REPUBLICA DE COSTA RICA - AMERICA CENTRAL

MEMORIA DE FOMENTO

CORRESPONDIENTE AL AÑO 1927

PRESENTADA AL

CONGRESO CONSTITUCIONAL

POR

DON CARLOS VOLIO

SECRETARIO DE ESTADO EN EL DESPACHO DE ESA CARTERA

IMPRENTA NACIONAL

SAN JOSE, COSTA RICA

1928

PARTE EXPOSITIVA

Señores Diputados:

La labor de la Secretaría de Fomento de enero a diciembre de 1927, comprende los puntos siguientes:

Edificios Nacionales: La conservación de todos y cada uno de los existentes lleva aparejada la obra de reparaciones constantes, que exigió fuertes desembolsos, sin que quedara ninguno sin atender debidamente y con la oportunidad deseable. Se terminó de modo satisfactorio con materiales de primera calidad el edificio destinado a la Agencia Principal de Policía, el cual presta ya sus servicios: anexa al Teatro Nacional se construyó una bodega de madera y tela metálica, edificio de dos pisos del mismo estilo del anterior; en el Teatro se hicieron reparaciones urgentes y costosas; en el Museo Nacional se trabajó en la reparación del local con enladrillado y vigas de cemento armado; se construyó una casa para la Agencia de Policía de Peralta, destinada también a prestar servicios de cárcel y para la oficina de Telégrafos; está hecha de madera y cemento armado; en Orosi se empezaron los trabajos de reconstrucción del antiguo convento y de reparaciones generales de la iglesia; el Palacio Municipal de Moravia fue construido con materiales de calidad superior, maderas y tela metálica; en el Palacio Municipal de San Ramón fue demolida la parte exterior del segundo piso y queda terminada toda la parte interior; en San Ramón también se construyó el edificio de la Cárcel, de cemento armado. En Alajuela y en Heredia se llevan a cabo trabajos de reparaciones en el Instituto y en la Escuela Normal; en la Escuela Nacional de Agricultura, instalada en edificio propio, se hace también obra seria de reparaciones y reconstrucción.

Se cuenta oportunamente para esta clase de trabajos y otros de no menor importancia con la cooperación activa del Taller de Obras Públicas, servido al presente por valiosos elementos que honran a la clase trabajadora, inteligentes, activos y honorables. Conviene hacer notar aquí la necesidad imperiosa en que nos encontramos de hacer venir al país equipos de maquinaria moderna para el Taller; ojalá no se aplazara por más tiempo la satisfacción de esta

necesidad y se procediera ya a botar la suma suficiente para la adquisición de esa maquinaria moderna y sus implementos. Consecuencias inmediatas y palpables de esa innovación: trabajo rápido, económico y eficiente. Es urgente asimismo dotar al taller de un suficiente número de camiones para los constantes acarreos de materiales dentro y fuera de la ciudad.

Además de las construcciones, el Taller de Obras Públicas tiene a su cargo el trabajo de reparación de maquinarias, fundiciones, labores de torno, etc., todos muy frecuentes si se atiende al gran número de maquinarias en actividad constante: camiones, quebradores de piedra, aplanadoras, motores, tractores, automóviles, etc.; pasa de cincuenta el número de estas reparaciones, totales o parciales, durante el año. El departamento de mecánica ha hecho labor constructiva muy satisfactoria, en lo que a puentes se refiere: construcción de tiros de rieles, de arcos, barandas, vigas, gasas, ganchos, llaves fijas, punzones, tornillos, barras, platinas, placas, carros para andarivel, tenazas, barrenos, etc.

En la obra de cuarenta y dos puentes han sido aprovechados los servicios de ese departamento durante el año, en la de diez y siete edificios y como en cuarenta y dos máquinas de trabajo, de gasolina y de vapor. El departamento de fundición rindió del mismo modo resultados satisfactorios en sus trabajos. El de fontanería y hojalatería ha mantenido sus actividades al servicio de la reparación de edificios en la mayor parte de los cuales han sido aprovechados. El de mosaicos ha servido cumplidamente en el trabajo de reparaciones de los parques, satisfaciendo la necesidad de ladrillos de colores y de escaños de cemento armado y los de la pavimentación y embaldosados de edificios y de algunas iglesias a las cuales se ha favorecido. El departamento de ebanistería suministró mobiliarios, atendió a la reparación de algunos e hizo construcciones varias con destino a sesenta y seis oficinas y dependencias nacionales y municipales, dentro y fuera de la capital. Fueron comprendidos con este beneficio de reparaciones multitud de edificios escolares, entre otros el del Colegio Superior de Señoritas, Escuela Vitalia Madrigal, Escuela de Niñas N°. 5, Escuela Buenaventura Corrales, Escuela Colón, Escuela Maternal, Escuela de Desamparados, Escuela de San Sebastián, Escuela Normal y casa anexa, Instituto de Alajuela, Escuela de Santo Domingo de Heredia, Escuela Rafael Iglesias de Limón y Escuela de Taras de Cartago.

El cuido y mejora de los parques se halla a cargo también del Taller: provisión de bancos, enzacatados, enladrillados, resiembras, lastrados y el aseo constante, todo fue atendido con regularidad.

Las oficinas, por medio de la Auditoria, presentan los siguientes números correspondientes al 31 de diciembre de 1927:

Bodega de materiales, existencias equivalentes a	₡ 95134 60
Valor de maquinarias	47126 00
Valor de herramientas	13475 80
Mobiliario y útiles	10089 00
Semovientes	850 00
	₡ 166675 40

En conservación y reparación de edificios nacionales se gastó:

Materiales	₡ 110456 80
Mano de obra	87912 55
Suma	₡ 198369 35

En construcción y reparación de mobiliario:

Materiales	₡ 14314 35
Mano de obra	29815 20
Suma	₡ 44129 55

En carreteras y puentes:

Materiales	₡ 1434 41
Mano de obra	42536 80
Suma	₡ 43971 21

En parques:

Materiales	₡	9782 53
Mano de obra		25810 45
Suma	₡	35592 98

En trabajos para cañerías:

Materiales	₡	1032 54
Mano de obra		436 45
Suma	₡	1468 99

En trabajos para el Departamento de Agricultura:

Materiales	₡	5097 42
Mano de obra		955 40
Suma	₡	6052 82

En varios:

Materiales	₡	5907 42
Mano de obra		2079 25
Suma	₡	7986 67

En trabajos para Educación Pública (del Presupuesto de esa Cartera):

Materiales	₡	95275 30
Mano de obra		76325 50
Suma	₡	171600 80

A principios del mes de enero se entró en actividad para la ejecución de los trabajos del nuevo muelle de Puntarenas, obra que determina un jalón gigantesco en la tarea de progreso material del país en general y que particularmente hará sentir sus beneficios en la región en que se asienta y en el Guanacaste. Con el nuevo muelle, el ferrocarril nacional adquiere un relieve imponderable y la vida agrícola y comercial de todo aquel litoral, un decisivo impulso benéfico que hará cambiar totalmente su actividad lenta por una febril, más intensa, más grande y prometedora. Pienso que el año próximo entrante el muelle, como obra acabada, podrá ofrecer ya sus servicios, amplios y eficientes, al comercio internacional.

Si el trabajo de conservación de los caminos abiertos al tráfico público, demanda atenciones especiales e inversiones cuantiosas, la apertura de nuevas vías impone costos muy crecidos a los que sólo es dado atender mediante erogaciones fuertes destinadas para cada obra en particular a base de presupuestos científicos calculados por expertos en esa especialidad de la ingeniería. Abrir esas nuevas vías, previa consulta de los intereses y de las necesidades de las fuerzas productoras que han de aprovecharlas, teniendo siempre en mira el acrecentamiento del acervo común de la riqueza y el servicio público, debe constituir uno de los empeños y de las preocupaciones constantes de los directores de los negocios públicos, llámense Poder Ejecutivo o Congreso Constitucional. Conviene, pues, empeñarse sin tardanza en proveer de lo indispensable para la apertura de nuevos caminos en dondequiera que una necesidad fuertemente sentida lo demande y no escatimar gastos para conseguirlo.

De los informes de la ingeniería encargada de esos trabajos que figuran en la parte complementaria del presente recuento, se puede deducir lo hecho durante el año y lo que es posible hacer si ese Alto Cuerpo arbitra los fondos indispensables en el nuevo año. Durante el presente se consumió en la obra de carreteras ordinarias (reparaciones, reconstrucción, desvíos etc.), la cantidad de ₡ 620,441.40, fuera de lo cubierto por valores de fajas expropiadas que alcanza a ₡ 13,543.82; en el trabajo de puentes se gastaron ₡ 326,762.45; en trabajos por el sistema de Bonos de Carreteras, ₡ 7,839.60; en carreteras que se construyen en virtud de leyes especiales se hicieron las inversiones siguientes: carretera Aserrí a El Pozo, ₡ 83,329.05; carretera Acosta, ₡ 116,914.50; carretera Sarapiquí, ₡ 105,182.15; ca-

rretera Alajuela a Grecia, ₡ 26,800.55; carretera Carrillo (trueque de tierras a los concesionarios de Patria), ₡ 28,781.10; callejón Quesada, ₡ 8,555.50; carretera Grecia a Río Cuarto, ₡ 26,492.05; Ballena-Carrillo, ₡ 4,684.30; puente de Tempisque, ₡ 83,066.85. La reparación constante de las máquinas de labor exigió un gasto de ₡ 25,042.95. La aplicación de Bonos, en detalle, consumió: de la Sima al Aguacate, ₡ 109.75; Orosi a Palomo, ₡ 2,447.50; Peralta a Orosi, ₡ 3,203.15; San Isidro al Higuito, ₡ 1,469.25; Cartago a La Pitahaya, ₡ 323.00; La Rueda, ₡ 295.95.

Para su realización ojalá inmediata, se hicieron los estudios que a continuación se enumeran: Río Grande a San Ramón (macadam), longitud 30,200 m., con un presupuesto de ₡ 874,558.37; Tuis al valle de El General (de tierra), 70,000 m., presupuesto de ₡ 1.200,000.00; de Grecia a Río Cuarto—dos estudios—(de tierra), uno de 53,994 m., con un presupuesto de ₡ 631,000 y otro de 59,000 m., con un presupuesto de ₡ 672,000.00; Heredia a Sarapiquí (parte de macadam), 80,000 m., con un presupuesto de ₡ 2.000,000.00; de Ballena a Filadelfia (de tierra), 17,000 m., con un presupuesto de ₡ 102,000.00; Grecia a Naranjo (macadam), 10,400 m., con un presupuesto de ₡ 240,000.00; de Bebedero a Liberia (estudio de 15,500 m.), entre Bebedero y río Salitrillo (de tierra y ripio), de 60 kilómetros; de Concepción de Atenas al Puente (tierra y ripio). 1 kilómetro de afirmado de ripio; carretera a Carrillo (de tierra) partiendo de la carretera de San Rafael de Coronado a 4 kilómetros de San Isidro, pasando por La Guaba, Cascajal, Huérfanos y Tierras Morenas, para terminar frente a Carrillo, 45,000 m., con un presupuesto de ₡ 450,000.00; de El Pozo a Buenos Aires, 60 Km., se ha hecho ya un corte de 1 m., se hace el estudio de rectificación, presupuesto, ₡ 600,000.00; de Dominical al General, 50 Km. (tierra), ₡ 500,000.00; de Puente de Tempisque a Liberia, de 18 Km., con un presupuesto de ₡ 180,000.00; Cartago a San Rafael de Oreamuno, pasando por Cot y terminando en Turrialba y desvíos en el Sanatorio y en Potrero Cerrado.

Actualmente los trabajos en carreteras comprenden: la de Puriscal a San José (terminado el estudio completo Villa Colón-Puriscal), consta de 41 kilómetros de Puriscal a La Sabana; de La Sabana hasta el puente de Las Lajas se hizo labor de reparaciones y macadam. En el trayecto entre Las Lajas, vía Santa Ana y Piedades, la ruta sigue la calle del tráfico con los desvíos en la cuesta de

los Obandos y Achotal (aún no en servicio); carretera de Acosta (Alajuela-San Ramón) de 61 kilómetros; quedan terminados trabajos de macadam y cortes de importancia en algunos desvíos. Del Alto de Poás al río Tacares se han activado los empeños a fin de que la comunicación con Grecia quede al servicio del tráfico; de Tacares se hizo un trazado de 11 kilómetros hasta el río Colorado. posiblemente la sección Grecia-Tacares resulte aprovechable para la carretera de Acosta. Se hacen los estudios correspondientes de río Grande a río Colorado, 20 kilómetros, lo mismo que los de Grecia-río Colorado; carretera Aserrí al Pozo: se trabaja de San Gabriel al Alto de Tarbaca, vía El Rosario, por contrato, a razón de ₡ 11,000.00 el kilómetro; de Aserrí a San Ignacio de Acosta los trabajos han consistido en el mantenimiento de la vía; carretera de San Isidro de Cartago a El General (La Estrella y El Copey), trabajos de conservación de la vía; en el camino de Los Lotes del Copey, los vecinos de Santa María, por iniciativa propia muy plausible, han emprendido trabajos a fin de ponerse en comunicación directamente con el camino que viene de La Estrella y con Cartago; carretera de Carrillo (la antigua); consta de 44 kilómetros; desde la capital se hacen estudios a fin de aprovecharla en la mayor extensión posible, evadiendo las pendientes fuertes; se han reparado 15 kilómetros desde el Alto de La Palma hasta Las Playas y 3 kilómetros más hacia San José. Afincados los contratistas de tierras de Patria en virtud del trueque decretado por el Congreso, en Santa Clara se abrió en esa consideración una trocha de 20 m. de ancho entre Carrillo y la Colonia del Salvador, en una extensión longitudinal de 8 kilómetros; en la misma consideración se ordenó la pintura de los puentes de La Hondura y Boca del Infierno y la construcción del puente de 27 de Abril, de 30 m. de luz, cuyos materiales llegarán del exterior en los primeros meses del año; los trabajos han sido costeados de los fondos de los tres grupos de contratistas de Patria; carretera de Santa Ana de Belén a Arenal: queda hecho el estudio entre el caserío de Arenal, sobre el filete que separa a Arenal de Belén, de 4 kilómetros, y algunos cortes de 3 m.; carretera de Heredia a San Isidro, de 8 kilómetros, de los cuales quedan 5 Km. consruidos de macadam; carretera de Heredia a Alajuela, fueron reparados convenientemente 8 kilómetros; San Pedro de Poás (hasta la conexión de la carretera de Acosta), trabajos a cargo de una Junta Itineraria responsable; vigilancia y dirección técnica de la Dirección General de Caminos.

En el ramo de cañerías se continuó la obra de estudios, inspección y reparación de las mismas, así: en San Roque de Grecia (localización de la línea de tubería y tres tanques), estudio de tres proyectos de cañería para Grecia, parte alta y baja, con sus planos y presupuestos; estudios, proyectos, planos y presupuestos para la cañería de Los Angeles, San Pedro y Sarchí Norte de Grecia; localización tanques cañería Sarchí Sur; localización de tres tanques en Cirrí y estudio de una nueva fuente para refuerzo; localización de la línea para la tubería de San Jerónimo; estudio de un proyecto de reformas, presupuesto y planos para la cañería de Naranjo; estudio de un proyecto de cañería para San Ramón, planos y presupuesto de la obra; dos estudios para las reformas de la cañería de Palmares y Esquipulas, planos y presupuestos completos; estudio, proyecto-reforma de la cañería de Atenas (Centro y Sabana Larga), planos y presupuesto; estudio-proyecto de cañería de Jesús (Atenas), plano y presupuesto; estudio-plano y presupuesto del proyecto de cañeria de San José Norte y Sta. Eulalia (Atenas); localización línea y tanques para la construcción de la cañería de San José Sur de Atenas e inspección de los trabajos en Mercedes; estudio y presupuesto para las reformas y ampliación de la cañería de San Mateo y presupuesto para las reformas de la cañería del Higuito; estudio y presupuesto para la cañería del Higueronal (Santa María de Dota). Estudios-planos, presupuestos, medidas, localizaciones, líneas, etc., para la construcción, ampliación o reformas en las cañerías de San Lorenzo de San Marcos, Picagres, Vuelta de Jorco, Praga, Aserrí, El Llano (Desamparados), Desamparados, San Rafael, San Miguel, San Pedro de Montes de Oca, Santa Ana, Guayabal (San Vicente), San Jerónimo (San Vicente), Guadalupe (Cartago), Tobosi, San Nicolás (Cartago), Cervantes, Capellades, San Rafael y Carrillos (Poás), Desamparados (Alajuela), Los Angeles (Sabanilla), San José Sur (Alajuela), San José de la Montaña y San Pablo de Barba, San Miguel de Santo Domingo, San Francisco de Heredia, Puntarenas, etc.

La Secretaría ha mantenido el empeño incansable de resolver de una vez el problema de provisión de agua potable en algunas poblaciones de Guanacaste por medio de la apertura de pozos artesianos; sin mirar en costos se ha trabajado paciente y tenazmente en la apertura de uno en Santa Cruz; la primera horadación alcanzó una profundidad efectiva de 90 m. con un costo alrededor de

₡ 20,000.00; pero desgraciadamente no se obtuvo el éxito que se buscaba. Se han importado nuevos elementos de trabajo y se sigue en nuevas y más seguras exploraciones. Si se alcanza el resultado que se anhela, todo costo, por crecido que hoy pudiera parecer, resultaría fecundo.

El desarrollo progresivo de las actividades del Ferrocarril al Pacífico, su ensanche y sus mejoras, no admiten lugar a duda al presente; en lo futuro, una vez que el nuevo muelle realice su cometido, la magnitud del ferrocarril, tanto por la parte material como por lo que a lo comercial se refiere, será incalculable. Las entradas de esta empresa nacional se han manifestado cada año con mayor intensidad. En este último las entradas han sobrepujado en un 14.8 %; el excedente se estima en ₡ 594,135.24. La circunstancia de que durante el período pluvial el tráfico se mantuviera regular, es decir, expedito, durante todo el invierno, demuestra lo ganado en la obra de la mejora material de la vía y la solicitud con que ésta ha sido cuidada. En Orotina se abrió al servicio del público una nueva estación con nueva bodega y se acondicionó nuevamente el patio a fin de que pueda resistir el creciente movimiento de cruces. Asimismo se pusieron al servicio las estaciones nuevas de Marichal, Mastate y Muñoz; y se hicieron campamentos en Jesús María, Cascajal, Hacienda Vieja y Puntarenas. Los puentes merecieron cuidado especial; se renovaron las traviesas y se hizo trabajo de pintura en el río Grande, Jesús María y Virilla. En previsión del auge que tomará el ferrocarril con la apertura del nuevo muelle, conviene ir pensando desde luego en reforzar sin más tardanza ni demora el material rodante. En este punto, no tendría disculpa la falta de previsión.

El Departamento de Agricultura ha mantenido activa durante el año su labor tendenciosa, práctica en lo que hace a la mejora de los cultivos por medio del suministro de abonos, la importación de sementales, plantas y semillas, y de sus campañas contra las plagas agrícolas; docente con la popularización de conocimientos aplicables a nuestro suelo, por medio de su Boletín, que a la vez es el órgano de comunicación con las oficinas similares del extranjero. Sobre todo ha preocupado a ese centro la lucha antiparasitaria por medio de los bañaderos para ganados por los métodos modernos y la campaña contra el tórsalo. Por el fomento de la avicultura, el Departamento ha puesto cuanto encontró a su alcance. Como centro

de consultas, ha sido solicitado a cada momento; la Dirección ha podido atender y resolver cuantas se le han presentado.

La Escuela Nacional de Agricultura, cuya creación fue durante tanto tiempo un anhelo vivamente sentido, queda establecida con bases sólidas, sobre un fundo propio, con tierras propicias para las lecciones prácticas, con laboratorios y equipos modernos. En este año la Escuela ha podido hacer completo su curso lectivo. En los sucesivos el plantel mejorará progresivamente si se aconseja de la experiencia y si se sabe conservar el entusiasmo que alentaron los hombres empeñados en su creación. Sobre esas dos paralelas el nuevo organismo puede alcanzar en el futuro los prestigios que en los grandes centros dan relieve a establecimientos de igual índole. Todo hace esperar que hacia ese fin orientará su marcha nuestro instituto.

En informes anteriores he hecho notar la importancia de la Oficina General de Catastro y Cartografía. En el presente debo ratificar lo dicho anteriormente. Durante todo este año la Oficina se ha reafirmado en su pasado laborioso por medio de una labor continuada, gracias a la pericia y los empeños del experto Director de esas actividades.

La Dirección General de Obras Públicas mantiene a su cargo la extensión de patentes de invento. Durante el año se inscribieron veintisiete de éstas, hecha cuenta de algunos traspasos de derechos ya registrados.

La misma Dirección otorga y registra las concesiones de fuerza hidráulica. Veintitrés de estas concesiones se registraron durante el año contando en el número algún traspaso. Fue cancelada una concesión.

Asimismo se halla a cargo de la citada oficina lo relativo a Minería, comprendido lo que se relaciona con la expropiación del mineral.

La Dirección presenta en su informe anual el siguiente cuadro de exportaciones de oro:

Resumen

Exportador	Número de bultos	Peso en kilogramos	Valor al 400 %	Derechos pagados en oro
Abangares G. F. of Costa Rica .	41 B	1045000 K	₡ 1019583 64	$ 5097 92
Sacra Familia Mining Co.	23	291350	219817 80	1648 63
Aguacate Gold Mining Co. . . .	31	1135000	167640 00	1256 20
Totales	95 B	2471350 K	₡ 1407041 44	$ 8002 75

$ 8,002.75 = ₡ 32,011.00

El Teatro Nacional ha merecido durante el año, como en los anteriores, la mayor atención; se hizo todo cuanto fue necesario hacer por su conservación y mejoras. Aparte de los trabajos de reparación en distintas partes del edificio, se dotó al Teatro de un magnífico piano de cola entera, construido especialmente para conciertos. Se dispone de una magnífica cortina de estilo moderno, traída de Francia, en sustitución del antiguo telón de boca, para ser estrenada en los primeros espectáculos del año próximo venidero. Entre conciertos, actos literarios, bailes, banquetes, funciones nocturnas, matinées y veladas, el Teatro prestó servicios para ciento diez y seis actos de esa clase, con un producto, en cuanto con espectáculos propiamente dichos se relaciona, de ₡ 157,049.20.

Por su relación legal con esta Secretaría, presentan informe anual de sus actividades las empresas que a continuación se enumeran:

El Ferrocarril de Costa Rica.—Esta empresa mantuvo activo el servicio durante todo el año, sin descuidar en ninguno de sus detalles el mantenimiento y mejora de la vía; construcción de estribos y espuelas y remoción de algunas; renovación de rieles, rellenos, desyerbas, limpias, nivelaciones y lastrados etc. Además de los trabajos obligados por razón de los derrumbes, que han sido numerosos; además, la empresa atendió debidamente al cuido de sus edificios por medio de reparaciones y a la conservación de sus puentes y alcantarillas y a la revisión de equipos. El movimiento financiero y de transporte fue como sigue:

Total de entradas, oro americano . .	$ 2138894	95
Total de gastos, oro americano . . .	2031794	87
Número de pasajeros transportados	911280	
Exportación cueros	69658	kilos
Exportación café	15560874	kilos
Exportación bananos	4538498	racimos
Exportaciones	24228515	kilos
Flete local	69960715	kilos
Encomiendas	4173595	kilos
Ganado caballar	1390	cabezas
Ganado vacuno	6591	cabezas
Maderas	6738142	pies lineales

La Northern Railway Company, cuyo informe auténtico se registra en los anexos correspondientes a esta Memoria, detalla así el movimiento:

Total de entradas, oro americano . .	$ 770229	80
Total de gastos, oro americano . . .	613955	14
Pasajeros transportados	132589	
Exportación cueros	.....	
Exportación bananos	2967207	racimos
Flete local	11182792	kilos
Encomiendas	72737	kilos
Ganado caballar	474	cabezas
Ganado vacuno	451	cabezas
Madera	1422733	pies lineales

La United Fruit Company informa que el 31 de diciembre tenía sembradas y cultivadas de bananos en distintas secciones, 5,194.73 hectáreas. La exportación de esta fruta ascendió a 7.852,490 racimos, con destino: a Estados Unidos, 5.691.642; a Inglaterra, 7.852,490. Otros cultivos vivos: limones, 19.43 hectáreas; naranjas, 19.83 hectáreas; grape fruit, 4.85; piñas, 242.82. Exportó: 21,763 cajas de piñas; 5,638 cajas de naranjas; 810 cajas de grape fruits. El servicio de hospitales fue el regular.

La Compañía Nacional de Electricidad mantuvo en buenas condiciones el servicio telefónico, mejorándolo y ensanchándolo de acuerdo con las necesidades. En la central de San José instaló nue-

vos aparatos para dar cabida a quinientos abonados más; al presente dispone de capacidad para dos mil abonados del servicio urbano, sin contar las secciones para la intercomunicación con provincias y el servicio de teléfonos públicos.

La Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya transportó en 1927, de Puntarenas a los puertos del Golfo, 21,185 pasajeros; 3.152,742 kilogramos de carga y 19,883 cabezas de ganado, lo que excede notablemente del movimiento registrado en 1926. La Empresa acudió al mejoramiento de su flota con la lancha "Tenorio", con capacidad para 65 pasajeros y quinientos quintales de carga.

De todo lo expuesto anteriormente, pueden verse detalles minuciosos y complementarios en los anexos.

Sólo me resta presentar a ese Alto Cuerpo el homenaje de mi respeto.

Señores Diputados.

CARLOS VOLIO

San José, mayo de 1928.

ANEXOS

DECRETOS DEL PODER LEGISLATIVO

Nº. 58

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica

Decreta:

Artículo 1º.—Autorízase al Poder Ejecutivo para que por medio de la Secretaría de Estado en el Despacho de Fomento, y cumpliendo los decretos Nos. 27 de 14 de noviembre de 1922, y 53 de 21 de febrero de 1923, y sin alterar el orden de colocación que se estableció en los respectivos contratos, localice a los concesionarios de los grupos A y B, en los terrenos baldíos de la región de Santa Clara, contiguos a los de Patria, debiendo respetarse el área comprendida dentro de los linderos de la Colonia de "El Salvador", y asimismo los derechos adquiridos por terceros.

Artículo 2º.—La localización efectuada por los concesionarios del grupo C, quienes procedieron de acuerdo con el decreto Nº. 20 de 20 de setiembre de 1923, se considera aceptada y definitiva.

Artículo 3º.—Se autoriza asimismo al Poder Ejecutivo para que una vez que se hayan localizado los concesionarios de los grupos A y B de las tierras conocidas con el nombre de "Patria', invierta la suma de setenta y siete mil doscientos colones (₡ 77,200.00) a la cual asciende el producto de las cuotas cubiertas pero no gastadas, y las que aún faltan por recaudar de los indicados concesionarios, en la reparación de la carretera a Carrillo y en la apertura de un camino que una la terminación de la citada carretera con la Colonia de "El Salvador". Las mencionadas obras comprenderán, además, la construcción de los puentes sobre los ríos Patria, El General y Veintisiete, a los cuales se les dará especial preferencia.

Artículo 4º.—Una vez que estén terminados los trabajos correspondientes a la carretera de Carrillo a la región de Santa Clara, los concesionarios pagarán por el mayor valor de sus lotes una suma calculada a razón de diez colones por hectárea, debiendo cubrirla en abonos trimestrales, y durante el término de dos años, después de haber hecho pago de las cuotas ordinarias, siendo entendido que la mitad del producto de estas cuotas se invertirá en el mantenimiento general del camino, y la otra mitad, en la continuación de la carretera que deberá habilitar todos los lotes.

Artículo 5º—Se establece, y con el objeto de la conservación de la vía, un impuesto de peaje idéntico al que fue creado en la ley referente a la venta de los lotes de la Colonia de El Salvador, impuesto que deberá ser reglamentado por el Poder Ejecutivo.

Artículo 6º.—La Secretaría de Estado en el Despacho de Fomento procederá a nombrar una Junta Auxiliar integrada por un miembro de cada grupo de concesionarios, a fin de supervigilar los trabajos de esa carretera.

Artículo 7º.—Tan pronto como el Estado entre en posesión del lote que correspondió a don Clodomiro Urcuyo en la primitiva concesión de tierras en Patria, y en la inteligencia de que éste traspase sus derechos y manifieste su conformidad con la nueva localización, la Secretaría de Estado en el Despacho de Fomento procederá administrativamente, y por los trámites sobre expropiaciones, a calcular el valor de las mejoras efectuadas en dicho lote a fin de pagarlas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 328 del Código Civil.

