos, de pedir datos ó documentos á las autoridades del interior y al exterior, y de que unas y otras acusen recibo,con el fin de hacer una inmensa economía de tiempo para la oficina, y de facilitar la puntualidad del envío de los documentos que le son destinados. Abrigo la esperanza de que esta medida dará magníficos resultados.

Materia Estadística

La oficina, tal cual está organizada hoy, si bien es cierto que satisface en "buena parte" las necesidades del público, sobre todo en lo Comercial y lo Demográfico, está lejos de cumplir con lo que la ley previene.

Son varias las causas:

No siempre el personal ha sido suficiente, disminuyendo si el presupuesto así lo exigía;

El tiempo gastado, en el envío y recibo de la correspondencia, excesivo;

El no sentirse la necesidad inmediata de cierta clase de trabajos; el tiempo que quitan á los Jefes de las Secciones, la constante lucha para poder obtener oportuna y convenientemente arreglados los datos que deben enviar periódicamente todas las autoridades de la República. Debo reconocer que de parte de éstas hay buena voluntad pero es lo cierto, que como son tan numerosas, ó hay olvidos, ó errores, sin contar con los cambios frecuentes de las personas que funcionan como tales, lo que nos obliga á dar nuevas instrucciones, á enseñar de nuevo, á distancia y por correspondencia. A remediar esas condiciones, he puesto especial cuidado, ordenándose, ya sea la impresión de nuevos modelos de estados ó cuadros, más concisos, más claros, ya sea enviando nuevas circulares explicativas.

Otra causa:

Las estadísticas que en otras oficinas se hacen, como por ejemplo en telégrafos, correos, Contabilidad, Ferrocarril al Pacífico, Registro de la Propiedad, & &

He pensado, pero sin poder asegurarlo, que ello es debido á que talvez suprimida esa estadística en nuestra oficina, la correspondiente notó la falta y empezó á hacer el trabajo; ó talvez al criterio de que en la propia oficina se hacía más facilmente el trabajo, y con más economía. Yo he encontrado esa situación, y mientras se reforma si así se juzga conveniente, con el fin de remediar el mal que se pueda causar, he solicitado de su despacho la autorización que, bondadosamente me dió V., de formar un anuario estadístico coleccionando todos los datos anualmente publicados, por las distintas oficinas públicas. Siempre téndrá éste un grave defecto: no coincidir las fechas que comprenden los estados: los de esta oficina son del año natural, los de las demás comprenden el año fiscal.

La más notable de las deficiencias de la oficina, es la relativa á la estadística de la Propiedad en general.

Sólo una pequeña parte se hace, la que se refiere á cultivos é industrias, pero son tan defectosos los datos obtenidos, por incompletos ó errados, que debe juzgarse que los resultados obtenidos no merecen fé, ni el trabajo de la oficina y sus colaboradores ha podido ser bien aprovechado. Esto se debe principalmente á 3 causas:

1º El trabajo se hace por medio de los Agentes Principales de Policía: éstos, ni todos pueden ser aptos ni tienen tiempo para ello;

2º Estos mismos Agentes se cambian con harta frecuencia, y no es fácil enseñarlos;

3º El trabajo es grande y laborioso, sujeto en buena parte al criterio personal de cada uno de ellos;

Estas razones bastarán ya para desechar en lo absoluto esta fuente de información.

Y, como ya he tenido el honor de exponerlo verbalmente al señor Presidente de la República y á V., sólo queda un arbitrio: pagar el trabajo.

El señor Presidente de la República, tan conocedor de la materia, apreciando el proyecto que tuve el honor de proponerle, me ha autorizado para dar los pasos necesarios para hacer un plan de trabajo, que comprenda igualmente el censo de la propiedad completo, con un mapa aproximado de la misma. Tan luego como sea aprobado el presupuesto se empezará tan importante trabajo.

De su importancia se puede juzgar, si se tiene presente que debe realizar y comprender la descripción conpleta de la propiedad, su situación, sus producciones, el valor de éstas, los caminos nacionales, vecinales y particulares, la división por zonas, según sus cultivos, la cantidad disponible de baldíos y su situación, vías navegables; minas y zonas minerales y su clase; el aumento ó disminución de siembras de granos; los pronósticos cada vez mas acertados de sus futuras cosechas & & &. Todos estos datos de inmenso valor, que serán constantemente aprovechados por el público.

Esto, en cuanto á la Sección Agrícola Industrial; en cuanto á la Sección Demográfica sólo llamaré su atención en esta parte de mi informe, á dos puntos, á saber:

Censo de la población

Sobre los defectos de que adolece este censo, el principal consiste en la *falta de inscripción de millares de nacimientos*, y por ende de defunciones, con importante saldo en favor de las primeras, lo que tuve ocasión de exponerle en mi comunicación de fecha 18 de marzo último, con motivo del resultado negativo dado por el censo de población de las ciudades de Heredia y Liberia, resultado de todo punto inexacto, pues en ambas ciudades ha aumentado positivamente la población, en vez de disminuir como acusan los estados que les corresponden.

Como tuve el honor de manifestarle en dicha nota, se hace preciso modificar la ley de Registro del Estado Civil de 30 de diciembre de 1887, en algunos puntos, según mi incompetente criterio:

Rebajar el plazo de 40 días para declarar el nacimiento, á 3 días por ejemplo;

Permitir con ciertas limitaciones, que la declaración pueda hacerse ante cualquier Registrador por los padres y sin testigos;

Rebajar la multa de (₡5-00 á₡25-00) ₡1-00 á ₡5-00, con el fin de hacerla efectiva sin consideración á personas;

Darle autoridad á los Agentes de Policía para llamar al orden á los que incurran en falta, é imponer la multa. Si se hicieran estas reformas, que á mi juicio hacen más practicable y útil la ley; puesta en ejecución por un par de años, veríamos subir notablemente la cifra de población del país, y entonces vendría á ser no sólo oportuno. sino necesario levantar á fines de 1909, vísperas de las elecciones generales, un nuevo censo general de la población, que no se practica desde 1892.

Enfermedades

La estadística y el estudio que aquí se hace de las causas de defunciones. adolecen de graves defectos:

1º Son incompletos, pues no inscribiéndose los nacimientos, tampoco pueden inscribirse las defunciones (ley arriba citada) ni sus causas:

2º En la casi totalidad de los casos hacen la declaración de la defunción, los parientes ó amigos. rara vez los médicos, y, sin hacer cuenta de aquellos casos en que no se dice verdad, gran mayoría vienen errados ó tan mal descritos que su clasificación presenta en cada caso, un verdadero problema.

Por consiguiente todo estudio, toda deducción que se haga, sobre la salubridad ó insalubridad de un lugar del país, sobre las causas de muerte & &, resulta tan errado ó tan deficiente, como algunos de los que últimamente se han publicado por la prensa, *sin tener en cuenta la población actual del país* con relación á la de anteriores.

Es pues, urgente, por estos motivos y por otros de otra índole, que no me corresponde mencionar, que, á la brevedad posible, la ley ordene que el permiso de inhu-

mar sea extendido en las cabeceras de provincia por un médico autorizado; que la misma disposición se extienda á otros lugares que sean residencia de los médicos de circuito; y que en los demás, la declaración de defunción se haga ante la autoridad con dos testigos. Otros escapes se producían en varios lugares de la República en donde había Cementerios, pero á cuyos guardianes ó administradores no se había pedido anteriormente el envío del estado mensual de defunciones. Se descubrieron algunos durante el año, y probablemente se descubrirán otros más en el curso del presente. De aquellos se han recibido ya datos.

En la parte que se refiere al movimiento marítimo y al movimiento migratorio por los puertos, como al movimiento por cabotaje, se han hecho algunas reformas y otras están en estudio. Especialmente mencionaré aquí cuán importante es detallar más la calidad y condición de las gentes que llegan al país, cada día más numerosas, así como reformar el sistema establecido para recibir la declaración de los capitanes de buque.

Próximamente someteré á su consideración el proyecto correspondiente.

Sección Comercial

El censo Comercial no se pudo formar oportunamente por no haber llegado los datos. Si se reunen, talvez se pueda mandar á la Imprenta á última hora, y si nó, publicarlo posteriormente. Falta, principalmente, el de la ciudad capital.

Archivo. Está preparada una gran cantidad de documentos aglomerados durante algunos años, para enviarlos á los Archivos Nacionales.

Biblioteca. No existía ordenada, ni creo que tampoco se guardaban todos los libros, cuadernos & que se nos envían del exterior. Ahora he dispuesto guardarlos, y encargar á don José María Alfaro de su selección, clasificación é índice correspondiente.

No solamente puede llegar á tener gran importancia, sino que podremos disponer de obras de consulta y de estudio de la materia, lo cual es casi imposible sin una biblioteca propia.

Comercio de importación

Sus cuentas en peso y valor, se llevan por medio de las facturas consulares, con cuyo fin se ha establecido una larga nomenclatura de mercaderías, que cada vez se hace mayor, lo que permite, es verdad que con mucho trabajo y tiempo gastado, informar al público minuciosamente, como se puede ver en los folletos que se publican dos veces al año.

Sin embargo, á mi juicio, esto no es bastante, y, salvo su mejor parecer, me propongo, sin perjuicio del detalle á que me he referido antes, llevar otra cuenta de importación, reduciendo á su mínima expresión la nomenclatura de los artículos, de tal suerte que, mediante corto trabajo extra de balance, la oficina pueda publicar un estado mensual de la importación. Con ello ganará mucho el público en general, y permitirá acertar mejor en sus previsiones á la Secretaría de Hacienda, y pondrá sobre aviso al Comercio sobre la abundancia ó escasez de la importación de cierta clase de artículos, de tal suerte que ni se abarate ni se encarezca, uno de ellos.

Errata importante

Al mandarse á la imprenta el detalle de "Importación 1906" arriba relacionado, no se advirtió un error de importancia cometido en la cuenta "Ganado vacuno" que figura en el folleto por la suma de $ 46,625-00 oro americano, debiendo ser la de $ 280,116-00. Importación total oro am. $ 7.511,955-00.

Se dan todos los pasos necesarios á fin de subsanar dicho error, de modo que nadie pueda ser inducido en él.

Para evitar que este error y otros que se cometen sin poder ser advertidos, puedan tener lugar, reformaré, del 1º de julio próximo en adelante, el sistema empleado hoy, de tal suerte que forzosamente deba aparecer dicha cuenta "al centavo".

Al encabezar el análisis del comercio de importación, figura un "estado" ya corregido, pues el error sólo afecta el total de la importación, el parcial de Centro América y el ojo de cada nación.

Presupuesto 1906—1907

Según el plan actual y el nuevo personal que se debe introducir á la oficina, los gastos en el próximo año económico, deben computarse aproximadamente, así:

Director General	₡	275 00
Jefe de Sección Comercial		175 00
„ „ „ Demográfica		175 00
„ „ „ Agrícola		150 00
„ „ „ Propiedad		175 00
Este debe ser un agrimensor.		
1 auxiliar		100 00
3 auxiliares, á ₡ 60-00 c|u		180 00
5 escribientes, á ₡ 50-00.		250 00
1 dibujante		75 00
7 censores, á ₡ 60-00		420 00
Viático para los mismos ₡ 15-00 c|u., 1 para cada provincia ó comarca		105 00
1 portero		35 00
Mensualmente	₡	2115 00
Presupuesto anterior		1275 00
Diferencia en más	₡	840 00

Casi totalmente por la creación de esa nueva Sección de la Propiedad. Conviene observar, sin embargo, que dicha suma se gastará aproximadamente por solo dos años. Formado el plano del país, aproximado, é inventariadas las fincas, el trabajo podría continuarse después de ese plazo, suprimiendo el Jefe y la mitad de los censores, sea ₡ 400 00.

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS ESTADÍSTICOS

Sigue un examen somero de los resultados estadísticos de más importancia, hecho en el corto tiempo de que se dispone con tal objeto y por no romper con una costumbre establecida.

En efecto, creo que cumpliré mejor con esta obligación de mi cargo, si una vez cerradas las cuentas del año y conocidas, se hiciera su examen y estudio prolijamente, de cada materia por separado, de tal suerte que pudiera derivarse de cada uno un resultado práctico.

Tengo el propósito de hacerlo así durante el año corriente, y oportunamente iré presentando á su consideración los estados hechos.

Movimiento comercial

Importación de mercaderías y valores:

Por el puerto de Limón	oro am.	$	6.131,816 00
„ „ „ de Puntarenas y frontera de Nicaragua			1.380,139 00
Gran total	oro am.	$	7.511,955 00

Su procedencia			Cantidad	%
Alemania	oro am.	$	770779 00	11 20
Bélgica			50870 00	0 74
España			183179 00	2 66
Estados Unidos			3964224 00	48 49
Francia			343578 00	4 99
Gran Bretaña			1495526 00	21 71

Italia	159578 00	2 32
Hispano América	341125 00	4 95
Otras Naciones	203096 00	2 94
	$ 7511955 00	100

Su peso bruto total ascendió á K. 80.640,869 y además cerca de 12,000 cabezas de ganado, de todas clases.

Su comparación con la importación anterior es:

	1905	1906
Alemania.....	12 90	11 20
Bélgica	0 47	0 74
España	2 58	2 66
Estados Unidos	46 88	48 49
Francia	5 24	4 99
Gran Bretaña	19 73	21 71
Italia	3 24	2 32
Hispano América	5 51	4 95
Otras naciones	3 45	2 94
	100	100

De todas y cada una de las naciones dichas se ha introducido mayor suma que el año anterior, aunque el porcentaje que les corresponda varíe.

Alemania, Francia, Italia é Hispano América son las que, relativamente, han perdido.

Importación total	1906	oro am.	$ 7.511955 00
„ „	1905	„ „	5.239477 00
Lo supera en		„ „	$ 2272478 00

La comparación en los 10 años anteriores:

1906		$ 7.511955 00
1904, que ha sido la mayor (de los 10 años anteriores)		5.977141 00
La supera en	oro am.	$ 1.534814 00
El promedio de importación total de 1897 á 1905 fué de....		$ 4.868082 00
En 1906 fué de		7.511955 00
Esta supera en	oro am.	$ 2.643873 00

á dicho promedio.

El folleto adjunto da completo detalle, habida cuenta de la errata en "ganado vacuno", de toda la importación, por su nombre, peso, valor y país de origen.

Esta introducción, sin precedente, debe halagar al Poder Ejecutivo, por la confianza que ella demuestra en la tranquilidad del país y por la convicción del comercio de que continúa la República en el camino del progreso; sin embargo, no debe ser mirada con indiferencia ni por el Poder Ejecutivo, ni por el comercio del país: merece esa situación atención y estudio especial.

Moneda acuñada

		Oro americano
Si del total de	oro am.	$ 7.511955 00
se deducen la moneda acuñada y billetes declarados, que suman.....		624613 00
da para la importación general de mercaderías.....		6.887342 00

Conviene aquí llamar la atención de V. al peligro que existe constantemente para el público, de ser robado con facilidad, por el movimiento constante de billetes de los Estados Unidos. Salvo los que los pasajeros traen consigo mismo, todos los demás son puestos en circulación por la United Fruit Cº, quien importó este año ..... $ 102,000-00; en 1905 $ 79,000-00. Fuera de que sería talvez fácil convenir con dicha Compañía que cambiara esa introducción por la de moneda, y si no, imponer á dicha circulación ciertas reglas, tales, que pudieran poner al público en guardia sobre su procedencia y legitimidad.

Ganado vacuno

La importación en 1906	cab.	11494	oro am.	$ 280216
„ „ „ 1905	„	10543		242469
Más en 1906	cab.	951	oro am.	$ 37647

Ganado nicaragüense fué en número de 11088 cabezas; se calcula una pérdida de 6 o|o y queda en cabezas: 10423, cifra sensiblemente igual á la del año 1905, pues todo el de dicho año procedía de esa República. El consumo ascendió á 39505, en 1906.

La introducción ascendió á (exclusive el de cría)....	11439
Luego la producción nacional ha contribuído con ..	28066 cabezas

Y, si se tiene en cuenta que durante los últimos 10 años esta estadística es como sigue, término medio anual:

	Importado	Nacional	Total	Población
Cab.	14710	24061	38771	309328
1906	11439	28066	39505	341590

El consumo en 1906 ha sido de una res por cada 8,6 habitantes;

El promedio de consumo ha sido durante los años 1896 á 1905, tomado en cuenta la población correspondiente al 31 de diciembre de cada año, igual á 7,98, es decir, una res para cada 7,98 habitantes;

La diferencia, si bien en contra de 1906, no es sensible.

No obstante, llamo muy especialmente su atención sobre esta industria nacional.

Ella merece toda la protección directa posible por varias razones:

Porque los capitales que necesita existen en el país;

Porque nuestras tierras se prestan;

Porque nuestros pastos son fuertes;

Porque nuestros climas son aparentes y variados;

Porque nuestras gentes conocen la industria;

Porque á todo trance debemos impedir la enorme salida de esa riqueza que, calculado el valor de cada cabeza en ₡ 50-00, representa un valor promedio anual de ₡ 735520 para los 10 años últimos.

Este año solamente, representa más de medio millón de colones.

El país paga prima por la introducción de hembras, de 2 á 6 años, aptas para la reproducción; pero desgraciadamente ésta sólo podrá halagar al introductor de procedencia nicaragüense, y el Gobierno de Nicaragua respondió á la prima ofrecida por el nuestro, con el fuerte impuesto de exportación. Por consiguiente, quedaron nulificados los efectos de la ley.

La introducción de otros países, por vapor, es sumamente costosa y la prima no alcanza á cubrir los gastos.

Se hace, pues, preciso reformar esa ley en un sentido más práctico hoy, habiendo quedado en pie el problema planteado: *aumentar nuestra producción.*

No hay en esta oficina datos sobre la introducción de hembras, porque el reglamento correspondiente omitió ordenar el envío de uno de los ejemplares, de la declaración consular, pero para lo sucesivo ha quedado subsanada esa omisión, pues he pedido á las autoridades el informe que corresponde, cada vez que se presente el caso.

Para que los anteriores cálculos estadísticos puedan producir todo su efecto, es preciso tener en cuenta el enorme consumo de carne de venado que se hace en la provincia de Guanacaste y comarca de Puntarenas. Se puede juzgar su importancia por la exportación de pieles, cuyo número ignora esta oficina, que ascendió en 1906, á K. 24021.

Se ignora igualmente el peso de cada venado y de cada res, término medio; pero en el curso del corriente año espero tener esos datos y podré entonces someter á su conocimiento el estudio que del asunto haga, comparando el consumo anual en kilogramos, por habitante, con el de otros países cultos.

Tampoco se ha tenido en cuenta, por su pequeñez, la exportación de ganado que, en 1906, ascendió á 37 cabezas, con valor declarado de ₡ 3770-00.

Material de ferrocarril

Su importación ascendió en 1906 á la enorme suma de	oro am.	$	1195076 00
En 1905 á			175647 00
	oro am	$	1019429 00

Poniendo claramente de relieve ser ésta uno de los fuertes sumandos que componen el enorme exceso de importación, sobre los años anteriores. Esta es riqueza que entra al país y que viene á aumentar su capital y producción.

Hierro manufacturado, todas clases

Es también uno de los factores importantes de dicho aumento:

En 1906 ascendió su importación á	oro am.	$	315092 00
„ 1905 „ „ „			172553 00
Lo supera en		$	142539 00

Hule (todas clases)

Importación en 1906	oro am.	$	36254 00
„ „ 1905			21689 00
Lo supera en		$	14565 00

Cueros curtidos (todas clases)

Su importación en 1906	oro am.	$	116671 00
„ „ „ 1905			99234 00
Lo supera en		$	17437 00

Ganado (todas clases)

Su importación en 1906	oro am.	$	291178 00
„ „ „ 1905			252002 00
Lo supera en		$	39176 00

Equipajes

Importación en 1906	oro am.	$	15158 00
„ „ 1905			7930 00
Lo supera en		$	7228 00

Fósforos

Su importación en 1906	oro am.	$	28241 00
„ „ „ 1905			22728 00
Lo supera en		$	5513 00

Grasa para jabón

Su importación en 1906	oro am.	$	22586 00
„ „ „ 1905			12035 00
Lo supera en		$	10551 00

Jarcia (manila)

La importación en 1906	oro am.	$	29912 00
„ „ „ 1905			21513 00
Lo supera en		$	8399 00

Impresos

Importación en 1906	oro am.	$	17760 00
„ „ 1905			12927 00
Lo supera en		$	4853 00

Jabones

Importación en 1906	oro am.	$	11554 00
„ „ 1905			11734 00
Disminuye en		$	180 00

Jamones

Importación en 1906	oro am.	$	14899.00
„ „ 1905			9611.00
Lo supera en		$	5288.00

Leche condensada

Importación en 1906		$	39744.00
„ „ 1905			27780.00
Lo supera en		$	11964.00

Mantequilla

Importación en 1906		$	20287.00
„ „ 1905			15766.00
Lo supera en		$	4521.00

Queso

Su importación en 1906	$	22667.00
„ „ „ 1905		19563.00
Lo supera en	$	3104.00

Madera de construcción

Su importación en 1906	$	61371.00
„ „ „ 1905		66137.00
Disminuye en	$	4766.00

Manteca (de cerdo)

Su importación en 1906	$	24046.00
„ „ „ 1905		73665.00
Disminuye en	$	49619.00

Margarina

Su importación en 1906	$	6751.00
„ „ „ 1905		4241.00
Lo supera en	$	2510.00

Máquinas, todas clases

Su importación en 1906	$	156552.00
„ „ „ 1905		114028.00
Lo supera en	$	42524.00

Papel, todas clases

Su importación en 1906	$	131411.00
„ „ „ 1905		97764.00
Lo supera en	$	33647.00

Bacalao (pescado, etc., etc.)

Su importación en 1906	$	77518.00
„ „ „ 1905		88520.00
Disminuye en	$	11002.00

Quincalla

Su importación en 1906	$	40770.00
„ „ „ 1905		10748 00
Lo supera en		34022.00

Resina

Su importación en 1906	$	17434.00
„ „ „ 1905		12822.00
Lo supera en	$	4612.00

Sacos para café

Sn importación en 1906	$	74764.00
„ „ „ 1905		48024.00
Lo supera en	$	26740.00

Sal común

Su importación en 1906	$	5787.00
„ „ „ 1905		8869.00
Disminuye en	$	3082.00

Sebo

Su importación en 1906	$	18237.00
„ „ „ 1905		32930.00
Disminuye en	$	14693.00

Tabaco (todas clases)

Su importación en 1906	$	102765.00
„ „ „ 1905		100899.00
Lo supera en		1866.00

Tejidos (géneros)

Su importación en 1906	$	1293560.00
„ „ „ 1905		1089953.00
Lo supera en	$	203607.00

Trigo

Su importación en 1906	$	26821.00
„ „ „ 1905		22301.00
Lo supera en	$	4520.00

Harina (todas clases)

Su importación en 1906	$	366394.00
„ „ „ 1905		359778.00
Lo supera en	$	6616.00

Vinos (todas clases)

Su importación en 1906	$	83363.00
„ „ „ 1905		76143.00
Lo supera en	$	7220.00

Arroz

Su importación en 1906	$	109661.00
„ „ „ 1905		111036.00
Disminuye en	$	1375.00

Maíz, frijoles, guisantes, etc.

Su importación en 1906	$	32166.00
„ „ „ 1905		45087.00
Disminuye en	$	12921.00

Carnes en salmuera (res y cerdo)

Su importación en 1906	$	44273.00
„ „ „ 1905		34453.00
Lo supera en	$	9820.00

Cognac

Su importación en 1906	$	30535.00
„ „ „ 1905		19001.00
Lo supera en	$	11534.00

Frutas (todas clases)

Su importación en 1906	$	22696.00
„ „ „ 1905		15222.00
Lo supera en	$	7474.00

Esta comparación detallada, muestra una buena parte de la enorme diferencia de importación de 1906, y á la vez otros varios artículos que se introducen en gran cantidad y que el país podría producir. A estos deben agregarse, los introducidos no detallados arriba, como:

Aguardiente y licores, algunos aceites para la industria, agua mineral, ajos, almidón, avena, baules, cajas mortuorias, calzado, canastas, candelas, carretas, cebollas cera, cerveza, confites, chocolate, especias, escobas, ladrillos, monturas y muebles.

La importación de productos de primera necesidad, y que nosotros podemos producir, como:

Arroz, frijoles, maíz, manteca de cerdo, ha disminuído en 1906, comparada con 1905.

Azúcar se importó algo más que en 1905, por valor de $ 2706-00 oro americano, suma que apenas merece señalarse. En cambio, puede preverse ya que en 1907 se hará fuerte importación de aquellos artículos, pues la escasez de lluvias ha arruinado los sembrados.

Importación de manteca de cerdo

Para aproximar, lo más posible, el juicio que se debe hacer de los efectos de las leyes proteccionistas, he encontrado estos datos:

Antes de la protección, 1894 á 1902:

Valor declarado, año medio de 1898	$	0.1346 por kilogramo
„ „ 1894 á 1892		0.1483 „ „
Consumo „ 1894 á 1902	Kilog.	2.29 por habitante

Después de la protección, 1903 á 1906:

Consumo=1.32 kilogramos por habitante, anualmente.
Valor en 1906..... oro am. $ 0.1963 kilogramo; promedio $ 0.1740 (903—906)

		Término medio
Alza de precio		
Promedio 1894—1892		$ 0.1483 K.
„ 1903—1906		0.1740 K.
Alza media fué de	oro am.	$ 0.0257 K.
Precio medio 1894 al 1898		$ 0.1483
Precio en 1906		0.1963
Diferencia en 1906		$ 0 0480 K.

Es decir, casi 5 centavos oro americano el kilogramo.

De lo cual se desprende:

1º—Que se consume menor valor importado;

2º—Que el alza de precio en nuestro mercado, no solamente se debe á la protección sino también á su mayor valor en el extranjero.

Sobre la producción nacional de la manteca de cerdo y del arroz no hay datos fidedignos en esta oficina; pero creo que á fin de año se tendrán buenos, si se llevan á cabo las reformas proyectadas.

EXPORTACIONES

Se describen conforme lo indica el folleto correspondiente, adjunto, y las divido así:

Varios productos	₡ 1.860063.00	Kilog.	3·795679
Café	7.217285.00	„	13·774258
Bananos	9.538181.00	racimos	8.872729
Madera	306299.00	pies cúbicos	474882
Ganado	3870.00	cabezas	38
Total	₡ 18.925698.00		

El café, la madera, cueros y pieles y los bananos están calculados por esta oficina, todos los demás son valores declarados por los embarcadores.

Su destino comparado:

	1905	%	1906	%
	Oro americano		Oro americano	
Alemania	$ 300973.00	3·71	$ 493753.00	5.61
Francia	106726.00	1.31	130061.00	1.48
Estados Unidos	3.836427.00	47.85	4171560.00	47·39
Gran Bretaña	3.808885.00	46.05	3943697.00	44·81
Bélgica	.....	. ..	2260.00	0.02
España	2031.00	0.02	561.00	0.01
Italia	8909.00	0.12	3258.00	0.03
Hispano América	54257.00	0.68	47365.00	0.54
Otras naciones	19944.00	0.26	10135.00	0.11
	$ 8.138152.00	100	$ 8.802650 00	100

Pierden absolutamente Italia é Hispano América.

Pierden relativamente, Estados Unidos, Italia é Hispano América.

1906 supera á 1905 en ..... $ 664498.00

Para formar el balance de las importaciones y exportaciones, rebajo de ambos la moneda acuñada, así:

Importaciones, menos.....	oro am.	$ 624613.00	oro am.	$ 6.887342.00
Exportaciones „		5423.00		8.797227.00
Balance en favor 1906...			oro am.	$ 1 909885.00

Este balance aparece favorable al país y así debe creerse, pues aunque se debe calcular que de 35 á 40 o|o de las fincas de bananos pertenecen á la United Fruit Cº, el hecho real es que dicha Compañía ha debido traer mensualmente oro y billetes americanos para atender á sus gastos.

Bananos y café

Me refiero al informe del Jefe de la Sección Comercial, el cual explica cómo están calculados estos productos, y otros detalles.

Bananos

Su comparación con el año anterior:

En 1906	Racimos	8.872729	₡	9.538181.00
„ 1905.	„	7.283000		7.829227.00
En favor de 1906.....	Racimos	1589729	₡	1708954.00

Si las perspectivas continúan tan favorables como hasta hoy, debe calcularse la cosecha de 1907 en más de 11 millones de racimos, y para 1908, más de un millón mensual.

Mantiénense buenos precios en los mercados de Estados Unidos é Inglaterra.

Este artículo ya toma la cabeza en la lista del valor de la exportación, para 1906, así:

Bananos	₡ 9.538181.00
Café	7.217285.00
Lo supera.....	₡ 2.320896.00

Diferencia que se acentuará más de año en año.

Para otras consideraciones sobre esta fruta, me refiero al informe anual precedente de mi antecesor, don Manuel González Zeledón.

Café

Su comparación con la cosecha 1905.

De los anexos, el marcado "D" da todos los datos relativos á este grano.
Su peso ha sido 23.67 o|o menor que la cosecha de 1905.

Sin embargo, su producto no ha sido tan inferior:

En 1905 produjo	oro	$ 3.771033
„ 1906 „		3.356876
En favor de 1905	oro	$ 414157

Desgraciamente esta diferencia debe acentuarse para la cosecha 1907—1908, sobre la cual no pueden hacerse sino desfavorables conjeturas.

Sin embargo, sí ha de ayudar á formar algunas, las estadísticas de un largo período de años, hecho por mi antecesor, y los observados períodos continuados de alza y baja de precios, debemos esperar que el promedio del precio de la próxima cosecha sea favorable.

Maderas

La exportación fué como sigue:

	1905	1906
Caoba	₡ 10424.00	₡ 18023.00
Cedro	90450.00	288276.00
Cocobolo	.....	4502.00
Mora	59637.00	43804.00
	₡ 160511.00	₡ 354605.00

Este ramo de exportación ha tomado nuevo incremento, debido seguramente á sus precios más halagadores.

Cueros y pieles

Exportación	1905	1906
De res	₡ 204677.00	₡ 184765.00
„ venado	31764.00	30986.00
	₡ 236441.00	₡ 215751.00

Habiendo sido el consumo de ganado, mayor en 1905 de 800 cabezas, halaga ver que ha disminuído la exportación, y es de esperar que la industria de curtir y preparar para el consumo siga prosperando, hasta que llegue el día en que no se importe curtido y preparado para el consumo.

Hule ó caucho

1905	K. 72598	₡ 202913.00
1906	60044	167823.00
De menos en 1906		₡ 35090.00

Sensiblemente desfavorable para el corriente año, es este resultado.

Llamado este producto á un porvenir cada vez más asombroso, tanto porque no se produce en el mundo suficiente para el consumo actual, como porque éste va en aumento á la vez que su precio, merece atención especialísima del Gobierno.

Y, es mi parecer que, para estimular su siembra de un modo incentivo, es indispensable, como se hizo con el cacao con tan buenos resultados, premiar al agricultor que lo cultive.

Ninguna ley proteccionista es más aceptable para el contribuyente que el pago de premios á la producción nacional. Y sobre todo que ya tenemos un ejemplo práctico realizado con el mejor éxito. Merece este artículo de exportación, tan importante para nuestra vida industrial futura, una atención pronta y solución eficaz

Parece producirse bien en todos nuestros climas y tierras.

Cacao

Sigue aumentando su exportación, que ascendió:

En 1906 á	K. 176243	₡ 151568.00
„ 1905 á	148918	128068.00
Lo supera en 1906	K. 27325	₡ 23500.00

Este producto tiene ancho campo en el mundo comercial.

Frutas

Este comercio no prospera como debe esperarse; fuera del banano, su exportación ha sido nula. Sin embargo, está llamado á un gran porvenir que no podrá desarrollar mientras las comunicaciones por ferrocarril no sean fáciles, rápidas y exactas. A mi juicio, allí está la principal dificultad, le sigue lo caro que resulta el empaque.

Concha perla

Su exportación ha sido insignificante, debido á las limitaciones que se le imponían á la pesca.

Carey

La misma que en 1905 ... K. 1327 con valor declarado de ₡ 17148

Moneda acuñada

La exportación casi insignificante fué de ₡ 11659.00

Oro y plata en barras

Su comparación con 1905, se establece así:

1906..	₡	1156241.00	oro ₡	640540.00	plata ₡	515701.00
1905..		571638.00		536145.00		35493.00
En favor 1906	₡	584603.00	₡	104395.00	₡	480208.00

Lo que demuestra el auge, cada vez mayor, que toma esta importante industria, hoy casi totalmente en manos del extranjero.

Otros detalles sobre la exportación general se encuentran en el folleto adjunto, publicado por la oficina.

Movimiento marítimo

El estado que figura entre los anexos, da un completo detalle de este capítulo.

Este movimiento se hizo en 682 naves, representando un tonelaje igual á 964379; de aquellas quedaron en los puertos, anclados el 31 de diciembre 1906, 10: 7 en el puerto de Limón y 3 en Puntarenas.

Cambios

El promedio, sl. Londres, 90 d|v. =208.92 o|o

Reformas arancelarias

De ellas lleva cuenta esta oficina y su detalle figura en el anexo correspondiente.

Censo comercial

Está en preparación y oportunamente tendré el gusto de agregarlo á este informe.

Para terminar la parte comercial, estableceré aquí el balance de importaciones y exportaciones de 1902 á 1906:

1902	oro am. $	1492452.00
1903		2047199.00
1904		1621133.00
1905		3357014.00
1906		1909885.00

Todas en favor de la exportación.

Movimiento de la poblacion

Año natural

El migratorio

Sólo se lleva cuenta del que tiene lugar por los puertos de Limón y Puntarenas.

No se conoce el que tiene lugar por la trontera de Nicaragua, es decir, La Cruz, San Carlos, Sarapiquí y Colorado.

Tampoco el de la frontera con Panamá.

El año 1905 dejó pérdida para la población, igual á 432

Este año [1906] se salda con positiva ventaja para el país:

Entraron	8795	
Salieron	6528	
Favor de 1906		2267
Nacimientos 1906	13443	
Defunciones 1906	8417	
Diferencia	5026	más 2267 =
Aumento de la población	7293	
Población el 31 de diciembre 1905	334297	
„ „ „ „ „ 1906	341590	

Para su repartición véase el anexo correspondiente.

Mortalidad

La infantil

Los estados que figuran en los anexos, dan una idea completa del movimiento de la población, en cuanto á nacimientos y defunciones, habida cuenta de las notables deficiencias de que ya he dado informe

Ellos serán de mucha utilidad á los funcionarios y á las corporaciones municipales ó científicas, que se interesan ó deben interesarse por la salud pública, á fin de corregir los graves males que la falta de educación é higiene, hace padecer al país, á la vez que para fijar nuestro progreso ó nuestro atraso en la vía de mejorar, por todos los medios posibles, la condición de nuestro pueblo.

Felizmente, el actual Mandatario es persona que, simple ciudadano, dió repetidas pruebas de estudio y de interés por la materia, y las da hoy efectivas con el sinnúmero de cañerías establecidas ó en vía de establecerse ó mejorarse, por todo el país, confirmando así de un modo práctico, positivo, sus buenos deseos y su modo de apreciar condición tan lamentable como la de las aguas que surten á la mayor parte de nuestros pueblos.

Y, debemos confiar y esperar que ese ejemplo sirva de estímulo no sólo á los otros lugares donde aun hace falta buena agua, sino á los habitantes favorecidos, para mejorar su higiene.

Hay en Costa Rica un elemento, poderoso por su inmediata influencia sobre la mujer, es decir sobre la madre, y que podría ser aprovechado en beneficiar la higiene del cuerpo y de la alimentación, como beneficia á la higiene del alma, ese es: el cura de almas. Yo no sé que nuestro cura católico trabaje en ese sentido; si sé de muchos que no conocen los más sencillos preceptos higiénicos y siempre he pensado que, con aprenderlos bien y enseñarlos mejor y bastante y siempre, no solamente cumplirían un deber natural en su profesión, sino que ganarían más cariño, consideración é influencia dentro de su propia grey.

Toca al Poder Ejecutivo influir en el ánimo de nuestro Pastor con dicho fin, lo que de seguro se lograría, pues bien conocido es por todos el interés y la simpatía con que el Jefe de nuestra Iglesia mira estos asuntos.

Este problema está planteado ya hace varios años, y debe continuar siendo objeto de atención y cuidado, por todas las autoridades de la República.

Las buenas aguas no bastan, es indispensable que las madres sepan que sus tiernos hijos no pueden vivir abandonados sobre el suelo polvoso y sucio; y para que lo sepan es preciso enseñárselo. Si al cura corresponde enseñar á los adultos, al maestro de escuela corresponde la enseñanza á los niños, para que éstos á su vez lleven á sus casas y á sus futuros hogares esa enseñanza y el buen ejemplo.

Defunciones en 1906:

Nacidos muertos [veáse el anexo]	322
Menores de 5 años	4555
Los demás	3540
Total, de todas edades	8417
Más de la mitad de las defunciones, exactamente corresponde á la infantil	56 26 0[0

Corresponde á las provincias la mayor suma y á las comarcas la menor.

Esta materia ha sido ya tantas veces tratada por esta oficina en años anteriores, tantas veces tratada extensamente por la prensa y por el Gobierno y la Facultad de Medicina, que casi puede afirmarse que nada nuevo puede decirse, que no sea insistir sobre la necesidad que hay de aplicarle constante remedio.

Está en preparación un trabajo que da idea exacta de todas las causas de mortalidad infantil, que oportunamente será publicado.

Conviene recordar aquí que, no todas las defunciones se inscriben en el Registro del Estado Civil y por consiguiente en los nuestros, y especialmente de niños menores de 5 años. En efecto, por razones ya conocidas, "no todos los nacimientos se inscriben conforme á la ley", como rezan los estados publicados en los anexos; es decir, no se inscriben porque no son declarados por los padres ó interesados.

Si un niño no inscrito, muere, muchísimas veces no tiene lugar la muerte en el lugar en que nació, y á los padres ó tutores no les es posible en pocas horas ir á dicho lugar, como la ley lo manda, para venir después al domicilio del muerto, á hacer la declaración de defunción, como la ley lo ordena. La autoridad, pues, se ve en la imprescindible necesidad de permitir la inhumación, antes de que se descomponga el cadáver.

Ahora bien, no inscrito el nacimiento, la defunción no puede inscribirse porque la ley lo prohibe terminantemente.

No inscrita la defunción, no se puede hacer estadística de ella, ni tampoco puede estimarse su causa, es decir, la enfermedad que la causó. Y, ambos datos nos faltan. Si aún así el resultado es desconsolador, qué sería si se hubieran computado los millares de niños muertos, cuya defunción no se ha inscrito en los libros desde hace años!

Esta situación exige pronto remedio, como la que se causa por la falta de médico que certifique la defunción.

Como considero este asunto de vital interés para el país, me prometo no dejarlo de la mano y continuar su estudio, cuanto lo permitan mis escasas facultades.

Mortalidad general

En 1906, ascendió á	8417
ó sea de	788
Inferior á la de 1905, que llegó á	9205
Le corresponde por mil.	24 64

Tiene mal lugar entre los 5 años anteriores; con relación al número de habitantes correspondientes al 31 de diciembre anterior, respectivamente, resulta así su comparación:

Años	Población	Defunciones	Tanto por mil
1900	299722	6837	22.81
1901	307499	7537	24.51
1902	312819	7973	25.48
1903	316738	7291	23.01
1904	322618	7404	22.94
1905	331340	9205	27.78
1906	334297	8417	25.17

Como en años anteriores, dominan los casos de muerte por la clasificación V. [Véase el anexo correspondiente], es decir, las enfermedades del aparato digestivo.

Casos 2242

Casos que en su gran totalidad corresponden á la mortalidad infantil.

Siguen las enfermedades generales 1806
Y después los casos indeterminados 1314

Esta última cifra es enorme: puede quedar reducida considerablemente con la certificación de defunción extendida por el médico del pueblo ú otro, en todas las cabeceras de circuito médico.

El estado que figura en los anexos, da la proporción de las causas de la mortalidad, por cada provincia, según la clasificación internacional, es digno de estudio: la de Heredia es la menos favorecida, Limón la mejor tratada.

Lástima es que los datos no sean completos.

También se encuentran entre los mismos anexos, la comparación de algunas causas de mortalidad por cantones

Ambos estados recomiendo á su atento examen, y al de todas las autoridades á que corresponden dichos cantones, y á los médicos del país.

Causas de mortalidad por provincias y comarcas

Ocupan el peor lugar las siguientes, según puede verse en los estados anexos:

Guanacaste:

Piel y tejido celular,..... 12 o/oo
Enfermedades del sistema nervioso [tétanos] etc.,..... 17.3 „
Génito urinario y anexos..... 3.5 „
Enfermedades indeterminadas..... 29.5 „
Estado puerperal..... 2.2 „
Cartago, con enfermedades indeterminadas..... 23.3 „
Aparato circulatorio, Heredia ..... 5.2 „
Tuberculosis pulmonar, Limón..... 11.8 „
Cartago sigue con ..... 10.7 „
Heredia, „ „ ..... 9.1 „

Aparato digestivo:

Heredia á la cabeza con ..... 34.3 „
Alajuela sigue con ..... 32.9 „

De la primera infancia:

Limón á la cabeza con ..... 8.4 „
Heredia y Puntarenas, siguen con ..... 5.5 „

Causas externas:

Limón, cifra asombrosa! ..... 6.9 „

He citado, pues:

Guanacaste y Heredia 4 veces cada una
Limón 3 veces, Carrago 2 y Alajuela 1
De su examen resulta que necesitan:
Guanacaste más médicos y menos curanderos
Cartago, menos curanderos;
Heredia y Alajuela, mejores aguas y más higiene
Limón, menos accidentes de ferrocarril

Causas de mortalidad, por cantones

Se distinguen por sus peores condiciones:

Disentería:—Alajuela, Cartago: Puntarenas cantón central
Tifoidea:—Cartago
Paludismo:—Limón " "
Cancerosas:—Alajuela " "
" "

Tuberculosis

Escasú	24	casos
Puntarenas	23	
Limón	15	
San José	78	
Liberia	8	

Convulsión de niños

Cañas	16	
Nicoya	21	
Santa Cruz	11	
Naranjo	22	
San Mateo	15	
Alajuela	43	
Tarrazú	12	!
Mora	19	!
Puriscal	30	!

Tétanos

Tarrazú	13	!
Mora	19	
San Mateo	13	!
Paraíso	41	!!
Santo Domingo	19	
Santa Bárbara	9	

Cólera infantil

Tarrazú	28	
Goicoechea	11	
Grecia	64	
Santa Bárbara	8	
San Rafael	10	

Parásitos intestinales

Puriscal	27	
Tarrazú	7	
Goicoechea	12	
Alajuela	55	
San Ramón	36	
Grecia	33	

Atenas	15
San Mateo	22 !!
Naranjo	23
Poás	13 !!
Turrialba	11
Barba	7
Bagaces	4
Cañas.	8
Carrillo	7
Puntarenas	28
Esparta	13

Accidentes

Limón	14 !!
Puriscal	12 !
Cartago	17 !

Nacidos muertos

San José	90
Santa Bárbara	12

De lo cual se ve que, brevemente examinados, resultan citados principalmente:

Tarrazú, 4 veces;
Limón, Alajuela, San Mateo, Puriscal, Santa Bárbara, 3 veces cju.;
Cartago, Puntarenas, San José, Cañas, Santa Bárbara, Naranjo, Mora, 2 veces cada uno; y de los demás, una vez, especialmente:

Escasú, con 24 casos de tisis;
Paraíso, con 41 casos tétanos;
Poás, „ 13 „ parásitos intestinales
San Ramón „ 36 „ „ „

Conviene recordar que á los Hospitales de San José y de Cartago acuden enfermos de todos los cantones.

Nacimientos

En 1906 13443

Su comparación con los años anteriores y el exceso por mil sobre las defunciones:

Años	Nacimientos	Tanto por mil	Exceso
1900	10886	36.32	13.50
1901	11107	36.12	11.60
1902	11078	35.41	9.92
1903	11543	36.44	13.42
1904	12547	38.89	15.94
1905	12594	38.00	10.22
1906	13443	40.21	15.03

1906 ocupa el primer lugar como año prolífero, el 2º como exceso: de modo, pues, que no es un mal año, puede llamarse un buen año.

Como punto de comparación, consignaré aquí los dos últimos datos que tengo sobre todo el Imperio Alemán, por mil:

Años	Nacieron	Murieron	Excedentes
1904	36.18	20.63	14.53
1905	34	20.84	13.18
Término medio			
Alemania [1904—5]	35.09	20.73	13 85
Costa Rica [1906]	37.34	24.52	12.82

Queda, pues, patente nuestra interioridad, y si bien crecemos más que Alemania, es decir, si somos más prolíferos, en cambio somos más descuidados.

Para concluir esta parte de mi informe, diré que, oído el consejo de personas autorizadas hice distribuir de distinta manera que la acostumbrada, el exceso de la población resultante del movimiento migratorio. En verdad no puede establecerse regla fija con ese fin, pues claro está que ese movimiento depende completamente de la dirección que siga la mayor actividad del trabajo en el país, y por consiguiente varía.

Le ha tocado á cada lugar la siguiente:

Limón, ciudad y puerto	20 o[o	453
„ comarca [rest]	30 „	680
San José, ciudad	20 „	453
Provincia de Cartago	10 „	226
„ „ Alajuela	4 „	91
„ „ Heredia	2 „	46
„ „ Guanacaste	7 „	159
Comarca de Puntarenas	7 „	159
Total		2267

Movimiento judicial

En los anexos se servirá V. encontrar detallado este capítulo tan interesante, y á ellos me remito para su examen, sin que en ellos encuentre observación especial que hacer.

El informe del Jefe de Sección indica algunas reformas hechas en su manejo interior.

Sección agrícola industrial

Para un país eminentemente agricultor como lo es el nuestro, tan escaso de industrias de valor los trabajos encomendados á esta sección tienen mucha importancia.

Los resultados que se obtengan han de servir de base para el examen atento de todos los interesados y especialmente de las personas patriotas y juiciosas que se preocupan por el porvenir de Costa Rica. La labor de mi antecesor, es, pues, digna de elogio, cuando se mira la extensión casi ilimitada del trabajo emprendido y de las dificultades, á veces insuperables, con que se ha tropezado y tropieza para reunir datos que están muy alejados de la verdad.

Es probable que el futuro censo agrícola, que comprenderá el año 1907 pueda ya servir de base fija de comparación, á la cual se pueda dar crédito, y á la vez, los datos que sobre las cosechas tenga reunidos la Oficina, sean todos los necesarios, oportunos y fidedignos que es menester.

Del examen de ellos depende directamente el bienestar general, y penetrado de esta idea, haré cuanto esfuerzo sea necesario para lograrlo, contando como cuento ya, con todo el apoyo del Despacho á su digno cargo.

No sólo nos faltan los datos corrientes buenos y completos, sino que no los tenemos ni recibimos sobre la producción de los cultivos; tampoco existen datos ni cálculos sobre la mortalidad del ganado mayor y menor; tampoco sobre el consumo de particulares dentro de sus fincas.

Esa situación hace que no sólo sean imposibles cálculos de alguna aproximación sino que no puede ser el examen de ellos de utilidad alguna práctica.

Si se debe juzgar por los resultados obtenidos, la situación de los cultivos es favorable para el país; la cantidad de ganado vacuno existente, dado el consumo anual, sería bastante para proveernos holgadamente con nuestro propio producto, sin recurrir á la introducción. Estas no son, sin embargo, sino palabras que están en contradicción con los hechos; lo cual me hace pensar, respecto del ganado, por ejemplo:

Que se consume más de lo que aparece destazado y que la mortalidad entre el ganado es excesiva.

Respecto del café menor de 3 años aparece disminución, lo que indica que la can-

tidad sembrada nuevamente, es inferior á la que pasó de la categoría de 3 años ó menos, á 3 años ó más.

Relacionada con esta Sección están dos materias interesantes que no se han estudiado todavía, á saber:

La estadística del trabajo y

Las industrias mineras.

Ya he empezado á dar los pasos necesarios, para que ambas puedan figurar en nuestros libros.

Con la Sección Comercial, el informe próximo incluirá el consumo de ganado cerdoso, el de ganado vacuno por particulares, y el movimiento de los ferrocarriles del país, así como el de los Bancos.

La Sección Demográfica informará de la manera más detallada y más completa que sea posible sobre la mortalidad infantil, con nuevos trabajos que ya se están preparando.

No debo concluir, señor Ministro, sin hacer alabanza de la colaboración eficaz y del esfuerzo constante de los Jefes de Sección; del interés con que el nuevo personal se esfuerza por cumplir su obligacióu, y de la atención que V. mismo ha puesto á todo lo que sa ha relacionado con el servicio de este Departamento.

Con la esperanza de que este informe, los de los Jefes de Sección y la multitud de estados anexos, merezcan su aprobación, tengo la honra de suscribirme de V. muy atento y seguro servidor,

JOSÉ ANT. LARA,

Director General de Estadística

San José, marzo de 1907.

Señor Director General de Estadística

P.

Cumpliendo con lo que la ley previene, doy á continuación el informe referente al movimiento de la Sección Comercial correspondiente al año natural de 1906 próximo pasado, en mi carácter de Jefe de ella.

IMPORTACIONES

De acuerdo con las facturas consulares que se han recibido durante el año, incluyendo en ellas las pólizas de paquetes postales, ascendió su valor á $ 6.611783, cuyas procedencias y tanto por ciento de cada una de ellas fueron las siguientes:

Estados Unidos	$ 3.339643	0/0 50,51
Gran Bretaña	1.495526	22,62
Alemania	770779	11,66
Francia	343578	5,20
España	183179	2,77
Italia	159578	2,41
Bélgica	50870	0,77
Hispano América	65534	0,99
Otras naciones	203096	3,07
	$ 6.611783	100,00

Conviene hacer aquí la comparación de estos valores con los del año de 1905.

	1905	1906	más	menos
Estados Unidos	0/0 46,88	0/0 50,61	3,63	
Gran Bretaña	19,73	22,62	2,89	
Alemania	12,90	11,66		0,24
Francia	5,24	5,20		0,04
España	2,58	2,77	0,19	
Italia	3,24	2,41		0,83
Hispano América	5,51	0,99		4,52
Otras naciones	3,45	3,07		0,38

El valor de la importación por paquetes postales, y que ha quedado ya incluído en el anterior de facturas consulares, no tomando en cuenta la moneda acuñada, ascendió á $ 288235.

En los anexos de este informe V encontrará el cuadro A que especifica el valor procedente mensual de cada nación y el tanto por ciento que le cupo á cada una.

Imprimiéndose se encuentra ya la Monografía de Importaciones y Exportaciones generales, con la cifra total del movimiento comercial del año á que me refiero, especificando por orden alfabético su peso, valor y procedencia.

MONEDA ACUÑADA

De esta se importó la cantidad de $ 624613, detallada así:

Por la United Fruit Cº en moneda oro americano.....	$ 518000
,, ,, ,, ,, en billetes oro americano.....	102000
,, el Gobierno en billetes nacionales oro americano....	4613
	$ 624613

GANADO VACUNO

La importación de éste ascendió á cabezas 11494 con un valor de $ 280116, especificado así:

Como el ganado introducido de Nicaragua es flaco, y está sujeto á diezmarse en la travesía por lo escabroso del camino, he deducido el 6 o|o de cab. 11088 que se importaron de aquella República Ciñéndome á los datos obtenidos de personas que tienen el negocio de este artículo he dado ₡ 52-00 por cabeza como promedio á que fué vendido, que al cambio de ₡ 208-92, promedio en el año, de letras s|. Londres á 90 d|v. se tendrá:

De Nicaragua	cab.	10423	con valor de $	259427
De Honduras.....	,,	1016	,, ,, de	16288
De Estados Unidos.....	,,	54	de cría	4136
De Inglaterra.....	,,	1	de cría	265
	,,	11494	$	280116

La importación de otros animales en pie, que hubo en el año, figura en el folleto de importaciones generales á que me he referido.

Las mercaderías importadas por las fronteras de San Carlos y Sarapiquí solo ascendieron á ₡ 2094, que, á su equivalencia de oro americano, hacen $ 974.

La cuenta de equipajes ascendió á $ 15158.

La importación general por ambos puertos tuvo lugar así:

Por Limón	$ 6131816
Por Puntarenas	1380139
	$ 7511955

En los anexos encuéntrase el cuadro B que especifica las procedencias con su respectivo peso y valor.

CONSUMO DE GANADO VACUNO

El cuadro C demuestra el consumo de ganado que hubo en la República durante el año de 1906, que fué de 39505 cab., y especifica igualmente el de cada provincia mensualmente.

Habiéndose importado 11439 cab. bien se ve, según el consumo, que el producto nacional ha contribuido con cab. 28066, lo que representa un valor de $ 70000, más ó menos.

EXPORTACIONES

Café.—La cosecha de este grano exportada ascendió á sacos 225,053, con kilos 13.774258, despachado así:

En pergamino.....	sacos	144723	con kilos	8.626378
Beneficiado.....	,,	80330	con kilos	5.147880

Los embarques fueron:

Por Limón.....	sacos	212691	con kilos	13.035780
Por Puntarenas.....	,,	12362	con kilos	738478
	,,	225053	con kilos	13 774258

Sirviéndome de las revistas de café que con regularidad se reciben del Crédit Lyonnais de Londres y ayudado de los catálogos de pública subasta de aquel mercado, he podido obtener, con bastante aproximación, el promedio de ventas de mucho más de las dos terceras partes de la cosecha vendida en el mercado de Londres. Efectivamente, según ese cálculo, el café de Costa Rica alcanzó un promedio de venta de 6318 por saco de 112 libras, quintal inglés ó sean $ 14,20 para cada 46 ks., sin tomar en cuenta los gastos ocasionados

Deduciendo éstos desde la tara hasta lo que se paga por la limpia del café en pergamino, sacamos un valor líquido de $ 2,781354, ó sean $ 12,15 para el café vendido en Londres Como se supone que el café que va á los otros mercados no goza de la misma aceptación, deducimos 20 o|o del precio de aquél para éste, y 6 o/o de toda la cosecha por el de inferior clase que sale del país, y obtenemos las cifras siguientes:

10 530248	kilogramos	sacos	228918	de 46	k. á $	12,15	$ 2.781354
2.417555	,,	,,	52556	,, 46	,,	9,72	510844
826455	,,	,,	17966	infr.	,,	3,60	64678
13.774258			299440			$	3.356876

valor total para toda la cosecha, lo que da un promedio de $ 11,21 para los 46 kilogramos, que al promedio de cambio en el año, por letras s|. Londres á 90 d|v.—208,92—tendremos que el café alcanzó un precio neto de ₡ 23,42 por quintal.

De esta cosecha sírvase encontrar en los anexos adjuntos el cuadro D, que especifica el destino, clase y peso con que tuvo lugar la exportación.

Según él la proporción con que se destinó fué ésta:

Para Londres		o|o 76,46
,,	Alemania	11,10
,,	Estados Unidos	9,36
,,	Francia	2,65
,,	Austria Hungría	0,22
,,	Otras naciones	0,21

Las líneas de vapores en que fué embarcada esta cosecha fueron las siguientes:

Línea Hamburguesa Americana en 17 de sus vapores	s.	160009
,, Elders & Fyffes Ltd, en 6 de sus vapores		28428
,, Royal Mail en 4 de sus vapores		14300
,. Francesa en 5 de sus vapores		4793
Otras		5161

De la cosecha que actualmente se exporta—150|07—han sido embarcados hasta la fecha s|. 161784 con 9927518 kls.

Por Puerto Limón	s|. 159661 con 9796745 kls.
Por Puntarenas	2123 ,, 130773 ,,

BANANOS

La exportación de esta fruta alcanzó á R. 8.872729, representando un valor de $ 4.436364, valorada á $ 0,50 oro am. y distribuída por destino así:

Para Nueva Orleans	R. 3.048774
Para Nueva York	1 081823
Para Boston	1 136068
Para Mobile	925232
Para Manchester	2 521142
Para Bristol	159690
	R. 8 872729

De primera clase	6.090851
Segunda clase	2.737266
Morados	28527
Dátiles	13015
Chinos	3070

METALES PRECIOSOS

Oro en barras

De éste se exportó por valor de $ 297926 de la mina "Abangares," y de la "Colburn" 28315.

Plata en barras

Produjo para la exportación $ 239861.

MADERAS

Cedro

Se exportaron p. c. 446940 con el siguiente destino:

Para Alemania	p. c.	333755
Para Estados Unidos		34130
Para Francia		47850
Para Inglaterra		953
Para Hispano América		30252

que valorados á $ 0,30 oro am produjeron $ 134082.

CAOBA

Ascendió la exportación á p. c. 27942 con valor de $ 8383, valorados al mismo precio del cedro.

Su destino fué:

Para Estados Unidos	p c.	15777
Para Italia		3036
Para Alemania		6621
Para Hispano América		1752
Para Francia		756

COCOBOLO

De éste tan sólo se exportaron 232758 kilogramos, que valorado á $ 9 00 por mil kilogramos, forman la cantidad de $ 2094. Su destino fué:

Para Estados Unidos	K	232000
Para Italia		758

Palo Mora

2263800 kilogramos fueron exportados, representando la cantidad de $ 20374. con el mismo precio del anterior.

Su destino:

Para Francia	K.	1416800
Para Estados Unidos		247000
Para Alemania		60000

Cacao

Fueron 176243 kilogramos los que se exportaron de este artículo, con el destino siguiente:

Para Inglaterra	K.	55566
Para Estados Unidos		63068
Para Francia		30916
Para Alemania		2738
Para España		1404
Para Hispano América		22551

que valorados á $ c 40 oro am. representan la cantidad de $ 70497.

Caucho

A 60044 kilogramos alcanzó la exportación de éste, que á $ 1-30 por kilogramo hace $ 78057.

Cueros de res

Produjo la exportación de éstos 286415 kilogramos con el valor de $ 85924, calculados á $ 0 30 el kilogramo. Su destino fué éste:

Para Estados Unidos	K 228894
Para Alemania	35785
Para Inglaterra	14609
Para Bélgica	3288
Para Italia	3839

Pieles de venado

Fueron 24021 kilogramos los exportados de este artículo, que valorados á $ 0-60 hacen $ 14412. Destinados así:

Para Estados Unidos	K 23466
Para Bélgica	484
Para Inglaterra	71

Carey

Este artículo produjo kilogramos 17148, con un valor declarado de ₡ 17148, que á su equivalencia de o. a. hacen $ 7975.

Fueron embarcados para Inglaterra kilogramos 16847 y para Bélgica 301.

Animales vivos

Se exportaron:

323 tortugas con valor declarado ₡ 3480; 37 cabezas de ganado vacuno, con valor declarado C[. 3770; 1 caballo con valor declarado C[. 100, que á su equivalencia de o. a hacen la suma de $ 3417.

Moneda acuñada

Sólo se exportaron de oro antiguo de Costa Rica, plata desgastada y soles, por valor de $ 5423.

Equipajes

Ascendió esta exportación á $ 2043.

Concha perla

Esta alcanzó á 10074 kilos con valor declarado de ₡ 2178, que á su equivalencia dan $ 1013. Su destino fué:

Para Bélgica	K. 8105
Para Francia	1580
Para Italia	389

Mollejones

Por Puntarenas se exportó esta piedra, alcanzando á kilogramos 40536 con valor declarado de ₡ 2025 87, que á su equivalencia representa la suma de $ 942.

Reembarque

La cuenta de este artículo por puerto Limón ascendió á ₡ 20348-75 y por Puntarenas á ₡ 11334-59, valor declarado, haciendo en o. a. $ 14736.

Varias otras mercaderías que por ambos puertos se exportaron, ascendieron, valor declarado, á ₡ 47839, que á su equivalencia dan $ 22251.

La exportación por Paquetes Postales en el año ascendió á $ 4600 o. a., cuyo valor figura en el renglón de "varias otras mercaderías" anteriormente mencionadas. Su destino fué:

Para Estados Unidos	$ 2618
Para Alemania	608
Para Francia	583

Para Inglaterra	297
Para Bélgica	28
Para Italia	466

En los anexos de este informe V. encontrará el cuadro E que da la exportación habida por ambos puertos, con especificación del nombre de la mercadería, su peso y valor declarado.

El cambio como promedio en el año por letras s[. Londres á 90 d[v. fué de ₡ 208-92.

Resumiendo los valores anteriores de exportación tenemos:

Café	K.	13774258		$	3356876
Bananos		8872729			4436364
Oro en barras					297926
Plata en barras					239861
Cedro	p. c.	446940 á	$ 0,30 o. a		134082
Caoba	p. c.	27942 á	0,30		8383
Cocobolo	K.	232758 á	9,00 por mil		2094
Palo de mora		2263800 á	9,00 por mil		20374
Cacao		176243 á	0,40		70497
Caucho		60044 á	1,30		78057
Cueros de res		286415 á	0,30		85924
Pieles de venado		24021 á	0,60		14412
Carey		17148	valor declarado		7975
Animales vivos			,, ,,		3417
Moneda acuñada			,, ,,		5423
Equipajes			,, ,,		2043
Concha perla			,, ,,		1013
Mollejones			,, ,,		942
Mercaderías de reembarque			,, ,,		14736
Varias otras mercaderías			,, ,,		22251
Total				$	8802650

Deduciendo, tanto de las importaciones como de las exportaciones, la moneda acuñada, puesto que no debe hacer parte del resumen general, tendremos:

Exportaciones	$ 8802650		
Menos moneda acuñada	5423		
		$	8797227
Importaciones	$ 7511955		
Menos moneda acuñada	624613		6887342
Saldo en favor de las exportaciones		$	1909885

Reformas arancelarias

Según el Decreto nº 10 de 26 de enero de 1906, el ácido carbónico licuado paga C[. 0 15 el kilogramo, sin 50 0[0, desde el 1º de marzo del mismo año.

El Decreto nº 13 de 21 de marzo de 1906 estableció los aforos siguientes, sin 50 0[0:

(a) Los cartapacios ó bultos que emplean los escolares para portar sus libros, C[0 11 kilogramo.

(b) Los registradores ó carteras que se usan para guardar papeles pagarán C[. 0-16 kilogramo.

(c) Las carteras ó bultos para escritorio pagarán C[0 42 kilogramo.

Según el Decreto nº 1 de 8 de junio de 1906, el ácido carbónico licuado pagará desde el 1º de julio del mismo, sin 50 0[0 C[. 0 50 el kilogramo.

Por el Decreto nº 5 de 6 de julio de 1906 se declaró libre de derechos de aduana, por el término de cinco años, la maquinaria para toda clase de benefició de café, azúcar, almidón, arroz y panelas, y para la fabricación de escobas, fideos y cerveza.

De acuerdo con el Decreto nº 3 de 4 de agosto de 1906, desde el 1º de setiembre del mismo, la ropa de algodón aceitada, que sirve de abrigo contra la lluvia, paga C[. 0-30 el kilogramo, sin 50 0[0.

Según el Decreto nº 5 de 16 de agosto de 1906, la especialidad farmacéutica Santyll (Knoll) se aforó á C[. 3 50 el kilogramo, sin sujeción al 50 0[0 de recargo.

Por Decreto nº 17 de setiembre de 1906, las láminas de hierro preparadas para formar chimeneas, fueron aforadas como éstas, á contar del 15 de octubre del mismo año.

De conformidad con el Decreto nº 8 de 23 de noviembre de 1906, el cemento romano se declaró libre de derechos de aduana y muellaje

El acuerdo nº 108 de 22 de noviembre de 1906, señala C[. 0,03 el kilogramo para los acces rios de máquinas de coser, como alforceros, dobladilladores, plegadores, & &.

El acuerdo nº 111 de 30 de noviembre de 1906 declara exento de pago de derechos de aduana y muellaje, el producto conocido con el nombre de Kreso, cuando es del tipo usado en beterinarios

Con esto creo haber dejado expuesto el movimiento de la Sección que está á mi cargo, excepción sea hecha del Censo Comercial, por no haber recibido aún los datos correspondientes, suscribiéndome attº y s. s.,

J. M. CUERVO

San José, 15 de marzo de 1907

A

IMPORTACION por paquetes postales durante al año natural de 1906, *con especificación de meses y procedencia*

SECCIÓN COMERCIAL

MESES	PROCEDENCIAS						
	Estados Unidos	Gran Bretaña	Francia	Alemania	Italia	Bélgica	Totales
Enero	$ 5875.93	$ 2831.72	$ 3424.60	$ 4650.97	$ 2202.80	$ 70.60	$ 19056.62
Febrero	2210.64	1740.03	1846.20	3759.70	951.90	.....	10508.47
Marzo	7880.61	2246.76	6254.38	6289.54	2115.78	33.20	24820.27
Abril	3999.55	2680.85	4180.58	5405.92	1479.40	8.00	17754.30
Mayo	5622.11	2509.75	5059.34	4455.98	2276.46	.....	19923.64
Junio	4163.53	2089.87	4190.76	6039.47	289.14	6.00	16778.77
Julio	8111.94	1631.59	9181.45	5730.12	1997.14	60.00	26712.24
Agosto	4441.48	3567.60	8408.29	6201.85	1519.90	17.20	24156.32
Setiembre	4683.20	4461.14	3915.80	8916.70	1883.60	25.00	23885.44
Octubre	7905.11	3669.40	16066.66	9460.21	1605.20	28.25	38734.83
Noviembre	6942.06	4264.16	13480.30	7463.68	1339.80	17.00	33507.00
Diciembre	7429.05	3032.00	7529.04	11898.76	2509.00	.....	32397.85
Totales	$ 69265.00	$ 34725.00	$ 83537.00	$ 80273.00	$ 20170 00	$ 265.00	$ 288235.00
o\o de cada una	24,03	12,04	28,98	27,85	7,00	0,10=	100,00

B

IMPORTACIÓN por puertos durante el año natural de 1906, *con especificación de procedencias*

SECCIÓN COMERCIAL

PROCEDENCIA	POR LIMON		POR PUNTARENAS		TOTALES	
	Kilogramos	$	Kilogramos	$	Kilogramos	$
De Estados Unidos	29997204	3059413.00	3209922	904811.00	33207126	3964224.00
— Reino Unido	36494629	1439995.00	1592727	55531.00	38087356	1495526.00
— Alemania	4236565	672413.00	557598	98366.00	4794163	770779.00
— Francia	665711	313386.00	113312	30192.00	779023	343578.00
— España	550017	177801.00	22028	5378.00	572045	183179.00
— Italia	635548	153947.00	32769	5631.00	668317	159578.00
— Bélgica	647813	50188.00	21289	682.00	669102	50870.00
— Hispano América	687496	63868.00	68592	43798.00	756088	107666.00
— Otras Naciones	1075574	200805.00	32075	2291.00	1107649	203096.00
Totales	74990557	6131816.00	5650312	1146648.00	80640869	7278464.00

C

CONSUMO de ganado vacuno durante el año natural de 1906, *con especificación de meses y provincias*

SECCIÓN COMERCIAL

MESES	PROVINCIAS							
	San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón	Totales
Enero.—Cab.	1311	673	565	452	264	204	177	3646
Febrero	1172	596	515	399	244	226	164	3316
Marzo	1296	682	521	417	239	207	208	3570
Abril	1045	523	411	350	192	186	173	2880
Mayo	1182	541	500	361	191	197	162	3134
Junio	1115	534	521	352	165	163	188	3038
Julio	1150	618	500	368	176	177	195	3184
Agosto	1180	574	537	396	215	200	174	3276
Setiembre	1153	595	508	357	192	179	175	3159
Octubre	1187	601	512	410	220	192	187	3309
Noviembre	1236	640	519	457	250	187	177	3466
Diciembre	1252	626	505	440	279	203	222	3527
Totales.—Cab.	14279	7203	6114	4759	2627	2321	2202	39505

D

EXPORTACION de la cosecha de café de 1905-1906

SECCION COMERCIAL

DESTINO	PERGAMINO		BENEFICIADO		TOTAL DE CADA NACION	
	Sacos	Kilos	Sacos	Kilos	Sacos	Kilos
REINO UNIDO						
Londres	129977	7714501	42211	2752842		
Liverpool	.....	.....	79	5485		
Canadá	.....	.....	957	57420	173224	10530248
ALEMANIA						
Hamburgo	6246	380988	9556	599130		
Bremen	5761	375410	2557	171557		
Berlín	.....	.....	1	55	24121	1527140
ESTADOS UNIDOS						
Nueva York	273	16301	12475	797852		
San Francisco	1390	80381	6418	393688		
Nueva Orleans	.....	.....	2	124	20558	1288346
FRANCIA						
Burdeos	59	3311	4059	245683		
Havre	594	31164	1323	81662		
Marsella	.....	.....	11	660		
París	....	.....	4	242	6050	362722
AUSTRIA HUNGRÍA						
Fiume	398	22885	.....	.....		
Trieste	25	1437	218	13080	641	37402
OTRAS NACIONES	.....	.....	459	28400	459	28400
Totales	144723	8626378	.....	.....	225053	13774258

EXPORTACION

	Sacos	Kilos
Por Limón	212691	13035780
,, Puntarenas	12362	738478
Total	225053	13774258
Menos 18 o|o sobre 8626378 kilos pergamino	... .	1552748
Neto	.....	12221510

Esta cosecha ha sido menor que la anterior en kilos 4273281, ó sea 23,67 o|o menos.