Artículo 8º.—La presente ley no surtirá sus efectos mientras no conste en la Secretaría de Estado en el Despacho de Fomento la manifestación por escrito de todos los interesados de los tres grupos de las concesiones de Patria, aceptando lo que ella dispone y renunciando expresamente a ulteriores reclamos contra el Estado.

Comuníquese al Poder Ejecutivo.—Dado en el Salón de Sesiones del Congreso.—Palacio Nacional.—San José, a los veinticinco días del mes de febrero de mil novecientos veintisiete.—Arturo Volio, Presidente.—León Cortés, Primer Secretario.—Jorge Ortiz E., Primer Prosecretario.

Casa Presidencial, San José, a los cinco días del mes de marzo de mil novecientos veintisiete.—Por las razones expuestas por el señor Presidente en el adjunto mensaje, se devuelve sin la sanción correspondiente el presente decreto.—Ricardo Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, Carlos Volio.

Nº. 41

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica

Decreta:

Artículo 1º.—Autorízase al Poder Ejecutivo para que por medio de la Secretaría de Estado en el Despacho de Fomento y cumpliendo los decretos números 27 de 14 de noviembre de 1922 y 53 de 21 de febrero de 1923, y sin alterar el orden de colocación que se estableció en los respectivos contratos, localice a los concesionarios de los grupos A y B en los terrenos baldíos de la región de Santa Clara, contiguos a los de Patria, debiendo respetarse el área comprendida dentro de los linderos de la Colonia de El Salvador, y asimismo los derechos adquiridos por terceros. Es entendido que los gastos de la localización correrán por cuenta de los interesados.

Artículo 2º.—La localización efectuada por los concesionarios del grupo C, quienes procedieron de acuerdo con el decreto Nº. 20 de 20 de setiembre de 1923, se considera aceptada en definitiva, en la inteligencia de que los gastos que fuere necesario hacer para deslindar dichos lotes, correrán por cuenta de los interesados.

Artículo 3º.—Se autoriza asimismo al Poder Ejecutivo para que una vez que se hayan localizado los concesionarios de los grupos A y B de las tierras conocidas con el nombre de Patria, invierta la suma de setenta y siete mil doscientos colones (₡ 77,200.00) a la cual asciende el producto de las cuotas cubiertas pero no gastadas y las que aún faltan por recaudar de los indicados concesionarios, en la reparación de la carretera a Carrillo y en la apertura de un camino que una la terminación de dicha carretera con la Colonia El Salvador. Las mencionadas obras comprenderán además la construcción de los puentes sobre los ríos Patria, General y Veintisiete, a los cuales se les dará especial preferencia.

Artículo 4º.—Una vez que estén iniciados los trabajos correspondientes de la carretera de Carrillo a la región de Santa Clara, los concesionarios de los grupos A, B y C pagarán por el mayor valor de sus lotes, una suma calculada a razón de diez colones por hectárea, debiendo cubrirla en abonos trimestrales y durante el término de dos años, después de haber hecho el pago de las cuotas ordinarias, siendo entendido que la mitad del producto de estas cuotas se invertirá en el mantenimiento general del camino y la otra mitad en la continuación de la carretera que deberá habilitar todos los lotes.

Artículo 5º.—Se establece con el objeto de la conservación de la vía, un impuesto de peaje idéntico al que fue creado en la ley relativa a la venta de lotes de la Colonia de El Salvador, que deberá ser reglamentado por el Poder Ejecutivo.

Artículo 6º.—La Secretaría de Estado en el Despacho de Fomento procederá a nombrar una Junta Auxiliar integrada por un miembro de cada grupo de concesionarios, a fin de supervigilar los trabajos de esa carretera.

Artículo 7º.—Tan pronto como el Estado entre en posesión del lote que correspondió a don Clodomiro Urcuyo, en la primitiva concesión de tierras en Patria y al traspasar sus derechos y manifestar su conformidad con la nueva localización, el Poder Ejecutivo queda autorizado para pagar al mismo señor Urcuyo la suma de diez y seis mil colones (₡ 16,000.00) en que han sido valoradas por mutuo acuerdo las mejoras ejecutadas en el citado terreno.

Artículo 8º.—La presente ley no surtirá sus efectos mientras no conste en la Secretaría de Estado en el Despacho de Fomento la manifestación por escrito de todos los interesados de los tres grupos de las concesiones de Patria, aceptando lo que ella dispone y renunciando expresamente a ulteriores reclamos contra el Estado.

Comuníquese al Poder Ejecutivo.—Dado en el Salón de Sesiones del Congreso.—Palacio Nacional.—San José, a los veinticuatro días del mes de junio de mil novecientos veintisiete.—Arturo Volio, Presidente.—León Cortés, Primer Secretario.—Enrique Fonseca Zúñiga, Segundo Secretario.

Casa Presidencial.—San José, a los veintiocho días del mes de junio de mil novecientos veintisiete.—Ejecútese.—Ricardo Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

Nº. 18

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica

Por cuanto resulta beneficioso para el desarrollo de la producción agrícola el fomento de la inmigración de familias de agricultores europeos que vengan a establecerse en el país y a emprender en el cultivo del suelo,

Decreta:

Artículo 1º.—Se autoriza al Poder Ejecutivo para que reserve, con destino al fomento de la inmigración, una zona de baldíos nacionales o dentro de las fincas que estén inscritas como propiedad del Estado, de la extensión y en las regiones que considere convenientes.

Artículo 2º.—Esos terrenos serán distribuidos en lotes hasta de cuarenta hectáreas a las familias de agricultores al precio de diez colones por hectárea (₡ 10.00). El valor será pagado dentro de los cuatro años posteriores a la ocupación, inscribiéndose los lotes a nombre de los propietarios una vez que su valor haya sido pagado. Pero en ningún caso se dará título de propiedad si no ha sido trabajado con cultivos estables y formales, por lo menos el cincuenta por ciento de la extensión del lote y si el colono no habita con su familia en el terreno que le ha sido entregado.

Artículo 3º.—Con el fin de armonizar las costumbres de los inmigrantes con las de los hijos del país, el Poder Ejecutivo procurará que se establezcan dentro de las colonias agricultores nacionales que hagan vida de colonos, con sus familias, en el límite que juzguen prudente. Para los efectos de esta ley y derechos y obligaciones que la misma concede a los colonos, los inmigrantes e hijos del país estarán en igualdad de condiciones.

Artículo 4º.—Por todos los medios a su alcance, el Poder Ejecutivo controlará que los inmigrantes sean esencialmente agricultores, laboriosos, tranquilos y que sean perfecta garantía de nuestra vida de país pacífico y respetuoso de sus instituciones sociales y políticas.

Artículo 5º.—Si antes de obtener su título de propiedad de la parcela que le haya sido entregada al colono inmigrante, jefe o miembro de su familia, se le comprobaren actividades que puedan comprometer la paz de la nación o el respeto debido a sus instituciones, y el Gobierno de la República se viera obligado a proceder conforme a las leyes de orden público, el colono perderá todo derecho en su lote, disponiendo de éste como a bien tenga el Poder Ejecutivo, sin lugar a indemnización de ninguna especie.

Artículo 6º.—El Poder Ejecutivo se obliga,—por cuenta del Estado—a construir y mantener en buena condición la carretera que sea necesaria para unir la colonia con el centro de población más cercano. Sin embargo, si el colono, una vez adquirido el título de propiedad, traspasare éste a otra persona, el nuevo adquirente sí está obligado a contribuir para la mejora y conservación de caminos conforme a las leyes.

Artículo 7º.—Estarán exentos de todo impuesto de importación, inclusive muellaje, los útiles agrícolas, muebles, víveres y otros enseres que por una sola vez traigan los inmigrantes para la instalación de su colonia. Para acordar tal liberación, en cada caso se requiere orden expresa de la Secretaría de Hacienda. Asimismo, los colonos y sus plantaciones quedan exentos por diez años, a partir de la entrega de su lote, del impuesto de tributación territorial y del de la renta caso de llegarse a implantar, siempre que los colones se ajusten a los reglamentos que se dicten para el establecimiento de la institución.

Artículo 8º.—Durante los dos primeros años del establecimiento de la colonia, el Gobierno suministrará gratuitamente a las familias la asistencia médica y las medicinas que lleguen a necesitar.

Artículo 9º.—El colono que dentro de los dos años contados a partir de la fecha en que se le haga entrega de su parcela, no tenga cultivadas por lo menos siete hectáreas, será notificado formalmente de la obligación en que se encuentra de completar esa extensión de cultivos dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la notificación, bajo pena de desahucio y sin derecho a ningún reclamo si no lo verifica. Pero en todo caso, queda el Poder Ejecutivo facultado para proceder en términos de justicia y discrecionalmente en circunstancias que considere especiales.

Artículo 10.—El Poder Ejecutivo establecerá el sistema de organización de las colonias que considére conveniente y queda facultado para emitir los reglamentos y las disposiciones que juzgue necesarios.

Artículo 11.—Cualquier diferencia o conflicto que surja entre los colonos y el Poder Ejecutivo, con motivo de la aplicación de esta ley, deberá ser dirimido por los Tribunales comunes de la República, sin que por ningún motivo puedan los inmigrantes acudir a la vía diplomática en amparo de sus derechos.

Artículo 12.—Facúltase al Poder Ejecutivo para que fomente la inmigración de trabajadores europeos y les ofrezca las facilidades y exenciones establecidas en esta ley, para lo cual deberá entenderse de previo con los dueños de fincas en el país que necesiten el concurso de peones.

Comuníquese al Poder Ejecutivo.—Dado en el Salón de Sesiones del Congreso.—Palacio Nacional.—San José, a los veintitrés días del mes de setiembre de mil novecientos veintisiete.—Arturo Volio, Presidente.—León Cortés, Primer Secretario.—Enrique Fonseca Zúñiga, Segundo Secretario.

En la Casa Presidencial, San José, a los veintiséis días del mes de setiembre de mil novecientos veintisiete.—Ejecútese.—Ricardo Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

Nº. 29

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica

Decreta:

Artículo único.—Con carácter transitorio y mientras se terminan los trabajos que a continuación se enumeran, cesan los efectos de las disposiciones contenidas en el inciso e) del artículo 4º. y en el artículo 5º., ambos de la ley Nº. 47 de 6 de agosto de 1924, pero con la advertencia de que las reparaciones de las casas correrán por cuenta de la Cruz Roja Costarricense.

El Comité Nacional de la citada Institución, deducida la cantidad necesaria para atender al servicio de intereses y amortización, procederá, con el producto de las entradas que percibe por cuotas imputables al valor de las vivientas construidas, a ejecutar las obras siguientes:

a) Macadamización de las calles en que está asentado el barrio.

b) Reparación de las casas que se encuentran deterioradas y en malas condiciones de habitabilidad.

c) Higienización de las habitaciones, perfeccionando sus correspondientes servicios sanitarios, y

d) Adquisición de las propiedades que quedan al lado izquierdo de esa barriada y que sean indispensables, no sólo para el saneamiento de la misma, sino para la formación de una arboleda o jardín.

Estos trabajos se harán bajo la dirección y vigilancia del Centro Técnico de Obras Públicas, debiendo dicha oficina elaborar los presupuestos y levantar los planos del caso.

Comuníquese al Poder Ejecutivo.—Dado en el Salón de Sesiones del Congreso.—Palacio Nacional.—San José, a los siete días del mes de noviembre de mil novecientos veintisiete.—Arturo Volio, Presidente.—León Cortés, Primer Secretario.—Enrique Fonseca Zúñiga, Segundo Secretario.

Casa Presidencial.—San José, a los ocho días del mes de noviembre de mil novecientos veintisiete.—Ejecútese.—Ricardo Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

DECRETO DEL PODER EJECUTIVO

Nº. 1

RICARDO JIMÉNEZ

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

Con fundamento en el decreto del Congreso Nº. 18 de 26 de setiembre último y en vista del contrato celebrado el día veinte de los corrientes entre la Secretaría de Fomento y los señores Brichetti Gay y Carlo Arborio Mella Bórromeo Arese, sobre colonización,

DECRETA:

Declarar indenunciables las tierras baldías encerradas entre los ríos Savegre y Grande de Térraba hasta su confluencia con el río Guineal, siguiendo éste aguas arriba hasta su nacimiento y entre la cumbre de la cordillera y el mar.

El presente decreto surte sus efectos desde la fecha de su publicación.—Dado en la ciudad de San José, a los veintiséis días del mes de octubre de mil novecientos veintisiete.—RICARDO JIMÉNEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—CARLOS VOLIO.

CONTRATOS

Carlos Volio Tinoco, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado por el señor Presidente de la República, y Dionisio Facio Ulloa, mayor, casado, empresario y vecino de esta ciudad, que en adelante se llamará el Contratista, hemos celebrado le siguiente convenio:

I

El Contratista se compromete en hacer venir al país por su cuenta y riesgo la Compañía de Comedia "Fernando Soler", que debutará del 5 al 10 de marzo próximo.

II

El Gobierno concede al Contratista el uso gratuito del Teatro Nacional con el correspondiente material de representaciones hasta para treinta de ellas ordinarias que dará la citada Compañía Soler. Comprende la concesión el servicio de luz y el trasporte en ferrocarril de la citada Compañía, del puerto a la capital y viceversa, a la llegada al país y a la salida hacia el exterior.

III

El Contratista declara que conoce en todas sus partes el Reglamento del Teatro Nacional y que tanto él como la Compañía se comprometen a acatar dicho Reglamento del principio al fin sin omisiones y sin que pueda haber lugar a que se les haga advertencias por razón de incumplimiento.

IV

Entran en el Repertorio Artístico de la Compañía las siguientes obras: El sol de los muertos, Doña Diabla, Los gemelos, Los vencidos, Mamá Colibrí, Satanás, Manía persecutoria, La otra honra, Al fin mujer, La fiera domada, Los honorables, Vía Crucis, La muerte del ruiseñor, Clara Luna, Qué hombre tan simpático, La señorita voluntad, Fortunata y Jacinta, Los culpables, Agua que corre, Rey y reina, El poder de la impotencia, Mijo el doctor, Clara Sol, El bastardo, La visionaria, La incomprendida, El sonámbulo, Una flapper, La Esclava, Flor de los Pasos, El diablo tiene frío, etc.

V

La citada Compañía comprende entre sus principales partes las siguientes: Amparo Victorero, Elisa Robles, Elvira Díaz, Fe Malumbres, Gloria Tapia, Irma Montero, María Jordán, Pepita Gómez, Sacra del Río, Soledad Marino, Andrés Soler, Alfonso Capestany, Alfredo Aguirre, Alberto Castillo, Domingo Soler, Enrique Caminos, Enrique Jordán, Fernando Hernández, Fernando Soler, Fernando Cubillos, Gerardo Castillo, José Jordán, Julián Soler, Ricardo Alonso.

VI

El Contratista podrá cobrar para las representaciones los precios siguientes: cuatro colones lunetas, butacas y palcos y de dos colones y un colón cincuenta céntimos los palcos de galería, y un colón la galería, respectivamente.

VII

El Contratista podrá explotar las cantinas del teatro durante las representaciones con arreglo a la Ley de Licores y haciéndose responsable del aseo escrupuloso de los locales

VIII

La función de beneficencia reglamentaria tendrá lugar en la fecha que indique esta Secretaría.

IX

En caso de que surjan dificultades en la ejecución del presente convenio, el Contratista ni su Compañía podrán apelar a la vía diplomática para resolverlas.

X

El Contratista ofrece la fianza solidaria del señor José Manuel Sáenz Witting, mayor, casado, comerciante y de este vecindario, para garantizar las exigencias reglamentarias. El señor Sáenz Witting declara que conoce las disposiciones respectivas del Reglamento del Teatro Nacional y que garantiza con sus haberes personales al Contratista.

En fe de lo cual firmamos el presente convenio en la ciudad de San José, a los once días del mes de enero de mil novecientos veintisiete.—Carlos Volio.—Dionisio Facio.—J. M. Sáenz Witting.

Casa Presidencial.—San José, a los once días del mes de enero de mil novecientos veintisiete.—Apruébase el convenio anterior.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

Entre nosotros Carlos Volio Tinoco, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado por el señor Presidente de la República, y Andrés Romeo, mayor, soltero, empresario argentino, de tránsito en el país en asuntos de su oficio, en concepto de representante de la empresa teatral dramática "Héctor C. Quiroga", hemos convenido en lo siguiente:

I

El Gobierno concede el uso del Teatro Nacional y accesorios de representaciones a la Empresa durante el mes de febrero próximo entrante. Comprende la concesión el servicio de luz y el trasporte en ferrocarril de la citada Compañía, del puerto a la capital y viceversa, a la llegada al país y a la salida hacia el exterior.

II

El debut tendrá lugar en los primeros días del mes de febrero próximo entrante.

III

El Contratista declara que conoce en todas sus partes el Reglamento del Teatro Nacional y que tanto él como la Compañía se comprometen a acatar dicho Reglamento del principio al fin sin omisiones y sin que pueda haber lugar a que se les haga advertencias por razón de incumplimiento.

IV

Entran en el Repertorio Artístico de la Compañía las siguientes obras: La emigrada, Noche del Alma, La fuerza ciega, Cuervos rubios, Aurora Boreal, La divisa punzó, Una mujer desconocida, Perdida, La brecha, Con las alas rotas, El germen disperso, La madrecita, Los caminos del mundo, La serpiente, El castigo de amar, La conquista, El complot del silencio, La propia obra, El vuelo nupcial, Cartas de amor, Fruta picada, La novia de los forasteros, Bendita seas, El sendero en tinieblas, La honra ajena, Los derechos de la salud, Barranca abajo, Nuestros hijos, En familia etc.

V

La citada Compañía comprende entre sus principales partes las siguientes: Gerardo Blanco, Carlos Bouhier, José Ganduglia, José Olarra, Luis Pérez, Pablo Piazza, Juan Porta, Angel Reyes, Julio Scarsella, Oscar Soldati, Antonio Zamora, Consuelo Abbad, Ana Arneodo, Carmen Castex, Mirtha D. Arlys, Soledad Díaz, Natalia Fontan, Carmen Ganduglia, Hortensia Jofré, Carmen Olivet, Haydée Passera, Camila Quiroga y Carola Smith.

VI

El contratista podrá cobrar por las representaciones los precios siguientes: asiento de palco butaca o luneta hasta diez colones, por asiento; asiento galería, primera fila, hasta cinco colones; asiento segunda fila, hasta cuatro colones.

VII

El Contratista podrá explotar las cantinas del Teatro durante las representaciones con arreglo a la Ley de Licores y haciéndose responsable del aseo escrupoloso de los locales.

VIII

La función de beneficencia reglamentaria tendrá lugar en la fecha que indique esta Secretaría.

IX

En caso de que surjan dificultades en la ejecución del presente convenio, el Contratista ni su Compañía podrán apelar a la vía diplomática para resolverlas.

En fe de lo cual firmamos el presente convenio en la ciudad de San José, a los veintisiete días del mes de enero de mil novecientos veintisiete.—Carlos Volio.—E. Romeo.

Casa Presidencial.—San José, a los veintisiete días del mes de enero de mil novecientos veintisiete.—Apruébase el convenio anterior.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

Entre nostros Carlos Volio Tinoco, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado por el señor Presidente de la República, y Dionisio Facio Ulloa, mayor, casado, empresario y vecino de esta ciudad, que en adelante se llamará el Contratista, hemos celebrado el siguiente convenio:

I-

El Contratista se compromete en hacer venir al país, por su cuenta y riesgo, la Compañía Cómico Dramática "Gregorio Martínez Sierra" que debutará el día veintitrés del mes en curso.

II

El Gobierno concede el uso del Teatro Nacional y accesorios de representaciones a la Empresa, desde la fecha del debut hasta el día quince de marzo próximo entrante. Comprende la concesión el servicio de luz y el transporte en ferrocarril de la citada Compañía, del puerto a la capital y viceversa, a la llegada al país y a la salida hacia el exterior.

III

El Contratista declara que conoce en todas sus partes el Reglamento del Teatro Nacional y que tanto él como la Compañía se comprometen a acatar dicho Reglamento del principio al fin sin omisiones y sin que pueda haber lugar a que se les haga advertencias por razón de incumplimiento.

IV

Entran en el repertorio artístico de la Compañía las siguientes obras: La Tragedia de Marichu, Angela María, Los milagros del jornal, La cruz de Pepita, La risa de Juana, La octava mujer de Barba Azul, Alicia neurasténica, Casa de Muñecas, El pavo real, El camino de la felicidad, Tú eres la paz, Rosina es frágil, Canción de cuna, etc.

V

La citada Compañía comprende entre sus principales partes las siguientes: José Alburqueque, Manuel Collado, Félix Fernández, Luis García Ortega, Luis Manrique, Ricardo Mazo, Luis Pérez de León, Francisco Pereda, Alfonso Tudela, Luis Alvarez, Catalina Bárcena, Pilar Diez, Concepción Fernández, Tina Fernández, Aurora García Alonso, María del Carmen Gil, Mariana Larrabeiti, Milagros Leal, Rafaela Satorres y Rosario San Román.

VI

El Contratista podrá cobrar para las representaciones los precios siguientes: asiento de palco, butaca o luneta, hasta diez colones; asiento palco galería primera fila, seis colones; asiento palco galería segunda fila, cinco colones; galería central, dos colones cincuenta céntimos y galería general, dos colones.

VII

El Contratista podrá explotar las cantinas del Teatro durante las representaciones con arreglo a la Ley de Licores y haciéndose responsable del aseo escrupoloso de los locales.

VIII

La función de beneficencia reglamentaria tendrá lugar en la fecha que indique esta Secretaría.

IX

El Gobierno podrá hacer uso del Teatro en cualquier momento y para cualquier fiesta social o acto oficial que pudieran ocurrir durante el término de la concesión.

X

En caso de que surjan dificultades en la ejecución del presente convenio, el Contratista ni su Compañía podrán apelar a la vía diplomática para resolverlas.

XI

El Contratista ofrece la fianza solidaria del señor José Manuel Sáenz Witting, mayor, casado, comerciante y de este vecindario, para garantizar las exigencias reglamentarias. El señor Sáenz Witting declara que conoce las disposiciones respectivas del Reglamento del Teatro Nacional y que garantiza con sus haberes personales al Contratista.

En fe de lo cual firmamos el presente convenio en la ciudad de San José, a los diez y ocho días del mes de febrero de mil novecientos veintisiete.—Carlos Volio.—Dionisio Facio.—J. M. Sáenz Witting.

Casa Presidencial.—San José, a los diez y nueve días del mes de febrero de mil novecientos veintisiete.—Apruébase el convenio anterior.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

Entre nosotros Carlos Volio Tinoco, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado por el señor Presidente de la República, y Dionisio Facio Ulloa, mayor, casado, empresario y vecino de esta ciudad, que en adelante se llamará el Contratista, hemos celebrado el siguiente convenio:

I

El Contratista se compromete en hacer venir al país por su cuenta y riesgo la grandiosa Compañía de Revista "Velasco", que debutará el día diez y seis de abril próximo entrante.

II

El Gobierno concede el uso del Teatro Nacional y accesorios de representaciones a la Empresa desde la fecha del debut hasta el día cinco de mayo próximo. Comprende la concesión el servicio de luz y el trasporte en ferrocarril de la citada Compañía, del puerto a la capital y viceversa, a la llegada al país y a la salida hacia el exterior.

III

El Contratista declara que conoce en todas sus partes el Reglamento del Teatro Nacional y que tanto él como la Compañía se comprometen a acatar dicho Reglamento del principio al fin sin omisiones y sin que pueda haber lugar a que se les haga advertencias por razón de incumplimiento.

IV

Entran en el repertorio artístico de la Compañía las siguientes obras: Las maravillosas, La feria de las hermosas, La calesera, El arco iris, En plena locura, Las mujeres de Lacuesta, Mujeres y flores, La verbena de la paloma, etc.

V

La citada Compañía comprende entre sus principales partes las siguientes: señores Palomera, Elías Soto, Escriba, Cañizares, Jimeno; el gran bailarín espa-

ñol Antonio de Bilbao, María Caballé, Tina de Jarque, Paquita López, Lola Rosel; bailarinas, la célebre pareja francesa Lou-Jounet e Isas Marsque etc.

VI

El Contratista podrá cobrar para las representaciones los precios siguientes: butaca y palco (asiento), doce colones; luneta, diez colones; palco galería primera fila, seis colones; palco galería segunda fila, cinco colones y galería general, tres colones. (Tarifa máxima).

VII

El Contratista podrá explotar las cantinas del Teatro durante las representaciones con arreglo a la Ley de Licores y haciéndose responsable del aseo escrupoloso de los locales.

VIII

La función de beneficencia reglamentaria tendrá lugar en la fecha que indique esta Secretaría.

IX

El Gobierno podrá hacer uso del Teatro en cualquier momento y para cualquier fiesta social o acto oficial que pudieran ocurrir durante el término de la concesión.

X

En caso de que surjan dificultades en la ejecución del presente convenio, el Contratista ni su Compañía podrán apelar a la vía diplomática para resolverlas.

XI

El Contratista ofrece la fianza solidaria del señor José Manuel Sáenz Witing, mayor, casado, comerciante y de este vecindario, para garantizar las exigencias reglamentarias. El señor Sáenz Witting declara que conoce las disposiciones respectivas del Reglamento del Teatro Nacional y que garantiza con sus haberes personales al Contratista.

En fe de lo cual firmamos el presente convenio en la ciudad de San José, a los veintinuee días del mes de marzo de mil novecientos veintisiete.—Carlos Volio.—Dionisio Facio.—J. M. Sáenz Witting.

Casa Presidencial.—San José, a los veintinueve días del mes de marzo de mil novecientos eintisiete.—Apruébase el convenio anterior.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

Entre nosotros Carlos Volio Tinoco, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, y Dionisio Facio Ulloa, mayor, casado, empresario y vecino de esta ciudad, que en adelante se llamará el Contratista, hemos celebrado el siguiente convenio:

I

El Contratista se compromete a hacer venir al país por su cuenta y riesgo, la Compañía Italiana de Operetas Lea Candini. La temporada se iniciará tan

pronto como la Compañía María Teresa Montoya haya finalizado la suya, o antes si esta Compañía no se presenta en el plazo convenido, comprometiéndose el concesionario a dejar el Teatro, si su Compañía estuviere actuando, una vez que la Compañía Bracale ingrese al país.

II

El Gobierno concede al Contratista el uso gratuito del Teatro Nacional con el correspondiente material de representaciones, hasta para veinte de ellas ordinarias que dará la citada Compañía Lea Candini. Comprende la concesión, además del uso del Teatro, el servicio de luz y el trasporte en ferrocarril de la citada Compañía, del puerto a la capital y viceversa, a la llegada al país y a la salida hacia el exterior; sin que el Contratista ni la Compañía puedan reclamar ningún otro auxilio ni favor especial del Gobierno.

III

El Contratista declara que conoce en todas sus partes el Reglamento del Teatro Nacional y que tanto él como la Compañía se comprometen a acatar dicho Reglamento del principio al fin sin omisiones y sin que pueda haber lugar a que se les haga advertencias por razón de incumplimiento.

IV

Entran en el repertorio artístico de la Compañía las siguientes obras: La Contessa Marizza, La Fornarina, Paese dei Campanelli, Clo Clo, Frasquita, Pierrot Nero, La Ragazza Perduta, Casta Diva, Mademoiselle Canapé, Madame Pompadour, Crema de Chic, Scognizza, La Danza delle Libellule, Amore Sulla Neve, La Rosa di Stamboul etc.

V

La citada Compañía comprende entre sus principales partes las siguientes: Salvatore Siddivo, Leo Micheluzzi, Giulio Neglia, Alberto Tarantino, Renato Tignani, Angelo Camoglio, Giuseppe Cantoni, Dante Bernardi, Ugo Cesarini, Enrico Turola, Giovani Valeri, Lea Candini, María Tabassi, Margherita Neglia, Mirra Gargano Siddivo, Armanda Dinica, Gracia Tarantino y Ermelinda Gordoni.

VI

El Contratista podrá cobrar para las representaciones los precios siguientes: asiento en palco, luneta o butaca, hasta ocho colones; palco de galería, cinco colones; galería, dos colones cincuenta céntimos.

VII

El Contratista podrá explotar las cantinas del Teatro durante las representaciones con arreglo a la Ley de Licores y haciéndose responsable del aseo escrupoloso de los locales.

VIII

La función de beneficencia reglamentaria tendrá lugar en la fecha que indique esta Secretaría.

IX

El Gobierno podrá hacer uso del Teatro en cualquier momento y para cualquier fiesta social o acto oficial que pudieran ocurrir durante el término de la concesión, a lo cual no podrán oponerse el Contratista ni la Compañía.

X

Si a juicio de esta Secretaría la calidad de la Compañía no corresponde a la categoría y fines del Teatro, se declarará la caducidad del presente convenio sin lugar a reclamo de parte del Contratista o de la Compañía.

XI

En caso de que surjan dificultades en la ejecución del presente convenio, ni el Contratista ni su Compañía podrán apelar a la vía diplomática para resolverlas.

XII

El Contratista ofrece la fianza solidaria del señor Justo A. Facio, mayor, casado, profesor de enseñanza y vecino de esta ciudad, para garantizar las exigencias reglamentarias. El fiador señor Facio declara que conoce las disposiciones respectivas del Reglamento del Teatro Nacional y que garantiza con sus haberes personales al Contratista.

En fe de lo cual firmamos el presente convenio en la ciudad de San José, a los seis días del mes de julio de mil novecientos veintisiete.—Carlos Volio.—Dionisio Facio.—Justo A. Facio.

Casa Presidencial.—San José a los catorce días del mes de julio de mil novecientos veintisiete.—Apruébase el convenio anterior.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

Entre nosotros Carlos Volio Tinoco, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, y Mario Urbini Casali, mayor, casado, empresario, italiano y vecino de esta ciudad y que en adelante se llamará el Contratista, hemos celebrado el siguiente convenio:

I

El Contratista se compromete a hacer venir al país por su cuenta y riesgo la Compañía de Opera Bracale, que debutará en la segunda quincena de agosto próximo.

II

El Gobierno concede al contratista el uso gratuito del Teatro Nacional con el correspondiente material de representaciones hasta para veinte de ellas ordinarias que dará la citada Compañía Bracale. Comprende la concesión, además del uso del Teatro, el servicio de luz y el trasporte en ferrocarril de la citada Compañía, del puerto a la capital y viceversa, a la llegada al país y a la salida hacia el exterior; sin que el contratista ni la Compañía puedan reclamar ningún otro auxilio ni favor especial del Gobierno.

III

El Contratista declara que conoce en todas sus partes el Reglamento del Teatro Nacional y que tanto él como la Compañía se comprometen a acatar dicho Reglamento del principio al fin sin omisiones y sin que pueda haber lugar a que se les haga advertencias por razón de incumplimiento.

IV

Entran en el repertorio artístico de la Compañía las mejores óperas clásicas conocidas.

V

La citada Compañía comprende entre sus principales partes las siguientes: Sopranos: Leonetta Balducci, Leonora Corona, Bianca Gherardi, Aurora Buades, Lina Masucci, Ersilda Tamaguini, Giuseppina Tava. Tenores: Hipólito Lázaro, Guido Volpi, R. Echeverría, Vittorio Orlandi. Barítonos: Cav. Luigi Borgonovo, Luigi Dimitry, Paolo Terretti. Bajos: Alfredo Morisani, Abele Carnevali, Roberto Cirami, Cav. Guglielino Soriente, Cav. Arturo Bovi y Oscar Leoni.

VI

El contratista podrá cobrar para las representaciones los precios siguientes: luneta, quince colones; butaca o palco, veinte colones y palco galería en la proporción correspondiente.

VII

El Contratista podrá explotar las cantinas del Teatro durante las representaciones con arreglo a la Ley de Licores y haciéndose responsable del aseo escrupoloso de los locales.

VIII

La función de beneficencia reglamentaria tendrá lugar en la fecha que indique esta Secretaría.

IX

El Gobierno podrá hacer uso del Teatro en cualquier momento y para cualquier fiesta social o acto oficial que pudieran ocurrir durante el término de concesión, a lo cual no podrán oponerse el Contratista ni su compañía.

X

En caso de que surjan dificultades en la ejecución del presente convenio, el Contratista ni su Compañía podrán apelar a la vía diplomática para resolverlas.

XI

Si a juicio de esta Secretaría la calidad de la Compañía no corresponde a la categoría y fines del Teatro, se declarará la caducidad del presente convenio sin lugar a reclamo de parte del Contratista o de la Compañía.

XII

El Contratista ofrece la fianza solidaria del señor Dionisio Facio Ulloa, mayor, casado, empresario y vecino de esta ciudad, para garantizar las exigencias

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

reglamentarias. El señor Facio Ulloa declara que conoce las disposiciones respectivas del Reglamento del Teatro Nacional y que garantiza con sus haberes personales al Contratista.

En fe de lo cual firmamos el presente convenio en la ciudad de San José, a los veintiocho días del mes de junio de mil novecientos veintisiete.—Carlos Volio.—Mario Urbini.—Dionisio Facio.

Casa Presidencial.—San José, a los veintitrés días del mes de agosto de mil novecientos veintisiete.—Apruébase el convenio anterior.—JIMÉNEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—CARLOS VOLIO.

Nosotros, CARLOS VOLIO TINOCO, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República por una parte y por la otra EDUARDO JOSÉ PINTO FERNÁNDEZ, médico, por sí y en representación de sus menores hijos Ester y Edgar Pinto Hernández, estudiantes, como padre legítimo de ellos y en ejercicio de la patra potestad, Gonzalo, industral, Mario, mecánico, Lilliam, de ocupaciones domésticas y Eduardo José, agricultor, por sí y como apoderado generalísimo de Berta, de ocupaciones domésticas, todos Pinto Hernández, mayores de edad, menos Ester y Edgar, de este vecindario, casados, menos Ester y Edgar que son solteros y Berta que es viuda, quienes en lo sucesivo se denominarán "la Sucesión", hemos convenido en lo siguiente:

I

La Sucesión es dueña de la finca inscrita en el Registro de la Propiedad, Partido de Alajuela, tomo 766, folios 32, 33 y 151, número 35,792, asientos 2, 7 y 8, que es la hacienda denominada Poás o Tacares y consiste en terreno cultivado de caña de azúcar, café, potrero y el resto de montes, con 25 casas, un galerón para caballerizas, un gallinero, un galerón para carretas de dos pisos con una casa de madera adentro para peones, un trapiche movido por agua con un tren para elaborar dulce, de seis palas, cubierto con un galerón de tres cuerpos, situada parte en el barrio de Concepción de Grecia, distrito 2º., cantón 3º. de la provincia de Alajuela y parte en el barrio de San José, distrito 2º. del cantón primero de la misma provinca, con los siguientes linderos: Norte, propiedad de Mercedes Hernández, quebrada en medio; ídem de Rufino Quesada, Manuel Vargas, Esteban Arrieta, Hipólito Conejo, María Josefa López y Silvestre Rojas y río Corrales en medio; ídem de Estéfana y Blas Salas; Sur, ídem de Manuel Saborío, Juan Sánchez, Romualdo Zamora, Justino Ugalde, Ramona Rojas, Pedro Castro, Lucas Alfaro, Juan y José Vargas, Juan Segura, Josefa Acosta, Manuel Segura, Santos Bravo, José Rojas y Juan Martínez, río Pavas en medio, propiedad de Gerardo Hernández; Este, ídem de Ciriaco Arroyo, Francisco Quesada y Darío Chacón, río Pavas en medio, propiedad de Gerardo Hernández y Oeste, ídem de Baltasara Sánchez y herederos de Prudencio Esquivel, río Rosales y Grande en medio y propiedad de Gerardo Hernández. Mide la finca 677 hectáreas, 68 áreas, 81 centiáreas, 89 decímetros y 80 centímetros cuadrados. La finca inscrita pertenece a los citados señores Pinto Hernández, por iguales partes y sobre ella tiene el derecho de usufructuarla de por vida el señor Pinto Fernández.

Los vendedores traspasan al Gobierno el dominio pleno, libre de gravámenes, de un lote de la finca descrita que se describe así: lote a lo largo del río Poás en una extensión suficiente para la construcción de la presa, canal, toma de agua, tanque de presión, casa de máquinas, subestación transformadora, casas de habitación para el personal de la central y de los guardas para la presa y canal y demás accesorios de la planta eléctrica que el Gobierno hará construir allí para la elec-

trificación del Ferrocarril al Pacífico, según contrato celebrado con la Compañía AEG de Berlín. El lote linda por el Norte, Este y Oeste con el resto de la finca general y por el Sur, con el río Poás, quedando sujeto el traspaso a las condiciones que se indican a continuación.

II

La planta se instalará en el margen derecho lado Noroeste del río Poás en el lugar más apropiado a juicio de la AEG, contratista para la construcción, quedando situada más abajo del puente de piedra sobre el mismo río, más o menos un kilómetro aguas abajo de dicho puente, en el camino actual de la finca a Turrúcares, donde el Poás ha recibido las aguas del Itiquís.

Si por accidentes naturales o daños de otra naturaleza llegare a ser necesario mudar la presa, o el acueducto o pasar a otro lugar inmediato adecuado la planta generadora, podrá el Gobierno hacerlo en el resto de la finca de la Sucesión, sin que tenga que pagar un precio adicional salvo el de las mejoras que hubiere en lo que tomare nuevamente el Gobierno y el valor del terreno, el cual se valorizará posteriormente por peritos si ambas partes no se ponen de acuerdo.

III

El canal que conducirá el agua de la presa al tanque de presión tendrá una longitud de más o menos dos mil doscientos metros, entendiéndose que no podrá exceder esa medida en más de un diez por ciento. La presa será construida en el río a la altura que sea necesaria para poder utilizar convenientemente en la planta toda el agua del río y con la fortaleza para resistir la presión del embalse que se produzca y avenidas del río en la época lluviosa.

IV

Además del terreno que ocupe la presa, será del Gobierno una superficie a ambos lados de esa construcción que medirá hasta dos hectáreas, pudiendo extenderse hasta doscientos metros río arriba. La Sucesión no reclamará por la diferencia en la elevación del nivel de las aguas del río antes de la presa. Además, todo el terreno que quede entre el río y el canal será de la propiedad del Gobierno, lo mismo que una faja al otro lado de ese canal que no podrá medir más de doce metros de ancho.

V

Donde termine el canal, será propiedad del Gobierno el terreno que a juicio de la AEG sea necesario para instalar el tanque de presión, desarenadero, tubería de presión, edificios para los transformadores y otros aparatos o máquinas necesarios como las casas de habitación y campamentos indispensables y demás fines accesorios, pero se entiende que el total de la extensión de terreno comprendiendo todo lo que la Sucesión cede en propidad al Gobierno para y alrededor de la presa, canal, tanques, tubería de presión, planta y otros edificios no sumará más de veinticinco hectáreas.

VI

La Sucesión concede al Gobierno por todo el tiempo que exista la planta el derecho de pasar libremente sobre el resto de sus propiedades con sus líneas de transmisión eléctricas a cualquier voltaje y líneas para la comunicación tele-

fónica o telegráfica de la planta, quedando el Gobierno en libertad de colocar esas líneas y su correspondiente postería o torres de supresión por donde fuere conveniente en cualquier lugar de la finca.

VII

La Sucesión concede al Gobierno el derecho gratuito de servirse del camino de la finca para el libre tránsito y transporte, a fin de dar un fácil acceso desde las carreteras nacionales a la propiedad del Gobierno, pasando por el puente actual sobre el río Poás.

VIII

Si el Gobierno construyere un camino con sus puentes correspondientes para mejorar la comunicación de la planta con la carretera vieja a Puntarenas, es entendido que la Sucesión facilitará gratuitamente el terreno que quedare dentro de la finca y que fuere absolutamente necesario para el nuevo camino del ancho de las carreteras nacionales. En cambio, la Sucesión tendrá el derecho al libre uso para tránsito y transporte por ese camino en todo tiempo.

IX

El Gobierno, por todo el tiempo en que funcione la planta hidroeléctrica a que concierne este Convenio, dará gratuitamente a la Sucesión cien caballos—equivalente el caballo a 736 watts—de potencia eléctrica a una frecuencia de 60 períodos y al voltaje de transmisión normal que podrán emplearse para lo que a bien tenga y deseare la Sucesión, entendiéndose que el Gobierno entregará esa fuerza eléctrica por una sola línea que no se extenderá más de cinco kilómetros al Noreste de la planta hidroeléctrica sobre el Poás. El Gobierno entregará a la Sucesión para aprovechar esa fuerza, dos motores eléctricos de veinticinco caballos, tres ídem de quince caballos, uno ídem de diez caballos, nuevos y en perfecto buen estado sin más responsabilidad de parte del Gobierno una vez entregados a la Sucesión.

X

El Gobierno pagará en efectivo a la Sucesión en pago de las veinticinco hectáreas de terreno que adquiere y otros derechos que le conceden en esta concesión la suma de treinta mil colones equivalentes a $ 7,500.00 dólares moneda norteamericana, pagaderos en efectivo a más tardar seis meses después de la fecha en que este convenio quede definitivamente inscrito como escritura pública en el Registro de la Propiedad.

XI

La localización del terreno que la Sucesión cede al Gobierno será hecha por la AEG antes de seis meses después de firmado este convenio, fijando los linderos correspondientes, efectuando las medidas necesarias y levantando un plano del terreno del cual se harán tres copias que firmarán el Gobierno y la Sucesión, entregándose una de esas copias firmadas a cada una de las dos partes y a la AEG respectivamente. Desde que esté hecha la localización, tomará el Gobierno la posesión del terreno.

XII

El usufructuario, señor Pinto Fernández, está de acuerdo en la celebración del anterior contrato y como padre legítimo de los menores Edgar y Ester

Pinto Hernández se compromete a obtener la aprobación judicial de este convenio, en cuanto a la parte que atañe a sus representados, dentro del término de un mes a más tardar. El señor Eduardo José Pinto Hernández tiene poder generalísimo ilimitado de doña Berta según consta del asiento N°. 37377, folio 246 del tomo 30 del Registro de Personas.

XIII

Una vez hecha la localización del terreno en la forma prevista en el artículo XI, los vendedores se comprometen a firmar la escritura de traspaso inscribible correspondiente, a menos que el Gobierno quiera hacerlo antes, en cuyo caso, se obligan a hacerlo cuando se les notifique.

En fe de lo anterior, firmamos este contrato en la ciudad de San José, a las diez y seis horas del veinte de agosto de mil novecientos veintisiete.

Carlos Volio — E. J. Pinto H. — Eduardo J. Pinto — Gonzalo Pinto — Lilliam P. de Herrera — M. Pinto.

Casa Presidencial.—San José a los veinte días del mes de agosto de mil novecientos veintisiete.—Apruébase el contrato anterior.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

Entre nosotros, Carlos Volio Tinoco, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, y la «Allgemeine Elektricitaets-Gesellschaft, Berlin», que en lo sucesivo se denominará la «A. E. G.», representada por Otto Rusche Lanenroth, mayor, casado, comerciante alemán, vecino de Berlín, actualmente aquí, se convino en lo siguiente:

1°.—El Gobierno de la República acepta las especificaciones, planos y presupuestos que para la electrficación del Ferrocarril al Pacífico ha presentado la «A. E. G.», de acuerdo con el artículo 3°. del contrato de 24 de julio de 1926, con las modificaciones siguientes:

a) Que se agregue a la extensión de vía férrea que se electrificará, la sección de líneas necesaria para que el ramal de Esparta sea también electrificado.

b) Que se incluya en las construcciones de la estación para fuerza hidroeléctrica: una casa de habitación para el Jefe de la planta, una casa doble para dos maquinistas, una casa para los guardas en la presa y una casa para los ayudantes de la planta. Es entendido que estas casas podrán ser empleadas por la A. E. G., una vez construidas y antes de la entrega de la planta, para habitación de su personal técnico dirigente.

c) Que se suministren dos carros de acumuladores eléctricos para el servicio sobre la vía del movimiento de los carros en las estaciones de San José y Puntarenas y en el muelle del puerto de Puntarenas.

d) Que se instalen tanto en San José como en Puntarenas, para la carga eléctrica de las baterías de los carros indicados en el párrafo c), los convertidores con sus necesarios accesorios y para ser alimentados con fuerza del servicio de tracción.

e) Que se instale en vez del cable aéreo de cinco pares para el servicio de comunicaciones telefónicas y telegráficas, un cable subterráneo de ocho pares con cubierta de plomo y protección de cinta de hierro. Que en lugar del conductor de retorno colocado sobre la postería se instalen las conexiones entre riel y riel. Es entendido que el cable del servicio de comunicaciones tendrá un aislamiento eléctrico cápaz de resistir tensiones normales hasta de 2000 volts y que el aislamiento de los aparatos de baja tensión que deberá suministrar la A. E. G. se ajustará a las últimas prescripciones alemanas.

f) Que la sección transversal del alambre del trolley será de 80 mm. cuadrados y la del cable de bronce suspensor de 35 mm. cuadrados.

g) Que en la estación hidroeléctrica se instalará un convertidor de 100 Kva. para suministrar fuerza eléctrica trifásica a 60 períodos que pueda ser necesaria para usarse en los alrededores próximos a la planta.

h) Que la planta eléctrica conste de tres grupos generadores del mismo tipo y capacidad de los dos que proponía la A. E. G.; y que el edificio de tales máquinas generadoras se construya acondicionado para dar cabida a los tres grupos generadores.

i) Que los interruptores de la subestación sean instalados en forma que puedan ser operados a distancia desde la casa de los generadores.

j) Que en la casa de los generadores se instalen los instrumentos necesarios para el control y medida del equipo eléctrico de la subestación, donde también se colocarán watímetros y voltímetros con registradores gráficos. Además se instalarán medidores de kilowats horas.

k) Que en las líneas alimentadoras salientes se coloquen equipos indicadores de las condiciones de esás líneas.

l) Que la línea de alimentación desde la planta a la vía férrea, se componga de cuatro conductores empleados así: un conductor para cada una de las tres siguientes secciones: vía de San José hasta Turrúcares inclusive el ramal de Alajuela; vía desde Turrúcares hasta El Coyolar; vía desde El Coyolar hasta Puntarenas, inclusive el ramal de Esparta; y un conductor de retorno común. Es entendido que los cuatro conductores irán colocados, desde la planta hasta Turrúcares, sobre la misma postería. Que dos conductores se conectarán al trolley por medio de interruptores en el punto de empalme en Turrúcares, lo mismo que se conectará ahí el retorno común a los rieles. El alambre restante se llevará en la postería del trolley hasta El Coyolar, donde se empalmará por medio de interruptores a la sección del trolley que alimenta las locomotoras desde ahí a Puntarenas. Entre esas secciones se colocarán los interruptores que las dividen entre sí.

m) Que además de los pararrayos tipo Bendmann en la planta, se colocarán en la línea del trolley otros tres pararrayos del mismo sistema en los siguientes puntos: San José, Esparta y Alajuela.

2º.—La A. E. G. acepta todas y cada una de las modificaciones enumeradas en el artículo anterior y se compromete a modificar sus planes de electrificación a fin de incluir en ellos y ejecutar tales modificaciones, siendo entendido que no por eso aumentará la suma total del presupuesto por ellos presentado, o sea $ 1.620,000.00.

3º.—La A. E. G. conviene en adelantar al Gobierno los intereses correspondientes a los bonos que éste emita, en relación con el Contrato de Electrificación del Ferrocarril al Pacífico, durante los cuatro primeros semestres del plazo, siendo entendido que el Gobierno empezará a hacer sus pagos durante el quinto semestre. El Gobierno pagará a la A. E. G. la suma que en virtud de esta cláusula le adelanta, de acuerdo con la tabla de pagos que se agrega y según se determine posteriormente entre la Secretaría de Hacienda y la A. E. G.

4º.—Convienen las partes, de acuerdo con el artículo 8º. del contrato de 24 de julio de 1926, ya citado, en que tan pronto esté rendida la garantía prevista en ese artículo, el Gobierno hará entrega a la A. E. G. de los bonos a que se refiere el contrato financiero de la misma fecha. Es entendido que el plazo concedido a la Compañía para entregar terminadas las obras, empezará a correr del día en que se le haga entrega de los bonos provisionales.

5º.—Convienen las partes en que la fecha inicial para la tabla de amortizaciones agregada al contrato financiero de 24 de julio de 1926, entre la A. E. G. y el Gobierno, sea la de 1º de setiembre de 1927 y en que las demás fechas de dicha tabla cambien en la misma proporción.

6º.—La garantía a que se refiere la cláusula 4ª. de este contrato, y que se rendirá a completa satisfacción del Gobierno, se consignará en los siguientes términos: .....garantiza al Gobierno de Costa Rica el fiel cumplimiento y observación en todas sus cláusulas y especificaciones por parte de la A. E. G. (nombre completo) de Berlín, del contrato para la electrificación del Ferrocarril al Pacífico, celebrado entre el Gobierno y esa Compañía firmado el 24 de julio de 1926 por el señor Ministro de Fomento, don Carlos Volio Tinoco, de parte del Gobierno y don Otto Rusche como apoderado de la A. E. G., haciéndose solidariamente responsable y sin lugar a revocatoria de todas las obligaciones contraídas por la A. E. G. como consecuencia del mencionado contrato. A esta garantía se adjuntará, refrendada, una copia exacta de los contratos técnico y financiero de 24 de julio de 1926 y del presente contrato y una copia completa y detallada de las especificaciones del suministro, construcciones e instalaciones que deberá efectuar y llevar a cabo la A. E. G. por el precio del presupuesto del respectivo contrato.

7º.—La línea de transmisión de la planta a la vía férrea será colocada procurando la menor longitud y la situación más conveniente, pero en caso que para aprovechar tal proyecto hubiere que atravesar fincas cuyos dueños pudieran hacer dificultades, se colocará dicha línea pasando solamente por las propiedades de la sucesión Pinto Hernández, para lo que el Gobierno ha obtenido ya el derecho de libre paso y colocación, sin que por eso el Gobierno tenga que pagar a la A. E. G. nada adicionalmente, instalando ésta el número de postes necesarios y de la altura que estime conveniente para el trayecto que definitivamente se fije.

Entregará el contratista dentro del presupuesto al Gobierno, los siguientes motores que tiene que dar gratuitamente a la sucesión Pinto Hernández:

Dos motores de 25 caballos
Tres motores de 15 caballos
Un motor de 10 caballos

todos trifásicos, 4 polos, 60 períodos, voltaje normal adecuado, nuevos y en perfecto buen estado. Colocará el contratista también dentro del presupuesto la línea trifásica de la planta al lugar en que hay que entregar la fuerza de 100 caballos de la sucesión Pinto Hernández, en la inteligencia de que se trata de una sola línea que no se extenderá más de 5 kilómetros al Noreste de la planta hidroeléctrica sobre el río Poás.

8º.—La electrificación del Ferrocarril al Pacífico en la cual está empeñado el prestigio de la casa principal, será ejecutada en todas sus partes, tanto en lo que se suministra como en la construcción y montaje en el país, bajo la responsabilidad, dirección y ejecución directa e insustituible de los departamentos técnicos principales de la A. E. G. Berlín, que corresponden en este caso, o sea del Departamento de Ferrocarriles y el Departamento de Centrales Hidroeléctricas, de manera que el Gobierno de Costa Rica tiene la seguridad de que los trabajos de la electrificación del Ferrocarril al Pacífico estarán respaldados en su ejecución, por exactamente el mismo personal técnico que ha tenido a su cargo trabajos importantes de electrificación ferocarrilera y construcciones de centrales hidroeléctricas en Alemania y otros países.

En fe de lo anterior firmamos este convenio en la ciudad de San José, a los veinte días del mes de agosto de mil novecientos veintisiete.—Carlos Volio.—Otto Rusche.

Casa Presidencial.—San José, a los veinte días del mes de agosto de mil novecientos veintisiete.—Apruébase el convenio anterior.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Carlos Volio.

PLAN PARA EL PAGO DEL ADELANTO DE LOS INTERESES CORRESPONDIENTES A LOS SEMESTRES, PREVIOS A LA INAUGURACIÓN DE LA TRACCIÓN ELÉCTRICA

Adelantos	$	135000 00
Intereses simples sobre los adelantos ...		10125 00
	$	145125 00

Fecha	Renta semestral	Intereses	Amortización semestral	Saldo
Julio 1—1929.....	$ 7061 38	$ 5442 19	$ 1619 19	$ 145125 00
Enero 1—1930.....	7061 38	5381 47	1679 91	143505 81
Julio 1—1930.....	7061 38	5318 47	1742 91	141825 90
Enero 1—1931	7061 38	5253 11	1808 27	140082 99
Julio 1—1931.....	7061 38	5185 28	1876 10	138274 72
Enero 1—1932.....	7061 38	5114 95	1946 43	136398 62
Julio 1—1932.....	7061 38	5041 96	2019 42	134452 19
Enero 1—1933.....	7061 38	4966 23	2095 15	132432 77
Julio 1—1933.....	7061 38	4887 66	2173 72	130337 62
Enero 1—1934	7061 38	4806 15	2255 23	128163 90
Julio 1—1934.....	7061 38	4721 57	2339 81	125908 67
Enero 1—1935.....	7061 38	4633 84	2427 54	123568 86
Julio 1—1935.....	7061 38	4542 80	2518 58	121141 32
Enero 1—1936.....	7061 38	4448 35	2613 03	118622 74
Julio 1—1936.....	7061 38	4350 37	2711 01	116009 71
Enero 1—1937.....	7061 38	4248 71	2812 67	113298 70
Julio 1—1937.....	7061 38	4143 23	2918 15	110486 03
Enero 1—1938.....	7061 38	4033 80	3027 58	107567 88
Julio 1—1938.....	7061 38	3920 26	3141 12	104540 30
Enero 1—1939.....	7061 38	3802 48	3258 90	101399 18
Julio 1—1939.....	7061 38	3680 26	3381 12	98140 28
Enero 1—1940	7061 38	3553 47	3507 91	94759 16
Julio 1—1940.....	7061 38	3421 92	3639 46	91251 25
Enero 1—1941.....	7061 38	3285 44	3775 94	87611 79
Julio 1—1941.....	7061 38	3143 84	3917 54	83835 85
Enero 1—1942.....	7061 38	2996 94	4064 44	79918 31
Julio 1—1942.....	7061 38	2844 52	4216 86	75853 87
Enero 1—1943.....	7061 38	2686 39	4374 99	71637 01
Julio 1—1943.....	7061 38	2522 33	4539 05	67262 02
Enero 1—1944.....	7061 38	2352 12	4709 26	62722 97
Julio 1—1944	7061 38	2175 52	4885 86	58013 71
Enero 1—1945.....	7061 38	1992 29	5069 09	53127 85
Julio 1—1945.....	7061 38	1802 21	5259 17	48058 76
Enero 1—1946.....	7061 38	1605 00	5456 38	42799 59
Julio 1—1946.....	7061 38	1400 37	5661 01	37343 21
Enero 1—1947	7061 38	1188 08	5873 30	31682 20
Julio 1—1947.....	7061 38	967 84	6093 54	25808 90
Enero 1—1948.....	7061 38	739 32	6322 06	19715 36
Julio 1—1948.....	7061 38	502 25	6559 13	13393 30
Enero 1—1949.....	7090 46	256 29	6834 17	6834 17
		$ 137359 28	$ 145125 00	

Los valores anotados se entienden en dólares (oro americano).
La fecha inicial es supuesta. Variándola, cambian las demás fechas en la misma progresión.

CARLOS VOLIO

OTTO RUSCHE

Nosotros CARLOS VOLIO TINOCO, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, que en adelante se llamará el Gobierno y ALEJANDRO BRICHETTI GAY y CARLO ARBORIO MELLA BORROMEO ARESE, mayores, solteros, profesionales de ciencias y temporalmente vecinos de esta ciudad, por la otra, que en adelante se llamarán los contratistas, con fundamento en lo que dispone el decreto del Poder Legislativo N°. 18 de veintiséis de setiembre último, hemos convenido en lo siguiente:

I

El Goberno se compromete a reservar con destino al fomento de la inmigración, los baldíos encerrados entre los ríos Savegre y Grande de Térraba hasta su confluencia con el río Guineal siguiendo éste aguas arriba hasta su nacimiento y entre la cumbre de la cordillera y el mar.

II

Los contratistas se comprometen a traer familias europeas que se establezcan en dichos terrenos para colonizarlos con sujeción a las disposiciones de la ley citada, en la siguiente proporción: deberán tener establecidas durante el año de 1929, por lo menos, veinticinco familias; durante los cinco años siguientes, por lo menos doscientas familias y durante los años sucesivos, por lo menos cincuenta familias cada año.

III

El Gobierno concede a los contratistas dichos terrenos a razón de cuarenta hectáreas para cada familia y de diez colones por hectárea. El valor será pagado durante los cuatro años posteriores a la ocupación. Los lotes se inscribirán en nombre de los contratistas una vez que hayan sido pagados y cultivados, con cultivos estables y formales, por lo menos la mitad de la extensión concedida. Al extender el título de propiedad a los contratistas, se hará cuenta de modo expreso que el Estado se reserva el derecho de construir en esos terrenos, sin necesidad de expropiación ni de indemnización alguna, muelles, ferrocarriles, puentes, caminos, aduanas, escuelas, estaciones inalámbricas y líneas telegráficas y telefónicas.