COMPARACIONES

	1904	05	1905	06
o|o de pergamino	61,33	62,62
o|o embarcado por Puntarenas	19,00	5,36

PROCEDENCIAS

De la provincia de San José	40,23	46,33
,, ,, ,, ,, Cartago	9,34	20,73
,, ,, ,, ,, Alajuela	23,54	7,06
,, ,, ,, ,, Heredia	22,78	17,04
,, ,, ,, ,, Guanacaste	0,07	0,04
Línea atlántica	4,04	8,80
	100	100

S. E. ú O.

San José, marzo de 1907.

E

EXPORTACION por ambos puertos durante el año natural de 1906, *según pedimentos de embarque.*

DEPARTAMENTO DE ESTADÍSTICA — SECCIÓN COMERCIAL

ARTÍCULOS	PUERTO DE LIMÓN		PUERTO DE PUNTARENAS		TOTALES	
	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado
A						
Aceite de olivas	35	₡ 10.00	27	₡ 16.00	62	₡ 26.00
Aceite esteárico	.....		1104	787.50	1104	787.50
Alambre de cerca	107	45.00	.....	.....	107	45.00
Almidón	561	83.80	.....	.....	561	83.80
Antigüedades	44	85.00	83	430.00	127	515.00
Arroz	71	10.00	444	44.00	515	54.00
Azúcar	5152	1332.	4600	2000.00	9752	3332.00
B						
Bananos	Rl. 8872729	9538181.00	.....	.....	R. 8872729	9538181.00
Banda para Billar	34	150.00	.....	.....	34	150.00
Barriles vacíos	1040	743.00	.....	.....	1040	743.00
Bomba para Buzo	406	537.50	.....	.....	406	537.50
Botones	619	500.00	.....	.....	619	500.00
C						
Caballos	Cab. 1 200	100.00	.....	.....	200	100.00
Cacao	153997	132437.00	22246	19131.00	176243	151568.00
Café	13035780	6830344.00	738478	386941.00	13774258	7217285.00
Cachimbas	.....	.....	11	25.00	11	25.00
Cajas de hierro	1200	800.00	785	200.00	1985	1000.00
Cajas de registro	90	350.00	.....	.....	90	350.00
Calzado	95	200.00	.....	.....	95	200.00
Clavos	97	21.75	.....	.....	97	21.75
Caoba			P. c. 27942	18023.00	27942	18023.00
Carbón mineral	510351	7407.43	.....	.....	510351	7407.43
Carey	1305	16847.00	22	301.00	1327	17148
Carne salada	.....	.....	351	288.00	351	288
Pasan	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ARTÍCULOS	Puer o de Limón		Puerto de Puntarenas		Totales	
	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado
Vienen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
C						
Cartones	.....	₡	143	₡ 25.00	143	₡ 25.00
Casimires	1487	3596.70	140	900.00	1627	4496.70
Caucho	36036	100721.00	24008	67102.00	60004	167823.00
Cebollas	.....	.....	129	13.00	129	13.00
Cedro	.....	.....	P. c. 446940	288276.00	446940	288276.00
Cedrón	.....	.....	127	86.30	127	86.30
Cerveza	.....	.....	686	152.00	686	152.00
Cilindros vacíos	2057	518.75	385	75.00	2442	593.75
Cinematógrafo	266	500.00	.....	.....	266	500.00
Cobre viejo	2944	1538.05	1655	327.56	4599	1865.61
Cocobolo	.....	.....	232758	4502.00	232758	4502.00
Cognac	.....	.....	97	60.00	97	60.00
Concha perla	.....	.....	10074	2178.00	10074	2178.00
Conservas	78	29.50	.....	.....	78	29.50
Copiador de cartas	30	40.00	.....	.....	30	40.00
Corchos	354	354.00	650	250 00	1004	604.00
Cuernos	3928	825.90	.....	.....	3928	825.90
Cueros de lagarto	.....	.....	99	30.00	99	30.00
Cueros de res	266443	171853.00	19972	12882.00	286415	184735.00
Chocolate	.....	.....	80	100.00	80	100.00
D						
Desperdicios-cuero	55	11.50	.....	.....	55	11.50
Driles	84	322.00	.....	.....	84	322.00
Drogas	81	300.00	.....	.....	81	300.00
Dulce	23437	1628.04	.....	.....	23437	1628.04
E						
Efectos-talabartería	44	80.00	.....	.....	44	80.00
Encomiendas	....	.....	10	10.00	10	10.00
Equipajes	1907	3043.00	1910	1350,00	3817	4393.00
Espigones. de hierro	1880	320.00	.....	.....	1880	320.00
Estufas	253	110.00	.....	.....	253	110.00
Pasan	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ARTÍCULOS	Puerto de Limón		Puerto de Puntarenas		Totales	
	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado
Vienen.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
F						
Fideos	145	₡ 55.45	.....	₡	145	₡ 55.45
Figuras de barro.....	35	47.00	....	.....	35	47.00
Frijoles.....	50	3.00	.....	.....	50	3.00
Fonógrafo.....	179	776.15	.....	.....	179	776.15
Fósforos.....	2288	775.00	.....	.....	2288	775.00
G						
Galletas.....	82	20.00	.....	.....	82	20.00
Gallinas.....	105	58.00	.....	.....	105	58.00
Ganado vacuno	cabs. 37 8250	3770.00	.....	37.00	8250	3770.00
Garbanzos	.....	.....	47	14.00	47	14.00
Gasolina	5177	750.00	.....	.....	5177	750.00
Generador de gas.....	44	75.00	.....	.....	44	75.00
Ginebra.....	2153	1000.00	.....	.....	2153	1000.00
Guantes de algodón.....	44	75.00	.....	.....	44	75.00
H						
Harina.....	.....	.....	2588	330.65	2588	330.65
Hielo	1200	48.00	.....	.....	1200	48.00
Huesos.....	2814	562.80	.....	.....	2814	562.80
Huevos	67	24.00	....	.....	67	24.00
I						
Impresos.....	106	20.00	.....	.....	106	20.00
Instrumentos cinfs.....	107	280.00	.....	.....	107	280.00
J						
Jabón.....	180	77.60	.....	.....	180	77.60
Jamón en latas.....	35	26.00	.....	.....	35	26.00
L						
Lanchas	5150	1645.00	.....	.....	5150	1645.00
Pasan.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ARTÍCULOS	Puerto de Limón		Puerto de Puntarenas		Totales	
	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado
Vienen.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
L						
Leche condensada.....	1242	₡ 464.00	83	₡ 42.90	1325	₡ 506.90
Libros impresos.....	1757	1903.00	212	100.00	1979	2003.00
M						
Maíz.....	680	85.02	.....	.....	680	85.02
Maizena.....	.....	.....	792	142.20	792	142.20
Maquinaria.....	1230	1959.50	71	480.00	1301	2439.50
Máquinas de coser.....	152	55.00	.....	.....	152	55.00
Máquinas de escribir.....	516	2027.00	.....	.....	516	2027.00
Materiales elects.....	1725	1420.40	.....	.....	1725	1420.40
Mercaderías no especificadas.....	15862	5009.67	.....	.....	15862	5009.67
Molino para maíz.....	16	20.00	.....	.....	16	20.00
Mollejones.....	.....	.....	40536	2025.87	40536	2025.87
Moneda acuñada.....	.....	9870.00	.....	1789.00	.....	11659.00
Monumento-granito.....	1655	200.00	.....	.....	1655	200.00
Muebles.....	522	775.00	.....	.....	522	775.00
Muestras.....	345	150.00	3395	2870.45	3740	3020.45
N						
Naranjas.....	77	10.00	.....	.....	77	10.00
O						
Objetos chinos.....	48	50.00	.....	.....	48	50.00
Oro en barras.....	.....	579663.00	.....	60877.00	.....	640540.00
P						
Pájaros disecados.....	370	2487.00	.....	.....	370	2487.00
Pájaros vivos.....	50	150.00	.....	.....	50	150.00
Plantas vivas.....	1147	500.00	.....	.....	1147	500.00
Plantillas para zapatos.....	186	580.00	.....	.....	186	580.00
Plata en barras.....	.....	515701.00	.....	.....	.....	515701.00
Palo mora.....	.....	.....	2263800	43804.00	22638.0	43804.00
Pasan.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ARTÍCULOS	Puerto de Limón		Puerto de Puntarenas		Totales	
	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado
ienen	.....		.....	.....	.....	.....
P						
Papas	.....	₡	888	₡ 144.00	888	₡ 144.00
Papelería	1079	1310.00	.....	.....	1079	1310.00
Pasados	.....	.....	1072	512.60	1072	512.60
Pasas	64	20.00	.....	.....	64	20.00
Pastas alimenticias	.....	.....	174	90.00	174	90.00
Pecho de tortuga	307	236.75	.....	.....	307	236.75
Pelo de ganado	343	98.60	.....	.....	343	98.60
Petróleo	.....	.....	935	229.00	935	229.00
Piedra de moler	33	10.00	.....	.....	33	10.00
Pieles de venado	169	217.00	23852	30769.00	24021	30986.00
Pintura	11	5 00	222	60.99	233	65.99
Plumas de ave	16	3811.00	.....	.....	16	3811.00
R						
Relojes	45	25.00	.....	.....	45	25.00
Ropa usada	280	255.00	.....	.....	280	255.00
Rueda para máquina	.....	.....	4088	200.00	4088	200.00
S						
Sables	.....	.....	19	50.00	19	50.00
Sellos usados	4	381.00	.....	.....	4	381.00
Semillas	.....	.....	442	215.00	442	215.00
Semillas de bananos	4023	214.15	.....	.....	4023	214.15
Sierras	142	200.00	27	15.00	169	215.00
Sifones vacíos	347	75.00	.....	.....	347	75.00
Soda cáustica	713	37.00	.....	.....	713	37.00
Sombreros	.....	.....	134	544.40	134	544.40
T						
Tabaco breva	46	60.00	122	120.00	168	180.00
Tabaco elaborado	588	1184.00	.....	.....	588	1184.00
Tanques de hierro	1887	320.00	384	80.00	2271	400.00
Tejidos de algodón	849	1910.80	.....	.....	849	1910.80
Pasan	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ARTÍCULOS	Puerto de Limón		Puerto de Puntarenas		Totales	
	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado	Kilogramos	Vl. declarado
Vienen.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
T						
Tejidos de seda.....	.....	₡	27	₡ 200.00	27	₡ 200.00
Tierra.....	119	5.00	.....	.....	119	5.00
Tomates.....	5931	367.29	.....	.....	5931	367.29
Tortugas vivas.....	29664	3480.00	.....	.....	29664	3480.00
U						
Utiles dentistería.....	.....	.....	267	310.00	267	310.00
Utiles escritorio.....	260	50.00	.....	.....	260	50.00
V						
Varios P. Post.....	1504	5407.74	.....	.....	1504	5407.74
Verduras	3962	291.50	.....	.....	3962	291.50
Vidrios.....	241	200.00	.....	.....	241	200.00
Víveres.....	.....	.....	4922	1654.00	4922	1654.00
Vino marañón.....	78	100.00	.....	.....	78	100.00
Vino medicinal.....	.....	.....	180	348.30	180	348.30
Vino tinto.....	259	97.50	45	20.00	304	117.50
			.....			
W						
Whiskey.....	.....	.....	408	425.70	408	425.70
Z						
Zinc.....	131	47.00	.....	.....	131	47.00
Suma en ₡.....		₡ 18277243.04		₡ 648455.42		₡ 18925698.46
Menos diferencia por cambio moneda 115 o|o.....	.....	9776200.04		346848.42		10123048.46
Sumas en oro americano.....	K. 14169366 R. 8872729 Cab. 38	$ 8501043.00	3409021 P. c. 474882	$ 301607.00	K. 17578387 R. 8872729 P. c. 474882 Cab. 38	$ 8802650.00

Señor Director General de Estadistica

P.

Tengo la honra de presentar á V. un informe de los trabajos de esta Sección durante el año de 1906, cuyos detalles se encuentran en los 80 cuadros adjuntos, de los cuales corresponden: 27 al movimiento de población, 26 á la delincuencia de policía, 26 á la criminalidad, y 1 al movimiento marítimo de la República.

Movimiento de población

(a) Se han obtenido datos [que antes no se recibían en esta oficina] de los siguientes Registros Auxiliares del Estado Civil, establecidos con anterioridad al 1º de enero de 1906:

Encargado del Cementerio Protestante de la ciudad de San José, y del Cementerio de San Juan de Tobosi [Cartago], sobre defunciones.

Registradores Auxiliares de Buena Vista y La Unión [Naranjo], de Santo Domingo y Desmonte [San Mateo], de Zapote de Guatuso [Grecia], de Santiago y Candelaria, [Atenas], de San Pablo [Heredia], de La Cruz [Liberia], de Belén y Palmira [Carrillo], de Santa Rita y San Pablo [Nicoya], de Cabo Blanco, Pigres y Chomes [Puntarenas], y de Cahuita y Puerto Viejo [Limón] sobre nacimientos y defunciones.

b) A fin de establecer comparaciones entre los nacimientos y la mortalidad de varios distritos, de que sólo se recibe separadamente uno de esos datos, se segregó el otro, de los cuadros mensuales en que viene englobado.

De esa manera se han abierto en los libros correspondientes los siguientes cuadros: Nacimientos de Piedades Sur [San Ramón], Tierra Blanca, Tobosi y San Juan de Tobosi [Cartago], y Orosi [Paraíso]; Defunciones de San Jerónimo (San José), y Santiago y Candelaria (Atenas).

Nota:—El Registrador Auxiliar de los dos últimos distritos sólo envía datos de nacimientos porque esos lugares no tienen Cementerio.

c) Durante el año se han establecido los siguientes Registros Auxiliares del Estado Civil: el de El General (Tarrazú), los de San Miguel y San Juanillo (Naranjo), el de Cañas Dulces (Liberia), y el de Jiménez (Limón). De los cuales se han recibido mensualmente los cuadros estadísticos.

d) Se dirigió una circular á las autoridades políticas de la República, remitiéndoles instrucciones impresas destinadas á facilitar el trabajo de formación de los estados que remiten mensualmente, sobre nacimientos, mortalidad y delincuencia penada por la policía.

Nacimientos

Los inscritos durante el año ascendieron á 13443 (849 más que en el año 1905), que se distribuyen así:

	1906	1905	Diferencia
San José.....	4611	4369	242
Alajuela.....	3230	2709	521
Cartago.....	2384	2451	—67
Heredia.....	1262	1193	69
Guanacaste.....	1134	1006	128
Puntarenas,.....	557	590	—33
Limón.....	265	276	—11
Total.....	13443	12594	960—111 = 849

Defunciones

Llegaron á 8417 (788 menos que en el año 1905), las cuales se distribuyen como sigue:

	1906	1905	Diferencia	
San José.	2706	2816	—110	
Alajuela	1902	1968	— 66	
Cartago.....	1527	1948	—421	
Heredia	969	1228	—259	
Guanacaste.....	492	429	63	
Puntarenas.....	415	442	— 27	
Limón	406	374	32	
Totales.....	8417	9205	95	—883 = 788

El superavit de los nacimientos sobre la mortalidad fué de 5026 (1637 más que el de 1905). Agregando el aumento de 2267 habitantes obtenido por el movimiento migratorio, da por resultado una totalidad de 341590 habitantes, distribuidos así:

Población

	31 diciembre 1906	31 diciembre 1905	Diferencia
San José.....	108178	105820	2358
Alajuela	81109	79690	1419
Cartago.....	54045	52962	1083
Heredia.....	39493	39154	339
Guanacaste.....	28133	27332	801
Puntarenas.....	17469	17168	301
Limón.....	13163	12171	992
Total.....	341590	334297	7293

Nota.—Este resultado es evidentemente inexacto, porque hay una gran cantidad de nacimientos que no se inscriben en los Registros Auxiliares correspondientes, y no figuran, por consiguiente, en estos cálculos.

Prueba de ello es, que de la comparación hecha entre los datos de los nacimientos inscritos que recibe esta oficina y las listas que remiten los curas al Registro Central del Estado Civil, se ha observado que en Heredia han dejado de inscribirse en el año próximo pasado 218 nacimientos, y en Liberia, 109, lo que da por resultado que, en vez de perder la primera 120 y la segunda 23 habitantes, como aparece en los cuadros respectivos, han ganado, en realidad, la primera 98 y la segunda 86 habitantes.

En cuanto á las causas de mortalidad, en los cuadros anexos puede verse un estudio bastante detallado de ellas. Añadiré únicamente que de las 8417 defunciones, 2242 fueron producidas por enfermedades del aparato digestivo.

En cuanto á las enfermedades contagiosas, agregaré que la tos ferina ha causado 180 víctimas en el país, de las cuales 80 corresponden á la provincia de San José.

Movimiento marítimo

Se abrieron dos libros destinados á consignar el movimiento marítimo *mensual* de los puertos de Limón y Puntarenas, á partir del 1º de enero de 1906.

El movimiento de los puertos, ha dado el siguiente resultado:

Por el Limón

Entradas

	1906	1905	*Diferencia*
Embarcaciones	585	509	76
Tonelaje total de ellas.....	775463	677444	98019
Pasajeros	7918	5836	2082

Salidas

Embarcaciones	578	500	78
Tonelaje total de ellas.....	772821½	677609	95212½
Pasajeros	5930	6170	—240

Por Puntarenas

Entradas

	1906	1905	*Diferencia*
Enbarcaciones	97	71	26
Tonelaje total de ellas.	192780	142327	50453
Pasajeros.....	877	734	143

Salidas

Embarcaciones	94	70	24
Tonelaje total de ellas.....	191558	141114	50444
Pasajeros	598	832	—234

Por ambos puertos resulta:

Entradas	1906	1905	*Diferencia*
Embarcaciones.....	682	580	102
Tonelaje total de ellos.....	968243	819771	148472
Pasajeros	8795	6570	2225

Salidas

Embarcaciones..·····.....	672	570	102
Tonelaje total de ellas.....	964379½	818723	145656½
Pasajeros.....	6528	7002	—474

Lo que da un amento de población en la República, en virtud del movimiento migratorio, de 2267 habitantes.

La forma en que este aumento debe distribuírse entre las provincias, tiene que ser variable, de acuerdo con las causas que, en cada año, influyan en la dirección de la corriente migratoria hacia ciertos lugares ó provincias.

La que se ha creído prudente dar, para el del año próximo pasado, es la siguiente:

Limón (ciudad).....	20 o[o =	453
Limón (comarca)	30 ,, ,,	680
San José (ciudad).....	20 ,, ,,	453
Cartago (provincia).....	10 ,, ,,	226
Alajuela (provincia).....	4 ,, ,,	91
Heredia (provincia).....	2 ,, ,,	46
Puntarenas (comarca).....	7 ,, ,,	159
Guanacaste (provincia)....	7 ,, ,,	159
Total.....		2267

Policía

(a) Se han obtenido registros mensuales de policía [que no se recibían anteriormente] de las siguientes Agencias Principales, creadas antes del 1º de enero de 1906: Santo Domingo (San Mateo), Santiago y Candelaria (Atenas), San Juanillo (Naranjo), Zapote y San Rafael de Guatuso (Grecia), San Antonio de Belén (Heredia), Bolsón y Ballena [Santa Cruz], Las Juntas de Abangares, (Cañas) y Chomes, [Puntarenas].

(b) Se han creado durante el año plazas de Agentes Principales de Policía en los siguientes distritos: San Miguel y Buena Vista [Naranjo], Zaragoza y Esquipulas [Palmares], Cañas Dulces [Liberia], Tempate [Santa Cruz], Santa Rita (Nicoya), y Sardinal (Carrillo); de todas ellas se han recibido en su oportunidad los registros de policía correspondientes.

Nota.—Las Agencias Principales creadas durante el mes de diciembre último en Orosi, Atirro, y Cachí de la provincia de Cartago, principiaron á remitir sus registros de policía desde el 1º de enero del corriente año, razón por la cual no figuran en los respectivos cuadros.

Los juzgamientos de policía alcanzaron á 7905 (1189 más que en el año 1905), lo que da un promedio de 23.6 por cada mil habitantes.

En la comarca de Limón es donde relativamente ha habido mayor número de juzgamientos (1680) y en la provincia de Heredia, donde ha habido menos (409).

Criminalidad

Se envió una circular impresa á los señores Jueces y Alcaldes de la República, dándoles instrucciones para la redacción de los estados que mensualmente deben remitir á esta oficina.

En el mes de agosto último quedó establecida la Alcaldía de Goicoechea. Durante el año de que me ocupo se terminaron 827 causas criminales [260 menos que en 1905] lo que da un promedio de 2-5 por cada mil habitantes.

Guanacaste es la provincia en que se han terminado más causas criminales [150], y Cartago la en que se han terminado menos (48).

En la forma expuesta creo haber llenado mi cometido y me es grato suscribirme de V. atto. y s. s.,

J. M. Alfaro Cooper,
Jefe de la Sección Demográfica.

San José, 27 de marzo de 1907.

NACIMIENTOS Y DEFUNCIONES

inscritos en los Registros de las provincias y comarcas de la República, durante el año de 1906

	Enero		Febrero		Marzo		Abril		Mayo		Junio		Julio		Agosto		Setiembre		Octubre		Novbre.		Dicbre.		Totales		
	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Nacimientos	Mortalidad	Diferencia
San José.....	372	250	314	236	358	301	396	252	400	252	420	248	402	210	370	197	333	182	400	200	392	178	454	200	4611	2706	1905
Alajuela	229	147	251	126	265	199	218	160	297	183	277	205	309	152	271	183	219	124	319	157	312	127	263	139	3230	1902	1328
Cartago	195	126	176	137	187	137	187	146	198	132	213	102	217	125	215	137	219	109	223	126	187	120	167	130	2384	1527	857
Heredia.....	121	87	86	84	94	98	97	86	133	87	103	92	97	78	115	71	130	77	99	71	91	63	96	75	1262	969	293
Guanacaste	80	34	60	40	81	29	91	33	93	42	86	40	99	43	109	44	98	50	117	45	111	40	109	52	1134	492	642
Puntarenas	44	38	45	35	56	44	37	29	38	31	55	28	48	47	43	40	47	34	32	27	51	34	61	28	557	415	142
Limón	26	31	16	19	14	22	14	17	15	40	24	36	37	41	23	40	21	41	30	44	21	39	24	36	265	406	- 141
Total....	1067	713	948	677	1055	830	1040	723	1174	767	1178	751	1209	696	1146	712	1067	617	1220	670	1165	601	1174	660	13443	8417	5026

NACIMIENTOS Y DEFUNCIONES

inscritos en los Registros de las provincias y comarcas de la República, durante el año de 1906

	SEXOS				CONDICION					EDADES						TOTALES		
	Nacimientos		Mortalidad		Nacimientos		Mortalidad			Mortalidad								
	Varones	Hembras	Varones	Hembras	Legítimos	Naturales	Legítimos	Naturales	Indeterminados	Nacidos muertos	Hasta 5 años	De 5 á 20 años	De 20 á 50 años	De más de 50 años		NACIMIENTOS	MORTALIDAD	DIFERENCIA
San José	2412	2199	1337	1369	3733	878	2071	598	37	119	1555	161	462	409		4611	2706	1905
Alajuela	1689	1541	953	949	2724	506	1593	288	21	83	1087	139	317	276		3230	1902	1328
Cartago	1162	1222	768	759	1987	397	1208	301	18	47	904	100	264	212		2384	1527	857
Heredia	681	581	489	480	1108	154	816	146	7	33	500	56	188	192		1262	969	293
Guanacaste	582	552	270	222	414	720	225	239	28	16	215	40	120	101		1134	492	642
Puntarenas	278	279	219	196	301	256	213	181	21	10	189	37	110	69		557	415	142
Límon	135	130	286	120	92	173	254	104	48	14	105	26	230	31		265	406	- 141
Total	6939	6504	4322	4095	10359	3084	6380	1857	180	322	4555	559	1691	1290		13443	8417	5026

NOTA. No todos los nacimientos se inscriben (conforme á la ley).

San José, 15 de marzo de 1906

AÑO 1906

Proporción de nacimientos y mortalidad por cada mil habitantes en las provincias de la República

	Población el 31 de diciembre de 1905	Nacimientos	Tanto por mil	Número de orden	MORTALIDAD	TANTO POR MIL	Número de orden	Superávit de nacimientos	Tanto por mil	Nº de orden	Población el 31 de diciembre de 1906
San José	105820	4611	43-5	2º	2706	25-5	3º	1905	18	2º	107725
Alajuela	79690	3230	40-5	4º	1902	23-8	6º	1328	16-7	3º	81018
Cartago	52962	2384	45	1º	1527	28-8	2º	857	16-2	4º	53819
Heredia	39154	1262	32-2	6º	969	24-7	4º	293	7-5	6º	39447
Guanacaste	27332	1134	41-5	3º	492	18	7º	642	23-5	1º	27974
Puntarenas	17168	557	32-4	5º	415	24-2	5º	142	8-2	5º	17310
Limón	12171	265	21-8	7º	406	33-4	1º	— 141	—11-6	7º	12030
Total	334297	13443	40-2		8417	25-2		5026	15		339323

* Adviértese que en este cuadro no está incluído el aumento de población producido por el movimiento migratorio.

** Los números de orden indican el que corresponde relativamente á cada cantón, ya sea por sus nacimientos, ya por su mortalidad, ya por el superávit.

San José, 15 de marzo de 1907

AÑO 1906

REPUBLICA DE COSTA RICA

Causas de mortalidad según clasificación internacional

	SAN JOSE	ALAJUELA	CARTAGO	HEREDIA	GUANACASTE	PUNTARENAS	LIMON	TOTAL
I—Enfermedades generales	588	396	307	195	74	106	140	1806
II— ,, del sistema nervioso ó de los órganos de los sentidos	364	255	225	122	85	69	31	1151
III— ,, ,, aparato circulatorio	58	73	44	50	18	10	15	268
IV— ,, ,, ,, respiratorio	217	118	163	88	14	16	48	664
V— ,, ,, ,, digestivo	752	625	301	332	98	98	36	2242
VI— ,, ,, ,, génito-urinario y anexos	41	7	19	20	..	18	14	119
VII—Estado puerperal	26	24	11	8	11	5	3	88
VIII—Enfermedades de la piel y tejido celular	8	13	2	8	6	2	2	41
IX— ,, ,, los órganos de locomoción	14	12	3	3	..	5	4	41
X—Mala conformación	..	..	..	..	..	..	..	..
XI—Enfermedades de la primera infancia	180	93	45	53	18	23	34	446
XII— ,, ,, ,, vejez	21	11	10	11	4	..	1	58
XIII—Muerte por causas externas	40	33	40	8	19	11	28	179
XIV—Enfermedades indeterminadas	397	242	357	71	145	52	50	1314
Sumas	2706	1902	1527	969	492	415	406	8417

San José, 15 de marzo de 1907

ANO 1906

REPUBLICA DE COSTA RICA

Proporción de las causas de mortalidad, según clasificación internacional al tanto por ciento

	SAN JOSE	ALAJUELA	CARTAGO	HEREDIA	GUANACASTE	PUNTARENAS	LIMON	TOTAL
I—Enfermedades generales	21-7	20-8	20-1	20-1	15	25-6	34-5	21-5
II— ,, del sistema nervioso ó de los órganos de los sentidos	13-4	13-5	14-8	12-6	17-3	16-6	7-6	13-7
III— ,, ,, aparato circulatorio	2-1	3-8	2-9	5-2	3-7	2-4	4	3-2
IV— ,, ,, ,, respiratorio	8-2	6-3	10-7	9-1	2-9	3-9	11-8	7-9
V— ,, ,, ,, digestivo	27-8	32-9	19-7	34-3	20	23-6	8-9	26-6
VI— ,, ,, ,, génito-urinario y anexos	1-5	0-4	1-3	2	..	4-4	3-5	1-4
VII—Estado puerperal	0-9	1-3	0-7	0-8	2-2	1-2	0-7	1
VIII—Enfermedades de la piel y tejido celular	0-3	0-8	0-1	0-8	1-2	0-5	0-5	0-5
IX— ,, de los órganos de locomoción	0-5	0-7	0-1	0-3	....	1-2	0-9	0-5
X—Mala conformación	..	..	..	..	....	....	....	....
XI—Enfermedades de la primera infancia	6-6	4-9	3	5-5	3-6	5-5	8-4	5-3
XII— ,, de la vejez	0-8	0-6	0-7	1-1	0-8	....	....	0-7
XIII—Muerte por causas externas	1-5	1-8	2-6	0-8	3-8	2-6	6-9	2-1
XIV—Enfermedades indeterminadas	14-7	12-2	23-3	7-4	29-5	12-5	12-3	15-6
Sumas	100-0	100-0	100-0	100-0	100-0	100-0	100-0	100-0

San José, 15 de marzo de 1907

ANO 1906

CUADRO COMPARATIVO

de varias causas de mortalidad en las provincias y comarcas de la República

	Disentería	Fiebre tifoidea	Paludismo	Enfermedades cancerosas	Tuberculosis pulmonar	Convulsión de niños	Tétanos	Cólera infantil	Parásitos intestinales	Accidentes	Nacidos muertos	Senectud
San José	161	19	23	43	121	141	88	173	194	32	119	21
Alajuela	94	12	5	24	43	117	82	136	202	32	83	11
Cartago	83	20	26	28	34	48	55	47	58	24	47	10
Heredia	56	7	10	14	45	32	44	55	38	8	33	11
Guanacaste	18	..	9	6	14	51	16	..	36	15	16	8
Puntarenas	23	1	15	3	27	37	20	8	41	10	10	1
Limón	16	6	26	4	15	4	2	..	1	28	14	..
Total	451	65	114	122	299	430	307	419	570	149	322	62

San José, 15 de marzo de 1907

Departamento Nacional de Estadística
Sección Demográfica

Población de la República el 31 de diciembre de 1906.

PROVINCIA DE SAN JOSÉ			
Cantón Central			
Carmen	5107		
Merced	6027		
Catedral	5931		
Hospital	8460		
Total	25525		
San Pedro y El Mojón	3617		
Curridabat	2622		
San Vicente	2362		
San Isidro	3135		
San Juan	3208		
Alajuelita	3952		
Las Pavas	1301		
San Jerónimo	486		
La Uruca	1933		
El Zapote	1362		
Mata Redonda	1292		
San Francisco Dos Ríos	778		
El Hatillo	514		
San Sebastián	1077	53164	
Cantón de Escasú			
Escasú (villa)	1251		
San Antonio	1951		
San Rafael	2220		
Santa Ana	2222		
Salitral	1170	8814	
Cantón de Desamparados			
Desamparados (villa)	1895		
San Miguel	1561		
San Rafael	1216		
Patarrá	683		
El Rosario	676		
San Antonio	1258		
Los Frailes	612		
San Juan de Dios	1464		
San Cristóbal	631	9996	
Cantón de Puriscal			
Santiago (villa)	1893		
San Rafael	1217		
San Pablo	1030		
San Antonio	945		
Candelaria	1133		
Desamparaditos	769		
Pasan	6987	71974	.....

Vienen.....	6987	71974	.....
Barbacoas	744		
San Juan	702		
Crifo Alto	669		
Crifo Bajo.....	561		
Mercedes	1064	10727	
Cantón de Aserrí			
Aserrí (villa).....	1805		
San Ignacio.....	1346		
Guaitil	692		
Poás.....	362		
Monte Redondo.....	821		
Tarbaca	531		
Cacao	577		
Palmichal	331		
Ococa	285		
Ceiba	257		
La Legua.....	467		
Sabanilla	859		
Pirrís.....	147		
Cangrejal.....	505	8985	
Cantón de Mora			
Pacaca (villa).....	1207		
Los Altos y Ticufres	948		
Jateo.....	447		
Brazil	410		
Rodeo.....	140		
Guayabo y Jaris.....	1172		
Morado	780		
Tabarcia	678		
Piedras Blancas	548		
Piedras Negras.....	1060		
Picagres	524	7914	
Cantón de Tarrazú			
San Marcos (villa).....	1289		
San Pablo.....	737		
Santa María.....	1263		
San Andrés.....	316		
El General	437	4042	
Cantón de Goicoechea			
Guadalupe (villa).....	1857		
San Francisco.....	465		
Blancos y San Gabriel	790		
Ipís y Purral.....	758		
Mata de Plátano.....	308		
Charco y Rancho Redondo.....	258	4536	108178
PROVINCIA DE ALAJUELA			
Cantón Central			
Alajuela (ciudad).....	5600		
Pasan.....	5600	.....	108178

Vienen.....	5600	.....	108178
San José.....	2070		
Garita.....	681		
Concepción.....	2091		
San Antonio.....	1901		
Santiago Oeste.....	1347		
San Isidro.....	895		
Itiquís.....	771		
Tuetal.....	693		
Sabanilla.....	2104		
Santiago Este.....	1445		
Desamparados.....	1209		
Turrúcares.....	1108		
Sarapiquí.....	224		
San Rafael.....	1772	23911	
Cantón de San Ramón			
San Ramón (ciudad).....	2760		
Santiago Norte.....	706		
Santiago Sur.....	1713		
San Juan.....	2026		
Concepción.....	760		
Piedades Norte.....	1369		
Piedades Sur.....	1507		
San Rafael.....	1687		
San Isidro.....	979		
Los Angeles.....	263	13770	
Cantón de Grecia			
Grecia (ciudad).....	1962		
San Isidro.....	1127		
San José.....	1078		
Sarchí Norte.....	1492		
Sarchí Sur.....	807		
San Pedro.....	543		
San Roque.....	847		
Los Angeles.....	586		
San Juan.....	542		
Tacares.....	718		
Puente de Piedra.....	801		
San Jerónimo.....	830		
Cirrí.....	1131		
Guatuso.....	146	12700	
Cantón de Atenas			
Atenas (villa).....	1115		
Los Angeles.....	501		
Jesús.....	1545		
Mercedes.....	1208		
Santiago.....	718		
San Isidro.....	667		
Concepción.....	1003		
San José.....	705		
Candelaria.....	556		
Santa Eulalia.....	510	8528	
Pasan.....	.....	58909	108178

Vienen.....	.....	58909	108178
Cantón de San Mateo			
San Mateo (villa).....	964		
Maderal.....	280		
Ramadas	529		
Santo Domingo	1008		
Mastate	715		
Desmonte	625		
Jesús María.....	372		
		4593	
Cantón del Naranjo			
Naranjo (villa)	2447		
Candelaria.....	860		
Concepción	771		
San Miguel.....	1217		
San Juanillo.....	1493		
Barranca	761		
Zarcero	1 53		
Laguna	471		
Buena Vista y Tapezco.....	829		
San Carlos	456		
		10468	
Cantón de Palmares			
Palmares (villa)	1142		
La Granja.....	549		
Esquipulas.....	840		
Zaragoza	865		
Buenos Aires	871		
		4267	
Cantón de Poás			
San Pedro (villa).....	2302		
Carrillos.....	570		
		2872	81109
PROVINCIA DE CARTAGO			
Cantón Central			
Cartago (ciudad).....	5731		
Los Angeles	3485		
El Carmen.....	2830		
San Nicolás.....	3806		
San Rafael.....	2741		
San Francisco.....	3222		
Concepción	2503		
Guadalupe.....	2816		
Pascón y Pacayas.....	2170		
Cervantes.....	1080		
Santa Cruz y Capellades.....	1733		
Tobosi	1040		
Quebrada y Bermejo.....	546		
Tablón	472		
Corralillo.....	934		
San Juan de Tobosi.....	770		
Cot	1192		
		37071	
Cantón del Paraíso			
Paraíso (villa).....	2876		
La Flor	1033		
Pasan.....	3909	73071	189287

Vienen.....	3909	37071	189287
Orosi.....	1396		
Tucurrique	960		
Cachí	622		
Ujarraz.....	430	7317	
Cantón de La Unión			
Tres Ríos (villa).....	1416		
San Diego.....	1055		
San Juan.....	633		
San Rafael	868		
Concepción	723		
Dulce Nombre.....	481		
San Ramón.....	418	5594	
Cantón de Jiménez			
Juan Viñas	1266		
Chis	160		
La Gloria.....	236		
El Sitio.....	190		
Quebrada Honda.....	79	1931	
Cantón de Turrialba			
Turrialba (villa).....	1157		
San Juan.....	175		
Colorado	158		
Tuis	327		
Moravia	53		
Chirripó.....	62		
Peralta	106		
Pascua	20		
Favones.....	74	2132	54045
PROVINCIA DE HEREDIA			
Cantón Central			
Heredia (ciudad).....	7317		
San Pablo	2160		
Mercedes	1324		
San Francisco.....	1033		
Barreal.....	820		
San Joaquín.....	2263		
San Antonio de Belén *	1449		
La Ribera	727		
Sarapiquí.....	537	17630	
Cantón de Barba			
Barba (villa).....	1130		
San Pedro	1220		
San Pablo	638		
San Roque.....	374		
Santa Lucía.....	312	3674	
Cantón de Santo Domingo			
Santo Domingo (ciudad).....	2562		
San Vicente	506		
Pasan.....	3068	21304	243332

* Por decreto número 15 de 6 de junio de 1907 se erigió, con el número 7, el cantón de Belén, compuesto de los siguientes distritos: San Antonio, La Ribera y La Asunción; (de este último distrito no se ha hecho censo todavía).

Vienen.....	3068	21304	243332
San Miguel.....	1287		
Parasito.....	246		
Santo Tomás.....	1046		
Santa Rosa.....	972	6619	
Cantón de San Bárbara			
Santa Bárbara (villa).....	941		
San Pedro.....	775		
San Juan.....	812		
Jesús.....	941		
Santo Domingo.....	414	3883	
Cantón de San Rafael			
San Rafael (villa).....	1922		
San José.....	1166		
Santiago.....	864		
Los Angeles.....	638		
Concepción.....	429	5019	
Cantón de San Isidro			
San Isidro (villa).....	786		
San José.....	713		
Concepción.....	659		
Santa Cruz.....	209		
San Francisco.....	301	2668	39493
PROVINCIA DE GUANACASTE			
Cantón de Liberia			
Liberia (ciudad).....	3177		
Cañas Dulces.....	1095		
La Cruz * (aumento en el año).....	18	4290	
Cantón de Santa Cruz			
Santa Cruz.....	1051		
Arado.....	399		
Santa Bárbara.....	724		
Lagunilla.....	476		
San Juan.....	414		
Limón.....	634		
27 de Abril.....	1049		
Portegolpe.....	447		
Santa Rosa.....	850		
Tempate y Arenal.....	857		
Bolsón.....	516	7417	
Cantón de Nicoya			
Nicoya (villa).....	1317		
Dulce Nombre.....	393		
Matambú.....	470		
Sabana Grande.....	523		
Mati a.....	536		
San Joaquín.....	269		
Pueblo Viejo.....	364		
San Antonio.....	403		
Pasan.....	4365	11707	282825

* De este distrito no se ha hecho censo todavía.

Vienen.....	4365	11707	282825
Santa Ana.....	285		
San Lázaro	183		
San Vicente	107		
Zapote	398		
Santa Rita...	438		
San Pablo.....	131		
Humo.....	359		
Corrralillo	612	6878	
Cantón de Bagaces			
Bagaces (villa).....	502		
Jorco.....	52		
Cofradía...	94		
Salitral	68		
Bebedero	230		
Montenegro.....	128		
Montano	154		
Río Blanco.....	125		
Pijije.....	148		
Agua Caliente	120		
Tamarindo	148	1779	
Cantón de Cañas			
Cañas (villa).....	543		
Sardinal.....	380		
Hotel	348		
Santa Rosa.....	211		
Buenaventura	234		
Bebedero	222		
Javia.....	127		
Colorado	863		
Las Juntas * (aumento en el año).....	15	2943	
Cantón de Carrillo			
Filadelfia (villa).....	1041		
Buenos Aires	562		
Palmira	748		
Sardinal.....	1457		
Belén	1018	4826	28133
COMARCA DE PUNTARENAS			
Cantón de Puntarenas			
Puntarenas (ciudad)	4528		
Pitahaya	360		
Ciruelitas.....	294		
Puerto Alto	229		
Chacarita.	189		
Morales	146		
Agujas	206		
Chomes.....	486		
Lagarto	222		
Chira	139		
Abangares.....	201		
Cabo Blanco....	307		
Pasan.....	7307	.....	310958

* De este distrito no se ha hecho censo todavía.

Vienen.....	7307	.....	310958
Lepanto	201		
Jicaral	165		
Paquera	401		
Gigante	151		
Tambor	128		
Corozal	342		
Río Grande.....	205		
Curú.....	95		
San Lucas.....	219		
Montes de Oro.....	1565		
Barranca	344		
San Miguel	142		
Golfo Dulce.....	693		
Buenos Aires, Térraba y Cabagra.....	813		
Boruca	529		
		13300	
Cantón de Esparta			
Esparta (ciudad)	1574		
San Jerónimo.....	379		
San Rafael	640		
San Juan Grande	218		
San Juan Chiquito.....	131		
Macacona	308		
Los Nances.....	257		
Marañonal.....	170		
Juanilama	151		
Barón	117		
Paires.....	224		
		4169	17469
COMARCA DE LIMÓN			
Cantón único			
Limón (ciudad)	4275		
Matina	1062		
Reventazón	1258		
Tortuguero	279		
Bananito	694		
Jiménez.....	1631		
Hospital.....	828		
Talamanca	3136		13163
Total de la República.....	.....	.....	341590

Dirección General de Estadística. —San José, 15 de marzo de 1907.

El Jefe de la Sección Demográfica,

J. M ALFARO COOPER

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

Sección Demográfica

Cuadro demostrativo de la delincuencia penada por la Policía en la provincias y comarcas de la República durante el año de 1906

DETALLES		San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón	Totales
Enero		131	111	62	42	25	73	110	554
Febrero		98	79	67	35	45	76	93	493
Marzo		132	111	65	30	36	81	122	577
Abril		112	83	51	35	39	117	97	534
Mayo		154	93	72	13	52	90	122	596
Junio		165	84	78	23	42	58	145	595
Julio		133	136	70	35	44	101	173	692
Agosto		122	88	57	31	51	86	157	592
Setiembre		138	139	65	29	59	122	162	714
Octubre		299	144	85	50	79	82	167	906
Noviembre		247	97	98	25	51	92	194	804
Diciembre		215	156	72	61	79	127	138	848
	Sumas	1946	1321	842	409	602	1105	1680	7905
Delincuencia	Menores	109	61	33	13	28	36	82	362
	Mayores	1837	1260	809	396	574	1069	1598	7543
	Sumas	1946	1321	842	409	602	1105	1680	7905
Sexo	Varones	1689	1221	777	335	576	978	1297	6873
	Hembras	257	100	65	74	26	127	383	1032
	Sumas	1946	1321	842	409	602	1105	1680	7905
Estado civil	Solteros	1102	646	409	210	471	865	1410	5113
	Casados	725	596	387	184	110	219	226	2447
	Viudos	118	77	45	12	19	21	40	332
	Divorciados	1	2	...	....	....	....	....	3
	Ignorados	....	....	1	3	2	....	4	10
	Sumas	1946	1321	842	409	602	1105	1680	7905

DETALLES		San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón	Totales
Profesión u oficio	Agricultores	999	918	602	208	441	717	851	4736
	Artesanos	317	197	130	71	77	177	184	1153
	Comerciantes	94	31	27	17	12	20	23	224
	Otros oficios	278	73	21	37	47	66	237	759
	Domésticos	256	98	61	53	24	125	383	1000
	Ignorados	2	4	1	23	1	....	2	33
	Sumas	1946	1321	842	409	602	1105	1680	7905
Domicilio	Del lugar	1520	813	443	295	532	1030	1481	6114
	De afuera	426	508	399	114	70	75	199	1791
	Sumas	1946	1321	842	409	602	1105	1680	7905
Nacionalidad	Costarricenses	1825	1272	819	397	424	844	479	6060
	Extranjeros	121	49	23	12	178	261	1201	1845
	Suma	1946	1321	842	409	602	1105	1680	7905
Sentenciados	Arrestados	351	152	99	89	22	145	466	1324
	Multados	1552	1152	715	177	565	948	1213	6322
	Sobreseídos	15	15	24	101	2	10	1	168
	Amonestados	28	2	4	42	13	2	....	91
	Sumas	1946	1321	842	409	602	1105	1680	7905

FALTAS COMETIDAS	San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón	Totales
Faltas de Policía	648	460	346	176	143	197	645	2615
Riña	235	229	90	34	43	124	179	934
Embriaguez	645	450	294	73	355	630	278	2725
Maltratamiento	153	29	14	7	7	84	131	425
Lesiones	92	24	28	27	21	20	54	266
Allanamiento	....	....	....	....	1	....	....	1
Hurto	81	17	17	27	3	25	83	253
Escándalo	37	61	21	6	17	10	101	253
Injurias	23	28	13	14	5	12	141	236
Amenazas	1	2	2	5	4	....	3	17
Daños	19	10	....	3	1	2	21	56
Estafa	....	....	....	3	1	1	6	11
Contusiones	....	....	....	....	1	....	....	1
Robo	2	....	....	2	....	....	....	4
Vagancia	10	11	17	31	....	....	38	107
Calumnia	....	....	....	1	....	....	....	1
Total	1946	1321	842	409	602	1105	1680	7905

Dirección General de Estadística.—San José, 15 de marzo de 1907.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

Seccion Demográfica

Proporción de los juzgamientos por embriaguez y faltas de policía por cada 1000 habitantes, en las provincias y comarcas de la República.—Año de 1906

	Población el 31 de diciembre de 1905	Juzgamientos en 1906	Tanto por mil	Nº de orden	Juzgamientos 1905	Diferencia
San José	105820	1946	18-4	4	1910	36
Alajuela	79690	1321	16-6	5	989	332
Cartago	52962	842	15-9	6	788	54
Heredia	39154	409	10-4	7	474	—65
Guanacaste	27332	602	22-0	3	487	115
Puntarenas	17168	1105	64-3	2	802	303
Limón	12171	1680	138-0	1	1266	414
Total	334297	7905	23-6	....	6716	1189

Dirección General de Estadística.—San José, 15 de marzo de 1907.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

Sección Demográfica

Cuadro demostrativo de la criminalidad en las provincias y comarcas de la República durante el año de 1906

DETALLES		San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón	Totales
Enero		82	38	14	8	28	....	2	172
Febrero		38	39	24	15	26	6	1	149
Marzo		50	46	21	18	30	5	2	172
Abril		40	38	18	20	34	5	1	156
Mayo		77	35	9	16	29	2	4	172
Junio		35	36	16	15	26	11	9	148
Julio		47	37	22	10	33	19	11	179
Agosto		63	39	10	10	75	5	3	205
Setiembre		42	24	9	12	44	5	5	141
Octubre		69	51	27	8	38	3	8	204
Noviembre		78	17	16	11	34	8	13	177
Diciembre		36	34	10	12	7	9	9	117
Sumas		657	434	196	155	404	78	68	1992
Delincuentes	Menores	10	8	2	5	1	1	....	27
	Mayores	542	364	182	143	367	67	64	1729
	Ignorados	105	62	12	7	36	10	4	236
Sumas		657	434	196	155	404	78	68	1992
Sexo	Varones	505	369	176	139	317	63	55	1624
	Hembras	54	23	14	9	60	5	8	173
	Ignorados	98	42	6	7	27	10	5	195
Sumas		657	434	196	155	404	78	68	1992
Estado Civil	Solteros	240	138	81	66	254	29	31	839
	Casados	286	216	91	80	86	24	12	795
	Viudos	11	16	11	1	9	3	1	52
	Divorciados	2	2	....	....	....	....	....	4
	Ignorados	118	62	13	8	55	22	24	302
Sumas		657	434	196	155	404	78	68	1992

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

Sección Demográfica

Cuadro demostrativo de la criminalidad en las provincias y comarcas de la República, durante el año de 1906

DETALLES		San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón	Totales
Cultura	Sabe leer y escribir	332	227	120	82	192	40	34	1027
	No sabe	208	134	60	65	151	20	7	645
	Se ignora	117	73	16	8	61	18	27	320
	Sumas	657	434	196	155	404	78	68	1992
Profesión ú oficio	Agricultores	320	279	125	108	181	38	14	1065
	Artesanos	60	20	18	10	45	7	3	163
	Comerciantes	48	12	8	7	15	2	5	97
	Otros oficios	63	35	18	14	59	11	11	211
	Domésticos	53	23	13	9	60	5	8	171
	Ignorados	113	65	14	7	44	15	27	285
	Sumas	657	434	196	155	404	78	68	1992
Domicilio	Del lugar	206	215	84	60	159	40	40	804
	De afuera	338	162	92	87	203	22	13	917
	Ignorados	113	57	20	8	42	16	15	271
	Sumas	657	434	196	155	404	78	68	1992
Nacionalidad	Costarricenses	505	366	172	139	308	48	8	1546
	Extranjeros	38	13	15	7	57	15	40	185
	Ignorados	114	55	9	9	39	15	20	261
	Sumas	657	434	196	155	404	78	68	1992
Estado de la causa	Pasada á otra autoridad	89	86	79	....	50	3	....	307
	En instrucción	14	88	44	21	163	17	39	386
	Sobreseida	230	99	25	65	41	6	6	472
	Terminada	324	161	48	69	150	52	23	827
	Sumas	657	434	196	155	404	78	68	1992

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

Sección Demográfica

Cuadro de la criminalidad en las provincias y comarcas de la República, durante el año de 1906

CLASE DE DELITO	San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón	Totales
Retardación de justicia	1	..	..	..	..	..	..	1
Robo	25	12	3	3	11	..	1	55
Falsificación	9	2	2	..	3	..	..	16
Homicidio frustrado	4	..	..	..	2	1	1	8
Sodomía	2	1	..	..	..	..	..	3
Incendio	13	5	1	..	7	..	1	27
Estupro	13	2	8	3	2	..	2	30
Lesiones	85	79	31	31	83	13	15	337
Estafa	41	11	6	5	12	2	3	80
Incesto	1	1	..	..	3	..	..	5
Abigeato	31	44	21	11	43	12	..	162
Violación	11	1	1	..	1	3	..	17
Amenazas de atentado	34	36	16	11	17	1	1	116
Hurto	101	60	21	23	32	11	17	265
Rapto	4	4	2	..	4	..	..	14
Homicidio	4	8	5	4	4	4	10	39
Prevaricato	2	4	..	2	..	..	..	8
Detención arbitraria	3	..	..	4	2	1	..	10
Infanticidio	5	..	..	..	..	..	..	5
Envenenamiento	1	..	1	..	..	..	..	2
Falso testimonio	3	1	1	4	2	..	..	11
Abandono de niños	1	2	1	2	..	..	..	6
Injurias	16	25	18	..	84	6	3	152
Violación de correspondencia	2	..	..	5	..	..	..	7
Allanamiento	12	4	6	..	10	1	..	33
Abandono de destino	2	1	..	..	1	..	..	4
Abuso de autoridad	2	6	2	..	11	..	..	21
Prisión arbitraria	5	11	..	..	18	..	1	35
Suplantación de firma	2	..	..	..	..	..	..	2
Estelionato	2	..	..	..	..	..	..	2
Daños	22	16	6	7	4	4	2	61
Pasan	459	336	152	115	356	59	57	1534

CLASE DE DELITO	San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón	Totales
Vienen	459	336	152	115	356	59	57	1534
Calumnia	2	6	..	3	6	..	..	17
Atentado á la autoridad	18	13	2	3	1	2	..	39
Venta de licor sin patente	5	..	4	5	..	..	..	14
Tentativa de violación	1	5	1	..	1	..	..	8
Ficción de autoridad	2	..	..	..	1	1	..	4
Matrimonio clandestino	1	..	..	..	..	..	..	1
Suicidio	1	..	..	..	..	..	..	1
Maltratamiento	1	1	..	1	2	1	..	6
Duelo	1	..	..	..	..	..	..	1
Sustracción de menores	1	..	..	..	..	..	..	1
Fuga de reos	5	..	3	..	..	6	..	14
Sumarias sobre muerte de varias personas	9	17	3	2	7	5	5	48
Depósito de aguardiente clandestino	29	12	10	1	1	..	..	53
Venta de aguardiente clandestino	24	..	..	2	..	..	..	26
Explotación de bosques nacionales	1	..	..	1	..	..	..	2
Venta de aguardiente sin patente	4	..	..	..	..	..	..	4
Depósito de fermentos para destilación	15	..	..	..	..	..	..	15
Fabricación de aguardiente clandestino	59	..	..	..	..	..	..	59
Contrabando	4	1	9	2	2	..	..	18
Depósito indebido de dinamita	2	..	..	..	..	..	..	2
Adulteración de licores	2	..	..	..	..	..	..	2
Defraudación de caudales públicos	2	..	..	..	..	..	..	2
Depósito indebido de tabaco	1	.	..	..	..	..	..	1
Depósito indebido de licores extranjeros	2	1	..	..	..	..	..	3
Depósito de aparatos para destilación	2	..	..	..	..	..	..	2
Fraude	1	..	..	..	..	1	..	2
Falsedad	..	5	2	1	..	..	1	9
Retención indebida de cosas ajenas	.	4	..	1	..	..	..	5
Usurpación de atribuciones	..	3	..	..	2	1	..	6
Perjurio	..	4	1	6	..	..	..	11
Pasan	654	408	187	143	379	76	63	1910

CLASE DE DELITO	San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón	Totales
Vienen	654	408	187	143	379	76	63	1910
Tentativa de suicidio	..	3	..	1	..	..	..	4
Usurpación	..	6	1	..	..	..	..	7
Denegación de auxilio á la autoridad	..	5	..	..	1	..	..	6
Aborto	..	1	..	..	1	..	..	2
Homicidio involuntario	..	1	..	..	..	..	..	1
Accidente ferroviario	..	2	..	..	..	..	1	3
Arrogación de funciones	..	1	..	..	..	..	..	1
Faltas á la autoridad	..	1	3	1	..	..	..	5
Prolongación indebida de funciones públicas	..	1	..	..	..	..	..	1
Quebrantamiento de condena	..	1	3	..	..	..	..	4
Corrupción de menores	..	..	..	1	..	..	..	1
Quiebra fraudulenta	..	..	..	2	..	..	..	2
Faltas á la moral	..	..	..	1	..	..	..	1
Ultraje al culto católico	..	..	..	1	..	..	..	1
Pérdida de correspondencia	..	..	..	..	1	..	..	1
Malversación de caudales públicos	..	..	..	..	1	..	..	1
Exacción ilegal	..	..	..	..	2	..	..	2
Amenazas á la autoridad	..	..	..	..	3	..	..	3
Extracción de hule de los bosques nacionales	..	..	..	..	1	..	..	1
Escalamiento	..	..	..	..	1	..	1	2
Voto indebido	..	..	..	..	..	1	..	1
Contusiones	..	..	..	..	..	..	1	1
Varios	3	4	2	5	14	1	2	31
Total	657	434	196	155	404	78	68	1992

Dirección General de Estadística.—San José, 15 de marzo de 1907.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

Sección Demográfica

Proporción de las causas criminales terminadas por cada mil habitantes, en las provincias y comarcas de la República.—Año 1906

	Población el 31 de diciembre de 1905	Causas 1906	Tanto por mil	Número de órden	Causas 1905	Diferencia
San José	105,820	324	3—1	2	468	— 144
Alajuela	79,690	161	2—	4	203	— 42
Cartago	52,962	48	0—9	7	82	— 34
Heredia	39,154	69	1—8	6	78	— 9
Guanacaste	27,332	150	5—5	1	99	51
Puntarenas	17,168	52	3—	3	94	— 42
Limón	12,171	23	1—9	5	63	— 40
Total	334,297	827	2—5	..	1087	— 260

Dirección General de Estadística.—San José, 15 de marzo de 1907.

El Jefe de la Sección Demográfica,

J. M. Alfaro Cooper

Señor Director General de Estadística

Tengo el gusto de dar á V. el movimiento habido en la sección de mi cargo durante el año que terminó el 31 de Marzo próximo pasado.

Hubiera deseado haberlo podido concluir para esa fecha, pero motivos de salud me lo impidieron.

Como V. bien ha podido observar, se tropieza con muchas dificultades para poder hacer el trabajo con datos infalibles como deberían ser los datos estadísticos que nos son suministrados por las autoridades civiles. Esto, junto con la falta total de ellos en algunos casos en que no ha sido posible obtenerlos á pesar de repetidas instancias y grandes esfuerzos, son causa de que no dé un informe tan minucioso como deseara.

Tanto del Censo Agrícola como del Industrial, no he podido obtener un solo dato referente á los distritos del Carmen, Catedral, Hospital, Merced y San Francisco de Dos Ríos, siendo los cuatro primeros los más importantes de la provincia.

Por los cuadros adjuntos verá el aumento y disminución de cultivos, industria agrícola y pecuaria comparados con los del año anterior. De industrias manufactureras no se le presentan por falta de datos con qué compararlos, pues el ex-Director no le dió importancia á este ramo.

Tomando los cultivos de toda la República en conjunto, se ve que los únicos que han desmerecido este año son: café de 3 á 10 años, plátanos y mangos. La disminución del plátano obedece á que los hacendados lo han abandonado como sombra para el café. Respecto del mango es tan pequeña la diferencia que no merece tomarse en cuenta.

El banano ha aumentado considerablemente en toda la comarca de Limón, menos en el distrito central que tenía cultivado el año pasado 411-77 hectáreas y éste, no hay anotado ninguna.

Habrá V. observado que la cifra de 1434598-23 hectáreas de montaña parece exagerada si se compara con la del año pasado, pero esto obedece á que no se pudieron obtener en esa época los datos de San Carlos, Talamanca, Sarapiquí y Guatuso, hasta después de esfuerzos hechos por las autoridades de aquellos puntos.

Como puede verse en el cuadro respectivo, las industrias del país no han tenido mayor incremento, comparadas con años anteriores. En cambio la industria pecuaria en general ha aumentado considerablemente en toda la República.

En la esperanza de que con estos informes dejo cumplida mi obligación satisfactoriamente, me suscribo

De V. atenta y S. S.,

ANA PINTO

Mayo 11—1907.

CUADRO A

Disminución de cultivos en las provincias en 1906

	San José	Alajuela	Cartago	Heredia	Guanacaste	Puntarenas	Limón
Café menor de 3 años	.....	73.32	.....	104.91	5.29	.....	.....
— de 3 á 10 años	.....	283.33	.....	289.54	114.45	.....	21.70
— mayor de 10 años	132.93 hec.	434.00	.....	.....	2.81	23.10	18.90
Caña dulce	101.76 —	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Frijoles	45.47 —	.....	28.98	42.7	.....	225.75	.....
Maíz	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Plátanos	.....	163.10	591.75	300.30	13.42	.....	.....
Bananos	.....	.....	.....	18.20	.....	5.60	.....
Arroz	.....	.....	.....	3.50	41.65	.....	.....
Tabaco	.....	.....	103.54	....	1.51	1.55	.....
Cacao	.....	.....	6.48	14.00	.....	.....	.....
Caucho	0.71 —	.....	16.1	.....	.....	.....	5.90
Potrero artificial	.....	.....	.....	.....	.....	1129.53	.....
— natural	1990.28 —	.....	2657.90	.....	.....	.....	.....
Monte	950.00 —	.....	1681.4	....	1253.35	.....	.....
Montaña	.....	.....	3850.00	....	.....	.....	.....
Legumbres	63.27 —	.....	.....	.....	.....	18.03	.....
Otras plantas	.....	.....	105.93	.....	.....	.....	.....
Yuca	11.83 —	22.41	3.68	0.35	13.77	.....	.....
Naranjos	.....	.....	.....	6.15	.....	4.61	.....
Mangos	.....	0.33	0.46	4.24	2.35	3.44	.....
Aguacates	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cocoteros	.....	0.65	.....	.....	0.40	.....	15.34
Otros frutales	.....	44.92	.....	....	.....	.....	.....

NOTA.—Todos los datos de cultivos están en hectáreas.

CUADRO A

	TOTAL 1905	TOTAL 1906	Aumento de cultivos	Disminución de cultivos	Lugares donde ha aumentado en 1906	Lugares donde ha disminuído en 1906
Café menor de 3 años	3007.80	3340.52	332.72	.....	San José, Cartago, Puntarenas y Limón	Alajuela, Heredia y Guanacaste
— de 3 á 10 años	11320.49	11061.16	.....	259.33	San José, Cartago y Puntarenas	Alajuela, Heredia, Guanacaste y Limón
— mayor de 10 años	15871.55	15946.13	74.58	.....	Cartago y Heredia	San José, Alajuela, Guanacaste, Puntarenas y Limón
Caña dulce	10356.50	11067.62	711.12	.....	Alajuela, Cartago, Heredia, Guanacaste, Puntarenas y Limón	San José
Frijoles	7060.90	7719.54	658.64	.....	Alajuela, Guanacaste y Limón	San José, Cartago, Heredia y Puntarenas
Maíz	26664.22	28801.16	2136.94	.....	En toda la República	
Plátanos	11504.15	11012.90	.....	491.25	San José, Puntarenas y Limón	Alajuela, Cartago, Heredia y Guanacaste
Bananos	16545.89	36752.83	20206.94	.....	San José, Alajuela, Cartago, Guanacaste y Limó	Puntarenas y Heredia
Arroz	2388.65	2915.82	527.17	.....	San José, Alajuela, Cartago, Puntarenas y Limón	Heredia y Guanacaste
Tabaco	625.77	757.40	131.63	.....	San José, Heredia, Guanacaste, Limón y Alajuela	Cartago y Puntarenas
Cacao	1006.22	2477.11	1470.89	.....	San José, Alajuela, Guanacaste, Puntarenas y Limón	Cartago y Heredia
Caucho	5327.74	5645.00	317.26	.....	Alajuela, Heredia, Guanacaste y Puntarenas	San José, Cartago y Limón
Potrero artificial	125703.45	142313.46	16610.01	.....	San José, Alajuela, Cartago, Heredia, Guanacaste y Limón	Puntarenas
— natural	138261.20	185871.80	47610.60	.....	Alajuela, Heredia, Guanacaste, Puntarenas y Limón	San José y Cartago
Monte	403183.36	425831.62	22648.26	.....	Alajuela, Heredia, Puntarenas y Limón	San José, Cartago y Guanacaste
Montaña	573833.57	1434598.23	860764.66	.....	San José, Alajuela, Heredia, Guanacaste, Puntarenas y Limón	Cartago
Legumbres	1261.29	1478.36	217.07	.....	Alajuela, Cartago, Heredia, Guanacaste y Limón	San José y Puntarenas
Otras plantas	760.95	1168.46	407.51	.....	San José, Alajuela, Heredia, Guanacaste, Puntarenas y Limón	Cartago
Yuca	1265.53	1950.38	684.85	.....	Puntarenas y Limón	San José, Alajuela, Cartago, Heredia y Guanacaste

	TOTAL 1905	TOTAL 1906	Aumento de cultivos	Disminución de cultivos	Lugares donde ha aumentado en 1906	Lugares donde ha disminuído en 1906
Naranjos	176.34	255.59	79.25	.....	San José, Alajuela, Cartago, Guanacaste y Limón	Heredia y Puntarenas
Mangos	79.92	73.71	.....	6.21	San José y Limón	Alajuela, Cartago, Heredia, Guanacaste y Puntarenas
Aguacates	105.72	139.98	34.26	.....	En toda la República	
Cocoteros	76.58	119.70	43.12	.....	San José, Cartago, Heredia y Puntarenas	Alajuela, Guanacaste y Limón
Otros varios	328.01	338.05	10.04	.....	San José, Cartago, Heredia, Guanacaste, Puntarenas y Limón	Alajuela

CUADRO B.

COMPARACION DE INDUSTRIAS AGRICOLAS

	SAN JOSÉ		ALAJUELA		CARTAGO	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Secadoras de café	15 . 30860 kgs.	18 . 42116 kgs.	7 . 19850 kgs.	8 . 23140 kgs.	27 . 53548 kgs.	30 . 58062 kgs.
Beneficios — simples	18 . 41755 ..	15 . 30923 ..	37 . 12470 ..	24 . 28825 ..	5 . 1856 ..	6 . 11960 ..
— — á vapor	23 . 47647 ..	23 . 55327 ..	11 . 13332 ..	6 . 16741 ..	17 . 36430 ..	14 . 28700 ..
— — hidráulicos	22 . 45048 ..	22 . 48170 ..	21 . 37120 ..	22 . 45133 ..	24 . 35605 ..	32 . 77085 ..
— — eléctricos	3 . 8080 .	3 . 8080 ..	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
— almidón	1 . 50 ..	. . . . .	22 . 3550 ..	22 . 3992 ..	11 . 163 ..	1 . 150 ..
— escobas	3 . 195 ..	3 . 215 ..	5 . 157 ..	3 . 86 ..	2 . 4 ..	1 . 15 ..
— fibras	. . . . .	. . . . .	1 . 20 ..	1 . 20 ..	64 . 199 ..	14 . 52 .
— tabaco	10 . 28 ..	11 . 38 ..	10 . 474 ..	22 . 298 ..	2 . 300 ..	62 . 522 ..
— arroz	2 . 790 ..	1 . 504 ..	4 . 6320 ..	9 . 4107 ..	. . . . .	. . . . .
Trapiches de madera	295 . 48192 ..	352 . 52096 ..	136 . 29965 ..	261 . 28209 ..	39 . 3537 ..	70 . 6668 ..
— — hierro	387 . 62155 ..	391 . 62558 ..	274 . 67911 ..	122 . 21379 ..	79 . 9836 ..	68 . 4685 ..
— á vapor	33 . 5446 ..	55 . 12622 ..	. . . . .	7 . 1904 ..	9 . 933 ..	3 . 1770 ..
— hidráulicos	7 . 1380 ..	15 . 3320 ..	49 . 32966 ..	82 . 28656 ..	59 . 6146 ..	38 . 7458 ..
Ingenios azúcar simples	. . . . .	2 . 2400 ..	. . . . .	1 . 250 ..	1 . 250 ..	. . . . .
— — con máquina	4 . 4640 ..	3 . 3344 ..	3 . 4010 ..	3 . 3245 ..	6 . 11562 ..	5 . 11460 ..
Fábricas de puros	43 . 329 ..	7 . 61 ..	13 . 159 .	15 . 66 ..	39 . 197 ..	36 . 145 ..
— — cigarrillos	28 . 48 ..	1 . 3 ..	5 . 19 ..	. . . . .	. . . . .	. . . . .
— — queso	7 . 28 ..	10 . 39 ..	32 . 224 ..	59 . 336 ..	66 . 820 ..	59 . 694 ..
— — mantequilla	1 . 10 ..	1 . 1 ..	6 . 11 ..	11 . 21 ..	28 . 312 ..	15 . 146 ..
Lecherías	140 . 4121 lts.	119 . 5225 lts.	90 . 1460 lts.	118 . 1009 lts.	66 . 2771 lts.	85 . 1643 lts.
Tenerías simples	7 . 21½ zls.	3 . 6 zls.	7 . 18 zls.	5 . 14 zls.	13 . 91 zls.	2 . 10 zls.
— con máquina	. . . . .	1 . 12 ..	. . . . .	. . . . .	1 . 43 ..	. . . . .
Sierras á mano	9 . 852 mts.	11 . 439 mts.	6 . 626 mts.	5 . 25 mts.	205 . 1220 mts.	3 . 268 mts.
— vapor	3 . 500 ..	3 . 480 ..	2 . 920 ..	2 . 1300 ..	10 . 2975 ..	7 . 2366 ..
— hidráulicas	20 . 3220 ..	25 . 3968 ..	35 . 11118 ..	42 . 12140 ..	18 . 5703 ..	26 . 4394 ..
Otras industrias	. . . . .	. . . . .	2 . 52 kgs.	2 . 52 kgs.	47 . 48 kgs.	1 . 1 kgs.