No podrá ser vendida a los contratistas una faja de tierra de doscientos metros dentro de los terrenos que abarca este contrato, en las orillas del mar y en las márgenes de los ríos hasta el sitio en que éstos sean navegables o se hagan sensibles a las mareas, que el Estado se reserva perpetuamente para uso de salineros, pescadores y navegantes y para fines de defensa y de utilidad pública.

IV

Los contratistas a su vez, se obligan a traspasar a los jefes de familia de los colonos el título de propiedad de su lote, si han cumplido con las siguientes condiciones: si se han establecido con sus familias y han trabajado con cultivos estables y formales, por lo menos la mitad de su lote y si se ha pagado el precio de su lote a razón de diez colones por hectárea y además los adelantos hechos por los contratistas a los colonos al tenor del convenio arreglado entre ellos, copia del cual se agregará a este contrato una vez que sea aprobado por el Gobierno Italiano.

V

Los contratistas respetarán las áreas actualmente ocupadas con cultivo o habitaciones por cualesquiera individuos con o sin título legítimo.

VI

Por familia se entiende para los efectos de este contrato un grupo de parientes que no baje de cuatro individuos.

VII

Para el efecto del cobro del precio de las tierras, el Gobierno considera libres los terrenos necesarios para la construcción de igiesias, hospitales, escuelas, caminos, tranvías, oficinas de administración y campos de experimentación agrícola.

El Gobierno concede a los contratistas y colonos también el pasaje para trasladarse a su llegada al país del puerto de desembarque a la Colonia, en las lanchas nacionales.

VIII

Los contratistas podrán ocupar en la forma dicha en la cláusula 3ª. los terrenos reservados hasta un límite de cinco mil hectáreas; pero tan luego como demuestren que han traspasado a los jefes de familias esas primeras cinco mil hectáreas con excepción con lo dicho en la cláusula 7ª. y que han llenado las estipulaciones de este contrato, tendrán derecho a ocupar otras cinco mil hectáreas y así sucesivamente hasta el límite convenido.

IX

Los contratistas tienen obligación de admitir colonos nacionales en las mismas condiciones que los extranjeros, siempre que se trate de agricultores, en una proporción del quince por ciento total.

X

El Gobierno concede a los contratistas el derecho para hacer los muelles y puertos indispensables para el servicio de la Colonia, de acuerdo en todo con la Dirección General de Obras Públicas. Esos trabajos serán hechos por cuenta de los contratistas y las obras serán consideradas siempre como de uso general y público sin derecho a indemnización alguna por la construcción.

Los contratistas podrán cobrar un derecho módico de muellaje para el servicio de muelle, derecho que en todo caso deberá ser aprobado por la Secretaría de Fomento y del cual estarán exentas las embarcaciones, las mercaderías y los empleados del Estado.

XI

El Gobierno se obliga a construir y mantener en buen estado una carretera que una la Colonia con el puerto más cercano hasta la concurrencia de quince kilómetros. Deberá también el Gobierno construir antes de la llegada de los colonos por lo menos cinco kilómetros de carretera y continuarla en la proporción necesaria conforme al desarrollo de la Colonia.

XII

Estarán exentos de todo impuesto de importación inclusive el de muellaje, los útiles agrícolas, muebles, víveres, materiales de construcción, maquinaria agrícola, ganados de razas finas, materiales para la construcción de tranvías, muelles y puertos, que por una sola vez traingan los contratistas o los inmigrantes para su instalación. Para acordar tal liberación, en cada caso, se requerirá orden ex-

presa de la Secretaría de Hacienda. Asimismo los colonos y sus plantaciones quedan exentos por diez años, a partir de la entrega de su lote, del impuesto de tributación y de la renta, si llegare a implantarse.

XIII

El Gobierno se obliga a extender el servicio de cabotaje entre el puerto de la Colonia y Puntarenas siempre que las necesidades de la Colonia así lo justifiquen.

XIV

El Gobierno se obliga a suministrar gratuitamente a los colonos, durante dos años desde su establecimiento en la Colonia, medicinas y los servicios médicos que pudieren requerir.

XV

Los contratistas podrán organizar una sociedad anónima que tome a su cargo la ejecución de este contrato.

XVI

Si en cualquier tiempo los contratistas no cumplieren con sus compromisos, el contrato se considerará terminado y el Gobierno podrá declararlo administrativamente caduco. En este caso podrá el Gobierno levantar la reserva de los terrenos a que se contrae la cláusula 1ª., todo sin perjuicio alguno para el Gobierno.

XVII

Cualquier diferencia que surja entre las partes con motivo de la ejecución de este contrato será dirimida por los Tribunales de la República, sin que en ningún caso puedan los contratistas, ni los colonos, acudir a la vía diplomática.

XVIII

Este contrato será válido durante veinticinco años a partir de la fecha en que sea publicado.

En fe de lo cual firmamos el presente convenio en la ciudad de San José, a los veinte días del mes de octubre de mil novecientos veintisiete.—Carlos Volio.—Alejandro Brichetti Gay.—Carlo Arborio Mella Borromeo Arese.

Casa Presidencial.—San José, a los veintiún días del mes de octubre de mil novecientos veintisiete.—Apruébase el convenio anterior.—JIMÉNEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—CARLOS VOLIO.

RESOLUCION

Nº. 1.—San José, 21 de setiembre de 1927.—De las diligencias respectivas,

Resulta:

Con fecha 5 de los corrientes don Carlos Wille Kupfer impugna por no convenir a sus intereses el avalúo que los peritos nombrados al efecto dieron a las fajas de tierra de propiedad del señor Wille Kupfer, declaradas de utilidad pública por acuerdo Nº. 74 de siete de junio de este año, para la apertura del camino Aserrí al Pozo, en la sección comprendida entre La Consulta y Vuelta de Jorco.

En las diligencias se han observado los trámites de la ley Nº. 27 de veinticuatro de noviembre de mil novecientos veintiséis.

La Secretaría, con vista del informe de fecha seis del mes en curso, de la Dirección General de Caminos, consignado al pie del escrito del señor Wille Kupfer a que se ha hecho mérito, estima que no debe reconocerse al interesado mayor valor que el fijado por los peritos en este asunto, y que es el caso de tener por agotada la vía administrativa.

Con presencia de lo anterior y de conformidad con el artículo 10 de la ley citada,—El Presidente Constitucional de la República

Resuelve:

Mantener el avalúo objetado por el señor Wille Kupfer y declarar agotada la vía administrativa en este negocio.

Publíquese.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.—Carlos Volio.

INFORMES

Dirección General de Obras Públicas

San José, 20 de marzo de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento de Obras Públicas y de acuerdo con su circular de 3 de enero del año en curso, tengo el honor de informar a Ud. de todas las labores llevadas a cabo por esta Dirección General y sus dependencias durante el año de 1927.

Este informe irá dividido en su parte expositiva en secciones, para su mejor comprensión y claridad, así:

Taller de Obras Públicas

El trabajo realizado por este Departamento, ha sido de muy activos y eficientes resultados. El detalle puede verse en el informe del Jefe Técnico de este Taller.

Tanto en los contratos que por orden de esta Dirección y mediante su aprobación, llevó a cabo el señor Jefe Técnico, como en las obras ejecutadas por administración, se puso de manifiesto la actividad e interés de este empleado.

El orden establecido en el Taller, así como el personal obrero, honrado e inteligente, hicieron que la labor resultara no sólo bien ejecutada, sino lo suficientemente económica para que fuera beneficiosa para los intereses del Estado.

Hay que tener en cuenta, que si bien algunas de las maquinarias del Taller, prestan buenos y útiles servicios, en general, la maquinaria empleada es antigua y es de suma necesidad su renovación. También sería de desear el aumento del número de camiones para el acarreo de materiales, pues con los que cuenta en la actualidad el Taller, no son suficientes para el servicio.

Importante ha sido la labor de la Auditoría, cuyo detalle debidamente especificado se encuentra en el informe del Jefe de esa Oficina, la cual ha sido debidamente secundada por el personal de ella, seleccionado y completamente idóneo, que merece especial mención por su eficiente labor llevada a cabo.

Los trabajos ejecutados han alcanzado un costo de más de medio millón de colones, suma que supera en más de la mitad, a la gastada en años anteriores.

Muy de tomarse en cuenta es la idea que esta Dirección sustenta y que la experiencia aconseja, en la cual están conformes tanto el señor Jefe Técnico como el Auditor, y que éste expone en el párrafo siguiente de su informe: "Ya en el año de 1926 decía la ventaja económica que podría obtener el Gobierno si ciertos materiales que son de uso corriente en la construcción y reparación de edificios, carreteras, puentes, etc., fueran importados directamente, y hoy día estoy convencido aun más de este beneficio e insisto en que debe buscarse una fórmula conveniente para efectuarlo, ya que existe una ley de Hacienda que prohibe que se pida para el Taller, de donde saldría el material para su verdadero destino, permitiendo éste hacer el cargo debidamente".

El sistema de compras, o mejor dicho, la entrega de materiales, como madera, por ejemplo, que adjudica mediante licitación la oficina respectiva, se hace

con una demora que ocasiona un sinnúmero de trastornos y atrasos, que a veces se hace nula la economía que se obtiene en los precios; hay pedidos de esta clase de materiales, que no se han podido obtener, sino con un atraso de dos y hasta de tres meses.

Sería por lo tanto indispensable disponer de un depósito de materiales en bodega para que no llegase el caso, como ha sucedido, de tener que paralizar o suspender un trabajo, por falta de materiales, solicitados con la anticipación debida.

También insisten el Auditor y el Jefe Técnico, en lo cual está de acuerdo esta Dirección, en dotar al Taller de maquinarias modernas para facilitar la labor y abaratar el costo de las obras; para lograr esto, se podría, en cada año, destinar en el presupuesto una partida suficiente para adquirir en el exterior estas maquinarias, poco a poco.

Es la idea de esta Dirección, y así lo hace constar en este informe, de que se llegase al seguro de los trabajadores, cumpliendo así la Ley de Accidentes del Trabajo; con lo cual se ahorrarían muchas molestias y sinsabores, obteniendo la confianza de nuestro personal, y así su labor sería mucho más productiva.

Muelle de Puntarenas

El 3 de enero de 1927 comenzaron los trabajos preparatorios para la construcción del Muelle de Puntarenas, obra de progreso que traerá incalculables beneficios a la nación y la principal en que el señor Presidente de la República ha puesto todo su empeño y energías.

Los trabajos se iniciaron bajo la dirección del ingeniero señor Walter Sprung, ayudado por el ingeniero don Efraín Artavia. Se tomaron las necesarias medidas para construir también la casa de Administración; se edificó el almacén, un galerón y se hicieron algunas conexiones con la línea del ferrocarril.

En marzo se comenzó el muro de arranque del muelle y en abril los cimientos de la casa; el primero fue terminado en junio y la segunda en agosto.

Al principio de las obras hubo, como es natural y que nunca faltan en trabajos de tanta importancia, grandes dificultades que vencer.

El atornillado de los pilares marchaba con lentitud, pues había que realizarlo con un torniquete de mano. El ingeniero Mr. Gregg hizo construir un aparato movido a vapor, el cual no fue considerado práctico por los ingenieros Sprung, Winter y Cox, pero el actual jefe de la construcción señor Witt, dispuso usar el aparato y son tan excelentes los resultados obtenidos, que es el que se emplea actualmente y puede asegurarse que, si no llegase la maquinaria pedida a Alemania por la A. E. G. Latina, no por eso sufriría retraso la obra, que podrá continuarse con resultados de verdadera eficiencia.

Durante los primeros meses del trabajo hubo varios cambios en el personal del muelle, tanto en el director como en el auxiliar técnico.

Por renuncia del ingeniero Sprung, jefe de la construcción, fue encargado del trabajo el señor Cox, con el título de maestro de obras, y dirigiendo el trabajo Mr. Greeg con carácter de interino. En el mes de noviembre el señor Cox se retiró de su puesto y se mandó como auxiliar técnico al señor Víctor Manuel Brenes, quien actualmente continúa en ese puesto con el beneplácito de todos por su competencia y dedicación al trabajo. El 15 de octubre se encargó de la dirección del trabajo al ingeniero señor Fritz Witt, llamado de Alemania especialmente y recomendado por la A. E. G. Latina de esta ciudad, y desde esta fecha, puede decirse fue que empezó la verdadera actividad en la obra, pues su experiencia y su dedicación han hecho que las labores recibieran un notable impulso, como lo prueba el siguiente párrafo del informe del citado ingeniero: "Después de haber terminado el muro de arranque, se puso el 5 de setiembre el primer poste del

muelle; en los siguientes días el progreso de la obra era mínimo, pues hasta el 20 de octubre sólo se habían colocado 8 tramos. Las causas eran falta de práctica y carencia de maquinarias apropiadas para poder sostener y atornillar los postes, además de las dificultades ocasionadas por los hierros sumergidos en el subsuelo y que provenían de la antigua construcción llamada Baños Viejos. Se mejoró la maquinaria con la ayuda eficaz del señor Greeg y se logró poner hasta cuatro tramos por semana; actualmente está puesto hasta el tramo Nº. 50".

De capital importancia para la solidez del muelle y forma de los trabajos, era dilucidar la cuestión de las perforaciones sobre las que estaba basado el proyecto de construcción del muelle. El señor Claybourn en 1925, al hacer sus trabajos de perforación aseguró haber encontrado fondos de arcilla o arena arcillosa, pero este resultado fue puesto en duda por la Snare Corporation de Nueva York, que habiendo hecho en 1923 perforaciones en los mismos sitios que Claybourn, afirmó haber encontrado lodo, es decir, un subsuelo inconveniente para la construcción.

Las perforaciones realizadas por el actual director de los trabajos, señor ingeniero Witt, en los meses de noviembre de 1927 y hasta enero de 1928, han convencido a este profesional de que el subsuelo ofrece la necesaria consistencia.

En los primeros días del mes de octubre comenzó a colocarse la armadura de la casa de Administración, quedando terminado el trabajo en el mes de diciembre.

Inmediatamente se dio principio a los trabajos para poner en el piso una plancha de hormigón armado; pronto estarán terminados el techo y los muros. En la actualidad, la armadura está completamente terminada. El techo ha sido pedido a los Estados Unidos del Norte y pronto estará en Puntarenas, según aviso de la casa despachadora.

Mucho me complace el hacer resaltar la eficiencia de los trabajos y la actividad impresa a los mismos por el actual director de las obras, señor ingeniero F. Witt.

Edificios nacionales

Este es uno de los principales trabajos que siempre han merecido la atención preferente de este centro, y en todos los informes anuales he hecho ver la necesidad urgente de que se consiguiese un presupuesto que esté más conforme con lo que la lógica demuestra, pues reparar los edificios públicos en las condiciones en que cada uno de ellos se encuentra, por múltiples motivos, con la partida habitualmente presupuesta, es sencillamente imposible.

A mediados del año a que este informe se refiere, se agotó completamente la partida asignada en el Presupuesto, con sólo tratar de conservar medianamente presentables los existentes y que presten algún servicio. En mi informe anterior decía a esa Secretaría estas palabras, que hoy copio, por ser de necesidad insistir en ello: "No se ocultará a su elevado criterio que la economía obtenida reparando edificios viejos en lugar de construirlos de nueva planta, es más aparente que real y efectiva, pues de continuo están necesitando arreglos que ocasionan grandes gastos, sin llegar nunca a disponer de locales apropiados y en las condiciones requeridas por los modernos edificios públicos".

En gran número se han reparado, bien en conjunto o en detalle, siendo algunas de estas reparaciones largas y costosas, pues como repetidas veces he manifestado, es muy difícil presuponer el costo, ni determinar el tiempo que debe invertirse en terminar una reforma de un edificio, cuyos daños no pueden apreciarse en los primeros momentos y que van apareciendo según van adelantando las obras. En muchas ocasiones el edificio es antiguo y poco apropiado a las necesidades y amplitud que requiere el adelanto de los tiempos; por esto he pensado siempre que los nuevos edificios públicos, que se construyan en países jóvenes

como Costa Rica, deben hacerse mirando al porvenir, procurando estar a tono con el probable aumento de la población y los procedimientos constructivos más modernizados, acoplándolos como es natural a las circunstancias especiales del lugar. También sería muy laudable el que la reparación de los edificios se hiciera lo antes posible, evitando que con el tiempo aumenten los daños y con ellos sea más grande el gasto.

Algunos edificios nuevos se han construido y en todos se ha visto de modo patente cómo la Dirección de Obras Públicas puede realizar de una manera, adecuada y económica, obedeciendo el retraso de agunos, más a la cuestión de materiales que a la falta de actividad, celo e interés, tanto de los elementos directivos, como de los obreros; unos y otros cumplieron con su deber.

Agencia Principal de Policía de Profilaxis.—Se terminó el edificio empleando maderas de primera calidad y tela metálica; es de dos pisos y presenta un aspecto sencillo y elegante. La construcción llenó una verdadera necesidad urgente, pues era poco decoroso el que un departamento tan importante, no estuviera instalado como es debido.

Teatro Nacional.—Pequeñas reformas pero necesarias para que el edificio, orgullo de la nación, tenga todo aquello que su belleza e importancia reclaman.

Bodega Teatro Nacional.—Se construyó de madera y tela metálica; es un edificio de dos pisos, del mismo estilo que el de la Agencia de Policía. Esta construcción quedará terminada muy pronto.

Museo Nacional.—Se procedió a la reparación del edificio, construyendo enladrillado y vigas de cemento armado; este trabajo estaba bastante adelantado, pero por orden superior hubo de suspenderse, porque se pensó ocupar la manzana, para construir en ella un edificio nuevo, el Palacio de Justicia.

Asilo de las Mercedes.—Este edificio requiere una reparación general, pues se encuentra en muy mal estado. Sería de desear que no se retrasara un arreglo completo que lo pusiera en condiciones de prestar mejor servicio para que los asilados encontraran si no todas las comodidades que su estado requiere, al menos pasaran y sintieran lo menos posible su desgracia.

Además de los edificios indicados en la capital, se hicieron reparaciones de mayor o menor importancia, en los siguientes:

Casa Amarilla, Gobernación de San José, Correos y Telégrafos de Cartago, Penitenciaría, Cuartel de Artillería, Cuartel Bella Vista, Comandancia de Plaza, Casa Presidencial, Palacio Nacional, Escuela de Agricultura, Registro de la Propiedad, Archivos Nacionales, Aduana Principal, etc. etc.

Edificios de provincias.—Agencia de Policía de Peralta.—Se construyó esta casa, que se utiliza también para el servicio de cárcel y telégrafo; su frente es de madera, y de cemento armado la parte dedicada a cárcel. Solamente se disponía de ₡ 9,000.00; la pequeñez de esta suma obligó a gestionar con el Municipio una cantidad de ₡ 1,200.00. El trabajo resultó económico, no sólo por la clase de la obra, sino por lo inconveniente del lugar.

Iglesia de Orosi.—Se empezaron los trabajos de conservación de esta iglesia y de reconstrucción del antiguo convento. Es un poco difícil la conducción de materiales al lugar, lo que hace que el trabajo no avance tanto como se desea.

Palacio Municipal de Moravia.—Se construyó el edificio de acuerdo con los planos elaborados por esta Dirección General; es de tela metálica en el exterior y madera en el interior; el material empleado de primera calidad, y su costo resultó barato.

Palacio Municipal de San Ramón.—El trabajo fue excesivo y peligroso por el estado ruinoso en que se encontraba. Se ha terminado todo el interior del edificio, y se ha demolido la parte exterior del segundo piso; el encargado del trabajo ha dado pruebas de competencia y honradez.

Cárcel de San Ramón.—Este edificio se ha construido de cemento armado, y reune todas las condiciones y necesidades para lo que se ha destinado. La dirección de este trabajo ha sido la misma del Palacio Municipal y como ésta, ha sido llevada con acierto.

Parques nacionales

Se hicieron reparaciones y muchas reformas en los parques de la ciudad. Creo debe tomarse en cuenta la observación del Jefe Técnico del Taller, sobre la falta de vigilancia que se observa en los parques, que hacen inútiles cuantas reparaciones se ejecutan; es necesario que la buena conservación de los parques y jardines hable mucho en favor de la cultura del país.

Creo del todo necesario, para uso de los parques que no tienen piso embaldosado, se compre una aplanadora pequeña, apropiada para este objeto y así se podría mantener las avenidas de estos parques, bien aplanadas y sería más durable cualquier trabajo que en esta materia se hiciera.

Mobiliario

Esta Dirección ha provisto de mobiliario a casi todas las dependencias oficiales y algunas locales, siendo muy importante la labor que el departamento de ebanistería del Taller presta en ese sentido. En el informe del Jefe Técnico, se encontrará detallado lo que en este ramo ha ejecutado el Taller.

Sección de planillas

Esta Sección ha sido durante el año de mucho movimiento y se ha llevado con toda atención. En el cuadro respectivo se verá detalladamente ese trabajo.

Pedidos de materiales

Una detallada lista que figura en este informe, da a conocer los pedidos hechos por esta Dirección General a la Sección de Compras de la Secretaría de Hacienda, durante el año de 1927; pedidos que se cargaron a las partidas siguientes: Reparación de Edificios Nacionales; Mobiliario y Utiles, Cañerías, Parques, Reparación de maquinarias y Decretos especiales. La sección de pedidos ha sido atendida con especial celo y exactitud.

Archivo de planos

Se han archivado los nuevos planos de las obras en construcción y proyectadas, ordenando cronológicamente los expedientes que manifiestan el movimiento de la Dirección; en la actualidad se realiza una revisión completa de todos los planos catalogados. Este importante departamento ha sido objeto de cuidado especial.

Minería

El oro exportado durante el año de 1927, puede verse detallado en el correspondiente cuadro, así como lo percibido por el Estado por derecho de exportación, según órdenes y comprobantes que aparecen en el cuadro correspondiente.

Patentes de invento

Las patentes de invento otorgadas de conformidad con la ley respectiva, se encuentran detalladas en el cuadro de esta sección.

Fuerzas hidráulicas

Las concesiones otorgadas durante el año, traspasos y demás movimiento de esta sección, las relato en el cuadro que con este informe envío.

Consultas

En muchas y diversas ocasiones se han presentado en esta Dirección, cuestiones importantes de difícil resolución, tanto en el orden técnico como en el legal. Siempre he puesto al servicio de mi cargo todo el interés y las pocas luces que poseo, pero es propio de mi carácter y creo que de necesidad en determinados casos, el escuchar los consejos y opiniones de personas capacitadas, que marquen con su autorizado parecer el camino más conveniente que se deba seguir.

Dos colaboradores encontré, que me prestaron su desinteresado concurso: el Lic. don Fabio Baudrit, en materia de jurisprudencia, y el ingeniero don Ricardo Pacheco Lara, en lo tocante a ingeniería. De justicia es manifestar aquí, que cuantas veces acudí a estos caballeros en demanda de su ciencia, con toda buena voluntad y eficacia la pusieron a contribución en obsequio de los intereses nacionales, demostrando, además, la más laudable generosidad, pues siempre rehusaron cobrar sus valiosos servicios.

Fácilmente se comprenderá que tal conducta, que sólo elogios merece, hable muy alto en favor del patriotismo de estos señores, que por encima de sus propios intereses, sólo ven el que sus conocimientos, a tanta costa adquiridos, puedan ser útiles a su país. Loable manera de pensar y proceder, muy digna de tomarse en cuenta al ser imitada.

Cañerías

Durante todo el tiempo que ha estado a mi cargo esta Dirección General, me he interesado vivamente por el problema de cañerías, que siempre he considerado de importancia capital. El dotar de agua pura y abundante, hasta los más pequeños y apartados poblados, hubiera sido mi deseo. Esta Dirección ha hecho cuanto ha estado a su mano, no obstante la carencia de elementos suficientes.

El informe del auxiliar don Miguel Molina, da una idea de todo lo realizado.

Injusto sería no indicar aquí que, comprendiendo los pueblos las ventajas que les ofrece el cooperar con el Gobierno, han aumentado sus auxilios, apoyando moral y materialmente esas obras que son la base de la higiene y la salud de los pueblos. Vecinos dotados de un alto espíritu patriótico, han adelantado fondos y han sido magníficos colaboradores de los trabajos oficiales.

Esta Dirección ha atendido dentro de sus medios y con la más estricta justicia, las gestiones de los pueblos, tratando de conciliar todos los intereses sin perjudicar a nadie, antes bien, tratando de proveer a todos, dentro de los pocos medios de que se dispone.

Como prueba de lo antes dicho, citaré algunos casos que demuestran la alta comprensión que los vecinos de los pueblos tienen de los modos de mejorar sus condiciones higiénicas de vida.

El señor Nazario Mora, con autorización de la Municipalidad de Atenas y de la Junta Pro-Cañería del mismo lugar, presta al Gobierno ₡ 4,437.00, para que la Dirección General de Obras Públicas pida la cañería de San José Sur de Atenas. La Junta contribuye espontáneamente con ₡ 1,500.00, diferencia entre el costo de la obra y la cantidad que arroja el presupuesto. Los vecinos además ofrecen la realización de algunos trabajos y el acarreo del material.

Don Edmundo Montealegre deposita en la Administración Principal de Rentas la suma de ₡ 7,500.00 para completar el importe de la cañería de Tobosi de Cartago. Los vecinos donan para la construcción ₡ 3,500.00, diferencia entre lo que depositaron y lo que devolvió el Gobierno. Elogios sinceros merecen por su actitud tan cívica, no sólo el vecindario, sino también el señor Montealegre que facilitó los fondos.

Los señores David Rodríguez Murillo, Presidente Municipal de Villa Quesada de San Carlos y don Eduardo Arroyo Lovel, facilitan al Gobierno para devolverla del Presupuesto de este año de 1928, la suma de ₡ 28,610.00 para instalar la cañería de Villa Quesada, y este adelanto lo hacen sin intereses re ningún género. Los vecinos ofrecen el acarreo, construcción de tanques, zanjas etc.

Lo mismo puede decirse del señor Urcesino Castro Castro, vecino de Sarchí Norte de Grecia, que como representante de la Junta Pro-Cañería, adelanta ₡ 21,325.00, sin cobrar intereses; del señor Cayetano López García, que presta sin intereses ₡ 11,000.00 para la cañería de Roble y Conejo de Alajuela.

Basta leer lo anterior para formarse idea clara de cuál es el espíritu de los vecinos en general y de algunos particulares, respecto del progreso local.

Esta Dirección muestra su agradecimiento á todos ellos, pensando que pueblos que así proceden, son acreedores a toda clase de mejoras que saben conservar y ampliar según sus medios.

Construcción de edificios escolares

Por decreto del 8 de setiembre de 1926, la Inspección de Construcciones Escolares entró a formar parte del Mnisterio de Fomento, como Departamento de Arquitectura Escolar y, por tanto, quedando bajo la inmediata dependencia de esta Dirección General.

Comprendiendo la excepcional importancia que entrañaba esta nueva actividad, dediqué desde el primer momento toda mi actividad e interés a facilitar la tarea de mis colaboradores en ese asunto de tanto interés para la cultura del país

Por dos sistemas se hicieron trabajos, tanto por contrato como por administración, acerca de lo cual he de consagrar algunas líneas.

Contratos.—Todo el tacto y la habilidad posibles han sido empleados para defender los intereses del Estado, en pugna la mayor parte de las veces con los intereses particulares de los contratistas, logrando que se hayan solucionado difíciles cuestiones, sin tener que llegar a las molestas consecuencias de un litigio, con resultados beneficiosos, como ocurrió en los trabajos de extra-licitación del edificio del Carmen de Cartago, San Nicolás de Cartago y San Rafael de Heredia.

Sin embargo, el sistema de contratos se presta siempre a disgustos e incomodidades, si en todo se trata de que se cumpla lo estricto del contrato.

Trabajos por Administración.—Respecto a este sistema y sus ventajas, creo lo mejor copiar los siguientes párrafos del informe del señor Dacio Quirós, Inspecter de Construcciones Escolares, que dice: "Factores esenciales que determinan el resultado de las obras, que por administración ha atendido este Departamento, son los siguientes: la economía que en los precios de materiales obtiene la Sección de Compras, el concurso muy eficaz del Taller de Obras Públicas, para la selección y despacho de materiales, la selección en el personal de obreros y principalmente la incesante vigilancia, que concuerde con la cantidad y calidad del trabajo que rinde cada obrero para así fijar el salario respectivo.

"Las obras que el Gobierno emprende por administración, según presupuesto previo, con esmero calculado y contando con los factores de que hice mención, el éxito es seguro; en la solidez, belleza y detallada finalización de las obras, queda invertido el margen de utilidad que en buenos o malos convenios, han de sacar los contratistas, con detrimento irremediable de las construcciones".

Creo muy oportunas las observaciones dichas y pienso que con una buena reglamentación, el resultado de las obras que se ejecuten por administración, nada dejaría que desear.

Muy ejemplar ha sido, y por ello me congratulo, la labor de todo el personal de la Oficina de Construcciones Escolares, cuya organización en todas sus diferentes actividades, inspección, fiscalía, etc., ha dado eficientes resultados.

En los nuevos edificios escolares recibidos, deben separarse en primer término, los que fueron contratados con anterioridad a la fecha en que entró a formar parte de esta Dirección el Departamento de Construcciones Escolares, los cuales se encuentran relatados en el informe del señor Quirós.

El Departamento de Construcciones Escolares ha realizado estudios, referencias, planos, presupuestos, etc., cuyo detalle puede apreciarse en el informe respectivo. Además ha desempeñado su misión en todo lo referente al arduo asunto de terrenos escolares.

Por el ligero resumen apuntado puede juzgarse de las actividades del Departamento y de la buena voluntad y competencia del personal.

Cumpliendo con un deber no sólo de justicia sino de gratitud, diré que todo el personal a mis órdenes, en las diferentes dependencias, trabajó honrada y laboriosamente, dedicando toda su voluntad e inteligencia al mejor resultado de mis esfuerzos. No elogio a ninguno en particular, porque todos, desde el más humilde hasta el más alto, trabajaron con igual dedicación.

No quiero terminar sin consignar en este informe que el acierto que esta Dirección haya tenido, se debe principalmente a las atinadas disposiciones de la Superioridad, al decidido apoyo que se me ha dado y a la confianza con que se me ha honrado. Si la labor realizada mereciera algún elogio, no es a mí a quien debe tributarse: no he hecho más que esforzarme en cumplir las órdenes que se me han dado.

Del señor Ministro con toda consideración, muy atento y S. S.,

M. E. VÁZQUEZ
Director Gral. de Obras Públicas

Auditoría del Taller de Obras Públicas

San José, 5 de marzo de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

Sr. Director Gral. de Obras Públicas

S. D.

La labor de esta Auditoría, durante el año de 1927 que acaba de terminar, está condensada en los cuadros, inventarios y balance, que tengo el gusto de remitir con el presente informe:

Muy abundante ha sido la labor realizada, habiéndose gastado la respetable suma de ₡ 504,577.23, es decir, más de medio millón de colones en los trabajos ejecutados durante el año, suma que supera en más de la mitad a la gastada en años anteriores, pues en 1925 esta suma alcanzó a ₡ 234,543.19, en 1926 a ₡ 274,428.76 y no hablo del año de 1924, porque hasta setiembre de ese año, cuando divididas las atribuciones que el Administrador del Taller tenía, por reglamento decretado el 12 del mismo, no se estableció la contabilidad del Taller, no existiendo, en consecuencia, dato alguno correspondiente a ese año.

Bodegas de materiales

Ya tuve oportunidad de tratar en mi informe anterior, correspondiente al año de 1926, la ventaja económica que podría obtener el Gobierno, si ciertos materiales que son de uso corriente en la construcción y reparación de edificios, carreteras, puentes, etc., fueran importados directamente, y hoy día convencido aun más de este beneficio, insisto en que debe buscarse la fórmula para efectuarlo, ya que existe una Ley de Hacienda que lo prohibe, para que se pida con destino a la Bodega del Taller, de donde saldría el material con su verdadero destino, permitiendo esto hacer el cargo debidamente.

Puesta la bodega de la Dirección de Caminos, bajo el control de esta Auditoría, ordené hacer un inventario minucioso de las existencias y establecer el sistema de tarjetas con el fin de controlar las entradas y salidas de todo el material. Considero indispensable la existencia de los repuestos más urgentes, para los camiones que están al servicio de carreteras y puentes, pues con el actual sistema de compras no puede atenderse a la reparación de éstos con la prontitud que exigen.

Gran cantidad consume anualmente la Dirección de Caminos de carretillos, palas, picos, etc., que pidiéndolos saldrían costando, quizá, la mitad de lo que hoy día se paga por ellos comprándolos en plaza.

Bodega de madera

Capítulo aparte merece esta sección. Si tardada resulta la entrega de materiales en general, debido al sistema de compras establecido, en esta cuestión de maderas es un problema. Se ha dado el caso de demorar hasta dos meses y más, después de haber sido adjudicado un pedido de maderas, con carácter de urgente,

sin que haya sido entregado. Si en general debería tenerse stock de materiales en bodega, en ésta es indispensable, pues ha habido necesidad de suspender un trabajo por falta de este material, pedido con mucha anticipación.

Es indudable que la licitación de maderas hecha a principios del año de que me ocupo, ha sido uno de los factores principales que ha contribuido al éxito obtenido. Sería de desearse que cada comienzo de año se hiciera lo mismo, con lo que se evitarían muchas dificultades.

Maquinaria del Taller

Siendo este un Taller que cada día adquiere más importancia y de efectivos resultados para el Gobierno, debería dotarse de maquinaria moderna, ya que la que está actualmente en uso, con pocas excepciones, es maquinaria antigua y poco práctica.

Al efecto, ya que acaba de instalarse un trompo o molduradora en el departamento de ebanistería, convendría pensar ahora en un cepillo para hierro para el departamento de mosaicos, con las que se repondrían las dos prensas de sistema antiguo que existen en ese departamento. Así, poco a poco, se iría dotando al taller de maquinaria nueva y llegaría el día en que todo su equipo sería moderno.

Personal

Actualmente se cuenta con un personal idóneo y bien seleccionado, existiendo, en consecuencia, un orden y disciplina completos, lo que ha hecho que la labor realizada por ellos haya sido eficiente.

Pocos accidentes se han registrado, todos de carácter leve, los cuales fueron atendidos con la urgencia del caso. Sin embargo, ya que no hemos tenido accidentes graves que lamentar y en previsión de los que pudieran ocurrir, es mi humilde parecer, que esa Superioridad debería pensar en el aseguro de los trabajadores, cumpliendo así con la Ley de Accidentes del Trabajo y en resguardo de los intereses del Supremo Gobierno.

Cuadros

En primer término, se servirán Uds. encontrar el inventario general de materiales, maquinaria, herramientas, mobiliario y útiles y semovientes, los cuales arrojan en total un aumento de ₡ 23,906.41, sobre los inventarios practicados anteriormente, correspondiendo a

Materiales	₡ 12534	81
Maquinarias	7840	00
Herramientas	2609	60
Mobiliario	922	00
	₡ 23906	41, suma

que pasa al Haber del Gobierno.

Los cuadros siguientes se refieren:

1.—Resumen del inventario de las existencias del Taller.
2.—Balance de Prueba al Mayor, al 31 de diciembre de 1927.
3.—Sumas obtenidas de las distintas partidas del Presupuesto—según el mayor—para los diferentes trabajos ejecutados.
4.—Cuadro comparativo de las sumas obtenidas de las distintas partidas del Presupuesto y los gastos hechos en los diferentes trabajos ejecutados.

a) Sumas gastas en la reparación y construcción de Edificios Nacionales.
b) Sumas gastadas en la construcción, reparación etc. de Mobiliario.
c) Sumas gastadas en Carreteras, Puentes, etc.
d) Sumas gastadas en Parques Nacionales.
e) Sumas gastadas en Cañerías.
f) Sumas gastadas en Departamento de Agricultura.
g) Sumas gastadas en Varios.
h) Sumas gastadas del presupuesto de la Secretaría de Educación Pública.
Resumen de los cuadros anteriores.

Además, envío a Uds. el inventario de la Bodega de Caminos, cuyas existencias ascienden a la suma de ₡ 16,726.31.

Debo hacer notar que la labor de los empleados de oficina ha sido en todo momento oportuna y eficiente y que esa colaboración ha contribuido mucho a la buena marcha de la Auditoría a mi cargo, del Taller y demás dependencias.

No debo terminar sin antes hacer presente, tanto al señor Secretario de Fomento, como al señor Director General de Obras Públicas, mi reconocimiento por la confianza que me han dispensado y por la decidida cooperación, que en todo momento, han prestado a esta Auditoría.

Aprovecho la oportunidad para suscribirme de Uds., respetuosamente, muy atento S. servidor,

L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

Resumen del inventario de las existencias del Taller de Obras Públicas

practicado el 31 de diciembre de 1927

Total Bodega de Materiales	₡ 95134 60	
Valor de Maquinarias	47126 00	
" de Herramientas	13475 80	
" Mobliario y Utiles	10089 00	
" Semovientes	850 00	
Valor total	₡ 166675 40	

Resumen por departamentos

Bodega de Materiales	₡ 95134 60	
Herrería-Mecánica y Fundición		
Maquinaria	₡ 12088 00	
Herramientas	6035 50	
Mobiliario	437 00	18560 50
Ebanistería y Carpintería		
Maquinaria	₡ 3418 00	
Herramientas	1237 10	
Mobiliario	4197 00	8852 10

Mosaico			
Maquinaria	₡ 1600 00		
Herramientas	1244 00		
Mobiliario	62 00	₡	2906 00
Hojalatería y Fontanería			
Maquinaria	₡ 670 00		
Herramientas	997 25		
Mobiliario	128 00		1795 25
Caballeriza			
Maquinaria	₡ 850 00		
Utiles	294 00		1144 00
Gasolina			
Herramientas	₡ 804 45		
Mobiliario	62 00		866 45
Servicio Taller			
Camiones	₡ 28500 00		
Herramientas	331 00		
Semovientes	850 00		29681 00
Departamento de mezcla			
Herramientas			129 00
Oficinas			
Mobiliario			4152 00
Bodega del Taller			
Mobiliario			757 00
Parques			
Herramientas			978 00
Colegio de Señoritas			
Herramientas			904 50
Bodega Teatro Nacional			
Herramientas			123 00
Escuela Santo Domingo de Heredia			
Herramientas			289 50
Instituto de Alajuela			
Herramientas			402 50
Suma igual a la anterior		₡	166675 40

L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

Taller de Obras Públicas

Inventario de materiales.—31 diciembre 1927

9	libras arandelas hierro 1"	₡ 0 75	₡ 6 75
5	libras arandelas hierro ¾"	0 75	3 75
2	libras arandelas hierro ⅝"	0 60	1 20
7	libras arandelas hierro ½"	0 70	4 90
25	libras arandelas hierro ⅜"	0 60	15 00
7	libras arandelas hierro ¼"	0 65	4 55
1	aldaba para candado 8"	....	2 15
1	aldaba para candado 5"	.....	1 25
26	aldabas hierro 5"	0 75	19 50
18	aldabas hierro 2"	0 20	3 60
40	aldabas bronce 2"	0 25	10 00
8	aldabas bronce 2½"	0 30	2 40
26	aldabas bronce 1½"	0 20	5 20
38	paquetes alabastine Nº 58	5 50	209 00
562	libras alabastine blanca	0 45	252 90
3	juegos alcayatas 5"	1 60	4 80
1	juego alcayatas 4"	....	1 55
9	asientos cartón-sillas	2 50	22 50
25	libras alambre negro Nº 4	1 70	42 50
175	yardas alambre cuadros (7 rollos)	1 13	7 91
64	libras alambre negro Nº 4	1 70	108 80
9	libras alambre blanco Nº 6	1 70	15 30
24½	libras alambre negro Nº 18 (de hierro) . . .	0 58	14 21
2	aspersiones de baño	5 00	10 00
13	pares armellas 1¼"	0 40	5 20
14	libras atíncar	0 75	10 50
24	alumbre en polvo	0 57	13 68
7	galones aceite linaza crudo	6 90	48 30
20	galones aceite linaza cocido	6 60	132 00
3	galones aceite Socony	4 50	13 50
5	galones aceite negro	2 68	13 40
4	galones aceite secativo	8 91	35 64
15	galones ácido muriático	1 40	21 00
27	galones aguarrás	3 62	97 74
21	litros alcohol para charol	1 00	21 00
2	arietes gemelos	50 00	100 00
1	ariete "Raits"	....	25 00
4	astas para bandera	15 00	60 00
2	pares bisagras de bronce 6"X6"	2 25	4 50
40	pares bisagras de bronce 3"X3"	1 15	46 00
21	pares bisagras de bronce 2½"X2½"	0 98	20 58
13	pares bisagras de bronce 2"X2"	0 75	8 45
17	pares bisagras de bronce 1½"X1½"	0 40	6 80
6	pares bisagras de bronce 1"X1"	0 40	2 40
23	pares bisagras de hierro 3"X3"	0 85	19 55
17	pares bisagras de hierro 2½"X2½"	0 70	11 90
20	pares bisagras de hierro 2"X2"	0 50	10 00
37	pares bisagras de hierro 1½"X1½"	0 26	9 62
16	pares bisagras de hierro 1"X1"	0 23	3 68

110	bushings cañería 1" a ½"	¢	0 55	¢	60 50
55	bushings cañería ¾" a ½"		0 55		30 25
9	bushings cañería 1½" a ½"		1 00		9 00
2	boca-llaves para gaveta		0 35		0 70
37	libras bicromato de potasa		1 65		61 05
4	barrenos para madera ¾"		6 00		24 00
6	brocas para hierro 27|64"		3 60		21 50
6	brocas para hierro 19|64"		1 90		11 40
6	brocas para hierro 25|64"		3 10		18 60
6	brocas para hierro 7|16"		3 60		21 60
6	brocas para hierro 15|64"		1 32		7 92
6	brocas para hierro ⅜"		2 80		16 80
6	brocas para hierro 7|32"		1 14		6 84
6	brocas para hierro 13|32"		3 10		18 60
6	brocas para hierro 11|32"		2 20		13 20
6	brocas para hierro 23|64"		2 50		15 00
5	brocas para hierro 5|16"		1 90		9 50
4	brocas para hierro 21|64"		2 00		8 00
3	brocas para hierro 13|64"		0 96		2 88
3	brocas para hierro 11|64"		0 84		2 52
3	brocas para hierro ⅛"		0 75		2 25
6	brocas para hierro 17|64"		1 70		10 20
4	brocas para hierro 5|32"		0 79		3 16
4	brocas para hierro 9|64"		0 79		3 16
4	brocas para hierro 7|64"		0 75		3 00
4	brocas para hierro 5|64"		0 54		2 16
3	brocas para hierro 1|16"		0 54		1 62
4	brocas para hierro 3|16"		3 36		13 44
67	batones policía		1 00		67 00
1	galón barniz "Service Spar"		....		21 00
3½	botellas barniz negro para hierro		2 60		9 10
1	galón barniz copal		....		10 75
1	barra hierro cuadrado (1"X1", 61 libras) . .		0 75		45 75
1	barra acero cuadrado (2½"X2½", 382 libras)		0 89		339 98
3	brochas planas 6"		6 40		19 20
628	libras bronce para fundir		0 50		319 00
1	brochín Nº 22, 1"		....		0 66
6	brochines planos 2"		1 50		9 00
1443	balaustres madera		0 75		1082 25
32	balines 1"		0 80		25 60
31	balines ¾"		0 60		18 60
38	balines ⅝"		0 40		15 20
4	bombas de luz 100 w.		3 00		12 00
16	botones para timbre		2 00		32 00
6	paquetes onzas ¼ clavos finos Nº 18 2" . . .		0 80		4 80
9	paquetes clavos finos s. c. Nº 16 2"		0 75		6 75
9	paquetes clavos finos s. c. Nº 16 2"		0 80		4 80
6	paquetes clavos finos s. c. Nº 18 1¾" . . .		0 80		4 80
9	paquetes clavos finos s. c. Nº 16		1 20		10 80
5	paquetes 12 onzas clavos finos Nº 18 1½" . .		0 80		4 60
18	paquetes 8 onzas clavos finos s. c.. Nº 16 . . .		0 79		14 61
7	paquetes clavos finos s. c. Nº 18 1¼"		0 75		5 25
5	paquetes clavos nos s. c. Nº 16		0 70		3 50
4	paquetes clavos finos s. c. Nº 18 1"		0 70		2 80

	1½ onzas clavos finos s. c. Nº 16	0 75	0 07
7	paquetes clavos finos s. c. Nº 18 ¾"	0 70	4 90
3	paquetes clavos finos s. c. Nº 18 ½"	1 00	3 00
7	paquetes 16 onzas clavos finos s. c. Nº 20 . . .	0 76	6 08
4	paquetes clavos finos s. c. Nº 20 6|8"	0 80	3 20
¾	paquetes clavos finos s. c. Nº 12 2½"	0 75	0 60
77	libras clavos ordinarios 6"	0 34	
187	libras clavos ordinarios 5"	0 34	
213	libras clavos ordinarios 4"	0 34	
702	libras clavos ordinarios 3"	0 34	885 02
376	libras clavos ordinarios 2½"	0 34	
303	libras clavos ordinarios 2"	0 34	
745	libras clavos ordinarios 1½"	0 34	
65	libras clavos ordinarios 1"	0 36	23 40
1600	libras clavos de techo 2"	0 77	1072 00
65	cerraduras llavín para puerta	4 00	260 00
1	cerradura llavín para portón 5½"X4"	....	20 00
1	cerradura llavín para portón 4½"X2½" . . .	....	18 00
101	cerraduras para puerta	4 35	439 35
2	cerraduras para puerta, finas, 4½"X2½" . .	10 00	20 00
1	cerradura para armario 2¾"X1"	....	2 75
3	cerraduras para armario 1¾"X¾"	1 50	4 50
4	cerraduras para armario 2½"X2½"	4 50	18 00
4	cerraduras para armario 2½"X2"	1 25	5 00
6	cerraduras para armario 1¼"X¾"	1 25	7 50
197½	libras cola	0 77	152 07
4	cremonas de bronce	8 00	32 00
10	cenefas galvanizadas	1 50	15 00
3	crisoles para metal	75 00	225 00
40	libras cera virgen	1 90	76 00
30	pies celuloide en lámina	0 35	10 50
17	cumbreras de 1 yarda cada una	2 30	39 10
8	codos cañería 1¼"	0 96	7 68
49	codos cañería ¾"	0 60	29 40
454	codos cañería ½"	0 40	181 40
1	codo cañería reducción 3" a 2"	....	2 00
1	codo cañería reducción 1¼" a ¾"	....	0 75
4	codos cañería reducción ¾" a ½"	0 50	2 00
38	codos cañería reducción 1" a ½"	0 80	30 40
15	cruces cañería reducción 2"X2" a 1"X1" . . .	0 80	12 00
1	cruz cañería reducción 2½"X2½" a 2"X2" .	....	0 90
10	cruces cañería reducción 2"X2" a 1½"X1½" .	0 80	8 00
2	cruces cañería 2"	1 00	2 00
9	cruces cañería 1½"	0 80	7 20
66	cruces cañería ½"	0 75	49 50
19	codos cloaca 4"	4 90	93 10
1	paquete cálcimo	....	3 35
21	libras crin vegetal	1 45	30 45
1	cepillo metal	....	6 00
2	candados "Yale" pequeños	8 00	16 00
6	cabos para pala	2 96	17 76
3	cabos para pico	2 00	6 00
38½	kilos cinta protector P. M.	6 40	246 40
44¾	kilos cinta protector G. M.	6 40	287 16

47	cabos para martillo 19"	0 75	35 25
5	cabos para martillo 22"	0 75	3 75
15	cabos para martillo 25"	0 75	11 25
1	check válvula horizontal	....	10 00
164	esquineros cañería ½"	0 40	65 60
98	libras eje trasmisión (1 eje) 1¾"	....	53 00
35	libras esmeril en polvo	3 00	105 00
3	escobetas de paja	0 75	2 25
¾	docena escobas paja, la docena a	31 00	23 25
3	tarros esmalte para máquina	3 00	9 00
1	tarro esmalte verde ½ pinta	....	0 85
1	tarros esmalte blanco ½ pinta	....	0 75
14	libras estopa blanca	1 29	18 06
40	pies faja de hule 4½"	3 60	144 00
10¾	metros fibra metálica para empaques ⅛" . .	90 80	996 57
6½	metros fibra metálica para empaques 1|16" . .	53 35	350 50
835	metros fibra metálica para empaques 5|32" . .	149 00	1244 15
8	juegos guijos 4"	0 90	7 20
8	juegos guijos 3"	0 75	6 00
1	globo para luz 14"X8"	....	15 00
3	libras goma laca	5 50	16 50
6	ganchos niquelados para percha	3 00	18 00
6	ganchos niquelados para percha	0 60	3 60
1½	metro género imitación cuero	7 50	11 25
054	metro paño para billar	40 00	21 60
25	yardas gangoche	1 25	31 25
56	gazas p. m.	0 56	31 36
69	gazas g. m.	0 76	52 44
71	libras grapas galvanizadas 1"	0 60	42 60
100	libras grapas galvanizadas ¾"	0 65	65 00
9	litros gasolina	7 50	67 50
1	hacha para leña	....	5 50
51810	libras hierro "Rodríguez"	0 20	10362 00
8½	quintales hierro techo	21 00	178 50
2	planchas hierro liso galvanizado	6 00	12 00
1	plancha hierro liso negro 58"X36"X⅜" . . .	....	16 80
3	planchas hierro liso negro 1|16"	16 80	50 40
2	inodoros completos	99 95	199 90
2	limas planas ordinarias 18"	9 12	18 24
1	lima plana ordinaria 14"	....	4 05
1	lima plana ordinaria 9"	....	1 90
3	limas redondas ordinarias 16"	4 80	14 40
2	limas redondas ordinarias 14"	3 25	6 50
2	limas redondas ordinarias 12"	2 40	4 80
3	limas redondas ordinarias 11"	2 05	6 15
3	limas redondas ordinarias 10"	1 90	5 70
2	limas redondas ordinarias 9"	1 55	3 10
3	limas media caña 18"	9 10	27 30
2	limas media caña 16"	6 25	12 50
1	lima media caña 14"	....	4 05
3	limas media caña 12"	2 80	8 40
3	limas media caña 11"	2 40	7 20
3	limas media caña 10"	2 05	6 15
2	limas media caña 9"	1 90	3 80

3	limas triangulares 18"	9 10	27 30
3	limas triangulares 16"	6 25	18 75
3	limas triangulares ordinarias 14"	4 05	13 15
3	limas triangulares ordinarias 12"	2 80	8 40
2	limas triangulares ordinarias 9"	1 90	3 80
3	limas cuadradas ordinarias 18"	7 70	23 10
3	limas cuadradas ordinarias 16"	4 80	14 40
3	limas cuadradas ordinarias 14"	3 25	9 75
3	limas cuadradas ordinarias 12"	2 40	7 20
2	limas cuadradas ordinarias 11"	2 00	4 00
1	lima cuadrada ordinaria 10"	....	1 90
1	lima cuadrada ordinaria 9"	....	1 50
1	lima plana fina 14"	....	5 05
1	lima plana fina 10"	....	2 40
3	limas redondas finas 18"	7 45	22 35
3	limas redondas finas 16"	6 00	18 00
2	limas redondas finas 14"	4 04	8 10
2	limas redondas finas 12"	3 05	6 10
3	limas redondas finas 11"	2 40	7 20
3	limas redondas finas 10"	2 30	6 90
3	limas redondas finas 9"	1 80	5 40
2	limas media caña finas 18"	10 55	21 10
2	limas media caña 16"	7 55	15 10
2	limas media caña finas 14"	5 05	10 10
1	lima media caña fina 12"	....	3 50
1	limas media caña finas 10"	....	2 40
3	limas triangulares finas 18"	10 55	31 65
3	limas triangulares finas 16"	7 55	22 65
2	limas triangulares finas 14"	5 05	10 10
2	limas triangulares finas 11"	3 00	6 00
3	limas cuadradas finas 18"	7 45	22 35
3	limas cuadradas finas 16"	6 00	18 00
3	limas cuadradas finas 14"	4 00	12 15
3	limas cuadradas finas 12"	3 00	9 00
3	limas cuadradas finas 11"	2 40	7 20
2	limas cuadradas finas 10"	2 30	4 60
2	limas cuadradas finas 9"	1 80	3 60
3	tarros líquido esmerilar vidrio	1 75	5 25
1	llave detención de globo 2"	....	20 00
1	llave detención palanca 3½"	....	50 00
6	llaves chorro lisas ½"	2 20	13 20
116	llaves chorro automáticas ½"	5 00	580 00
46	llaves chorro de rosca ½"	2 84	130 44
17	llaves detención de cruz ½"	2 37	40 29
116	llaves detención de palanca ½"	2 88	334 08
40	llaves detención de globo 1"	9 00	360 00
5	llaves niqueladas lavatorio	9 00	45 00
13	llaves boya	6 25	81 25
3	llavines 2¾"X¾"	8 40	25 20
48	llavines para casilleros	6 90	331 20
4	llantas para "Wichita"	60 00	240 00
1	llanta para "Internacional" 38"X7"	....	495 00
48	pies molduras blancas 3"	0 25	12 00
9	pies molduras doradas 3"	0 25	12 00

9	pies molduras doradas 3"	0 50	4 50
2	macanas	5 75	11 50
2	libras mecate algodón 5/8"	3 00	6 00
17	libras mecate algodón 1/2"	1 10	18 70
1½	libras mecate para bandera	1 50	2 25
21	libras mecate manila 3/8"	1 10	23 10
100	libras masilla	0 62	62 00
43	yardas manta	0 53	22 79
3	machetes N° 22	6 00	18 00
1	motón de madera doble	....	12 00
1	motón de hierro doble	....	10 00
9	niples cañería 2"X1"	0 60	6 30
28	niples cañería 3"X1/2"	0 35	9 80
28	niples cañería 4"X1/2"	0 40	11 20
37	niples cañería 5"X1/2"	0 60	22 20
38	niples cañería 3/4"X4"	0 75	28 50
1	niple cañería 3"X16"	....	3 75
46	niples cañería todo rosca 1"X1/2"	0 30	13 80
144	libras negro humo para agua	0 54	77 76
15	libras ocre azul	0 95	14 25
420	libras ocre amarillo	0 37	155 40
160	libras ocre rojo	0 37	59 20
408	libras ocre amarillo italiano	0 52	212 16
52	libras ocre azul italiano	1 75	91 00
230	libras ocre rojo italiano	0 56	128 80
59	libras ocre verde italiano	1 65	97 37
1188	pliegos papel de lija, la docena a	0 65	64 35
8	picaportes corrientes 6"	0 95	7 68
37	picaportes corrientes 5"	0 83	30 71
21	picaportes corrientes 4"	0 65	13 65
19	picaportes corrientes 3"	0 44	8 36
37	picaportes corrientes 2½"	0 33	8 91
11	picaportes uña 2¼"	0 85	9 35
18	picaportes galvanizados 4"	2 75	49 50
8	picaportes cadena hierro 5"	1 10	8 80
23	picaportes cadena hierro 4"	1 00	23 00
5	picaportes cadena hierro 3"	0 60	3 00
2	picaportes pie bronce 6"	2 00	4 00
1	picaporte pie bronce 17"	....	6 00
2	platos cañería 4"	4 00	8 00
1	plato cañería 3"	....	3 00
12	platos cañería 2"	2 90	34 80
10	libras piedra pómez-polvo	0 75	7 50
2	pesas para ventana 2 libras Nº 23	6 67	13 34
2	pesas para ventana 1½ libras Nº 20	5 50	11 00
3	galones pintura roja "Pabco"	14 00	42 00
138	libras pintura amarilla	76 10	105 00
22	libras pintura verde	76 50	16 83
248	libras pintura azul	69 80	133 10
262	libras pintura negra	76 00	199 12
300	libras pintura cacao	71 00	213 00
225	libras pintura roja	75 50	169 87
271	libras pintura minio	1 00	271 00
12	galones pintura "Eversal"	6 00	72 00