	HEREDIA		GUANACASTE		PUNTARENAS	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Secadoras de café	8 . 37912 kgs.	11 . 28040 kgs.	1 . 80 kgs.	.....	.....	.....
Beneficios — simples	19 . 41300 ..	41 . 82616 ..	1 . 50 ..	1 . 1380 kgs.	.....	1 . 2300 kgs.
— — á vapor	22 . 84660 ..	26 . 88810 ..	.....	.....	.....	.....
— — hidráulicos	30 . 77312 ..	4 . 10400 ..	.....	.....	.....	.....
— — eléctricos	.....	.....	.....	.....	.....	.....
— almidón	.....	.....	1 . 100 ..	2 . 28 ..	1 . 3 kgs.	1 . 3 ..
— escobas	.....	.....	1 . 6 ..	.....	.....	.....
— fibras	.....	.....	6 . 18 ..	2 . 17 ..	.....	.....
— tabaco	.....	6 . 60 ..	.....	2 . 24 ..	.....	.....
— arroz	.....	.....	.....	10 . 296 ..	4 . 100 ..	6 . 208 ..
Trapiches de madera	23 . 3561 ..	55 . 7972 ..	111 . 7587 ..	107 . 6687 ..	35 . 2260 ..	50 . 2601 ..
— — hierro	66 . 20560 ..	37 . 8034 ..	37 . 3282 ..	22 . 2020 ..	18 . 1400 ..	15 . 948 ..
— á vapor	.....	.....	3 . 360 ..	2 . 480 ..	.....	.....
— hidráulicos	.....	4 . 1952 ..	.....	3 . 2120 ..	.....	.....
Ingenios azúcar simples	.....	.....	.....	.....	.....	.....
— — con máquina	.....	.....	2 . 2220 ..	2 . 3900 ..	.....	.....
Fábricas de puros	14 . 59 ..	13 . 67 ..	3 . 60 ..	.....	5 . 75 ..	6 . 83 ..
— — cigarrillos	17 . 70 ..	35 . 75 ..	.....	.....	5 . 75 ..	5 . 75 ..
— — queso	1 . 2 ..	2 . 10 ..	78 . 1559 ..	79 . 484 ..	11 . 144 ..	10 . 119 ..
— — mantequilla	.....	.....	26 . 114 ..	16 . 64 ..	.....	.....
Lecherías	55 . 675 lts.	67 . 629 lts.	173 . 5691 lts.	123 . 2792 lts.	42 . 2817 lts.	118 . 3275 lts.
Tenerías simples	5 . 15 zls.	4 . 22 zls.	21 . 33 zls.	8 . 25 zls.	3 . 20 zls.	4 . 30 zls.
— con máquina	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sierras madera á mano	4 . 316 mts.	1 . 100 mts.	117 . 3717 mts.	192 . 2441 mts.	37 . 1216 mts.	34 . 994 mts.
— á vapor	1 . 125 ..	2 . 375 ..	1 . 40 ..	2 . 2000 ..	.....	4 . 286 ..
— hidráulicas	8 . 1078 ..	6 . 319 ..	4 . 350 ..	4 . 1125 ..	4 . 488 ..	4 . 600 ..
Otras industrias	.....	.....	.....	5 . 46 kgs.	.....	1 . 25 kgs.

LIMÓN

	1905	1906		1905	1906
Secadoras de café	.....	.....	Ingenios azúcar simples	.....	.....
Beneficios — simples	.....	.....	— — con máquina	.....	.....
— — á vapor	.....	.....	Fábricas de puros	.....	5 . 20 kgs.
— — hidráulicos	.....	.....	— — cigarrillos	.....	.....
— — eléctricos	.....	.....	— — queso	3 . 20 kgs.	1 . 20 ..
— almidón	.....	.....	— — mantequilla	4 . 45 ..	3 . 115 ..
— escobas	.....	.....	Lecherías	27 . 1605 lts.	27 . 1634 lts.
— fibras	.....	.....	Tenerías simples	1 . 4 zls.	.....
— tabaco	.....	.....	— con máquina	.....	.....
— arroz	.....	.....	Sierras á mano	9 . 420 mts.	9 . 130 mts.
Trapiches de madera	.....	.....	— vapor	4 . 2315 ..	9 . 8980 ..
— — hierro	.....	.....	— hidráulicas	8 2668 ..	10 . 3460 ..
— — hidráulicos	.....	.....	Otras industrias	.....	.....

CUADRO B.

	TOTAL 1905	TOTAL 1906	Aumento de industrias en 1906	Disminución de industrias en 1906
Secadoras de café	58 . 142250 kgs.	67 . 151358 kgs.	9 . 9108 kgs.	.....
Beneficios — simples	80 . 127431 ..	88 . 158004 ..	8 . 30573 ..	.....
— — á vapor	73 . 182069 ..	69 . 189578 ..	.....	.....
— — hidráulicos	97 . 195085 ..	80 . 180788 ..	.....	4 . 7509 kgs. más
— — eléctricos	3 . 8080 ..	3 . 8080 ..	.....	17 . 14297 ..
— almidón	36 . 3866 ..	26 . 4173 ..	.....	.....
— escobas	11 . 362 ..	7 . 316 ..	.....	10 . 307 .. ,,
— fibras	71 . 237 ..	17 . 89 ..	.....	4 . 46 ..
tabaco	22 . 802 ..	103 . 942 ..	81 . 140 ..	54 . 148 ..
— arroz	10 . 7210 ..	26 . 5115 ..	16 . 2095 .. menos	.....
Trapiches de madera	639 . 95102 ..	895 . 104233 ..	256 . 9131 ..	.....
— — hierro	861 . 165144 ..	655 . 99624 ..	.....	.....
— á vapor	45 . 6739 ..	77 . 16776 ..	32 . 10037 ..	206 . 65520 ..
— hidráulicos	115 . 40492 ..	142 . 43506 ..	27 . 3014 ..	.....
Ingenios azúcar simples	1 . 250 ..	3 . 2650 ..	2 . 2400 ..	.....
— con máquina	15 . 22432 ..	13 . 21949 ..	.....	.....
Fábricas de puros	117 . 879 ..	82 . 442 ..	.....	2 . 483 ..
— — cigarrillos	55 . 212 ..	41 . 153 ..	.....	35 . 437 ..
— — queso	203 . 2797 ..	220 . 1702 ..	17 . 1095 .. menos	14 . 59 ..
— — mantequilla	65 . 492 ..	46 . 347 ..	.....	.....
Lecherías	593 . 19140 lts.	657 . 16207 lts.	64 . 2933 lts. ..	19 . 145 ..
Tenerías simples	57 . 202½ zls.	26 . 107 zls.	.....	.....
— con maquinaria	1 . 43 ..	1 . 12 ..	.....	31 . 95½ zls.
Sierras de madera á mano	387 . 8367 mts.	255 . 4397 mts.	.....	.....
— á vapor	21 . 6875 ..	29 . 15787 ..	8 . 8912 mts.	132 . 3970 mts.
— hidráulicas	97 . 24625 ..	117 . 26961 ..	20 . 2336 ..	.....
Otras industrias agrícolas	49 . 100 kgs.	9 . 124 kgs.	.....	.....
				40 . 24 kgs. más

CUADRO C.

COMPARACIÓN DE INDUSTRIA PECUARIA 1905—1906

	SAN JOSÉ		ALAJUELA		CARTAGO		HEREDIA		GUANACASTE		PUNTARENAS		LIMÓN	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Toros	1245	1558	1755	2051	1096	1029	326	298	6945	7223	1823	1768	596	1020
Bueyes	10371	10291	10477	10200	5214	4451	3107	2808	4047	3444	1956	1778	577	1117
Novillos de ceba	2839	3660	4164	7529	1823	5433	945	1349	9790	11450	5790	5545	1473	15007
Vacas	14051	15642	17641	18350	11414	11075	3647	3457	47312	50957	10013	9795	4035	9226
Vaquillas	4954	8782	8637	14108	5054	5514	2054	1798	27535	17474	4759	4519	499	5719
Terneros	6957	6186	5731	11232	4556	5458	1613	1561	11315	13014	3528	3347	2002	4860
Terneras	5462	4857	6850	10536	4903	4275	1466	1552	11558	12351	2842	2940	1225	3451
Caballos enteros	393	536	655	670	302	306	88	145	1377	1666	464	506	161	350
— castrados	2698	2800	4094	4391	2647	2225	552	650	4809	5397	1349	1372	986	1494
Yeguas	1804	2058	3278	3725	2134	2233	527	493	8537	8975	1450	1482	756	1732
Potros	550	770	1421	1468	571	701	147	158	2449	3156	672	558	244	944
Potrancas	436	738	1319	1533	963	741	165	500	3091	3684	537	495	261	515
Cerdos	11133	12411	10994	20248	3404	3775	3434	2799	9945	12728	4558	5108	686	4942
Cerdas	8060	8183	7582	14634	2301	2529	1927	1377	10223	12946	4724	4663	759	5197
Mulos	79	73	63	55	164	97	6	6	263	340	121	100	371	845
Mulas	105	76	68	79	178	196	19	11	417	350	116	105	1017	1731
Burros	1	....	1	2	3	4	....	1	13	19	2	4	24	17
Burras	1	1	1	1	5	1	3	2	3	2	4	4	39	4
Cabras	81	47	30	32	42	33	18	10	392	263	43	50	300	307
Ovejas	42	47	80	80	127	20	....	....	1	24	....	1	....	4

CUADRO C.

	TOTAL 1905	TOTAL 1906	Aumento 1906	Disminución 1906	Lugares donde ha aumentado en 1906	Lugares donde ha disminuído en 1906
Toros	13786	14947	1161	.....	San José, Alajuela, Guanacaste y Limón	Cartago, Heredia y Puntarenas
Bueyes	35749	34089	.....	1660	Limón	San José, Alajuela, Cartago, Heredia, Guanacaste y Puntarenas
Novillos	26824	49973	23149	.....	San José, Alajuela, Cartago, Heredia, Guanacaste y Limón	Puntarenas
Vacas	108113	118502	10389	.....	San José, Alajuela, Guanacaste y Limón	Cartago, Heredia y Puntarenas
Vaquillas	53492	57914	4422	.....	— — Cartago —	Heredia, Guanacaste y Puntarenas
Terneros	35702	45658	9956	.....	Alajuela, Cartago, Guanacaste y —	San José, Heredia y Puntarenas
Terneras	34306	39962	5656	.....	— Heredia, — Puntarenas y Limón	San José y Cartago
Caballos enteros	3440	4179	739	.....	Aumento en toda la República	.....
castrados	17135	18329	1194	.....	San José, Alajuela, Heredia, Guanacaste, Puntarenas y Limón	Cartago
Yeguas	18486	20698	2212	.....	San José, Alajuela, Cartago, Guanacaste, Puntarenas y Limón	Heredia
Potros	6054	7755	1701	.....	San José, Alajuela, Cartago, Guanacaste, Heredia, Puntarenas y Limón	Puntarenas
Potrancas	6772	8212	1440	.....	San José, Alajuela, Heredia, Guanacaste, y Limón	Cartago y Puntarenas
Cerdos	44154	62011	17857	.....	San José, Alajuela, Cartago, Guanacaste, Puntarenas y Limón	Heredia
Cerdas	35576	49529	13953	.....	San José, Alajuela, Cartago, Guanacaste y Limón	Heredia y Puntarenas
Mulos	1067	1516	449	.....	Guanacaste y Limón (Heredia igual)	San José, Alajuela, Cartago y Puntarenas
Mulas	1920	2548	628	.....	Alajuela, Cartago y Limón	San José, Heredia, Guanacaste y Puntarenas
Burros	44	47	3	.....	Alajuela, Cartago, Heredia, Guanacaste y Puntarenas	San José y Limón
Burras	56	15	.....	41	(San José, Alajuela y Puntarenas igual)	Cartago, Heredia, Guanacaste y Limón
Cabras	906	742	.....	164	Alajuela, Puntarenas y Limón	San José, Cartago, Heredia y Guanacaste
Ovejas	250	176	.....	74	San José, Guanacaste, Puntarenas y Limón (Alajuela y Heredia igual)	Cartago

Secretaría de Fomento—Abril 1º 1907.

Museo Nacional.—San José, 10 de abril de 1907.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Señor:

Cumplo con el grato deber de rendir á V. el informe anual relativo á los trabajos practicados en este Museo durante el año económico de 1906 á 1907.

A semejanza del año anterior, el trabajo de arreglo, aseo y cuidado de las colecciones existentes se ha practicado sin interrupción durante todo el año. sin que en general se note ninguna clase de deterioro.

Me refiero especialmente al Museo Nacional, porque si bien éste existe bajo el título de Instituto Físico-Geográfico, en realidad de verdad, lo que tenemos con valor efectivo es nuestro rico Museo de Historia Natural y Arqueología, unido, en virtud de una disposición administrativa, al Observatorio Meteorológico. Ambos establecimientos han logrado sostenerse por espacio de veinte años, á pesar de las vicisitudes á que están sujetos los planteles de investigación científica en los países pequeños.

Nuestro Museo Nacional tuvo su gestación en una casa particular, luego fué huésped universitario; más tarde tuvo terreno propio, y ahora se halla en la situación de un socio capitalista que no puede usar la firma social. Dos valores reales forman su capital efectivo: el primero y más importante lo constituyen las colecciones existentes, que son de un interés incalculable para Costa Rica; el segundo es el contingente valioso que sus investigaciones han dado para el estudio de la Arqueología é Historia Natural del país. Ya que tenemos un teatro lujoso, hoy que se levanta una biblioteca pública elegante y un establecimiento penitenciario de primer orden, cuando se piensa en un edificio cómodo y espacioso para correos y telégrafos, debemos completar la manifestación de nuestra cultura superior levantando un edificio adecuado á nuestro Museo Nacional, establecimiento el más visitado por cuantos extranjeros llegan á San José.

Esta falta de un edificio hecho exprofeso para Museo no permite extender en mayor escala las colecciones actuales, porque el local que teníamos está absolutamente ocupado y la galería nueva, que se hizo hace dos años, se ocupó provisionalmente con la Escuela de Cocina, creada el año próximo pasado. Teníamos la intención de ocupar la nueva galería con las armas y trofeos que conservamos, como un recuerdo de nuestros valientes militares del 56; pero este buen deseo, de nuestra parte, ha debido aplazar su realización por el motivo indicado antes. Así la exhibición pública permanece estacionaria, exceptuando dos pequeños grupos nuevos, uno de ardillas y otro de monos que recientemente compramos, para conservarlos en el Museo, por ser de especies raras y estar montados con propiedad y gusto artísticos.

No sucede, sin embargo, lo mismo por lo que á otra clase de trabajos se refiere, como se verá por la siguiente especificación que hacemos en cada uno de los departamentos.

ZOOLOGÍA

En la clase de los mamíferos, á más de los grupos de monos titíes y ardillas, citados ya, se han arreglado y se conservan para estudio algunas pieles importantes de nutria, blarina, didelphis, ardillas y armado de zopilote, todas especies bastante difíciles de conseguir. De hoy en adelante el progreso en este importante ramo de la Historia Natural podrá ser más rápido y seguro, por haber vuelto á trabajar en el Museo el taxidermista Adán Lizano, que durante los últimos años ha vivido entregado á trabajos particulares; pero que desde el pasado mes de marzo ha reanudado sus labores interrumpidas por espacio de mucho tiempo.

El estudio de nuestras aves ha seguido publicándose en Páginas Ilustradas, y alcanza ya á 23 artículos, que comprenden un gran número de especies. Estas Páginas Ilustradas se

distribuyen en número de doscientos ejemplares entre las instituciones científicas y bibliotecas públicas más importantes, donde las conservan con particular estimación, pues á mas del referido estudio, en ellas se publican artículos importantes sobre mamíferos, reptiles, exploraciones y otros asuntos que á las personas dedicadas á las ciencias les interesa conocer y conservar.

En la clase de los reptiles el trabajo ha sido todavía más constante y sistemático: por centenares se han recogido y conservado en alcohol estos animales. Por medio de pequeños envíos hechos á los Estados Unidos hemos obtenido la clasificación de especies, conservando al propio tiempo ejemplares correspondientes en este Museo, trabajo que hasta ahora jamás se había practicado en debida forma. En este estudio debemos agradecerle especialmente al doctor Leonardo Stejneger, Jefe del Departamento de reptiles en el Museo Nacional de Washington, el celo y constancia con que se ha dedicado á la clasificación de las especies costarriqueñas, á saber:

Chelydra serpentina.—El profesor Samuel Garman, del Museo de Zoología Comparada de Cambridge, refiriéndose á una tortuga enviada por don José C. Zeledón, escribe con fecha 12 de marzo último: "La tortuga recibida ayer, enviada por V. para su determinación, pertenece á la especie *Chelydra serpentina*, llamada vulgarmente "Snapper" en el Norte, y que habita desde el Canadá hasta el Ecuador. . Agradezco el haber tenido la oportunidad de comparar la especie de su país con ejemplares procedentes de otros lugares, y me sorprende encontrar diferencias tan insignificantes en ejemplares recogidos en localidades tan apartadas unas de otras". La tortuga en referencia fué cogida en Bonilla, de la región atlántica.

Nicaria punctularia pulcherrima.—En el verano del año próximo pasado enviamos al Jardín Zoológico de Nueva York tres tortugas vivas, de las que aquí llaman "hicoteas", cogidas en Santo Domingo de San Mateo, las cuales fueron determinadas por el profesor Raymond L. Ditmars, encargado de los reptiles en el Parque Central de Nueva York. Esta es una de las muchas especies con que se ha enriquecido la fauna nacional mediante los trabajos del Museo en el año próximo pasado.

Crocodilus americanus.—De esta especie de lagarto negro, que habita en la costa del Pacífico, enviamos dos ejemplares pequeños á Washington, y conservamos otros dos recogidos, uno en Tivives, y otro en el Río Grande de Tárcoles, éste último obsequiado al Museo por don Elías Leiva.

Cnemidophorus deppii.—Especie de lagartija conocida en Puntarenas con el nombre de "chisbala" debido á la agilidad de sus movimientos. Esta especie habita desde México hasta Venezuela, pero en Costa Rica no se había colectado antes y por eso no figuraba en la lista de nuestros reptiles. Hoy tenemos ejemplares cogidos en Puntarenas, en la isla de Guayabo, en Tivives y en Santo Domingo de San Mateo, sobre las márgenes del Río Grande, en el lugar llamado Paso Agres.

Mabuya agilis.—Especie de lagartija que habita en Santo Domingo de San Mateo y en Tivives, debajo de los troncos podridos ó entre la corteza y el cuerpo leñoso de los árboles viejos, corpulentos y medio descascarados.

Gerrhonotus.—sp. nov. Pronto tendremos la descripción de una nueva especie que el doctor Stejneger ha reconocido en un ejemplar colectado por don J. Fidel Tristán, en la laguna de Santa María de Dota, á 2000 metros de elevación sobre el nivel del mar.

Anolis cupreus.—Esta especie conocida con el nombre de "llorobita", se halla esparcida en toda la vertiente occidental del país, desde el valle central hasta la costa del pacífico. Se han recogido muchos ejemplares en San José, Alajuela, Turrúcares, la Cebadilla, etc.

Corythophanes cristatus.—Especie arbórea que habita la región del Atlántico, y de la cual se conserva un ejemplar en el Museo. Otro ejemplar se envió á Washington para su determinación, que había colectado en río Banano Mr. C. H. Lankester, marcado con el número 280.

Basiliscus americanus.—Esta especie conocida vulgarmente con el nombre de "gallego" es la más común en la vertiente occidental del país, y de ella hemos obtenido bastantes ejemplares adultos y jóvenes en el río de las Ciruelas.

Basiliscus plumifrons.—La forma de la región atlántica es menos común que la anterior, y se distingue de ella por ser más pequeno el animal y por tener en la cabeza un segundo apéndice largo y angosto, á manera de pluma.

Ctenosaura completa.—Algunos ejemplares jóvenes que enviamos para su determinación al doctor Stejneger, pertenecen á esta especie. Fueron colectados en abril. Cuando están pequeños, la gente de la costa les atribuye propiedades venenosas y creen que pertenecen á una especie diferente del "garrobo" común, tan conocido en San Mateo y Esparta.

Sceloporus malachiticus.—De esta lagartija verde, la más común en la meseta central de Costa Rica, se conservan muchos ejemplares, machos, hembras y jóvenes, que hemos colectado en las cercanías de San José.

Sceloporus variabilis.—Esta forma mexicana, que hasta ahora no se había colectado en Costa Rica, habita en la parte pedregosa de los llanos del Carmen y también en la Bahía de Ballena del Golfo de Nicoya; en ambas localidades hemos colectado buenos ejemplares y en número considerable.

Gonatodes fuscus.—Esta es otra de las especies adicionales á la fauna del país. Con el nombre de "escorpión" se le conoce en Puntarenas, donde vive en las grietas de los árboles, en los tabiques de las casas y otros sitios, sin que la presencia del hombre la inquiete, si bien cuando uno trata de coger estas lagartijas se ocultan con la mayor facilidad.

Xenodon colubrinus.--(*angustirostris*) Esta culebra es muy semejante á la "toboba" de Esparta en su apariencia exterior, y, sin embargo, es enteramente inofensiva. Habita en la tierra caliente del Pacífico y de ella obtuvimos algunos ejemplares por medio del señor Jefe Político don Bennicio Mena.

Erythrolamprus venustissimus.—(*aesculapii*). Pertenecen á esta especie nuestras culebras de coral inofensivas, muy comunes en Centro América. Son estas culebras de color rojo, con anillos negros en pares; mientras la coral venenosa tiene los anillos negros separados y equidistantes unos de otros. De ambas especies conserva un número considerable nuestro Museo Nacional.

Boa imperator.—Pertenece á esta denominación la culebra "bequer", de la cual conservamos en alcohol varias pieles unidas á la cabeza y cola, por ser los cuerpos tan voluminosos que á veces no se consiguen envases que puedan siquiera contener una culebra entera de esta especie.

Hydrus platurus.—Especie que habita en el agua. En Puntarenas y Tivives hemos obtenido tres buenos ejemplares de culebras de mar, de los cuales uno se envió para su determinación al Museo Nacional de Washington, y los otros dos se conservan perfectamente en las colecciones de este Museo.

Bothrops atrox.—Comienza con esta especie la lista de nuestras serpientes venenosas, verdaderamente perjudiciales. Esta, llamada "toboba terciopelo" por el aspecto sedoso de sus escamas, es la más abundante, de mayor tamaño y peores efectos ponzoñosos. Habita á uno y otro lado del país, y en ambas regiones su mordedura es de consecuencias mortales.

Teleuraspis schlegeli.—A esta especie la distinguen vulgarmente con el nombre de "bocaracá". Es pequeña y se caracteriza por tener algunas escamas erectas sobre los ojos, á manera de pestañas. Su coloración varía desde un verde manchado hasta el color de tierra ó de hojas secas; cuando se presenta de color naranjado, se le da el nombre de "oropel". Habita en Santa Clara, Sarapiquí, Miravalles y hasta en las alturas del volcán de Poás.

Bothriechis nigroviridis.—Esta serpiente es pequeña, de color verde con pintas negras pequeñas esparcidas por todo el cuerpo. Un ejemplar que se conserva en nuestro Museo Nacional procede de Sarapiquí y fué colectado por el profesor don Pablo Biolley.

Bothriechis lateralis.—Esta serpiente es conocida vulgarmente con el nombre de "Lora" en virtud de su color verde uniforme, aunque si se la examina detenidamente se verá que ese color verde es más intenso y azulado en la parte superior; que por debajo es un verde claro, y que ambos tintes están separados en toda su extensión por una raya amarilla angosta que separa las escamas dorsales de las placas inferiores, en cada lado. El ejemplar que conservamos procede de San Isidro, donde su mordedura puso en peligro la vida de un joven campesino, felizmente asistido por un médico experto.

Bothriopsis lansbergii.—Esta serpiente es talvez la más pequeña de todas las nuestras; se parece un poco á la "terciopelo" cuando ésta última está pequeña, pero difiere en la longitud mayor de la cabeza, en el tamaño y número de las placas del hocico, en la forma de los dibujos superiores y muy particularmente en las placas subcaudales que en la terciopelo se presentan pareadas y en la especie á que nos referimos se siguen de una en una como las abdominales.

Crotalus terrificus,—Corresponde á esta especie la serpiente de cascabel que habita la región cálida del Pacífico. Tiene sobre el hocico tres pares de escamas simétricas en contacto; es de color moreno oscuro por encima, con la cola casi negra: sobre el cuello tiene dos rayas longitudinales, y sobre el dorso una fila de rombos bien marcados; su tamaño alcanza hasta un metro ochenta centímetros de longitud, y el veneno de sus colmillos es siempre mortal.

Estas son las especies de reptiles cuya existencia hemos comprobado personalmente durante el último año económico; pero tenemos un centenar más que se irán determinando poco á poco, para que este estudio resulte doblemente provechoso, pues en la forma que lo hemos practicado hasta hoy, el conocimiento es exacto y los datos biológicos seguros. Para continuar el trabajo de clasificación contamos con más de quinientos ejemplares recogidos ya, y que se conservan en perfecto estado.

Una gran cantidad de batracios tenemos listos para clasificarlos, y aunque se enviaron algunos á Turín, no hemos obtenido todavía la determinación de las especies remitidas. Solamente de un ejemplar de salamandra, enviado á Washington, sabemos que pertenece á la especie conocida ya bajo el nombre de *Spelerpes subpalmatus*. Este ejemplar fué obsequiado por don J. Fidel Tristán, quien lo cogió en el Tablazo, á 1900 metros de elevación sobre el nivel del mar, en setiembre del año próximo pasado.

Por encargo del Museo de Chicago, recogimos muchos peces pequeños de agua dulce, en el río Machuca y en Turrialba; pero esta remesa es reciente y aún no podemos dar la lista respectiva, que será la primera contribución al estudio de nuestros peces, pues hasta hoy nadie se había ocupado de esa importante clase de los vertebrados en Costa Rica. Tanto para los peces, como para los batracios y reptiles, se lleva un libro de registro, en que se consignan numerados los diversos ejemplares recogidos en cada expedición, con la fecha, localidad y notas especiales, que junto con el arreglo de cada uno de ellos ocasionan un trabajo largo y constante.

De otras clases de animales inferiores, hemos recogido lo que ocasionalmente se presenta; pero como el profesor don Pablo Biolley se ocupa de la recolección y estudio de ellos, desde hace muchos años, preferimos auxiliar sus trabajos, con lo cual se obtiene un resultado eficazmente provechoso desde el punto de vista científico, El resultado final, por un

camino ó por otro, viene á ser el mismo, pues la síntesis de los esfuerzos acumulados beneficia por último al Museo, que recibe el producto de esas pacientes investigaciones. Como ejemplo vivo, tenemos para salir de la Tipografía Nacional un estudio sobre los moluscos de la isla del Coco, que el profesor Biolley ha hecho con la atención y desinterés material propios de los hombres de ciencia.

Durante el pasado año económico hemos visto con placer que don J. Fidel Tristán continúa su estudio sobre crustáceos de Costa Rica, y que naturalistas extranjeros como los señores Schaus, Lankester, Carriker, Underwood y otros se han ocupado en colectar mariposas, pájaros y mamíferos. Estos trabajos no benefician directamente al Museo, pero la clasificación de los animales por ellos recogidos vendrá más tarde á enriquecer la fauna nacional.

BOTANICA

Durante el año, la señorita Isabel Calderón se ha ocupado en el arreglo y envenenamiento del herbario. También se han remitido al Departamento de Agricultura de Washington varios paquetes de plantas para estudio, que las autoridades de aquel centro científico pidieron hace algún tiempo, por medio de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Por la estrecha relación que existe entre el Instituto y la Sociedad Nacional de Agricultura, se ha dejado al cuidado de ésta última el jardín y pedidos de semillas que en otro tiempo se atendieron por el Instituto.

Cuando pueda trasladarse á otra parte la Escuela de Cocina podrá el Museo mantener una Sección Agrícola, en que se exhiban con propiedad las maderas del país, los granos, plantas textiles y tantos otros objetos interesantes, que hoy por hoy permanecen almacenados, sin prestar ningún servicio al público.

ARQUEOLOGÍA

Seguramente la seccción mejor atendida es la de antigüedades, porque tiene dos empleadas dedicadas al servicio: doña Luisa Calderón v. de Flores y la señorita Celina Gallardo; ambas se han dedicado con entusiasmo á remendar antigüedades, para lo cual se abrieron como sesenta cajas que permanecían cerradas desde el traslado del Laberinto al edificio que hoy ocupamos.

Las colecciones, por otra parte, han recibido un ensanche considerable con la compra que el Gobierno hizo al Presbítero don José María Velazco, por valor de mil seiscientos colones. De esta valiosa colección se tomaron ochenta piezas para canjearlas con el señor Underwood por otras tantas procedentes de Térraba y Boruca, lugares hasta ahora no representados en la colección de antigüedades que posee el Museo.

También se han comprado cinco piezas de oro interesantes por sus representaciones, una, sobre todo, que representa un lagarto llevando un hombre en el hocico, cogido por la cintura. De estas piezas se han tomado buenas fotografías que publicaremos acompañadas de datos y detalles, que por ahora harían demasiado largo este informe.

Durante el año próximo pasado vió la luz pública el libro titulado "Arqueología Criminal Americana" y aunque tenía un carácter puramente particular, repartimos más de trescientos ejemplares en las bibliotecas públicas é instituciones extranjeras que mantienen relaciones de canje con nuestro Museo Nacional. Esto ha contribuido, seguramente, á sostener nuestras buenas relaciones y á que la biblioteca continúe recibiendo importantes publicaciones.

OBSERVATORIO

El servicio meteorológico se ha sostenido y publicado las observaciones diarias en La Gaceta Oficial, á pesar de los trastornos consiguientes al cambio de empleados que, por un motivo ó por otro, han dejado el Observatorio. Hoy está esa oficina servida por las señoritas Ester y María Luisa Morales, quienes atienden el Observatorio con la mejor buena voluntad y constancia.

Para terminar este informe, sólo me falta consignar un hecho de pesar para todos los empleados del Instituto. El sábado 23 de marzo murió en San Antonio de Desamparados la señorita Emma Monge, que tuvo á su cargo el servicio meteorológico; dolorosa enfermedad la obligó á separarse del Observatorio hace más de un año, agravándose de tal modo su dolencia día tras día, que terminó fatalmente con la muerte.

Soy de V atento y fiel servidor,

ANASTASIO ALFARO

INFORME

presentado por el Consejo Administrativo de la Sociedad Nacional de Agricultura á la Asamblea de 1907

SEÑORES:

Cumplimos con el grato deber de informar á la Sociedad Nacional de Agricultura sobre los trabajos practicados durante el año económico que acaba de terminar.

Por su orden correspondiente se enumeran en detalle las labores del Campo de Ensayos de Guadalupe, los primeros trabajos efectuados en el Campo Esperimental de Santo Domingo, los diversos acuerdos tomados por el Consejo Administrativo de la Sociedad, durante el año de 1906 á 1907, la obra ejecutada por el *Boletín*, como órgano de publicidad creado por esta Institución, y finalmente el movimiento de gastos comprobados que la Sociedad ha tenido que hacer durante el período á que nos referimos.

CAMPO DE ENSAYOS DE GUADALUPE

Parte de las notas que á continuación se insertan fueron publicadas en el numero 8 del *Boletín* de la Sociedad Nacional de Agricultura, con motivo de la visita que los señores Delegados de Centro América al Congreso de la Paz se sirvieron hacer al Campo de Ensayos de Guadalupe el día 21 de setiembre del año pasado.

Los trabajos del Campo de Ensayos de Guadalupe, en este año, tuvieron por objeto, principalmente:

1º—El ensayo y aclimatación de las mejores especies de plantas forrajeras, gramíneas y leguminosas, empleadas en otras partes en la formación de prados permanentes y temporales, utilizables directamente por el ganado, por el corte en verde ó la reparación de heno.

2º—El cultivo perfecto, la aplicación de abonos y la selección del maíz, con el fin de aumentar el rendimiento y el ensayo de aclimatación de varias de las mejores variedades de los Estados Unidos.

Además de estos trabajos, que han ocupado de un modo preferente nuestra atención en el presente año, se han ejecutado muchos otros, que son:

1º—Cultivo de leguminosas para grano y ensayo de aclimatación de algunas especies selectas de los Estados Unidos.

2º—Cultivo de leguminosas destinadas á ser utilizadas como abono verde. Este ensayo fué comenzado el año pasado.

3º—Ensayos de aclimatación de algunas de las mejores variedades de trigo, cebada y avena cultivados en los Estados Unidos.

4º—Cultivo de plantas forrajeras de corte, de gran rendimiento. Continuación de experiencias del año pasado y ensayo de una especie nueva.

5º—Continuación de las experiencias emprendidas el año pasado con las papas.

6º—Ensayo comparativo de una misma planta en condiciones diferentes de cultivo para demostrar la influencia que en nuestra zona puede tener, en la estación lluviosa, el cultivo profundo del suelo.

7º—Ejecución del drenaje completo del campo para demostrar el efecto, costo y practicabilidad de esta operación.

8º—Continuación de las experiencias comenzadas el año pasado con el arroz.

9º—Cultivo del agrá y varias especies de vides extranjeras.

10.—Experiencias variadas con abonos químicos.

11.—Experimentos con cebollas de Canarias.

12.—Ensayos en las condiciones del cultivo en grande, de la remolacha forrajera gigante.

13.—Cultivos varios como tomates, cacao mani, espárragos, zanahorias, remolachas, plantas textiles, árboles frutales y de adorno, etc.

Todos los ensayos han sido hechos como el año pasado, en cuadros de una área. Por falta de terreno hubo necesidad de hacer muchos en cuadros de media área. Esto presenta en muchos casos grandes inconvenientes para el éxito de los experimentos, especialmente cuando se trata de la selección de semillas puras, en las que hay que evitar la hibridación con variedades de poco valor.

El terreno es siempre de mala calidad, aunque ya se ha realizado un gran progreso en cuanto á su condición física y fertilidad, comparativamente con lo que fué el año pasado, por la acción del cultivo, el drenaje, el entierro de cosechas en verde de luguminosas, la rotación de cultivos y empleo de algunos sacos de abonos minerales. Se ha dispuesto, además, del estiércol de un caballo y del excusado portátil de la casa. Las tierras pobres no se fertilizan de un golpe. La fertilización debe ser gradual y requiere varios años.

La fertilización del terreno de ensayos de Guadalupe fué ya muy manifiesta á fines del año pasado por el modo como se desarrollaron las papas, la remolacha forrajera, la cebada y algunos pastos. En el presente año se han obtenido con las papas, las cebollas y los tomates resultados verdaderamente notables.

Pastos

De todos los productos de la tierra, el principal, el fundamental es la yerba. Ella cubre el suelo, evita la erosión, prepara el suelo para otras cosechas, da subsistencia á los animales, *productores de estiércol, sin el cual no hay agricultura próspera posible*. La yerba es indispensable para el mantenimiento de la fertilidad de la tierra y para la existencia del hombre. Es, pues, muy sensible que la cuestión del cultivo, selección, mejoramiento de las especies forrajeras indígenas, y la aclimatación de especies selectas de otros lugares, sea, en general, mirada con tan poco interés por nuestros agricultores.

Las plantas forrajeras pertenecen, principalmente á dos familias botánicas: las gramíneas y las leguminosas. Las primeras son ricas en almidones, azúcares y grasa. Las leguminosas contienen sobre todo sustancias albuminoides. Para que el forraje produzca en los animales el efecto más útil y económico posible, es necesario que la albúmina se encuentre en buenas proporciones con los demás elementos de los forrajes. Es necesario, además, que las yerbas sean variadas, suaves, suculentas, apetitosas, nutritivas, durables, de gran rendimiento, capaces de resistir el diente y piso de los animales y de ser transformadas por la desecación en buen heno. A las pocas gramíneas que forman nuestros potreros podrían asociarse tal vez algunas buenas especies cultivadas en otras partes. Las leguminosas, fuera de los potreros situados en las faldas de las cordilleras volcánicas en que se encuentra una especie pequeña de trébol (*Trifolium amabile*) de poco valor agrícola, puede decirse que no existen. En cuanto á la creación de prados artificiales de poca duración y de gran rendimiento, destinados al corte para consumo en verde ó para la henificación, especialmente adaptados al cultivo intenso, en tierras fértiles y bien abonadas, nada se ha hecho todavía en Costa Rica.

Con el objeto de contribuír al conocimiento de las especies que pueden ser de utilidad, se tienen en ensayo, en el campo de Guadalupe, las siguienies:

I. Gramíneas

1º—*Avena elatior*, L. Fromental, avena elevada de prados, ray gras francés, tall meadow oat grass. Planta del mayor valor por el gran rendimiento y buena calidad del forraje que produce, Puede cultivarse en toda clase de tierras, aún las más ingratas. Soporta bien la sequía. Es la más alta de las yerbas finas que se cultivan en Europa y los Estados Unidos, donde suele alcanzar hasta 1 m. 50 cm. de altura. Aunque es poco vivaz, se multiplica fácilmente por semilla, de modo que no desaparece de los potreros. Su mejor empleo es, sin embargo, para prados artificiales de poca duración, en los cuales da, desde el primer año, un producto considerable. En nuestro campo se desarrolló con mucho vigor. á pesar de lo mediocre del terreno y alcanzó rápidamente una altura de cerca de un metro. Retoña muy bien después del corte.

Esta planta ha soportado perfectamente la prolongada sequía y los vientos desecantes de este año, conservándose siempre fresca y verde á pesar de no haber recibido una sola gota de agua.

Con el objeto de conocer la resistencia á la sequía de las diversas especies de plantas forrajeras que se tienen en observación, nos hemos abstenido, en absoluto, de regarlas durante la estación de sequía persistente que estamos atravesando.

El fromental merece, pues, ser tanteado en mayor escala, en mezcla con otras yerbas. Su sólo inconveniente es ser, cuando se emplea solo, poco apetecido del ganado.

2º—*Dactilis glomerata*, L. Dactilo aglomerado, orchard grass, Gramínea de las más apreciadas, á pesar de su aspecto leñoso. Da un gran rendimiento y es notoble por su facultad de retoñar siempre con vigor. Se emplea con ventaja para potreros permanentes ó para prados de poca duración. Da su mayor producto el segundo y tercer años después de sembrado. Aguanta perfectameute la sombra. Toda clase de ganado lo come con avidez y puede ser transformado en muy buen heno. En Guadalupe creció rápidamente, con mucha fuerza, produciendo un forraje tupido. Ha sido cortado ya varias veces y puede considerarse como bien adaptado á nuestra situación,

El dáctilo se ha conservado también perfectamente verde hasta la fecha. Por esta

circunstancia, por desarrollarse bien á la sombra y ser apreciado por el ganado, debe considerarse como una de las mejores gramíneas que podrían cultivarse en nuestro país.

3º—*Lolium perenne*. L. Cizaña común, ray grass inglés. Excelente yerba para tierras arcillosas: las tierra livianas le convienen menos. Se desarrolla muy pronto pero no dura en general más de tres ó cuatro años. En el segundo año es cuando da su mayor rendimiento. Es el más estimado de los pastos en Inglaterra. Asociado el trébol rojo da un forraje del más alto valor nutritivo. Su heno es áspero, pero de muy buen aroma y es muy apetecido por el ganado. Se le estima mucho para la formación de sabanas. En Guadalupe se desarrolla muy bien y retoña rápidamente después del corte, aunque en nuestro campo se ha elevado poco Fué cultivado en la Palma, hará unos treinta años, por don José Manuel Núñez, con el mejor resultado, pues todavía existe. También se ha ensayado en Rancho Redondo, en las faldas del Irazú y en varios otro lugares, siempre con buen resultado.

Su resistencia á la sequía, deja sin embargo mucho que desear. En nuestro campo se ha secado por completo, aunque no parece muerto y es probable que reviva con las primeras lluvias.

4º—*Lolium italicum*. A. Br. Cizaña italiana, ray grass de Italia. Es de todas las buenas gramíneas la que da los productos más abundantes y la más apropiada para el cultivo intenso; es también la que se desarrolla mejor y con más rapidez en las buenas tierras de la meseta central. Nosotros los ensayamos en sabana de Mata Redonda hará unos diez y seis años, con el más espléndido resultado. No hay gramínea que se desarrolle más ligero que ésta, después de la siembra y que continúe vegetando con tanta fuerza. Sus tallos finos y suaves alcanzan una altura de 40 á 90 centímetros. El ray grass italiano, *como casi todas las mejores especies adaptadas al cultivo intenso, es poco durable*, pero esto no disminuye en nada su mérito. Solamente mediante el cultivo intenso del suelo con el arado, la aplicación liberal de abonos, y la elección de especies finas, nutritivas, de gran rendimiento y poca duración, puede obtenerse de la cultura forrajera el mayor producto y utilidad. Las especies perennes son, en general, de poco valor nutritivo y de poco rendimiento y no deben adoptarse sino en las situaciones en que el cultivo extensivo se impone: en lugares alejados de los centros de consumo, en las faldas de las montañas, en los lugares húmedos, inundados, accidentados, en tierras pobres, y en general, donde no pueda hacerse un uso frecuente del arado y los materiales fertilizantes. El ray grass italiano, se desarrolla mejor en tierras frescas y climas templados. Las tierras húmedas y frías no le convienen. Da su mejor rendimiento en los dos primeros años; después se agota rápidamente. Se necesitan 50 kilos de buena semilla, que cuestan $ 8-00 para cubrir una hectárea.

Un cuadro de una área de ray grass italiano, en mezcla con trébol rojo, dió el año pasado tres cortes, de una carretada grande cada uno. Esta yerba resiste perfectamente á la sequía.

5º—*Pheleum pratense*, L. Fleola de prados, timothy. Es la yerba más cultivada en los Estados Unidos. Da un buen producto desde el primer año, pero al tercero comienza á disminuir y desaparece gradualmente. No conviene, pues, sino para prados de poca duración. Generalmente se le cultiva en mezcla con el trébol rojo en la proporción de cuatro ó cinco kilos de timothy y 20 kilos de trébol por hectárea. Cortado tierno da un heno excelente, más pesado que el de cualquier otra gramínea. La semilla es barata. El ensayo de esta especie en Guadalupe, lo mismo que el realizado en Coliblanco por don Alberto González Soto, han dado resultados muy poco satisfactorios.

No resistió en nuestro campo á la prolongada sequía de este año.

Las cinco gramíneas descritas son las más importantes para la creación de prados artificiales. Con excepción del dáctilo aglomerado que es perenne, todas las demás son de poca duración, pero son las gramíneas de mayor rendimiento y las que producen el mayor beneficio mediante un cultivo intenso. Es un error creer que un potrero debe dar, indefinidamente, sin cultivo y sin abono, productos abundantes y remuneradores. Las plantas forrajeras no son una excepción entre las demás plantas cultivadas. Para que rindan los mejores productos, se necesita el cultivo, que aerea el suelo y solubiliza el alimento potencial de plantas contenido en la tierra en formas insolubles, y la restitución de los elementos minerales que estos productos y sus derivados (leche, queso, carne, huesos, etc.) extraen sin cesar del suelo.

Desde este punto de vista, donde la tierra es fértil y de mucho valor é importa obtener de ella el máximum de producto, en la vecindad de los centros de consumo, deben preferirse las buenas especies de poca duración y gran rendimiento á las de mayor duración y menor valor, que deben reservarse para las situaciones menos favorables. Con excepción del timothy, estas especies pueden considerarse, por los ensayos realizados en Guadalupe, los hechos en Coliblanco por don Alberto González Soto y en las faldas del Irazú por don Ricardo Jiménez, como adaptables, en muy variadas situaciones en nuestro país, á la creación de prados temporales y podrían tantearse con muy poco riesgo, en grande escala.

Las especies perennes que se han experimentado en nuestro campo de ensayo, son:

6º—*Festuca pratensis*, Huds. Fetuque de prados, meadow fescue. Planta de gran rendimiento; es una de las más usadas en la creación de prados permanentes ó temporales. Se produce muy bien en tierras frescas en los planos ó en montañas. Da el primer año un buen rendimiento, pero no alcanza su máximum hasta el segundo ó tercer año en que sobrepasa á casi todas las demás especies en la cantidad y calidad del forraje que produce. No debe cultivarse sino mezclada con otras especies. La semilla es barata. El fetuque es

uno de los pastos que mejor se desarrollan en Guadalupe. Ha resistido, además, perfectamente á la sequía.

7º—*Poa pratensis*, L. Zacate azul de Kentucky. Es la yerba que se encuentra más frecuentemente en las ricas praderas de la América del Norte. Conviene sobre todo á las tierras profundas y permeables. En las arcillosas se da menos bien. Como es una yerba corta no tiene valor agrícola sino mezclada con otras especies. No alcanza su completo desarrollo sino hasta el tercer año. El ensayo en Guadalupe dió un resultado desfavorable. En Coliblanco tampoco se desarrolló bien, aunque don Ricardo Jiménez obtuvo buen éxito en las faldas del Irazú.

Escritas las anteriores líneas en setiembre del año pasado, la observación que de esta yerba hemos hecho durante los últimos meses del año pasado y los que han trascurrido del presente, nos obliga á rectificar los anteriores conceptos. El zacate azul forma un césped tupido, fino, nutritivo, sumamente suave y muy apetecido por toda especie de animales. Crece muy poco y por esto debe emplearse en mezcla con otras yerbas más altas, para llenar los espacios vacíos que éstas dejen en su parte inferior. Resiste no muy bien á la sequía, pero creemos que retoñará bien cuando caigan las primeras lluvias. Florece muy bien en Guadalupe y es posible que se propague y extienda mediante su propia semilla. El zacate azul es una yerba de primer orden que podria utilizarse en nuestro país en mezcla variada con otras de mayor tamaño.

8º—*Synosurus cristatus*, L. Crestecilla de prados, crested dog's tail. Aunque es una yerba baja, debe recomendarse para los prados de larga duración. Talla ó hijea mucho, llena espacios vacíos y de este modo aumenta notablemente el producto. Crece bien en la sombra y las yerbas altas no la ahogan. Se acomoda á las más variadas circunstancias de terreno y temperatura. Aunque en Guadalupe no se ha producido muy bien, no se puede todavía emitir acerca de ella un juicio desfavorable.

Seis meses más de observación nos permiten recomendar esta yerba á la atención de los cultivadores. Como el zacate azul, forma un césped tupido, fino y suave, muy apetecido por el ganado. En el verano se seca bastante, como sucede con casi todas nuestras especies indígenas: pero es probable que sembrado en mezcla con otras yerbas más altas y resistentes á la sequía, se conservaría mejor.

9º—*Alopecurus pratensis*, L. Vulpino de prados, meadow fox tail. Preciosa gramínea de tierras arcillosas y húmedas: da un excelente y abundante forraje de hojas largas y suculentas. Da su mayor producto hasta el tercer año. Es una planta permanente que resiste muy bien al diente de los animales. En Guadalupe se desarrolla muy bien, lo mismo que en Coliblanco y faldas del Irazú. La semilla es muy cara.

Estas cuatro especies se han conservado verdes durante casi toda la estación seca.

10.—*Avena flavescens*, L. Avena amarillenta, yellow oat grass. Pertenece á las mejores gramíneas vivaces y se distingue por su facilidad de retoñar. Prospera en las buenas tierras enjutas; la humedad la daña. Se desarrolla bien en Guadalupe, pero no resiste la sequía.

11 y 12.—*Agrostis vulgaris*, L. red top y *Agrostis stolonifera*, Koch, Fiorin, creeping bent, dos variedades para terrenos compactos y húmedos. En Guadalupe se produjeron mal.

13.—*Holcus lanatus*, L. Hulco lanudo, velvet grass. Especie excesivamente rústica é invasora. No debe sembrarse en las buenas tierras porque se propaga demasiado y destruye las especies mejores. Da un forraje liviano, velludo y poco nutritivo. Puede, sinembargo, ser de utilidad en terrenos pobres, donde se producen mal otras especies. En Guadalupe se desarrolla con mucha fuerza, cubriendo el suelo de un tapiz impenetrable hasta de las especies indígenas.

El hulco lanudo se conservó verde en nuestro campo hasta mediados de marzo en que comenzó á secarse, pero se conserva vivo. Algunas orillas que han recibido accidentalmente algo de humedad han revivido perfectamente. El forraje que da esta especie es poco apetecido por el ganado.

14.—*Anthoxanthum odoratum*, L. Fluva olorosa, true perennial sweet vernal grass. Apesar de lo que tiene de agradable por su perfume, esta planta es de poco valor. La semilla, además, es muy cara. En nuestro campo se produjo muy bien, pero no resiste la sequía.

II. Leguminosas

La cuestión de las plantas leguminosas, fijadoras del nitrógeno de la atmósfera, utilizables como forraje, por su grano, ó como abono verde, es capital en agricultura. No hay exageración alguna en afirmar que no puede haber producción vegetal ó animal alguna intensa, que tienda siempre á obtener el máximum de rendimientos, los únicos que en estos tiempos hacen la agricultura próspera y remuneradora, que no deba fundarse en el cultivo en grande escala de plantas leguminosas. Estas plantas acumulan en el suelo, gratuitamente, el principal de los elementos constitutivos de las plantas y de los animales y sus productos: el nitrógeno. No solamente acumulan gratuitamente este elemento, el más caro de los que pueden obtenerse en forma de fertilizantes comerciales, sino que por su uso se modifica del modo más favorable la condición física del suelo, su permeabilidad por el aire, su facilidad de ser penetrado por las raíces, su poder de retener mucha agua, su poder de eliminar fácilmente productos tóxicos para las plantas, su facultad de favorecer en alto

grado los fenómenos químicos y bacteriales que en su seno tienen lugar. Las plantas leguminosas, además de fijar nitrógeno y formar humus sirven, por sus raíces profundas, para sacar de las profundidades del suelo y acumularlos en la superficie, los elementos minerales, de otro modo fuera del alcance de las plantas de raíces superficiales. Finalmente, las plantas leguminosas constituyen el alimento por excelencia de los animales domésticos, sea cual fuere el producto que de ellos se trate de obtener,—leche, carne, lana, huevos y trabajo —y constituyen también uno de los principales elementos del hombre. Lo repetimos: no puede haber especulación remuneradora alguna, ya se trate de cereales, como el maíz, de raíces ó tubérculos como remolacha ó papas, de plantas como el café; ya se trate de la producción de leche ó de la producción de trabajo, que no deba fundarse en el cultivo de plantas leguminosas. En ella está la clave del éxito. Convencida de esto la Sociedad Nacional de Agricultura ha consagrado una atención especial, preferente, á esta cuestión, importante entre todas y habrá hecho una gran obra el día en que logre despertar la atención de los cultivadores costarricenses hacia la importancia que para la prosperidad de nuestro país tiene esta cuestión, en apariencia simple: cultivar leguminosas.

Las especies que se tienen en estudio en el Campo de Ensayos de Guadalupe, son:

15.—*Medicago sativa*, L. Alfalfa, luzerna. Reina de las plantas forrajeras. Se desarrolla en nuestro campo tolerablemente bien, hasta donde lo permite la fertilidad de nuestra tierra. Siempre que la tierra sea profunda, permeable, enjuta y rica ó que se apliquen abonos en *gran abundancia* y la alfalfa haya sido *bien sembrada y atendida y que el suelo contenga las bacterias que le son necesarias, se desarrollará bien*, en las más variadas situaciones en nuestro país. La alfalfa puede considerarse como un *buen índice de la fertilidad y condición física de la tierra*. Como planta forrajera pocas pueden igualarla, desde el punto de vista del rendimiento y de la riqueza nutritiva. Nunca serán bastantes los esfuerzos que se hagan por ensayar, conocer y extender en nuestro país el cultivo de esta preciosa planta.

La alfalfa de nuestro Campo se eleva hasta 50 centímetros y da 4 ó 5 cortes en el año. Por sus raíces profundas ha podido conservarse verde y crecer aún durante las más obstinadas sequías. Dos experiencias en grande escala de siembra de alfalfa fueron hechas el año pasado, bajo nuestra dirección. De ellas se tratará más adelante cuando se trate de la *asociación de leguminosas*.

16.—*Trifolium pratense*, L. Trébol rojo, trébol violado. Es de todas las que se emplean para la creación de prados permanentes ó temporales la planta forrajera más importante y la más cultivada; da un excelente forraje para potrero, corte y heno. Conviene, sobre todo, á las buenas tierras, profundas y calcáreas. Se produce en las arcillas á condición de que estén en buen estado físico. a humedad en extremo la perjudica y no se acomoda bien en tierras ligeras. Como todos los tréboles, soporta bien la sequía. De todas las leguminosas forrajeras ensayadas en Guadalupe, el trébol rojo es la que se desarrolla mejor. En Coliblanco y San Juan de Irazú, en la Palma y Rancho Redondo se desarrolla muy bien. Esta especie se acomoda, pues, en nuestro país á las más variadas cincunstancias. Este trébol, como casi todas las leguminosas forrajeras no es perenne y conviene sobre todo para los prados artificiales de poca duración, en los que da, asociado á buenas gramíneas, enormes rendimientos. Cuando se emplea en prados permanentes *debe resembrarse* cada dos ó tres años, después de pasar una rastra de dientes cortantes. Como abono verde es del más alto valor. Se necesita 20 kilos de buena semilla para cubrir una hectárea (14 kilos por manzana). Esta planta podría tantearse como abono verde en los cafetales, en los que sería fácil la siembra, á voleo, á causa de lo pequeño de la semilla. El precio del quintal inglés (46 kilos) de esta semilla, en Nueva York, es de $ 17-00. Como es bastante tierna sería fácil enterrarla con la pala. El forraje podría utilizarse con ventaja para vacas lecheras, á condición de devolver inmediatamente el estiércol al cafetal y enterrarlo y de anticiparle abono mineral.

El trébol rojo de nuestro campo de Guadalupe fué cortado el año pasado. El renuevo floreció y semilló con abundancia. La semilla debe germinar con las primeras lluvias y resellar el campo. Ha resistido, conservándose verde, la larga sequía de este año.

17. *Trifolium hibridum*, L. Trébol híbrido, alsike clover. Se desarrolla en tierras compactas, frías y pantanosas. Puede alcanzar una altura hasta de un metro en las situaciones que le convienen. En Guadalupe, lo mismo que en oliblanco y en San Juan de Irazú, se produjo mal. No puede, sin embargo, afirmarse que deba renunciarse á su cultivo, pues es sabido que las leguminosas necesitan del concurso de ciertas bacterias para desarrollarse bien. La falta de adaptación de estas leguminosas y de otras á nuestra tierra, puede tener por causa la *falta de inoculación* del suelo con las bacterias que le son propias, la cual puede realizarse, poco á poco, con el trascurso del tiempo.

En los últimos meses del año pasado, el trébol híbrido alcanzó mejor desarrollo. Su cultivo podría tantearse, con mezcla con otras especies, en las situaciones que le convienen.

18.—*Trifolum repens*, L. Trébol blanco. De esta especie se conocen dos variedades: el *trébol blanco holandés*, yerba baja, que dura de tres á cuatro años y que no sirve más que para pasto, mezclada á otros forrajes, y el *trébol ladino ó ladinense*, que dura hasta 7 y más años y se eleva á 60 centímetros de altura. Esta variedad forma las hermosísimas praderas de Lodi, de Pavía, de Cremona y de Brescia. Es un excelente pasto, sobre todo para vacas de leche, tanto en verde como transformado en heno. Se amolda á las más variadas circunstancias, siempre que no le falten los elementos minerales y la frescura necesaria. Bastan tres kilogramos de semilla para cubrir una hectárea.

El trébol blanco ensayado en Guadalupe, probablemente de la variedad holandesa, se produjo muy mal. Los ensayos hechos en las cordilleras han dado mejores resultados.

El ensayo de la variedad ladina ó lodinense se emprenderá en este año. Para esto la sociedad hizo, oportunamente, el pedido de semillas á Italia.

19.—*Onobrychis sativa*, Lmk. Esparceta, pipirigallo. Planta rústica de tierras calcáreas, estériles y pedregosas. Se desarrolla bien siempre que el subsuelo sea enjuto y el suelo esté *inoculado* con las bacterias que le son propias. Cultivada con esmero y abundancia de abonos, su producción es enorme y puede durar varios años. El heno de esparceta es de primera calidad y no tiene rival para la producción de leche. En nuestro campo, la esparceta se ha desarrollado medianamente, y no puede todavía decirse cuál será el resultado de esta experiencia.

Durante los seis meses trascurridos después de escritas las anteriores líneas, el pipirigallo continuó vegetando con muy poca fuerza y fué desapareciendo poco á poco. En la actualidad quedan muy pocas matas, pero han resistido la sequía y han florecido con abundancia.

20.—*Hedysarum coronarium*. Zulla. Planta forrajera de primer orden para climas cálidos. Resiste las más obstinadas sequías y da un producto tan abundante y nutritivo como la alfalfa. Como las demás leguminosas necesita la existencia, en el suelo, de las bacterías que le son propias para desàrrollarse bien. El ensayo comenzado en nuestro campo el año antepasado, no ha dado hasta hora ningún resultado satisfactorio y no lo dará probablemente hasta que se inocule el suelo con *tierra de zulla*, procedente de un lugar donde esta planta se cultive con éxito.

21.—*Medicago lupulina*, L. Lupulina, mineta, trébol amarillo. Planta bisanual, propia para pastos y prados en terrenos pobres y secos, ó para los húmedos y arcillosos. Se desarrolló muy mal en Guadalupe.

22.—*Antyllis vulneraria*. L. Antílido, sand clover. Conviene en tierras ligeras, pobres y calcáreas, donde no se produce el trébol. En nuestro campo casi no se produjo.

23.—*Lespedeza striata*, Trébol del Japón. Aún cuando se le describe como perenne, es en realidad anual y se produce abundantemente por semilla, formando en el suelo un tapiz tupido. Es poco exigente en cuanto á la naturaleza del suelo y resiste bien la sequía. Es poco conveniente para heno: su mejor empleo es para potreros, en mezcla con otras especies y como abono verde. En Guadalupe crece bien, pero permanece bajo.

Las conclusiones que pueden deducirse de los ensayos hechos en este año con las buenas especies finas de gramíneas y leguminosas cultivadas desde hace muchísimo tiempo en Europa y Estados Unidos, en potreros permanentes y prados artificiales de gran rendimiento, son las siguientes:

1º—De las cinco especies de gramíneas más estimadas para prados de poca duración adaptables al cultivo intenso y que son: el fromental, el ray grass italiano, el ray grass inglés, el dáctilo y el timothy, los cuatro primeros parecen poder adaptarse perfectamente á las condiciones de nuestra meseta central y cordilleras que la limitan. Solamente el timothy ha dado malos resultados y debería ensayarse en los terrenos arcillosos y compactos que le son más favorables.

2º—Entre las buenas gramíneas, adaptables á la formación de potreros permanentes, se han desarrollado bien: el fetuque de prados, el vulpino ó alopecuro, la avena amarillenta, la fluva olorosa y el hulco lanudo. Este último deberá usarse con precaución y solamente en tierras pobres, por ser planta muy invasora y rústica. Hay con ella el peligro de aumentar más de lo necesario el número de yerbas mediocres en los potreros. De estas cinco especies el fetuque y el vulpino primero, y el hulco lanudo después, resisten bien á la sequía. La avena amarillenta y la fluva no han resistido, en Guadalupe, la prolongada sequía de este año.

3º—Se han producido mal los dos agróstides. La crestecilla de prado y el zacate azul de Kentuky, que crecieron al principio de un modo defectuoso, se desarrollaron después perfectamente. Estas dos especies parece que pueden recomendarse para formar, en mezcla con otras, el fondo de un buen potrero permanente.

4º—Entre las leguminosas deben recomendarse el trébol rojo y la alfalfa, en los terrenos profundos y fértiles, sobre todo si es posible el riego en la estación seca.

5º—Se producen de un modo muy satisfactorio el trébol híbrido y la esparceta aunque puede casi afirmarse que, en condiciones bien propicias para ambas plantas, suelo arcilloso y fresco para la primera, y calcáreo y enjuto para la segunda, el resultado sería satisfactorio.

6º—El resultado de las experiencias con el trébol blanco, la lupulina y el antílido ha sido completamente desfavorable. Respecto al trébol blanco, es posible que el lodinense se adapte á las condiciones de nuestro país.

Además del estudio de las yerbas finas propias para potreros y prados temporales, se han seguido observando las especies grandes de corte que van á continuación.

24.—*Maicillo*. Con este nombre se conocen en nuestro país varias especies diferentes. El cultivado en nuestro campo es un sorgo vivaz, de gran porte, follaje abundante y relativamente poca caña. Se produce muy bien por semilla y por pedazos de la cepa. Retoña con gran vigor, sobre todo, si después del corte, se ara entre las calles y se abona el terreno. El nuestro ha producido cuatro cortes en un año, dando de una y media á dos ca-

rretadas por área y por corte, ó sea de 420 á 560 carretadas por manzana y por año. El verdadero maicillo ó *gama grass* de los americanos es el *Tripsacum dactyloides*. Se parece mucho al nuestro, pero difiere de él en la inflorescencia y en que tiene mucho menos cañas, más hojas y es más suculento. Es, por consiguiente, mejor forraje. Se propaga muy bien por cepa.

El maicillo da un excelente y abundante forraje para toda clase de animales. Cuando se da á vacas lecheras hay que tener cuidado, sin embargo, de añadir á la ración algún alimento concentrado, rico en albúmina, que *supla á la insuficencia del maicillo* en esta sustancia. De lo contrario, como es natural, el uso del maicillo, lo mismo que el del guate y la caña de azúcar, tiende á disminuír el producto de las vacas lecheras.

25.—*Teosinte Reana luxurians, Euchlaena luxurians.* Esta planta es muy bien conocida en Costa Rica. De ella se ha tratado ya en nuestro Boletín y en el del Instituto Físico Geográfico. Da un forraje abundante, suculento y rico sobre todo en azúcar y almidón. Siendo originario de nuestra propia zona, debe recomendarse calurosamente.

26.—*Wonder forrage plant.* Recientemente introducido, de la casa John Lewis Childs, Floral Park, N. Y. Es una gramínea alta, no muy fibrosa, muy llena de hijos, parecido algo á los del maíz. La inflorescencia es una espiga compacta, de forma de molinillo. Talla ó hijea mucho. La semilla es muy fina. Una y media libras bastan para sembrar una manzana. Según aseguran los vendedores, esta planta puede alcanzar cuatro metros de altura, dando un excelente forraje, capaz de ser transformado en buen heno. Puede dar de tres á cinco cortes en el año. La semilla, muy abundante, es muy buena para aves de corral. El que se sembró en nuestro campo fructificó al llegar á un metro de altura. Es posible que en otras siembras de la semilla ya aclimatada alcance mayor desarrollo.

En el campo de Guadalupe se han cultivado, además, las especies forrajeras siguientes:

27.—*Pega-pega* (*Desmodium* sp.) Leguminosa muy apetecida del ganado, crece expontáneamente casi en todas partes en nuestro país y se conocen muchas variedades que se distinguen fácilmente, por su porte y su follaje más ó menos abundante, cubierto ó no de un vello fino. Todas las variedades que conocemos son rastreras y bajas. Se la cultiva desde el año antepasado con el objeto de obtener, por selección, una especie alta y erecta. Ya en el año pasado han aparecido algunas plantas de una variedad vellosa y muy guarnecida de hojas, que son erectas y han alcanzado una altura de noventa centímetros. De éstas se ha reservado semilla. Este resultado conseguido en tan corto tiempo, muestra la posibilidad de obtener, mediante una rigurosa y perseverante selección, una variedad más alta todavía, muy bien guarnecida de hojas, bien erecta, inmejorable, como pasto y como abono verde y que tendrá la ventaja de ser nuestra, producto natural de nuestro medio ambiente.

28.—*Llantén. Plantago lanceolata.* En los ensayos de plantas forrajeras finas cultivadas en este año y en la alfalfa del año pasado aparecieron varias plantas de llantén lanceolado, común en los prados europeos. Aunque esta especie es considerada como una mala yerba, el ganado la apetece bastante y por esto algunos agricultores la tienen en estima. El llantén lanceolado es una planta rústica é invasora. Se propaga rápidamente por semilla ó por extensión gradual de las cepas. Debe tenerse cuidado con él para evitar que invada é infeste los prados. Se desarrolla admirablemente en Guadalupe y retoña muy bien después del corte. Resiste admirablemente á la sequía.

29.—*Consuelda. Symphytum asperrimum.* Planta también muy conocida en Costa Rica. Es sumamente rústica y casi no requiere cultivo. Las hojas, que produce en abundancia, son ásperas y vellosas y el ganado no las come á no ser que se le obligue y se le enseñe poco á poco, pero entonces las acepta sin repugnancia. La consuelda del Cáucaso se multiplica con suma facilidad por fracciones de cepa y puede producir, en 4 ó 5 cortes al año, hasta 100,000 kilos de forraje verde por hectárea. En cuanto á su valor nutritivo, las tablas de Wolf le dan la composición siguiente, en elementos digeribles:

Albúmina.....	1,5 0/0	Relación	
Hidratos de carbono	2,2	nutritiva	1: 2
Grasa.....	0.2		

La consuelda es, pues, un forraje bastante rico y podría emplearse con ventaja ensilado junto con el maíz.

30.—*Chicharaca.* Especie de veza de la isla de Canarias. Ha dado magnífico resultado en Cartago. En nuestro campo se ha desarrollado muy bien, alcanzando más de un metro de altura. Se ha criado en un suelo particularmente improductivo, durante el verano, sin recibir una gota de agua, con una fuerza y lozanía admirables, formando una masa compacta de forraje, impenetrable á las malas yerbas. Las vacas la prefieren á la alfalfa. Como forraje, como abono verde y como planta de ornamento, pues produce bellísimas flores color de púrpura, la chicharaca merece ser cultivada.