445	galones pintura gris	10 52	4681 40
225	libras pintura gris claro	0 81	182 25
3	porta-brocas	6 00	18 00
2	onzas polvo oro	9 50	2 20
3	picos punta y boca	4 98	14 94
2	peines para basura	2 81	5 62
1	palangana hierro esmaltado	....	15 00
1	palangana hierro esmaltado	....	9 00
19	libras pelo de cerdo	0 75	14 25
3	pinceles Nº 10	0 20	0 60
1	pincel Nº 12	....	0 30
38	platinas hierro 1¼"X⅜"	1736 libras	
133	platinas hierro 1¼"X½"	6574 "	
98	platinas hierro 1"X¼"	2009 "	
58	platinas hierro 1"X⅛"	251 "	
19	platinas hierro 1½"X⅝"	1150 "	
278	platinas hierro ¾"X⅜"	5398 "	
55	platinas hierro 1"X3|16"	488 "	
3	platinas hierro ¾"X3|16" . . .	14 "	
2	platinas hierro ¾"X¼"	16 "	
1	platina hierro 1¾"X⅛"	11 "	
2	platinas hierro 1¾"X½"	22 "	
1	platina hierro 2"X½"	10 "	
1	platina hierro 2¼"X5|16" . . .	34 "	
1	platina hierro 2½"X½"	76 "	
1	platina hierro 2"X¼"	20 "	
1	platina hierro ángulo ½"	137 "	
5	platinas hierro ángulo ⅜"	472 "	
1	platina hierro ángulo ¼"	70 "	
1	platina hierro "U" ¼"	64 "	
1	platina hierro "U" ½	74 "	
2	platinas hierro "U" 5|16"	128 "	
65	platinas hierro ángulo ¼" . . .	672 "	
6	platinas hierro ángulo 3|16" . .	270 "	
2	platinas hierro ángulo 3|16" . .	100 "	
	Total	19796 libras	0 27 5344 92
3	libras remaches hierro ¼"X⅛"		0 80 2 40
17	libras remaches hierro ½"X¼"		0 70 11 90
65	libras remaches hierro ½"X5|16"		0 80 52 00
5	libras remaches hierro ⅜"X½"		0 70 3 50
17	libras remaches hierro 1"X¼"		0 95 16 15
4	libras remaches hierro ¼"X⅜"		0 80 3 20
3	libras remaches hierro 5|16"X⅝"		0 70 2 10
3	libras remaches hierro 5|16"X¾"		0 80 2 40
324	libras remaches hierro 1½"X¾"		0 80 259 20
35	libras remaches hierro 2½"X⅞"		0 70 24 50
150	ibras remaches hierro 1½"X⅝"		0 80 120 00
24	libras hierro galvanizado ¼"X⅛"		1 20 28 40
2	libras remaches hierro galvanizado 3|16"X1|16"		0 80 1 60
14	rondanas de tornillo ¾"		0 65 9 10
4	regaderas		6 00 24 00
10	regaderas giratorias		8 08 80 80
12	reducciones cañería ½" a ¼"		0 50 6 00

143	reducciones cañería ½" a ⅜"	0 35	50 05
152	reducciones cañería 1" a ½"	0 60	1 20
55	reducciones cañería 1¼" a ½"	0 40	22 00
62	reducciones cañería 2" a ½"	1 50	93 00
45	reducciones cañería 2" a 1"	2 50	112 50
1	reducción cañería 3" a 2½"	....	3 00
8	juegos rodines	1 90	15 20
30	resortes para muebles	1 00	30 00
7	sifones cloaca 4"	5 00	35 00
18	sifones niquelados inodoro	15 00	270 00
4	potasa cáustica	0 71	2 84
12½	libras sal amoníaco	1 50	18 75
1	socket triple colgante	....	4 80
2	sockets colgantes	0 80	1 60
9	libras sándalo	2 00	18 00
14	tornillos con tuerca c. ex. 7½"X⅝"	0 70	9 80
15	tornillos con tuerca c. ex 6½"X⅝"	0 60	9 00
19	tornillos con tuerca c. ex. 6"X⅝"	0 60	11 40
24	tornillos con tuerca c. ex. 1½"X⅝"	0 05	1 20
20	tornillos con tuerca c. ex. 5½"X⅜"	0 32	6 40
12	tornillos con tuerca c. ex. 5"X⅜"	0 50	6 00
75	tornillos con tuerca c. ex. 4½"X⅜"	0 20	15 00
55	tornillos con tuerca c. ex. 3½"X⅜	0 16	8 80
14	tornillos con tuerca 3"X⅜"	0 15	2 10
186	tornillos con tuerca c. ex. 2"X⅜"	0 35	65 10
1115	tornillos con tuerca c. ex. 1½"X⅜"	0 30	334 50
13	tornillos con tuerca c. ex. 5½"X½"	0 50	6 50
39	tornillos con tuerca c. ex. 5"X½"	0 38	14 82
14	tornillos con tuerca c. ex. 4½"X½"	0 33	4 62
7	tornillos con tuerca c. ex. 4"X½"	0 28	1 96
12	tornillos con tuerca c. ex. 2½"X½"	0 25	3 00
48	tornillos con tuerca c. ex. 6"X5|16"	0 45	21 60
39	tornillos con tuerca c. ex. 5½"X5|16"	0 30	11 70
72	tornillos con tuerca c. ex. 5"X5|16"	0 30	21 60
21	tornillos con tuerca c. ex. 4"X5|16"	0 30	6 30
24	tornillos con tuerca c. ex. 6"X¼"	0 45	10 80
24	tornillos con tuerca c. ex. 5½"X¼"	0 25	6 00
31	tornillos con tuerca c. ex. 5"X¼"	0 25	7 75
62	tornillos con tuerca c. ex. 4½"X¼"	0 25	15 50
65	tornillos con tuerca c. ex. 4"X¼"	0 25	16 25
65	tornillos con tuerca c. ex. 3½"X¼"	0 25	16 25
15	tornillos con tuerca c. ex. 3"X¼"	0 12	1 80
51	tornillos con tuerca c. ex. 2½"X¼"	0 07	3 57
8	tornillos con tuerca c. ex. 2"X¼"	0 07	0 56
5	tornillos con tuerca c. cuad. 10"X½"	0 42	2 10
6	tornillos con tuerca c. red. 7"X½"	0 30	1 80
18	tornillos con tuerca c. red. 6½"X½"	0 30	5 40
20	tornillos con tuerca c. red. 6"X½"	0 30	6 00
69	tornillos con tuerca c. red. 5½"X½"	0 19	13 11
124	tornillos con tuerca c. red. 5"X½"	0 22	27 28
105	tornillos con tuerca c. red. 4½"X½"	0 18	18 90
58	tornillos con turca c. red. 4"X½"	0 24	13 92
67	tornillos con tuerca c. red. 3½"X½"	0 20	13 40
37	tornillos con tuerca c. red. 3"X½"	0 15	5 55

28	tornillos con tuerca c. red. 2½"X½"	0 20	5 60
53	tornilos con tuerca c. red. 2"X½"	0 11	5 83
63	tornillos con tuerca c. red. 1½"X½"	0 13	8 19
41	tornillos con tuerca c. red. 1"X½"	0 10	4 10
60	tornillos con tuerca c. red. 6"X⅜"	0 18	10 80
53	tornillos con tuerca c. red. 5½"X⅜"	0 18	9 54
95	tornillos con tuerca c. red. 5"X⅜"	0 14	13 30
52	tornillos con tuerca c. red. 4½"X⅜"	0 12	6 24
51	tornillos con tuerca c. red. 4"X⅜"	0 14	7 14
300	tornillos con tuerca c. red. 3½"X⅜"	0 15	45 00
95	tornillos con tuerca c. red. 3"X⅜"	0 12	11 40
98	tornillos con tuerca c. red. 2½"X⅜"	0 12	11 76
21	tornillos con tuerca c. red. 2"X⅜"	0 12	2 52
36	tornillos con tuerca c. red. 1½"X⅜"	0 12	4 32
31	tornillos con tuerca c. red. 1"X⅜"	0 11	3 41
50	tornillos con tuerca c. red. 6"X5|16	0 11	5 50
52	tornillos con tuerca c. red. 5½"X5|16"	0 11	5 72
49	tornillos con tuerca c. red. 5"X5|16"	0 20	9 80
42	tornillos con tuerca c. red. 4½"X5|16" . . .	0 20	8 40
23	tornillos con tuerca c. red. 4"X5|16"	0 20	4 60
36	tornillos con tuerca c. red. 3½"X5|16" . . .	0 20	7 20
42	tornillos con tuerca c. red. 3"X5|16"	0 20	8 40
159	tornillos con tuerca c. red. 2½"X5|16" . . .	0 20	31 80
48	tornillos con tuerca c. red. 2"X5|16"	0 08	3 84
44	tornilos con tuerca c. red. 1½"X5|16" . . .	0 08	3 72
63	tornillos con tuerca c. red. 1"X5|16"	0 14	8 82
49	tornillos con tuerca c. red. 5½"X¼"	0 20	9 80
41	tornillos con tuerca c. red. 5"X¼"	0 15	6 15
50	tornillos con tuerca c. red. 4½"X¼"	0 11	5 50
102	tornillos con tuerca c. red. 4"X¼"	0 10	10 20
120	tornillos con tuerca c. red. 3½"X¼"	0 10	12 00
44	tornillos con tuerca c. red. 3"X¼"	0 08	3 52
48	tornillos con tuerca c. red. 2½"X¼"	0 08	3 84
72	tornillos con tuerca c. red. 2"X¼"	0 05	3 60
122	tornillos con tuerca c. red. 1½"X¼"	0 04	4 88
72	tornillos con tuerca c. red. 1"X¼"	0 05	3 60
5	tornillos con tuerca c. red. 24"X½"	2 00	10 00
46	tornillos con tuerca presión 4½"X¾"	0 33	15 18
77	tornillos con tuerca presión 6"X½"	0 35½	27 33
54	tornillos con tuerca presión 5½"X½"	0 27	14 58
49	tornillos con tuerca presión 5"X½"	0 24	11 76
49	tornillos con tuerca presión 4½"X½"	0 22	10 78
144	tornillos con tuerca presión 4"X½"	0 20	28 80
16	tornillos con tuerca presión 4"X⅜"	0 15	2 40
49	tornillos con tuerca presión 3½"X⅜"	0 15	7 35
46	tornillos con tuerca presión 3"X⅜"	0 15	6 90
15	tornillos con tuerca presión 2½"X⅜"	0 15	2 70
25	tornillos con tuerca presión 2"X⅜"	0 12	3 70
16	tornillos con tuerca presión 1"X⅜"	0 18	2 88
34	tornillos para ropero 6"X⅜"	0 15	5 10
3	paquetes tornillos para madera 2½" Nº. 11 . .	1 50	4 50
6	paquetes tornillos para madera 2½" Nº 10 . .	1 63	10 19
6	paquetes tornillos para madera 2½" Nº 9 . .	2 40	14 40
3	paquetes tornillos para madera 2½" Nº 8 . .	1 95	5 85

3	paquetes y 52 tornillos para madera 2¼" Nº 12	2 40	8 06
5	paquetes y 30 tornillos para madera 2¼" Nº 11	2 40	12 45
1	paquete y 94 tornillos para madera 2¼" Nº. 10	2 40	4 00
6	paquetes tornillos para madera 2¼" Nº 9 . .	2 00	12 00
4	paquetes tornillos para madera 2¼" Nº 8 . .	1 95	7 80
3	paquetes tornillos para madera 2" Nº 14 . .	2 90	8 70
4	paquetes y 8 tornillos para madera 2" Nº 13 . .	2 90	11 78
3	paquetes tornillos para madera 2" Nº 12 . .	2 90	8 70
6	paquetes y 51 tornillos para madera 2" Nº 11	1 50	9 53
8	paquetes 113 tornillos para madera 2" Nº 10	1 65	14 50
11	paquetes tornillos para madera 2" Nº 9 . . .	1 65	18 15
6	paquetes tornillos para madera 2" Nº 8 . . .	1 50	9 00
3	paquetes y 51 tornillos para madera 1¾" Nº. 14	2 40	8 05
1	paquete y 83 tornillos para madera 1¾" Nº 10	1 40	2 21
4	paquetes y 124 tornillos para madera 1¾" Nº 9	1 80	8 75
5	paquetes tornillos para madera 1¾" Nº 8 . .	1 40	7 00
4	paquetes tornillos para madera 1¾" Nº 7 . .	1 25	5 00
3	paquetes tornillos para madera 1½" Nº 16 .	1 80	5 40
3	paquetes tornillos para madera 1½" Nº 12 .	1 50	6 37
3	paquetes 84 tornillos para madera 1½" Nº 11	1 50	10 75
6	paquetes 64 tornillos para madera 1½" Nº 10	1 25	8 14
2	paquetes 46 tornillos para madera 1½" Nº 9	1 50	3 50
3	paquetes 42 tornillos para madera 1½" Nº 8	1 25	4 11
5	paquetes 117 tornillos para madera 1½" Nº 7	1 25	7 29
5	paquetes 56 tornillos para madera 1¼" Nº 12	1 65	8 86
1	paquete tornillos para madera 1¼" Nº 11 .	1 40	1 40
2	paquetes 25 tornillos para madera 1¼" Nº 10	1 25	2 75
2	paquetes 93 tornillos para madera 1¼" Nº 9	1 20	3 16
6½	paquetes tornillos para madera 1¼" Nº 8 . .	1 15	7 47
2	paquetes tornillos para madera 1¼" Nº 7 . .	1 15	2 30
4	paquetes tornillos para madera 1¼" Nº 6 . .	1 25	5 00
6	paquetes 76 tornillos para madera 1¼" Nº 5 .	1 25	8 15
9	paquetes tornillos para madera 1" Nº 12 . . .	1 25	11 25
4	paquetes tornillos para madera 1" Nº 11 . . .	1 45	5 80
10	paquetes tornillos para madera 1" Nº 10 . .	1 00	10 00
10	paquetes 20 tornillos para madera 1" Nº 9 . .	1 00	10 12
6	paquetes 40 tornillos para madera 1" Nº 8 . .	0 95	5 98
5	paquetes 54 tornillos para madera 1" Nº 7 . .	1 00	5 37
3	paquetes 10 tornillos para madera 1" Nº. 6 . .	0 90	2 77
2	paquetes 14 tornillos para madera 1" Nº 5 . .	1 25	2 61
11	paquetes 23 tornillos para madera 1" Nº 4 . .	1 00	11 16
1	paquete 84 tornillos para madera ⅞" Nº 6 . .	1 25	1 97
4	paquetes tornillos para madera ⅞" Nº 5 . . .	1 25	5 00
11	paquetes 140 tornillos para madera ⅞" Nº 4 .	1 20	14 38
9	paquetes tornillos para madera ⅞" Nº 3 . . .	1 10	9 90
4	paquetes 40 tornillos para madera ¾" Nº 8 .	1 50	6 43
3	paquetes 60 tornillos para madera ¾" Nº 7 . .	0 75	2 56
7	paquetes 18 tornillos para madera ¾" Nº 6 .	0 75	5 35
11	paquetes 62 tornillos para madera ¾" Nº 5 .	0 95	10 85
6	paquetes 52 tornillos para madera ¾" Nº 4 .	0 95	6 03
5	paquetes tornillos para madera ¾" Nº 2 . .	0 90	4 50
4	paquetes tornillos para madera ½" Nº 10 . .	1 30	5 20
12	paquetes tornillos para madera ½" Nº 9 . . .	1 30	15 60
3	paquetes 104 tornillos para madera ½" Nº 6 .	1 25	4 65

1	paquete 80 tornillos para madera ½" Nº 5 .	1 25	1 92
4	paquetes tornillos dorados 3" Nº 14	14 00	56 00
3	paquetes 32 tornillos dorados 2" Nº 10	8 50	27 50
4	paquetes tornillos dorados 1¾" Nº 9	6 75	27 00
6	paquetes tornillos dorados 1¾" Nº 8	6 00	36 00
6	paquetes tornillos dorados 1½" Nº 9	3 80	22 80
4	paquetes tornillos dorados 1½" Nº 8	3 40	20 54
3	paquetes 94 tornillos dorados 1¼" Nº 10 . .	5 75	21 00
7	paquetes 50 tornillos dorados 1¼" Nº 9 . . .	6 50	47 70
7	paquetes 130 tornillos dorados 1¼" Nº 8 . .	6 00	47 40
2	paquetes 32 tornillos dorados 1¼" Nº 5 . . .	2 00	4 40
2	paquetes tornillos dorados 1¼" Nº 5	5 50	11 00
2	paquetes tornillos dorados 1¼" Nº 4	5 50	11 00
1	paquete tornillos dorados 1" Nº 5	2 25	2 25
1	paquete tornillos dorados ¾" Nº 5	....	2 75
11	tornillos de ojo dorados 1", doc.	0 25	0 23
122	tornillos de ojo dorados ⅝", doc.	0 58	5 82
124	tornillos de ojo dorados ½", doc.	0 35	3 58
2	tornillos silla giratoria	20 00	40 00
495	tornillos galvanizados de rosca y ranura . . .	0 08	39 60
96	tornillos bronce para madera 2¼" Nº 10, paq.	7 50	5 00
61	tornillos hierro madera 2½" Nº. 12	2 60	1 05
113	tornillos hierro madera 1" Nº. 12	3 50	2 82
124	tornillos bronce para madera ¾" Nº 4 paq.	2 75	8 50
163	tornillos bronce para madera ¾" Nº 5 paq.		
170	tornillos bronce para madera ¾" Nº 6 paq.		
20	tornillos bronce para madera ⅞" Nº 7, paq.	2 00	0 27
61	tornillos bronce para madera ⅞" Nº 8, paq.	2 00	1 12
1	paquete 30 tornillos hierro madera 1" Nº 7 .	1 30	2 48
1	paquete tornillos hierro madera 1" Nº 3 . . .	....	0 50
2	paquetes tornillos hierro madera 1" Nº 2 . .	0 50	1 00
58	tornillos hierro madera 1" Nº 4	0 60	0 25
14	tornillos hierro madera 1" Nº 8, paq.	1 25	0 12
7	tornillos hierro madera ¾" Nº 3, paq. . . .	1 25	0 06
3	paquetes tornillos hierro madera ¾" Nº 3 . .	0 95	2 85
61	tornillos hierro madera 2½" Nº 12	2 60	1 05
113	tornillos hierro madera 1" Nº 12	3 50	2 82
49	libras tuercas hierro 1"	0 75	36 75
6	libras tuercas hierro ¾"	0 78	4 68
16	libras tuercas hierro ⅝"	0 75	12 00
6	libras tuercas hierro ½"	0 71	4 26
26	libras tuercas hierro ⅜"	0 75	19 50
8	libras tuercas hierro 5|16"	1 35	10 80
6	libras tuercas hierro ¼"	1 45	8 70
1	libra tuercas cañería 2½"	....	0 75
250	libras tuercas cañería ¾"	0 40	100 00
68	tuercas cañería ½"	0 30	20 40
203	libras tuercas cañería 1"	0 50	106 50
11	tuercas francesas 1¼", doc.	27 00	24 75
16	tuercas francesas 1" doc.	25 00	33 33
20	tuercas francesas 1⅛", doc.	27 00	45 00
24	tuercas francesas ⅞", doc.	21 00	42 00
24	tuercas francesas 1-3|16, doc.	30 00	60 00
24	tuercas francesas ¾", doc.	19 00	38 00

24	tuercas francesas 11|16", doc.	13 80	27 70
20	tuercas francesas 5/8", doc.	13 80	23 00
24	tuercas francesas 9|16", doc.	12 00	24 00
24	tuercas francesas 1/2", doc.	10 80	21 60
23	tuercas francesas 3/8", doc.	10 00	19 17
60	trancas para ventana, doc.	3 30	16 50
73	tees de cañería reducción 3 1/2" a 1"	2 50	182 50
5	tees de cañería reducción 3" a 1"	2 25	11 25
47	tees de cañería reducción 2 1/2" a 1/2"	1 00	47 00
12	tees de cañería reducción 2 1/2" a 1 1/2"	2 25	27 00
40	tees de cañería reducción 2" a 1/2"	1 00	40 00
140	tees de cañería reducción 2" a 3/8"	1 00	140 00
22	tees de cañería reducción 2" a 1"	1 00	22 00
43	tees de cañería reducción 1 1/2" a 1/2"	1 00	43 00
62	tees de cañería reducción 1" a 1/2"	0 95	58 90
51	tees de cañería reducción 3/4" a 1/2"	0 75	38 25
1	te de cañería 3 1/2"	....	2 50
1	te de cañería reducción 3" a 1 1/2"	....	2 50
1	te de cañería 3 1/2"	....	2 50
1	te de cañería 2"	....	1 25
4	tees de cañería 1 1/2"	1 00	4 00
118	tees de cañería 1 1/4"	1 50	177 00
104	tees de cañería 1"	0 60	62 40
61	tees de cañería 3/4"	0 60	36 60
1026	tees de cañería 1/2"	0 48	492 48
26	tapones de cañería interiores 1/2"	0 17	4 42
14	tapones de cañería interiores 1 1/4"	0 50	7 00
43	tapones de cañería interiores 1"	0 40	17 20
129	tapones de cañería exteriores 1/2"	0 40	51 60
65	tapones de cañería exteriores 3/4"	0 45	39 25
66	tapones de cañería exteriores 1"	0 50	33 00
23	tapones de cañería exteriores 1 1/4"	1 00	23 00
11	tiradores gaveta y bocallave 4"X2"	1 25	13 75
11	tiradores gaveta y bocallave 3"X1 1/2"	1 50	16 50
2	tiradores gaveta y bocallave 4"X1 1/2"	1 25	2 50
16	tiradores gaveta sin bocallave 3 1/2"X1 1/2" . .	1 20	19 20
4	tiradores gaveta sin bocallave 1 1/4"X1"	1 00	4 00
7	tiradores gaveta sin bocallave 4"X2"	0 75	5 25
7	tiradores armario sin bocallave 4"X1 1/2" . . .	1 00	7 00
1	tirador puerta sin bocallave 1 1/4"X1"	....	1 00
5	tiradores puerta sin bocallave	0 75	3 75
1	tapón para pila 1 1/2"	....	3 00
1	tapón para pila 1"	....	1 50
1	timbre eléctrico	....	3 50
1	tijera grande para podar	....	35 00
37	tejas de vidrio	8 50	314 50
1	teja de vidrio acanalada	....	8 00
8	paquetes tachuelas	0 50	4 00
275	planchas tela metálica	3 29	904 75
6	tazas para inodoros	25 00	150 00
6	tanques	5 00	30 00
57	pies tubo cañería 1/4"	0 32	18 24
10920	pies tubo cañería 1/2"	0 40	4368 00
760	pies tubo cañería 3/4"	0 50	380 00

487	pies tubo cañería 1"	0 70	340 90
773	pies tubo cañería 1¼"	0 90	695 70
126	pies tubo cañería 1½"	1 15	144 90
186	pies tubo cañería 2"	1 75	325 50
5	tubos niquelados para inodoro	8 00	40 00
9	tubos cloaca 4"	5 00	45 00
1	tubo cloaca 3"	....	3 00
190	uniones sencillas cañería ½"	0 33	62 70
76	uniones sencillas cañería 1"	1 25	95 00
10	uniones sencillas cañería 1¼"	1 25	12 50
37	uniones sencillas cañería 1½"	1 25	45 75
11	unones sencillas cañería 2"	1 75	19 25
18	uniones sencillas cañería 2½"	2 10	37 80
1	unión sencilla cañería 3"	....	2 50
8	uniones sencillas cañería 4"	4 00	32 00
1	unión sencilla cañería 5"	....	5 00
381	niones de tope ½"	1 10	419 10
36	uniones de tope ¾"	1 10	39 50
3	uniones de tope 1¼"	2 50	7 50
2	uniones de tope 1"	0 50	1 00
29	vidrios con escudo 19"X15"	20 00	580 00
6	vidrios 13½"X16½"	1 25	7 50
1	vidrio 20½"X21¾"	....	2 00
2	vidrios 18"X17"	1 09	2 18
9	vidrios 16"X14"	0 92	8 98
1	vidrio 18¾"X16"	....	1 40
1	vidrio 17¾"X17"	....	1 15
5	vidrios 12¾"X10¼"	0 54	2 70
11	vidrios 20"X20"	1 85	20 35
12	vidrios 7½"X6"	0 20	2 40
3	vidrios 7½"X7½"	0 30	0 90
1	vidrio 7"X10"	....	1 00
13	vidrios 11½"X6½"	0 35	4 55
1	vidrio 12¼"X10½"	....	1 00
1	vidrio 13½"X5½"	....	0 50
1	vidrio 55"X19"	....	16 00
1	vidrio 20"X25½"	....	3 00
8	vidrios 17¾"X53"	15 00	120 00
1	vidrio 15"X35½"	....	2 85
5	vidrios 16"X17"	0 80	4 00
53	ventilaciones hierro para pisos 6½"X6" . . .	0 75	39 75
116	ventilaciones latón negro 9½"X5½"	1 50	174 00
166	ventilaciones cielo raso	0 40	66 40
105	varillas hierro retorcido ½", 1599 libras . . .	0 14	223 86
202	varillas hierro retorcido ⅜", 2017 libras . . .	0 14	282 38
10	varillas hierro retorcido 1", 225 libras	0 14	31 50
48	varillas acero cuadrado ½"X½", 320 libras . .	0 30	96 00
35	varillas acero cuadrado ¾"X¾", 400 libras . .	0 30	120 00
64	varillas hierro cuadrado ⅝"X¾", 832 libras . .	0 27	224 64
5	varillas hierro redondo ⅝", 82 libras	0 18	14 76
1	varilla hierro redondo 1", 41 libras	0 27	11 07
1	varilla hierro redondo 1¼", 51 libras, ...	0 15	7 65
2	varillas hierro media caña ¾", 20 libras	0 27	5 40
2	varillas hierro media caña ⅜", 5½ libras . . .	0 27	1 48

3	Y griega para cloaca 4"	7 00	21 00
½	galón sapolín para muebles	1 70	0 85
	Total materiales Bodega N°. 1		₡ 55015 41

Bodega N°. 2.—Maderas

530	varas alfajilla cenízaro 2"X4"	₡ 0 65	₡ 344 50
86	basas guachipelín de 1 m. largo	1 00	86 00
8	varas batiente pochote ¾"X4"	0 20	1 60
15	varas batiente pochote ¼"X1⅜"	0 20	3 00
1671	varas cornisa pochote ⅝"X4"	0 50	835 50
95	varas batiente pochote ⅝"X5"	0 55	52 25
950	varas cadenillo cenízaro 2"X5"	1 12	1064 00
61	varas cadenillo cenízaro 2"X6"	1 15	70 15
15	varas cadenillo cenízaro 2"X7"	1 25	18 75
420	varas cadenillo cenízaro 2½"X6"	1 75	735 00
5	varas cadenillo cedro 2"X6"	1 50	7 50
14½	varas cadenillo guayacán 3"X7"	1 85	26 80
45	varas gigantón de caoba 4"X4"	2 00	90 00
86½	varas gigantón cedro 4"X4"	1 66	143 60
496½	varas gigantón espabel 4"X4"	1 20	595 80
1692	varas gigantón cenízaro 4"X4"	1 20	2030 40
35	varas gigantón pochote 4"X4"	1 20	42 00
118	varas guarnición pochote ⅝"X5"	0 60	70 80
1	pieza caoba 3"X11"X7 varas	....	28 85
1	pieza caoba 3"X14"X5½ varas	....	28 90
1	pieza caoba 3½"X13"X4 varas	....	25 00
1	pieza caoba 3¾"X8"X2½ varas	....	9 35
1	pieza caoba 3¾"X8"X3 varas	....	11 25
1	pieza caoba 3¾"X14"X4 varas	....	26 25
3	piezas caoba 4"X13"X4 varas	28 60	85 80
2	piezas caoba 4½"X13"X4 varas	31 20	62 40
1	pieza caoba 4½"X7"X4 varas	....	17 35
1	pieza caoba 5"X9"X3½ varas	....	21 50
1	pieza caoba 5"X9"X4½ varas	....	22 50
1	pieza caoba 5"X12"X4½ varas	....	33 75
1	pieza caoba 5"X13"X4½ varas	....	36 55
1	pieza caoba 6"X11"X4½ varas	....	33 50
1	pieza caoba 6"X15"X2½ varas	....	28 00
1	pieza caoba 8"X9"X4 varas	....	36 00
1	pieza roble sabana 7"X8"X4 varas	....	22 40
21	piezas guayacán 9"X9"X3 varas	18 25	383 25
3	piezas cedro 4½"X17"X4 varas	34 65	103 95
1	pieza cedro 3"X6"X4 varas	....	9 00
18	varas regla cenízaro 1"X2"	0 20	3 60
1419	varas regla cenízaro 1"X3"	0 22	312 18
989	varas regla cenízaro 1"X4"	0 28	276 92
873	varas regla cenízaro 1"X5"	0 37	323 00
88	varas reglón cenízaro 2"X3"	0 52	45 76
8	varas reglón cenízaro 3"X3"	0 79	6 32
7	varas reglón cenízaro 2"X2"	0 35	2 45
5	varas reglón pinotea 2½"X2½"	0 50	2 50

11	varas reglón cristóbal 3½"X3½"	1 07	11 77
294	varas reglón caoba 3"X3"	1 35	396 90
113	varas reglón caoba 2½"X2½"	0 95	107 35
289	varas reglón cedro 2½"X2½"	0 73	210 97
252	varas reglón cedro 3"X3"	0 95	184 32
30	varas reglón cedro 3½"X3½"	1 22	36 60
9	varas rodapié pochote ⅝"X5"	0 45	4 05
188	varas rodapié pochote ⅝"X6"	0 57	107 16
27	varas solera cedro	3 12	84 24
454	varas solera cenízaro 5"X5"	2 31	1048 74
3569	varas tablilla pochote ½"X5"	0 36	1284 85
884½	varas tabloncillo pochote 1"X5"	0 60	530 70
305	varas traslapo pochote 2 con ⅝"X5"	0 42	128 10
22	varas traslapo pochote 3 con ⅝"	0 45	9 90
179	varas traslapo pochote media caña ⅝"X5" . .	0 45	80 55
18	pulgadas tabla caoba ½"X2 varas	0 20	3 60
28	pulgadas tabla ½"X2½ varas	0 25	7 00
204	pulgadas tabla caoba ½"X3 varas	0 30	61 20
112	pugadas tabla caoba ½"X3½ varas	0 32	35 84
1522	pulgadas tabla caoba ½"X4 varas	0 40	608 80
251	pulgadas tabla caoba ¼"X4½ varas	0 45	112 95
60	pulgadas tabla caoba ½"X5 varas	0 47	28 20
68	pulgadas tabla caoba ¾"X2 varas	0 23	15 64
110	pulgadas tabla caoba ¾"X2½ varas	0 28	30 80
689	pulgadas tabla caoba ¾"X3 varas	0 33	227 37
951	pulgadas tabla caoba ¾"X3½ varas	0 40	380 40
1754	pulgadas tabla caoba ¾"X4 varas	0 46	806 84
283	pulgadas tabla caoba ¾"X4½ varas	0 51	144 33
233	pulgadas tabla caoba ¾"X5 varas	0 56	130 48
33	pulgadas tabla caoba 1"X2 varas	0 30	6 90
20	pulgadas tabla caoba 1"X2½ varas	0 31	6 20
562	pulgadas tabla caoba 1"X3 varas	0 42	236 04
237	pulgadas tabla caoba 1"X3½ varas	0 47	111 39
512	pulgadas tabla caoba 1"X4 varas	0 55	281 60
56	pulgadas tabla caoba 1"X4½ varas	0 61	34 16
131	pulgadas tabla caoba 1"X5 varas.	0 69	90 39
18	pulgadas tabla caoba 1"X5½ varas	0 75	13 50
117	pulgadas tabla cedro ½"X3 varas	0 23	26 91
130	pulgadas tabla cedro ½"X3½ varas	0 29	37 70
1095	pulgadas tabla cedro ½"X4 varas	0 32	350 40
70	pulgadas tabla cedro ½"X4½ varas	0 35	24 50
30	pulgadas tabla cedro ½"X5 varas	0 38	11 40
36	pulgadas tabla cedro ¾"X2½ varas	0 20	7 20
332	pulgadas tabla cedro ¾"X3 varas	0 30	99 60
284	pulgadas tabla cedro ¾"X3½ varas	0 35	99 40
676	pulgadas tabla cedro ¾"X4 varas	0 40	270 40
178	pulgadas tabla cedro ¾"X4½	0 42	74 76
60	pulgadas tabla cedro ¾"X5 varas	0 45	27 00
82	pulgadas tabla cedro 1"X2½ varas	0 30	24 60
851	pulgadas tabla cedro 1"X3 varas	0 37	314 87
225	pulgadas tabla cedro 1"X3½ varas	0 40	90 00
805	pulgadas tabla cedro 1"X4 varas	0 50	402 50
74	pulgadas tabla cedro 1"X4½varas	0 54	39 96
50	pulgadas tabla cedro 1"X5 varas	0 56	28 00

2337	pulgadas tabla cenízaro ½"X3 varas	0 15	350 55
607	pulgadas tabla cenízaro ½"X3½ varas . . .	0 20	121 40
43	pulgadas tabla cenízaro ½"X4 varas	0 25	10 75
1421	pulgadas tabla cenízaro ¾"X3 varas	0 17	241 57
241	pulgadas tabla cenízaro ¾"X3½ varas . . .	0 20	48 40
82	pulgadas tabla cenízaro ¾"X4 varas	0 35	28 70
456	pulgadas tabla cenízaro 1"X3 varas	0 22	100 32
38	pulgadas tabla cenízaro 1"X3½ varas	0 25	9 50
122	pulgadas tabla cenízaro 1"X4 varas	0 36	43 92
73	pulgadas tabla cenízaro 1"X4½ varas	0 39	28 47
102	pulgadas tabla cenívaro 1"X5 varas	0 43	43 86
60	pulgadas tabla escobo ¾"X4 varas	0 30	18 00
66	pulgadas tabla guayacán 1"X4 varas	0 40	26 40
14	pulgadas tabla pochote ¾"X3½ varas	0 35	4 90
40	pulgadas tabla pochote 1"X4 varas	0 40	16 00
89	pulgadas tablones caoba 1¼"X3 varas	0 45	40 05
192	pulgadas tablones caoba 1¼"X4 varas	0 62	119 04
97	pulgadas tablones caoba 1¼"X4½ varas . . .	0 67	64 99
27	pulgadas tablones caoba 1¼"X5 varas	0 75	20 25
54	pulgadas tablones caoba 1¼"X5½ varas . . .	0 82	44 28
150	pulgadas tablones caoba 1½"X3 varas	0 57	85 50
79	pulgadas tablones caoba 1½"X3½"	0 67	52 93
371	pulgadas tablones caoba 1½"X4 varas	0 75	278 25
127	pulgadas tablones caoba 1½"X4½ varas . . .	0 88	111 76
50	pulgadas tablones caoba 1½"X5 varas	0 94	47 00
85	pulgadas tablones caoba 1¾"X4 varas	0 96	81 60
60	pulgadas tablones caoba 1¾"X4½ varas . . .	1 07	64 20
40	pulgadas tablones caoba 2"X3 varas	0 80	32 00
61	pulgadas tablones caoba 2"X4 varas	1 10	67 10
62	pulgadas tablones caoba 2"X4½ varas	1 15	71 30
12	pulgadas tablones caoba 2"X5 varas	1 25	15 00
10	pulgadas tablones caoba 2"X5½ varas	1 45	14 50
11	pulgadas tablones caoba 2¼"X3½ varas . . .	1 30	14 30
15	pulgadas tablones caoba 2¼"X4 varas	1 42	21 30
12	pulgadas tablones caoba 2¼"X4½ varas . . .	1 55	18 60
12	pulgadas tablones cedro 2¼"X5 varas	1 69	20 28
33	pulgadas tablones caoba 2½"X3½"	1 10	36 30
124	pulgadas tablones caoba 2½"X4 varas	1 50	186 00
55	pulgadas tablones caoba 2½"X4½ varas . . .	1 69	92 95
9	pulgadas tablones caoba 2½"X5 varas	1 87	16 83
19	pulgadas tablones caoba 2½"X5½ varas . . .	2 06	39 14
75	pulgadas tablones pochote 2"X4 varas	0 80	60 00
213	pulgadas tablones cedro 1¼"X3 varas	0 38	80 94
80	pulgadas tablones cedro 1¼"X3½	0 48	38 40
190	pulgadas tablones cedro 1¼"X4 varas	0 54	102 60
73	pulgadas tablones cedro 1¼"X4½ varas . . .	0 59	43 07
68	pulgadas tablones cedro 1¼"X5 varas	0 62	42 16
128	pulgadas tablones cedro 1½"X2½ varas . . .	0 47	60 16
554	pulgadas tablones cedro 1½"X3 varas	0 56	310 24
321	pulgadas tablones cedro 1½"X3½ varas . . .	0 66	211 86
646	pulgadas tablones cedro 1½"X4 varas	0 75	484 50
281	pulgadas tablones cedro 1½"X4½ varas . . .	0 84	236 04
117	pulgadas tablones cedro 1½"X5 varas	0 94	109 98
24	pulgadas tablones cedro 1½"X5½ varas . . .	1 03	24 72

26	pulgadas tablones cedro 1¾"X2 varas	0 40	10 40
14	pulgadas tablones cedro 1¾"X2½ varas . . .	0 44	6 16
24	pulgadas tablones cedro 1¾"X3½ varas . . .	0 61	14 64
44	pulgadas tablones cedro 1¾"X4 pulgadas . .	0 75	33 00
29	pulgadas tablones cedro 1¾"X4½ varas . . .	0 79	22 91
171	pulgadas tablones cedro 2"X3 varas	0 65	111 15
90	pulgadas tablones cedro 2"X3½ varas	0 76	68 40
306	pulgadas tablones cedro 2"X4 varas	0 87	266 22
74	pulgadas tablones cedro 2"X4½ varas	1 01	74 74
141	pulgadas tablones cedro 2"X5 varas	1 12	157 92
10	pulgadas tablones cedro 2½"X3 varas	0 84	8 40
16	pulgadas tablones cedro 2½"X3½ varas . . .	0 96	15 36
77	pulgadas tablones cedro 2½"X4 varas	1 08	83 16
27	pulgadas tablones cedro 2½"X4½ varas . . .	1 24	33 48
26	pulgadas tablones cedro 2½"X5 varas	1 40	36 40
20	pulgadas tablones cedro 2½"X5½ varas . . .	1 52	30 40
55	pulgadas tablones cedro 2¾"X4 varas	1 30	71 50
186	pulgadas tablones cenízaro 1¼"X3 varas . .	0 34	63 24
15	pulgadas tablones cenízaro 1¼"X3½ varas . .	0 39	5 85
41	pulgadas tablones cenízaro 1½"X3½ varas . .	0 40	16 40
15	pulgadas tablones cenízaro 1¾"X4 varas . . .	0 53	7 95
26	pulgadas tablones cenízaro 1¾"X4 varas . . .	0 52	13 52
12	pulgadas tablones cenízaro 2"X4½ varas . . .	0 79	9 48
39	pulgadas tablones cenízaro 2½"X3 varas . . .	0 66	25 74
117	pulgadas tablones cenízaro 2½"X3½ varas . .	0 77	90 09
26	pulgadas tablones cenízaro 2½"X4 varas . .	0 88	22 88
	Total de las Bodegas Nos. 1 y 2		₡ 78612 62

Colegio de Señoritas

20	m. arena río	₡ 180 00	
7	m. piedra quebrada	56 00	
13	litros gasolina	97 50	
20	libras babbitt	70 00	
100	libras alambre negro N°. 18	57 00	
129	varillas hierro retorcido ⅜"	178 35	
28	llavines "Yale"	238 00	
25	picaportes corrientes 4"	12 50	
25	picaportes de cadena 4"	37 45	
2	vidrios 40"X16"	16 00	
50	vidrios 21⅜"X10¼"	195 00	
15	vidrios 21⅜"X15⅜"	88 50	
93	barriles cemento Alsen	1338 97	
18	vidrios 55⅞"X20⅛"	482 50	
18	vidrios 56¼"X20⅛"	482 50	
2	vidrios 56¼"X20½"	60 00	
24	vidrios 43⅜"X20"	343 00	3933 27
16½	varas tabloncillo pochote 1"X5"	₡ 9 57	
20	alfajillas cedro 2"X4"X4 varas	81 20	90 77

Materiales de la Escuela de San Isidro Heredia

141	libras platina 1"X3|16"	₡	26 80	
54	pies tubo cañería 2"		75 05	
1	plato cañería 2"		2 70	
13	litros gasolina		97 50	
30	varillas hierro redondo ½"		44 65	
1	@ pintura negra		16 95	
29	barriles cemento Alsen		444 80	
10	tablas cedro ¾"X15"X4 varas		53 10	
4	soleras cenízaro 5"X5"X5 varas		39 60	801 15

Materiales Escuela Rafael Iglesias.—Limón

3	barriles cemento blanco	₡	138 00	
6	barriles cemento Alsen		86 34	
4	yardas manta		2 80	227 14

Materiales Escuela Santo Domingo.—Heredia

3	varillas hierro redondo	₡	3 70	
¾	galón aceite "Socony"		4 50	
8	bultos cemento Alsen		120 00	
11	litros gasolina		82 50	
20	m. cúbicos arena Caldera		290 00	500 70

Materiales Escuela Normal de Heredia

75	libras grapas de 1"	₡	45 00	
2	motones		28 00	
50	tornillos tuerca cab. red. 5"X½"		9 00	
16	fanegas cal		96 00	
50	libras clavos 3"		17 50	
34	tornillos tuerca cab. red. 5"X½"		7 14	
25	libras clavos 4"		8 75	
50	libras clavos 2½"		17 50	
22½	libras arandelas hierro ½"		1 57	
½	libra alambre negro Nº. 18		0 32	
8	llavines Nº. 36		55 60	
16	picaportes corrientes 2"		7 85	
63	planchas tela metálica		153 75	
10	libras grapas ¾"		5 90	
6	vidrios 17"X10"		4 20	
24	vidrios 18"X17"		24 70	
1	cremona bronce		3 50	
5	libras arandelas plomo		3 45	
10	pares bisagras hierro 4"		14 50	
5	picaportes cadena 4"		7 45	
5	picaportes corrientes 6"		12 45	
6	platinas hierro 1"X⅛"		9 65	
10	metros cúbicos arena río		90 00	

11	latas gasolina	90 00		
2	cadenillos cenízaro 2"X5"X5 varas	8 00		
1058	varas regla cenízaro 1"X5"	396 95		
3	soleras cenízaro 5"X5"X5 varas	24 45		
51	varas batiente pochote ⅝"X1"	7 65	₡	1150 83

Materiales Escuela San Sebastián

25	libras clavos 4"	₡ 8 50		
75	libras clavos 1½"	25 50		
74	tornillos tuerca y arandelas 4½"X½"	17 50		
6	barriles cemento Alsen	95 64		
2	metros cúbicos arenón	21 00		
50	libras pelo de cerdo	37 50		
18	planchas hierro liso	85 50		
9	latas gasolina	67 50		
7	metros cúbicos arena río	63 00		
400	varas tablilla pochote ½"X5"	139 25		
1272	varas tabloncillo pochote 1"X5"	714 60		1275 49

Materiales Muelle de Puntarenas

20¾	doc. papel lija	₡ 14 00		
2	libras goma-laca	8 75		
2	paquetes tachuelas ¼" Nº. 8	2 10		
12	libras cola	9 21		
10	yardas manta	5 96		
18	litros alcohol	18 00		58 02

Materiales Asilo Las Mercedes

60	platinas hierro 1"X⅛"	₡ 82 00		
100	libras ácido muriático	140 00		
22	libras remaches ¼"X⅛"	26 40		
6	libras sal amoníaco	7 80		
17	latas gasolina	127 50		
30	galones pintura blanca "Luxberry"	298 14		
28	galones pintura azul "Luxberry"	278 28		
15	galones pintura verde "Luxberry"	149 11		
20	galones pintura azul med. "Luxberry" . . .	198 76		
75	alfajillas cenízaro 2"X4"X4 varas	176 25		1484 24

Materiales Instituto de Alajuela

26	barriles cemento Alsen	₡ 422 50		
40	metros cúbicos arena río	360 00		
100	libras pelo de cerdo	75 00		
3½	metros cúbicos piedra tercera	56 00		
50	tornillos tuerca cab. red. 5½"X½"	9 75		
2	palas Nº. 0	15 50		

21	fanegas cal	136 50	
100	libras clavos 2"	33 50	
25	libras alambre negro N°. 18	14 75	
25	libras arandelas plomo	17 00	
8	latas gasolina	60 00	
300	varillas hierro redondo 3|16"	92 75	
50	alfajillas cedro 2"X4"X4 varas	192 50	
34	alfajillas cedro 2"X4"X5 varas	169 32	
36	gigantones cedro 4"X4"X5 varas	352 08	
13	gigantones cenízaro 4"X4"X5 varas	86 32	2093 47

Materiales Palacio Municipal Filadelfia

2	libras ácido muriático	₡ 3 00	
45	quintales hierro techo 6'	945 00	
½	quintal clavos 2"	16 75	
1	quintal clavos 3"	33 50	
1	quintal clavos 4"	33 50	
1	quintal clavos 2½"	34 95	
60	planchas hierro liso	301 90	
28	platinas hierro 1"X⅛"	43 20	
2½	libras remaches hierro ¼"X⅛"	2 25	
18	libras soldadura	27 90	
20	libras arandelas de plomo	13 80	
50	barriles cemento	714 50	2170 25

3700	libras estopa para galafatear	₡ 0 60	₡ 2220 00	
54¼	quintales carbón de madera	6 40	334 40	
20¼	metros cúbicos arena río	0 90	182 25	2736 65
	Total del inventario de materiales			₡ 95134 60

MAQUINARIA

Departamento mecánica, herrería y fundición

1	torno "Sowth Bend" 11" radio	₡	6000 00
1	torno "Sowth Bend" 8" radio		400 00
2	tornos pequeños (mal estado) . . .	₡ 100 00	200 00
5	taladros fuerza motriz	125 00	625 00
1	cepillo para hierro		400 00
4	fraguas con abanico e instalación .	₡ 250 00	1000 00
1	mandril para esmeril		50 00
1	motor eléctrico de 3 H. P.		250 00
1	trasmisión con 18 poleas		1500 00
1	horno para fundir hierro y abanico		1000 00
1	horno para fundir bronce		100 00
1	horno para fundir bronce (mal estado) . . .		50 00
1	horno para secar almas		100 00
1	espander para tubo caldera 2"		18 00
1	espander para tubo caldera 1½"		10 00
3	poleas hierro mal estado		15 00

1	milin para hacer piñones	20 00		
1	compresor N°. 2	100 00		
1	bomba compresora	200 00		
1	guillotina N°. 5	200 00	¢	12088 00

Departamento ebanistería y carpintería

1	cepilladora con dos juegos cuchillas	¢ 200 00		
1	sierra circular con 3 hojas	100 00		
1	sierra circular con 3 hojas pequeñas	50 00		
1	sierra cinta sin fin	200 00		
1	sierra cabecear madera con 2 sierras	200 00		
1	sierra de calar (mal estado)	80 00		
1	máquina para hacer molduras	200 00		
1	taladro para escopladuras	75 00		
1	prensa para afilar serruchos	8 00		
1	torno grande	200 00		
1	torno pequeño (malo)	25 00		
1	torno pequeño	100 00		
1	motor eléctrico 7½ H. P., eje trasmisión y 13 poleas	1100 00		
1	piedra rueda para afilar herramientas	50 00		
1	piedra esmeril para afilar sierras	15 00		
1	piedra esmeril para afilar cuchillas	15 00		
1	trompo	800 00		3418 00

Departamento de mosaico

2	prensas para mosaico y sus tanques		1600 00

Adicional al inventario del taller de Obras Públicas

Servicio del Taller

2	bicicletas marca "Raleigh" y accesorios	¢	661 00
1	automóvil marca "Rugby"		4500 00
	Total	¢	5161 00

L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

Departamento hojalatería y fontanería

1	guillotina	₡	100 00	
1	máquina para molduras		100 00	
1	máquina de cordonear		20 00	
1	máquina de extender hierro, 3 cilindros		150 00	
1	máquina de engrapar		40 00	
1	máquina de dobladillar		30 00	
1	máquina de reducir y cordonear tubos		50 00	
1	taladro		25 00	
1	fragua con su abanico		75 00	
1	punzón automático		80 00	670 00

Departamento caballeriza

1	molino para maíz	₡	50 00	
1	máquina para picar pasto		300 00	
1	motor gasolina 2 H. P., eje y 3 poleas		500 00	850 00

Servicio del Taller

1	camión "Federal" 2 toneladas	₡	8000 00	
1	camión "Internacional" 2 toneladas		12000 00	
1	camión "Brockway", 1¼ toneladas		8500 00	28500 00

HERRAMIENTAS

Departamento mecánica, herrería y fundición

6	tarrajas incompletas malas	₡	30 00
1	tarraja métrica		150 00
1	tarraja cañería ¼" a 1"		30 00
1	tarraja cañería 3"		40 00
1	tarraja reloj		20 00
2	tarrajas para tornillos		50 00
1	taladro de mano		28 00
1	taladro de mano		18 00
1	cortador para tubos		12 00
1	cortador para tubos grande, malo		8 00
1	llave de cadena para tubos		30 00
2	llaves para tubo		4 00
1	llave para tubo 12"		7 00
2	llaves para tubo 10" y 18"		16 00
1	llave inglesa 18"		4 00
1	llave inglesa 18"		12 00
2	llaves inglesas 12", ₡ 8.00		16 00
1	llave fija 2½"		0 75
5	llaves fijas varios tamaños		5 00
1	caja llaves de cubo		15 00
2	escofinas		6 00
2	cepillos acero		8 00

1	tecle cadena	100 00
1	abecedario incompleto acero	8 00
1	abecedario 5 m/m. acero	16 00
2	baldes	4 50
3	mazos de 5 libras	13 50
4	mazos de 8 libras	16 00
3	marcos para sierra	30 00
2	marcos para sierra	10 00
1	escuadra universal	5 00
2	escuadras 1"X24"X16""	6 00
1	manómetro de 170 libras, malo	8 00
3	prensas para forja	210 00
3	prensas para banco	150 00
1	rima de 2"	3 00
1	tijera de cortar lata 10"	6 00
1	serrucho	2 00
1	compás de punta grande	2 50
2	compases para torno 6"	4 00
5	yunques	750 00
1	soplete, malo	10 00
8	martillos de bola de 1½"	32 00
1	romana plataforma	50 00
2	gatas de tornillo	30 00
1	gata caminera	15 00
1	regadera	3 00
10	tenazas para fragua diferentes tamaños . . .	15 00
1	lote cajas fundición (258)	2064 00
485	moldes fundición	1358 00
2	tenazas para crisoles	4 00
5	zarandas	10 00
18	cuchillas para torno	18 00
50	cuchillas para torno, grandes	50 00
2	porta-cuchillas	3 00
5	porta-crisoles	50 00
1	crisol para fundir bronce	15 00
1	crisol para fundir bronce, malo	5 00
5	machos ¾"	18 00
3	machos 5|16"	4 50
6	machos ½"	18 00
1	macho 1¼", cañería	4 50
4	machos 17|32"	16 00
2	machos 1¼"	20 00
2	machos 1½"	30 00
3	machos 1"	15 00
3	machos ⅛"	10 50
4	brocas para hierro 1|16"	0 80
3	brocas para hierro 3|32"	3 00
4	brocas para hierro 5|32"	4 80
1	broca para hierro ⅛"	1 00
2	brocas para hierro 3|16"	2 60
1	broca para hierro 7|36"	1 00
3	brocas para hierro ¼"	3 00
2	brocas para hierro 9|32"	2 00
2	brocas para hierro 1⅜"	17 00

2	brocas para hierro 1½"	16 00	
1	broca para hierro 5|16"	2 00	
2	brocas para hierro 11|32"	5 80	
1	broca para hierro ⅜"	1 00	
2	brocas para hierro 13|32"	2 00	
4	brocas para hierro 7|16"	8 00	
3	brocas para hierro 15|32"	9 00	
3	brocas para hierro ½"	4 50	
4	brocas para hierro 17|32"	12 00	
4	brocas para hierro 9|16"	8 00	
5	brocas para hierro 19|32"	15 00	
3	brocas para hierro ⅝"	6 00	
3	brocas para hierro 21|32"	9 00	
5	brocas para hierro 11|16"	15 00	
4	brocas para hierro 23|32"	12 00	
5	brocas para hierro ¾"	5 00	
4	brocas para hierro 25|32"	13 00	
5	brocas para hierro 13|16"	16 25	
2	brocas para hierro ⅞"	7 00	
4	brocas para hierro 15|16"	16 00	
3	brocas para hierro 31|32"	12 00	
3	brocas para hierro 1"	12 00	
1	broca para hierro 1-1|32"	5 00	
4	brocas para hierro 1-1|16"	20 00	
2	brocas para hierro 1⅛"	11 00	
2	brocas para hierro 1-3|16"	10 00	
3	brocas para hierro 1¼"	15 00	
9	brocas para madera diferentes tamaños . . .	10 00	6035 50

Hojalatería y fontanería

1	yunque grande . . . . . ₡	50 00	
1	yunque pequeño	30 00	
2	llaves francesas N°. 12	9 50	
1	llave inglesa N°. 10 00	10 00	
3	llaves cañería N°. 18	18 00	
1	llave cañería N°. 14	4 00	
1	llave cañería N°. 24	9 00	
1	llave cañería N°. 10	3 00	
2	cortadores de tubo N°. 2	30 00	
1	cortador de tubo N°. 1	15 00	
2	cortadores de tubo N°. 2, malos	20 00	
1	marco para sierra	12 00	
2	pares dados ¼" a ⅜"	5 00	
1	par dados ½"	2 50	
4	martillos de uña	12 00	
2	martillos de uña, malos	3 00	
2	martillos bola	10 50	
1	tarraja cañería juego dados y guías de ⅛" a 1"	155 00	
1	tarraja cañería íd. ¼" a 1"	47 00	
1	tarraja cañería íd. ½" a 1½"	30 00	
1	tarraja cañería íd. ½" a 1"	30 00	
1	tarraja cañería reloj-dados y guías ½" a 1½"	40 00	

1	tenaza Nº. 12	5 00	
2	berbiquíes	10 00	
1	bomba cañería con su manguera	30 00	
1	saca-bocado 15|16"	4 50	
1	saca-bocado media luna	1 00	
2	raspadores	3 00	
1	escuadra hierro pequeña	6 00	
1	escuadra madera	1 00	
1	compás de punta para 18"	4 00	
2	compases de punta para 8"	6 00	
1	macho cañería ½"	1 50	
2	machos cañería 3|16"	2 00	
1	nivel de madera	6 00	
1	tumbador madera y su maceta	2 00	
1	broca extensión para madera	2 00	
1	broca madera ¾"	1 00	
3	puntas acero	7 50	
1	manguera 1½"X23 pies	20 00	
1	romana reloj	10 00	
6	cinceles diferentes tamaños	6 00	
5	punzones	1 00	
2	alicates	9 00	
1	plato para taladro	6 00	
3	mecates	8 00	
1	mazo para fragua 5 libras	4 00	
3	aceiteras de pico largo	2 25	
2	limas planas 12"	2 00	
2	remachadores acero	7 00	
2	macetas de madera	6 00	
6	llaves fijas 2 bocas, diferentes tamaños	18 00	
2	llaves fijas una boca	6 00	
2	llaves cubo 1 boca	4 00	
2	prensas de banco	50 00	
3	pares cautiles 1½"	18 00	
3	pares cautiles ¾"	9 00	
3	prensas cañería con sus burras	50 00	
1	prensa cañería mala	10 00	
1	escalera de 6 varas	15 00	
1	escalera de 5 varas	12 00	
1	escalera de 4 varas	9 00	
1	escalera de 10 varas	12 00	
1	escalera de abrir, 4 varas	10 00	
1	escalera 3½ varas	8 00	
4	tubos para arrollar y moldar	20 00	
1	pico con cabo	4 50	
2	palas	6 00	
2	canoas madera para soldar	10 00	
1	burro para fragua de hierro	2 00	
3	candados	3 00	997 25

Departamento ebanistería y carpintería

1	juego brocas para taladro 3|16" a 1⅛" . . .	¢	37 50	
2	llaves fijas dos bocas 15" y 17"		16 00	
1	máquina para engrapar fajas		100 00	
4	coleras		12 00	
5	sargentos de hierro, grandes		25 00	
6	prensas para encolar, 5" boca		36 00	
4	gurbias diferentes tamaño, torno		8 00	
1	compás de punta		3 00	
2	compases para gruesos		6 00	
1	piedra de asentar		4 00	
8	formones malos		32 00	
1	llave inglesa 12"		7 00	
1	trabador		6 00	
1	sargento de 0. 75 m.		20 00	
1	sargento de 1 m.		25 00	
51	fresas para el trompo, dif. clases		489 60	
1	espiga especial para cojinete		88 00	
1	aparato para hacer espigas		150 00	
1	disco con 3 cortantes y 3 juegos cuchillas . .		44 00	
4	fresas		70 00	
1	disco con 3 cortantes sin cuchillas, 6"		38 00	
2	sierras para rajar chapas		20 00	1237 10

Departamento gasolina

2	martillos de bola 1¼ libra	¢	8 70	
2	martillos de bola 1½ "		10 00	
1	atornillador 20"		2 00	
2	cautiles N°. 2 y 4		4 00	
1	juego números de acero para marcar		6 00	
1	taladro de mano 17"		25 00	
1	taladro eléctrico		340 00	
1	tunger para cargar acumuladores		145 00	
1	alicate 8"		4 00	
1	marco para sierra 20"		8 00	
1	inyector grasa		3 00	
1	juego llaves de cubo		40 00	
1	limatón 11"		0 50	
1	prensa hierro para banco		20 00	
1	yunque pequeño		20 00	
1	tecle con dos carruchas dobles		35 00	
2	llaves inglesas 14"		12 00	
2	llaves tubo cañería 12"		14 00	
1	llave francesa 12"		6 00	
1	llave cubo 2 bocas		2 00	
1	llave fija 2 bocas 10"		5 00	
1	llave fija 2 bocas 13"		6 00	
1	llaves fijas 2 bocas 15"		6 25	
1	llave fija 2 bocas 15½"		7 00	
1	llave fija 2 bocas 17½"		10 00	
1	fragua portátil		65 00	804 45