31.—*Remolacha forrajera.* Se ensayó la variedad conocida con el nombre de Mammouth long red Mangel Wurzel. La remolacha es una de las más preciosas plantas forrajeras que podrían utilizarse para las vacas lecheras en el verano. Su rendimiento alcanza hasta 125,000 kilogramos por hectárea. En el primer ensayo hecho por el señor Pittier con esta planta en 1902, en el campo del Instituto Físico Neográfico, pudo obtener un rendimiento de 234 kilogramos de raíces en una superficie de 22 metros cuadrados ó sea el equivalente á 103,000 kilogramos por hectárea.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

El objeto de nuestra experiencia fué el cultivo *en las condiciones del cultivo en grande escala;* siembra en líneas con el sembrador, puesta en cepas con la azada y arralamiento definitivo á la mano.

En el cultivo de la remolacha importa mucho la buena preparación del terreno, el uso frecuente de la azada y otros instrumentos cultivadores y el empleo liberal del estiércol y abonos químicos, entre los cuales el principal es el nitrato de soda, si se trata de obtener los enormes rendimientos que es susceptible de dar este cultivo.

Las remolachas, en nuestro campo fueron sembradas á principios de setiembre del año pasado, en líneas distantes de 40 cm., con el sembrador de mano. Se arralaron primero con la azada y luego á la mano, dejando las matas distantes unas de otras 40 centímetros. El suelo se mantuvo siempre bien mullido con el arado de mano. Se esparcieron sobre la siembra, en dos veces, al principio de la vegetación tres kilos de nitrato de soda. Las plantas crecieron con vigor y las raíces se desarrollaron muy bien pero su crecimiento se detuvo á causa de la sequía. Las raíces arrancados el 20 de febrero, en una superficie de 80 metros cuadrados, pesaron 605 kilos, lo que equivale á 756 quintales métricos por hectárea.

La remolacha forrajera es un excelente forraje, especialmente indicado para las vacas lecheras. Es más rica en principios nutritivos que el maíz verde. Las tablas de Wolff dan, para las dos plantas, la composición siguiente, en elementos digeribles:

	Albúmina	Hidratos de Carbono	Grasa	Relación nutritiva
Maíz verde.....	0,0%	8,4%	0,3%	1:13
Remolacha forrajera.	1.1	10,0	0,1	1: 9

Las hojas verdes y la raíz de remolacha son muy apetecidas por toda clase de animales, inclusive las aves de corral. Las raíces se conservan suculentas y sin alteración alguna, por meses, en la tierra, en silos ó simplemente amontonadas en un lugar fresco. Un ensayo hecho por indicación nuestra en Cartago, promete dar el más brillante resultado.

32.—*Maíz.* Nuestra experimentación con el maíz, en el año trascurrido tuvo por objeto.

1º—La selección de nuestro maíz indígena, y la aplicación de abonos y mejores métodos de cultivo que los que se usan en nuestro país, no tanto con el objeto de obtener semilla selecta para distribuir entre los agricultores, sino con un fin de propaganda: el de que nuestra experiencia pudiera servir de ejemplo, para despertar el interés de nuestros agricultores hacia esta clase de experimentos y mostrarles lo que puede hacerse, con muy poco costo cuando se sabe observar y utilizar, en provecho de la agricultura, este agente portentoso, casi desconocido entre nosotros, que se llama *potencia evolutiva de las especies.*

Para el ensayo de selecciones escogimos la variedad llamada *huesillo* muy estimada de nuestros agricultores. Se sembraron en un cuadro de un área, que había producido antes frijoles chilenos, 5 mazorcas escogidas de una gran plantación de maíz de San Isidro de la Arenilla. Cada mazorca fué sembrada en *lineas separadas*, para poder observar bien el carácter *individaul* de cada una. El terreno se preparó de un modo perfecto con la pala y se mantuvo siempre mullido con frecuentes cultivos con el arado de mano. Se aplicó al maíz como abono, una mezcla de fosfato y nitrato de potasio, y se aporcó con la pala. Como resultado de este experimento que está descrito, con todos sus detalles en el número 8 de nuestro Boletín, se obtuvieron dos razas de maíz notables, una por el vigor extraordinario de las matas y la regularidad y perfección de las mazorcas, y otra por el gran tamaño de las mazorcas. Ejemplares selectos de estas dos razas fueron sembrados ya en este año en cuadros separados, siguiendo el mismo plan del año pasado, y no dudamos que esta nueva experiencia nos dé aún mejores resultados. El producto de nuestra area de maíz fué de tres decálitros, sin contar las mazorcas que se reservaron para semilla, ó sea el equivalente de diez y media fanegas por manzana.

Refiriéndonos á este experimento decíamos en el ya citado Boletín:

"Aunque la selección de la semilla de maíz practicada en un cuadro de una área de superficie es una experiencia de poco valor, pues la selección debe hacerse entre el *mayor número posible* de individuos, en un campo grande y aislado de otros campos de maíz para evitar la hibridación con variedades de poco valor, tiene, sin embargo, mucho interés, porque permite demostrar experimentalmente la trasmisibilidad de los caracteres individuales, por herencia y la posibilidad de obtener variedades ó razas que posean las cualidades que se deseen, la gran plasticidad y tendencia á la variación de las especies, y la influencia preponderante que en el éxito de las operaciones agrícolas tienen las cualidades propias e la semilla. La herencia es primero; es por decirlo así el todo; el medio que, tratándose de plantas, es la tierra, el clima, el abono, la condición física, tienen una acción secundaria. En la selección de las plantas, de los animales, talvez del hombre, y no en el enriquecimiento del suelo ó el perfeccionamiento de los instrumentos de trabajo han de fundarse los progresos que con el fin de aumentar la riqueza y el bienestar de la especie humana, ha de realizar el siglo XX."

Las variedades selectas de maíz de lo Estados Unidos que se trataron de aclimatar fueron:

1º Golden Superb

2º White Cap, Yellow dent
3º Leaming
4º Wisconsin white dent
5º Champion white pearl
6º Hickory king
7º Pride of the North

Las tres primeras son variedades amarillas; las otras son blancas. Son muy notables por el tamaño y belleza de su grano, las variedades Golden Superb y Pride of the North.

Todas estas variedades de maíz se sembraron á destiempo, del 7 al 8 de junio, por haber llegado tarde las semillas, en cuadros de un área, bien preparados y abonados con abonos químicos. En el cuadro que recibió el Golden Superb se había enredado además una gran masa de follaje de alverjones. Todas las variedades se desarrollaron muy bien, pero fué verdaderamente asombroso el desarrollo de la variedad Golden Superb, á causa de la alta fertilidad que los alverjones producen en la tierra.

Las siete variedades florecieron y dieron su fruto prematuramente, algunas cuando apenas tenían 50 centímetros de altura. Las mazorcas, en estas condiciones no pudieron desarrollarse bien y el ensayo resultó negativo. Las mejores mazorcas que pudieron obtenerse se reservaron y fueran sembradas en este año, en líneas separadas. Además de la excesiva precocidad que los maíces de los Estados Unidos mostraron en nuestro campo, indudablemente á causa de la grande diferencia de clima entre su zona de origen y la nuestra, estas variedades mostraron el defecto de caerse con suma facilidad; además su tusa, demasiado fina, no proteje bien la mazorca contra las fuertes lluvias y la mayor parte de ellas se pudren. Aunque no pueden sacarse conclusiones prácticas de un sólo ensayo de aclimatación creemos que hay más derecho á esperar un progreso de la selección de nuestras variedades indígenas, realizada metódicamente por nuestros agricultores en las diversas zonas de nuestro país, que de la importación de variedades de afuera. La selección de las especies indígenas, producto natural del medio ambiente, es un procedimiento más lento, pero produce casi siempre resultados más seguros que la importación de especies de afuera. Tratándose de plantas ó de animales, este criterio tiende á prevalecer' creemos nosotros, cada día más.

Los demás cereales que se cultivaron en el campo de ensayos de Guadalupe, fueron el trigo, la cebada y la avena.

33.—*Trigo.* Se cultivaron una variedad de las islas Canarias y tres especies de los Estados Unidos, llamadas Golden cross, Winter Fife y Rupert' giant. La variedad canaria se desarrolló muy bien y produjo grano en abundancia. Las especies de los Estados Unidos se desarrollaron mal y no produjeron espigas.

34.—*Cebada.* Se cultivó la variedad llamada Chevalier, la cual se desarrolló con un vigor extraordinario en un terreno particularmente estéril, que se negó á producir trigo, remolachas, tomates y varias leguminosas. La cosecha, muy abundante, no ha podido medirse todavía por haberse guardado en espigas. La cebada podría utilizarse con ventaja para fertilizar tierras estériles, en las que mejoraría la condición física, dejando en el suelo gran cantidad de resíduos orgánicos.

Además de esta variedad, se cultivó otra variedad criolla que produjo un grano abundante, grueso, pesado, muy rico en almidón y muy propio para la alimentación de animales y para la fabricación de malta. El cultivo del trigo y de la cebada, en grande escala, serían muy remuneradores en nuestro país si se usara el material mecánico que se emplea para los cereales en otras partes, á saber: máquinas sembradoras, cultivadoras, segadoras y trilladoras de gran rendimiento, movidas por malacates ó á vapor.

35.—*Avena.* Las variedades cultivadas en nuestro Campo fueron: Canadá cluster, Swedish y Silver mine. Todas se desarrollaron con mucha lozanía y prometían dar una abundante cosecha, pero fueron atacados por la herrumbre (*Puccinia rubigo-vera*) que cubrió todos los cuadros cultivados de avena en el término de pocos días. Fué necesario cortarla.

36.—Entre las plantas leguminosas utilizables como forraje de corte ó como abono verde se han seguido cultivando el cowpea, la soya los alverjones ó juanitas y los cajanos ó frijol de mata. Los hemos cultivado en las partes más estériles de nuestro Campo, bien abonadas con ácido fosfórico, potasa y cal, y el efecto obtenido ha sido del todo satisfactorio. Algunas cosechas de juanitas bien abonadas, enterradas por un buen cultivo con la pala ó con el arado transforman la tierra más árida, compacta é improductiva en otra suave, permeable y de gran fertilidad.

El efecto de las leguminosas enterradas en verde es casi siempre más aparente y durable que el de los abonos más activos, como el nitrato de soda. Por eso no nos cansaremos de recomendar su uso en los cafetales. Leguminosas herbáceas y café formarían una asociación favorable á la conservación de la fertilidad de la tierra. Bien sabemos que la sombra de los cafetales se opone á veces al desarrollo de esta clase de plantas pero creemos que la dificultad no es insuperable y que será vencida por nuestros agricultores.

37.—De las leguminosas utilizadas por su grano, cultivamos; frijoles de varias clases,

negros criollos seleccionados en nuestro Campo, blancos, bayos alemanes, chilenos, bayos mejicanos, negros prolíficos de cera (prolific black wax), frijoles de Lima (busb Lima beans), enanos de Lima (dwarf Lima), bayos americanos (bountyfull beans) arvejas del país y americanas (gradus peas), lentejas, garbanzos españoles y del país, soya y cacao maní.

Todos los ensayos con frijoles, aun de los criollos y bien aclimatados resultaron negativos á causa de la completa esterilidad del terreno en que fueron hechos. Este terreno había sido un patio de beneficio de café, enlosado, muy antiguo. El año pasado se demolió el patio, y se desfondó el terreno con una doble cava ejecutada con la pala, hasta una profundidad de 50 centímetros. Se abonó con una mezcla de abonos químicos correspondiente á 400 kilos de superfosfato de cal, 400 kilos de cloruro de potasio y 400 kilos de yeso por hectárea. No se aplicó ningún abono nitrogenado. En algunos cuadros de tierra sumamente arcillosa y desprovista de humus se aplicó un poco de estiércol de caballo, fresco. Apesar del cultivo enérgico y de la aplicación tan liberal de abonos, las plantas leguminosas no crecieron. ¿Fué por falta de inoculación del suelo, ó por falta de la aereación necesaria para el desarrollo normal de los innumerables microorganismos que pueblan el seno de la tierra ó fué porque en el suelo había principios tóxicos para las plantas, que no pudieron ser eliminados totalmente mediante el cultivo enérgico que se dió á la tierra? Todavía no es posible responder, con fundamento á esta cuestión, pero este hecho viene á corroborar, á confirmar una vez más la opinión de que *no basta añadir abonos para que el suelo sea fértil. Es necesario, además, que intervengan ciertos factores físicos, cuya naturaleza y modo de acción están aún por determinar.*

El ensayo con arvejas del país resultó apenas mediano. Las plantas crecieron muy delgadas y fueron muy maltratadas por el viento. En cambio, las arvejas americanas de la variedad llamada *gradus*, (de la casa J. M. Thorburn & Cº), se produjeron muy bien. Esta arveja produce vainas hasta de 10 centímetros de largo, llenas de granos tiernos y gruesos como granos de café. Son muy suaves y de un sabor delicioso. Recomendamos su cultivo á todos los aficionados á los refinamientos de la mesa.

Las lentejas cultivadas en nuestro campo desde el año antepasado, se desarrollan muy bien, pero hasta ahora no han producido grano. La planta entera, verde ó seca, es un forraje rico, muy apetecido del ganado.

Los garbanzos españoles y del país se produjeron bien. Fueron sembrados en dos épocas distintas del año, pero no obtuvimos ningún resultado de esta experiencia por haber sido las plantaciones muy atacadas de gusanos.

Los frijoles soya producen grano en abundancia y dan un forraje muy estimado. Su cultivo en grande escala sería de mucha utilidad, por su grano rico en albúmina y grasa, muy apropiado para aumentar el rendimiento de las vacas lecheras.

Nuestro primer ensayo de cultivo de cacao maní, ejecutado en una superficie de pocos metros, fué bastante bueno; podría tantearse en mayor escala. El cacahuete ó maní se cultiva en otras portes en grande escala, como planta productora de un aceite muy estimado. Los residuos ó tortas que quedan después de someter los granos á la acción de la prensa hidráulica, son una de las sustancias más ricas usadas en la alimentación de vacas lecheras. Aunque en Costa Rica no se hicieran grandes siembras de cacao maní, algunas pocas plantas cultivadas en los jardines serían muy bien recibidas de los niños.

38.—*Arroz.* En este año se continuó el ensayo de cultivo del arroz emprendido el año antepasado. Fué sembrado á mediados de junio en el mismo terreno en que se cultivó el año anterior. El arroz creció con mucha lozanía y produjo espigas en gran abundancia, pero el grano no llegó á madurar bien. La cosecha todavía en pie será enterrada para que germinen los granos buenos, si los hay, y sirvan para continuar la aclimatación.

39.—*Tomates.* Se sembró una área de la variedad llamada Great Misissipi á mediados del mes de diciembre. El terreno había tenido maíz. Se cultivó bien con la pala, se enterró la caña y se abonó con una mezcla de 3½ kilos de superfosfato de cal y 1¼ kilos de cloruro de potasio. También se esparcieron sobre la plantación 3 kilos de nitrato de soda, en dos porciones, con 15 días de intervalo al principio de la vegetación. Los tomates fueron sembrados en líneas distantes 83 centímetros, colocando las matas á una distancia de 40 centímetros una de otra. De este modo caben 325 matas en una superficie de 1 area ó sean unas 22,000 matas por manzana. Los tomates fueron criados en la forma de *cordón vertical* (una sola rama vertical, suprimiendo todas las demás ramificaciones á medida que van apareciendo) sujetas á una barbacoa ó espaldera especial. En esta forma, los tomates, en un lugar bien abrigado del viento, que los maltrata mucho, crecen admirablemente produciendo abundantes y hermosos racimos.

La venta de los tomates de nuestra area de ensayo, comenzada el 10 de marzo, ha producido hasta la fecha la suma de 74 colones y 30 céntimos, ó sea un producto de más de 5,000 colones por manzana. Esta plantación, que ha sufrido, sin embargo, mucho de una enfermedad criptogámica, probablemente el *macrosporium solani*,, continuará dando su producto todavía por algunos meses. No es aventurado suponer que dará un producto de *¡100 colones por área!* En Costa Rica hay muchas manzanas de café que no dan este producto.

Según la experiencia adquirida en este ensayo nosotros sugeriríamos el siguiente plan de cultivo:

1º—Hacer preceder el cultivo de tomates por uno de maíz de una variedad grande, para obtener sin costo la caña necesaria para la espaldera.

2º—Abono de la tierra con 10,000 kilos de estiércol por hectárea completado con 350 kilos de superfosfato, 200 kilos de cloruro de potasio y 300 á 400 de nitrato de soda.

3º—Siembra en calles de un metro de distancia y matas distantes unas de otras de 40 centímetros.

4º—Educación de las matas en forma de *cordón vertical.*

5º—Uso frecuente del Caldo Bordelés para combatir las enfermedades criptogámicas.

6º—Caza diaria de gusanos y riego cuando fuere necesario.

7º—Empleo de una variedad *selecta*, de acuerdo con las exigencias del mercado.

8º—Elección de un terreno bien abrigado del viento.

Siguiendo este plan es posible, si concurren condiciones favorables, obtener un producto de 7,000 colones por manzana.

El cultivo de tomates en espalderas, aunque no se dediquen á la venta, es una experiencia muy atractiva á la que debería dedicarse un lugarcito en todos los jardines.

40—*Cebollas* Se plantó una área de cebollas canarias, La semilla procedió de un primer cultivo hecho por don Anastasio Alfaro, en el Campo del Instituto Físico-Geográfico. El objeto de este experimento fué el cultivo en las condiciones del cultivo en grande escala. El terreno, bien trabajado con la pala (en el pequeño Campo de Guadalupe no es práctico el empleo del arado) se abonó con 100 kilos de estiércol de caballo, bien descompuesto y la mezcla de abono químico siguiente: superfosfato 3 kilos, sulfato de potasio 1 kilo, yeso 2 kilos y nitrato de soda) en 2 veces) 4 kilos. Las plantas del semillero fueron trasplantadas al área de ensayo el 8 de agosto, en líneas equidistantes de 40 centímetros, *entodas direcciones*. No se hizo fuera de la plantación, operación alguna á la mano. Las cebollas se escardaron frecuentemente con un raspador doble de ruedas, Planet Jr. y de vez en cuando con el arado de mano. La limpia de una área de cebollas con estos instrumentos requiere á lo sumo 15 minutos (ó sea dos días de trabajo por manzana). Las cebollas crecieron primero con dificultad, pero después tomaron mucha fuerza. No se les echó agua, en absoluto, en el verano y se conservó fresca la tierra *moviéndola frecuentemente* con el arado de mano.

La cosecha de este cuadro se estima en unos 3 ó 4 quintales de cebollas.

A fines de febrero habían formado hermosas cabezas, algunas bifurcadas en 3, 4 y hasta 10 cebollas grandes. Algunas de estas cepas procedentes de una sola planta han llegado á pesar 3 libras.

A principios de marzo comenzó la cebolla á producir bellotas. Con objeto de favorecer su desarrollo se ha estado regando desde entonces.

Una pequeña parte del producto de este cuadro ha producido más de 35 colones (vendida á razón de 20 colones el quintal). No es aventurado suponer que vendido el resto se llegaría á la suma de 50 ó 75 colones por área ó sean 3500 á 5250 colones por manzana.

41.—*Papas.* Al cultivo de las papas se ha consagrado como el año pasado, una atención preferente. Se han seguido cultivando, en diferentes épocas del año las variedades Blue Champion, Vermont gold coin, Crine's lightning, Irlandesas (dos variedades), Canarias, Institut Beauvais, Carman III, Carman I, Swan Triump, Kaiser Wilhelm. La mayor parte de ellas se están seleccionando desde el año pasado. Con excepción de las cuatro últimas, las demás son variedades muy productivas. El producto de estos cultivos se ha distribuído en parte entre gran número de cultivadores y parte ha sido vendida. Las múltiples experiencias ya realizadas en este Campo con papas han comprobado una vez más el hecho de que la buena elección de la semilla tiene una *influencia decisiva* en el éxito de este cultivo. Importa escogerla, *en el campo mismo*, de los pies más robustos y más productivos.

42.—*Asociación de leguminosas.* Ya desde el año antepasado habíamos observado que la alfalfa, que de ordinario se desarrolla muy mal cuando se siembra sola y sufre mucho de la sequía, de la humedad en exceso y de las malas yerbas, se había desarrollado admirablemente bien, sin ningún cuidado, bajo la sombra de una siembra de soya. Cuando se arrancó ésta apareció la alfalfa muy bien desarrollada, como de 20 centímetros de altura. A esta práctica, que tan buenos resultados produjo, la llamamos nosotros *asociación de leguminosas.* A nuestro juicio la acción de la soya ó de cualquier otra leguminosa bien adaptada al lugar, sobre la alfalfa, es múltiple: le da abrigo contra el ardor del sol, la protege de la acción demasiado violenta de las lluvias (evita que *se derrita*, como se dice vulgarmente), impide que la hoguen las malas yerbas y le da nitrógeno durante su primer crecimiento, mientras la alfalfa puede por sus nódulos tomar este elemento de la atmósfera. Las dos leguminosas cultivadas juntas, constituirían, creemos nosotros, una especie de simbiosis muy ventajosa para la alfalfa. Deseosos de comprobar en grande escala lo observado en pequeño en nuestro Campo, excitamos á don David Núñez para que hiciera una experiencia en grande escala, en su finca "La Mata de Mora" (al N. E. de Cartago), sembrando alfalfa en asociación con frijoles chilenos.

El ensayo se hizo en una superficie de 1 manzana. Se preparó bien el terreno y se sembraron en octubre pasado los frijoles, en líneas, con el arado. Se cubrieron los frijoles con una rastra ligera y se regaron á voleo 10 libras de semilla de alfalfa, la que se cubrió con una rama. Los frijoles se desarrollaron con exhuberancia y cubrieron el terreno. A su sombra se desarrolló muy bien la alfalfa. En una parte del terreno, como media manzana, la humedad en exceso mató las leguminosas. En la otra media manzana se produjo una abundante cosecha de frijoles, y cuando éstos se arrancaron, la alfalfa tenía 40 centímetros de altura. El señor Núñez estima que el producto de los frijoles pagará ampliamente el costo de la alfalfa.

Igual asociación de leguminosas hicimos en un terreno de don Francisco Jiménez Nú-

ñez, situado en San Francisco, como de media manzana. Allí se sembraron frijoles chilenos con el arado, y después de cubiertos éstos, se sembró á voleo una mezcla de alfalfa y zulla. Las tres leguminosas nacieron muy bien, pero habiendo sido sembradas demasiado tarde, fueron destruidas por la sequía.

Una variante á este sistema de siembra, que la experiencia nos ha sugerido, sería: siembra de una leguminosa herbárea de gran follaje. (frijoles, soya, arvejones, vezas) en líneas con el arado ó con la máquina sembradora; cultivo frecuente de la leguminosa todo el tiempo que sea posible. Este cultivo se podría hacer, ó con instrumentos movidos por un caballo, ó con el arado de mano, En el momento en que la leguminosa va á cubrir el campo, siembra á voleo de la alfalfa. De este modo se evitaría con muy poco costo todo peligro de malas yerbas.

43.—Fuera de los cultivos ya descritos se han hecho otros pequeños ensayos con café ajos, chiles, remolachas y otras legumbres y se tienen algunos ejemplares de plantas textiles, hule de Ceara (Jatropha Glaziovii), algarrobo (ceratonia silicua), naranjos, limones, cidras, guayabas, nísperos, uvas, etc.

44.—De conformidad con un acuerdo del Consejo de la Sociedad que dispuso que en el Campo de Ensayos de Guadalupe se hicieran almacigales de árboles forestales útiles para distribuirlos después á los Municipios, para repoblación de bosques ó creación de alamedas, á las escuelas para la fiesta del árbol ó á los particulares, se comenzó con un buen semillero de cedro amargo. Las semillas no germinaron y no se pudo conseguir otras, pero la formación de tales almacigales se proseguirá en el año que comienza.

45.—*Drenaje.* Se efectuó el del Campo de Ensayos. Las zanjas están colocadas á una distancia de 10 metros una de otra, tienen 1 metro y 20 centímetros de profundidad, 40 centímetros de ancho en la boca y 10 solamente en el fondo, Las herramientas especiales para cavar tales zanjas con rapidez y economía fueron hechas por don Florino Blanco. Para que la eficacia del drenaje y el modo de ejecutarlo pudieran ser conocidas, las zanjas se dejaron abiertas todo el año pasado y no se rellenarán sino en éste. La eficacia del drenaje en nuestro Campo fué completa. El costo de esta operación es insignificante. La apertura de las zanjas puede estimarse, según nuestras propias experiencias, en terrenos de consistencia ordinaria en 30 colones por manzana; comprando los tubos á un precio razonable, el drenaje completo de una manzana no costaría ciertamente más de *cien colones por manzana*, Esta cifra difiere un poco de los treinta y seis mil colones que costó al Estado, según entendemos, el drenaje de los alrededores del Liceo.

Otra experiencia de drenaje fué hecha en este año, bajo nuestra dirección, en Alajuelita, en un terreno arcilloso particularmente compacto y pantanoso. Allí también el éxito fué completo. El señor Vicepresidente de la Sociedad, Licenciado don Andrés Venegas, realizará en este año la primera aplicación del drenaje por medio de tubos al mejoramiento de los caminos de tierra. Esta experiencia, que no dudamos será seguida de muchas otras, realizará por los beneficios que de ella han de reportarse, un verdadero progreso en nuestro país.

El Campo de Ensayos de Guadalupe ha respondido, en cuanto ha sido posible, á las numerosas consultas que de todas las partes de la República se le han dirigido. Ha distribuido semillas á gran número de cultivadores. La lista de ellas está en nuestro poder. Ha prestado á muchos sus instrumentos, con el fin de familiarizarlos con su uso. No ha omitido medio alguno de propaganda para inducir á los agricultores á entrar por la vía de los nuevos cultivos y los nuevos procedimientos. Su influencia se ha dejado sentir, por lo menos dentro de los límites de la villa de Guadalupe. Apesar de lo absolutamente exíguo de este Campo, se ha podido demostrar experimentalmente la eficacia de los abonos, del buen cultivo, de la selección de las semillas, de la rotación de las cosechas. Aquí nadie se atrevería ya á quemar sus rastrojos. Muchos aspiran á sembrar pastos y á producir estiércol. Los muchachos juntan y venden los huesos, y la ceniza es un artículo de comercio. Hemos hecho, y seguiremos haciendo lo que es posible, sin pretender hacer prodigios en un día, pacientemente, pero con fe inquebrantable en el éxito, con el profundo convencimiento de que la mejor enseñanza es la que se imparte por medio de la experiencia.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ

Santo Domingo, 21 de mayo de 1907.

Señor Secretario de la Sociedad Nacional de Agricultura

San José

Correspondiendo á su atenta de 13 de febrero anterior, doy á Ud. el informe que me pide relativo á los trabajos ejecutados en este campo.

El 9 de setiembre anterior se dió principio al trabajo. La mayor parte del terreno estaba ocupado con siembras de arroz y maíz, y el resto, con yerbas altas y tupidas.

Por acuerdo del Consejo se dispuso sembrar sin demora hasta 20 manzanas de maíz para hacer heno de guate.

Hubo que chapiar la yerba, tan bajo como se podía, y conforme iban recogiendo las cosechas.

Durante las tres primeras semanas se hizo muy poco debido á la falta de jornaleros.

Tenía instrucciones para alistar el terreno de la mejor manera posible, dándole una vuelta de arado, un gradeo y una pasada de rodillo después de haberle regado cal.

Para hacer este trabajo tuve muchos contratiempos que ocasionaron gastos de consideración. En primer lugar, la recogida de la yerba cortada que, como era mucha, hubo que acordonar en lomillos de 50 en 50 varas; en segundo, el atraso que hubo para el envío de los arados, agravado por la interrupción del servicio del ferrocarril; en tercero, la arrancada de troncos y raíces de que el terreno estaba cuajado y que hubo que hacer á mano con palas, macanas y hachas por no disponer de fuerza ni instrumentos para hacerlo de otro modo; en cuarto, las lluvias torrenciales que el 9 de octubre llegó á más de 250 mm. y que pusieron el terreno tan húmedo que no se pudo tocar por varios días á pesar de haberle hecho los desagües correspondientes.

Según el decir de los vecinos habría lluvia hasta mediados de diciembre, pero cesó por completo un mes antes.

El 16 de octubre se empezó la siembra y se terminó en la primera semana de noviembre.

El maíz, en general, empezó á desarrollarse bien y hubo un cuadro de media manzana en que se puso un barril de abono Albert que alcanzó un desarrollo notable, pero la falta de humedad, pues la evaporación en este lugar es muy grande, y el fuerte viento que empezó á soplar á principios de diciembre interrumpieron su crecimiento y lo agostaron de tal manera que se dudaba fuera el mismo.

Hubo demora en el envío del motor que se necesitaba para la máquina desmenuzadora del guate y dicho motor estaba tan defectuoso que ocasionó mucha perdida de tiempo y de dinero.

La fuerza y la constancia del viento, que duró hasta mediados de abril, ocasionó pérdida considerable llevándose gran parte de guate y desmejorando el que dejaba evaporándolo y llenándolo de polvo. A esto contribuyó mucho el atrazo con que vino la prensa para empacar.

El resultado fué que donde se esperaba recoger tres mil quintales por lo menos, con dificultad se llegó á quinientos.

Apesar de todo, y por lo que he podido juzgar por los bueyes que tengo aquí, este forraje es de lo mejor que por ahora podemos procurarnos y creo que se debe insistir en hacerlo este año confiado en que, con la experiencia adquirida y mejores elementos de trabajo el resultado será satisfactorio.

Para informar respecto á los otros trabajos y para evitar repeticiones y omisiones tomaré el libro de cuentas y me iré refiriendo á cada una de ellas.

CASA, ₡ 289-95

En esta finca el único edificio existente es una casa vieja, la primitiva ermita de este lugar, que mide 12x12 varas y que se compró á la Junta de Educación en ₡ 200-00, Se han gastado en reparaciones y modificaciones ₡ 89-95.

GASTOS GENERALES ₡ 2.853-10

En esta cuenta se han consignado todos los gastos corrientes que no han tenido destino especial, como gasto de escritorio, acarreos, correo y telégrafo, insecticidas, jornales en destruir hormigueros, limpia de rondas, arreglo de cercas; útiles de trabajo de pronto desgaste como cuerdas, mollejones, pintura, clavos, candados, etc. etc.

MÁQUINAS N. A. ₡ 85-10

Estas máquinas son de la hacienda del Doctor Núñez, en Nuestro Amo. Se trajeron debido á atención de don Adolfo Cañas que las prestó. Estas máquinas son: una sembradora "Farmers Favorite", un rodillo de seis cilindros y un arado Howard. El arado está incompleto y para nada ha servido; del rodillo solo venían los cilindros y los brazos, hubo que ponerle el eje de hierro y la parte del tiro y cajón de madera y pernos de hierro, presta muy buenos servicios. La sembradora venía en muy mal estado y le falta lo necesario para la siembra á voleo; hubo que hacerle una rueda y varias piezas. Por no tener bestias de tiro se usa poco. La suma de ₡ 85-10 se ha gastado en esas reparaciones y acarreos.

SEMOVIENTES: ₡ 1,035-55 ₡ 1,232-00

Se compraron tres yuntas de bueyes en ₡ 595-00 y se han gastado en alimentos y cuido ₡ 440-55. El servicio de bueyes vale ₡ 1,122-00; y se le carga á ganancias y pérdidas, abonos y enmiendas y útiles é implementos, los despojos de un buey muerto el 18 del presente a consecuencia de una caída y cuyo costo fué de ₡ 110-00.

Los bueyes han estado estabulados desde el 25 de febrero; trabajan siempre 6 ó 7 horas diarias y se conservan en buen estado.

El buey que murió era el más viejo, fué siempre enfermizo y delicado y últimamente se le inflamaron los ojos de tal modo que casi los había perdido.

HENO DE GUATE ₡ 3,218-37—₡ 1,446-00

Ya me ocupé de este asunto. Esta cuenta resulta muy recargada á causa de la arrancada de troncos, árboles y raíces, removida de basura y gastos innecesarios motivados por los contratiempos del motor.

MUEBLES ₡ 18-90

El mobiliario se reduce á dos mesas, un estante para libros y dos bancos. hechos aquí.

ABONOS Y ENMIENDAS ₡ 193-70

En esta cuenta entran la cal, huesos y cenizas compradas y los jornales empleados en colocar en un hueco las cenizas con los huesos para que éstos se desintegren. Para las experiencias del caso creo que deben tenerse aquí materias fertilizantes minerales como fosfato de cal, cloruro de potasio y yeso. A principios de enero envié nota de las que creía debían pedirse para los ensayos de este año y entiendo que no se han pedido.

UTILES É IMPLEMENTOS ₡ 1,508-88

En esta cuenta entran las máquinas, herramientas y útiles que se han comprado.

POTRERO ₡ 305-75—₡ 63-00

El potrero es el lote de terreno que está al Norte de la línea del ferrocarril; consta de 8 manzanas y está sembrado de zacates de guinea y pará. Los animales han pastado en él sólo durante tres y medio meses, pues la naturaleza de estos pastos hace que el piso del ganado lo estropée de manera que casi todo se pierde. Además, la sequía, prolongada, el viento y las chispas del ferrocarril lo redujeron á cenizas. Los ₡ 305-75 se han gastado en limpias, cercas, siembras de los mismos pastos en los lugares en que no había y siembra de cowpeas y beggarsweed para dejarlo de corte solamente.

HUERTA ₡ 262-90

En la orilla Norte del potrero, con sombra de guanacastes y cerca de la quebradita, se sembraron hortalizas y algunos pastos exóticos, en pequeña cantidad contando con que se podrían regar por medio de canales, fundado en los informes que me dieron respecto á las aguas de la quebradita. Pero resultó que desde enero faltó el agua en la parte alta, de donde debía partir el canal y hubo que hacer el riego á mano, con mucho costo y poco resultado debido á la mucha evaporación aumentada por el viento fuerte.

FIBRAS ₡ 73-05

Don Marcial Peralta se sirvió enviarme 500 matitas de algunas variedades de cabuya y henequén. Aquí se consiguieron 120 matas de otra especie en la finca que fué del padre Sandoval. Se ha asistido manteniéndola limpia y regándola dos veces por semana pero

apenas queda la tercera parte debido á que no pudo arraigar antes de que viniera la extremada sequía que tenemos.

RESERVA ₡ 1,872-45

En esta cuenta están incluidos todos los gastos hechos para preparar el terreno que consta de 21 hectáreas y algunos metros cuadrados para la siembra. La parte que no se sembró de maíz para guate hubo que chapearla, limpiarla de tronco y raíces y á todo darle una vuelta de arado y después gradeo y pasada de rodillo. A la mitad se le puso cal á razón de 4 fanegas por hectárea. Ese valor se distribuirá ahora, entre los diferentes cultivos á razón de ₡ 89-16 la hectárea.

NITRAGINA ₡ 147-00

Esta cuenta la motivó el recibo de un tubito de nitragina, enviado de México. Como no podía demorarse su uso y dado el interés que hay por el cultivo de la alfalfa se inocularon y sembraron semillas de esta planta, de garbanzo, y zulla. Todas estas plantas se han desarrollado bien dado lo insuficiente del riego que se les da. Tanto el garbanzo como la zulla han estado muy molestados por los insectos que no han tocado la alfalfa. Estas semillas se sembraron el 18 de enero. Para estimular el crecimiento se dió un corte á la alfalfa, que medía 9 pulgadas á fines del mes pasado; hoy mide más de 10 y está más lozana.

MADERA ₡ 518-65

En esta cuenta entra lo pagado por maderas que se han contratado para la construcción de un galerón para guardar las máquinas y secar forrajes en invierno y de una casa para habitación.

TABACO ₡ 5-00, HENO DE YERBAS ₡ 5-20, SEMILLERO ₡ 2-00, CACAO ₡ 7-00

La primera de estas cuentas se refiere á lo gastado en hacer los semilleros de 5 variedades de tabaco europeo y cuya semilla me obsequió don Carlos Ahl. La segunda la motiva un ensayo hecho con la yerba que vino en un lugar que se había chapeado en octubre y que se cortó en diciembre. Sólo una paca se hizo porque fué considerada de muy poco valor. Ahora me ha pesado no haber empacado siquiera la yerba cortada pues la paca que se hizo, á pesar del descuido en que estuvo, se la comieron los bueyes sin dificultad y conservaba buen aroma todavía. La tercera se refiere á adelanto que se hizo para que recogieran semillas de árboles, y la cuarta á lo gastado en hacer un almácigo de cacao que está ya en estado de trasplante.

Las otras cuentas de maíz, arroz, etc. las motivan las siembras que se hacen ahora y en cuyo pormenor no entro por considerarlo extemporáneo todavía.

Todo el terreno se ha dividido en lotes de 1, ½, ¼, 1/10 y 1/20 de hectárea y se va sembrando de acuerdo con la importancia del cultivo y la cantidad de semilla de que se dispone.

Desde el 7 de enero envié nota de pedido de semillas de plantas forrajeras, gramíneas y leguminosas y todavía no las he recibido.

Aunque ha llovido algo, 78 mm. en 13 días de lluvia, (6 mm. por aguacero) del 23 de abril á hoy, la sequía se prolonga de una manera muy desagradable pues los siembros que han nacido, están expuestos á perderse.

El agua para riego es de la mayor importancia para este campo, pues sin ese recurso será muy poco lo que pueda hacerse en la estación seca. Creo que el Consejo de la Sociedad debe poner todo empeño á fin de que el Gobierno ayude de un modo eficaz á este vecindario á traer el agua de la Quebrada del Pital, como lo tiene proyectado. Esa agua se podría tomar aquí durante la noche y usarla para el riego.

Tanto para la compra de máquinas y animales de trabajo y reproducción que se necesitarán, como para ilustración á fin de obrar con el mayor acierto posible, considero muy importante poder hacer un viaje á los Estados Unidos, Europa y colonias tropicales.

Termino manifestando mi reconocimiento á los miembros del Consejo por la buena voluntad que han tenido á bien dispensarme.

Soy su atento servidor,

ANTONIO CASTRO Q.

PARTE ADMINISTRATIVA

A la fecha del 15 de los corientes, el Consejo Administrativo de la Sociedad había tenido 28 sesiones, algunas de ellas bastante concurridas, pero las más,—hay que confesarlo, reuniendo apenas el número suficiente de miembros para el *quórum* exigido por los estatutos.

Los asuntos que se trataron en estas sesiones revisten, sin embargo, bastante importancia para que hubiera sido preferible una mejor asistencia á ellas, como podrán comprobarlo los miembros de la Sociedad por el ligero resumen que va á continuación:

Apenas constituído el Consejo Administrativo tuvo que completarse por el nombramiento de cuatro miembros destinados á reponer á los Vicepresidentes elegidos por la asamblea del 10 de junio de 1906. Fueron llamados á formar parte del Consejo los señores Doctor don Mauro R. Fernández, don Félix Pacheco, don Emel Jiménez y don Joaquín Llinás.

Los nuevos miembrosque ingresaron en la Sociedad durante el último año económico son los señores:

Don Rafael Vargas Quirós, don Francisco Pittier, don Agustín Guido, don Constantino Rodríduez h., don Aniceto Odio, don Santiago Zamora Chacón, don Juan Vicente Carazo, don Félix Wiss, don Ismael Alvarado, don Alfredo Volio Jiménez, Preb. don Fermín Boladeras, don Enrique Fernández, don Rafael Hine, don Leovigildo Arias, don Francisco López García, don Jacinto Xirinach, don Samuel Uribe, don Ascensión Vargas, don Tomás H. Penny, don Manuel Coronado, don Marco Tulio Pérez, don Tomás Batalla, don Aquiles Acosta, don Alberto García, don Julio Acosta, don Buenaventura Casorla, don Jorge Inksetter, doctor don William Inksetter, don C. H. Lankester, don Juan Cordero, don Juan I. de Jongh, don Nanuel Sáenz Echeverría, don Juan Rodríguez Muñoz y don Edgar Pontón de Arce.

En los meses de julio á diciembre de 1906, desempeñó la Secretaría de la Sociedad el Prof. don Pablo Biolley; antes y después, el señor don Anastasio Alfaro.

En varias de sus sesiones el Consejo Administrativo tuvo que ocuparse en la cuestión vital de los ABONOS. Si no se consideró admisible en las circunstancias actuales, la proposición del Ingeniero don Enrique Jiménez N. de hacer un gran pedido de abonos, para venderlos á precio de costo á los agricultores y principalmente á los cafetaleros, sin embargo se discutió ampliamente el asunto y se tomaron decisiones importantes.

Por medio del Ministerio de Fomento, la Sociedad pudo disponer en el mes de agosto de 1906, de una tonelada de salitre chileno, que fué distribuido entre los socios que se comprometieron á experimentarlo en sus cultivos.

En la misma época, la Sociedad recibió, por parte de la fábrica de abonos Albert, el ofrecimiento de efectuar gratuitamente *análicis de tierras* de diversas partes del país. Varias personas aprovecharon esta oportunidad y nos remitieron muestras de sus fincas que fueron enviadas á Alemania por el agente de la casa Albert en Costa Rica, don Félix Wiss. Algunos resultados de los análisis hechos allá han llegado aquí y se publicaron en el número 13 del (Boletín) de la Sociedad para conocimiento de los interesados y de los agricultores en general.

Se abrigó por un tiempo la creencia de que las *vinazas* de la Fábrica Nacional de Licores podrían, por tener potasa, suministrar un abono valioso á la apricultura nacional. Los experimentos hechos demostraron degraciadamente que el producto no compensaría el costo y hubo que abandonar esta idea halagüeña.

Otra decepción tuvimos con la averiguación de lo que había de cierto en la riqueza en ácido fosfórico de las *rocas fosfatadas* que se encuentran en varias islas del Golfo de Nicoya. Una expedición promovida por el Consejo Administrativo y que se efectuó del 5 al 17 de noviembre de 1906, examinó detenida y concienzudamente las rocas de las mentadas islas y recogió un número suficiente de muestras para no dejar duda alguna acerca de su valor como abono fosfatado, el cual resultó muy pequeño. Además de hacer luz so-

bre un punto que tenía preocupados á varios miembros de nuestra Sociedad, —por los datos falsos que se habían propalado desde hace ya bastante tiempo,— la exploración de las islas del Golfo de Nicoya no fué del todo estéril, como lo comprueba el informe del señor don Modesto Martínez publicado en el (Boletín) número 12. Muchas cuestiones de gran importancia para la agricultura se hallan presentadas en él á la consideración del lector y merecen detenida atención.

Llamado el Consejo Administrativo á dar su opinión acerca del valor de los *huesos molidos* como abono, emitió la de que solamente los huesos reducidos á polvo finísimo pueden tener una aplicación eficaz. Un reciente trabajo del señor Ingeniero don Federico Peralta, en vía de publicación en nuestro Boletín, suministra abundantes datos con respecto á esta cuestión y en general á toda clase de abonos fosfatados.

Otra cuestión tratada y discutida muy frecuentemente en las sesiones del Consejo Administrativo, durante el último año económico ha sido la de las FIBRAS TEXTILES indígenas ó susceptibles de ser aclimatadas en Costa Rica. Fué acogida con preferencia por la Sociedad toda comunicación sobre este punto y en dos sesiones en que nos honraron con su presencia los señores Doctor don J. J. Ulloa, cónsul de Costa Rica en Nueva York y don J. B. Calvo, nuestro Ministro en Washington, casi no se trató de otra cosa.

Hermosa sesión fué también la del día 10 de agosto en que se procedió á la entrega del premio de quinientos colones otorgado á los señores don Marcial Peralta y don Diego R. Quesada, autores del trabajo titulado *Plantas textiles y conveniencia de su cultivo en Costa Rica*, conforme á las conclusiones de la Comisión dictaminadora, aprobadas por el Consejo Administrativo en su sesión del 27 de julio. No hay necesidad de insistir sobre la alta significación de este acto que honra á la vez á los señores premiados y á la Sociedad que propuso el certamen con feliz ocurrencia.

Otra Comisión tuvo que dictaminar sobre la conveniencia de aceptar, por parte del Supremo Gobierno, una propuesta de *arrendamiento de la finca de Las Mercedes*, con el objeto de establecer en ella una plantación de cabulla. En la contestación que se dió á la Secretaría de Fomento, que había tenido á bien pedir el parecer de la Sociedad se resolvió negativamente la solicitud de los autores de la propuesta.

En otras muchas ocasiones tuvo el Consejo Administrativo que ocuparse en el asunto de las fibras, ya sea votando una suma para la recolección, ya aceptando un proyecto presentado por los señores don Anastasio Alfaro é Ingeniero don Federico Peralta, por el cual estos señores ofrecen estudiar las *plantas indígenas de Costa Rica que producen fibras útiles* para la industria de cordelería y tejidos, así como las extranjeras que pudieran explotarse con provecho por los agricultores nacionales, y ya, en fin, suplicando á la Secretaría de Fomento que haga recoger por las autoridades las muestras de nuestras plantas textiles que una casa importante del extranjero ha solicitado recientemente.

El anuncio por varias revistas agrícolas del buen resultado que se ha obtenido del BAGACILLO para la alimentación del ganado en varios países, indujo al Consejo Administrativo á solicitar de varias autoridades datos precisos acerca de la fabricación de este producto, mezcla de bagazo y melaza. Resulta de las contestaciones recibidas que si bien es innegable el valor alimenticio del producto, con todo, su fabricación resultaría muy costosa en Costa Rica por el partido que se suele sacar aquí de las mieles para la destilación.

Otro tema muy á menudo tratado, en estos últimos años, en los periódicos dedicado al fomento de la agricultura, es el de la NITRAGINA, ó sea de la preparación destinada á propagar las bacterias de acción nitrificante en los cultivos de Leguminosas donde no se encuentran naturalmente. Solicitada por el Cónsul de Costa Rica en México, —á ruego del Consejo Administrativo,— la Comisión de Parasitología agrícola de la República mexicana se ha servido enviarnos un hesmoso trabajo manuscrito sobre la nitragina antes de su publicación en el (Boletín) de la Secretaría de Fomento de aquel país. Altamente agradecidos quedamos por este acto de cortesía y de confraternidad hispano americana.

Obra instigada por el Consejo Administrativo, en virtud de una petición del socio don Guillermo Neuhaus, fué asimismo el envío por la Secretaría de Fomento de un veterinario á la población de Turrialba para averiguar lo que había de cierto en una EPIZOOTIA sospechada en ese lugar.

El informe del veterinario, señor don Francisco Muñoz, ha sido publicado en el Boletín de la Sociedad, número 11.

Ya que el cultivo del TABACO ha tomado bastante incremento en el país, tuvimos la oportunidad de ocuparnos dos veces de este importante producto. La primera fué con

motivo del envío generoso que nos hizo de Tegucigalpa (Honduras) el señor doctor don Diego Robles de 2½ libras de semilla de *tabaco de Copán*, para que se ensaye su cultivo en Costa Rica. Dichas semillas fueron confiadas al socio don Eloy González, bien conocido como cultivador y beneficiador de tabaco, para guardarlas hasta la época favorable para la siembra. Al mismo doctor Robles hubo què agradecer luego una remesa de dos libras del mismo tabaco de Copán que el Consejo Administrativo le había pedido con el objeto de conocerlo.

Por otra parte, á principios del año en curso, fué pedida á Londres cierta cantidad de semilla de *tabaco de Sumatra* para tantear su cultivo en Costa Rica. La semilla llegó ya y se ha acordado distribuirla entre los socios que la soliciten.

No podemos pasar por alto la VISITA DE LOS SEÑORES DELEGADOS á la Conferencia de Paz, reunida en San José á mediados de setiembre del año pasado, á nuestro Campo de ensayos en Guadalupe. Creemos haber dejado bien impresionados á nuestros huéspedes centroamericanos con la exhibición de los trabajos que allí se efectúan, en pequeña escala es verdad, pero con empeño y seriedad científica. No solamente muchos miembros del Consejo Administrativo, sino también varias autoridades, á comenzar por la más alta de la República, y, algunos socios, tomaron parte en esta fiesta campestre en que no faltaron las explicaciones instructivas del Ingeniero agrícola don Enrique Jiménez N., ni los sentidos discursos cambiados entre el Vicepresidente de la Sociedad, Licenciado don Andrés Venegas, y el Doctor Gallegos, Ministro de El Salvador. La relación detallada de esta hermosa visita está contenida en el número 8 del Boletín.

No nos extendemos en otros asuntos cuyo detalle minucioso carece de interés general porque no se prestan para gran desarrollo, como son los pedidos de semillas é instrumentos que se hicieron para los campos de ensayos ó por cuenta de varios socios; la llegada al país de dos toros de raza inglesa, comprados por la Sociedad y destinados al mejoramiento de nuestro ganado vacuno; la composición del silo de "Las Cóncavas" en la hacienda de don Ezequiel Gutiérrez y la construcción de otro silo pequeño en el Campo de ensayos de Guadalupe; y las relaciones que tuvo el Consejo con la Sociedad de excursionistas del Liceo de Costa Rica, á quienes subvencionó con la suma de C[. 300-00 con motivo de la expedición que hicieron estos señores á los pueblos de Térraba y Boruca.

"La Gaceta" oficial ha publicado la autorizacion que el Supremo Gobierno otorgó á nuestra Sociedad para la compra, á mediados del año 1906, de un terreno de 27 hectáreas en Santo Domingo de San Mateo para establecer en él un nuevo campo de ensayos. El informe del Administrador, don Antonio Castro Q., nos dispensa entrar en detalles sobre este ramo de nuestra actividad durante el último año económico.

Otra compra autorizada últimamente ha sido la de un terreno destinado á ensanchar el Campo de ensayos de Guadalupe, demasiado reducido hasta ahora. El Consejo Administrativo tiene en mira otra compra de terreno en Santo Domingo de San Mateo, así como la introducción de otros sementales que han llegado ya para la mejora del ganado vacuno, caballar y mular del país. Pero como estos proyectos no han recibido todavía más que un principio de ejecución, no han de entrar en el presente informe que, según lo espera el Consejo, llena suficientemente su vivísimo anhelo de probar á los miembros de la Sociedad Nacional de Agricultura que, bajo el amparo de un Gobierno netamente favorable á nuestra querida asociación, algo útil se ha hecho en pro eel principal venero de la riqueza nacional.

BOLETÍN

El inciso 7º del acta de 11 de junio, refiriéndose á la sesión del 19 del mismo mes, dice:

Artículo 7º—"Se acordó publicar un Boletín de la Sociedad Nacional de Agricultura, encargando de su redacción á los señores don Enrique Jiménez Núñez, Ingeniero Agrícola; don Pablo Biolley, Profesor de Ciencias Naturales, y don Anastasio Alfaro, Secretario de la Sociedad. El tiro se hará de mil ejemplares en la Tipografía Nacional y su distribución se hará gratis para todos los socios."

El Comité de Redacción nombrado se puso inmeditamente á la obra, tanto que el día de la Asamblea General, celebrada por la Sociedad el 10 de junio de 1906, pudo entregar á los socios presentes el primer número del Boletín, conteniendo el informe anual presentado por el Consejo Administrativo.

En la idea de los redactores, el Boletín había de ser quincenal y hubiera salido á la luz pública el 10 y el 25 de cada mes. Pero dificultades de muchas clases impidieron que se realizara este propósito y durante el año económico que termina ahora, solamente 14 números pudieron imprimirse.

No obstante, la labor del Comité de Redacción no ha sido poca. Además de las actas de las sesiones del Consejo Administrativo que se publicaron cada vez que presentaban, á juicio de los Redactores, un interés especial para los socios, poniendo así á éstos

al corriente de las principales disposiciones tomadas, contiene el Boletín varios acuerdos, circulares é informes importantes, como son el acuerdo de la compra del terreno destinado al campo de ensayos de Santo Domingo, la circular enviada á los miembros cafetaleros de la Sociedad y el informe de la Comisión dictaminadora sobre el certamen propuesto por la Sociedad en materia de fibras textiles. Esto en la parte administrativa.

El informe del señor C. Welklé sobre su viaje á Colombia en busca del *Sapium tolimense*, expedición auxiliada por la Sociedad, fué publicado por partes en dos números del Boletín, llamando la atención estas "Notas sobre las plantas útiles, cultivadas ó silvestres observadas en los lugares visitados" por la competencia de su autor.

Se reprodujeron de vez en cuando artículos tomados ó traducidos de revistas extranjeras, cuando presentaban un interés especial para Costa Rica, y, en la sección titulada "De nuestros canjes' se dieron extractos de las publicaciones agrícolas que recibimos en gran número de varias partes del mundo.

En cuanto á los trabajos originales, á los cuales el Comité de Redacción dió siempre la preferencia, han sido bastante numerosos y varios de ellos han merecido el honor de la reproducción en el extranjero. No los especificaremos, ya que los miembros de la Sociedad Nacional de Agricultura están perfectamente al corriente de ellos, porque la modestia de sus autores protestaría de seguro contra una enumeración inútil. El Comité de Redacción da las más sinceras gracias á las personas que se han sirvido ayudarle en su tarea con valiosa colaboración. Se permite, además, recordar á todos los socios que el Boletín es el periódico de la Sociedad entera y no de unos pocos, y que cualquier comunicación acerca de los intereses agrícolas del país debe tener cabida en él. Suplica, por consiguiente, á todos los miembros de la Sociedad se sirvan remitirle cuantos datos juzguen convenientes para darlos á conocer á los agricultores costarricenses: debemos escribir para el país antes que para el extranjero.

Es talvez de desearse que el Boletín tome una forma más popular y que contenga más artículos escritos en lenguaje sencillo y al alcance de todos nuestros agricultores. Esto es un desideratum que el Comité de Redacción no desdeña; pero para cuya realización necesita el concurso de muchos. Tal como es, á pesar de sus defectos inherentes á toda obra incipiente, el Boletín ha sido bien acogido en el país. Las demandas han sido siempre muy numerosas y el tiraje de mil ejemplares se ha agotado casi, en varios números. El dinero gastado en esta publicación podemos asegurar que ha sido provechoso para nuestra agricultura nacional.

MOVIMIENTO DE FONDOS

de la Sociedad Nacional de Agricultura del 1.º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907.

ENTRADAS			SALIDAS		
Giros del Ministerio de Fomento	₡ 18000.00		Giros para Campo Santo Domingo	₡ 8868.33	
Producto, venta de semillas	727.67		— — — Guadalupe	1336.95	
— — — mercaderías	82.00		— — pedidos de semillas	547.60	
— cuotas de socios	464.00		— — gastos generales	908.07	
— venta de un motor	350.00		— — — extraordinarios	1659.50	
— — cal Santo Domingo	138.60		— — — estudio fibras	600.00	
Reintegro jornales peones Guadalupe (A. V.)	21.50		— — — composición de un motor	125.00	
Saldo a|f. Banco de Costa Rica el 31 de mayo de 1907	470.48	₡ 20254.25	— — pago de ganado	2193.55	
			— — — — redacción Boletín	900.00	
			— — cjcs.—Tubos drenaje ₡ 180-00		
			Collins Plow Co. 689-60		
			Exped. á Cabo Blanco. 1866-05	2735.65	
			Pago saldo a|f. Banco de Costa Rica el 31 de mayo de 1906	379.60	₡ 20254.25
		₡ 20254.25			₡ 20254.25

San José, 21 de mayo de 1907.

MANUEL CORONADO

BALANCE DE CUENTAS

de la Sociedad Nacional de Agricultura el 31 de marzo de 1907

Folio	NOMBRES DE LAS CUENTAS	Debe	Haber	SALDOS	
				Deudor	Acreedor
1	Campo de Guadalupe	₡ 5650.10	₡ 154.65	₡ 5495.45	.....
2	Máquinas	1968.68	378.28	1590.40	.....
3	Herramientas y útiles	69.00	.....	69.00	.....
4	Semillas	1351.54	1351.54	.....	.....
5	Mercaderías	232.00	232.00	.....	.....
6	Biblioteca	40.00	.....	40.00	.....
8	Hacienda Nacional	9190.82	31794.94	.....	₡ 22604.12
9	Gastos Generales	4280.67	4280.67	.....	.....
10	Cuotas	464.00	464.00	.....	.....
11	Gastos Extraordinarios	1659.50	1659.50	.....	.....
13	Fibras	600.00	.....	600.00	.....
17	Banco de Costa Rica	20114.42	20584.90	.....	470.48
19	Cuentas Corrientes	3601.53	2690.73	910.80	.....
20	Ganado	2193.55	.....	2193.55	.....
21	Boletín	900.00	900.00	.....	.....
22	Santo Domingo	13149.00	973.60	12175.40	.....
		₡ 65464.81	₡ 65464.81	₡ 23074.60	₡ 23074.60

San José, 21 de mayo de 1907.

MANUEL CORONADO

LISTA DE LOS MIEMBROS

DE LA

SOCIEDAD NACIONAL DE AGRICULTURA

Acosta, Aquiles	Alajuela
Acosta, Julio	—
Aguilar Bolandi, Alejo	San José
Aguilar Bolandi, Ramón	—
Albertazzi, Mateo	—
Alfaro Muñoz, Pedro	Alajuela
Alpízar, Marcial	San José
Alvarado González, Miguel	—
Alvarado González, Rafael	—
Alvarado, Manuel	—
Alvarado, Ismael	Cartago
Alvarez Hurtado, Antonio	San José
Arias, Leovigildo	San Juan
Batalla, Tomás	Desamparados
Baudrit, Santiago	Barba
Bejarano, Austregildo	Tres Ríos
Bejarano, Manuel	Alajuela
Bello, Leoncio N	San José
Blanco Narciso	Alajuela
Boladeras, Fermín	San Vicente
Bonilla, Juan Francisco	San José
Bonilla, Gutiérrez, Eduardo	—
Brenes. Miguel	Puntarenas
Brenes Gudiño, Roberto	San José
Brenes Volio, Ricardo	—
Bustos, Juan V	Liberia
Caamaño, J. Demetrio	—
Cabezas, José	—
Cabezas, Ramón L	Alajuela
Carazo, Enrique	San José
Carazo, Juan Vicente,	—
Carmona, Daniel	San Isidro
Carranza Aguilar, Jaime	San José
Carranza Pinto, Jaime	—
Carter, Geo	Cartago
Casorla, Adolfo	San José
Casorla, Buenaventura	Alajuela
Castro Cervantes, Antonio	San José
Castro, Juan Antonio	—
Castro, Roberto	—
Cordero, Juan	Tres Ríos
Coronado, Manuel	San José
Corrales, Buenaventura	—
Cortes, Roberto	Alajuela
Coto, Valerio	Cartago
Cox, Federico N	San José
Cruz Meza, Luis	—
Cubero, J. Jesús	—
Cubero, Nicolás	—
Cubero Vargas, Jesús	—
Chacón, Juan Rafael	—

Charrón, Stephen	Puntarenas
Chavarría, Alberto	San José
Chavarría M,, Nicolás	Cartago
Chaverri, Alberto	Heredia
Chinchilla, Antolín	Naranjo
Dengo, Manuel V	San José
Durán, José	—
Echandi, Alberto	—
Echandi, José Antonio	—
Echeverría, Manuel	Cartago
Esquivel, Alfredo	San José
Esquivel, Fabián	—
Esquivel, Narciso	—
Facio, Justo A	—
Fait, Alberto	Puntarenas
Fernández, Alejandro	Alajuela
Fernández, Enrique	San José
Fernández, Máximo	—
Fernández F., Gordiano	—
Fernández F., Luis	—
Field, Walter J	—
Flores, Manuel J	Heredia
Fonseca, Francisco	—
Gallardo, Augusto	San José
García, Alberto	Alajuela
García, Fernando	Cartago
García, Juan Sabino	—
Gómez, Everardo	—
González, Francisco	Heredia
González, Eloy	San José
González Soto, Alberto	—
González Soto, Ramón	—
Grinter, Juan (Rev)	—
Guido, Agustín	Puntarenas
Gutiérrez, Ezequiel	Cartago
Gutiérrez, Francisco	—
Gutiérrez, Tomás	—
Hine, Rafael	San José
Iglesia, Rafael	—
Inksetter, C. N	Alajuela
Inksetter, Jorge	Sarchí
Inksetter, William	San José
Jiménez, Manuel J	Cartago
Jiménez O., Ricardo	San José
Jiménez Núñez, Francisco	—
Jiménez O., Nicolás	Cartago
Jiménez O., Francisco	—
Jiménez S., Roberto	San José
Jinesta A., Francisco	Alajuela
Jongh, Juan I· de	San José
Keith, Juan M	—
Koberg, Maximiliano	—
Kümpel, Juan	Heredia
Lankester, Carlos H	San José
Laprade, León G	—
L iva, Elías	—
López García, Francisco	—
Macaya, Miguel	—
Martín Carranza, Gregorio	—
Matarrita Vega, Lino	Nicoya
Mayorga Rivas, Francisco	Liberia
Michaud, Gustavo	San José
Millet, F. Napoleón	—
Millet, J. Santiago	—
Monge, Juan	Cartago
Montealegre Carazo Mariano	San José
Montealegre, Ricardo, (hijo)	—
Montealegre, Juan J	—
Montealegre, Francisco	—
Morales, Jenaro	Heredia
Morales, Luis	San José
Muñoz, Juan Rafael	Liberia

Nazzareno Rossi	
Núñez, Daniel	Cartago
Núñez, David	San José
Núñez, Jesús	Turrialba
Odio, Aniceto	Guadalupe
Odio, Luis Felipe	San José
Orlich, Francisco	Cartago
Ortiz, Francisco	San Ramón
Ortuño, Alberto	Cartago
Pacheco, Abel	San José
Pacheco C., Jesús	Cartago
Pacheco C., Ricardo	—
Penny, Tomás H	—
Peña, Francisco F.	San José
Peralta E., Bernardino	Cartago
Peralta E., Carlos	—
Peralta E., José María	—
Peralta. Leonidas	—
Peralta, Marcial	—
Peralta, Maximiliano	—
Peralta, Federico	—
Pérez, Marco Tulio	San José
Pérez, Pablo Emilio	—
Peters, Guillermo	Santo Domingo
Picado, Teodoro	Sarchí
Pittier, Francisco	San José
Piza, Benjamín E.	—
Polini, Héctor	—
Pontón de Arce, Edgar	—
Prieto, Blas	—
Quesada, Elías	Heredia
Quirós, José	San Juan
Quirós, Manuel Antonio	San José
Ramírez, Esteban	Heredia
Reyes, J. Gregorio	San José
Rivera, Rafael	Liberia
Robles, Mauricio A	San José
Rodríguez, Antonio	Alajuela
Rodríguez, Eusebio	—
Rodríguez, Constantino	San José
Rodríguez, José Joaquín	—
Rodríguez, Marcos	Heredia
Rodríguez, Santiago	—
Rodríguez, Muñoz, Juan	San José
Rohrmoser, Oscar F	—
Rojas, José Mercedes	Cartago
Rojas Román, Federico	—
Romain, Arístides	San José
Romero, Manuel	—
Rosabal, Amado	Heredia
Rothe, Fernando	Barba
Rucavado, Francisco	San José
Saborío, Ingnacio V	Alajuela
Sáenz E., Adolfo	San José
Sáenz E., Manuel	—
Sáenz, Alberto J	Heredia
Salazar, Alejandro	Liberia
Sandoval, Manuel	Alajuela
Sandoval, José María	—
Sánchez, Julio	Heredia
Sancho, Alfredo	Cartago
Schroter, Otto von	San José
Sobrado, Federico	Liberia
Solera, Juan María	Heredia
Soto, A. de Jesús	Alajuela
Soto, Bernardo	San José
Soto, Ronulfo	—
Steinvorth, Walter	—
Tinoco, Federico	—
Tinoco, Federico A	—
Tinoco. Guillermo	Cartago
Tinoco, Luis Demetrio	

	Limón
Tonduz, Adolfo	San José
Tournon, Elois	—
Trejos, Jacinto	—
Tristán, J. Fidel	—
Uribe, Samuel	—
Vargas, Ascensión	Cartago
Volio Jiménez, Alfredo	San José
Volio Tinoco, Carlos	—
Whale, Carlos W	—
Wiss, Félix	Jiménez
Xirinach, Jacinto	Heredia
Zamora Chacón, Santiago	—
Zumbado, José María	

N° 1

ADMINISTRACIÓN DEL TEATRO NACIONAL

San José, abril 1907.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento.

Presente.

Muy señor mío:

Conforme el detalle anexo, en el año económico próximo pasado se han gastado en el Teatro ₡ 7552-38. Comparada esta suma con la del año anterior que ascendió á ₡ 10266-49, da una diferencia de ₡ 2714-11 de menos para el año económico á que este informe se refiere. Tengo la honra de hacer á V. presente que el Teatro se encuentra en perfecto estado de conservación, lo mismo que todo el material de muebles, útiles, etc. A este respecto tengo deber de llamar la atención del señor Ministro sobre la circuntancia que cada año que pasa, el aseo y conservación del Teatro exige más actividad, más diligencias, y por consiguiente mayores gastos para evitar todo deterioro.

En este año he hecho en el teatro muchas reformas, especialmente en el escenario, para hacer más práctico, más ligero y más seguro el servicio de la tramoya, con menos personal del que se ocupaba en los años anteriores. Creo de mi deber el repetir que para el servicio del Teatro, ya sea de la tramoya, de portería ó acomodadores, se debe imponer á los empresarios la obligación de servirse del personal del Teatro. Con este sistema se obtendría un doble beneficio; primero, más cuidado en la conservación del material, y segundo, seguridad, teniendo en el Teatro un personal conocido y de toda confianza.

El público se queja constantemente porque no hay en el Teatro espectáculos decorosos dignos de este Coliseo. Una de las principales causas que hacen difícil el que nos lleguen buenas compañías, es porque falta al Teatro un repertorio de decoraciones y un archivo de música.

Es de suma necesidad satisfacer esta falta para colocarnos en la posibilidad de obtener buenos espectáculos de obras y versos, con una suma de subvención relativamente baja.

Con el archivo, se facilitaría mucho la formación de una orquesta, con elementos costarricenses y un núcleo de coristas de ambos sexos.

La instrucción de este personal podría muy bien estar á cargo de maestros de aquí. Una vez creados estos dos elementos, las empresas vendrían con gran economía, evitando personal de coros y orquesta.

Llamo la atención de V., señor Ministro, sobre el particular, siendo de suma importancia para el povenir de este Teatro que costó á la Nación enormes sacrificios.

Las funciones hechas en este año han sido 44, según detalle anexo y 8 ensayos con luz eléctrica de la planta.

El gasto mediano del alumbrado eléctrico, comprendido el carbón que no figura en los gastos del Teatro, suma ₡ $48\frac{31}{100}$ por cada función ó ensayo.

Nº 3

Gastos del Teatro Nacional durante el año económico 1906—1907

Aaseo y conservación	....	Cl. 1729.65
Carpinteros	....	1518.70
Gastos para los bailes	....	255.05
— varios para veladas	....	124.25
— — abonados á la compañía Thulliers.	....	167.50
Pintura de una decoración	₡ 125.00	135.00
— — — varanda	10.00	
Pasadillo de hierro para el patio de la entrada del Teatro	....	300.00
Pintura de la puerta del vestíbulo á tres manos	....	114.00
Pintura de los excusados y arreglo de varios asientos de los mismos	₡ 311.00	311.00
Arreglo telones—Proveedores	80.00	135.00
— — mano de obra	55.00	
Arreglo del Telar con aumento de de 400 carrucolas y servicio de contrapeso para facilitar el movimiento de los telones—Proveedores	₡ 85.00	155.00
Mano de obra	70.00	
Pintura del techo del Teatro—Mano de obra	₡ 150.90	262.90
Pinceles	35.00	
Aguarraz	60.00	
Soldadura y nueva plancha zinc	17.00	
Al hojalatero para goteras		84.50
Gastos varios		218.93
Proveedores		455.55
Personal de la planta eléctrica	₡ 951.05	1585.35
Limpieza calderas y varias reparaciones	187.65	
Aceite para la Planta	250.65	
Leña para la —	196.00	
Total	....	Cl. 7552.38

Funciones hechas durante el año económico 1906—1907

COMPAÑÍA THULLIERS

Funciones	Nº	18
Matiné	—	5
Veladas-funciones	—	8
Vitágrafos —	—	7
Conferencias-funciones	—	4
Bailes	—	2
Funciones	Nº	44
Ensayos con luz eléctrica		8
Total	Nº	52

El Administrador,

MOLINARI CRISSTÓFORO.

San José, 10 abril de 1907.

Ferrocarril al Pacífico

San José 10 de abril de 1907

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

P. N.

SEÑOR:

En cumplimiento de mi deber tengo el gusto de presentar el informe anual relativo al estado, condiciones de servicio y movimiento económico del Ferrocarril al Pacífico, al frente de cuya administración me encuentro desde mayo del año próximo pasado.

Imposible es establecer por el momento una relación aproximada siquiera entre el servicio de esta línea comparado con el de otros ferrocarriles, porque ella se encuentra todavía bastante incompleta y en estado de construcción, pero no por eso será menos interesante el trabajo que se haga en cuanto á tratar de uniformar su mecanismo administrativo con otras empresas de la misma índole, y á obtener conclusiones que no se pueden apreciar de otro modo y que contribuirán á la mejora del servicio y á remediar en lo posible los defectos que se noten.

El plan de este informe está basado en el que establece la U. S. Interstate Commerce Commission.

EXPLOTACIÓN DE LAS DOS DIVISIONES DEL FERROCARRIL

Gastos de operación

Los gastos de explotación ascendieron en las dos secciones á la suma de.....
₡ 301,572-62 distribuidos del modo siguiente:

Mantenimiento de la vía y sus construcciones	₡ 91769.39	30.44 o|o
„ del equipo	72287.89	23.95 „
Gastos de trasporte	110586.86	36.68 „
„ generales	26928 48	8.93 „
	₡ 301572.62	100.00 o|o

Mantenimiento de la vía

Los gastos de este departamento ascendieron, como queda dicho, á la suma de ₡ 91,769-39 de la cual corresponden ₡ 73,397-15 á la división de San José á Santo Domingo y ₡ 18,372-24 á la de Esparta á Puntarenas.

La condición general de la vía y de todos sus anexos es buena y si es cierto que para lograr colocarla en el buen pié de servicio en que hoy se encuentra ha habido que aumentar los gastos, ello es debido no á que las erogaciones para atender el servicio

corriente de "reparaciones de la vía" hayan sido exageradas sino á que, en ningún año como en el que acaba de finalizar, desde que la Nación recibió esta empresa, del contratista señor John S. Casement, se le ha dado tanto empuje á los trabajos y se ha emprendido en tantas obras de urgente necesidad las cuales se hacía indispensable llevar á cabo tanto para atender como es debido al buen servicio del tráfico, el cual ha tomado y toma de día en día un incremento notable, como porque así lo exigían las condiciones de seguridad de esta vía, y no es sino cuando una línea ha sido concluída y convenientemente dotada de todo aquello que con su buen servicio se relaciona que puede entrarse á hacer cálculos comparativos entre los gastos de un año con los de otro y saber si se ha traspasado ó no el límite de lo que las autoridades en la materia indican como gasto normal.

A continuación anoto algunas de las obras llevadas á cabo en la vía y en sus dependencias.

1º. En kilómetro 45 se construyó un muro de retención, de mampostería, que mide 18 metros de largo por 7 de alto y 1 de ancho.

2º En kilómetros 43 y ¾, 45, 55½, y 59½, se construyó en cada uno una alcantarilla de 12 metros de largo por 60 centímetros en cuadro.

3º En kilómetro 56 hubo que hacer una reparación de mucha importancia y costo, en el fondo de la alcantarilla ó arco de mampostería que sostiene el relleno grande al Este de Concepción (Quebrada Concepción).

4º Se construyeron 2 tanques de mampostería en kilómetros 44 y 56 para abastecer de agua á las locomotoras en reposición de los provisionales que allí existían los cuales eran de zinc y estaban montados en madera. También se construyó otro al lado Este del río Barranca.

5º Se han pintado con minio, con todo esmero, y sin omitir gastos para la buena ejecución del trabajo, los puentes sobre los ríos Torres, Virilla, Segundo, Bermúdez, Quebrada Seca y Ciruelas, y, además, se les cambiaron los durmientes por otros aserrados y de madera escogida y se les colocaron guarda riel á los de Torres, Virilla y Ciruelas. También al puente sobre el río Barranca se le había dado una mano de pintura minio y se le había cambiado todo el piso, trabajo este último de bastante costo por la anchura de dicho puente y por la clase de servicio que prestaba, sirviendo no sólo á los trenes sino que hacía á la vez todo el trabajo de carretera.

6º Se construyeron 12 apartaderos con sus correspondientes ranas y una "Y". Los apartaderos, 6 en el patio de la estación de San José y uno en cada uno de los siguientes puntos: Rohrmoser, Turrúcares, Escobal y Concepción y uno á cada lado del río Barranca; y la "Y" en Río Grande. También está al concluirse otra en Ciruelas.

7º a) Se amplió, doblando su tamaño, la bodega de fletes de San José y se le agregó en uno de los extremos una plataforma cubierta para descargar madera labrada y para facilitar la entrada de animales á los carros.

b) Se construyó una bodega amplia y cómoda en Turrúcares.

c) Se agrandaron las bodegas de Ojo de Agua y de Atenas, esta última en otro tanto.

d) Se construyó un andén en la estación de Puntarenas de 49 metros de largo por 3 metros 17 c. de ancho.

e) Se amplió el edificio de la Agencia de Puntarenas para usar una parte como bodega y también se pintó con pintura de aceite.

f) Se construyeron bodegas en ambos lados del Río Barranca, con plataforma la del lado Oeste.

g) Se construyeron 8 campamentos para viviendas de los peones que trabajan en la vía, los cuales se encuentran uno en cada uno de los puntos siguientes: San Antonio, Ciruelas, Siquiares, La Balsa, Escobal, Salitral, lado este del río Barranca y Carrizal, y varían en tamaño entre 10 y 20 metros de frente por 3 ó 4 de fondo, según las exigencias de cada lugar; y se están construyendo 3 más en Pavas, Cebadilla y Santo Domingo.

h) La casa de la estación de Esparta y la pequeña del maestro mecánico han recibido una reparación seria pues se encontraban en mal estado, y se pintaron con pintura de aceite.

i) Se le hizo una reparación al taller de Esparta que se encontraba en muy mal estado y se amplió en otro tanto la bodega de fletes á más de reparar la parte existente.

j) En Puntarenas se refaccionó el edificio de talleres el cual sirve también para resguardar el material rodante del sol y el agua y para la reparación del mismo. Este taller hubo necesidad de arreglarlo, por cuanto las locomotoras y carros que hacen el servicio entre Puntarenas y la Barranca no tenían donde repararse, con motivo de no poder llegar á Esparta por el desastre del puente, y está llamado á prestar importantes servicios.

8º Al telégrafo entre Esparta y Puntarenas se le han cambiado y se le están cambiando los postes de madera por rieles viejos que se han quitado entre Puntarenas y la Chacarita, mejora esta de la mayor importancia por la economía que promete para lo futuro; y en la división San José Santo Domingo se han cambiado 531 postes los cuales fueron destruídos todos por las chispas de las locomotoras, y también se repusieron 1330 espigas. A este enorme gasto, en cambio de postes, el cual se repite todos los años, debe ponérsele el remedio fácil que la Empresa tiene á la mano, cual es hacer la misma operación que se hizo en Esparta, cambiarlos por rieles viejos, lo cual no sólo redundará en una economía positiva para el Tesoro Público sino que colocará el servicio telegráfico en mejor pie, pues se evitarán las interrupciones que ahora ocurren cada vez que un poste se cae.

Las fuertes lluvias de los últimos meses del año pasado ocasionaron grandes derrumbamientos y lavados en los kilómetros 44, 45, 48, 49, 55, 56, 58, 59 y 61 los cuales mantuvieron el tráfico interrumpido con Santo Domingo de San Mateo desde el 28 de setiembre hasta el 28 de octubre inclusive y ocasionaron pérdidas de consideración á la Empresa, pues además de lo que dejó de percibir por fletes y pasajes hubo que hacer dos cortes de consideración para desviar la vía hacia adentro, uno de doscientos metros de largo por cuatro de alto y tres de ancho en kilómetro 59 y otro de ciento cincuenta y un metros de largo por cuatro de alto en kilómetro 53½; de este último 51 metros fueron hechos en roca viva.

Así se explica, pues, que el gasto de este capítulo alcanzarara al 30.44 o|o del total en vez de 20.62 o|o que es el promedio que la estadística de la U. S. Interstate Commerce Commissión establece: pero las obras llevadas á cabo y las que se estan terminando son garantía segura de que en breve podremos colocarnos en los límites del gasto normal

Mantenimiento del equipo

Los gastos de este departamento ascendieron á ₡ 72,287-89 ó sea el 23.95 o|o del total, siendo lo normal 16.89 o|o de cuya suma corresponden ₡ 53,253-52 á la división San José Santo Domingo y ₡ 19,034-37 á la de Esparta á Puntarenas.

El costo de los trabajos de este departamento es muy exagerado siendo á mi juicio, la causa principal, que la menor obra de reparación exige material y la empresa no cuenta con un almacén de este material que á cada momento se necesita y ha de conformarse con pagarlo al menudeo en casas de comercio.

Así el gasto es mucho mayor que el que debiera ser, porque el precio al menudeo es más alto siempre que al por mayor y á éste se agrega el de derechos de aduana y fletes de ferrocarril.

Bien conocidas son la clase y cantidad de material que se necesita, y un pedido al exterior de todo él, rebajaría en gran parte el costo de reparación del equipo acercándolo á la cifra normal que señala la estadística

De toda clase de trabajos y reparaciones se ha ocupado este departamento durante el año. Las locomotoras, por ser pocas para el servicio, necesitan estar componiéndose constantemente. Esto ha sucedido con las números 2, 3 y 4 á las cuales ha habido no sólo que estar haciéndoles reparaciones ordinarias y corrientes sino que también ha sido necesario fundir muchas piezas costosas, para cambiárselas. Lo mismo sucede con las números 1 y 5 que actualmente se encuentran en reparación. La número 4 se reformó para sólo quemar carbón. Otro tanto sucede con las números 6 y 7 que se encuentran en la división de Esparta á Puntarenas. Estas, á más de ser las únicas para hacer el servicio diario son tan viejas que ya su reposición por otras nuevas se impone.

También los coches de pasajeros son escasos para el servicio y por ese motivo su reparación ha sido constante durante el año. Uno de ellos fué separado y ya está concluyéndose de arreglar, trasformado en coche para servicio oficial. El trabajo eje-

cutado en él es de lo más perfecto que puede obtenerse en el país y de calidad superior las maderas empleadas. Para equiparlo convenientemente se han traído del exterior todos los útiles y muebles necesarios.

En la división de Esparta á Puntarenas se hizo una reparación completa á los carros de pasajeros que se encontraban en muy mal estado y se construyó un coche de segunda clase.

Los carros de cajón no eran suficientes para el servicio de carga en el verano, y también por el mucho tráfico á que estaban sujetos, necesitaban estarse componiendo con mucha frecuencia. Para ampliar el número hubo necesidad de construir cinco más, los cuales se hicieron usando cinco de los de plataforma llegados recientemente de los Estados Unidos.

En los carros planos también se han hecho reformas radicales, pues todos los que han entrado en reparación después que llegaron los nuevos, ha habido que renovarlos completamente por el estado ruinoso en que se encontraban.

También ha habido que estar reparando constantemente "troyers", "manigue-tas" y carros de trabajar en la vía.

En resumen, la labor en este Departamento ha sido constante, habiendo te-nido que ocupar gran número de operarios y ejecutar con mucha frecuencia trabajos por la noche, los cuales son mucho más dispendiosos, tanto porque se paga al operario á razón de 50 o|o más, como porque el trabajo ejecutado no resulta tan perfecto como el que se hace durante el día.

La maquinaria y herramientas del taller, á más de las reposiciones corrientes de aquellas que quedan fuera de servicio por desgaste ó rotura, han sido aumentadas du-rante el año con lo siguiente:

4 gatas de alzar y correr.
12 gatas de vía.
1 sierra para cortar rieles.
2 taladros para rieles.
1 sierra de banda.
1 mazo de vapor.
12 gatas de tracción horizontal con doble gusano.
1 prensa para doblar planchas de hierro.
1 gata con rachet de 6 toneladas.
1 prensa hidraúlica.

Gastos de trasporte

Los gastos de este departamento ascendieron á la suma de ₡ 110,586-86 ó sea el 26.68 o|o del total, de lo cual corresponden ₡ 86,926-08 á la división San José Santo Domingo y ₡ 23,660-78 á la división de Esparta á Puntarenas.

El U. S. Interstate Commerce Commission establece para el gasto el 57.793 o|o, de manera que resulta una diferencia á favor como de 20 o|o. El gasto de este departamento ha sido relativamente moderado si se tiene en cuenta que durante la mayor parte del año á que este informe se refiere, el personal del tráfico ha sido para tres trenes en vez de dos como era antes, punto que, por sí sólo, es suficiente para aumentar el gasto en casi un 50 o|o, pues al personal de este tren hay que agregarle el valor del combustible que es el capítulo principal de este departamento.

Lo gastado en leña y carbón ascendió á ₡ 36,189-21.

Es sensible que aún no haya sido posible hacerse la sustitución radical de leña por carbón, pero confío que en el curso del presente año podrá llevarse á cabo tan importante mejora la cual ocasionará una gran economía en el gasto por combustible y colocará á las locomotoras en aptitud de prestar mejor servicio.

Un acontecimiento sensible tuvo lugar á fines del año pasado: me refiero á la destrucción del puente de hierro sobre el río Barranca ocasionada por una fuerte ave-nida de dicho río la cual lo desmontó de los bastiones, y lo arrastró como á 75 metros de distancia dejándolo inutilizado para el servicio. Este desgraciado acontecimiento ha ocasionado perjuicios de consideración á la empresa y entorpecido el servicio regu-lar que se hacía entre Esparta y Puntarenas. Hoy se necesitan dos trenes para hacer ese servicio, uno que corre entre Esparta y la Barranca y otro entre la Barranca y

Puntarenas; sólo este detalle dobla el gasto comparado con el que se hacía cuando existía el puente, á más del mayor desgaste que se ocasiona al material rodante.

En el punto donde estaba el puente se colocó un andarivel para el cual se empleó el cable de acero de 2¼ que se usó en la construcción del puente de Río Grande. Este andarivel es manejado por vapor y presta un servicio tan satisfactorio como es de esperar en esta clase de trabajos. Hubo necesidad de construir una casita para el motor y otra para el motorista. También se compró un bote y se construyó una barca, el primero para el pase de pasajeros cuando no quieren usar el andarivel y la segunda para pasar ganado.

El costo de este servicio al cual se ha dado el nombre en los libros de "Accidente Barranca" alcanza en la fecha de este informe á la suma de ₡ 21,612-46 y es éste otro de los gastos que está cargado en la categoría de imprevistos.

En resumen, tanto el servicio de trenes de pasajeros, de carga y de trabajo, como el servicio de agencias y estaciones se ha hecho con toda regularidad exceptuando las interrupciones apuntadas.

El material con que hoy se cuenta para el servicio del tráfico es el siguiente:

Inventario general del material rodante

División San José-Santo Domingo — Practicado el 31 de marzo de 1907

	En servicio	Fuera de servicio	En reparación	En depósito buen estado	Total
Locomotoras	5	..	..	..	5
Tenders	5	..	1	1	7
Coches	3	..	2	..	5
Carro equipajes	1	..	..	..	1
Cabooses	3	..	1	..	4
Carros cajón	11	..	1	..	12
Carros ganado	1	..	..	..	1
Carros planos	24	3	3	..	30
Trolleys	4	..	..	3	7
Maniguetas	3	..	..	..	3
Carros para cuadrilla	13	..	3	24	40
Carro Motor	1	..	..	..	1

División Esparta á Puntarenas

Locomotoras en servicio	2
Coches de 1ª en servicio	4
Coches de 2ª en servicio	2
Carros de carga	16

Además, están para llegar 15 carros planos, 10 de cajón y 5 para ganado, todos con marco de acero y de calidad superior y un coche de pasajeros de 1ª clase.

Gastos generales

Los gastos de este departamento alcanzaron á la suma de ₡ 26,928-48 ó sea el 8.93 o|o del total, de lo cual corresponden ₡ 7.029-52 á la división Esparta-Puntarenas y ₡ 19,898-96 á la división San José-Santo Domingo. El porcentaje normal es de 4.65.

Este capítulo representa el gasto de sueldos de oficiales generales y de los empleados de la oficina de la contabilidad y sus dependencias, así como los gastos de viaje de aquellos que por la naturaleza de sus quehaceres tienen que ausentarse con frecuencia.

También está comprendido en la suma citada el gasto de papelería y útiles de escritorio como puede verse en el cuadro respectivo.

El estímulo para el empleado es, á no dudarlo, el mejor aliciente para obtener buen servicio y dedicación constante en el trabajo. Con ese fin se dispuso en el reglamento de este Ferrocarril, publicado recientemente, el ascenso. Punto es es éste que debe conservarse y aplicarse con imparcialidad sin alteración alguna para conservar viva en el empleado la idea de que su buen comportamiento y aptitudes le preparan un premio que recibirá cada vez que un puesto de mayor categoría y sueldo que el que desempeña quede vacante. Con esto llegará á obtenerse un servicio regular y competencia en los empleados.

Productos

El total de los productos alcanzó á la suma de ₡ 251,578-72 distribuidos del modo siguiente:

Pasajes	₡	119274.75
Fletes		121069 62
Exceso de equipaje		1207.95
Bodegajes		797.15
Trenes especiales		9229.25
	₡	251578.72

De esta suma corresponden á la División Esparta Puntarenas la cantidad de ₡ 57,735-75 la cual se atribuye como sigue:

Pasajes	₡	29278.50
Fletes		23936.50
Exceso de equipaje		458.40
Bodegajes		82.10
Trenes especiales		3980.25
	₡	57735.75

Comparado este producto con el del año pasado da un aumento á favor de ₡ 26,697-29 no obstante la interrupción del tráfico con Santo Domingo de San Mateo ocurrida á fines del año próximo pasado como dejo expuesto en otra parte de este informe.

De este aumento corresponden ₡ 22,653-73 á la división San José Santo Domingo y ₡ 4043-56 á la división Esparta Puntarenas, aumentos que se distribuyen así:

San José Santo Domingo:

Pasajes	₡	6182.80	
Fletes		16369.48	
Excesos de equipaje		21.20	
Bodegajes		392.10	
	₡	22965.58	
Menos disminución habida en trenes especiales		311.85	₡ 22653.73

Esparta Puntarenas:

Pasajes	₡	339.05	
Fletes		2220.51	
Exceso de equipaje		186.25	
Trenes especiales		1519.25	
	₡	4265.06	
Menos disminución habida en bodegajes		221.50	4043.55
	₡		26697.29

A más de las reparaciones y ampliaciones apuntadas, se ha llevado á cabo la importantísima mejora de construir al lado Este del patio de la estación de San José, un amplio y cómodo galerón para reparaciones de coches y carros y para lavado de locomotoras. El servicio que este galerón está llamado á prestar es de la mayor importancia porque aliviará al taller del lavado de las máquinas y evitará que las reparaciones de coches y carros se haga en distintos puntos de los apartaderos del patio, obstruyendo el fácil manejo del material rodante y evitando los peligros consiguientes.

Como parte ó anexo del taller se construyó otro galerón al lado Oeste del patio el cual se destinaba para bodega de combustible pero no existiendo un departamento especial para taller de carpintería ni para almacenar madera hubo necesidad de dedicarlo á esos usos.

Se colocó en la arenera una nueva sacadora, de muy buena clase, la cual da expléndidos resultados.

Se amplió considerablemente el departamento de herrería y se emplantilló el piso con piedra labrada.

Asimismo se amplió el departamento de fundición y se construyó un local destinado á la bodega de materiales y aceites.

La casa conocida con el nombre de "Casa Arroyo" y que está situada al extremo Este del patio, se reformó de una manera tan radical que un edificio que estaba casi en ruinas se ha transformado en una hermosa casa para las oficinas de la Contabilidad y Almacén de papelería y útiles.

Anteriormente ocupaban las oficinas de cuentas 4 piezas en el edificio de la estación, pero lo reducido de esos locales y la incomodidad que ocasionaba al trabajo el servicio de los trenes y el movimiento de los carros imponían la traslación á la casa cintada, con lo que se ha mejorado notablemente el servicio y en la estación se han podido llenar dos necesidades dedicando dos piezas, una para oficina de conductores y otra para ingeniería. También la oficina de la Administración ha podido ocupar un lugar espacioso en cambio del reducido é incómodo que antes tenía.

Otra obra de mucha importancia llevada á cabo recientemente en el patio de la estación es la construcción de una cloaca de mampostería continuando la que viene de la ciudad y que termina justamente en el punto donde está situada la "Casa Arroyo". El aumento que se le ha hecho á esta cloaca cubre todo el terreno de propiedad del Ferrocarril en una extensión como de 105mt. y es de 1—15mt. de alto y 1mt. de ancho.

Todos los excusados de este Ferrocarril desaguan en esta cloaca y sobre la parte que últimamente se ha construído se edificó uno para servicio de los empleados del taller y del patio.

Otra adquisición de gran importancia es la del automóvil, el cual presta importantes y oportunos servicios. Es un coche manejado por gasolina y con capacidad para 5 personas á más del conductor. Cinco minutos después de encendido, tiene vapor suficiente para emprender la carrera y en casos de precisa para un viaje á cualquier punto de la vía, ya sea del Administrador, del Doctor ó de otros empleados, presta oportunos servicios para llegar con prontitud á prestar auxilios, ya sea con motivo de descarrilamientos ó accidentes.

Tres focos potentes de luz eléctrica se han colocado, uno en el galerón para coches enfrente de la estación, otro en el taller para facilitar los trabajos nocturnos y otro

á la entrada al patio de la estación por el lado Oeste, en el punto donde están los desviaderos.

———

Se hace indispensable construir una " Y " en el patio de la estación de San José ó cambiar la tornamesa que existe actualmente por otra de mejor clase y capacidad.

En Puntarenas se tropieza con tanta dificultad para el abastecimiento de agua, que la colocación de un molino de viento es de la mayor urgencia.

El ramal entre Ciruelas y Alajuela se dió por terminado el 31 de marzo próximo pasado, y desde el 1º de abril se cargan á explotación los gastos que ocasiona. Queda pendiente por cargar á esta cuenta únicamente el valor de lastrar ese trayecto.

Los Agentes y Telegrafistas no han concretado su labor solamente al servicio del Ferrocarril, también han desempeñado como Administradores de Correos y como telegrafistas del Gobierno, en los puntos donde no hay oficinas telegráficas destinadas al servicio público.

En breve se pondrá al servicio público un tren para acarrear ganado, constante de 5 ó 6 carros adecuados al objeto. Este servicio vendrá á llenar una necesidad que se hace sentir notablemente, sobre todo en tiempo de lluvias fuertes, cuando hay puntos en la carretera que se ponen intransitables.

Durante todo el año han corrido casi sin interrupción un tren de trabajo y otro de construcción, dedicados principalmente al acarreo de balasto y materiales de construcción para la terminación y á trabajar en el arreglo de la vía del Ramal. También en acarrear leña y traviesas.

———

Cuatro contratos se han celebrado durante el año, relacionados con este Ferrocarril, los cuales son:

Uno con los señores Alvarez Hnos. para el acarreo de carbón de Esparta á Santo Domingo de San Mateo.

Otro con el señor don Manuel E. Vásquez, por el cual se compromete á sacar el puente del río Barranca, del lugar á donde lo arrojó la corriente del río en el invierno pasado.

Otro con el señor don Arnoldo Lang, por el cual, en cambio de concesiones que el Gobierno le hace, se compromete á aumentar hasta 60 caballos la fuerza de 40 que posee en "Cebadilla" y á trasmitirla á la orilla de la línea del Ferrocarril al Pacífico y á construir un galerón de 300 á 400 metros cuadrados de superficie para colocar maquinaria de triturar piedra y de alistar madera: todo lo cual debió estar concluído el 31 de enero próximo pasado.

Hay otros puntos en el contrato, pero el objeto principal de ellos es proporcionarle al Gobierno piedra quebrada barata para lastrar la vía, y rajarle la madera que desee á precio módico: y otro con Mauricio Chaves Rodríguez para la entrega de 800 traviesas en la Trinidad cuando los trabajos de construcción lleguen á aquel lugar.

———

El reglamento para el servicio de esta empresa, á que se refiere el decreto nº 4 de 23 de marzo último y el cual empezó á fungir el 1º de abril, ha dado hasta la fecha los mejores resultados. Todos los empleados se esmeran por cumplir en la parte que á cada uno corresponde, y si es cierto que la práctica ha ido demostrando la necesidad de hacerle algunas aclaraciones, esto no obsta para que preste un servicio que se hacía sentir de manera notable.

———

Me permito llamar con insistencia la atención del señor Ministro á la necesidad imperiosa que hay de hacerle una reforma radical á nuestra tarifa por fletes. La que actualmente rige, que es la misma que se implantó cuando el Gobierno se hizo cargo de esta empresa, fué calculada con precios tan excesivamente bajos, que con frecuencia se ha presentado el caso de que el valor del flete que produce un carro no alcanza ni para cubrir el costo del transporte de ese carro de un punto á otro. Y no obstante la excesi-

va baratura con que se calcularon estos fletes, se han ido haciendo tarifas especiales que ya montan á un número regular, con lo cual se han abaratado aún más.

Esta es la causa principal de que en los productos de esta empresa no se note el aumento de manera que guarde relación con el aumento de gastos en el departamento del Tráfico. El cuadro que se refiere al movimiento estadístico demuestra que el promedio producido por cada tonelada de flete de 1000 kilos que se ha transportado es de ₡ 4-74. Aún un promedio de ₡ 6-00 por tonelada sería muy bajo, y sin embargo con sólo esa diferencia se habría obtenido un aumento en la renta de fletes de más de.... ₡ 32000-00.

La tarifa de pasajes de 2ª clase está calculada á razón de 5 céntimos por milla en vez de 6 que es lo que el contratista señor John S. Casement cobró durante todo el tiempo que explotó el ferrocarril, que es lo que cobra el Ferrocarril de Costa Rica, y en fin, que es una cuota tan moderada como puede serlo para esta clase de servicios. Y no obstante, esta pequeña diferencia, justa y equitativa, aumentaría en una proporción considerable el producto de pasajes.

Si bien es cierto que este Ferrocarril por ser una empresa Nacional y que la idea principal al construirlo fué abaratar los fletes de toda clase de mercaderías y artículos de primera necesidad á la vez que habilitar tierras para la mayor producción de esos artículos, también es cierto que la Nación tiene derecho de calcular sus productos por medio de sus tarifas, en una proporción que si no le producen ganancia, siquiera le den lo suficiente para cubrir los gastos de explotación y equipo.

Terminación

Los trabajos están á cargo del Ingeniero don Vicente E. Gregg, siendo el Jefe Superior el Ingeniero don Luis Matamoros y estando á mi cargo la parte administrativa.

La suma erogada para trabajos de construcción durante el año alcanza á ..... ₡ 379760-65 de la cual corresponden ₡ 299476-50 á los trabajos entre Santo Domingo de San Mateo y la costa y ₡ 80284-15 á los que se ejecutan entre la Barranca y Puntarenas.

La distancia entre Santo Domingo y la Trinidad, que es el trayecto en que han estado localizados los trabajos, es de 17 kilómetros; de estos 8 están concluídos y enrielados hasta el puente Pozón, sólo faltándoles el balasto, el cual ya está colocado en parte y se continúa colocando. Hay 5 de terraplén enteramente listos para colocar el enrielado y en los otros 4 se ocupan las cuadrillas en excavaciones y rellenos y en la construcción de alcantarillas.

A estos trabajos de construcción se dió principio á mediados de enero del año próximo pasado y la suma invertida en ellos hasta el 31 de marzo de 1906 y á la cual debe agregarse los gastos este año, para conocer el costo total fué de ₡ 45678-26, lo que da en conjunto ₡ 425438-91.

Material como rieles, clavos, plantillas y tornillos hay suficientes para llegar con el enrielado hasta Trinidad, punto á donde confío que llegarán los trabajos de terraplén en julio próximo, si el promedio diario de trabajadores continúa como hasta aquí.

Más adelantados estarían los trabajos si en octubre del año pasado no hubiera habido que suspender en sus quehaceres la mayor parte de las cuadrillas para enviarlas á reforzar la remoción de los derrumbes ocurridos entre Escobal y Santo Domingo de San Mateo, de que ya he hecho referencia en otra parte de este informe.

Los campamentos que se han usado y se usan para viviendas de los peones se ha tenido siempre cuidado especial de construirlos de acuerdo con las indicaciones del médico de la empresa en cuanto á higiene y procurando hacerlos lo más confortables posible.

Con el agua que se gasta en estos campamentos para el uso de los peones y de las vivanderas se ha tenido y se tiene un cuidado especial por ser el elemento principal para la salud, y al efecto se coloca siempre un guarda de aguas en cada arroyo de donde se toman.

Estas medidas son las que más han contribuido á que el estado de salubridad durante el año haya sido tan satisfactorio como puede esperarse de los lugares cálidos donde constantemente se está removiendo tierra.

Según el informe del médico, los casos de enfermedad asistidos durante el año llegaron á 1007, de los cuales sólo 5 tuvieron desenlace fatal, cifras relativamente pequeñas si se tiene en cuenta que hubo meses en que el número de trabajadores llegó á 400.

Me permito llamar la atención del señor Ministro á un punto del informe del Doctor don Jorge Lara, el cual se refiere al sistema que debe implantarse para hacer frente á los gastos del departamento médico, cual es: que todo el personal del ferrocarril, sin distinción de categoría contribuya con un tanto por ciento de su sueldo al mantenimiento de tal departamento, sistema generalmente reconocido é implantado en todos los ferrocarriles del mundo. No hay, á mi juicio, motivo alguno que justifique el que la Nación se recargue con ese gasto más.

La moralidad y disciplina en los campamentos nada ha dejado que desear, el orden se ha mantenido inalterable, contribuyendo en primer término á obtener este resultado la índole de moralidad y buenas costumbres de nuestro pueblo y el haberse logrado extirpar por completo el uso del licor en los campamentos, castigándose con suspensión inmediata á todo el que se haya permitido llevarlo ó llegar excedido en el uso del mismo.

Entre la Barranca y Puntarenas, con un costo como queda dicho de ₡ 80284-15 se han tendido 5 kilómetros 227 metros de vía, en la cual se han empleado 1208 rieles de 9m.15c. con sus correspondientes traviesas, plantillas, tornillos y clavos. Por la naturaleza del terreno donde se ha ejecutado este trabajo, no ha habido necesidad de hacer trabajos de nivelación sino en muy pequeña escala, y puede decirse que todo se ha concretado á enrielar. Este cambio de vía al cual se dió principio en la Chacarita pronto llegará á Puntarenas con lo que se dará por terminada esta primera sección del trayecto.

Ramal Ciruelas–Alajuela

Los trabajos para la construcción de este trayecto se iniciaron el 6 de enero del año próximo pasado, y se han dado por terminados el 31 de marzo del corriente, con un costo total de ₡ 232305-26; de esta suma corresponden ₡ 49144-60 al año fiscal anterior y ₡ 183160-66 al presente.

Está representado el costo de esta obra en poco menos de 8 kilómetros de vía: en dos estaciones construídas con materiales de las mejores calidades, amplias y cómodas, tanto para pasajeros como para carga, y de la mejor apariencia: en un tanque para agua en Alajuela: en un apartadero con su correspondiente rana en la misma ciudad, y en una "Y" que está terminándose en Ciruelas.

Lo único que falta por hacer en la vía de este trayecto, es colocar lastre de buena calidad y en la cantidad requerida para que tenga la consistencia de estabilidad y seguridad necesaria: lo cual se hará en breve, y entonces habrá quedado satisfecho un deseo justo de la ciudad de Alajuela, cual es estar en conexión con la vía férrea al Pacífico.

Antes de concluir, señor Ministro, me permito llamar su atención á la suma que representan los gastos de explotación en el año de que doy cuenta, gasto que ha superado á la cantidad presupuesta en la suma de ₡ 101572-62: y este aumento es debido al hecho de que en presupuestos anteriores se ha calculado una erogación relativamente pequeña, particularmente en el capítulo "Mantenimiento de la Vía etc." y el número de brazos ocupados, ha tenido que mantenerse en los límites de esa erogación, dando esto por resultado que una gran parte de trabajos urgentes y de imperiosa necesidad no podían llevarse á cabo. Consecuencia obligada del menor gasto en otros años ha sido el mucho mayor que ha habido que hacer en este por razón de que todo lo que se posponía por falta de recursos presupuestos, ha habido que emprenderlo y llevarlo á cabo á la vez en el año de que ahora doy cuenta.

Su ejecución no podía postergarse por más tiempo.

Es además muy difícil poder presuponer en cantidad fija el gasto de mantener y explotar un ferrocarril nuevo, particularmente en países como el nuestro, donde la naturaleza del terreno que se atraviesa exige á cada paso erogaciones imprevistas.

Adjunto se servirá V. encontrar los cuadros que dan idea exacta del movimiento habido durante el año en los departamentos de Explotación y de Construcción y también el de Estadística.

Soy de V. muy atto. y s. s.

J. F. Echeverría,
Administrador General.

Nº 1

FERROCARRIL AL PACIFICO

Reusmen general

1º *de abril de* 1906 *á* 31 *de marzo de* 1907

CAPÍTULOS		Gasto	Producto	Balance
Explotación				
Divisiones:				
San José—Santo Domingo y Esparta—Puntarenas.....	.....	₡ 301572.62		
Construcciones nuevas y existencias materiales para explotación y construcción	.... ..	475495.56		
Ramal				
Ciruelas—Alajuela.....	.....	183160.66		
Terminación				
Santo Domingo—Esparta.....	₡ 299476.50			
Terminación				
Esparta—Puntarenas.....	80284.15	379760.65		
Total gastado.....	.....	₡ 1339989.49		
Explotación				
Divisiones				
San José—Santo Domingo y Esparta—Puntarenas.....	.. ..	.....	₡ 251578.72	
Saldo en contra.....	.....	... .	.....	₡ 1088410.77

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 22 de junio de 1907

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros.

Vº Bº

E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 2

FERROCARRIL AL PACIFICO

Resumen del movimiento económico Explotación *del* 1º *de abril de* 1906 *al* 31 *de marzo de* 1907

CUENTAS	DIVISIÓN San José—Santo Domingo		DIVISIÓN Esparta—Puntarenas		TOTAL
Entradas					
Pasajes	Cl. 89996.25	.....	Cl. 29278.50		
Fletes	97133.12	.....	23936.50		
Exceso de equipaje	749.55	.....	458.40		
Bodegaje	715.05	.....	82.10		
Trenes especiales	5249.00	Cl. 193842.97	3980.25	Cl. 57735.75	Cl. 251578.72
Salidas					
Mantenimiento de la vía y sus construcciones	Cl. 73397.15	.....	Cl. 18372.24		
,, del equipo	53253.52	.....	19034.37		
Gastos del transporte	86926.08	.....	23660.78		
,, generales	19898.96	233475.71	7029.52	68096.91	301572.62
Balance en contra	.....	Cl. 39632.74	.....	Cl. 10361.16	Cl. 49993.90

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 22 de junio de 1907

JUAN R. LIZANO.
Tenedor de Libros.

Vº Bº
E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 3

FERROCARRIL AL PACIFICO

Sumas empleadas en nuevas construcciones en las divisiones San José–Santo Domingo y Esparta–Puntarenas y materiales en existencia del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907

CUENTAS	SALDOS DEL MAYOR EN		Sumas y saldos existentes 1906-07
	31 marzo 1906	31 marzo 1907	
	₡ 4144856.15	₡ 4178772.25	₡ 33916.10
Nivelación	884751.93	893529.30	8777.37
Albañilería	626205.06	628813.86	2608.80
Rieles de acero	13432.98	15500.93	2067.95
Ranas y apartaderos	195659.47	196465.72	806.25
Traviesas	525856.86	552856.86	27000.00
Puentes de hierro	181846.18	191217.94	9371.76
Enrielado y revestimiento vía	107959.16	108787.85	828.69
Clavos, plantillas y tornillos	13589.19	15589.19	2000.00
Aguadas	278309.13	415639.40	137330.27
Material rodante	25000.00	41270.38	16270.38
Talleres, casas, máquinas, etc	57189.66	70574.50	13384 84
Maquinaria y herramientas	9052.72	45300.21	36247.49
Edificios para estaciones	2923.80	5923.80	3000.00
Casa Arroyo	38121.15	53630.88	15509.73
Materiales San José	3111.40	9083.52	5972.12
— Esparta	5491.40	2557.65	2933.75
Traviesas compradas. San José	6618.98	22835.16	16216.18
Leña en existencia	.....	16303.64	16303.64
Construcciones varias	.....	17406.99	17406.99
Carbón	.....	51628.35	51628.35
Rieles—San José	.....	32337.50	32337.50
— Esparta	.....	1192.00	1192.00
Switches—San José	.....	1564.15	1564.15
— Esparta	.....	21688.75	21688.75
Traviesas compradas. Terminación	.....	5000.00	5000.00
Calle Santo Domingo	.....		
	₡ 7119975.22	₡ 7595470.78	₡ 475495.56

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 31 de junio de 1907

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros.

Vº Bº
E A. RIVAS,
Auditor General

Nº 4

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Entradas por explotación del 1º *de abril de* 1906 *al* 31 *de marzo de* 1907

CUENTAS	*San José—Santo Domingo*		*Esparta—Puntarenas*		Gran total
	Sumas parciales	Sumas totales	Sumas parciales	Sumas totales	
Pasajes	.....	Cl. 89996.25		Cl. 29278.50	Cl. 119274.75
San José	Cl. 32616.45				
Pavas	1209.10				
San Antonio	6182.75				
Ojo de Agua	3193.40				
Ciruelas	521.20				
Turrúcares	4356.20				
Atenas	9280.20				
Escobal	1534.55				
Hacienda Vieja	1338.85				
Santo Domingo	28506.70				
Coyolar	35.55				
Conductores San José	1221.30				
Esparta	.....	.....	Cl. 12192.75		
Barranca	.....	.....	1953.75		
Puntarenas	.....	.....	14104.45		
Conductores Esparta	.....	.....	1027.55		
Fletes	.....	97133.12	.....	23936.50	121069.62
San José	Cf. 52044.00				
Pavas	1.00				
San Antonio	2965.65				
Ojo de Agua	1857.25				
Ciruelas	86.40				
Alajuela	1623.20				
Turrúcares	2265.95				
Atenas	4762.40				
Escobal	1716.60				
Hacienda Vieja	730.70				
Santo Domingo	28674.67				
Conductores San José	405.30		Cl. 10234.00		
Esparta	.....	.....	131.50		
Barranca	.....	.....	13560.90		
Puntarenas	.....	.....	10.10		
Conductores Esparta	....	.....			
Exceso de equipaje	.....	749.55	.....	458.40	1207.95
San José	Cl. 349.55				
San Antonio	5.70				
Ojo de Agua	10.70				
Ciruelas	0.35				
Turrúcares	4.50				
Atenas	26.15				
Escobal	0.70				
Hacienda Vieja	1.55				
Santo Domingo	350.35		Cl. 211.00		
Esparta	.....	.....	0.35		
Barranca	.....	.....	247.05		
Puntarenas	.....	.....			
Pasan....	Cl.	Cl.	Cl. ...	Cl.	Cl. .....

CUENTAS	*San José—Santo Domingo*		*Esparta—Puntarenas*		Gran total
	Sumas parciales	Sumas totales	Sumas parciales	Sumas totales	
Vienen....	Cl.	.....	Cl.	Cl.	Cl. .....
		Cl. 715.05		82.10	797.15
Bodegaje					
San José.....	Cl. 93.20	.....	.....	.....	.....
San Antonio.....	21.20				
Ojo de Agua.....	14.80				
Turrúcares.....	3.25				
Atenas.....	320.90				
Hacienda Vieja	5.00				
Santo Domingo.....	256.70		Cl. 76.95		
Esparta	....	.....	5.15		
Puntarenas.....	.....	.....			
	.....	5249.00	.....	3989.25	9229.25
Trenes especiales					
San José.....	Cl. 3383.00				
Santo Domingo.....	1866.00		Cl. 1767.25		
Esparta.....	.....	.....	2213.00		
Puntarenas.....	.....	.....			
Sumas....	.....	Cl. 193842.97	.....	Cl. 57735.75	Cl. 251578.72

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 22 de junio de 1907

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros.

Vº Bº
E. A. RIVAS.
Auditor General

Nº 5

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Inventario de leña y de traviesas el 31 de marzo de 1907

CLASE	División San José-Santo Domingo		División Esparta-Puntarenas		TOTALES	
	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor
Leña	P. c. 81060	₡ 4053.00	P. c. 82700	₡ 4135.00	P. c. 163760	₡ 8188.00
Traviesas	4927	6158.75	870	1087.50	5797	7246.25
Suma de valores		₡ 10211.75		₡ 5222.50		₡ 15434.25

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 5 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 6

FERROCARRIL AL PACIFICO

Gastos por explotación del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907

CUENTAS	San José–Santo Domingo		Esparta-Puntarenas		Gran total
	Sumas parciales	Sumas totales	Sumas parciales	Sumas totales	
MANTENIMIENTO DE LA VÍA Y SUS ANEXOS		₡ 73397.15		₡ 18372.24	₡ 91769.39
Reparaciones de la vía	₡ 50139.62		₡ 11253.20		
Renovación de rieles	9.35		.....		
— — traviesas	5646.70		2020.96		
Reposición y renovación de puentes y alcantarillas	1155.33		467 31		
— — — — cercas, cruces, señales, etc	361.72		5.20		
— — — — edificios y amueblado	1082.94		2307.39		
— — — del telégrato	2806.45		826.85		
Limpia y desyerba de la vía	11629.31		1454.23		
Derrumbamientos	.....		36.85		
Papelería y útiles de escritorio	150..50		.....		
Otros gastos	415.23		25		
MANTENIMIENTO DEL EQUIPO		53253.52		19034.37	72287.89
Superintendencia	3445.87		1482.62		
Reparación y renovación de locomotoras	10989.85		1774.62		
— — — — coches	10324.16		4710.90		
— — — — carros de carga	10294.59		5016.61		
— — — — — — trabajo	912.31		286.45		
— — — — maquinaria, etc	12578.13		3951.05		
Papelería y útiles de escritorio	67.50		.....		
Otros gastos	4641 11		1812.12		
GASTOS DEL TRANSPORTE		86926.08		23660.78	110586.86
Superintendencia	836.88		.....		
Servicio de locomotoras y rotundas	9247.01		3417.05		
Combustible para locomotoras	30937.54		5251.67		
Provisión de agua para locomotoras	.....		262.59		
Aceite, sebo é hilaza — —	1604.34		727.63		
Otros suministros — —	542.55		27.40		
Pasan	₡	₡	₡	₡	₡ .....

CUENTAS	San José–Santo Domingo		Esparta-Puntarenas		Gran total
	Sumas parciales	Sumas totales	Sumas parciales	Sumas totales	
Vienen.....	₡	₡	₡	₡	₡ .....
Servicio de trenes.....	10248.42		3649.79		
Suministros para trenes y gastos.....	2876.66		207.95		
Guarda-agujas, abanderados y vigías.....	2261.22		766.59		
Gastos del telégrafo.....	5565.77		1253.46		
Servicio de estaciones.....	17475.25		7681.10		
Suministros para estaciones.....	298.96		270.65		
Alquiler de material rodante.....	2138.00		.....		
Pérdidas y daños.....	761.65		1.10		
Daños á personas.....	234.85		.....		
Descarrilamientos.....	1002.12		38.65		
Avisos.....	85.00		.....		
Corrales para ganado.....	2.75		.....		
Papelería y útiles de escritorio.....	380.52		3.00		
Otros gastos.....	426.59		102.15		
		19898.96		7029.52	26928.48
GASTOS GENERALES					
Sueldos de oficiales generales.....	₡ 7924.57		₡ 2718.15		
— — empleados y asistentes.....	7431.22		2547.25		
Gastos y suministros de la Oficina General.....	3469.61		1184.74		
Comisiones.....	.....		212.80		
Papelería y útiles de escritorio.....	630.30		215.22		
Otros gastos.....	443.26		151.36		
		₡ 233475.71		₡ 68096.91	₡ 301572.62
Sumas.....					

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 8

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Detalle de lo gastado en el ramal de Ciruelas á Alajuela, del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907

Ingeniería	₡	5391.93
Apertura de callejones y desmonte de la trocha		515.37
Terreno para la vía y sus construcciones		18503.80
Nivelación		31165.26
Puentes, estacados y alcantarillas		9113.80
Traviesas		8090.88
Rieles de acero		35488.97
Sostenedores de vía		5753.85
Ranas y apartaderos		596.35
Balaste		752.52
Enrielado y revestimiento de la vía		35771.28
Cercas y límites		142.15
Telégrafo		589.84
Edificios para estaciones y amueblado		24029 57
Talleres, rotundas y tornamesas		182.80
Estaciones para agua		1297.00
Construcciones varias		390.04
Gastos generales		4822.33
Locomotoras		562.92
Total	₡	183160.66

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros

Vº Bº

E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 9

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Detalle de lo gastado en la terminación entre Santo Domingo de San Mateo y Esparta, del 1º de abril de 1906 *al* 31 *de marzo de* 1907

Ingeniería	₡	31487.25
Apertura callejones y desmonte trocha		3093.55
Terreno para la vía y construcciones		271.00
Nivelación		86880.87
Puentes, estacadas y alcantarillas		29293.95
Traviesas		43249.48
Rieles de acero		40738.93
Clavos, plantillas y tornillos		6372.19
Balaste		1503.12
Enrielado y revestimiento de la vía		20547.78
Cercas y límites		149.59
Cruces, guarda-ganados y señales		50
Telégrafo		1008.60
Estaciones para agua		1202.12
Construcciones varias		7032.62
Gastos generales		25824.22
Carros de carga		128.50
Locomotoras		692.23
Suma	₡	299476.50

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 10

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Detalle de lo gastado en la terminación entre Esparta y Puntarenas, del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907

Nivelación	₡ 1611.89	
Traviesas	9564.48	
Rieles de acero	29984.53	
Sostenedores de vía	4154 58	
Ranas y apartaderos	30	
Enrielado y revestimiento de la vía	9498.19	
Construcciones varias	290.48	
Gastos generales	3567.24	
Accidente Barranca	21612.46	
Suma		₡ 80284.15

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 22 de junio de 1907.

JUAN R LIZANO,

Tenedor de Libros

Vº Bº

E A RIV-S

Auditor General

Nº 11
FERROCARRIL AL PACÍFICO
Balance de prueba el 31 *de marzo de* 1907

SALDOS

		DEBE:	HABER:
1	Hacienda Pública		₡ 8159370.98
2	Terreno para la vía y construcciones	₡ 218202.93	
3	Ingeniería	89318.86	
4	Nivelación	4178772.25	
5	Apertura de callejuelas y desmonte trocha	43489.16	
6	Albañilería	893529.30	
7	Rieles de acero	628813.86	
8	Ranas y apartaderos	15500.93	
9	Traviesas	196465.72	
10	Puentes de hierro	552856.86	
11	Enrielado y revestimiento de la vía	191217.94	
12	Clavos, plantillas y tornillos	108787.85	
13	Lastrado de la vía	147443 06	
14	Aguadas	15589.19	
15	Material rodante	415639.40	
16	Intereses y descuentos	481137.01	
17	Talleres, casas de maquinas y tornamesas	41270.38	
18	Máquinaria y herramientas	70574.50	
19	Telégrafos	20646.40	
20	Mueblaje	1812.75	
21	Edificios para estaciones	45300.21	
22	Calle de la estación	24501.65	
23	Edificios y maquinaria	66186.87	
24	Casa Arroyo	5923.80	
25	Caja	6643.05	
26	Materiales San José	53630.88	
28	— Esparta	9083.52	
29	F. J. Alvarado & Cº, cuenta depósitos	1846.45	
30	— — — fletes	9061.68	
31	Traviesas compradas—San José	2557.65	
33	Leña en existencia	22835.16	
34	Compañía Agencias Costa Rica Limitada	5989.17	
37	Cuentas personales	4072.96	19610.22
38	Pérdidas y ganancias	.....	
40	Agencia San José	238.49	6.30
41	— Las Pavas	.....	
42	— San Antonio	8.50	
43	— Ojo de Agua	70	
44	— Turrúcares	20.24	5.75
45	— Atenas	.....	
46	— Escobal	8.20	
47	— Hacienda Vieja	29.80	
48	— Santo Domingo	38.15	
49	Conductores San José	71.85	
50	Agencia de Esparta	79.42	
51	— — Barranca	10.85	
52	— — Puntarenas	33.39	
53	Conductores Esparta	55	
54	Supremo Gobierno, cuenta fletes y pasajes	19847.90	119274.75
55	Pasajes	.....	121069.62
56	Fletes	.....	1207.95
57	Exceso de equipajes	.....	797.15
58	Bodegajes	.....	9229.25
59	Trenes especiales	.....	
66	Construcciones varias	16303.64	
67	Terminación Esparta–Puntarenas	80284.15	
68	Agencia de Coyolar	.....	126257.00
74	Supremo Gobierno	.....	
76	Gastos de transporte	110586.86	
78	Ramal Ciruelas–Alajuela	232305.26	
81	Mantenimiento de la vía, etc	91769.39	
83	— — equipo	72287.89	
84	Carbón	17406.99	14.40
89	Agencia de Alajuela	.....	
92	Rieles en existencia San José	51628.35	
93	— — — Esparta	32337.50	
94	Agencia de Ciruelas	6.75	
	Pasan	₡	₡ .....

		DEBE:	HABER:
	Vienen.....	₡	₡ .....
		1192.00	
95.....	Switches en existencia San José.....	1564.15	
96.....	— — — Esparta.....	.....	143.70
97.....	Multas y retenciones.....	26928.48	
98.....	Gastos generales.....	345154.76	
99.....	Terminación Santo Domingo-Esparta.....	.....	2233.20
100.....	Pagos por efectuar.....	21688.75	
102.....	Traviesas compradas. Terminación.....	5000.00	
.....	Calle Santo Domingo.....		
	Sumas iguales.....	₡ 9695534.27	₡ 9695534.27

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General, 25 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,

Tenedor de Libros

Vº Bº

E. A RIVAS

Auditor General.

Nº 12

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Productos del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907

	HABER
Pasajes San José	Cl. 32616.45
.. Pavas	1209.10
.. San Antonio	6182.75
.. Ojo de Agua	3193.40
.. Turrúcares	4356.20
.. Atenas	9280.20
.. Escobal	1534.55
.. Hacienda Vieja	1338.85
.. Santo Domingo	28506.70
.. Conductores San José	1221.30
.. Esparta	12192.75
.. Barranca	1953.75
.. Puntarenas	14104.45
.. Conductores Esparta	1027.55
.. Coyolar	35.55
.. Ciruelas	521.20
Saldo igual libro Mayor	Cl. 119274.75

Ferrocarril al Pacífico — Contabilidad General.—San José, 22 de junio de 1907

JUAN R. LIZANO,

Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,

Auditor General

Nº 13

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Productos del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907

	HABER
Fletes San José	Cl. 52044.00
.. San Antonio	2965.65
.. Ojo de Agua	1857.25
.. Turrúcares	2265.95
.. Atenas	4762.40
.. Escobal	1716.60
.. Hacienda Vieja	730.70
.. Santo Domingo	28674.67
.. Conductor San José	405.30
.. Esparta	10234.60
.. Puntarenas	13560.90
.. Conductor Esparta	10.10
.. Barranca.	131.50
.. Alajuela	1623.20
.. Ciruelas	86.40
.. Pavas	1.00
Saldo sig. libro Mayor	Cl. 121069.62

Ferrocarril al Pacífico. Contabilidad General. San José, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,

Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,

Auditor General

Nº 14

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Productos del 1º *de abril de* 1906 *al* 31 *de marzo de* 1907

	HABER	
Exceso de equipaje San José	Cl.	349.55
.. .. .. San Antonio		5.70
.. .. .. Ojo de Agua		10.70
.. .. .. Turrúcares		4.50
.. .. .. Atenas		26.15
.. .. .. Escobal		0.70
.. .. .. Hacienda Vieja		1.55
.. .. .. Santo Domingo		350.35
.. .. .. Esparta		211.00
.. .. .. Puntarenas		247.05
.. .. .. Ciruelas		0.35
.. .. .. Barranca		0.35
Suma igual al Mayor	Cl.	1207.95

Ferrocarril al Pacífico. —Contabilidad General, —San José, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 15

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Productos del 1º *de abril de* 1906 *al* 31 *de marzo de* 1907

	HABER	
Bodegaje San José	Cl.	93.20
.. San Antonio		21.20
.. Ojo de Agua		14.80
.. Atenas		320.90
.. Hacienda Vieja		5.00
.. Santo Domingo		256.70
.. Esparta		76.95
.. Puntarenas		5.15
.. Turrúcares		3.25
Suma igual al Mayor	Cl.	797.15

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General.—San José 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 16

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Productos del 1º *de abril de* 1906 *al* 31 *de marzo de* 1907

		HABER
Trenes especiales, San José		Cl. 3383.00
.. .. Santo Domingo		1866.00
.. .. Esparta		1767.25
.. .. Puntarenas		2213.00
Suma igual al Mayor		Cl. 9229.25

Ferrocarril al Pacífico. —Contabilidad General. —San José 22 de junio de 1907

JUAN. R. LIZANO,
Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 17

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Mantenimiento de la vía y sus construcciones.—Balance de prueba al 31 *de marzo de* 1907

		HABER
Reparación de la vía y anexos	San José	Cl. 50139.62
	Esparta	11253.20
.. ..	San José	9.35
Renovación de rieles	—	5646.70
.. .. traviesas	Esparta	2020.96
.. .. ..	—	467.31
Reparación y renovación puentes y alcantarillas	San José	1155.33
.. ..	—	361.72
.. .. .. de cercas, cruces etc	Esparta	5.20
.. ..	San José	1082.94
.. .. edificios y sus útiles	Esparta	2307.39
.. ..	San José	2806.45
.. .. telégrafo	Esparta	826.85
.. ..	San José	415.23
Otros gastos	Esparta	0.25
.. ..	San José	11629.31
Limpia y desyerva de la vía	Esparta	1454.23
.. ..	Esparta	36.85
Derrumbamientos	San José	150.50
Papelería y útiles		
Suma igual al Mayor		Cl. 91769.39

Ferrocarril a Pacífico Contabilidad General.—San José, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 18

FERROCARRIL AL P CÍFICO

Mantenimiento del Equipo —Balance de prueba al 31 *de marzo de* 1907

		HABER	
Superintendencia	San José	Cl.	3445.87
.. ..	Esparta		1482.62
Reparación y renovación locomotoras	San José		10989.85
.. .. ..	Esparta		1774.62
.. .. .. coches pasajeros	San José		10324.16
.. .. ..	Esparta		4710.90
.. .. .. carros de carga	San José		10294.59
.. .. ..	Esparta		5016.61
.. .. trabajo	San José		912.31
.. .. ..	Esparta		286.45
.. .. .. maquinaria y útiles del taller	San José		12578.13
.. .. ..	Esparta		3951.05
Papelería y útiles	San José		67.50
Otros gastos	San José		4641.11
.. ..	Esparta		1812.12
Saldo igual al Mayor		Cl.	72287.89

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General.—San José, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 19

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Gastos del Transporte.—Balance de prueba al 31 de marzo de 1907

		HABER
Superintendencia	San José	Cl. 836.88
Servicio de locomotoras	—	9247.01
.. .. ..	Esparta	3417.05
Combustible locomotoras	San José	30937.54
Provisión agua locomotoras	Esparta	262.59
Aceite, sebo, hilaza etc., locomotoras	San José	1604.34
Otros suministros, locomotoras	—	542.55
.. ..	Esparta	27.40
Suministros y gastos trenes	San José	2876.66
.. .. ..	Esparta	207.95
Gastos del telégrafo	San José	5565.77
.. .. ..	Esparta	1253.46
Suministros para estaciones	San José	298.96
.. .. ..	Esparta	270.65
Alquiler material rodante	San José	2138.00
Daños á personas	San José	234.85
Corrales para ganado	—	2.75
Papelería y útiles	—	380.52
.. .. ..	Esparta	3.00
Otros gastos	San José	426.59
.. ..	Esparta	102.15
Servicio de trenes	San José	10248.42
.. .. estaciones	—	17475.25
.. .. ..	Esparta	7681.10
Anuncios	San José	85.00
Combustible locomotoras	Esparta	5251.67
Aceite, sebo é hilaza, locomotoras	—	727.63
Servicio de trenes	—	3649.79
Guardias vigías, etc	San José	2261.22
.. .. ..	Esparta	766.59
Carga extraviada	San José	761.65
.. ..	Esparta	1.10
Accidentes	San José	1902.12
..	Esparta	38.65
Suma igual al Mayor		Cl. 110586.86

Ferrocarril al Pacífico. Contabilidad General. San José, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,

Tenedor de Libros

Vº Bº

E. A. RIVAS,

Auditor General

Nº 20

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Gastos Generales.—Balance al 31 de marzo de 1907

	HABER
Sueldos oficina general..	Cl. 10642.72
Utiles de escritorio	845.52
Comisiones	212.80
Sueldos empleados y asistentes	9978.47
Otros gastos oficina general	594.62
Gastos de oficina general	4654.35
Suma igual al Mayor..	Cl. 26928.48

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General.—San José, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,

Tenedor de Libros

Vº Bº

E. A. RIVAS,

Auditor General

Nº 21

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Ramal Ciruelas - Alajuela.—Balance de prueba al 31 de marzo de 1907

	DEBE:
Ingeniería	Cl. 9908.23
Apertura callejones, etc...	534.90
Terreno para la vía, etc	18503.80
Traviesas	22433.18
Rieles de acero	35668.12
Balaste	752.52
Talleres, rotundas, etc	182.80
Puentes, estacadas y alcantarillas	12379.60
Ranas y apartaderos	596.35
Enrielado y rev. de la vía	36107.80
Telégrafo	1274.19
Edificios para estaciones.	24029.57
Construcciones varias	815.23
Gastos generales	6144.65
Nivelación	55158.40
Locomotoras	612.92
Estaciones para agua	1297.00
Cercas y límites	152.15
Clavos, plantillas y tornillos	5753.85
Suma igual al Mayor	Cl. 232305.26

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General.—San José, 22 de junio de 1907.

JUAN R. LIZANO,

Tenedor de Libros

Vº Bº

E. A. RIVAS,

Auditor General

Nº 22

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Terminación Santo Domingo Esparta. – Balance de prueba al 31 de marzo de 1907

	DEBE	
Apertura callejones, etc.	C[.	3589.78
Terreno para la vía		321.00
Ingeniería		38559.88
Traviesas		46960.38
Rieles		40819.53
Puentes, alcantarillas, etc.		32384.88
Balaste		1503.12
Cercas y límites		149.59
Enrielado y revº de la vía		20678.49
Cruces, guarda ganados, etc		0.50
Telégrafos		1183.07
Construcciones varias		11514.16
Gastos generales		27789.47
Nivelación		110605.87
Estaciones para agua		1202.12
Clavos, plantillas y tornillos		6372.19
Carros de carga		128.50
Locomotoras		1392.23
Saldo igual al Mayor	C[.	345154.76

Ferrocarril al Pacífico. – Contabilidad General. –San José, 22 de junio de 1907

JUAN R. LIZANO,

Tenedor de Libros

Vº Bº
E. A. RIVAS,

Auditor General

Nº 25

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Muellaje y estadística del tráfico del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907

		Número de pasajeros, de bultos y de animales, toneladas y kilos, millas de carros y de trenes		Colones	Céntimos y milésimos
1	Número de pasajeros transportados pagando	114739	.....	.....	.....
2	.. .. 1ª clase	30288	.....	.....	.....
3	.. .. 2ª ..	84451	.....	.....	.....
4	.. .. enteros	107283	.....	.....	.....
5	.. .. medios	7456	.....	.....	.....
6	.. .. por milla de coche	.....	90573	.....	.....
7	.. .. vía	2086	.....	.....	.....
8	Producto de pasajes	.....	.....	119.274	75
9	Promedio recibido de cada pasajero	.....	.....	1	03.953
10	Total producido por pasajes y otros	.....	.....	130.509	10
11	Producto de pasajes por milla de vía	.....	.....	2.168	63
12	.. .. tren	.....	.....	1	86.541
13	Número de toneladas de flete trasportadas	25542	732	.....	.....
14	.. .. por milla de carro	.....	254	.....	.....
15	.. .. vía	464	413	.....	.....
16	Producto de fletes	.....	.....	121.069	62
17	.. recibido por cada tonelada de flete	.....	.....	4	73.988
18	.. .. por milla de vía	.....	.....	....	08.618
19	. de fiete por milla de vía	.....	.....	2.201	27
20	.. .. tren	.....	.....	2	69.241
21	.. .. explotación	.....	.....	251.578	72
22	.. .. .. por milla de vía	.....	.....	4.574	16
23	.. .. tren	.....	.....	2	76.892
24	Gastos	.....	.....	301.572	62
25	.. .. .. por milla de vía	.....	.....	5.483	15
26	.. .. tren	.....	.....	3	31.916
27	Número de bultos transportados	396147	.....	.....	.....
28	Promedio de peso de cada bulto en kilos	64	477	.....	.....
29	Número de cabezas de ganado transportadas	483	.....	.....	.....
30	Millas recorridas por los coches de pasajeros	126685	.....	.....	.....
31	Promedio de coches de pasajeros por milla de tren de pasajeros y mixtos	1	98	.....	.....
32	.. .. pasajeros por milla de tren de pasajeros y mixtos	1	79	.....	.....
	Pasan	.....	.....	.....	.....

		Número de pasajeros, de bultos y de animales, toneladas y kilos, millas de carros y de trenes		Colones	Céntimos y milésimos
	Vienen.....	.....	.....	.....	.....
33	Millas recorridas por los carros de construcción y servicio.....	99640	.....	.....	.....
34	.. .. carga.....	100428	.....	.....	.....
35	Promedio de carros de carga por milla de tren de carga y mixtos.....	2	23	.....	.....
36	.. .. toneladas	.....	568	.....	.....
37	Millas de ferrocarril explotadas durante el año.....	55	.....	.....	.....
38	.. recorridas por los trenes de pasajeros.....	29548	.....	.....	.....
39	.. .. mixtos.....	34392	.....	.....	.....
40	.. .. de carga.....	10575	.....	.....	.....
41	.. .. construcción y servicio.....	16343	.....	.....	.....
42	Total de millas de tren con producto.....	90858	.....	.....	.....

Ferrocarril al Pacífico.—Contabilidad General.—San José, 26 de mayo de 1907.

E. A. RIVAS,
Auditor General

Vº Bº
JUAN R. LIZANO,
Tenedor de libros

Nº 26

FERROCARRIL AL PACÍFICO

ESTADÍSTICA DE FLETES

Movimiento del año de 1906—1907

MESES	Mercaderías generales		Ganado		
	Bultos	Kilos	Vacuno	Caballar	Otros
1906					
Abril	36332	2043338	2	11	22
Mayo	27077	1877581	7	6	16
Junio	17926	1330050	9	17	42
Julio	26655	1206471	22	6	21
Agosto	26706	914427	14	4	.....
Setiembre	18995	1109544	11	8	60
Octubre	17932	870630	.....	.....	.....
Noviembre	30712	1331268	24	4	1
Diciembre	43421	3807405	16	9	.....
1907					
Enero	51882	3956363	10	31	21
Febrero	53626	3784141	10	6	20
Marzo	44883	3311514	5	14	34
Totales	396147	25542732	130	116	237

RESUMEN DEL AÑO

396147 bultos con 25542732 kilos

483 cabezas de ganado.

Contabilidad General.—San José, 26 de mayo de 1907.

Vº Bº—E. A. Rivas,
Auditor General.

Juan R. Lizano,
Tenedor de Libros.

Nº 27

FERROCARRIL AL PACÍFICO

ESTADÍSTICA DE PASAJEROS

Movimiento del año de 1906—1907

MESES	TOTALES		PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		GOBIERNO	
	Enteros	Medios	Enteros	Medios	Enteros	Medios	1ª clase	2ª clase
1906								
Abril	92 8	555	1747	100	6901	455	331	229
Mayo	7114	409	1454	43	5141	366	292	227
Junio	6367	222	1427	40	4642	182	172	126
Julio	7515	542	1668	99	5438	443	227	182
Agosto	7122	405	1526	58	5235	347	212	149
Setiembre	6805	312	1588	81	4791	231	225	201
Octubre	5279	297	1240	34	3792	263	85	162
Noviembre	7923	402	1857	60	5529	342	306	231
Diciembre	9126	783	2079	154	6513	629	258	276
1907								
Enero	11064	976	3129	274	7623	702	129	183
Febrero	14070	1214	4288	393	9479	821	117	186
Marzo	15690	1339	4084	378	11354	961	133	119
Totales	107283	7456	26087	1714	76438	5742	2487	2271

RESUMEN DEL AÑO

Primera clase	Enteros	26087	
	Medios	1714	27801
Segunda clase	Enteros	76438	
	Medios	5742	82180
Gobierno	Primera clase	2487	
	Segunda clase	2271	4758
Total pasajeros			114739

Contabilidad General.—San José, 24 de mayo de 1907.

Vº Bº—E. A. Rivas,
Auditor General.

Juan R. Lizano,
Tenedor de Libros.

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Nº 28

DISTRIBUCIÓN DE MILLAS

Resumen del año de 1906—1907

MESES	MILLAS DE TRENES					MILLAS DE CARROS						
										MIXTOS		
	Total	Pasajeros	Mixtos	Fletes generales	Construcción y servicio	Total	Pasajeros	Fletes generales	Construcción y servicio	Fletes generales	Pasajeros	Construcción y servicio
1906												
Abril	7098	2245	3604	186	1063	25287	6245	543	4722	6595	3337	3845
Mayo	7472	2445	3341	660	1026	26383	6531	2363	4506	5962	3907	3114
Junio	7370	2550	2263	1053	1504	25795	6979	3842	6864	3941	2973	1196
Julio	7098	2245	3604	186	1063	25287	6245	543	4722	6595	3337	3845
Agosto	7472	2445	3341	660	1026	26383	6531	2363	4506	5962	3907	3114
Setiembre	7370	2550	2263	1053	1504	25795	6979	3842	6864	3941	2973	1196
Octubre	4604	935	2467	332	870	14436	2293	983	2458	2689	4661	1352
Noviembre	7556	3136	2876	964	580	21074	7340	3034	1941	3488	3223	2048
Diciembre	8825	3074	2020	1432	2299	30671	8503	4514	10181	3426	2854	1193
1907												
Enero	7911	2551	2403	989	1968	30495	7509	4256	8565	5361	2905	1899
Febrero	8946	3006	2658	1817	1465	35527	10134	6852	7319	6129	3046	2047
Marzo	9136	2366	3552	1243	1975	39620	9239	5768	10555	7436	5034	1588
Totales	90858	29548	34392	10575	16343	326753	84528	38903	73203	61525	42157	26437

RESUMEN DEL AÑO

Pasajeros	29548
Mixtos	34392
Fletes generales	10575
Construcción y servicio	16343
Totales	90858

RESUMEN DEL AÑO

Pasajeros		84528
Fletes generales		38903
Construcción y servicio		73203
Mixtos	Fletes generales	61525
	Pasajeros	42157
	Construcción y servicio	26437
Totales		326753

Contabilidad General.—San José, 24 de mayo de 1907.

JUAN R. LIZANO,
Tenedor de Libros.

Vº Bº—E. A. RIVAS,
Auditor General

Nº 29

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Materiales — Talleres de San José

Inventario practicado el 31 *de marzo de* 1907

		Libras
8	zapatos para tender de locomotoras números 1 y 2, y 4 y 5	252
4	— — coche número 3	124
5	— cabooses	100
17	— para carros planos y de cajón	272
20	monturas para zapatos coches	280
2	zapatos coches	26
2	— —	22
1	parrilla para horno fundición	16
2	parrillas — — —	56
3	zapatos (mal estado)	51
17	monturas para zapatos locomotoras números 1 y 2	272
60	Mangueras aire (nuevas)	120
21	— — (usadas)	126
46	lincas para trenes	184
19	palancas para llaves angulares breque de aire	13
16	cuñas de acero para zapatos de carros	16
25	ganchos para mangueras de aire	6½
8	palancas para llaves angulares	6½
1	estrella para breque	4½
4	válvulas para presión de aire, usadas	16
22	llaves angulares para breque de aire, usadas	198
6	— de paso, breque de aire, usadas	51
4	coladores, (train line), usados	24
4	recibidores soportes de toop, usados	26
11	tapas para carros planos y de cajón	27½
3	arandelas para tirantes de carros	15
12	soportes para tirantes transversales de carros planos y de cajón	60
14	bolsas para carros planos y de cajón	126
6	para edificios públicos con fechas	70
12	tapas para cajas coches	60
15	dados para balancines de carros de cajón y planos,	165
6	— — — — — — Esparta	78
4	— — — — — — —	50
10	soportes para trop	220
7	— — —	77
3	ranas para carros planos y de cajón	33
10	soportes para carros planos y de cajón	130
2	monturas para zapatos en mal estado	30
1	montura para zapato número 1 ó 2	26½
4	dados para gastas	24
4	tapas para cajas de carros planos y de cajón	220
3	cabezotes para pistones breque de aire	45
10	piezas para rondanas puertas bodegas, (incompletas)	35
4	rondanas para puertas bodegas	20
1	prensa empaques para arietes	26½
2	soportes para tirantes transversales	22
56	dados para switches	560
20	bolsas para carros planos y de cajón	220
20	arandelas carros planos y de cajón	10
1	grampa para tapas caja de humo locs. números 4 y 5	1
18	escuadras para escritorio	36
1	arandela para tirantes de carros	4
40	recibidores para palancas enganche de carros	60
11	zapatos para locomotoras número 3	550
28	pasadores para palancas enganche y desenganche carros	140
		33

		Libras
3	cuñas para bronces tender locomotoras números 1 y 2	30
3	pasadores para palancas enganche y desenganche carros	18
3	llaves para palancas de cajas de fuego para locomotoras números 4 y 5	3
2	zapatos para troles	5
5	pasadores tirantes para carros	25
6	tapones para bombas de aire	21
12	— — — de válvula inversión 16	30
5	platos para carros planos	32½
1	tapa para caja de locomotora número 3	5½
1	soporte de trompa para carros	9½
2	muñoneras pasa trasmisión taller	81
7	zapatos para locomotoras números 1 y 2	231
2	— — — número 3	140
23	pasadores para enganche y desenganche carros	57½
5	dados para tirantes carros	5
2	ganchos para carretillos de carros	3
3	pasadores para palanca de enganche y desenganche de carros	3
1	pieza de hierro colado en mal estado	10½
5	astas para sala de espera	2½
1	recibidor palanca troles	2
2	recibidores palanca de silvatos	2
9	arandelas para carros	4½
1	piñón para máquina de doblar lata	1½
14	muñoneras para carros de cuadrilla	105
12	— — — — —	102
1	bodega para sentar guías de la loc. número 1	6
10	gasas para albesto calderas	5
1	juego completo para válvulas locs. números 1 y 2 de distribución	0½
2	pines para zapatos locs. números 4 y 5	5
4	escuadras hierro dulce para casillas locs. números 4 y 5	6
4	colgantes hierro dulce combinación del breque locs. números 4 y 5	26
8	recibidores palanca principal de los trps	136
1	muñonera para barra de trasmisión	7
1	tapa de muñonera para carros cuadrilla	10
2	muñoneras para carros cuadrilla	42
2	— — — —	35
1	— — — —	8½
1	juego empaque pistón loc. número 3	3
5	juego — válvula de distribución loc. 1 y 2	2½
5	prensas empaque válvula distribución loc. 1 y 2	25
3	— — loc. número 3	12
1	soporte de tirante carros	5
18	recibidores tirantes de carros	54
3	bolsas para tandet loc. número 3	90
1	plato para trops carros	21
3	tapas para cajas coches	15
4	respaldos para soportes de trops carros	44
2	muñoneras para maniguetas	5
2	— — barra trasmisión	12
2	— — carros cuadrilla	13
3	soportes muñoneras barras trasmisión	15
1	muñonera para barra	6
1	— — manigueta	7½
2	— — —	16
1	— — carros cuadrilla	3½
1	tapa para crisoles fundición	17½
1	prensa empaque para salida agua de los tanques	4½
2	platos para rondana de bodegas	4½
3	planchas de bronce marcadas con números 4, 5 y 1 para locomotoras	57
2	planchas bronce marcadas para dados crossead locomotoras números 1 y 2	13
1	plancha hierro colado marcado para locomotora número 3	16
1	lote de anillos de babit para empaque de locomotoras	34

		Libras
3	prensas empaque locomotoras números 4 y 5	22½
11	gasas rosca izquierda y derecha para conectar tirantes de carros	44
1	escuadra para trompas carros	9½
1	esquinero para carros cajón	3
1	recibidor palanca breque de carros	4½
1	soporte tirantes carros	6½
8	recibidores para soportes de trops	16
1	estraps de acero-bronce completo pequeño	8
4	gasas para resistencia tubos de los tanques	8
6	nipples, varios usos	3½
4	gasas con tornillos de presión para banco taller	54
1	bolsa para carros	13½
1	soporte platina transversales para carros	6½
4	recibidores palanca del enganche y desenganche de carros	14
8	anillos para empaque pistones cilindros loc. número 3	48
10	anillos para empaque pistones cilindros de locs. números 1 y 2	30
4	juegos, hembra y macho, platos para carros de cajón y planos	224
3	platos machos para carros cajón y planos	93
8	soportes, resortes, espirales hierro dulce para trompas carros planos y de cajón	48
5	muñoneras maniguetas	25
5	— —	7
1	inyector monitor 5 y 6, en mal estado	.....
3	metros largo 18" ancho por ⅛" grueso hule para empaques	.....
5	metros 80 centímetros por 75 centímetros ancho por ⅛" grueso hule tejido en hilo para empaques	.....
2	inyectores en buen estado, monitor número 7	.....
6	prensas empaques para válvulas de distribución locomotoras números 1 y 2	90
2	prensas empaque para válvulas de distribución locomotoras números 1 y 2	20
8	prensas empaque para barra pistón locomotora número 3	132
3	escuadras soportes trompa hierro dulce	34½
2	palancas para los resortes locomotora número 3	49
1	puente para trompas carros	14½
2	palancas para carros combinación breque	25
2	— — — — —	21
2	— — — — —	17
2	— — — — —	67½
5	— — — — —	57
2	balancines para resorte locomotoras números 1 y 2	24
1	— — — — — —	30½
1	lote bosales hierro dulce, en mal estado	12
3	gasas colgantes para la combinación breques locomotoras	24
3	esquineros para las bolsas de los carros	40½
9	— — — — — —	7
2	platinas arandelas para carros	26
26	— — — —	10½
3	— resguardadoras de resortes	27
3	soportes trompas carros	16
4	gasas resortes guías resortes locomotoras números 1 y 2	132
8	muñoneras para carros cuadrillas	5½
1	tirante combinación resortes locomotoras números 1 y 2	49½
3	tirantes recibidoras breques — — —	3
2	cuñas para gasas resortes — — —	17
2	esquineros bolsas carros	88
1	válvula para silbato (mal estado) bronce	45
5	tirantes para los resortes locomotoras números 1 y 2	22
1	palanca transversal combinación breque locomotora número 3	15
1	— combinación breque carros	15½
1	pieza combinación breque doble gasa	4
1	palanca para los breques de los carros de cuadrilla	13
2	palancas combinación breque carros	7
1	gasa de soporte resortes locomotora número 1	
1	pin con su escuadra para recibir los colgantes locomotoras números 1 y 2	35

		Libras
5	gasas de seguridad para recibir cuña combinación resortes locomotoras números 1 y 2	22½
1	soporte de trompa carros	11
1	mancuerna recibidoras pin balancín locomotoras 1 y 2	19
3	pizones para crisol fundición	28½
19	gasas colgantes yugos para carros cajón y planos	47½
23	aldabones para puertas carros	34½
2	escuadras gradas coches	11
1	gasa colgante combinación breque locomotora número 3	4
1	alcayata para portones	4½
4	gasas escuadras para coches	12
2	parrillas pequeñas para ventilación pisos	6
4	escuadras guarda resortes trops locomotora número 3	52
2	perros ordinarios para torno	6
6	gasas triangulares para carros	36
1	escuadra casilla locomotora número 1	8½
25	escuadras esquineras para carros de cajón	50
1	plato para juego resortes carros	3
1	rueda para breque carros	22
4	ganchos para volcar rieles	26
25	tirantes para parrillas taller	137½
25	bolillos para parrillas taller	25
1	válvula para silvato, (mal estado)	7
2	codos cañería de 3½"	.....
5	niples de 3½" x 6"	.....
11	niples de 1½"	.....
6	uniones de 4½"	.....
11	tuercas de tope de 2¼"	.....
11	— — — — 1¾"	.....
2	ts. de 4½"	.....
24	uniones de 2½"	.....
10	— de 1½"	.....
16	— — 2"	.....
5	ts. — 1¾"	.....
12	ts. — 1¼"	.....
56	codos de 1¼"	.....
22	codos de 1"	.....
1	niple de 3" x 6"	.....
1	t. de 2" en disminución ¾"	.....
1	— — 2" — — 1¼"	.....
13	ts. — ½"	.....
10	codos de ¾"	.....
7	ts. de ¾"	.....
12	tuercas de tope de ¾"	.....
12	v. — — — — 1"	.....
10	— — — — ⅜"	.....
3	— — — — ½"	.....
3	codos de 1" disminuidos á ½"	.....
1	t. de 1"	.....
4	de 2" x 3"	.....
1	codo escuadra de 2½"	.....
1	t. de 2"	.....
2	tapones de cañería de ½"	.....
15	uniones de ¾	.....
12	codos de ½"	.....
11	niples de ¾" x 5"	.....
5	uniones de 1¼" disminuidas á ½"	.....
5	— — 1½" — ½"	.....
9	— — 1¼" — ¾"	.....
6	— — 1" — ¾"	.....
5	— — 1¼" — ¼"	.....
6	— — 1" — ¼"	.....
4	— — ¾" — ¼"	.....
7	niples de ¾" x 3"	.....
28	uniones de 1"	.....

		Libras
6	niples de 1 1/8" x 4"	.....
22	tapones de 1"	.....
4	ts. de 1/4"	.....
7	codos de 3/8'	.. ....
3	ts. de 3/8"	.....
6	uniones de 1/2"	.....
2	— — 3/8"	.....
1	codo de 1/4"	.....
4	uniones de 2" disminuidas á 1/2'	.....
4	tapones de 1/2"	.....
3	niples de 1 1/8" x 2"	.....
3	tuercas de tope de 1 1/4"	.....
3	ts. de 1 1/4"	.....
6	tuercas sin tope para 1"	.....
8	— — — — 1"	.....
11	— con — — 1/4"	.....
11	topes para 1/4" sin tuerca	.....
10	tuercas sin tope para 3/4"	.....
1	unión de 2" pulgadas disminuídas á 1 1/4"	.....
1	tuerca sin tope para 2"	.....
1	unión de 1 3/4"	.....
1	t. de 3/4"	.....
1	unión de 3/4" disminuida á 1/2'	.....
3	codos de 3/4"	.....
2	niples de 3/4" x 2"	.....
2	codos de 1"	.....
2	niples de 1" x 2"	.....
1	niple — 1 1/4" x 2"	.....
3	codos hierro colado de 5 1/2	.....
1	niple de 4"	.....
21	ganchos para espiga	21
1	escuadra soporte para combinación breque carros	11
1	escuadra para gradas coches	9
1	— — — —	3
2	esquineros para carros	5
2	gasas de recibo cuñas resortes locomotora número 2	8
2	gasas soportes balancín locomotoras números 1 y 2	6
8	pilas secas para automóvil	.....
1	casilla de piedra mollejón circular hierro	32 1/2
1	prensa fina para banco de taller	22 1/2
36	esquineros para carros de cajón	126
18	soportes de esquina para carros de cajón	36
10	estribos para tablillas carros cajón	40
4	estribos para carros cajón	30
8	aceiteras para locomotoras	.....
2	trabas para puertas carros cajón	4
8	uñas para línea telegráfica	.....
1	eje acero para troles	12
10	ganchos para colgar objetos en los coches	.....
1	llave de paso de bronce para vapor	6 1/2
1	lubricador para locomotoras	.....
1	serrucho sierra para madera	.....
1	niple de hierro colado	14 1/2
2	poleas de 12" alto x 3 1/2" ancho y 1 1/2" centro	36
1	polea de 11 1/2" alto x 8" ancho y 1 3/4" centro	31
2	poleas de 11 7/8" alto x 3 1/2" ancho x 1 1/4" centro	18
1	polea de 12 1/2" alto x 6 5/8" ancho x 2 1/4" centro	31
2	poleas con su correspondiente eje de 12" alto x 2 1|16" ancho y|1 1/4" centro	44
1	polea de 9" alto, 2 1/2" ancho y 1 1/4" centro con su correspondiente eje.	15 1/2
1	tarro de vaselina para taller	7
9	gasas colgantes para tubo de aire	13 1/2
4	gasas esquineras para los resortes de las guías locomotoras números 1 y 2	14
6	gasas colgantes para yugos carros combinación breque	24

		Libras
1	gasa colgante combinación breque locomotoras números 1 y 2.....	5
5	gasas colgantes para yugos carros cajón y planos.....	32½
43	gasas para asegurar las cajas para parales en los carros planos....	43
12	casilleros nuevos para tiquetes.....	.....
11	— usados — —	.....
16	canastillas para coches para colgar objetos	.....
16	empaques de cuero para pistones del breque de aire.....	.....
48	lámparas para señales de los trenes, nuevas, vidrio verde.....	.....
8	válvulas triple para el breque de aire, completas.....	.....
14	— — incompletas para el breque de aire.....	.....
9	metros 4" cedazo x 8" ancho y ⅜" luz	.....
1	metro 12" largo x 17" ancho" ¼" luz de cedazo.....	.....
3	metros de cedazo y 2" largo x 16" ancho y ¼" luz.....	.....
10	escobas de paja para las oficinas.....	.....
10	— de crin para patio.....	.....
1	bulto brochas nuevas.....	.....
13	brochas nuevas	.....
1	caja repuestos para casilleros de tiquetes..	.....
1	tijereta nueva de lona	.....
1	excusado nuevo de agua.....	.....
3	válvulas breque de vapor.....	.....
1	válvula para locomotoras.....	.....
13	abrasaderas para mangueras de aire.....	.....
11	niples para mangueras de aire.....	.....
1	sostén para tirantes de los carros.....	.....
1	perilla para baranda	.....
1	té para depósitos para el aire.....	.....
100	crisoles para fundición 11" alto por 6½" ancho boca.....	.....
182	crisoles para fundición 7½" alto x 5" ancho boca.....	.....
1	válvula locomotoras para aire, de maquinista, nueva.....	.....
2	gobernadores, doles, aire, para locomotoras, nuevos.....	....
2	piezas para guardar la presión del aire, nuevas, para locomotoras..	.....
1	repuesto de tapa para bomba del aire, para locomotoras, nueva....	.....
1	té para el aire, nueva.....	.....
1	tapa para la caja de distribución, nueva.....	.....
3	rastrillos para ceniceros de locomotoras.....	.....
1	excusado para coche, quebrado.....	.....
1	torche para descarrilamientos, nuevo.....	.....
1	pieza de lona de 2 metros 89 centímetros largo por 2 metros ancho..	.....
2	máquinas de esmeril para cierras circulares de cortar rieles.....	.....
1	pieza de lona de 7 metros 20 centímetros largo por 44 centímetros de ancho.....	.....
1	— de lona de 9 metros 56 centímetros por 62 centímetros de ancho.....	.....
1	— de lona de 5 metros 67 centímetros largo por 42 centímetros de ancho.....	.....
1	— — lona de 4 metros 34 centímetros de largo por 128 centímetros de ancho.....	.....
1	— de lona de 4 metros 40 centímetros largo por 40 centímetros de ancho.....	.....
56	sostenes de baranda de hierro fundido para carros planos con sus respectivas gasas usadas.....	784
18	agarraderas para puertas de carros de cajón.....	30
1	barilla con tuercas para carros de cuadrillas.....	3
6	estribos para carros planos y de cajón.....	45
4	platos para resorte espiral de carros.....	32
1	pieza piedra de esmeril circular para brocas (Máq. Taller. Rep.)...	.....
1	pieza para máquina esmeril de la carpintería.....	36
1	soporte para tirantes de carretillos de los trops de los carros.....	8
1	manigueta de hierro dulce para doblar canoas.....	10
1	lote barillas, ganchos y anillos, en (mal estado,) viejo	146
2	válvulas para tanques de vía.....	.....
1	polea de hierro fundido.....	18½
1	veleta para switches	.....
2	**escuadras para rachs**.....	**29⅛**

		Libras
1	lote de tubos viejos en mal estado	25½
1	platina para máquina esmeril	14½
1	pieza sostén de baranda, hierro fundido para tanque	4
1	baranda espaldar para trole	3
2	piezas para hacer canal á los machos, máquina (Máq. Taller Rep.)	.....
1	agarradera para puerta de hierro	1½
1	plato para cilindro aire	2
1	bola contrapeso romana	12
1	mandril para tornear arandelas hierro dulce	6½
1	pasamano para la locomotora número 2	1½
28	trompas laterales para carros planos, usadas	1680
2	conos de la cepilladora de hierto dulce	42
1	polea de hierro fundido	17
1	escuadra de hierro dulce para sostén del tanque	3½
2	platos para trops para ténder de la locomotora número 3	195
1	engranaje para cepilladora hierro fundido para taller en Esparta	.....
1	faja de cuero nueva de 3 metros de largo 82 centímetros 3" ancho y ¼" grueso	.....
1	faja de cuero usada de 8 metros 22 centímetros de largo por 3½ ancho y ¼" grueso	.....
1	pieza alfombra vieja usada para coches	.....
2	planchas hierro galvanizado	28
1	manguera larga para surtir de agua á las locomotoras en caso eventual (sifón)	.....
1	llave para cañería de 1½"	.....
17	resortes para los cilindros del aire para carros	.....
5	resortes pequeños para los pistones de locomotoras	.....
21	tubos para desagüe canoa que componen 59 pies	.....
8	codos para canoa	.....
1	bomba repuesto para locomotora	.....
1	aparato para remachar con aire	.....
2	cilindros para aire para locomotoras	.....
5	piezas sueltas para repuestos cilindro de locomotoras	.....
4	cilindros para carros planos y cajón completos	.....
4	— de aire para locomotoras, completos	62
1	caja para el tender locomotora número 3	.....
1	pistón para cilindro de aire para carros de cajón y planos	.....
1	llave fija de 2½" de boca x 39" largo	.....
1	— — — 3" — — 37½" —	.....
3	— — — 5" — — 38" —	.....
18	abrasaderas para mangueras de aire para carros, nuevas	60
4	cajas para empaque de carros de cuadrilla	540
15	— — — — carros	.....
2	collares para excéntricas de locomotoras, repuesto	.....
1	trompa para carros	311
7	cajas para empaque de carros de cajón y planos	10½
3	pines para zapatos de locomotoras con su respectivo pasador	285
6	cajas para empaque de carros de cajón y planos	854
14	cajas para empaque de coches	.....
4	patas y una llave fija para la arenera	.....
3	platos para trops carros de cajón y planos	70
1	plato en mal estado para carretillos, carros planos y de cajón	84
2	platos para trops, carros planos y de cajón	50
1	— — — — — — —	44½
1	— — — — — — —	74½
1	— — tender trops locomotoras	.....
1	plato para coches trops	38½
1	— — carros cajón y planos, trops	4
1	— — la sierra grande	7
1	soporte para las bolsas de carros	16
2	— — — — — —	12
1	— — — — — —	9½
1	tapa para cajas de carros	262½
5	marcos para sostén de cajas empaque de coches	165
1	caja y bronce para ruedas de locomotoras	

		Libras
10	parrillas para cenicero de locomotoras	500
1	— — — — —	91½
4	— — — — — número 3	198
6	resortes para locomotora número 3	498
4	— — — — 3	440
6	— — — — 3	462
2	— — locomotoras	182
4	— — reparación locomotoras números 1 y 2	296
2	— — guías locomotoras — —	71
1	escuadra hierro fundido sin uso, locomotora número 1 (viejo)	63½
4	ganchos para limpiar parrillas de las locomotoras	.....
4	platos para resortes de carros sin uso	.....
85	rosortes espirales grandes sueltos para carros planos y de cajón	.....
26	— espirales pequeños para carros planos y de cajón	.....
1	faja de cuero de 4 metros 36 centímetros por 4" ancho y ⅜" de grueso	.....
62	metros mecate para servicio de timbres en los trenes	.....
4	aros acero para repuesto de las locomotoras números 1 y 2 para ruedas	.....
1	triángulo de acero para llamadas	27
4	resortes para coches	784
33	juegos de resortes espirales de 4 resortes cada juego	.....
17	resortes espirales para guías de locomotoras números 4 y 5	.....
2	— — — barras de la caja de distribución de locomotoras	.....
30	platos para formar juegos de resortes para carros planos y de cajón	.....
13	carruchas para carros en buen estado con distintas dimensiones	.....
1	barra de acero ochavado ⅞" x 5" x 5½"	.....
1	rastrillo para basura	.....
96	anillos de hule pasa empaque	.....
1	cedazo para las chimeneas de las locomotoras	.....
1	arco de hierro fundido para la campana de la estación	12
100	anillos de hule pequeños para empaque de los cilindros del aire	.....
1	tramo hierro dulce para las locomotoras	.....
1	piñón de hierro fundido	7½
49	canastillas nuevas de bronce para coches	.....
1	dado de tarraja de 1¼" para cañería	.....
1	anillo guía de 1¼" para cañería	.....
1	— para tarraja guía ¾"	.....
1	— — — — ⅜"	.....
1	dado — — — ⅜"	.....
1	anillo — — — ¼"	.....
1	— — — — 2"	.....
1	dado — — — ¾"	.....
1	— — — — ½"	.....
1	— — — — ¾" cañería	.....
1	anillo guía — — ½" —	.....
1	dado — ⅜"	.....
2	— — — — ¼" para hierro	.....
2	— — — — ½" — —	.....
2	— — — — 1" — —	.....
1	manivela para dados de tarraja	.....
1	pieza incompleta de aldabón	.....
7	calzas resortes para locomotoras	.....
1	mandril para torno taller, (maquinaria.)	.....
3	pesas de 200 kilos cu. para romana	32
4	lincas pequeñas para unión de carros	220½
1	— para trompa tender de locomotoras	8½
35	pines para linca para conectar trenes	157½
2	pesas para romana de 8 k. cu	.....
1	pila eléctrica para automóvil	.....
6	respiradores para lámparas de coches, lata	.....
29	limas planas finas de 16"	.....
54	— — — — 14"	.....

		Libras
22	limas planas finas de 12"	.....
8	— — ordinarias de 16"	.....
3	— — — — 14"	.....
28	— media caña finas de 14"	.....
32	— — — — — 12"	.....
27	— — — — — 16"	.....
23	— — — ordinarias de 14"	.....
29	— — — — — 16"	.....
48	— — — — — 12"	.....
9	— cuadradas finas de 16"	.....
33	— — — — 14"	.....
19	— — — — 12"	.....
42	— — ordinarias de 16"	.....
32	— — — — 14"	.....
22	— — — — 12"	.....
20	— triangulares finas de 16"	.....
18	— — — — 12"	.....
29	— — ordinarias de 16"	.....
15	— — — — 14"	.....
16	— — — — 12"	.....
1	— redonda finas de 16"	.....
35	— — — — 14"	.....
17	— — — — 12"	.....
54	— — ordinarias de 16"	.....
51	— — — — 14"	.....
4	varas de cubicar	.....
2	faroles grandes para locomotoras 21½" alto x 15½" de largo, 8" ancho x 10" de luz	.....
5	barras de acero de 26½" de largo x 1" de grueso	.....
1	barra de acero de un pie de largo por 1¼" de grueso	.....
1	prensa de amarrar fajas del taller	.....
1	lote de barras cuadradas de acero de 3" largo. Grueso: 4 de 5[16", 7 de ⅜", 3 de ½"	26½
1	gancho para sostén de hierro dulce	2½
3	estribos para carros de cajón y planos	30
4	— — — — — — —	24
1	linca para conectar trenes	6
2	manivelas para puertas de carros	6
1	escuadra para breque de aire	9
1	tirante para cable de acero	22½
1	sostén para tubo condensador	27
1	pieza vieja para trole	2
1	armella para portón	1½
12	tornillos de ¾" grueso x 3" de largo	18
6	— — ½" — x 2 — —	9
1	— — presión de 3" de largo x ½ de grueso	2
1	argolla con tornillo	3½
2	llaves de cañería de bronce y hierro, de 3¼" de boca x 6½"	.....
1	llave de cañería de 2¼" de boca x 4½" de largo, de bronce y hierro	.....
9	tornillos de 4" de largo x ⅞" grueso	9
4	tornillos de 12" de largo x 1¼" de grueso	24
5	cheps para caldera bronce, dos bocas. de 1¼" una y la otra de 1¾"	45
1	pieza bronce en mal estado	2
6	tuercas de bronce para mangueras de tender	24
21	tapas para aceiteras, (bronce)	21
1	rueda para trole, —	1½
1	— — para puerta de bodega, bronce	2½
3	válvulas en bruto —	1½
2	cabeceras para gatas, —	4
2	piecitas para gatas, —	½
3	tapones para locomotoras, —	15
5	platillos para válvulas, —	1
4	anillos para empaque de pistón, —	4
3	piezas para válvulas de cilindro de hierro	3
6	piezas de bronce para gatas en bruto	6
		34

		Libras
2	válvulas para lubricador del aceite en caja de distribución	3½
9	números de lata	16
1	lote de bronce en mal estado	4½
9	tuercas de bronce para conectar inyectores	2
3	buches para inyector bronce	½
3	anillos de retén de tuerca, bronce	1½
5	— — — — —	1
1	tuerca de bronce para manguera de agua	7½
15	tuercas para conexión de inyectores, de bronce	4
1	válvula de bronce para bomba de aire	1
1	tuerca de bronce para manguera de agua	2
2	piezas guarda empaque para pistones, de bronce	½
1	boquilla de bronce para inyector	7½
1	lote bronce en mal estado para fundición	½
1	anillo retén de tuerca, de bronce	7½
5	piezas para retén de empaque cajas de distribución bronce	19
19	tapones en bruto, de bronce	1½
3	válvulas de bronce para cilindros de aire	2½
5	anillos de bronce para empaque caja de distribución	5
5	anillos para empaque pistones bronce	16
1	plancha con fecha 1905, bronce	14
14	tapas de bronce para aceiteras	2½
1	molde bronce para adorno de la baranda	3½
7	arandelas de bronce para carros	15
30	válvulas de bronce en bruto	1½
2	combinaciones bronce para gatas	5
10	arandelas bronce para carros	45½
7	moldes de bronce para arietes	1½
1	sentadero de pie para manigueta, bronce	37½
15	tapones bronce en bruto	2½
1	— — — —	2
1	lote de bronce, en (mal estado)	8
8	piezas de bronce para combinación en lata	6
3	— de rondana para puerta de bodega	220
44	bronces para ruedas de carros	54
12	— — — — —	27½
5	— — — — —	8
4	— — carrros de cuadrilla	1½
3	— — manigueta	3
2	— — carros de cuadrilla	2½
2	piecitas para canastas coches	90
12	bronces para las ruedas de los coches	4
1	bronce para carros y material rodante	84
12	bronces para coches	201½
31	bronces para carros cajón y planos	3½
1	muñonera de bronce para manigueta	4½
1	tapa, bronce, para combinación gata	15
10	aceiteras bronce en bruto	18
9	— — — —	3
2	sostenes de bronce para mangueras de agua	22
11	aceiteras de bronce listas	5½
16	barillas plomo para hojalatería	3½
1	piñón de bronce en bruto	1
3	piezas bronce para fundición	.....
1	romana de plato con sus correspondientes pesas	.....
1	prensa de hierro para banco de taller	13½
1	lote de bronce, piezas en mal estado	16
1	camisa para pito de bronce	13
1	barrote de bronce en bruto	2
4	bronces, piezas pequeñas para maniguetas	23
1	pieza babit	.....
2	aceiteras, una grande y una pequeña	17
2	bronces para tender locomotora número 3	17
2	— — locomotora	36
9	tapones de bronce en bruto	

		Libras
22	tapones de bronce en bruto	55
2	— — — para coche presidencial	26
2	piezas bronce en bruto	3
3	bronces para carros de cajón y planos	21
1	bronce para locomotoras	12
1	pesa de bronce suelta	4½
2	bronces para reparación de locomotoras	8
2	— — — — —	22
4	— — brazos — —	20
4	— — — — —	40
3	— — — — —	24
2	— — — — —	19
7	piñones de hierro para manigueta	59½
2	bronces para brazos de locomotoras	32
4	dados para tarraja de 1½'	.....
1	uña para palanca de acero para maquinista	1½
1	bronce para cajas ruedas locomotoras	26½
4	bronces para cajas de ruedas de locomotoras	162
3	bronces para cajas de ruedas de locomotoras	90
3	soportes para banderas	6
1	pieza de bronce en mal estado	2
4	bronces para brazos de locomotoras en mal estado	44
2	bronces para bronces de locomotoras en mal estado	2
1	pito para locomotora, de bronce	33
1	— — — —	38
3	piezas babit	20
1	aparato para probar manómetros	.....
1	sello de acero para marcar madera	7
4	rodines de escritorios	.....
1	aceitera de maquinista	.....
1	badajo de campana	8
1	pieza de bronce en mal estado	5½
1	timbre para locomotoras en mal estado	2½
1	borde de bronce para baranda	2
1	escape de bronce para manguera	4
1	lote de piezas bronce para fundir, en mal estado	104½
2	válvulas de repuesto para locomotoras	14
1	llave para vapor locomotoras	3
2	— — — —	4
1	— — — — en mal estado	2½
1	— — — —	7
3	ladrillos para fundición, adorno	....
1	polea de taller 24" diámetro x 6" ancho y 1¾" centro	.....
2	rollos chocote de 1¾" grueso: uno nuevo y otro en mal estado	.....
1	rollo de mecate nuevo de ¾" grueso	.....
2	brazos para sostén de farol de locomotoras	102
92	fluses para locomotoras números 1 y 2, de 3 pies de largo por 2" de grueso	.....
1	pata de chacho de acero	25
5	pedazos barra de acero, 4 de 27" pulgadas de largo por 1¾" y una de 16" de largo por 1½" de grueso	61
2	piezas para remachar (crossdaly)	60
1	pincha de acero para la vía	28
2	barras de acero de 5" por 1½" de largo por 1½" de grueso una, y la otra de 19⅞" largo por 1½"	20
1	pieza para sacar fluses (barra)	15
1	barra de acero de 1½" grueso por 4' 6'	27½
4	palancas para gatas idráulicas	36
2	— — — —	10
1	arco de hierro para carro de cajón	54
1	pincha de acero para la vía	28½
1	barra de acero de 5 por 1½"	31
2	barillas de hierro en mal estado	9½
1	cincel de acero de 14¼" por 1" grueso	2
1	pedazo de acero de 7½" de largo por 1" grueso	2

		Libras
3	pasamanos de hierro para carros de cajón	30
1	barilla de acero de 5/8" grueso por 6' 6"	6
1	barra de hierro de 1" grueso por 6 de largo	9
1	gancho para limpiar las parrillas de locomotoras, hierro	25
1	mazo de acero	27
1	boquilla para fueye	10½
1	escuadra para fijar ratchet	12½
1	— — — —	15
13	ratchet con cabo para gata	.....
3	— sin — — —	.....
1	— para broca con cabo	.....
6	— para gatas usadas	.....
1	— — broca —	.....
3	pinchas para locomotoras con cabo	.....
4	cabos para gatas	.....
1	gancho con dos picos y cabo	.....
10	gatas transversales de ratchet en buen estado	.....
5	gatas de botella en buen estado	.....
8	palancas para tarrajas con dados, en mal estado	.....
4	tarrajas de cañería	.....
1	dado de tarraja y guía de ¾"	.....
1	— — — — — 1"	.....
1	— — — — — ⅜"	.....
1	tarraja de combinación para cañería	.....
4	palancas de machos en buen estado	.....
4	— de machos en mal estado	.....
3	— — tarraja en mal estado	.....
1	llave de cajón de 1⅜"	.....
4	tornillos de 30" de largo x ⅝" grueso	14½
1	cuña de acero de ½" grueso x 6½" de largo	2
1	cincel de acero de 1¼" x 22" de largo	6
1	mazo de acero para clavar en la vía	11
2	banderas blancas para señales	.....
2	escuadras de ratchet para la vía	.....
1	regulador para máquina de vapor. en mal estado	.....
3	piezas repuesto maquinaria del taller	.....
1	pedazo manguera vieja de 2½" ancho x 25" largo para tanques inyectores de locomotoras	.....
1	pedazo de manguera ídem de 10" de largo x 2½ ancho para tanques inyectores de locomotoras	.....
1	pedazo manguera de 18" largo x 1½	.....
1	.. .. .. 3' 6" .. x 2½"	.....
1	.. .. .. 4' 6" .. x 2½"	.....
1	.. .. .. 2' 6" .. x 2½"	.....
1	.. .. .. 2' 4" .. x 2½" viejo	.....
1	.. .. .. 2' 3" .. x 2"	.....
1	.. .. .. 2' 4" .. x 2½" nuevo	.....
1	.. .. .. 1' 11" .. x 2½"	.....
1	.. .. .. 3' 2" .. x 1½"	.....
1	.. .. .. 3' ½" .. x 1½" viejo	.....
1	.. .. .. 2' .. x 2½" nuevo	.....
1	plancha bronce 23" x 35"	.....
1	.. .. 24" x 22½"	.....
1	tubo de hierro galvanizado de 3" x 4" largo x 4"	.....
1	faja de cuero 72 pies de largo x 3" de ancho	.....
1	pedazo de hierro galvanizado de 10" de ancho x 60" de largo	.....
1	plancha de hierro galvanizado de 4' 6" de largo x 10" de ancho	.....
1	.. .. 3' 3½" de largo y 12 de —	.....
2	pliegos de hoja de lata de 28" x 20"	.....
2	esquineros canoa para desagüe	.....
1	plancha de hierro galvanizado de 38" x 16½" usada	.....
1	.. .. 58" x 10"	.....
1	.. .. 17" x 18"	.....
1	.. .. 70" x 8"	.....
1	rollo de zinc de 36½" ancho	.....

		Libras
1	zaranda.....	.....
1	pedazo de cedazo de 4' 9" de largo, 11" de ancho y ¼" de luz.....	.....
1	pedazo de cedazo de 4' 5" de largo x 20" de ancho.....	.....
7	empaques de cobre para cajas de distribución.....	.....
1	rollo de mecha para didamita	.....
1	cable de acero de ⅜" x 32'.....	.....
1	pedazo de cedazo de 6' x 3', 5" de ancho por 1|16" de luz.....	.....
1	.. .. 11' x 2' de ancho.....	.....
1	.. .. 10' x 11½" x 21' de ancho.....	.....
2	.. .. 11' x 2' c|u.....	.....
1	rodillo para la máquina para doblar tubos de 4' de largo x 2" de grueso.....	37
1	.. para máquina de doblar tubos de 3' 8" largo x 2 grueso.....	24½
1	.. .. 4' 10" largo x 2" grueso ...	37½
1	eje para trasmisión taller de 7' 5" largo x 2¼" grueso (no pesado)...	.....
1	eje para trasmisión taller de 24' de largo x 2" de ancho (no pesado).	.....
1	plancha de cobre de 3' ancho x 5' de largo...	.. ..
2	sierras circular de 16" de diámetro y 7|16" de centro para cortar rie-	
1	les.....	.....
1	sierra circular de 16" de diámetro x 7|16" de centro para madera..	.....
9	b| mangueras para locomotoras, completas y nuevas.....	.....
1	silla para escritorio alta, nueva.....	.....
1	pieza de pasta de hule y trapo de ½" grueso x 8' de largo.....	.....
1	tramo para locomotora.....	.....
1	.. ..	.....
1	caja marchamos para carros.....	.....
7	lámparas nuevas sin tubos para coches con depósitos de latón.....	.....
92	agarraderas metal amarillo para coches, nuevas.....	.....
15	lámparas para señales de tren, grandes y nuevas, con vidrios de colores	.....
1	lámpara para el maquinista para el manómetro.....	.....
8	lámparas finas, pequeñas y nuevas, para señales, con tubo.....	.....
1	lámpara ídem sin tubo.....	.....
6	lámparas ordinarias con tubo para señales, usadas	.....
2	.. ordinarias sin tubo para señales.....	.....
10	tubos para lámparas de coches.....	.....
26	lámparas para señales en mal estado.....	.....
12	cueras con chapas amarillas nuevas para coches.....	.....
1	broca de acero de ⅝" grueso x 29" de largo.....	.....
1	rollo mecha pequeña para dinamita	.....
3	antorchas para alumbrar.....	.....
203	piezas de bronce nuevas para coches, canastillas y agarraderas....	.....
1	caja con grampas para fundición.....	.....
1	tubo sal de amoniaco	5½
27	barras soldadura	15
2	frascos prusiato amarillo	12
1	cajita con blanco de españa.....	2½
19	arandelas de hierro cuadradas ¼".....	4½
1	cajita con esmeril en polvo fino	5
1	.. .. ordinario.....	8
1	.. .. vaselina sin destapar	5
1	.. .. esmeril en polvo ordinario.....	7
1	depósito para agua de la máquina de cortar rieles.....	.....
6	baldes nuevos de 12" de boca, sal de amoniaco.....	2
5	antorchas pequeñas sin concluir.....	.....
2	soportes pequeños para coches.....	.....
1	prensa estopa reparación locomotoras.....	.....
1	caja de azufre.....	8
2	llaves cajón para cañería	.....
1	desatornillador usado 18".....	.....
4	tijeras para cortar lata, usadas, de 12" tres y la otra de 10".....	.....
49	anillos para bombas de aire de 1" pequeños.....	.....
33	.. .. 2" de diámetro.....	.....
1	barra del torno de acero de ruedas 48" x ¾".....	.....
8	anillos para bombas de aire repuestos ⅞" boca x 1" de largo.....	.....

		Libras
1	compás de 14½" de largo	.....
4	para pistones del breque de aire ¼" de grueso por 6" de ancho	.....
3	anillos para el breque de aire 8" diámetro por 3|16" de grueso	.....
1	pedazo de hierro dulce barra 5' x 1' x grueso	13
1	barra hierro dulce de 4' 4" x 1¼" de grueso	18
37	brocas para ratchet 1" grueso	.....
10	anillos para switchs 1¼" x 1¾"	.....
1	ratchet para abrir huecos	.....
2	cigüeñas de 12" de largo x 1" de hueco	.....
2	.. .. 8" .. .. x ⅝" de hueco	.....
1	ratchet para abrir huecos de ⅝" hueco x 13 de largo	.....
1	chop de 6" de largo x ⅝" hueco	.....
1	llave de cajón de 8" de largo x 7|16" de hueco	.....
1	cincel de 5" de largo x ¾" grueso	.....
1	pieza de hierro mal hecha	7½
1	madama de 17" de largo para tornear x 1⅜" grueso	.....
1	llave fija de 1" de hueco x 13" de largo	.....
1	llave de detención cañería de ½"	.....
1	cautil de 15"	.....
1	válvula de seguridad para locomotora de 2"	.....
1	pedazo de acero 1¼" de grueso x 9" de largo	3
1	.. de acero 6" de largo x 2" en cuadro	6
1	tornillo de 16" de largo x 1¼" de grueso	.....
1	pedazo de acero de 12" de largo, 1½" de ancho y ¾" grueso	.....
1	tubo para baranda de 36" de largo x 1¾" de grueso	.....
1	par pinzas hierro	.....
1	broca de 5½" de largo x ⅝"	.....
1	marco de sierra de 12"	.....
1	pedazo de tubo de cañería de 14" de largo x ½" de grueso	.....
1	gasa de 4½" de largo x ⅜" de grueso	.....
7	gasas para oficinas ⅛" de grueso x 8" de largo	.....
1	platina de hierro de 21" de largo x 1¾' de ancho x ½" de grueso	51
1	niple de 6½" de largo x 1", para cañería	.....
1	barilla de acero de ⅜" x 20" de largo	3
1	colgante combinación breque locomotoras	3
1	niple para cañería de 20" de largo x ½" de grueso,	.....
1	escuadra para ratchet de 20" de largo x 1⅜" de grueso	.....
1	llave de cañería de ¾"	.....
1	niple de tubo de cobre de 10" largo x ½"	.....
1	pedazo de acero de 2' x 1½" de grueso	9
1	grampa de 13½" de largo x 3" de ancho y 1" grueso, de hierro dulce.	.....
1	gasa de 6½" x 2⅜", hierro	10
2	casillas para empaque de la caja de distribución de locomotoras de 1½" de hueco x 2½" de diámetro x 1¼" de grueso	.....
1	llave fija de ½" en cuadro	.....
1	copó para remaches de ⅞"	.....
3	gasas de 1" de grueso x 12" de largo	.....
1	eje para torno de madera de 17" de largo x 1½" de grueso	.....
2	tornillos de 14" de largo x ¾" de grueso	.....
1	anillo barra trasmisión taller	.....
10	tuercas de ⅞"	6½
1	pedazo de acero de 23" de largo x 1¼" en cuadro	.....
1	gancho de hierro de 23" de largo x ⅜" de grueso	.....
1	tubo de cañería de ⅜" de grueso x 15" de largo	.....
1	gancho de hierro de 11" de largo x ⅝" de grueso	.....
1	niple de cañería de 5" de largo x 1" de grueso	.....
1	codo de cañería de 1"	.....
1	bandredo de las trompas de las locomotoras	3½
1	pedazo de acero de 3½" de largo x 2" de ancho y ⅝" grueso	4½
1	tapa para cajas de carros, de hierro fundido	4
1	platina de acero de 10" de largo x 3" de ancho y ¾" de grueso	5
3	pedazos de acero de 24" de largo x 1¼" de grueso	27½
1	pedazo de acero de 22" de largo x 1¼" de grueso	8
1	.. de acero de 20" de largo x 1¼" de grueso	6
1	pitón de manguera de bronce de 11" de largo	.....

		Libras
1	pedazo de acero de 21½" de largo por 1½" con sus correspondientes anillos	.....
1	pedazo de barra de hierro de 2' 8" y 1⅛" de grueso	8
6	tacos para fluses de 3" de largo x 1½" de grueso	12
1	rima de acero de 4" x 1" de grueso	1
1	clavera para fragua	8
1	gancho de hierro de ⅞" gasa	3
1	anillo de ¾" de presión	.....
2	escuadras de hierro de 5" de largo x 3" de ancho y ½" de grueso	.....
2	pedazos plomo, sobrante	10½
5	anillos para asientos de coches de 2ª clase	.....
1	pieza terminación para gasas de poleas 1½"	.....
2	gasas de ⅞" para carros	.....
1	escuadra de 8" de largo por 3" de ancho y ¾" de grueso	.....
1	llave de cajón de 3|16"	.....
1	palos repuesto de plumeros	.....
1	tornillo para caldera de 1" x 3" de largo	.....
1	plancha de albesto de 17" x 24 1|16"	.....
1	gasa para resortes de locomotora de 5" de largo x ⅝" grueso	1½
34	tornillos de 5" de largo x ⅝" grueso para madera	.....
4	.. .. 6" .. .. x ¾"	.....
3	.. .. 6" .. .. x ½"	.....
1	palanca repuesto de locomotoras 31" de largo por ½" de grueso	.....
1	lote piezas varias de hierro en mal estado	53½
90	tornillos para madera de 1½', de largo x ⅜" de grueso	.....
21	.. .. 4" .. .. x ⅝"	.....
42	.. .. 6" .. .. x ⅝"	.....
19	.. .. 3" .. .. x ½"	.....
17	.. .. 6" .. .. x ½"	.....
13	.. .. 5" .. .. x ½"	.....
15	.. .. 3" .. .. x ½"	.....
34	.. .. 6½" .. .. x ⅝"	.....
24	.. .. 3" .. .. x ½"	.....
14	.. .. 3" .. .. x ⅜"	.....
12	.. .. 2" .. .. x ¼"	.....
14	.. .. 3" .. .. x ⅜"	.....
10	.. .. 3½" .. .. x ½"	.....
26	.. .. 3" .. .. x ⅜"	.....
11	.. .. 3½" .. .. x ½"	.....
13	.. .. 5½" .. .. x ½"	.....
5	.. .. 3" .. .. x ⅜"	.....
9	.. .. 1½" .. .. x ½"	.....
24	.. .. 4" .. .. x ⅜"	.....
49	.. .. 2½" .. .. x ⅝"	.....
29	.. .. 4½" .. .. x ½"	.....
46	.. .. 4½" .. .. x ⅜"	.....
5	.. .. 5" .. .. x ½"	.....
43	.. .. 3½" .. .. x ⅜"	.....
10	brocas de acero de los siguientes tamaños, para taladro grande:	.....
1	de 2"	.....
1	.. 1"	.....
1	.. 2¼"	.....
1	.. 2"	.....
1	.. 2¾"	.....
1	.. 3"	.....
1	.. 2½"	.....
1	.. 2"	.....
1	.. 2"	.....
1	.. 1⅝"	10
2	mazos para la vía	.....
3	tirantes acero para la locomotora 8" de largo x 2" ancho x ½" de grueso	10
1	ratchet de 18" de largo para locomotoras, reparación	10
2	ganchos para tanque de locomotora	.....
2	codos de hierro para locomotora 9" de largo x 2" de hueco	

		L. BRAS
2	soportes de cobre para bandera de locomotora 11" de largo x 1" de hueco	.....
1	niple de 17½" de largo x 2" de grueso, de cañería	.....
1	.. de cañería de hierro fundido de 24½" de largo x 2" de grueso.	.....
1	llave fija de 17" de largo x 2" de boca 1 1½" la otra, tiene 2 bocas...	.....
1	llave fija de 24" de largo con 2 bocas: una de 2" la otra de 2½"	.....
1	llave fija de 26" de largo con 2 bocas: una de 2" y la otra de 2¼"	.....
1	llave fija de 17" de largo, en mal estado	.....
1	llave fija de 16" de largo con una boca de tuerca de 2"	.....
1	llave para atornillar tuercas para manguera	.....
1	llave fija de 19" de largo con 2 bocas: una de 1¼", la otra de 1½"	.....
1	llave fija con boca de 1⅛"	.....
1	palanca de 17" de largo x ⅞" de hueco cuadrado de máquina	.....
1	llave fija de 20" de largo con boca de 1½"	.....
1	llave fija de 30 de largo con boca de 1½", (en mal estado)	.....
1	niple de cañería de 26" de largo x 1¼" de grueso	.....
1	chek, válvula de ¾"	.....
1	llave fija de 12" de largo para tuerca exagonal de 1⅛"	.....
1	llave de caja de 21" de largo para tuerca exagonal de 1⅝"	.....
1	llave fija de 27" de largo para tuerca exagonal de 1⅜"	.....
1	máquina para cortar rieles	.....
1	llave fija de 3½" de boca x 23" de largo	.....
1	.. .. .. 2⅞" .. .. x 22"	.....
1	.. .. .. 1" .. .. x 24	.....
1	.. .. .. 1½" .. .. x 16	.....
1	.. .. .. 4" .. .. x 20	.....
1	eje de acero de 22" de largo x 2" en cuadro	.....
99	tornillos para madera de 3½" de largo x ⅜" grueso	.....
107	.. .. 4" .. .. x ⅜" ..	.....
98	.. .. 2" .. .. x ½" ..	.....
97	.. .. 3" .. .. x ⅜" ..	.....
100	.. .. 4" .. .. x ½" ..	.....
99	.. .. 1½" .. .. x ½" ..	.....
86	.. .. 2½" .. .. x ⅜" ..	.....
1	válvula de flete para cañería de 1", en mal estado	.....
11	caleos de madera para bandera	.....
1	gramil de la sierra de 36" largo	.....
16	platinas de cobre de 2" ancho x 12" largo y ¼" grueso	.....
1	tornillo para prensa de 24" largo x 1" de grueso con palanca	.....
10	barillas de bronce para fundición 3|16" grueso x 14 larga	.....
1	tornillo de 9" largo x 1" grueso, hierro	.....
1	.. .. 9" largo x ⅞" grueso, acero	.....
1	pin de acero de 5½" largo x 1½" de grueso	.....
1	.. .. 6" .. x 1⅛" .. —	.....
1	.. .. 6½" .. x 1½" .. — en mal estado	.....
1	hacha nueva de 6½" de largo	.....
1	doble soporte para bandera de 31" de largo x 1½" de grueso	.....
1	pin de 4" de largo x 1" de grueso	.....
1	pin de 4" de largo x 1⅛" de grueso	.....
7	pedazos de acero de 6" de largo x 1" de grueso	.....
3	pedazos de acero de 4" largo x 1" grueso	.....
3	pasadores repuestos carros 4" largo x 1" de grueso	.....
1	niple para manguera de locomotora de 2" de grueso x 2½ de largo	.....
1	antorcha en buen estado, usada, 6" de alto	.....
1	juego de 3 dados de 2½" para tarraja	.....
1	juego de 3 dados de 1½"	.....
1	unión de cañería de ¾"	.....
1	codo de cañería reducción de 1" á 1½"	.....
1	T. de cañería de ½"	.....
1	niple de cañería de 2" por ¾"	.....
1	lámpara fina, nueva, para señales	.....
1	rollo empaque para pistones de locomotora de 6' 10" largo x 1¼" grueso	.....
1	rollo empaque para vapor de ½" de grueso x 16' 10" de largo	.....
1	barra de acero de 2" grueso x 7' 6" largo, octagonal	.....
		85

		Libras
5	barritas de acero de 5" de largo por 1" grueso	6½
10	barritas de acero de 4" de largo x 1" grueso	11
1	gasa con rosca de locomotora de 20" de largo x 1⅝", de acero	12½
1	cadena de ¼" de grueso x 27 de largo"	18
1	pin de acero de 16" de largo por 1⅛"	12
4	tornillos de acero 8" de largo x ⅝"	.....
7	.. .. 4" x ⅝"	.....
7	.. .. 6½" x ⅝"	.....
4	.. .. 3" x ½"	.....
3	.. .. 3½" x ⅝"	.....
1	.. .. acero de 6" x ⅞"	.....
2	.. .. 6" x 1"	.....
1	.. .. 7½" de largo x 1", acero	.....
2	tacos de hierro de 3½" x ⅞"	.....
1	tornillo de hierro 6½" x 1"	.....
1	pasador de acero 4½" x 1¼"	.....
1	taco para locomotoras de 4" x ⅞' acero'	.....
1	.. .. 3" x ⅞" ..	.....
1	.. .. 5½" x ¾" acero	.....
2	pines de acero en mal estado, 3½" x 1" uno, y el otro de 4" x 1"	.....
1	tornillo de 12" x ⅝"	.....
1	.. .. 9" x ⅝"	.....
1	.. .. 6" x ¾" sin rosca	.....
1	.. .. 8" x 1" con rosca dos lados	.....
1	pasador de 3½" x ¾" hierro	.....
1	.. .. 2" x ¾" acero	.....
1	tornillo con rosca los dos lados de 2" x ½" grueso	.....
2	tacos de acero de 4" de largo x ⅞" grueso con dos tuercas	.....
1	pasador de acero con dos tuercas de 4¼" de largo por ¼" de grueso	.....
1	tornillo acero sin rosca de 6¼" x ⅞"	.....
1	tira de latón de 4' pies de largo x 7|16" de ancho y 1|16" grueso	.....
2	rollos alambre de bronce de 1|16" de grueso x 47" uno, y otro de 1|16" de grueso x 21' 3" de largo	.....
1	tornillo de acero de 5" de largo x 1½" de grueso,	.....
4	pines de acero de 4½" largo x 1⅛" de grueso	.....
3	pasadores de acero de 5½" largo x 1" de grueso	.....
1	pasador de acero de 4" de largo x 1" de grueso	.....
8	aparatos de seguridad para carros en la vía	.....
1	pin de acero de 9½" de largo x 1⅞" de grueso	.....
1	.. .. hierro de 7½" de largo x 2" de grueso	.....
1	.. torneado de 7" de largo x 1" de grueso, acero	.....
1	tornillo de 10½" de largo x ⅞" de grueso, acero	.....
1	.. .. 10" .. .. x 1⅛"	.....
1	.. .. 6½" .. .. x 1"	.....
1	.. .. 7" .. .. x 1"	.....
1	.. .. 6¼" .. .. x ¾"	.....
1	.. .. acero torneado para locomotora de 7½" de largo x 1⅜" de grueso	.....
1	tornillo torneado de 4" de largo x 1⅛" de grueso	.....
1	.. .. de 6½" de largo x 1" de grueso con tuercas los dos lados	.....
1	tornillo de acero con dos tuercas de 4" de largo x 1¼" de grueso	.....
2	pasadores para coches de 3½" de largo x 1" de grueso	.....
2	.. de hierro de 4½" de largo x ⅝" de grueso	.....
1	pasador de acero con rosca de 4½" de largo x 1¼" de grueso	.....
1	.. .. .. de 3" de largo x ¾" de grueso	.....
1	tornillo de 13" de largo por ⅝" grueso de hierro	.....
1	.. .. 8" .. .. .. 1" .. .. acero	.....
1	.. .. 12" .. .. .. 1¼" .. .. — con una tuerca	.....
43	tornillos para telégrafo de espiga de 8" de largo x ¾" de grueso	40
1	barril de clavos de hierro de 3" cuadrados	54
18	tornillos de 15" de largo x ⅞" de grueso	.....
55	.. .. 9" .. .. x ½" .. .. con tuerca	36
1	cajón clavos para la vía de 4¾" largo x ½" en cuadro,	
1	.. de tornillos de ¾" largo x ¼" de grueso, de hierro galvanizado, sobrante de trabajo del Edificio Metálico	162

35

		Libras
1	bulto balas de hierro fundido	17
1	caja de tornillos de 5/8" de largo x 3|16 de grueso	48
1	bulto tornillos de 1½" x ¼" de grueso para techo, de hierro galvanizado	25
1	caja de tornillos de 1¾" de largo x ¼" de grueso. para techo, de hierro galvanizado	48
32	tornillos de 20½" de largo x 1" grueso, hierro	160
1	lote de tuercas de hierro de varios tamaños, usadas	21½
1	bocina usada para carretón 8" de largo x 1¾" de grueso	7
4	tornillos de 14" de largo x 1" de grueso	.....
1	.. .. 18" .. .. .. 1"	.....
1	.. .. 15" .. .. .. 1¼"	.....
1	.. .. 14" .. .. .. 1"	.....
1	.. .. 8" .. .. .. 1" .. .. acero	.....
1	.. .. 16" .. .. .. 5/8"	.....
2	.. .. 14" .. .. .. 5/8"	.....
3	.. .. 15" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 13" .. .. .. 7/8"	.....
1	.. .. 13½" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 11" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 12½" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 14" .. .. .. 3/4"	.....
7	.. .. 14" .. .. .. 5/8"	.....
3	.. .. 10" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 10" .. .. .. 5/8"	.....
6	.. .. 9" .. .. .. 5/8"	.....
2	.. .. 8" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 8½" .. .. .. 3/4"	.....
2	.. .. 8" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 9" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 9½" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 9" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 12" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 8½" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 10" .. .. .. 3/4"	.....
2	.. .. 8½" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 8" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 9" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 8" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 5½" .. .. .. 1"	.....
1	.. .. 7½" .. .. .. 7/8"	.....
1	.. .. 8" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 8¾" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 8" .. .. .. 1"	.....
1	.. .. 10" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 5½" .. .. .. ½"	.....
1	.. .. ½" .. .. .. 5/8"	.....
6	.. para madera de 10" largo x ½" grueso,	.....
4	.. de 6" de largo x 5/8" de grueso	.....
2	.. .. 5" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 5¼" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 5½" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 4¾" .. .. .. 3/4"	.....
1	.. .. 5½" .. .. .. ½"	.....
1	.. .. 5⅝" .. .. .. ½"	.....
1	.. .. 10" .. .. .. 5/8"	.....
2	.. .. 8" .. .. .. ½"	.....
2	.. .. 8" .. .. .. ½"	.....
2	.. .. 8" .. .. .. 5/8"	.....
2	.. .. 9" .. .. .. 5/8"	.....
1	.. .. 14" .. .. .. 3/8"	.....
1	.. .. 11½" .. .. .. ½"	.....
32	.. .. 7" .. .. .. 3/8"	.....
1	.. .. 8" .. .. .. ½"	.....
1	.. .. 8" .. .. .. ½"	.....
1	.. .. 7" .. .. .. 3/8"	.....

										Libras
1	tornillo	de	5"	de largo	x	5/8"	de grueso			.....
1	..	..	4"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.....		.....
1	..	..	3 1/2"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.....		.....
6	..	..	6"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.....		.....
3	..	..	5"	.. ..	..	1/2"	.. ..	para madera...	.....	.....
1	..	..	7"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.. ..	.....	.....
1	..	..	5"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.. ..	... .	.....
27	..	..	3 1/2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
4	..	para vía	de 4"	largo x	3/4"	grueso	.....			.....
27	..	de	3'	de largo x	3/8"	de grueso	.....			.....
1	..	..	6"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.....		.....
7	..	..	3 1/4"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.....		.....
3	..	..	4"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
5	..	..	2 1/4"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.....		.....
1	..	..	2"	.. ..	..	3/4"	.. ..	.....		.....
3	..	..	1/2"	.. ..	..	3/4"	.. ..	.....		.....
14	..	..	7/8"	.. ..	..	7[16"	.. ..	.....		.....
8	..	..	3 3/4"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	4"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
9	..	..	1 1/2"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.....		.....
15	..	..	1"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
5	..	..	3 1/4"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
8	..	..	1"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.....		.....
2	..	..	2"	.. ..	..	3/4"	.. ..	.....		.....
3	..	..	3"	.. ..	..	1/4"	.. ..	.....		.....
5	..	..	1"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
3	..	..	1 1/2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
4	..	..	1 1/2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
10	..	..	2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	3"	.. ..	..	3/4"	.. ..	.....		.....
1	..	..	2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	2"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.....		.....
1	..	..	2 1/2"	.. ..	..	1""	.. ..	.....		.....
1	..	..	3 1/2"	.. ..	..	7/8"	.. ..	... .		.....
4	..	..	1 1/4"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	3 1/2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	para madera.....		.....
2	..	..	4"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.. ..	.....	.....
2	..	..	3"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.. ..	.....	.....
2	..	..	3"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.. ..	.....	... .
3	..	..	3"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.. ..	.....	.....
3	..	..	3 1/2"	.. ..	..	1/8"	.. ..	.. ..	.....	.....
2	..	..	2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.. ..	.....	.....
1	..	..	4"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.. ..	.....	.....
2	..	..	2"	.. ..	..	1/4"	.. ..	.. ..	.....	.....
1	..	..	3 1/2"	.. ..	..	7[16"	.. ..	.. ..	.....	.....
7	..	..	2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	4 1/2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	2 3/4"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.....		.....
2	..	..	2"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.....		.....
1	..	..	3"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	3"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.....		.....
1	..	..	2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	1 1/2"	.. ..	..	1""	.. ..	.....		.....
2	..	..	3"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	4 1/2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	4"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.....		.....
1	..	..	4"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.....		.....
1	..	..	3 1/4"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.....		.....
1	..	..	3 1/4"	.. ..	..	5/8"	.. ..	.....		.....
2	..	..	2 3/4"	.. ..	..	3/8"	.. ..	usados.....		.....
1	..	..	2 1/2"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.. ..		.....
1	..	..	2 1/2"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.. ..		.... ..
1	..	..	2 1/4"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.. ..		... .
1	..	..	1 3/8"	.. ..	..	1/2"	.. ..	.. ..		.....
1	..	..	2"	.. ..	..	3/8"	.. ..	.. ..		.....

		Libras
1	tornillo de 2¼" de largo x ⅜" de grueso usado	.....
1	.. .. 1½" .. .. .. ⅜"	.....
1	.. .. 1¾" .. .. .. ½"	.....
13	.. .. 2" .. .. .. ½"	.....
6	.. .. 1" .. .. .. ½"	.....
1	.. .. 1⅛" .. .. .. ⅜"	.....
1	.. .. 1" .. .. .. ⅜"	.....
1	.. .. 1 3[16" .. .. .. ⅜"	.....
1	.. para vía de 3¼" largo x 3¾" grueso	.....
1	.. .. madera 3" largo x ¾" grueso	.....
1	.. de 2" largo x ⅜" grueso, usado	.....
1	.. .. 1¾" .. .. ½"	.....
1	.. .. 1" .. .. ⅜"	.....
1	.. .. 1¼" .. .. ½"	.....
2	pines de 4½" x ⅛" de grueso, usado, de acero, para locomotora	.....
1	pasador para coche 3" de largo x 1" de grueso	.....
1	tornillo de 23" de largo x ¾" grueso	.....
1	— de 6" x ¾"	.....
1	niple de 21" de largo x 1¼" grueso cañ	.....
1	codo de 1¼" cañería	.....
1	codo de 1"	.....
1	niple de 17" de largo x 1¼" de grueso	.....
1	.. .. 6" .. .. .. 1¼" de —	.....
1	codo de 1¼" de grueso	.....
1	cajón con tornillos usados en mal estado, revueltos, de distintas dimensiones	630
1	romana grande en mal estado, vieja	.....
1	taladro para vía para abrir huecos en los rieles	.....
1	caja con tuercas de distintas dimensiones	23
328	tornillos usados de 3¼" x ½" de grueso	95
1	prensa de hierro para banco en mal estado	.....
1	cilindro para breque de aire	.....
1	barril remaches de ¼" x 3[16", sobrante de un trabajo hecho á la Municipalidad de Cartago	.....
1	escuadra de hierro para carros de 18" de largo x 8¾" de grueso	120
1	cuñas para vía de hierro dulce de 31" x 4" de ancho y 9" de alto	.....
52	tornillos de 2½" x ¾", nuevos	31
	mazos para cortar remaches en la vía de 5 libras cu	200
1	cajón de remaches nuevos de 2" x ¾" para el tanque de Atenas	300
4	escuadras para el tanque de Atenas	20
1	tubo de cobre de 10' de largo x ¼" de grueso	.....
1	pedazo de acero torneado de 23" de largo x 1¼" de grueso	.....
1	tubo de cañería de 42" de largo x 1¼" de grueso	.....
1	tubo de cobre de 13' 3" de largo x 1¼" de grueso	.....
1	tubo de cobre de 12' 7½" de largo x 1¼" de grueso	.....
1	tubo de cañería de ½" con una llave de detención de ½" y 6' 7" de	.....
1	largo gancho de hierro de ¾" de grueso x 5' de largo	.....
3	tubos de bronce de ⅛" de hueco x 45' de largo en conjunto	.....
1	tubo de bronce de ⅜" de hueco x 8' 8½" de largo	.....
2	tubos de cobre de ⅛" de hueco x 11' 3" largo	.....
1	tubo de bronce de ⅛" de hueco x 7' 1½" largo	.....
1	tubo de cobre de ⅛" de hueco x 7' 2" de largo	.....
1	tubo de bronce de ⅛" de hueco x 3' 5½" de largo	.....
1	barilla de acero de ¼" de grueso x 4' 8½" de largo	1
1	tubo de cobre de ¼" de hueco x 4' 3½" largo	.....
1	barilla de acero exagonal de ¼" de grueso por 11' 4" de largo	2½
1	platina de hierro de 5' 4" de largo x 5[16" grueso	.....
4	tornillos con roscas en las dos puntas y tuerca de ¾" grueso x 4' de largo	.....
1	bolillo forrado en latón de 3' 6" de largo x 1½" de grueso	.....
1	tubo de cañería con llave de detención de 3' 3" de largo x 1 de grueso	.....
1	barra de hierro para manejar gatas de 2' 5" de largo x 1" de grueso.	.....
6	barillas con rosca y tuerca en las dos puntas de 8' 3" de largo x ½" de grueso, hierro	.....

		Libras
5	barillas de hierro con rosca y tuerca en las dos puntas de 4' 5" de largo x ½" de grueso	.....
1	rollo tubo de plomo de 10' 9" de largo x ½" de hueco	.....
1	riel para rondana de puerta de bodega de hierro de 10' de largo x 1" ancho y 3[16 de grueso	.....
1	riel para rondana de puerta de bodega de hierro de 6' 1" largo x 1" ancho y 3[16 de grueso	.....
1	tubo de plomo de 3' 4" de largo x 1" de hueco, usado	.....
1	barra de acero redonda de 5' 6½" de largo x ⅞" de grueso	10½
1	pedazo tubo de cobre 1' 3½" x 1¼" de hueco, usado	.....
1	tubo de cobre de 2' 3½" largo x ½" de hueco, usado	.....
1	tubo de cobre de 1' 10½" largo x ½" de hueco, usado	.....
1	tubo de cobre de 1' 3" largo x ½" de hueco	.....
1	tubo de cobre de 4' 2" de largo x ½" de hueco usado	.....
1	barilla de hierro de 6' de largo x ⅜" de grueso, usada	.....
1	barra de acero exagonal de 5' de largo x ½" de grueso	.....
1	pedazo de hierro de 2' 7" de largo x ¾" grueso, usado	.....
1	tubo de hierro con tuerca de bronce de 3' 3½" de largo x ⅜" de grueso, usado	.....
1	tubo de hierro de 3' 11" de largo x 1" de hueco, con llave de globo, usado	.....
1	tubo de hierro con tuerca de bronce de 2' 6" de largo x ½" de hueco, usado	.....
1	barilla de acero de 3' 5½" de largo x ¼" de grueso	1
1	barilla de hierro con tuerca en los dos extremos, de 1' 11" de largo x ⅜" de grueso	.....
1	tubo de cobre de 3' 9" de largo x ½" de hueco, usado	.....
1	niple de 10" de largo con unión y 2" de hueco, usado	.....
1	tubo de cañería de 5' 3" de largo por ½" de hueco, usado	.....
1	barra de acero de 2' 2" de largo x ⅞" de grueso	4½
1	platina de hierro de 3" de largo x ¾" ancho y ⅛" de gruso, usada	.....
1	pedazo de acero de 2' 7" de largo x 7[16" en cuadro	.....
1	pedazo de tubo de hierro de 1' 7½" x ⅜" de hueco, usado	.....
2	tubos de hierro de 2' 7" de largo x ⅜" de hueco, usados	.....
1	barra de acero de 2' 9" de largo x ⅜" en cuadro	1½
1	barra de acero exagonal de 5' 4" de largo x ⅝" grueso	4½
1	barra de acero exagonal de 4' largo x ⅞" de grueso	9
2	barillas de acero de 6' largo x ⅜" de grueso	5
1	tubo de cobre de 4' 10" de largo x ½" de grueso	.....
1	barilla de acero redonda de 6' 3" de largo x ½" de grueso	4½
1	tubo de cobre de 6' de largo x ½" de hueco	.....
1	barilla de acero de 4' 3" de largo x ½" de hueco	3
1	.. de bronce de 6' 2" de largo x ⅜" grueso	.....
1	.. .. acero de 4' 8" de largo x ⅜" de hueco exagonal	3½
1	.. .. .. de 5' 5½" largo x ⅜" grueso	2
1	.. .. 6' 1½" de largo por ⅜" grueso exagonal	2½
3	barras de acero de 6' 1" de largo x ⅞" de grueso redondo y nuevo	36½
1	pedazo de barilla de bronce de 1' 9" largo x 3[16 grueso	.....
1	pedazo de tubo de bronce de 1' 7" de largo x 3[16" de hueco	.....
1	pedazo de barra de acero de 2' 2" de largo x ⅞" de grueso	4½
1	tirante de acero de 6' de largo x ¾" grueso con gasa	2
1	pedazo de tubo de cobre de 1' 8" de largo x ½" de hueco, usado	.....
1	barra de acero exagonal de 3' 5" de largo x ½" de grueso	3
1	barilla de acero de 6' 1" de largo x ⅜" grueso	2½
1	pedazo de acero de 3' 1" de largo x ⅜" cuadrado	1½
1	pedazo de tubo de cañería de 2' 2" largo x ⅜" hueco	.....
1	barilla de hierro con rosca y tuerca en los extremos de 4' 10" de largo x ⅝" grueso	.....
1	pedazo de tubo de cobre de 1' 1" largo x ½" de hueco	.....
1	niple de cobre de 6½" de largo x 1¼" de grueso, usado	.....
1	tubito de cobre de 9" de largo x 3[16" de ancho, hueco	.....
1	balde usado de 16" de boca	.....
1	balde usado de 12" de largo	20
20	tarros de *grafito* 1 libra c[u	5
5	tarros de sal de potasa 1 libra c[u	

		Libras
3	barrenas usadas, una de 1", otra de 7/8" y la otra de 1/8"	.....
12	paquetes clavos de 1/2" número 20	3
4	.. .. .. 1 1/4" .. 18	4
3	.. .. .. 1 1/2" .. 18	3
2	.. .. .. 1 1/4" .. 16	2
3	.. .. .. 1/2" .. 18	3
1	.. .. .. 2" .. 16	1
1	.. .. .. 1" .. 18	1
1	.. .. .. 3/4" .. 16	0 1/2
1	.. .. .. 1/2" .. 18	1
1	.. .. .. 1/2" .. 20	0 1/2
1	.. .. .. 2" finos	1
1	paquete negro humo en polvo	0 1/2
1	.. polvo de bronce, soldadura	0 1/2
1	.. clavos de 1" número 18	1
17	rimas de acero de 15/16" x 12"	.....
1	.. .. 15/16" .. 22 1/2"	.....
1	.. .. 1 1/16" .. 8"	.....
1	.. .. 1" .. 8"	.....
1	.. .. 1 1/4" .. 8 1/2"	.....
1	.. .. 1/8" .. 8 1/2"	.....
1	.. .. 7/8" .. 7 1/2"	.....
1	.. .. 11/16" .. 6 5/8"	.....
1	.. .. 13/16" .. 7"	.....
1	.. .. 5/8" .. 6 1/4	.....
1	.. .. 13/16" .. 5 1/4"	.....
1	.. .. 7/16" .. 5 1/2"	.....
1	.. .. 1/2" .. 5 1/2"	.....
1	.. .. 1/4" .. 3 5/8"	.....
1	.. .. 1/4" .. 4 1/8"	.....
1	.. .. 1/4 .. 4 1/8	.....
1	.. .. 1/2" .. 3"	.....
1	.. .. 11/16" .. 9 1/16"	.....
1	.. .. 5/8" .. 9 1/16"	.....
1	.. .. 9/16" .. 8 3/8"	.....
1	.. .. 1/2" .. 8 3/8"	.....
1	.. .. 1 1/16" .. 7 1/2"	.....
1	.. .. 1 3/8" .. 9 1/2"	.....
1	.. .. 1 7/16" .. 7 3/8"	.....
1	.. .. 3/8" .. 6 7/8"	.....
1	.. .. 1 1/2" .. 9 1/2"	.....
1	.. .. 15/16" .. 11 1/2"	.....
1	.. .. 13/16" .. 10 3/8"	.....
1	.. .. 1/16" .. 11 3/8"	.....
1	.. .. 1 1/4" .. 16"	.....
1	.. .. 1" .. 12 1/2"	.....
1	.. .. 1 1/8" .. 14 3/8"	.....
1	macho .. .. .. 7/8" .. 16"	.....
1	.. .. 1" .. 16"	.....
1	.. .. 1" .. 6"	.....
1	.. .. 1 1/32" .. 6"	.....
1	.. .. 1 1/4" .. 12"	.....
1	.. .. 1 1/4" .. 7 1/8"	.....
1	.. .. 1 1/4" .. 6 7/8"	.....
1	.. .. 1 1/4" .. 12 1/2"	.....
1	.. .. 1 3/8" .. 13"	.....
1	.. .. 1 1/8" .. 13"	.....
1	.. .. 1 1/2" .. 13 1/2"	.....
1	.. .. 1 1/4" .. 6 7/8"	.....
1	.. .. 7/8" .. 5 5/8"	.....
1	.. .. 7/8" .. 4"	.....
1	.. .. 3/4" .. 4 1/2"	.....
1	.. .. 1" .. 5 7/8"	.....
1	.. .. 4 1/8" .. 1/2"	.....
1	.. .. 7/8" .. 5 3/8"	.....
1	.. .. 5/8" .. 5"	.....

				Libras
1	macho de acero de ½"	x	4½"	.....
1	.. .. ¾"	..	5 3[16"	.....
1	.. .. ⅝"	..	4½"	.....
1	.. .. 1"	..	6⅝"	.....
1	.. .. 1"	..	6"	.....
1	.. .. 1"	..	6⅛"	.....
1	escofina usada plana de 14"			.....
1	lima redonda de 13½" usada			.....
1	.. .. .. 13"	..		.....
1	.. .. .. 11"	..		.....
1	.. triangular .. 13"	..		.....
1	.. media caña .. 11½"	..		.....
1	.. triangular .. 12½"	..		.....
1	.. .. .. 13"	..		.....
1	.. .. .. 15"	..		.....
1	.. .. .. 10¼"	..		.....
1	.. .. .. 10"	..		.....
1	.. .. .. 12"	..		.....
1	.. cuadrada .. 15"	..		.....
1	.. .. .. 15"	..		.....
1	.. .. .. 15"	..		.....
2	.. .. .. 15"	..		.....
1	.. .. .. 11½"	..		.....
1	.. .. .. 13"	..		.....
2	.. .. .. 15½"	..		.....
1	.. .. .. 14"	..		.....
1	.. .. .. 11"	..		.....
1	.. .. .. 13"	..		.....
1	.. .. .. 15"	..		.....
1	.. .. .. 10½"	..		.....
1	.. .. .. 12½"	..		.....
1	.. .. .. 13½"	..		.....
1	.. .. .. 15"	..		.....
1	.. .. .. 15½"	..		.....
1	.. .. .. 15½"	..		.....
1	.. .. .. 15½"	..		.....
1	.. .. .. 15½"	..		.....
4	.. .. .. 15½"	..		.....
4	.. .. .. 14"	..		.....
1	.. media caña .. 13"	..		.....
3	.. .. .. 15½	..		.....
3	.. .. .. 11½	..		.....
2	.. .. .. 11"	..		.....
3	.. .. .. 9"	..		.....
2	.. .. .. 13"	..		.....
1	.. .. .. 13"	..		.....
1	.. .. .. 11"	..		.....
1	.. .. .. 13"	..		.....
1	.. .. .. 15"	..		.....
1	.. .. .. 7½"	..		.....
10	.. planas .. 15"	..		.....
1	.. media caña .. 13"	..		.....
2	.. planas .. 13"	..		.....
3	.. .. .. 11"	nuevas		.....
5	.. .. .. 11"	usadas		.....
5	.. .. .. 13"	..		.....
1	.. .. .. 12"	..		.....
1	.. .. .. 7"	..		.....
1	.. .. .. 12"	..		.....
1	.. .. .. 7"	..		.....
2	brocas de berbiquí de ⅞" una y la otra de ½"			.....
1	llave de chorro de ½"			.....
6	dados para resortes de locomotoras			1½
22	clavos cuadrados de 3¾" de largo x ¼"			.....
1	juego de dados para tarraja de 1½"			.....
100	tornillos de 5" de largo x 5[16" para madera			.....
2	llaves inglesas de 15" largo usadas			.....

		Libras
4	llaves inglesas de 12" largo usadas	.....
1	.. .. .. 10"	.....
1	llave de tubo de 22" en mal estado	.....
1	.. .. 12" usada	.....
1	.. .. 16" ..	.....
1	.. .. 15" nueva	.....
1	.. .. 18" ..	.....
1	.. mica .. .. 15½" usada	.....
1	saca clavos de 18½", usada	.....
1	martillo en mal estado	.....
1	llave fija con boca de 2¼" en un extremo, y en el otro llave para tuerca	.....
1	saca clavos de 18", usada	.....
1	llave mica de 10", usada	.....
1	.. .. fija de 11", usada	.....
1	.. .. de 10", usada	.....
1	par tenazas usadas de 11"	13
1	mazo de acero para herrero, usado	16
1	.. ..	11
1	.. ..	8½
1	.. ..	8
1	.. ..	.....
1	saca vástagos de cilindro de 6½" con un tornillo de 16" de largo	4
1	copo de acero para calderetero, usado	1½
1	.. ..	.....
17	llaves fijas, 11 de 1 7|16", 2 de 1¼", 1 de 1 11|16" y 3 de 1⅜" y todas de 17" de largo, usadas	.....
1	llave fija con dos bocas: 1 de 1 7|16" y la otra con ½", de 9½" de largo, usada	.....
1	llave fija de 1" cabeza exagonal 6" de largo	.....
1	.. de ⅛" x 6½" largo, usada	.....
1	.. .. 1¾" x 7½" largo, usada	.....
1	.. .. 11|16 x 6"	.....
1	.. .. 11|16" x 6"	.....
1	.. .. 3|16" x 8"	.....
1	.. .. 1" x 7"	.....
1	tenaza de 12"	.....
1	llave fija de cajón 1⅝" x 12", usada	.....
1	.. .. .. 1⅛" .. 14½" ..	.....
1	.. .. 1⅝" .. 9¼" ..	.....
1	.. .. 1 5|16" x 9" ..	.....
1	punzón de acero de 16" de largo, usado	3½
1	llave fija de cajón 1" x 15", usada	.....
1	broca de acero de 10" largo, usada, pos 1⅛" grueso	.....
1	llave fija de cajón de 1" x 16", usada	.....
1	.. .. de 1⅜" x ¼" usada	.....
4	ganchos para romana de 15" de largo	.....
1	pieza para sacar fluses de hierro de 23" de largo x 1" grueso	.....
1	gancho de hierro de 19" de largo usado	.....
1	llave fija cajón de ¼" hueco x 8" usada	.....
1	.. inglesa de 18" en mal estado	.....
1	punzón de acero de 1⅛" de grueso x 15" largo	4
1	punzón de .. .. 11½" de .. .. 1⅛" largo	3
1	cortador de tubos nuevo de 3" de boca por 23" de largo	.....
1	.. .. 1½" de boca por 14" de largo	.....
1	.. .. 2" de boca por 17½" de largo	.....
1	.. .. .. de 3" de boca por 18" de largo	.....
1	llave de tubos de cadena de 27" de largo	.....
1	llave de tubo de cadena de 37" de largo	.....
1	barilla de hierro de 1" de grueso con rosca en los dos extremos de 5' 9" de largo	.....
1	pala pequeña para tierra usada	.....
1	escalera de 5' 8" de largo	.....
27	cabos nuevos para mazos	.....
1	copo de acero para calderetero	4

		Libras
30	banderas de hierro para switch	.....
1	mazo de acero para cortar remaches	4
1	orinal de porcelana pequeño	.....
1	tecle con su caddena con capacidad de 10,000 libras	.....
1	atomizador completo para limpia y pinta de carros, 83' 8" cadena de 3/8" de grueso	95
1	gaza hierro para parales de carros planos	....
1	cadena con dos ganchos en los extremos de 13' 8" x 1/2" de grueso, usada	38
1	pedazo de cadena usada de 4' 10" largo x 3/4" grueso	30
1	.. de cadena usada de 4' de largo x 5/8" grueso	20
1	lote de pedazos de cadena usados	15
1	pedazo de cadena de hierro usada de 2' 8" de largo x 1" de grueso	38
6	zapao de 3' de largo para alzar locomotoras	.....
6	mazos de acero para cantero de 17 libras cpu	102
2	.. .. 22	44
7	.. .. 16	102
1	.. .. 16	16
1	.. .. 13	13
1	.. .. 13 1/2	13 1/2
1	.. .. 18	18
1	.. .. 15	15
1	.. .. 13	13
16	tornillos de 19" de largo por 3/4" de grueso, de hierro	.....
13	soportes para bandera	6
19	zapatos para carros de hierro fundido para enviar á Esparta	285
5	.. de hierro fundido para coches	125
3	.. para tanque de locomotora número 5 de hierro fundido	99
4	platos para templaderas de carros planos de hierro fundido	26
4	.. carros planos h. f.	196
5	zapatos para carros nuevos h. f.	110
6	tapas para tanque de locomotora números 4 y 5 h. f.	36
3	zapatos para carros para enviar á Esparta h. f.	57
1	tapa de crisol para fundición h. f.	12 1/2
95	vidrios de 26" de largo x 22" de ancho	.....
6	.. de 29" de largo x 7" de ancho	.....
18	sombras de porcelana para lámparas de carros	.....
13	ganchos para objetos en coches, usados	.....
13	mecheros para lámparas de coches	.....
10	paquetes de mechas para lámparas de coches	.....
84	tubos varios para lámparas de coches en una caja	.....
4	manómetros nuevos para máquinas de vapor	.....
3	gasas para mecates de trenes	.....
1	barrena de 7/8" de grueso x 22 1/4" de largo	.....
1	persiana en buen estado	.....
1	polea de 8 1/2" de ancho x 7 5/8"	.....
1	llave inglesa nueva de 12"	.....
1	bandera para switch hierro	.....
2	depósitos de aire para locomotora	.....
1	reflector para locomotoras en mai estado	.....
1	bandera de hierro para switchs	.....
10	piezas usadas para teléfono, cajas con timbres y boquillas	.....
14	correas para amarrar fajas de 3/4" de ancho x 7' largo	.....
2	escuadras para carpintero usadas 24" de largo x 16"	.....
3	tenazas de 18" de ancho x 32" de largo	.....
1	polea de 16" x 1 3/8" de ancho, 1" de centro	.....
1	barrena de 1" x 20" largo	.....
78	anillos para caldera loc. de 3 1/4" hueco x 1 1/4" largo x 1[16 grueso	.....
9	anillos de cobre 2" hueco x 5/8" largo x 1[16" grueso	.....
4	rodines usados para muebles	.....
15	crisoles: 3 de 4", 2 de 1", 7 de 2 1/2", 2 de 3" y 1 de 5"	.....
4	tapas para crisol de 2 7/8" diámetro x 3/8 grueso	.....
18	anillos de cobre para fluses de 2" x 1"	.....
18	ruedas dentadas para torno usadas: 2" de 5 diámetro x 5/8" grueso x 3/4" hueco, 1 de 4 1/2" diámetro x 9[16" x 1 1/2" hueco:	.....

		Libras
1	de 4½" x ⅝" x ¾" de hueco	.....
1	.. 6" .. 11\16" .. 1"	.....
1	.. 5½" .. 11\16" .. 1"	.....
1	.. 7½" .. 11\16" .. 1"	.....
1	.. 4" .. 13\16" .. ⅞"	.....
1	.. 4½" .. ⅝" .. 1"	.....
2	.. 4" .. 11\16" .. 1"	.....
1	.. 3" .. 11\16" .. 1"	.....
1	.. 11" .. 1" .. ¼"	.....
1	.. 8¾" .. 13\16" .. 1"	.....
1	.. 7" .. 11\16" .. 1"	.....
1	.. 3½" .. 7\16" .. 1"	.....
1	cuple para ejes trasmisión taller de hierro fundido y usado	31
1	punzón de acero de 20" de largo x 1" de grueso, usado	3
2	copos de acero de 5 libras c\u., usados	10
2	.. .. .. usados	3½
2	gasas de hierro dulce 3 3\16" en cuadro, usadas	.....
1	.. .. 2⅞" redonda, usada	.....
1	cigüeña de hierro de 1 3\16" hueco, usada	.....
1	.. .. 1⅜"	.....
1	rueda esmeril de 5⅞" diámetro por 1" grueso, usada	.....
1	plato de hierro para tubo 9½" de diámetro x 4 3\16" de hueco, usado	.....
2	platos de bronce de 4⅝" diámetro x ¼" de grueso centro 11\16", usados	.....
1	cigüeña de hierro de 1¼" de hueco	.....
1	.. .. 1" de hueco	.....
1	bomba de agua para pozo, usada, 15" x 6", en mal estado	.....
3	tiqueteras de lata, usadas	.....
2	escuadras de lata para canoas	.....
1	marco de madera nuevo de 20½", cuadrado	.....
50	anillos de hierro 3½" de largo x 1½" de hueco	.....
2	estribos de hierro de 23" de largo x ⅝" de hueco, usados	.....
1	templadera para carros de 11" de largo, usada	.....
1	barilla de acero de 4" de largo x 1⅛" de grueso	2
1	puente de hierro fundido de 48" de largo x 1½ de grueso	.....
3	estopines de acero de 11" largo x 3"	.....
1	tubo de acero de 16" largo x 1¼" boca	.....
1	platina de hierro 54" de largo x 2" de ancho x ⅝" de grueso	.....
2	reflectores de locomotoras en mal estado	.....
63	piezas juego para máquina de aire de remachar puentes	.....
39	anillos de cobre para fluses de caldera de 2" de boca x ¾" de grueso	.....
1	persiana en buen estado	.....
2	sacos de clavos cuadrados de hierro de 2" largo x ¼" grueso	189
1	bomba para extraer agua en buen estado	.....
8	soportes de hierro nuevos para lámparas de coches	.....
1	asiento para bomba para extraer agua, en buen estado y usada	.....
1	copo para remachar acero, usado	3
1	.. ..	2½
1	.. ..	3
1	.. ..	4
1	.. ..	3½
1	.. ..	2
1	.. ..	2
1	.. ..	.....
1	punzón de acero	2½
93	tabletas de cola buena	15
	remaches de ⅜" x ¼" y 7\16" x 1¼" h.	113
	.. .. ⅜" x 3\16" hierro	4
	.. .. 2" x ½"	3½
1	ovillo pabilo	.....
10	remaches de 3½" x ⅞" hierro	7
280	.. .. 2⅜" .. ⅞" grueso hierro	160
	.. .. 1½" .. ⅝"	237
	.. .. 1" .. ⅝"	201

		Libras
	remaches de 2" por 3/8" grueso hierro	7
	.. .. 1" .. 3/8"	4½
	.. .. 1/4" .. 3/8"	15
	.. .. 3/8" .. 3/8"	41
3	aceiteras nuevas 6¾" una, 8⅞" otra	
1	tenaza de 8"	
1	.. .. 6" punta redonda	
1	.. .. 5" para cortar alambre	
26	letras de acero, alfabeto	
13	sierras nuevas para cortar hierro de 12"	
1	alfabeto de lata nuevo 3½" x 7⅜"	
1	.. .. 25 letras 4⅜" x 3½"	
1	caja con alfabeto de acero con 26 letras	
1	.. .. números nueve de acero	
1	.. .. alfabeto letras de acero 24	
1	 24	
1	llave para machos 15" largo	
1	sacabocao de acero de 2" hueco	
1	remachador de acero de 1⅛"	
1	.. .. 1¼" x 11|16	
1	.. .. 13|16" x 3/8"	
1	sacabocao de acero de 5|16"	
1	remachador de ¾" x ½" de acero	
1	sacabocao de 1¼" acero, usado	
1	.. .. 5/8" acero, usado	
1	rima de 9|16" x 6¾" acero, usado	
1	sacabocao de ¾" acero, usado	
1	.. .. ½" acero, usado	
1	.. .. 1¼" acero, usado	
1	.. .. 9|16"	
1	.. .. 1"	
1	.. .. 1½"	
1	.. .. 1⅝"	
1	.. .. 7/8"	
1	remachador de 1 3|16 x ¾" acero, usado	
1	broca de paleta de 1 3|16" acero, usado	
1	.. .. 5/8"	
1	.. .. 5/8"	
1	.. .. 15|16"	
1	.. .. 13|16"	
1	.. .. 1"	
1	.. .. 3|16"	
1	.. .. 9|16"	
1	.. .. ¼"	
1	.. .. 5/8"	
1	.. .. 5|16"	
1	.. .. 3|16"	
1	.. .. ¼"	
1	.. .. 1"	
1	.. .. 1⅛"	
1	.. .. ½"	
1	.. .. 1"	
1	.. .. 5/8"	
1	.. .. 1⅛"	
1	.. .. 5/8"	
1	.. .. ¾"	
1	.. .. ¾"	
1	.. .. 7/8"	
1	.. .. ¾"	
1	.. .. 7|16"	
1	.. .. ¾"	
3	.. .. 15|16"	
1	.. .. 35|64"	
1	.. espiral .. 35|64"	
1	chop para taladro de 4¼" largo	
1	chop para taladro de 3½" largo	

		Libras
1	chop para taladro de 5¾" largo	.....
1	broca espiral de 11|16", usada, acero	.....
1	peine para torno con 6 roscas por 1" acero	.....
1	.. .. 13 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 12 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 11 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 13 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 20 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 16 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 18 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 14 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 20 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 16 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 16 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 10 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 14 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 18 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 14 .. .. 1" ..	.....
1	.. .. 11 .. .. 1" ..	.....
1	broca de paleta de 1|16" usada, acero	.....
4	reglas de acero para medir 24" x 1¼"	.....
2	dados para tarraja de ¾", 12 roscas	.....
6	.. .. ¾" y ⅝" acero	.....
2	.. .. 1⅜" y 1⅛" acero	.....
1	macho de cañería de 1" acero	.....
1	.. .. 1" ..	.....
1	.. .. ¾" ..	.....
1	.. .. ½" ..	.....
1	.. .. ⅜" ..	.....
1	.. .. 2" ..	.....
3	espanders de ½" x 1⅞" y 1¾"	.....
1	espander de 2"	.....
1	macho de cañería de 1¼"	.....
1	balde grande de 16"	.....
1	.. pequeño de 12"	.....
1	macho de cañería de 1½"	.....
1	.. .. ½"	.....
1	.. .. ½"	.....
1	.. .. ½"	.....
3	machos .. .. .. ½"	.....
2	.. .. 5|16"	.....
2	.. para tornillos usados de ⅜"	.....
3	.. .. ½"	.....
1	.. .. ⅜"	.....
2	.. .. ¼"	.....
2	.. .. 5|16"	.....
2	.. .. 5|16"	.....
3	.. .. ⅜"	.....
3	.. .. ⅜"	.....
3	.. .. ⅜"	.....
3	.. .. ⅜"	.....
3	.. .. ¼"	.....
3	.. .. 1"	.....
3	.. .. ¼"	.....
3	.. .. 1"	.....
3	.. .. 1"	.....
2	.. .. ⅝"	.....
3	.. .. ⅞"	.....
3	.. .. ⅝"	.....
3	.. .. ⅞"	.....
3	.. .. ⅞"	.....
3	.. .. ¾"	.....
3	.. .. ¾"	.....
3	.. .. ¾"	.....
2	.. .. 1⅛"	.....
1	.. .. ⅞"	.....
2	.. .. ¾"	.....

		Libras
2	machos para tornillos usados de ½"	.....
1	.. .. ½"	.....
1	.. .. ⅞"	.....
1	.. .. ¾"	.....
1	.. .. 1" rosca izquierda	.....
1	.. .. 1"	.....
1	.. .. ⅝"	.....
1	.. .. ½"	.....
1	.. .. ⅞"	.....
1	.. .. ¾"	.....
1	.. .. ⅜"	.....
1	.. .. ⅝"	.....
1	.. .. ⅝"	.....
1	.. .. 7/16"	.....
1	.. .. ½"	.....
1	.. .. ½"	.....
1	.. .. ⅜"	.....
1	.. .. ¾"	.....
1	.. .. ¾"	.....
1	.. .. ¾"	.....
2	cajas de tiza sin empezar	.....
1	broca para taladro de acero, usada, ⅜"	.....
1	.. .. 5/16" espiral	.....
1	.. .. 23/64 ..	.....
1	.. .. 31/64 ..	.....
1	.. .. ½" ..	.....
1	.. .. 7/16 ..	.....
1	.. .. ⅜" ..	.....
1	.. .. 19/32 ..	.....
1	.. .. 39/64 ..	.....
1	.. .. ⅝" ..	.....
1	.. .. ½" ..	.....
1	.. .. 17/32" ..	.....
1	.. .. 9/16" ..	.....
1	.. .. 47/64" ..	.....
1	.. .. 23/32" ..	.....
1	.. .. 21/32" ..	.....
1	.. .. 29/32" ..	.....
1	.. .. 25/32" ..	.....
1	.. .. 13/16" ..	.....
1	.. .. 57/64" ..	.....
1	.. .. 53/64" .. en mal estado	.....
1	.. .. 49/64" ..	.....
1	.. .. 63/64" ..	.....
1	.. .. ⅞" ..	.....
1	.. .. 15/16" ..	.....
1	.. .. 16/64" ..	.....
1	.. .. ⅞" ..	.....
1	.. .. 27/32" ..	.....
1	.. .. 31/32" ..	.....
1	.. .. 61/64" ..	.....
1	.. .. 15/16" ..	.....
1	.. .. 15/16" ..	.....
1	.. .. 15/16" ..	.....
1	.. .. 15/16" ..	.....
1	.. .. 1⅛" ..	.....
1	.. .. 1¼" ..	.....
1	.. .. ⅞" ..	.....
1	.. .. 1" ..	.....
1	.. .. 59/32" ..	.....
1	.. .. 1" ..	.....
1	.. .. 1½" ..	.....
1	.. .. 1 1/32" ..	.....
1	.. .. 1⅛" ..	.....
1	.. .. 15/16" ..	.....

		Libras
1	broca para taladro de acero usada 38/64" espiral	
1	.. .. 1 1/8" ..	
1	.. .. 1 1/4" ..	
1	.. .. 1 9/64 ..	
1	.. .. 1 1/64 ..	
1	.. .. 49/64" ..	
1	.. .. 2" ..	
1	.. .. 1 3/4" ..	
1	.. .. 1 1/2" ..	
1	.. .. 1 17/64" ..	
1	.. .. 1 25/64" ..	
1	.. .. 1 3/8" ..	
1	.. .. 3/8" ..	
1	.. .. 3/4" ..	
1	formón usado de 6 1/2" x 1" ancho	
1	.. .. .. 5 1/2" .. 3/8" ..	
1	.. .. .. 6 1/4" .. 1/2" ..	
1	.. .. .. 6 1/4" .. 3/4" ..	
1	.. .. .. 6" .. 1/4" ..	
1	gurbia de 7" x 1/2" ancho, usada	
1	.. de 3" x 1/2"	
1	.. .. 5 3/4" x 3/8 ancho, usada	
1	broca para taladro espiral 25/32	
1	.. .. usada de 23/32'	
1	.. .. 25/32"	
1	.. .. 27/32"	
1	.. .. 23/32"	
1	.. .. 3/4"	
1	.. .. 23/32"	
1	.. .. 3/4"	
1	.. .. 7/8"	
1	.. .. 1/2"	
1	.. .. 27/32"	
1	.. .. 3/8"	
1	.. .. 13/16"	
4	.. .. 7/16"	
1	.. .. 15/32"	
1	.. .. 21/32"	
1	.. .. 3/8"	
1	.. .. 5/8"	
1	.. .. 3/8"	
1	.. .. 9/16"	
1	.. .. 3/16"	
1	.. .. 9/16"	
1	.. .. 1/4"	
1	.. .. 1/4"	
1	.. .. 5/16"	
1	.. .. 3/8"	
1	.. .. 3/8"	
1	.. .. 7/16"	
1	.. .. 3/16"	
1	.. de paleta para taladro usada de 3/14"	
1	.. .. 3/4"	
1	.. .. 5/8"	
1	cuchilla para torno, acero, de 13/16"	
1	plato de torno de 8 1/2" diámetro, 2" de hueco	
1	rachet para brocas 12 1/2" x 9"	
1	lote de 24 cuchillas para torno 6" x 3/4"	
1	rasqueta para pintor de 2"	
1	llave mica nueva	
1	llave tubo de 16"	
1	rima de acero de 1" x 6"	
1	alicate nuevo de 8"	
1	compás, nuevo, para gruesos	
1	.. .. de puntas	
1	lima de 5 3/4" largo	
1	**broca paleta acero, usada, 1 1/2"**	

		L. BRAS
1	broca paleta acero usada 3/8"	.....
8	balcones hierro para coches de 3' ancho x 3' 5" alto	.....
17	tornillos de 1" largo x 1/4" grueso	.....
1	pasador de 6 "x 7/8"	.....
1	tornillo con dos tuercas torneadas de 3/4 x 4 1/4	.....
1	pasador de 4 1/4" x 1 1/8" acero, torneado	.....
1	.. .. 5 1/2" x 1"	.....
1	pedazo acero de 6" x 1"	.....
1	tornillo de acero de 2 1/2" x 1/2" grueso	.....
1	.. .. 2 3/4" x 1/2" ..	.....
1	.. .. 2 1/2" x 3/8" ..	.....
52	tornillos de cabeza cuadrada 8" x 5/8"	.....
18	.. .. 11 .. 3/4"	.....
5	.. .. 5" .. 1/2"	.....
34	.. .. 3 1/2" .. 3/8"	.....
48	.. .. 6 3/8" .. 3/8"	.....
16	.. .. 20" .. 5/8"	.....
15	.. .. 15 3/4" .. 7/8"	.....
31	.. .. .. redonda 5 1/2" .. 3/8"	.....
6	.. .. 3 1/2" .. 3/8"	.....
16	.. .. .. cuadrada 18" .. 1"	.....
50	.. .. .. redonda 4" .. 1/2"	.....
50	.. .. 4 1/2" .. 3/8"	.....
43	.. .. 5 1/2" .. 3/8"	.....
127	lingotes bronce para fundir	.....
2	pedazos de acero 1" x 6"	764
49	tornillos cabeza cuadrada de 14" x 1"	2 1/2
71	.. .. 17" .. 1"	.....
50	.. .. 19" .. 1"	.....
41	.. .. 13" .. 1"	.....
3	.. .. 16 3/4" .. 1"	.....
31	.. .. 12" .. 1"	.....
62	.. .. 19" .. 1"	.....
54	.. .. 15" .. 1"	.....
50	.. .. 14" .. 1"	.....
72	.. .. 17" .. 1"	.....
1	.. .. 20" .. 3/4"	.....
4	.. .. exagonal .. 8." .. 1"	.....
1	.. .. cuadrada .. 14" .. 1"	.....
15	.. .. 19 1/2" .. 3 1/4"	.....
62	.. .. 16" .. 7/8"	.....
17	.. .. 20" .. 7/8"	.....
12	.. .. ochavada .. 7 1/2" .. 7/8" usados	.....
1	.. .. 5 3/4" .. 1"	.....
1	.. .. cuadrada .. 10 1/2" .. 3/4" —	.....
29	.. .. 11" .. 3/4"	.....
13	.. .. 20" .. 3/4"	.....
25	.. .. 20" .. 3/4"	.....
39	.. .. 19" .. 5/8"	.....
1	.. .. 13 1/2" .. 7/8"	.....
36	.. .. 18" .. 3/4"	.....
22	.. .. redonda .. 5" .. 1/2"	.....
90	clavos de hierro para puentes de 12" x 1/2" cuadrados	.....
25	tornillos cabeza cuadrada de 18" x 3/4"	.....
1	.. .. 21" .. 3/4" viejo	.....
1	.. .. 18" .. 5/8"	.....
34	tuercas cuadradas de 1 1/4"	.....
21	tornillos cabeza cuadrada de 18" x 3/4"	.....
1	.. .. 17" .. 1"	.....
14	.. .. exagonal .. 17" .. 5/8"	.....
3	.. .. ochavada .. 16" .. 5/8"	.....
11	.. .. cuadrada .. 16" .. 3/4"	.....
29	.. .. 17" .. 3/4"	.....
1	paquete clavos alambre de 2 1/2"	.....
25	.. .. 5 1/2"	.....

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

		Libras
13	paquetes clavos alambre de 6"	.....
39	.. .. 7"	.....
50	.. .. 6"	.....
50	.. .. 3"	.....
1	.. .. 4"	.....
28	.. .. 3½"	.....
69	.. .. 4"	.....
60	.. .. 5"	.....
60	.. .. 5"	.....
60	.. .. 1"	.....
33½	.. .. 3½"	.....
50	.. .. 2½"	.....
1	.. .. 1½"	.....
2	.. .. 2"	.....
61	.. .. 2½"	.....
3	tenazas de 12	.....
2	.. de 10½" para telégrafo	.....
1	tijera para cortar alambre de 13½"	.....
2	tubos para echar agua á las locomotoras 8' 10" largo x 5" hueco, 15" de codo	.....
1	caja de remaches varias dimensiones, de 4 libras	.....
19	tornillos de ½" x ¼"	.....
7	.. .. 2" .. ⅜"	.....
26	.. .. ¾" .. ¼"	.....
2	bronces para carros de 5½" x 3" y otro de 5¼" x 3"	.....
1	bronce de 4½" x 3½" para carros, 31 libras	.....
4	anillos de expansión para locomotoras de 8½" x ⅜"	.....
1	tornillo de 3" x ⅝" usado	.....
1	.. .. 20" .. ¾"	.....
1	.. .. 7" .. ⅝"	.....
1	.. .. 13" .. ½"	.....
2	.. .. 3" .. ⅜"	.....
1	.. .. 2½" .. ⅝"	.....
1	.. .. 3" .. ¾"	.....
1	.. .. 3" .. ¾"	.....
1	.. .. 7¼" .. ⅝"	.....
1	válvula de bronce de 2" largo	.....
1	pasador de acero de 2" 3|16" largo x ¾"	.....
1	tornillo de 7¼" x ⅝"	.....
1	.. .. 2½" .. ½"	.....
1	.. .. 5½" .. ⅜"	.....
2	.. .. 1½" .. ⅜"	.....
1	.. .. 3" .. ⅞"	.....
	tuercas con rosca de ¾" cuadradas	11
	.. .. .. cuadradas de ¾"	4
	.. .. ⅝"	18
	.. .. .. exagonales de ⅝	28
	.. sin .. .. pulidas 1½"	28
	.. con .. cuadradas de ¼"	6
	.. .. .. exagonales y mixtas	96
	.. .. ½"	12
	.. .. .. cuadradas de ⅜"	1
	.. sin .. .. .. ⅜"	94
	.. .. ¾"	1
	.. con .. exagonales de ⅞"	12
	.. .. .. cuadradas .. ⅞"	84
	.. sin .. exagonales .. ⅜"	134
	.. .. ⅞"	20
	.. con .. .. .. 1½"	4
	.. .. .. cuadradas .. 1"	32
	.. .. 1¼"	½
	.. .. 1⅜"	1½
	.. .. .. exagonales .. 1"	40
	.. sin .. cuadradas .. ¼"	99
1	lote arandelas de varias dimensiones	.....

				Libras
1	lote arandelas de	1"		
1	.. .. ..	7/8"		26
1	.. .. ..	3/4"		27
1	.. .. ..	5/8"		45
	tuercas sin rosca exagonales de	1/4"		18
	arandelas de	1/2"		155
	.. ..	3/8"		31
	.. ..	1/4"		32
72	tornillos cabeza cuadrada	12 1/2" x	1"	68
3	.. .. ..	11 3/4" ..	7/8"	.....
2	.. .. ..	10" ..	7/8"	.....
1	.. .. exagonal	2 1/2" ..	7/8"	.....
3	.. .. cuadrada	1 3/4" ..	1/8"	.....
2	exagonal tornillos de	2 1/4" x	7/8"	.....
1	tornillo cabeza cuadrada de	2 1/4" x	3/8"	.....
62	.. .. ..	.. 9 3[16" x	3/4"	.....
99	.. .. exagonal	.. 8" x	3/4"	.....
246	.. .. redonda, viejos, usados, de		7/8" x 3/8"	.....
5	.. .. exagonal de	15" x	5/8"	.....
11	.. .. ..	.. 7 1/4" ..	5/8"	.....
50	.. .. ..	.. 6" ..	5/8"	.....
98	.. .. ..	.. 6" ..	3/4"	.....
43	.. .. ..	.. 2 1/2" ..	5/8"	.....
44	.. .. ..	.. 2 1/2" ..	5/8"	.....
49	.. .. cuadrada	.. 1 1/2" ..	5/8"	.....
568	.. .. exagonal	.. 7/8" ..	5/8"	.....
1	.. .. cuadrada	.. 8 1/2" ..	1/2"	.....
1	.. .. exagonal	.. 8" ..	1/2"	.....
2	.. .. ..	.. 11 3/4" ..	1/2"	.....
64	.. .. cuadrada	.. 9" ..	1/2"	.....
90	.. .. ..	.. 4" ..	1/2"	.....
117	.. .. exagonal	.. 8" ..	1/2"	.....
53	.. .. ..	.. 7 1/2" ..	1/2"	.....
25	.. .. ..	.. 4" ..	1/2"	.....
150	.. .. ..	.. 4" ..	1/2"	.....
80	.. .. cuadrada	.. 6" ..	3/8"	.....
95	.. .. exagonal	.. 5 1/2" ..	3/8"	.....
77	.. .. ..	.. 3 1/2" ..	1/2" viejos	.....
57	.. .. cuadrada	.. 5" ..	3/8"	.....
94	.. .. ..	.. 4 1/2" ..	3/8"	.....
122	.. .. exagonal	.. 4" ..	3/8"	.....
130	.. .. cuadrada	.. 3 1/2" ..	3/8"	.....
160	.. .. exagonal	.. 3 1/4" ..	1/2" viejos	.....
45	.. .. ..	.. 3" ..	1/2"	.....
103	.. .. ..	.. 3" ..	3/8"	.....
70	.. .. ..	.. 2 1/2" ..	3/8"	.....
86	.. .. cuadrada	.. 1 1/2" ..	3/8"	.....
69	.. .. ..	.. 1" ..	3/8"	.....
25	.. .. exagonal	.. 3/4" ..	1/4"	.....
88	.. .. cuadrada	.. 10" ..	1"	.....
109	.. .. redonda	.. 3 1/2" ..	3/8"	.....
50	.. .. exagonal	.. 3/4" ..	1/4"	.....
90	.. .. ..	.. 2 1/2" ..	1/2"	.....
257	.. .. ..	.. 2" ..	3/8"	.....
98	.. .. cuadrada	.. 1" ..	1/4"	.....
120	.. .. ..	.. 1 1/2" ..	1/4"	.....
156	.. .. ..	.. 2" ..	1/4"	.....
7	.. .. ..	.. 3 1/2" ..	1/2"	.....
78	.. .. ..	.. 7" ..	3/8"	.....
1	.. .. exagonal	.. 8" ..	3/8"	.....
68	.. .. cuadrada	.. 2 1/2" ..	1/4"	.....
364	.. .. ..	.. 2 1/2" ..	1/4"	.....
2	.. .. ..	.. 2 1/2" ..	1/4"	.....
15	.. .. redonda	.. 5" ..	1/2"	.....
92	.. .. exagonal	.. 4 1/2" ..	1/2"	.....

						Libras
88	tornillos cabeza exagonal		de 5"	..	½"	.....
244	.. ..	cuadrada	.. 3"	..	¼"	.....
54	.. ..	exagonal	.. 5½"	..	½"	.....
95	.. ..	cuadrada	.. 10"	..	½"	.....
193	.. ..	..	.. 3½"	..	¼"	.....
82	.. ..	..	.. 11½"	..	½"	.....
84	.. ..	..	.. 4½"	..	¼"	.....
125	.. ..	exagonal	.. 12"	..	½"	.....
21	.. ..	..	.. 8"	..	⅝"	.....
19	.. ..	cuadrada	.. 8"	..	⅝"	.....
1	.. ..	exagonal	.. 9"	..	⅝"	.....
1	.. ..	redonda	.. 8"	..	⅝"	.....
1	.. ..	cuadrada	.. 8"	..	⅝"	.....
1	lote tuercas triangulares		.. ⅝"	..		27
65	tornillos cabeza exagonal		.. 3"	..	⅝"	9
41	.. ..	..	.. 3½"	..	⅝"	10
80	.. ..	..	.. 9"	..	⅝"	13
48	.. ..	..	.. 4"	..	⅝"	10
3	balcones para coches, hierro, de 2' 3" x 3"					.....
47	tornillos cabeza cuadrada		de 2"	x	⅜"	.....
47	.. ..	exagonal	.. 10"	..	¾"	.....
68	.. ..	cuadrada	.. 3"	..	¾"	.....
1	.. ..	..	.. 3½"	..	⅞"	.....
50	.. ..	exagonal	.. 11"	..	¾"	.....
84	.. ..	cnadrada	.. 12"	..	¾"	.....
59	.. ..	..	.. 13"	..	⅞"	.....
45	.. ..	exagonal	.. 13"	..	¾"	.....
84	.. ..	..	.. 14"	..	¾"	.....
49	.. ..	cuadrada	.. 15"	..	⅞	.....
9	.. ..	..	.. 14"	..	⅞"	.....
23	.. ..	redonda	.. 7"	..	½"	.....
137	.. ..	cuadrada	.. 7"	..	½"	.....
260	.. ..	exagonal	.. 11½"	..	½"	.....
180	.. ..	..	.. 13⅜"	..	½"	.....
40	.. ..	cuadrada	.. 6"	..	¾"	.....
5	.. ..	exagonal	.. 15"	..	¾"	.....
98	.. ..	cuadrada	.. 6"	..	¾"	.....
13	.. ..	..	.. 5½"	..	⅝"	.....
50	.. ..	..	.. 5"	..	⅝"	.....
72	.. ..	exagonal	.. 4½"	..	⅝"	.....
1	.. ..	..	.. 3½"	..	⅝"	.....
1	.. ..	..	.. 2"	..	⅝"	.....
98	.. ..	..	.. 5"	..	¾"	.....
96	.. ..	cuadrada	.. 4"	..	⅝"	9
50	.. ..	..	.. 12"	..	⅝"	19
42	.. ..	exagonal	.. 11"	..	⅝"	18
24	.. ..	cuadrada	.. 10"	..	⅝"	17
4	.. ..	..	.. 10"	..	⅝" viejos	17
93	.. ..	..	.. 14"	..	½"	15
1	.. ..	..	.. 14"	..	½"	15
83	.. ..	..	.. 13"	..	½"	14
38	.. ..	..	.. 11½"	..	½"	6
34	.. ..	..	.. 6"	..	½"	9
98	.. ..	..	.. 6½"	..	½"	9
109	.. ..	..	.. 7"	..	½"	10
77	.. ..	cuadrada	.. 8"	..	⅜"	9
3	.. ..	exagonal	.. 9"	..	⅜"	11
1	.. ..	cuadrada	.. 6"	..	½"	.....
49	.. ..	exagonal	.. 9"	..	⅜"	11
2½	paquetes grampas para cercas					5
104	tornillos cabeza cuadrada		de 6"	x	¼"	4
80	.. ..	..	.. 5½"	..	¼"	4
1016	.. ..	exagonal	.. 2"	..	½" viejos x 1½ x ½	.....
101	.. ..	cuadrada	.. 1½"	..	½"	6
232	.. ..	..	.. 5"	..	⅛"	2

		Libras
52	tornillos cabeza cuadrada de 2" .. ½"	6
35	.. .. 2" .. ½"	6
655	.. .. exagonal .. ¼" .. ½"	3
92	.. .. ¾" .. ½"	5
1	barra de acero de 5" largo x ⅞" exagonal	10½
1	polea para motor en mal estado	.....
1	lima de hierro de 9½" x 1" de grueso	4½
1	faja de cuero nueva de 7' 11" x 6" ancho y ⅜" grueso	.....
1	.. de cuero nueva de 20' 8½" x 4" ancho y ¼" grueso	.....
1	recorte de faja de cuero de 1' á 1½" x ½" de ancho y ⅜" grueso	.....
1	faja de cuero de 9' largo x 4½" ancho y ⅜" grueso	.....
1	.. .. 14' 2" x ancho y ⅜" grueso	.....
1	.. .. 28' 5" largo x 5" ancho y ⅜" grueso	.....
1	.. .. 35' 9" largo x 8" ancho y ⅜" grueso	.....
1	.. .. 83' largo x 5" ancho y ⅜" grueso	.....
1	.. .. 152' 6" largo x 1' ancho y ⅜" grueso	.....
1	estopa blanca	23½
9½	barriles grandes grasa negra marca "Siglo" Gross 510" Fare 63"	.....
2	.. .. sebo de Canossa 1	1000
4	.. aceite negro	.....
3½	.. .. de bomba	.....
1½	.. .. blanco fino, 75 gal	.....
½	.. .. linaza cocido, 25 gal	.....
½	.. .. aguarraz, 25 gal	.....
3	.. grasa fina medianos	.....
15	galones canfín	.....
¼	barril plombego ordinario	.....
3	latas aceite para cilindros	.....
2½	latas aceite para máquinas	.....
½	lata de unto	.....
½	tarro asfalto pequeño	.....
½	tarro alquitrán carbón pequeño	.....
2	tarros aguarraz pequeños	.....
1	tarro barniz copal número 1 pequeño	.....
1	.. .. 2 ..	.....
1	caja con dos latas aceite para cilindros	.....
6	tarros pintura azul de 25 libras	.....
2	tarros de pintura blanca de 25 libras	.....
1	tarro pintura colorada de 25 libras	.....
1	tarro pintura negra de 25 libras	.....
1	tarro pintura bermellón	.....
6	para sebo para maquinistas	.....
3	palas pequeñas	.....
5	medidas para aceites	.....
2	embudos de lata usados	.....
1	tanque hierro para canfín	.....
9	llaves de 1" para barril	.....
1	vara con punta de hierro para ingeniero	.....
3	embudos grandes de lata	.....
1	tarro pintura blanca, 25 libras	.....
2	tarros pintura verde, 100 libras	.....
2	tarros pintura amarilla, 100 libras	50
	arandelas sin hueco para techo, de ¾" plomo	.....
6	codos de cañería de 1½"	11
1	cuero zuela	12
	remaches de ¼" largo x ⅛" hierro galv	.....
2	aceiteras de copa de ⅜" bronce	.....
8	tornillos de 2¼" x ⅜" cabeza cónica	.....
10	mecheros de torches lata	.....
5	barritas para pilas telégrafo de 9¼" x ⅜" zinc	.....
5	rondanitas pequeñas	.....
	soldadura bronce 5 onzas	.....
1	rayador acero de 16" x ¼" grueso	2
	remaches de 1" x 3[16"	.....
1	caja chinches para papel	

		Libras
19	arandelas hule para niveles de vapor de 5/8"	.....
6	piezas aisladores para luz de 3 1/4"	.....
3	recibidores de picaporte	.....
	remaches de 3/8" largo x 3/16"	2
7	válvulas bomba de aire de 1 1/2" x 7/8"	.....
	remaches de cobre de 5/16" largo y 1/8"	1
34	tornillos de 3 3/8" x 1/4" para madera	.....
	remaches niquelados de 3/16" x 1/8"	2
	arandelas de cobre de 1/8"	1
1/2	paquete remaches y arandelas 11/16"	1/2
1 1/2	paquete tachuelas niqueladas cabeza redonda de 1/2" x 1/16"	2
98	tornillos cabeza redonda 1/2" de largo x 3/16"	.....
7	pasadores de bronce de 2 1/2" largo x 1 3/16" ancho	.....
24	agarraderas bronce de 2 3/4" largo x 1" ancho	.....
1	cerradura para puerta, ordinaria	.....
1	.. .. .. nueva	.....
	remaches de hierro de 3/4" largo x 1/4"	5 1/2
1	paquete minio	1
1	caja remaches niquelados de 3/16" largo x 1/16"	3 1/2
4	paquetes sal de amoniaco	1/2
13	tornillos de bronce de 2" largo número 12, cabeza redonda	.....
21	recibidores de latón de 1 3/4" largo x 1 1/8"	.....
77	tornillos de bronce de 1 1/4" largo x 3/16" cabeza redonda	.....
18	.. de hierro de 1 3/8" largo x 3/16" con.	.....
50	.. de hierro de 1 1/8" x 3/16" cab. cón.	.....
2	pares visagras de 1 7/8" x 13/16" hierro con sus tornillos	.....
1	paquete tornillos para madera, cabeza cónica, de 1 1/8" por 1/4"	.....
1	.. .. 1 3/8" x 1/4"	.....
1	.. .. 1 1/8" x 3/16"	.....
1	.. .. 1 3/8" x 1/4"	.....
1	.. .. 1 7/8" x 3/16"	.....
1	.. .. 7/8" x 3/16" y 1 3/8" x 3/16"	.....
1	.. .. 1 3/8" x 3/16"	.....
1	.. mechas algodón para lámparas	.....
1	.. de 32 tornillos para madera cabeza cónica, de 1 3/8" x 3/16"	.....
1	.. 42 tornillos para madera, cabeza cónica, de 15/16" x 1/4"	.....
1	.. 68 .. .. 1 3/8" .. 1/4"	.....
1	.. .. hierro, cabeza cónica, de 1 1/8" x 1/4"	.....
1	.. .. 1 1/8" .. 1/4"	.....
1	.. .. 1 1/8" .. 3/16"	.....
5	.. .. 1 1/8" .. 3/16"	.....
4	.. .. 1 7/8" .. 3/16"	.....
7	.. .. 1 7/8" .. 3/16"	.....
6	.. .. 1 7/8" .. 3/16"	.....
7	.. .. 1 7/8" .. 3/16"	.....
3	.. tornillos cabeza cónica de 1 3/8" x 1/4"	.....
1	.. .. 1 3/8" .. 1/4"	.....
2	.. .. 1 1/2" .. 1/4"	.....
3	.. bronce cabeza cónica de 7/8" x 1/4"	.....
1	.. .. hierro .. .. .. 1 1/8" .. 3/16"	.....
2	.. .. bronce .. .. .. 1 7/8" .. 1/4"	.....
1	.. .. 5/8" .. 3/16"	.....
2	.. .. 5/8" .. 3/16"	.....
1	.. .. 1 7/8" .. 1/4"	.....
3	.. .. hierro .. .. .. 2" .. 3/16"	.....
6	.. .. 1 1/8" .. 3/16"	.....
2	.. .. 7/8" .. 3/16"	.....
2	.. .. 7/8" .. 1/4"	.....
1	.. .. 7/8" .. 1/8"	.....
1	.. .. 7/8" .. 3/16"	.....
1	.. .. 3/16" .. 3/16"	.....
1	.. .. bronce .. .. .. 7/8" .. 3/16"	.....
1	.. .. hierro .. .. .. 7/8" .. 3/16"	.....
	.. .. 15/16" .. 3/16"	.....

		Libras
1	paquete tornillos bronce cabeza cónica de 7/8" x 1/8"	
1	.. .. hierro .. .. .. 1 7/16" .. 3/16"	
1	.. .. 13/16" .. 1/4"	
1/2	.. .. 5/8" .. 3/16"	
1	.. .. 1 3/8" .. 3/16"	
1/2	.. .. 1 3/8" .. 3/16"	
2	.. .. 1 7/8" .. 3/16"	
1/4	.. .. 1 7/8" .. 3/16"	
4	.. .. 1 7/8" .. 3/16"	
2	.. .. 1 3/8" .. 1/4"	
1	.. .. 1 7/8" .. 3/16"	
8	.. .. 1 3/8" .. 3/16"	
6	.. .. 1" .. 3/16"	
1	.. .. 1 7/8" .. 1/4"	
10	.. .. 1 3/8" .. 3/16"	
6	.. .. 1 1/4" .. 3/16"	
9	.. .. 7/8" .. 3/16"	
4	.. .. bronce .. .. .. 2" .. 3/16"	
3	.. .. hierro .. .. .. 7/8" .. 3/16"	
2	.. .. 1" .. 3/16"	
3	.. .. 15/16" .. 1/8"	
4	.. .. 15/16" .. 1/4"	
2	.. .. 5/8" .. 3/16"	
3	.. .. 5/8" .. 3/16"	
2	.. .. bronce .. .. .. 5/8" .. 3/16"	
5	.. .. hierro .. .. .. 5/8" .. 3/16"	
2	.. .. bronce .. .. .. 3/4" .. 3/16"	
7	.. .. hierro .. .. .. 5/8" .. 3/16"	
1	.. .. 5/8" .. 1/8"	
2	.. .. 5/8" .. 1/8"	
3	.. .. 7/8" .. 3/16"	
6	.. .. 5/8" .. 3/16"	
4	.. .. 1/2" .. 3/16"	
4	.. .. 1/8" .. 1/2"	
3	.. .. 1/2" .. 1/8"	
2	.. .. 1/2" .. 1/8"	
4	.. .. 7/16" .. 1/8"	
4	.. .. 9/16" .. 1/8"	
3	.. .. 3/8" .. 3/16"	
4	.. .. 7/16" .. 3/16"	
3	.. .. 3/8" .. 3/16"	
1	.. .. 15/16" .. 1/8"	
1	.. .. 3/8" .. 3/16"	
1	.. .. 5/8" .. 1/8"	
1	.. .. 9/16" .. 1/8"	
1	.. .. 9/16" .. 1/8"	
8	arandelas de hule de 1 1/8" x 1/8" y 7/8"	
1	rollo arandelas de 1 1/4", de 1/2" y de 1"	
55	arandelas de hule para niveles locomotoras de 9/16"	
6	remaches de 1 1/2" x 3/8" hierro	
6	.. de 7/8" x 1/4" ..	
3	tornillos cabeza cuadrada de 1 1/2" x 5/16" hierro	
21	remaches de 5/8" x 1/4" hierro	
3	tornillos de 1 5/8" x 1/8", cabeza cónica	
11	tornillos de 1 3/8" x 3/16"	
22	armellas de 1 5/8" con ganchos	
1	juego de 3 bolillos para espanders de 1 7/8"	
1	.. .. 3 .. .. 1 3/4"	
1	.. para espanders de 3 bolillos de 2 1/2"	
6	empaques para locomotoras ó máquina de 1 1/2"	
1	aislador para luz eléctrica	4
1	lote de tornillos y clavos d distintas dimensiones y clases	
39	tornillos de 1 1/8" x 1/8" csbeza cónica de hierro	
1	cerradura para cofre de 3 1/2"	
1	.. llavín sin llave de 3 1/2", usada	

		Libras
1	trabador de serrucho de 2" x 1¼"	.....
5	tornillos de presión de acero de 2" largo x 5|16" ancho	.....
12	.. .. 1⅞" x ½"	.....
22	.. .. acero de 2½" x ½"	.....
1	.. .. acero usado de 3" x ¾"	.....
7	.. .. bronce cabeza redonda de 1¾" x 3|16"	.....
18	.. .. de 1⅞" x ¼"	.....
1	cerradura para puerta nueva, fina, de 3¾" x 3¼"	.....
68	tornillos bronce cabeza redonda de 1⅝" x ¼"	.....
63	.. .. de 2⅞" x ¼"	.....
52	.. cobre .. .. .. 2⅞" x ¼"	.....
65	.. de hierro, cabeza redonda, de 2⅞" x ¼"	.....
1	cerradura para puerta, niquelada, usada	.....
2	rondanitas pequeñas de metal	.....
1	cepillo para zapatos nuevo	.....
1	picaporte de bronce de 6"	.....
1	par visagras portón de 4"	.....
1	pasador de 2"	.....
13	tornillos de bronce, cabeza cónica, de 2" número 14	.....
10	.. .. cobre, ... 1⅝" x 14"	.....
6	paquetes clavos sin cabeza de 1" x 18"	.....
2	.. .. ¾" .. 16"	..... 1½
4	.. .. 1¼" .. 18"	2 lib. 10 onz
3	.. .. 1¼" .. 16"	2
1	.. .. 2" .. 16"	½
1	.. .. 16|8" .. 18"	.....
1	.. .. ¾" .. 20"	½
1	.. .. 1" .. 16"	½
1	.. .. 1¼" .. 16"	1
2	cerraduras para gaveta, nuevas	.....
8	paquetes cerraduras bronce	4
1	cajita tornillos hierro, cabeza cónica, 10"	1½
	pasadores ganchos de 1" largo	1
	.. .. .. 1½" ..	4
	.. .. .. 1¼" ..	5
	.. .. .. 1¼" ..	1
	.. .. .. 2" ..	6
	.. .. .. 1½" ..	9½
	.. .. .. 1" ..	½
3	mangos madera para punzón	.....
1	paquete tornillos cabeza plana de 3" x 18"	20
1	.. .. 2¼" .. 20"	4½
1	.. .. 2" .. 18"	4½
2	.. .. 2½" .. 16"	9½
1	.. .. 2¾" .. 18"	3¾
1	lote anillos de distintas dimensiones repuestos empaques locomotoras	.....
1	paquete tornillos cabeza plana de 2¼" x 16"	4
1	.. .. 1¾" .. 16"	4¼
1	.. .. 1⅝" .. 12"	1½
1	.. .. 1¾" .. 16"	½
1	.. .. 2" .. 10"	.....
1	.. .. bronce de ojo, cabeza plana, de 1"	6 onz.
1	caja clavos de 1½" x 14"	4½
1	máquina de reventar piedra en la vía	.....
1	bara de cubicar	.....
2	banderas blancas con cabo para señales	.....
12	tornillos de 2" x ¼"	.....
26	.. de 1" x ⅛"	.....
1	candado para carros usados	.....
8	pedazos pieza papel para entapizar	.....
9	recibidores de picaporte pequeños	.....
2	picaportes de 1½"	.....
10	piecitas para eje de ventanas	.....
1	tornillo de 8" x ¼"	.....

		Libras
1	lote clavos distintos tamaños	1
2	tubos de lámpara	.....
1½	botella de alcohol	.....
1	palangana y un pichel	.....
1	lavatorio	.....
1	vaso de cristal	.....
1	varilla de hierro de 37" x ¼"	.....
72	pliegos papel de lija 1½"	.....
109	.. .. 1½"	.....
57	.. .. 2...."	.....
69	.. .. 2"	.....
18	.. .. esmeril número 0	.....
22	 0	.....
84	.. .. 1½	.....
34	 2	.....
1	paquete sal de amoniaco	.....
19	aisladores para luz eléctrica	.....
1	rollo de alambre para luz	.....
1	orinadero porcelana	.....
10	candados "Yale" pequeños	.....
6	pares visagras de 2½" x 1"	.....
½	caja azul de prusia	.....
9	pares visagras de 2½" hierro	.....
8	.. .. .. 1½"	.....
2	.. .. .. 3½"	.....
12	.. .. .. 3½"	.....
20	.. .. .. 4"	.....
23	.. .. .. 5"	.....
23	.. .. .. 3"	.....
5	.. .. .. 2½" y tornillos	.....
7	.. .. .. 1½"	.....
21	.. .. .. 2"	.....
23	.. .. .. 1"	.....
14	picaportes de 2½"	.....
12	.. .. 5"	.....
12	.. .. 5"	.....
12	.. .. 3½"	.....
7	.. .. 4"	.....
1	paquete cera de castilla	.....
1	.. blanco de e paña	.....
1	.. soldadura bronce	.....
1	rollo pavilo	.....
1	rollo agarraderas para ventanas, de cuero	.....
1	rollo faja de hule de 1" ancho	.....
1	caja de sobrantes de albestos	.....
1	pedazo cuero baqueta de 42" x 22"	.....
1	lote sobrantes hule para empaque	.....
1	lote sobrantes de albesto	.....
1	pedazo de cuero de baqueta de 17" x 10"	.....
2	frascos barniz negro de 1½ botella cu	.....
1	marca de sierra de 12" nueva	.....
11	candados para carros y switchs	.....
22	llaves inglesas para candados de switchs	.....
2	tarritos esmalte colorado	.....
1	pan jabón May Pole	.....
5	barritas lacre	.....
5	paquetes tachuelas niqueladas de ¾"	.....
4	.. .. de 1½"	.....
3	.. .. .. 1", ½" y ¼"	.....
12	.. de ¾"	.....
12	.. tachuelas de ¾"	.....
19	.. .. .. ⅝"	.....
12	.. .. .. ¾"	.....
6	.. .. .. 1"	.....
7	.. .. .. ⅝"	.....

		Libras
7	paquetes tachuelas de ½"	.....
4	.. clavos-tornills de 2"	4
12	.. tachuelas de 1¼"	¾
1	.. tornillos de 1¼" cabeza redonda,	1
3	rollos paja para asientos coches	1
92	tubos cristal para niveles de locomotoras	.....
1	saco con atíncar	.....
4	cerraduras buenas y nuevas para puerta	.....
3	paquetes flor de azufre	10
1	canasta para papeles	.....
1	pedazo hule para empaques de 16¾" x 16¾"	5¾
2	rollos albesto	3½
5	rollos pavilo	2
18	yardas manta	.....
25	varas tela para bandera roja	.....
20	.. .. azul	.....
15	.. .. verde	.....
2	.. .. blanca	.....
1	lote rollos lana verde para máquinas	1½
1	rollo Empaque Universal para locomotoras 6'	1
4½	rollos cedazo fino de 1' 2½" ancho x 1' 8½" clu	.....
1	paquete blanco de España	1¼
2	limas ordinarias planas de 16"	.....
2	.. finas planas de 3¾"	.....
2	.. .. .. de 2"	.....
1	.. ordinaria plana de 14"	.....
1	.. .. .. de 12"	.....
1	.. media caña ordinaria de 16"	.....
1	.. .. 16"	.....
1	.. .. 14"	.....
1	.. .. 14"	.....
1	.. .. .. fina .. 16"	.....
1	.. .. 15½"	.....
1	.. .. 14½"	.....
1	.. .. 14"	.....
3	.. triángulas ordinarias .. 16"	.....
3	.. .. 14"	.....
3	.. .. finas .. 12"	.....
1	.. cuadrada .. .. 15½"	.....
1	.. .. ordinaria .. 14"	.....
1	.. .. fina .. 16"	.....
4	.. .. 12"	.....
4	.. .. ordinaria .. 14"	.....
1	.. redonda .. .. 16"	.....
1	.. .. 16"	.....
1	.. .. fina .. 15"	.....
1	.. .. 14"	.....
1	.. .. 14"	.....
1	.. .. 13"	.....
1	.. .. ordinaria .. 15"	.....
13	sombras de porcelana, buenas, para lámparas de coches	.....
20	.. .. vidrio para lámparas de coches	.....
11	rollos arandelas de hule para empaque mangueras de aire de 102 clu. 1⅛"	.....
11	rollos cáñamo fino, rojos	23½
11	.. .. ordinario, blanco f	2½
1	paquete blanco de España	2
5	mecheros para lámpara	½
9	barrenos de 1", ¾", ½", ½", ¾", ¾", ⅜", ¼", ⅝" y ⅝"	.....
4	armellas de ¾" diámetro	.....
4	candados sin llave viejos para carros	.....
4	cajitas de grasa para pisos	.....
54	barritas de acero de 2" largo x ¼"	.....
1	platina de hierro de 16" largo x 3" ancho y ¼" grueso	2¼
32	piezas para bomba de aire	3½
		1¾

		Libras
1	pedazo masilla	
120	arandelas para empaque bomba de aire	2
1	paquete cera ordinaria	5¼
1	tuerca de bronce para manguera de 3" diámetro x 1¾" alto	5¼
4	rollos para mecha de dinamita	1¾
1	peza de 400 kilos para romana	3
6	válvulas de bronce para mangueras de aire de 1¾" x 1¾"	.....
12	anillos bronce para bomba de aire de 3¼" diámetro x ⅛" grueso	.....
4	asafates de hierro galvanizado, nuevos	.....
2	platos porcelana	.....
2	planchas de plomo	.....
4	tubos con perilla de bronce 4½" largo x ⅛"	30
4	tubos bronce de 10" largo x ¼" grueso	.....
1	pedazo de pedazo roto de 21" x 15" fino	.....
2	boquillas para inyector de 1¾" hueco x 3" largo	.....
1	estuche para agrimensor, planos, de poco valor	.....
1	caja grampas cobre de ½"	.....
4	paquetes aluminio para dorar, plateados	4½
1	plomo para albañil, bronce	¼
2	platos para locomotora número 3, hierro fundido	.....
11	zapatos para carros planos y de cajón	170
3	cajas para locomotora número 3, hierro fundido	330
4	.. .. 3, ...	150
2	platos para .. .. 3, ...	28
1	zapato para carros hierro fundido	68
2	platos para carros planos	21
6	zapatos para carros	84
3	platos más locomotora número 3	108
4	piezas para bolsas de los coches	255
1	plato para carros hierro fundido	76
2	barriles aceite para cilindros grandes	6
9	.. grasa para corros "Imperio",	.....
17	.. alquitrán "Stoprot"	.....
23	.. aceite de máquina para locomotoras, grandes	.....
56	.. grasa ordinaria para carros, grandes	.....
46	.. clavos para vía de ⅝" x 5½" largo y cabeza 1⅛"	200 cqu.
125	.. clavos para vía de ⅝" x 5¼" largo y cabeza 1¼"	100 —
9	hierro ángulo de 1½" x 1¼" 80 libras cqu.	720
12	.. .. .. 2½" .. 2½" 114	1368
12	.. .. .. 3" .. 2" 125	1500
1	.. .. .. 1½" .. 1½" 62	62
1	.. .. .. 1½" .. 1½" 20	20
1	barra cuadrada de acero de 2"	198
1	.. .. 2"	210
1	.. .. 2"	213
1	.. .. 1½"	136
1	.. .. 1¾"	171
1	.. .. 1½"	74
1	.. .. 2"	216
1	.. .. .. hierro .. 1½"	95
1	.. .. .. acero .. 1½"	76
1	.. .. 1⅜"	57
1	.. .. 1¾"	172
1	.. .. 1¾"	171
1	.. .. 1¾"	178
1	.. .. 2"	135
1	.. .. 1½"	56
1	.. .. 1¾"	98
1	.. .. 1½"	100
1	.. .. 1½"	79
1	.. .. 1⅜"	77
1	.. .. 1⅜"	85
1	.. ochabada .. .. .. 2¾"	81
1	.. .. 1⅞"	80
1	.. .. 1⅞"	72
1	.. .. 1⅞"	

		Libras
1	barra ochavada de acero de 1½"	58
1	.. .. 1½"	54
1	.. .. 1½"	66
1	.. .. 1½"	66
1	.. .. 1⅜"	59
1	.. .. 1½"	63
1	.. .. 1⅞"	75
1	.. .. 2"	78
1	.. .. 1⅞"	68
1	.. .. 1½"	68
1	.. .. 1⅜"	25
1	platina de hierro de 2½" ancho x ⅞" grueso	146
1	.. .. 2½" .. .. ⅞" ..	141
1	.. .. 2½" .. .. ⅞" ..	129
1	.. .. 3½" .. .. 1" ..	135
1	.. .. 2½" .. .. ⅞" ..	141
1	.. .. 2½" .. .. ⅞" ..	136
1	.. .. 2½" .. .. ⅞" ..	133
1	.. .. 2½" .. .. ⅞" ..	142
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	52
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	50
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	31
1	.. .. 3" .. .. ½" ..	61
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	53
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	52
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	52
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	52
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	50
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	52
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	51
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	51
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	51
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	52
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	50
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	54
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	51
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	52
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	52
1	.. .. 2" .. .. ½" ..	51
1	.. .. 3" .. .. ½" ..	68
1	.. .. 3" .. .. ½" ..	62
1	.. .. 3" .. .. ½" ..	56
1	pieza de hierro ángulo de 1½" x 1½"	27
1	platina hierro de 2" x ½"	26
1	.. .. .. 2½" .. ⅜"	22
1	.. .. .. 2½" .. ⅜"	22
1	.. .. .. 2" .. ½"	35
1	.. .. .. 2½" .. ⅜"	21
1	.. .. .. 2" .. ½"	35
1	.. .. .. 3" .. ¼"	31
1	.. .. .. 2½" .. ⅜"	21
1	.. .. .. 2½" .. ½"	24
1	.. .. .. 3" .. ½"	23
1	.. .. .. 3" .. 1"	52
1	.. .. .. 3" .. 1"	52
1	.. .. .. 3" . ⅜"	44
1	.. .. .. 2" .. ⅜"	33
1	.. .. .. 2" .. ⅜"	28
1	.. .. .. 2½" .. ½"	49
1	.. .. .. 1½" .. ¼"	9
1	.. .. .. 3" .. ⅜"	45
1	.. .. .. 3" .. ⅜"	44
1	.. .. .. 3" .. ⅜"	45
1	.. .. .. 2" .. ¼"	18
1	.. .. .. 3" .. ⅜"	44
1	.. ángulo de hierro de 1½" x 1½"	27

											Libras
1	platina	ángulo	de	hierro	de	3"	x	3/8"			
1	..	..	..	..	..	1 1/2"	..	1"			43
1	..	..	..	..	..	2"	..	1/4"			4.
1	..	..	..	..	..	2 1/2"	..	1/2"			20
1	..	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/2"			42
1	..	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"			17
1	..	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"			15
1	..	..	..	..	..	1 3/8"	..	3/8"			7 1/2
1	..	..	..	..	..	3"	..	3/8"			44
1	..	..	..	..	..	1 1/2"	..	7/8"			24
1	..	..	..	..	..	2"	..	1/2"			16
1	..	..	..	..	..	1 1/4"	..	1/4"			12
1	..	..	..	..	..	3"	..	3/8"			27
1	..	..	..	..	..	3"	..	3/8"			43 1/2
1	..	..	..	acero	..	2 1/2"	..	1/4"			39
1	..	..	..	hierro	..	3"	..	3/8"			44
1	..	..	..	..	..	3"	..	1/4"			25
1	..	..	..	..	..	3"	..	1/4"			24
1	..	..	..	..	..	3"	..	3/8"			44
1	..	..	..	..	..	3"	..	3/8"			44
1	..	..	..	..	..	3"	..	3/8"			45
1	..	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"			15
1	..	..	..	..	..	3"	..	3/8"			24
1	..	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"			15
1	..	..	..	..	..	1 1/4"	..	3/8"			22
1	..	..	..	..	..	3"	..	1/4"			33
1	..	..	..	..	..	1 1/4"	..	1/4"			12
1	..	de	hierro	de	1 1/4"	x	1/4"				12
1	..	..	..	..	2 1/2"	..	1/4"				28
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"				7
1	..	..	..	..	1"	..	1/4"				4
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"				15
1	..	..	..	..	1"	..	3/8"				15
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"				12
1	..	..	..	..	1 3/8"	..	5/8"				35
1	..	..	..	..	1"	..	3/8"				15
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"				17
1	..	..	..	..	1 1/4"	..	1/4"				12
1	..	..	..	..	3"	..	1/4"				35
1	..	..	..	..	1 1/4"	..	1/4"				.....
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	3/8"				12
1	..	..	..	..	1 1/4"	..	1/4"				12
1	..	..	..	..	2 1/2"	..	1/4"				28
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	3/8"				25
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"				12
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/2"				25
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/2"				24
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"				26
1	..	..	..	..	2 1/2"	..	1/4"				27
1	..	..	..	..	1"	..	1/4"				10
1	..	..	..	..	1 1/2"	..	1/4"				6
1	..	..	..	..	1 3/8"	..	1/4"				12 1/2
1	..	..	..	..	3"	..	1/4"				23 1/2
1	..	..	..	..	3"	..	1/4"				23 1/2
1	..	..	..	..	2 1/2"	..	1/4"				29
1	..	..	..	..	1"	..	1/2"				14
1	..	..	..	..	2 1/2"	..	1/4"				14
1	..	..	..	..	1 1/4"	..	1/4"				12
1	..	..	..	..	1 1/4"	..	1/4"				12
1	..	..	..	..	1 1/4"	..	1/4"				28
1	..	..	..	..	2 1/2"	..	1/4"				10
1	..	..	..	..	1"	..	1/4"				28
1	..	..	..	..	2 1/2"	..	1/4"				25
1	..	..	..	..	3"	..	1/4"				12
1	..	..	..	..	1 1/4"	..	1/4"				28
1	..	..	..	acero	2 1/2"	..	1/4"				29
1	..	..	..	..	2 1/2"	..	1/4"				

		Libras
1	platina de acero de 2½" x ¼"	30
1	.. .. 2½" .. ¼"	38
1	.. .. 2½" .. ¼"	38
1	.. .. 2½" .. ¼"	29
1	.. .. 2½" .. ¼"	27
1	.. .. 2½" .. ¼"	16
1	.. .. hierro .. 2½" .. ¼"	37
1	.. .. 2½" .. ¼"	38
1	.. .. 2½" .. ¼"	28
1	.. .. 2¼" .. ¼"	28
1	.. .. 2½" .. ¼"	28
1	.. .. 1¼" .. ¼"	12
1	.. .. 1¼" .. ½"	25
1	.. .. 1¼" .. ½"	25
1	.. .. 1¼" .. ½"	25
1	.. .. 1¼" .. ½"	24
1	.. .. 1¼" .. ¼"	12
1	.. .. 1½" .. ¼"	7
1	.. .. 1¼" .. ¼"	12
1	.. .. 2½" .. ¼"	37
1	.. .. 2½" .. ¼"	39
1	.. .. acero .. 3" .. ⅜"	75
1	.. .. 3" .. ⅜"	74
1	.. .. 3" .. ⅜"	73
1	.. .. 3" .. ⅜"	74
1	.. .. 3" .. ⅜"	54
1	.. .. 3" .. ⅜"	74
1	.. .. 3" .. ⅜"	74
1	.. .. 3" .. ⅜"	74
16	tubos cañería de 2½" x 15"	.....
1	.. .. .. 3" .. 15'	.....
1	.. .. .. 1¼" .. 9'	.....
1	.. .. .. 1¼" .. 12"	.....
10	.. .. .. ½" .. 13' 5"	.....
1	.. .. .. 1" .. 9'	.....
3 p.	.. .. .. ½" .. 5', 4"—5' y 5' 8"	.....
1	.. .. .. 2" .. 14'	.....
1	.. .. .. 2" .. 13'	.....
1	.. .. .. 2" .. 12'	.....
1	.. .. .. 2" .. 12' 3"	.....
1	.. .. .. 4" .. 5' 7½"	.....
1	.. .. .. 4" .. 4' 3½"	.....
2	barillas hierro de 1"	61
2	piezas hierro angulado de 1"	76
3	piezas angulado de ¾" x ¾"	63
2	barillas de hierro redondo de ⅓"	54
3	.. .. 1"	75
4	.. .. ⅝"	56
1	.. .. ¾"	24
3	platinas de acero de 1⅛" x ⅝" grueso	100
2	barillas hierro redondo de 1"	70
5	.. .. ..	95
2	.. .. 1"	61
7	.. .. ⅝"	50
1	.. .. 1"	30
1	.. .. ¾"	9
2	.. .. ⅞"	31
2	.. .. ½"	10
1	platina redonda de ⅞"	15
1	barilla hierro redondo de ⅞"	15
1	barilla cuadrada de hierro de ⅞"	5
45	barillas redondas de ⅝"	699
17	.. .. de 1"	500
1	.. .. .. ⅞"	27
2	.. .. .. acero de 1"	80

		Libras
51	varillas cuadradas hierro de ¼"	
46	.. redondas hierro de ¼"	141
2	.. .. .. de ¾"	91
6	.. .. ½"	48
2	.. .. ⅝"	37
1	.. .. ⅜"	14
6	piezas hierro ángulo de ¾" x ¾"	5
7	gatas para la vía	126
1	chicote de 2" grueso bastante largo	.....
3	cofres de hierro para locomotoras	.....
3	platinas de acero de 2½" x 1½"	118
5	.. .. 3" x ⅜"	118
4	platinas de acero de 2" x ¼"	481
1	platina de hierro de 3" x ⅜"	128
14	planchas de hierro para techos de 8'	44
10	planchas de hierro para techo de 6"	.....
15	.. .. 8'	.....
4	barras cuadradas de acero de 1⅜"	.....
1	barra cuadrada de acero de 1⅜"	400
3	piezas hierro angular de 1" x 1"	47
3	piezas angular de 1½" x 1½"	112
4	barras cuadradas de acero de 1"	72
2	.. .. 1⅛"	156
15	platinas de acero de 1½" x ¼"	153
8	.. .. hierro de 1½" x ¼"	390
11	.. .. 1¼" x ¼"	80
15	.. .. 1¼" x ¼"	135
4	piezas hierro angular de 1⅛" x 1⅛"	180
1	pieza de hierro angular de ¾" x ¾"	150
13	pedazos platina de hierro de 1" x ¼"	21
6	platinas de hierro de 1" x ⅜"	50
1	platina de hierro de 1" x ¼"	90
15	varillas de hierro de ⅜" x ⅜"	10
6	platinas de hierro de 1" x ½"	83
4	pedazos de platina de 1" x 3[16"	110
1	pieza hierro angular de 5" x 3½"	7
17	platinas de hierro de 1" x ⅛"	99
18	.. .. 1" x ¼"	76
4½	.. .. 2" x ⅜"	200
15	.. .. 2" x ¼"	136
6	.. .. 2" x ⅜"	97
7	.. .. 2" x ¾"	180
1	.. .. 2¼" x ¾"	190
1	.. .. 2½" x ⅜"	68
11	.. .. 3" x ⅝"	31
3	pedazos de platina de 2½" x ⅜"	825
1	pedazo platina de acero de 2½" x ¼"	35
3	piezas hierro ángulo de 1⅛" x 1⅛"	9
2	varillas de hierro redondas de 1¼"	113
72	pedazos de barilla de hierro redondas de 1½"	93
22	varillas de hierro cuadradas de ⅝"	90
13	.. .. ⅝"	400
17	.. .. ¾"	213
16	.. .. ¾"	395
4	.. .. ¾"	380
4 pds.	.. .. ½"	88
12	.. .. ⅜"	33
78	.. .. .. redondas .. ⅜"	66
78	.. .. ⅜"	368
47	.. .. ⅜"	365
42	.. .. ½"	225
14	.. .. .. cuadradas .. ¼"	368
7	.. .. .. redondas .. 1"	33
1	.. .. .. cuadrada .. ½	210
11½	barras .. .. redondas .. 1½"	5
		910

		Libras
35	barras de hierro redondas de 1¼"	1861
1	.. .. 1"	45
32	varillas .. .. ⅞"	835
5¼	.. .. 1"	188
7	.. .. ⅝"	49
1	.. .. ¾"	22
1	barra .. .. 1¾"	55
1	lote barras de hierro redondas de 1½"	100
1	lote barras de acero ochavadas de 1½"	52
3	platinas hierro de 1" x ½"	58
2	.. .. .. 1" x ⅜"	22
1	lote platinas hierro de 2½" x ½"	100
1	lote platinas hierro de 1" x ⅛"	56
4	platinas hierro de 1¼" x ½"	95
2	.. .. .. 1½" .. ⅜"	45
3	.. .. .. 1⅜" .. ½"	58
1½	.. .. .. 1¼" .. ⅝"	48
2½	.. acero .. 1¼" .. ¾"	54
2	.. .. .. 1" .. ⅝"	27
2	.. .. .. 1" .. ½"	22
1	.. hierro .. 3" .. ½"	36
1	.. .. .. 3" .. ½"	36
1	.. .. .. 1⅜" .. ⅞"	26
3 pds.	.. .. .. 2" .. ¾"	27
2	.. .. 1½" .. ¼"	12
2	.. .. 2½" .. ⅜"	29
4	.. .. ¾" .. 3[16"	29
1	pedazo barra acero de ¾" x ¾"	7
1	.. .. ¾" x ½"	4
1	.. .. 1½" x ¼"	7
4	pedazos barillas hierro de ¾", redondo	37
3	.. .. ⅞", ..	45
1	pedazo platina hierro de 1¼" x ⅜"	9
1	.. .. 2" x ¼"	4
6	pedazos varilla hierro de ½" redondo	16
1	pedazo barilla hierro de ½" cuadrado	5
1	.. .. ⅝" ..	6
1	.. platina .. .. 2" x ½"	8
1	.. varilla .. .. ⅝" redondo	7
1	cadena de 44' largo x ¾" grueso	.....
1	pedazo platina de 1" x 3[16"	3
1	pieza de hierro angulo de ¾" x ¾"	4
2	pasadores de acero de 3½" largo x 1⅛" grueso	.....
1	pasador .. .. .. 5¾" .. x 1⅛" ..	.....
1	.. .. 4" .. x 1⅛"	.....
1	.. .. 2" .. x ¾"	.....
24	tornillos usados de 3¾" x ½"	.....
56	tornillos de 3" largo x ¾" grueso, nuevos	48
1	farol para locomotora	.....
1	tornillo de hierro de 11½" largo x ½" grueso	.....
1	tubito cobre de 7" largo x ¼" hueco	.....
1	rima de acero de 1 1[16" x 8⅜"	.....
1	rima cuadrada de 15½" usada	.....
1	llave fija de 1" x 9" largo usada	.....
2	estribos de hierro de 36" de largo x ⅝" grueso usada	.....
2	machos de cañería de ½"	.....
3	.. .. ⅝" para tornillos, usados	.....
1	macho de ⅞" para acero, usado	.....
1	muñonera para barra trasmisión	.....
1	.. .. carros cuadrilla	7
1	.. ..	7½
3	perros para templar cable	14
2	recibidores aceite para barra trasmisión taller	7½
1	tapa de hierro dulce usada	25½
2	platos machos para coches	14
		57

		Libras
1	cuña para bronces tender loc. número 3	
6	recibidores graduación breque para carros planos y de cajón	8
1	cuarto de codo de 2".	48
6	topes sin cuerda para 1"	.....
10	.. .. 1"	.....
13	gasas colgantes para yugos carros cajón y planos	.....
2	metros 36" largo x 16" ancho ¼" de luz, de cedazo	32½
3	metros 2" largo x 16" ancho ¼" de luz, de cedazo	.....
1	pieza de lona de 20 metros largo x 2 metros ancho	.....
1	pieza de lona de 3 metros 56 centímetros de largo x 55 de ancho	.....
10	carruchas para cable en mal estado con distintas dimensiones	.....
1	dado para tarraja guía 2" cañería	.....
1	.. .. 1½" —	.....
1	.. .. .. hierro ¾" —	.....
2	.. .. ½" —	.....
2	.. .. 1" ..	.....
1	tornillo de 12½" largo x ⅞" grueso	.....
1	tubo de 1" de grueso x 5" de largo	2
	sal amoniaco	.....
1	ratchet de ⅝" hueco x 13" largo	2
1	llave fija de 7[16" hueco x 8" largo	.....
1	niple de manguera de locomotora de 4" largo x 2 de hueco	.....
1	tornillo de 6" largo x 1" grueso	.....
2	tornillos de acero de 6', largo x ⅞" grueso	1
8	tornillos con tuerca de 3" x ⅝"	.....
2	.. .. 3" x ⅝"	.....
8	.. .. 2" x ⅝"	.....
1	barra de acero torneado de 16½" x 1¼" grueso	.....
1	pin para locomotora 16" x 1¼" grueso	.....
2	pasadores de acero de 4½" largo x 1⅛" grueso	.....
2	paquetes clavos sin cabeza de 1¼" número 16	2
2	vidrios de 32" x 16¾"	.....
30	arandelas de hule para empaque mangueras de aire	½
1	barra cuadrada de acero de 1¾"	166
1	platina de hierro de 1½" x ¼"	15
1	.. .. 1½" x ¼"	14
	Materiales de vía.—San José	
	Plantillas 5,332	.....
	Tornillos 10,668	.....
	Clavos 92,074	.....
6	reglas de acero de 24"	.....
60	barras de hierro	4641
25	planchas de acero para tanques de locomotoras	.....
1	lámpara de gas "Wells"	.....
1000	anillos para empaquetar	.....
50	carretillos de vía	.....
400"	manguera de hule de 2½"	.....
200'	.. .. 1¾"	.....
24	ruedas repuestos para carros de mano	.....
6	docenas picos pare calzar vía	.....
4	.. barras pata de cabra	.....
8	calzos de seguridad	.....
2	velocípedos	.....
	Materiales de vía.—Esparta	
	Plantillas 2,670	.....
	Tornillos 5,340	.....
	Clavos 40,880	.....

Contabilidad General del Ferrocarril al Pacífico.—San José, 28 de mayo de 1907.

E A Rivas,
Auditor General

Juan R. Lizano,
Tenedor de Libros

Nº 30

Oficina del Auditor

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Taller de Esparta

MATERIALES

Inventario practicado el 31 de marzo de 1907.

1 locomotora en mal estado, nº 6
1 locomóvil en regular estado
1 máquina de aserrar madera en buen estado
1 — — acepillar y machimbrar, en buen estado
1 — — — hierro, en buen estado
1 torno con sus útiles, en buen estado
1 taladro en buen estado
1 máquina para tarrajar en mal estado
1 piedra esmeril para la acepilladora, en buen estado
1 — mollejón
1 taladro pequeño, desarmado, en mal estado
1 máquina tarraja, de mano, en mal estado
1 máquina punzón, en mal estado
1 máquina cuchilla, en mal estado
1 bomba de vapor en buen estado
1 tanque surtidor de agua para talleres y edificios
1 bomba de mano en buen estado
1 máquina para cortar leña, en buen estado
2 fraguas
2 tanques
3 prensas, una en reparación
1 prensa para tubos
1 juego de llaves fijas, en número de 51
1 martillo de cobre
1 juego de bronces para ténders, coches y plataformas, número 53
1 — — — — cajas locomotoras, número 9
1 — — — — locomotoras, usado, 24 piezas
1 — — — — la sierra, 7 piezas
1 — — — — locomotora, 8 piezas
8 hojas de sierra circular, entre buenas y malas
1 lote de bronce, viejo
4 ruedas para colgar puertas con sus rieles
191 brocas para taladro, de todos tamaños
2 piezas anillos de repuesto para pistones (bronc
25 rimas de varios tamaños
111 machos de tarraja, varios tamaños y clases
4 tubos de vidrio para niveles de caldera
1 reloj nuevo
5 quemadores para lámpara
13 tubos de lámpara para locomotoras
2 lámparas de señales, nuevas
2 manómetros, uno nuevo y otro usado
1 farol de locomotora en mal estado
3 llaves para tubos
4 crisoles nuevos
7 tapones fundidos, de bronce, para caldera
3 cajas de tarraja con sus dados incompletos

1 tarraja de tubos incompleta
4 cajitas esmalte de oro
4 — — — plata
1 romana pequeña, completa
1 lote arandelas de varios tamaños
1 — tuercas — — —
22 cabos para picos
24 — — mazos
4 vidrios planos
4 rollos de faja, nuevos
3 latas de pintura
2 galones de aceite de linaza
2 latas de mínium
1 rollo de empaquetadura de asbesto
1 — — lona, nueva
1 catarina tecle
1 rollo de manguera para ténders
1 lote de repuestos de hierro fundido para Locs. y carros
1 rollo de coyundas para coser fajas
1 ratchet
29 limas nuevas
1 cuchilla para cortar tubos
34 arandelas caucho para empaques de nivel
1 caja de herramientas de carpintero
5 gatas, 4 de tornillo y una de bomba
3 llaves inglcsas, una en la Barranca
2 cross heads para repuesto de locomotoras
6 cajas de locomotoras usadas
1 romana en mal estado
1 manguera para lavar máquinas
1 lote de pasadores para pines
½ paca de estopa
1 marco viejo de locomotoras
1 caldera con sus cilindros, vieja
1 barra de acero octagonal de 1½"
2 barras de hierro de 1—1¼"
1 rollo de barillas de hierro de ⅜"
1 rollo de alambre para luz eléctrica
1 rollo de mecate
1 rollo alambre para cercas
1 serrucho
2 tanquecitos para agua
1 balde
9 palas rotas, de mango
15 picos
½ barril de sebo
2 barriles vacíos
1 banquito de escritorio
1 armario pequeño para herramientas
1 juego de ruedas de locomotoras, en mal estado
2 carretillos para ténders nuevos
67 pares ruedas viejas para carros nuevos
4 aros de ruedas de locomotoras, viejos
1 lote de hierro, viejo
2 carretillos de coche, en mal estado
Utiles de fragua
Varios tarros vacíos
1 horno pequeño para fundir bronce
1 casa para el mecánico con los siguientes útiles:
4 tijeretas
2 mesas
2 sillas
1 lavatorio, viejo
1 galerón para ténders
y galerón
2 carros de cajón
4 rejas carros
3 plataformas
1 de faldón
3 de pasajeros
1 troza de cedro de 4 varas de largo 16 por 16
1 troza de espavel de 4 varas de largo 18 por 20
53 traviesas de madera de Sanjuanillo

En Puntarenas:

35 piezas de cedro de varios largos
25 planchas de zink, buenas
30 planchas de zink, en mal estado
15 tabloncillos
1 lote de 30 costillas
164 basas de madera negra

5 tabloncillos para bancos
1 fragua
1 yunque
1 prensa
1 barra
Algunos útiles de fragua de ratchet, con 2 brocas
1 taladro de mano
1 tarraja
Algunas herramientas de carpintería
50 libras clavos de 2½"
1 cajón con tuercas de varios tamaños
1 lote de madera
1 piedra mollejón
1 ancla, grande
1 Winch
1 carro de pasajeros
1 reja que hace veces de coche de segunda
1 coche de pasajeros en construcción
2 rejas carros de carga
4 carros de plataforma
2 maniguetas
1 carro pequeño de plataforma
1 locomotora en mal estado, nº 7

Contabilidad General.—San José, 28 de mayo de 1907.

Vº Bº—E. A. Rivas,
Auditor General.

Esparta, 27 de marzo de 1907.

Guillermo Carazo A.,
Jefe de Taller.

Vº Bº
Uladislao Guevara.

Juan R. Lizano,
Tenedor de Libros.

San José, Costa Rica, 9 de abril de 1907.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento,

P.

Señor:

De acuerdo con su nota nº 8 de fecha 4 de marzo de próximo pasado, tengo el honor de informar á V. sobre los trabajos y movimiento de este ferro-carril durante el año económico que terminó el 31 de marzo último:

Vía

El número total de millas de línea en explotación con fecha 31 de marzo, incluyendo vía principal, ramales y desvíos era de 186.496. Durante el año se renovaron 20.89 millas de rieles colocándose de 60 lbs. por yarda en lugar de los viejos de 50 lbs. el nuevo tendido alcanza desde Limón hasta el puente de Cimarrones y de Peralta á la milla 63¾, ó sea un poco al Oeste de Aragón. En una longitud de 14 millas, entre las millas 12 y 20½, y entre las millas 23 y 28½, se alzó, calzó y lastró la vía principal.

El número de durmientes nuevos colocados en la línea es como sigue: 9.757 de acero, 29,407 de pino creosotado y 1,308 de madera de ciprés ó sea un total de 40,462 que comparado con el del año anterior, acusa un aumento de 14,472 durmientes.

Se colocaron los siguientes desvíos:

Lugar	*Capacidad*
Indiana	24 carros
Patio de Siquirres	35 „
Brooklyn	3 „
Mercedes	25 „
Las Delicias	25 „
Madre de Dios	28 „

En Guácimo é Indiana se instalaron "Y griegas".

Ramales

Las siguientes fueron las líneas ramales construídas durante el año:

Denominación	*Millas*
Ramal de Cairo, Extensión	2,045
Estribo de Carmen (Ramal de Cairo)	.170
Estribo de Reventazón	.625
Estribo de Livingston	.189

Estribo nº 1 Guácimo	1.386
„ nº 2 „	1.165
„ nº 3 „	1.102
Ramal La Negrita	2.040
Ramal de "Down Matina"	6.287
Total	15.009

Puentes y alcantarillas

Se reemplazó la estructura superior de los puentes San José Creek, Milla 19-3/8; Chamier, Milla 21; y Chamier Creek, M. 21 1/4 y se dió comienzo á la obra de emplazamiento de un nuevo puente sobre el río Parismina. La alcantarilla descubierta que está al Oeste del patio de Siquirres fué ampliada y se tendieron sobre ella los tirantes para una nueva línea paralela á la existente.

En Guácimo se construyó un bastión para el nuevo puente que en breve se colocará allí.

Se construyó el ala Noroeste de la alcantarilla situada al Este del patio en Siquirres y se levantaron los niveles de tres alcantarillas al Oeste de Matina á los cuales se les construyó contrafuertes.

Tanto la obra de mampostería como las estructuras de todos los puentes y alcantarillas recibieron las refacciones que el servicio exigió. Los tramos principales del puente sobre el río Matina, y los puentes de San José Creek, Chamier y Chamier Creek, fueron pintados.

Ríos

Se ahondó y desvió el lecho de los ríos Bonilla y Aldea con el fin de alejar el peligro de las inundaciones.

Edificios

Se llevaron á cabo las construcciones siguientes: nueva Estación en Estrada; casa para teléfonos en Moín; cocina de campamento en Santiago, y ampliación á la casa del Agente en Turrialba. Además, se refaccionó extensamente los talleres en San José, depósito de materiales y habitaciones para empleados. Las estaciones de Tres Ríos, Cartago, Turrialba, Peralta y Las Lomas fueron objeto de reparaciones de menor importancia, lo mismo que la casa del "switchman" en la Junta y la bodega de Limón. Sufrieron trabajos de reparación los campamentos de Juan Viñas y 26 Millas. La casa del capataz en Guácimo y el campamento en Germania fueron levantados, á fin de utilizar como bodega el primer piso de esos edificios.

Las plataformas de madera de la estación en Siquirres fueron destruídas y en su lugar se construyeron de concreto.

Servicio de aguas

Se instaló un tanque de 4,700 galones de capacidad en Madre de Dios, servido por una cañería de gravedad constante de 1,500 pies de tubo de 2 1/2 pulgadas de diámetro.

Derrumbos

Los derrumbos y lavados ocurridos durante el año no tuvieron, afortunadamente, el caracter grave de otros años, si bien fueron numerosos y en una extensión considerable de la vía, entre las Millas 45 1/2 y 77 3/4. Los derrumbos de mayor consideración fueron los de Las Pavas y el de la Milla 59 1/4 y un lavado al Oeste del puente sobre el río Bonilla. Con motivo de estos percances el tráfico directo sufrió interrupción en las fechas que siguen: abril 7 y 8, diciembre 25 á 30 y enero 13 á 16.

El movimiento financiero, de pasajeros y el de transporte en general, para el año corriente de 1906, fué como sigue:

Total de entradas	$ 1,443,126.68	Oro Am.
Gastos de explotación	„ 1,514,482.64	
Pasajeros transportados	546,371	

Exportaciones:

Cueros	209,371	Kilos
Café (210,572 sacos)	12,969,820	„
Bananos	4,638,016	Racimos
Importaciones	21,870,004	Kilos
Flete Local	36,146,497	„
Encomiendas	1,894,219	„
Ganado Caballar	966	Cabezas
„ Vacuno	5,688	„
Madera	3,166,260	Pies lineales

Con fecha 31 de marzo último habían sido transportados para la exportación 236,498 sacos de café.

Con toda consideración, soy del señor Secretario,

Muy atento y seguro servidor,

W. E. Mullins

Gerente General.

San José, Costa Rica, 12 de abril de 1907.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento,

P.

Señor:

En contestación á su pregunta por teléfono relativa á las cifras que aparecen en los informes anuales, que con fecha de antier tuve el honor de elevar á esa Secretaría, como indicación del movimiento financiero de las respectivas empresas, debo manifestar á V. que las sumas suministradas por mi predecesor para el año que terminó el 31 de diciembre de 1905 estaban erradas por cuanto se omitió tomar en consideración el monto del arrendamiento y otros gastos corrientes. A los gastos de explotación del Ferro-carril de Costa Rica indicados para ese año, debiera haberse agregado $ 540,175.00 oro americano, suma que representa intereses sobre bonos pagados por la Compañía en la primera mitad del año y arrendamiento del ferro-carril durante el segundo semestre, ó sea desde que se amalgamaron las dos empresas. A las cifras para el Ferro-carril del Norte debiera haberse agregado la suma de $ 274,741.87 como intereses sobre bonos y capital adelantada para la explotación del ferro- carril. Estas partidas, por supuesto, son gastos legítimos de explotación y al tomarse en cuenta resulta un déficit en las finanzas de ambas empresas.

En los informes anuales para el año que termina el 31 de diciembre de 1906, se incluyó el monto del arrendamiento é intereses pagados.

Con toda consideración, soy del señor Secretario,
Muy atento y seguro servidor.

W. E. Mullins

Gerente General

San José, Costa Rica, 9 de abril de 1907

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

P.

Señor:

En cumplimiento de lo dispuesto en su nota nº 6 de fecha 4 de marzo último, tengo el honor de informar á V. sobre los trabajos y movimiento de esta Empresa durante el año económico que terminó el 31 de marzo próximo pasado.

Vía

El total de millas de línea en explotación al cerrarse el año expresado era de 120.108

Durante el año se lastraron con piedra quebrada aquellos parajes de las líneas C y E de Filadelfia expuestos á lavados, y con arenón las líneas troncales de Sterling y Victoria.

El número de durmientes renovados en las diferentes vías es como sigue: 21212 de pino creosotado y 9387 de madero de ciprés, cuyo total 30599 comparado con el del año anterior indica un aumento de 7314 durmientes

En Limón, fueron conectados entre sí de acuerdo con el plan original, los desvíos al Oeste del patio; se tendió una nueva línea para servicio del depósito de carbón y otra atravesando el cobertizo de madera El aumento en la capacidad de estos desvíos es de 65 carros. Además se construyó un apartadero para el almacenamiento de material viejo, situado al Oeste del patio. Se conectaron las líneas tendidas en el extremo Oeste del patio, bajo el corbetizo para carros, y se construyó una línea que parte de un punto 500 metros al Oeste de ese cobertizo y termina en el switch del antiguo hospital. En el cruce cerca de la estación de telegráfos inalámbricos se instaló un empalme de trasbordo.

En Zent, se desvió la vía principal sobre una nueva línea y se instaló una "Y" en la cual se tendieron dos desvíos que más adelante serán protegidos por cobertizos, cuyo arreglo dará en este lugar una capacidad adicional de 80 carros.

Ramales

Durante el año se tendieron los siguientes ramales:

Denominación	Millas
Santa Rosa, Extensión	3.443
Estribo nº 1, Santa Rosa	1.212
Estribo de Liverpool	3.113
Victoria, Extensión	0.549
Luisa Rai way (Extensión de Matina)	3.000
Estribo nº 2, Luisa Railway, Extensión	0.940
Estribo de Venecia	4.287
Philadelphia E.	2.860
Estribo de Toro, Extensión	0.830
Sterling, Extensión	2.373
Beverly	9.758
Total	32.357

Puentes y alcantarillas

En Limón se construyó una alcantarilla descubierta de 3 pies en la línea del Hospital, y la de arco sobre la quebrada Valverde fué ampliada. En la línea de Luisa se dió mayor ancho y se ahondó el cauce de cuatro alcantarillas y se construyó, además, uno de 6 pies de ancho.

Asimismo, en la línea Sterling se construyó una alcantarilla de 6 pies.

Se hicieron reparaciones y se renovó el material de los puentes de caballete y pilotaje de las líneas Luisa, Boston B, C y D, y Filadelfia C y D. La obra de mompostería, estructura metálica, pilotaje y caballetes de todos los puentes de esta Empresa fueron mantenidos en buen estado de conservación; los de Cieneguita; Victoria. Westfalia, y Bartolo fueron pintados.

Edificios

En Limón se levantó un edificio de dos pisos que mide 140 por 39 pies para habitación de los maquinistas y conductores. Se construyó una nueva herrería, taller de moldeadores y de armadores.

En Zent se adicionó el edificio que sirve de habitación de los fogoneros; se hicieron extensas reparaciones á la estación y se construyó una plataforma de mampostería en lugar de la antigua de madera. Además, se refaccionó el hotel de Zent, las estaciones de Beverly, Castro, y Limón, la casa de habitación del maestro de caminos de Zent y los campamentos de las secciones 2, 4, 5, 6, 9, 11 y 12 y de la línea Luisa.

Servicio de aguas

La presa de captación en Piuta sufrió alteraciones y reparaciones y se cimentó el fondo del tanque en Westfalia.

Derrumbes

El 16 de Noviembre cayó un derrumbo en la milla 2 1/4, el 19 de diciembre fué lavado un terraplén en el Estribo de Liverpool y el 24 de ese mismo mes hubo algunos lavados en la extensión Santa Rosa y línea Filadelfia E. Sin embargo, el tráfico no tuvo que sufrir interrupción con motivo de esos derrumbos y lavados.

El movimiento financiero, de pasajeros y el de transporte en general, para el año corriente de 1906 fué como sigue:

Total de entradas	$ 505585 84	oro americano
Gastos de explotación	579367 91	,, ,,
Pasajeros trasportados	67972	
Exportaciones: bananos	4272375	racimos
Flete local	6657280	kilos
Encomiendas	3867	,,
Ganado caballar	33	cabezas
Canado vacuno	4	,,
Madera	664729	pies lineales.

Soy del señor Secretario con toda con ideración muy attº y s. s,

W. E. Mullins

Gerente General.

Limón, 10 de abril de 1907.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

San José.

Señor:

En conformidad con la muy atenta nota de V. de fecha 4 del mes pasado, me permito someter á V. el siguiente informe relativo á los negocios efectuados en el país por esta Compañía, durante el perío lo comprendido entre el 1º de abril de 1906 y el 31 de marzo próximo pasado.

Departamento de Agricultura

Bananos

Las fincas que la Compañía tenía cultivadas á fines de marzo, medían,

En Zent	4,084	hectáreas
En Santa Clara	3,159	,,
En Río Banano	1,760	,,
Total	9,003	,,

Departamento de Comercio

Exportación de bananos

La exportación de bananos durante el año ha sido de 8989000 racimos, los cuales han sido acarreados á los puertos de los Estados Unidos é Inglaterra en 325 vapores. El 68.60 o|o de esta exportación fué destinada á los Estados Unidos y el 31.40 o|o á Inglaterra.

Las cifras correspondientes á la exportación acusan un aumento de 1187676 racimos ó sea 15.22 o|o.

Los envíos de nuestra fruta á Inglaterra han aumentado en una proporción mayor que los hechos á los Estados Unidos.

Las fincas de esta Compañía contribuyeron un 37 o|o y las de particulares un 63 o|o al total de lo exportado.

Para el año económico que empieza se calcula una producción de 10000000 de racimos.

Vapores

Conforme me permití anunciar en mi informe anterior, han sido puestos al servicio durante el año, los nuevos vapores "Chirripó," "Reventazón" y "Barranca" de 5,000 toneladas cado uno, los cuales se han destinado al tráfico entre este puerto y los de Manchester y Bristol, en aditamento á los ya existentes.

Importación de oro

La Compañía ha introducido al país durante el año, la suma de $ 6300 0-00 oro americano, equivalente á ₡ 1354500 00, ó sean $ 225000-00, oro americano más que el año anterior.

Planta eléctrica

Hay en servicio 1574 lámparas incandescentes, 120 de arco y 20 abanicos; además suministra la planta 154 caballos de fuerza motriz á diversos establecimientos particulares.

Departamento de Beneficencia

Adjunto me permito enviar á V. un informe del Cirujano en Jefe del Hospital, por el cual podrá V. imponerse de la marcha de este establecimiento, el cual continúa prestando importantes servicios á los empleados de la Compañía, á la Sociedad de Caridad y á los particulares.

Para más completos detalles, me refiero á los cuadros que se acompañan á la presente.
Soy del señor Secretario, con toda consideración, muy attº y s. s.

J. R. Schweppe,

Administrador.

EXPORTACION

de la cosecha de bananos del 1º de abril de 1906 al 31 de marzo de 1907 con especificación de destino.

MES	Nº de vapores	Nueva York	Boston	Nueva Orleans	Mobile	Estados Unidos	Inglaterra	Nº total exportados
1906								
Abril	30	112857	185150	210136	99720	607863	110782	818645
Mayo	32	81430	165962	270273	82246	599911	306644	906555
Junio	30	71869	156950	234213	60685	523717	379192	902909
Julio	27	97629	195536	153936	101856	549578	243801	792758
Agosto	29	81360	117500	209830	93953	502643	265533	768176
Setiembre	25	98481	107549	203144	45187	454321	195772	650093
Octubre	26	85870	137847	271999	17302	513018	192832	705850
Noviembre	28	71094	72000	334008	28733	505835	196231	702066
Diciembre	25	98415	.....	401731	28704	528850	147310	676160
1907								
Enero	25	85642	.....	383367	10589	479598	181831	661429
Febrero	22	89342	.....	366972	.....	456314	176938	633252
Marzo	26	94023	.....	332325	18864	445212	325895	771107
	325	1067972 11.88 o/o	1138494 12.67 o/o	3371934 37.51 o/o	587839 6.54 o/o	6166239 68.60 o/o	2822766 31.40 o/o	8989000

Puerto Limón, abril de 1907.

United Fruit Company, División de Costa Rica.

CUADRO

comparativo de la exportación de bananos, en los últimos cuatro años.

MES	1903/1904		1904/1905		1905/1906		1906/1907		Aumento de 1906/7 sobre 1905/6
	Nº de vapores	Nº de racimos	Nº de vapores	Nº de racimos	Nº de vapores	Nº de racimos	Nº de vapores	Nº de racimos	Racimos
Abril	15	360897	20	406292	24	630908	30	818645	187737
Mayo	21	535021	24	573117	28	723320	32	906555	183235
Junio	24	548521	30	727388	32	973706	30	902909	*70797—D*
Julio	22	502999	36	872038	27	680406	27	792758	112352
Agosto	18	493079	27	542445	20	708054	29	768176	60122
Setiembre	21	456076	19	429155	19	581430	25	650093	68663
Octubre	22	480152	21	344192	17	460252	26	705850	245598
Noviembre	21	421862	18	392342	18	488124	28	702066	213942
Diciembre	17	322326	16	330899	18	583687	25	676160	92473
Enero	22	452023	17	433107	21	572900	25	661429	88520
Febrero	21	440338	16	468921	22	588434	22	633252	44818
Marzo	22	447069	23	618113	28	810103	26	771107	*38996—D*
Total	247	5460363	267	6138009	274	7801324	325	8989000	1187676

Aumento de 1904|5 sobre 1903|4 ..... 12.41 o|o

Aumento de 1905|6 sobre 1904|5..... 27.10 o|o

Aumento de 1906|7 sobre 1905|6..... 15.22 o|o

Puerto Limón, abril de 1907

D—Disminución

United Fruit Company, División de Costa Rica.

Limón, 6 de abril de 1907.

UNITED FRUIT Cº

Departamento de Hospitales

El siguiente extracto dará una idea del movimiento habido en los hospitales de la United Fruit Company, durante el año económico que terminó el 30 de setiembre de 1906.

El total de enfermos asistidos desde el 1º de octubre de 1905 al 30 de setiembre de 1906, ha sido de 16377, de los cuales 3077 fueron casos asilados en los hospitales y el resto fué de consulta externa.

De estos 3077 enfermos, 2835 salieron curados ó aliviados, 136 murieron, 19 fueron repatriados por inválidos y el resto 87 quedó en los hospitales

Llama la atención una mortalidad tan pequeña y más si se toma en cuenta que al Departamento de Caridad vienen enfermos en tal grado de gravedad que algunos suelen morir al poco tiempo de su arribo al establecimiento.

En el período que nos ocupa tuvimos la mala suerte de contar siete casos de fiebre amarilla de los cuales tres perecieron. Por medio de una investigación cuidadosa se logró averiguar que el origen de la enfermedad se debe á la importación de algún caso que en el período de la incubación llegara á Zent, que fué donde se manifestaron los primeros casos Fué traída á Limón por un sueco que durante dos días anduvo errante por el parque y calles. de la ciudad después de haber contraído y desarrallado la enfermedad en el citado distrito; este fué uno de los casos fatales, cuya autopsia confirmó el diagnóstico; los otros dos casos fatales ocurrieron en un jamaicano que también enfermó en Zent y un italiano que enfermó aquí en Limón.

Con excepción del sueco, todos los casos fueron pronto y debidamente aislados y su diagnóstico se logró hacer á las pocas horas de estar en el Hospital; con este procedimiento y con una desinfeccion de las habitaciones recientemente ocupadas por los atacados, se consiguió contener la enfermedad, cuyo último caso se manifestó el 20 de setiembre.

El resultado obtenido confirma de manera eñcaz las mejores condiciones sanitarias de Limón, puesto que habiendo cerca de trescientas personas no inmunes, entre trabajadores blancos, tropa y policía, todos se escaparon del contagio.

Los adjuntos cuadros acabarán de dar una idea de la importancia que tiene el servicio hospitalario de la Compañía, así como de los beneficios que reporta al país entero.

EMILIO ECHEVERRÍA,

Cirujano en Jefe,

LISTA DE ASILADOS EN LOS HOSPITALES

	Admitidos	Salidos	Muertos	En Hospital
United Fruit Company.....	1107	1050	37	20
Northren Railway Cº.....	600	570	13	17
Sociedad de Caridad.....	798	684	75	39
Hospital de Cartago.....	478	466	10	11
Guápiles.....	85	84	1	....
	3077	2854	136	87

Pacientes de consulta externa

United Fruit Company.....	2207
Northern Railway Company.....	1527
Cartago	470
Guápiles	1670
Zent.....	3352
Río Banano.....	3385
San José.....	689
Total	13300

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

EMPRESA DE TRASPORTES MARÍTIMOS

EN EL

GOLFO DE NICOYA

DE MANUEL BARAHONA & Cº

Puntarenas, abril de 1907

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

San José

Señor:

En cumplimiento de lo ordenado en su nota número 8 de fecha 4 del mes próximo pasado, tengo el gusto de informarle sobre el movimiento de la Empresa de Vapores durante el año económico de 1906 al 1907.

Reparaciones en los vapores

Vapor *Miravalles*. Debido á lo muy delgadas que son las planchas del casco de este vapor, hubo necesidad de comenzar el día 24 de junio de 1906 una seria reparación que consistió en cambiar toda la quilla del vapor, completamente gastada por los continuos rozamientos con los bancos de arenas que existen tanto á la salida de este puerto, como en la entrada de los ríos. Con motivo del mucho peso del buque se hubo de construir un varadero especial que permitiera sacar el vapor tan lejos del agua como lo fuera necesario á fin de que las mareas no interrumpieran el trabajo de los operarios. Este varadero continúa prestando importantes servicios.

Una vez en tierra el vapor, se procedió á desarmarlo totalmente, para sacarle la caldera y toda la maquinaria, pues el trabajo era de tal naturaleza que había necesidad de dejar el casco completamente libre para poder trabajar en la quilla. Las nuevas láminas de acero que se colocaron son de 3|8 de espesor y fueron dobladas á 9 toneladas de presión; de modo que actualmente el vapor anda perfectamente garantizado hasta para choques en pequeñas piedras de los ríos.

Apesar del mucho trabajo que ocasionó esta reparación, pudo ser echado al agua el día 29 de julio, durando solamente 35 en reparación. Ultimamente se procedió á cambiarle los fluxes del caldero, operación que debe concluirse el 12 del presente mes. El vapor es de primera clase y últimamente cuando el Gobierno lo necesitó para vigilar la costa del Golfo, estuvo encendido durante 12 días consecutivos y trabajando agua salada todo el tiempo; esto ha sido una de las causas por la que los fluxes se han dañado tan pronto.

Doctor Castro. —Gran parte del trabajo ha estado á cargo de este vapor y después de 3 años de servicio hubo que montar toda su máquina en bronces nuevos y hacer los pines de las cruces; se cambiaron también los fluxes del caldero. Apesar de que en el casco se le cambiaron la mayor parte de las planchas, cuando nos fué entregado por el Gobierno, siempre quedaron algunas que parecieron en buen estado: últimamente hubo que hacerle una pequeña reparación en la banda de babor hacia la parte de las carboneras, pues la plancha ya estaba demasiado delgada;

no dudo que durante este año habrá que hacerle una reparación, porque las arenas del río Bebedero destruyen con gran ligereza el material de acero de estos buques.

Al mismo tiempo tengo el gusto de comunicar al señor Ministro que las láminas que se necesitan para llevar á cabo este trabajo están ya listas en nuestra bodega.

Cariari.—Cuando la caldera de este vapor se encuentró en estado de prestar servicio, noté que la cubierta y su obra muerta estaban en muy mal estado. Ordené entonces que se le hiciera una reparación provisional y que al comenzarla se encontró todo el casco podrido, En la imposibilidad de volver sobre mis pasos, pues el mal estado del buque no permitía ni la colocación de sobre-sanos, solicité la aprobación del señor Gerente para proceder sin pérdida de tiempo á hacer nuevo el vapor. Hemos tropezado con muchas dificultades en la reconstrucción de él, debido á la escasez de maderas por los altos precios que alcanzan en el exterior y además por las muchas embarcaciones que las tempestades de octubre próximo pasado despedazaron y que sus dueños están reconstruyendo. Con todo, el casco está completamente listo para recibir el forro exterior que se nos ha dificultado conseguir y que al presente se alista en el aserradero de don Enrique Mc. Adam R. Por medio de los señores Brenes & Cº se ha pedido á la fábrica de James Leffel & Cº, Ohio, EE. UU., una caldera para el vapor, caldera que estará aquí á más tardar dentro de 3 meses.

Vapor *Taboga.*—Es el más antiguo de la Compañía; muy á principios del año 1906 y durante una travesía de Bebedero á este puerto, con mar gruesa; reventó uno de los cilindros de la máquina, desde entonces el vapor ha continuado trabajando con uno solo. La caldera que tenía era de los vapores antiguos del Gobierno «Fernández» y «Puntarenas» y ya se encontraba en muy mal estado; por esto nos vimos precisados á colocarle la del «Cariari»; pero últimamente he recibido orden de los señores accionistas para pedir una máquina para él y colocar la caldera nueva que tenemos en bodega; con esto el «Taboga» quedará convertido en un remolcador de primera fuerza.

Vapor *Guanacaste.* – Pocos servicios son los que ha prestado esta lanchita de vapor; su caldero de sistema «multitubular» se rompió en junio próximo pasado y se ha pedido junto con el del «Cariari» un calderito «Escach marino» sin agua atrás con el fin de poder cambiarle los fluxes cuando lleguen á dañarse. El casco se encuentra en buen estado, lo mismo que su máquina.

Lancha *Liberia.* – Esta lancha que tanto dinero cuesta á la Empresa presta ya pocas seguridades para el trasporte de ganado. Tanto las defecaciones como los cascos del ganado han sido los agentes principales en la destrucción de la cubierta, que está compuesta de un doble forro de madera, razón por la cual se ha podrido con mayor premura. Todo el cuerpo de la lancha se encuentra en buen estado, pero la reparación qqe hay que llevar á cabo en la cubierta ha sido calculada en tres mil colones con todo y obra de mano y con una duración de tres meses.

Taller. El edificio del taller y sus anexos se encuentran en perfecto buen estado, así como también las máquinas operadoras que pertenecen al Gobierno. Al presente hemos conseguido mover todo el el taller á vapor, para lo cual se han comprado dos motores, que suman 10 caballos de fuerza; últimamente, en vista del mucho trabajo de mecánica, conseguimos con los señores Alberto Fait & Cº un torno nuevo en mil colones; este torno ya está perfectamente instalado. Como la planta eléctrica se encuentra al lado, tenemos conecciones de vapor para hacer mutuos cambios cuando algunos de los dos lo necesite; esto asegura en gran manera la prontitud con que podemos llevar á cabo cualquier trabajo de urgencia.

Bodegas. Mucha atención hemos puesto siempre en la reparación y conservación de las bodegas que nos fueron entregadas en los puertos de Ballena y Bolsón; al presente se encuentran en buen estado y al del lado del Bolsón se le hizo ua pequeño añadido para que sirviera de vivienda al Agente que en aquellos puertos tenemos.

Muelles. Los muelles de Ballena y Bolsón son bastante sencillos, tal cual lo exige la estrechez del río en que están colocados Del del lado de Ballena se le han hecho algunas pequeñas reparaciones, pues como es el que más trabaja, sufre mayores desperfectos.

El muelle de Bebedero (lado de Bagaces) fué reconstruído, para lo cual se hizo un contrato con don Santiago Davis. Del lado de las Cañas tenemos un pequeñísimo muelle que al presente trabaja poco debido á que el río se ha secado mucho en aquel lugar; el muelle de puerto Jesús sigue en perfecto buen estado.

Carbón. Están completamente agotadas las 200 toneladas de carbón llega-

das en agosto próximo pasado. Con el uso de este carbón hemos comprobado que es más, mucho más caro que la leña y además nos ha ocasionado un enorme gasto de parrillas, porque los fogoneros de estos lados no saben quemarlo y dejan á menudo que las escorias fundan las parrillas. Las 100 toneladas de carbón en polvo compradas al Gobierno ha no sido posible encontrarles empleo.

Almacén. Durante este año se han hecho varios pedidos de útiles y materiales al extranjero, y de los cuales el señor Ministro tiene las respectivas copias.— Actualmente tenemos existencia de materiales como para dos meses de trabajo; además, mensualmente compramos una regular cantidad tanto en este puerto como en en San José.

Tanques para aguadas. La mala calidad de las aguas del Bolsón nos ha obligado á gastar la suma de ₡ 475-80 en la instalación de un tanque provisto de una muy buena cañería de 3½ pulgadas de diámetro. Esta cañería ha tenido que ser tan gruesa porque se necesitaba que pudiera llenar los tanques de los vapores en media hora, pues de lo contrario se perdería la marea en cada viaje.

En Puntarenas tenemos también un magnífico tanque abastecido por una bomba á vapor. De esta manera hemos evitado en lo posible el consumo de agua del Bolsón y de la salada que es aun más perjudicial que aquélla, según nos lo ha enseñado la experiencia.

Ríos. Es bien sabido que la tala de los bosques es la causa principal de la sequía de las vertientes de agua. Tanto los bosques que rodean las fuentes de los ríos Tempisque y Bebedero así como los de sus orillas, han sido explotados inconsideradamente y aun nosotros mismos nos vemos precisados á cortar muchos árboles de sus orillas porque sus ramas demasiado extendidas sobre el canal son un constante peligro para las toldillas y chimeneas de los vapores. Como consecuencia de esta tala, el caudal de los ríos ha disminuído notablemente, á punto que en las mareas pequeñas los vapores se ven obligados á perder cuando menos una. La navegación en ambos ríos está llena de dificultades, el Tempisque al entrar en el «Chiquito» cambia sus aguas en atol de lodo donde es dificilísimo maniobrar, pues los vapores no gobiernan en este medio tan denso, yéndose continuamente á tierra, con perjuicio de sus cascos y toldillas.

El fondo del río de Bebedero es de arenón, materia que lija los cascos, adelgazando con mucha repidez las planchas de acero que los forman. Ambos ríos necesitan un trabajo bastante serio á fin de dejar expedita la navegación, de lo contrario habrá cuanto antes que proceder á cambiar los puertos al «Tendal» y «Taboga», respectivamente.

Itinerario. Cada veinte de mes se manda al señor Ministro para que se sirva aprobarlo y mandarlo publicar en *La Gaceta.* Se ha cumplido con toda exactitud salvo en los casos de fuerza mayor ó de haber recibido órdenes superiores en contrario. Para mejor servicio del público se ha contratado su publicación en *El Pacífico.*

Servicio oficial. Durante este año ha sido muy grande el servicio oficial; con motivo de amagos de revolución, el Gobierno ordenó se pusiera á su disposición el vapor «Miravalles» [caso previsto en el contrato] armándolo en guerra y de este modo hizo servicio de guarda-costas por algunos días.

Además, se han efectuado con entera regularidad todos los viajes al presidio de San Lucas y los demás vapores que el Gobierno ha ordenado para comisiones al Guanacaste.

Quedo del señor Ministro muy atento y seguro servidor,

L. Agustín Guido
Administrador

Manuel Barahona
Gerente

CUADRO

del movimiento de 1906 á 1907

Carga trasportada	Pasajes de 1ª á Ballena	Pasajes de 2ª á Ballena	Pasajes de 1ª á Ballena	Pasajes de 2ª Bebedero	Pasajes de 1ª á Manzanillo	Pasajes de 2ª á Manzanillo	Viajes del Miravalles	Viajes del Dr. Castro	Viajes del Taboga	Viajes del Guanacaste
22749.68	475	3325	130	1136	63	1788	106	77	60	10

Total de pasajes vendidos	6917
Pasajes oficiales	201
Total	7118

CUADRO

comparativo del movimiento de 1905 á 1906 y de 1906 á 1907

Año de 1905 á 1906		Año de 1906 á 1907	
Carga trasportada	23819	Carga trasportada	22749.68
Pasajes vendidos	8146	Pasajes vendidos	6917
Pasajes oficiales	122	Pasajes oficiales	201
Reses trasportadas	254	Reses trasportadas	283

L. Agustín Guido

CUADRO

de egresos de la Empresa de Vapores, desde el 28 de febrero de 1906 al 28 de febrero de 1907.—A los señores accionistas

FECHAS		Taller	Marina	Combustible	Embarques	Reparación del Cariari	Reparación del Miravalles	Almacén	Publicaciones avisos	Alquileres	Gastos instalación
1906											
Marzo	10	₡ 138.95	₡ 286.00	₡ 157.30	₡ 30.95	....	.....	₡ 72.05	.....	.....	.....
—	17	117.90	257.15	201.65	25.60	....	.....	321.15	₡ 3.20	.....	.....
—	24	142.20	215.50	122.50	23.00	....	.....	.....	.....	.....	.....
—	31	112.45	180.50	388.90	17.75	....	....	8.25	.....	.....	.....
Abril	7	105.30	148.00	141.20	23.35	....	.....	.....	.....	₡ 40.00	.....
—	15	85.30	148.00	96.00	18.80	....	.....	99.00	.....	.....	.....
—	22	246.30	148.00	100.10	22.90	₡ 25.00	....	26.45	.....	.....	.....
—	29	104.80	148.00	92.65	32.55	....	.....	33.22	.....	40.00	₡ 50.00
Mayo	6	78.50	148.00	79.00	21.50	25.00	.....	122.25	.....	.....	.....
—	13	76.95	148.00	134.40	25.30	....	.....	77.90	.....	.....	.....
—	20	65.30	148.00	118.00	23.95	....	.....	5.90	62.25	.....	50.00
—	27	85.80	148.00	97.00	21.00	50.00	.....	24.10	.....	.....	.....
Junio	3	117.30	148.00	344.50	178.50	....	.....	176.20	....	.....	40.00
—	10	103.80	140.75	102.80	14.40	....	.....	10.80	.....	35.00	.....
—	17	57.80	135.50	100.50	18.35	45.25	.....	1913.92	.....	.....	.....
—	24	65.80	125.00	95.00	17.85	15.40	43.25	17.20	.....	.....	.....
—	30	63.80	117.00	260.10	21.35	....	113.55	110.70	.....	35.00	.....
Julio	7	63.80	122.00	83.10	18.35	....	90.50	146.00	11.55	.....	.....
—	13	63.80	118.00	....	15.60	12.00	115.50	14.30	.....	.....	.....
—	22	75.80	118.00	212.00	37.40	70.25	64.25	4.85	12.00	.....	.....
—	29	75.80	118.00	67.25	21.30	53.00	80.50	30.35	.....	.....	.....
Agosto	5	65.30	118.00	44.00	33.90	53.00	153.00	38.20	.....	.....	.....
—	12	75.30	118.00	4713.02	13.50	54.50	103.50	12.55	.....	.....	.....
—	19	83.80	158.00	810.29	21.70	59.50	.....	306.35	.....	.....	.....
—	26	70.80	131.00	6.00	20.05	59.75	.....	24 65	12.00	.....	.....
	Pasan.	....	.....	....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....

FECHAS	Taller	Marina	Combustible	Embarques	Reparación del Cariari	Reparación del Miravalles	Almacén	Publicaciones avisos	Alquileres	Gastos instalación
Vienen.....	.....	.....	....	....	....	....	.....	.....	.....	.....
Setiembre 2.....	₡ 74.30	₡ 135.00	₡ 18.60	₡ 17.50	₡ 49.50	₡ 14.00	₡ 15.20	₡ 8.00	.....	.....
— 9.....	78.80	131.00	84.60	18.65	53.25	74.85	21.15	.....	.....	.....
— 16.....	85.80	124.00	204.00	14.75	69.00	.....	29.30	.....	.....	.....
— 23.....	81.55	135.00	29.50	19.60	.....	.....	101.40	56.65	.....	.....
— 30.....	63.80	136.50	62.00	18.75	27.75	6.75	27.45	.....	.....	.....
Octubre 7.....	62.80	183.00	56.30	14 10	87.00	.....	225.26	.....	.....	.....
— 14.....	72.50	167.50	70.00	12.55	67.25	.....	32.05	.....	.....	.....
— 21.....	89.30	143.00	100.80	12.60	49.50	.....	35.60	.....	.....	.....
— 28.....	92.15	136.00	127.90	11.80	56.00	.....	32.65	12.00	.....	.....
Noviembre 4.....	94.30	136.00	125.70	19.25	75.50	.....	19.45	.....	.....	.....
— 11.....	96.75	136.00	69.90	27.45	87.35	7.00	16.25	.....	.....	.....
— 18.....	82.80	154.00	95.90	18.35	69.50	.....	667.12	12.00	.....	.....
— 25.....	98.80	166 75	87.40	38.75	66.25	15.00	112.70	47.25	.....	.....
Diciembre 2.....	95.80	147.25	90.60	26.55	88.75	.....	47.60	.....	.....	.....
— 9.....	105.30	135.00	198.00	15.10	61.50	.....	32.50	.....	.....	.....
— 16.....	107.80	152.50	134.70	33.30	76.50	18.25	482.63	.....	.....	.....
— 23.....	115.80	149.50	141.70	34.05	71.50	.....	27.50	.....	.....	.....
— 30.....	95.80	158.50	88.90	25.15	17.25	22.55	17.15	12.00	.....	.....
1907										
Enero 6.....	89.90	167.75	80.20	39.05	....	.....	167.64	.....	.....	.....
— 13.....	69.30	202.50	226.90	50.45	....	.....	.....	.....	.....	.....
— 20.....	61.05	143.50	13.50	3.25	....	.....	.....	.....	.....	.....
— 27.....	72.30	172.00	86.00	47.40	....	5.00	.....	.....	.....	.....
Febrero 3.....	67.30	170.50	123.10	22.70	....	.....	20.40	12.00	.....	.....
.. 10.....	76.30	166.50	107.70	21.25	36.00	.....	177.20	.....	..	.....
.. 17.....	90.80	146.50	255.60	21.25	....	....	.....	.....	.....	.....
— 24.....	100.55	149.00	155.40	33.20	....	.....	.....	9.00	.....	.....
	₡ 4564.30	₡ 7728.78	₡ 11405.26	₡ 1335.60	₡ 1632.00	₡ 927.45	₡ 5844.57	₡ 269.90	₡ 150.00	₡ 140.00

CUADRO

de egresos de la Empresa de Vapores, desde el 28 de febrero de 1906 al 28 de febrero de 1907

FECHAS		Administración	Agencia del Bolsón	Agencia del Bebedero	Muelles	Cuentas corrientes	Fletes	Reclamos	Gastos generales	Litigio Barahona y Roger	Remolques
1906											
Marzo	10	.....	.....	.....	.....	₡ 229.30	.....	₡ 165.00	₡ 12.90	.....	.....
—	17	.....	.....	.....	.....	258.50	₡ 13.00	.....	13.90	.....	.....
—	24	.....	.....	.....	.....	58.45	.....	.....	9.95	.....	.....
—	31	₡ 200.00	.....	₡ 15.35	.....	61.35	3.55	.....	8.10	.....	.....
Abril	7	.....	.....	.....	₡ 25.00	52.65	.....	.....	42.60	.....	.....
—	15	.....	.....	.....	.....	135.60	.....	.....	12.00	.....	.....
—	22	.....	.....	.....	15.00	61.20	.....	.....	10.20	.....	.....
—	29	161.75	.....	9.60	.....	68.40	.....	.....	11.40	.....	.....
Mayo	6	.....	.....	.....	.....	42.35	.....	.....	3.30	.....	.....
—	13	.....	.....	.....	.....	108.80	.....	.....	14.70	.....	.....
—	20	.....	.....	.....	.....	82.35	.....	19.30	8.20	.....	.....
—	27	.....	.....	.....	.....	32.50	.....	.....	20.80	.....	.....
Junio	3	215.09	.....	11.20	.....	29.20	.....	.....	6.90	.....	.....
—	10	.....	₡ 77.70	.....	.....	58.10	.....	.....	6.60	.....	.....
—	17	.....	.....	3.45	.....	135.35	.....	.....	19.60	.....	.....
—	24	.....	.....	.....	.....	43.70	.....	.....	10.80	.....	.....
—	30	240.00	.....	9.70	.....	59.70	.....	.....	22.65	₡ 27.25	.....
Julio	7	.....	.....	.....	.....	90.35	.....	.....	4.40	.....	.....
—	13	.....	80 80	.....	.....	56.80	.....	.....	22.85	.....	.....
—	20	.....	.....	.....	.....	65.15	.....	.....	17.65	.....	.....
—	29	.....	.....	.....	.....	3627 70	.....	.....	11.05	.....	.....
Agosto	5	250.00	.....	.....	.....	178.25	.....	.....	29.10	.....	₡ 50.00
—	12	.....	.....	.....	.....	37.95	.....	.....	42.25	.....	.....
—	19	.....	.....	.....	.....	152.30	22.40	.....	13.65	.....	.....
—	26	.....	.....	.....	.....	70.25	.....	.....	111.30	.....	.....
	Pasan	.....	.....	.....	₡ 40.00	.....	.....	₡ 184.30	.....	.....	₡ 50.00

FECHAS		Administración	Agencia del Bolsón	Agencia del Bebedero	Vapor Guanacaste	Cuentas corrientes	Fletes	Intereses	Gastos generales	Vapor Castro	Tanques aguadas
	Vienen	....	.....	.....		.....	.....		....		
Setiembre	2	₡ 250.00	₡ 156.60	₡ 16.50	.....	₡ 80.15	.....	.....	₡ 24.35	.....	.....
—	9	.....	.....	.....	.....	76.30	.....	.....	10.95	.....	.....
—	16	.....	.....	.....	.....	181.05	₡ 7.10	.....	23.40	.....	.....
—	23	.....	.....	.....	.....	15.90	.....	.....	10.80	.....	.....
—	30	250.00	...	4.20	.....	70.05	.....	.....	33.55	₡ 54.00	.....
Octubre	7	.....	.....	.....	.....	28.30	.....	.....	21.80	.....	.....
—	14	.....	.....	.....	.....	159.35	.....	.....	20.40	.....	.....
—	21	.....	.....	.....	.....	38.00	.....	.....	17.05	5.60	.....
—	28	.....	.....	.....	.....	25.40	.....	.....	26.25	.....	.....
Noviembre	4	250.00	.....	.....	.....	67.60	.....	.....	17.45	13.50	.....
—	11	.....	155.65	.....	₡ 5.00	175.60	.....	.....	16.70	2.25	.....
—	18	.....	.....	.....	.....	124.90	.....	88.53	6.70	.....	.....
—	25	.....	.....	.....	.....	88.65	.....	.....	94.00	8.00	₡ 218.90
Diciembre	2	250.00	.....	.....	.....	41.50	54.20	.....	12.00	.....	.....
—	9	.....	.....	.....	.....	129.90	.....	443.28	3.80	.....	.....
—	16	.....	.....	.....	.....	38.15	.....	.....	29.00	.....	.....
—	23	.....	20.00	.....	.....	160.05	.....	.....	20.25	.....	.....
—	30	.....	.....	.....	.....	54.05	.....	.....	34.40	.....	.....
1907											
Enero	6	250.00	82.35	.....	.....	100.16	.....	.....	13.75	.....	.....
—	13	.....	.....	.....	.....	207.55	.....	.....	10.35	.....	15.00
—	20	.....	.....	.....	.....	139.95	.....	.....	25.75	.....	.....
—	27	.....	57.60	.....	.....	244.65	.....	.....	30.00	.....	15.00
Febrero	3	250.00	.....	.....	.....	127.80	.....	.....	71.00	.....	26.00
—	10	.....	.....	.....	.....	194.10	.....	.....	182.60	.....	.....
—	17	.....	99.00	.....	.....	106.20	.....	.....	40.80	.....	14.60
—	24	.....	.....	.....	.....	318.00	.....	.....	54.75	.....	.....
		₡ 2506.75	₡ 729.70	₡ 20.80	₡ 5.00	₡ 8792.30	₡ 1814.30	₡ 531.81	₡ 2662.20	₡ 83.35	₡ 288.60

RESUMEN

FECHAS		TOTALES	FECHAS		TOTALES
1906			**1906**		
Marzo	10	$ 1092.45	Setiembre	2	$ 861.70
—	17	1212.05	—	9	549.45
—	24	571.60	—	16	738.40
—	31	996.20	—	23	450.40
Abril	7	581.10	—	30	754.90
—	15	594.70	Octubre	7	679.06
—	22	655.15	—	14	601.60
—	29	579.15	—	21	491.45
Mayo	6	691.25	—	28	520.25
—	13	586.05	Noviembre	4	818.75
—	20	581.25	—	11	790.90
—	27	474.20	—	18	1324.80
Junio	3	1261.80	—	25	1042.45
—	10	472.25	Diciembre	2	854.25
—	27	2507.42	—	9	1034.38
—	24	437.00	—	16	1072.83
—	30	1032.80	—	23	764.35
Julio	7	630.05	—	30	525.75
—	13	488.85	**1907**		
—	22	758.15	Enero	6	990.80
—	29	4092.95	—	13	782.05
Agosto	5	1012.75	—	20	387.00
—	12	5170.57	—	27	782.30
—	19	1599.59	Febrero	3	890.80
—	26	528.20	—	10	1027.85
			—	17	774.25
			—	24	819.90
Suma.			Sumas.		$ 48938.15

MANUEL BARAHONA

AGUSTÍN GUIDO,

Administrador.

Fomento

42