Departamento mosaicos

3	moldes hierro para ladrillo	₡	150 00	
2	moldes hierro para blocks		70 00	
2	moldes madera para bancas		60 00	
8	molds madera diferntes tamaños		24 00	
8	moldes madera diferentes tamaños		24 00	
12	moldes bronce diferentes dibujos		48 00	
3	palas		6 00	
2	carretillos		40 00	
1	barra acero retorcido 1"X1 m.		6 00	
1	zaranda 1 m.X1 m.		2 00	
1	regadera		3 00	
1	prensa hierro para banco		20 00	
1	molde para pedrín largo		50 00	
1	molde para pedrín cuadrado		50 00	
5	baldes malos		10 00	
16	moldes de bronce para mosaico, nuevos . . .		705 00	1244 00

Departamento mezcla

2	zarandas	₡	8 00	
3	zarandas grandes		18 00	
1	angarilla de cajón		3 00	
1	romana de plataforma		100 00	129 00

Servicio del Taller

5	carretillos	₡	100 00	
4	barras diferentes tamaños		24 00	
8	picos		32 00	
10	palas		60 00	
3	uñas para basura		9 00	
10	azadones		25 00	
1	peine		3 00	
2	carretillos		40 00	
1	balde		2 00	
1	envase metal para maíz		2 00	
1	martillo		3 00	
2	llaves inglesas 6" y 12"		12 00	
1	cortadora de tubos para cañería 12"		12 00	
1	alicate		4 00	
3	cinceles		3 00	331 00

Bodega del Teatro Nacional

1	barra grande	₡	8 00	
1	barra pequeña		6 00	
1	banco y su prensa		40 00	
2	carretillos		40 00	
2	grifas		5 00	

1	macana	3 00	
2	mazos 2½ libras.	4 50	
1	mecate (24 varas)	2 50	
4	palas	14 00	123 00

PARQUES NACIONALES

Parque Nacional

6	mangueras . . . . . ₡	72 00	
3	máquinas cortar zacate	205 00	
2	picos	9 00	
7	regaderas	42 00	
4	peines	14 00	
2	tijeras recortar zacate	16 00	
3	tijeras recortar zacate, mal estado	15 00	
1	carretillo de madera	12 00	
1	carretillo hierro	20 00	
1	bolillo de hierro	15 00	
1	pala carrilera	6 00	426 00

Parque Bolívar

2	peines . . . . . ₡	7 00	
1	cuchillo	7 00	
2	hachas	13 00	
2	mangueras	24 00	
1	macana	4 50	
1	máquina de cortar zacate	65 00	
2	palas carrileras	12 00	
1	carretillo	20 00	152 50

Parque Central

2	tijeras de podar . . . . . ₡	47 00	
4	machetes grandes	18 00	
3	machetes pequeños	16 00	
3	máquinas de cortar zacate	135 00	
1	carretillo de madera	12 00	
1	carretillo de hierro	20 00	
1	pala carrilera	6 00	
2	palas carrileras malas	6 00	
1	escalera fija de 6 varas	15 00	
1	escalera de abrir, 3 varas	10 00	
1	escalera de abrir, 2 varas	7 00	
1	manguera de ½"X6 varas	12 00	
2	mangueras largas	30 00	
1	mecate (20 varas)	2 00	
5	regaderas	30 00	
6	pitones	12 00	
1	pico	4 50	
1	pisón de madera	1 50	
1	martillo	3 50	
1	carretillo pequeño	12 00	399 50

Colegio de Señoritas

1	mazo de 10 libras	₡	7 00	
1	martillo bola 1½ libras		2 50	
4	alicates 8"		10 00	
4	piquetas albañil		16 00	
2	picos		16 00	
1	barra acero 1 vara		7 50	
1	azada		4 50	
8	palas		48 00	
2	cinceles		3 00	
1	llave inglesa 12"		8 25	
1	rach		29 00	
4	brocas espiral		16 00	
60	varas Manila ¾"		25 00	
2	motones de 10 pulgadas		28 00	
1	motón de 6"		12 00	
1	prensa grande hierro		74 00	
1	prensa hierro		40 00	
1	banco herrería		25 00	
1	banco carpintería con prensas		100 00	
1	fragua grande "Champion Blower"		100 00	
1	fragua pequeña		58 00	
2	tenazas de hierro		6 00	
5	carretillos		100 00	
2	lámparas de canfín		10 00	
100	pies manguera		80 00	
3	mazos 2½ libras		6 00	
1	mazo 4 libras		2 50	
1	punta de acero		1 50	
1	bomba vertical de reloj		37 00	
1	corta-frío		3 50	
1	pistón para manguera		3 25	
1	yunque		25 00	904 50

Escuela de Santo Domingo de Heredia

6	barras	₡	42 00	
18	baldes		36 00	
6	carretillos		120 00	
2	carruchas tecle y mecate		32 00	
3	mazos		16 00	
5	palas		30 00	
3	picos		13 50	289 50

HERRAMIENTAS

Instituto de Alajuela

2	barras grandes	₡	21 00	
4	barras pequeñas		20 00	
3	barras de uña		13 50	

9	baldes	18 00	
1	azadón	3 50	
6	carretillos	120 00	
6	cinceles	6 00	
3	grifas	4 50	
1	gata grande	15 00	
2	motones	28 00	
1	mazo grande 10 libras	7 00	
4	mazos pequeños	10 00	
2	mecates	8 00	
9	palas	54 00	
3	picos	13 50	
5	puntas	5 00	
1	peine	3 50	
3	piquetas	6 00	
1	prensa para herrero	40 00	
1	zaranda	6 00	402 50

MOBILIARIO Y ÚTILES OFICINA DE LA AUDITORÍA DEL TALLER

1	escritorio de caoba	₡ 425 00	
1	silla giratoria caoba	120 00	
1	archivo caoba	175 00	
1	sofá tapizado	50 00	
2	sillones tapizados	50 00	
1	máquina de escribir Underwood N°. 3	250 00	
1	mesa para escribir	40 00	
1	máquina de sumar Sundstrand y mesa	700 00	
1	lavatorio	50 00	
1	escritorio cedro	50 00	
1	escritorio cedro	30 00	
1	escritorio cedro, alto	25 00	
1	banco alto, giratorio	12 00	
1	banco bajo, giratorio	10 00	
1	banco fijo	5 00	
1	gavetero archivo	100 00	
1	gavetero escritorio	15 00	
1	estante	30 00	
1	prensa para copiar y su mesa	50 00	
1	silla giratoria petatillo	20 00	
2	sillas madera	6 00	
1	mesa pequeña	20 00	
1	mesa grande	35 00	
1	reloj pared	30 00	
2	relojes marcadores para guardas	150 00	
1	pizarrón	5 00	
1	escalera de abrir	15 00	
1	macetero papeles	2 00	
1	botiquín	8 00	
1	lavatorio	30 00	
1	mesita	8 00	
1	espejo	20 00	
1	cajón limpiar calzado	4 00	2500 00

Oficina Jefatura Técnica del Taller

1	escritorio grande caoba	₡	425 00	
1	escritorio cedro		200 00	
1	máquina escribir Oliver		100 00	
1	máquina escribir Remington		200 00	
1	armario vidrio para archivo		225 00	
3	sillones caoba		180 00	
1	silla de madera		12 00	
1	silla giratoria		60 00	
1	mesa pequeña		12 00	
1	papelera pequeña		10 00	
7	cuadros diferentes tamaños		30 00	
1	percha para sombrero		8 00	
3	armarios pequeños para archivo		150 00	1612 00

Departamento mecánica y herrería

2	cajones para herramientas	₡	20 00	
12	cajones para herramientas operarios		96 00	
4	bancos para mecánicos		200 00	
1	armario		10 00	
2	armarios para herramientas		40 00	
1	armario para herramientas fundición		20 00	
1	caja con divisiones pequeñas		2 00	
1	taba para dibujo		5 00	
1	silla		4 00	
1	escritorio pequeño		20 00	
1	estante grande para materiales		20 00	437 00

Departamento hojalatería y fontanería

1	escritorio alto	₡	10 00	
1	banco giratorio		4 00	
2	bancos madera para trabajo		24 00	
1	estante materiales		15 00	
2	cajones para herramientas		20 00	
1	cajón para carbón		25 00	
1	mostrador de 21 metros largo con 9 gavetas		30 00	128 00

Departamento ebanistería y carpintería

12	bancos de carpintería de 2 prensas	₡	1200 00	
12	bancos carpintería de una prensa		900 00	
4	bancos carpintería sin prensa		160 00	
2	bancos carpintería tallistas		150 00	
1	banco carpintería 2 prensas (Teatro Nacional)		100 00	
1	escritorio		10 00	
1	escritorio alto		10 00	
2	sillas		8 00	
115	sillas plegadizas		460 00	

3	sillas ordinarias		18 00	
5	bancas madera (malas)		15 00	
2	bancas madera		20 00	
2	bancas hierro		20 00	
1	banco alto		3 00	
1	baranda usada		20 00	
1	baranda usada grande		25 00	
2	carretones de mano		150 00	
1	estante pequeño para materiales		10 00	
1	estante de 2 m. ancho por 1.70 alto		30 00	
1	armario ordinario		50 00	
2	armarios grandes para materiales		30 00	
4	armarios pequeños para materiales		50 00	
2	tablas para cortar vidrios		20 00	
1	mesa grande de dibujo		100 00	
2	gaveteros en mal estado		13 00	
2	caballetes		10 00	
8	puertas cedro de una hoja, nuevas		200 00	
15	hojas para ventana		150 00	
31	linternillas diferentes tamaños		93 00	
4	bastidores de vidrio		32 00	
2	ruedas angostas para camión		50 00	
1	rueda ancha para camión		25 00	
1	atril para dibujo		20 00	
1	escritorio (mal estado)		20 00	
1	escritorio alto		25 00	4197 00

Departamento de mosaico

1	armario para herramientas	₡	12 00	
1	mesa ordinaria		8 00	
1	mesa		10 00	
1	banco carpintería sin prensa		10 00	
1	banco carpintería		7 00	
3	bancos madera para colocar ladrillo		15 00	62 00

Departamento de gasolina

2	bancos de trabajo	₡	20 00	
2	armarios para herramientas		30 00	
1	mesa con plancha de hierro		12 00	62 00

Caballeriza Taller

1	montura con mantillón	₡	25 00	
1	galápago con mantillón		175 00	
1	albarda con mantillón		40 00	
1	par polainas cuero		12 00	
1	par espuelas		6 00	
1	cabezada para freno, cuero		12 00	
1	freno con riendas cuero		12 00	

1	rasqueta	3 00	
1	cepillo	2 00	
1	embudo	1 00	
1	manguera ½"X4 metros largo	6 00	294 00

Bodega del Taller

1	estante para vidrios	₡ 12 00	
1	lavatorio hierro	15 00	
1	mesa con un gavetero	15 00	
1	mesa pequeña	5 00	
2	armarios para archivo	200 00	
2	cajones para materiales	30 00	
2	cajones pequeños para materiales	20 00	
1	aparato para colocar mecate	10 00	
1	estante grande para mercaderías	150 00	
1	mostrador grande	100 00	
1	romana para plataforma	100 00	
1	romana pequeña	25 00	
1	escalera corrediza	15 00	
1	escritorio	50 00	
2	sillas madera	10 00	757 00

Semovientes

1	mula	₡ 500 00	
1	caballo	350 00	850 00
	Total del inventario		₡ 166675 40

L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

BALANCE DE PRUEBA DEL MAYOR

31 de diciembre de 1927

Supremo Gobierno			₡ 142768 99
Bodega de materiales	₡ 94780 44		
Maquinarias	93286 00		
Herramientas	10866 20		
Mobiliario Taller	9167 00		
Semovientes	850 00		
Prov. y rep. maquinaria Taller		6443 61	
Caminos		4895 00	
Departamento Agricultura		1419 00	
Escuela Agricultura		11336 70	
Cañerías		436 45	
Carreteras San José		75 05	
Carreteras Cartago		551 00	
Carreteras Heredia		997 40	

Carreteras Sarapiquí		366 10
Carreteras Alajuela		907 90
Carreteras Guanacaste		60 00
Carreteras Puntarenas		5 35
Carreteras Carrillo		3036 50
Carreteras Santa Clara		88 75
Carreteras Aserrí al Pozo		141 95
Puentes San José		3345 75
Puentes Alajuela		2139 50
Puentes Cartago		2393 65
Puentes Heredia		968 95
Puentes Guanacaste		2192 30
Puente Salitrillo		1904 15
Puente Poás		58 00
Puente Desagüe		9 00
Puente Colorado		528 80
Puente Zanjón		253 35
Puente Rosabal		59 65
Puente Palomo		169 15
Puente Agualote		6 20
Puentes La Vega		191 25
Palacio Municipal San Ramón		8225 25
Palacio Municipal Alajuela		499 75
Palacio Municipal Filadelfia		3229 50
Puente Boca del Infierno		202 75
Cárcel de San Ramón		8999 75
Municipalidad de Alajuela		174 50
Instituto de Alajuela		17716 25
Casas Baratas		2779 10
Secretaría de Hacienda		185 85
Secretaría de Gobernación		346 25
Secretaría de Beneficencia		3263 55
Secretaría de Relaciones Exteriores		376 35
Secretaría de Seguridad Pública		240 45
Fondo Nacional de Educación Pública		72967 50
Fondo Nacional Escuela Normal Costa Rica		6449 75
Colegio Superior Señoritas		94230 50
Poder Legislativo		214 75
Reparación Edificios Nacionales		138435 68
Mobiliario		38796 79
Trabajos en ejecución	504577 23	
Prov. y rep. maq. Caminos		16760 60
Bonos Carreteras		25 25
Junta Itineraria Carretera Poás		29 00
Muelle de Puntarenas		5416 70
Junta Educación La Uruca		159 25
Parques		31805 30
Agencia Principal Policía Peralta		3013 80
Iglesia de Orosi		13713 90
Beneficio Arroz del Pozo		3519 35
Sumas iguales	₡ 659526 87	₡ 659526 87

L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

SUMAS OBTENIDAS DE LAS DISTINTAS PARTIDAS DEL PRESUPUESTO, SEGÚN EL MAYOR, PARA LOS DIFERENTES TRABAJOS EJECUTADOS

Edificios Nacionales, Rep. etc.	₡ 138435 68
Prov. y rep. maquinaria Taller	6443 61
Caminos	4895 00
Departamento de Agricultura	1419 00
Escuela de Agricultura	11336 70
Cañerías	436 45
Carreteras San José	75 05
Carreteras Cartago	551 00
Carreteras Heredia	997 40
Carretera Sarapiquí	366 10
Carreteras Alajuela	907 90
Carreteras Guanacaste	60 00
Carreteras Puntarenas	5 35
Carretera Carrillo	3036 50
Carreteras Santa Clara	88 75
Carretera Aserrí al Pozo	141 95
Puentes San José	3345 75
Puentes Alajuela	2139 50
Puentes Cartago	2393 65
Puentes Heredia	968 95
Puentes Guanacaste	2192 30
Puente Salitrillo	1904 15
Puente Poás	58 00
Puente Desagüe	9 00
Puente Colorado	528 80
Puente Zanjón	253 35
Puente Rosabal	59 65
Puente Palomo	169 15
Puente Agualote	6 20
Puente La Vega	191 25
Puente Boca del Infierno	202 75
Palacio Municipal de San Ramón	8225 25
Palacio Municipal de Alajuela	499 75
Palacio Municipal de Filadelfia	3229 50
Cárcel de San Ramón	8999 75
Municipalidad de Alajuela	174 50
Instituto de Alajuela	17716 25
Secretaría de Hacienda	185 85
Secretaría de Gobernación	346 25
Secretaría de Beneficencia	3263 55
Secretaría de Relaciones Exteriores	376 35
Secretaría Seguridad Pública	240 45
Fondo Nacional de Educación Pública	72967 50
Fondo Nacional Escuela Normal C. Rica	6449 75
Colegio Superior de Señoritas	94230 50
Poder Legislativo	214 75
Mobiliario. Reparación etc.	38796 79
Prop., rep. maquinaria Caminos	16760 60
Bonos Carreteras	25 25
Junta Itineraria Carretera Poás	29 00
Muelle de Puntarenas	5416 70

Junta Educación de La Uruca	159 25
Parques	31805 30
Agencia Policía de Peralta	3013 80
Iglesia de Orosi	13713 90
Beneficio de Arroz del Pozo	3519 35
Suman	₡ 513978 78
Materiales suplidos Casas Baratas	2779 10
Suman	₡ 516757 88

Inventarios

1º. enero de 1927	₡ 82599 79	
31 Dicbre. 1927	94780 44	
Materiales que aumentan el stock bodega . .		12180 65
Total gastado en trabajos		₡ 504577 23

L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

Cuadro comparativo

de las sumas obtenidas de las distintas partidas del Presupuesto y los gastos hechos en los diferentes trabajos ejecutados

	Obtenido	Invertido	Dif. más	Dif. menos
Rep. Edificios Nacionales .	₡ 138435 68	₡ 140496 79	₡ 2061 11	
Mobiliario	38796 79	34105 08	.....	₡ 4691 71
Poder Legislativo	214 75	894 75	680 00	
Secretaría de Beneficencia	3263 55	2133 40	.....	1130 15
Sría. Seguridad Pública .	240 45	297 45	57 00	
Cárcel de San Ramón . . .	8999 75	7797 98	.....	1201 77
Secretaría de Hacienda . .	185 85	230 28	44 43	
Escuela de Agricultura . .	11336 70	11861 47	524 77	
Iglesia de Orosi	13713 90	12376 95	.....	1336 95
Instituto de Alajuela . .	17716 25	15613 62	.....	2102 63
Beneficio de arroz Pozo .	3519 35	3502 78	.....	16 57
Sría. Relac. Exteriores .	376 35	366 96	.....	9 39
Muelle de Puntarenas . .	5416 70	5339 12	.....	77 58
Carreteras, Puentes, etc. .	25572 70	43757 34	18184 64	
Junta It. Carretera Poás .	29 00	29 00		
Municipalidad Alajuela . .	174 50	184 77	10 27	
Agencia Policía Peralta .	3013 80	4048 58	1034 78	
Junta Educación La Uruca	159 25	174 85	15 60	
Palacio Mpal. Filadelfia .	3229 50	1566 24	.....	1663 26
Palacio Mpal. San Ramón	8225 25	9202 91	977 66	
Secretaría de Gobernación	346 25	476 36	130 11	
Dep. de Agricultura . . .	1419 00	1457 78	38 78	
Parques	31805 30	35592 98	3787 68	
Cañerías	436 45	1468 99	1032 54	
Colegio de Señoritas . . .	94230 50	92546 22	.....	1684 28

	Obtenido	Invertido	Dif. más	Dif. menos
Fondo Esc. Normal C. R.	6449 75	6401 55	.....	48 20
Fondo Nacl. Ed. Pública	72967 50	72653 03	.....	314 47
Suman	₡ 490274 82	₡ 504577 23	₡ 28579 37	₡ 14276 96
Diferencias iguales	14302 41			14302 41
Totales iguales	₡ 504577 23	₡ 504577 23	₡ 28579 37	₡ 28579 37

L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

Cuadro de las sumas gastadas en la construcción y reparación de edificios nacionales

	Materiales	Mano de obra	Total
Aduana P. de San José	₡ 1021 10	₡ 2088 45	₡ 3109 55
Agencia de Policía y Correos Peralta . .	3697 33	351 25	4048 58
Agencia de Policía San José	2901 83	1784 05	4685 88
Agencia P. Policía y Profilaxis	18941 09	17774 10	36715 19
Alcaldía Segunda	1 17	7 00	8 17
Alcaldía Tercera	10 85	12 00	22 85
Almacén Escolar	0 14	8 00	8 14
Archivos Nacionales	13 40	30 25	43 65
Asilo Ancianos Cartago	108 41	146 25	254 66
Asilo Las Mercedes	1229 40	912 00	2141 40
Biblioteca Nacional	4 10	153 25	157 35
Buen Pastor	740 80	16 00	756 80
Caballeriza Nacional	206 68	35 00	241 68
Reparación camión Federal	1158 66	1107 35	2266 01
Reparación camión Internacional	3039 30	220 60	3259 90
Campo de aviación	57 00	240 45	297 45
Cárcel de Cartago	181 45	729 20	910 65
Cárcel de Limón	7 50	45 65	53 15
Cárcel de Orotina	16 25	.....	16 25
Cárcel de San Ramón	6619 38	1178 60	7797 98
Casa Curso Libre de Modelado	293 02	256 00	549 02
Casa Presidencial	383 17	821 00	1204 17
Cocina Escolar	.....	40 50	40 50
Comandancia de Plaza	137 43	304 35	441 78
Contabilidad Nacional	62 37	137 00	199 37
Correos y Telégrafos San José	131 58	145 50	277 08
Cruz Roja	.....	20 00	20 00
Cuartel de Artillería	2838 85	1980 65	4819 50
Cuartel Bella Vista	51 96	54 00	105 96
Cuartel Bomberos	19 61	105 25	124 86
Cuartel de Liberia	237 97	389 50	627 47
Curso Libre de Cocina y Costura . . .	19 59	173 85	193 44
Departamento de Agricultura	60 10	34 50	94 60
Departamento Paquetes Postales . . .	666 13	488 05	1154 18
Dirección General de Obras Públicas .	219 77	256 25	476 02

	Materiales	Mano de obra	Total
Dirección General de Telégrafos	93 63	256 75	350 38
Edificios Varios	1010 34	5 40	1015 74
Casa anexa, Escuela Agricultura	972 12	667 50	1639 62
Escuela de Agricultura	645 40	1255 10	1900 50
Escuela Bellas Artes	.....	33 40	33 40
Escuela de Niñas Nº. 4	.....	8 00	8 00
Escuela de Niñas Nº. 5	0 14	50 25	50 39
Escuela Juan Rudín	6 03	31 40	37 43
Escuela Julia Lang	15 56	28 60	44 16
Escuela Maternal	0 55	46 50	47 05
Escuela Vitalia Madrigal	37 55	661 25	698 80
Estadística	395 65	358 75	754 40
Fábrica Nacional de Licores	.....	97 50	97 50
Gobernación de Cartago	.....	12 25	12 25
Iglesia de Orosi	3434 80	8942 15	12376 95
Iglesia San Antonio Desamparados . .	791 15	867 05	1658 20
Iglesia San Rafael Desamparados . . .	1 35	213 00	214 35
Imprenta Nacional	387 54	387 40	774 94
Inalámbrico Sabana	.....	56 50	56 50
Inalámbrico del Pozo	.....	11 75	11 75
Instituto de Alajuela	11686 62	3927 00	15613 62
Jefatura Lanchas Nacs. Puntarenas . .	2440 27	.....	2440 27
Juzgado 2º. Cont. Administrativo . . .	1 45	26 25	27 70
Kiosco San Isidro Coronado	22 50	.....	22 50
Laboratorio Químico Comercial	.....	51 00	51 00
Liceo de Costa Rica	.....	6 75	6 75
Mausoleo Juan de D. Céspedes	398 51	90 25	488 76
Museo Nacional	542 89	455 50	998 39
Oficina Catastro	1 30	23 25	24 55
Oficina Construcciones Escolares . . .	.....	6 50	6 50
Oficina Copias Heliográficas	20 69	16 00	36 69
Oficinas Públicas Tres Ríos	.....	22 15	22 15
Oficina Telégrafo Juan Viñas	222 20	4 00	226 20
Oficina Telégrafos Plaza Víquez . . .	169 23	212 85	382 08
Pagaduría Nacional	9 94	6 50	16 44
Palacio Mpal. Filadelfia, Guanacaste .	506 99	1059 25	1566 24
Palacio Municipal San Ramón	8210 66	992 25	9202 91
Palacio Municipal Turrialba	.....	166 00	166 00
Palacio Nacional	232 45	592 30	824 75
Penitenciaría	83 89	193 00	276 89
Plaza de Artillería	.....	16 70	16 70
Primera Sección de Policía	743 54	503 60	1247 14
Registro Cívico	133 57	30 85	164 42
Registro Civil	4 12	13 00	17 12
Registro de la Propiedad	65 29	427 25	492 54
Secretaría del Congreso	684 15	301 10	985 25
Palacio Mpal. S. Vicente Moravia . .	16553 83	12132 15	28685 98
Secretaría de Educación Pública . . .	7 83	32 00	39 83
Secretaría de Fomento	32 72	94 25	126 97
Secretaría de Hacienda	302 19	780 00	1082 19
Secretaría de Gobernación	61 34	129 00	190 34
Secretaría de Relaciones Exteriores . .	33 97	227 00	260 97
Secretaría Seguridad Pública	1 60	29 25	30 85

	Materiales	Mano de obra	Total
Segunda Sección de Policía	701 46	538 65	1240 11
Tablado Presidencial	87 20	96 80	184 00
Prov. Rep. Maquinarias Herramientas	846 29	1144 75	1991 04
Taller Obras Públicas	2546 12	1854 20	4400 32
Patio Taller Obras Públicas	103 56	6076 40	6179 96
Teatro Nacional	2901 21	5541 75	8442 96
Bodega Teatro Nacional	4286 24	2101 95	6388 19
Telégrafos de Cartago	2422 78	1308 25	3731 03
Tributación Directa	519 00	646 50	1165 50
Total	₡ 110456 80	₡ 87912 55	₡ 198369 35

L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

CUADRO DE LAS SUMAS GASTADAS EN LA CONSTRUCCION Y REPARACION ETC.

DE MOBILIARIO

	Materiales	Mano de obra	Total
Aduana Principal San José	₡ 22 62	₡ 21 60	₡ 43 62
Archivos Nacionales	18 01	22 00	40 01
Alcaldía Tercera	11 87	57 25	69 12
Almacén Nacional Escolar	337 70	408 80	746 50
Biblioteca Nacional	1159 13	1635 30	2794 43
Buen Pastor	.....	592 00	592 00
Casa Presidencial	235 35	534 10	769 45
Casillero de Turrialba	3 96	139 00	142 96
Colegio María Auxiliadora	.....	104 50	104 50
Colegio Superior de Señoritas	86 95	39 75	126 70
Comandancia de Plaza	.....	10 50	10 50
Contaduría Mayor de Hacienda	758 04	913 20	1671 24
Correos de Cartago	129 75	120 75	250 50
Correos de Limón	314 87	532 50	847 37
Cuartel de Artillería	192 52	136 25	328 77
Curso Libre Cocina y Costura	681 68	938 25	1619 93
Departamento Ebanistería	251 00	183 25	434 25
Dirección General de Caminos	17 52	. . .	17 52
Dirección General de Obras Públicas	251 52	440 10	691 62
Escuela de Agricultura	3185 65	5135 70	8321 35
Escuela del Carmen	.....	42 00	42 00
Escuela Julia Lang	149 55	137 85	287 40
Escuelas Maternales	154 14	318 50	472 64
Escuela Normal de Heredia	84 48	360 10	444 58
Estadística	229 28	389 35	618 63
Inalámbrico Sabana	56 75	110 25	167 00
Junta Educación San José	380 09	917 10	1297 19
Juzgado 2º Contencioso Administrativo	90 61	107 50	198 11
Laboratorio Químico Comercial	55 58	.....	55 58
Muelle Puntarenas	397 24	824 95	1222 19
Oficina de Catastro	37 67	130 75	168 42
Oficina de Control	316 43	455 75	772 18
Oficina Construcciones Escolares	7 77	38 75	46 52
Oficina Copias Heliográficas	387 87	665 50	1053 37
Pagaduría Nacional	57 87	177 50	235 37
Primera Sección de Policía	169 08	627 25	796 33
Registro Cívico	1202 55	2658 20	3860 75
Registro Delincuentes	22 50	.....	22 50
Registro Civil	114 89	312 60	427 49

	Materiales	Mano de obra	Total
Registro Judicial	₡ 0 67	₡ 7 25	₡ 7 92
Registro de la Propiedad	377 78	663 85	1041 63
Salón Congreso	0 35	36 50	36 85
Secretaría de Fomento	19 03	43 00	62 03
Secretaría de Hacienda	.....	27 00	27 00
Secretaría de Higiene y Salubridad Pública	948 13	1546 65	2494 78
Secretaría de Relaciones Exteriores	.....	1 00	1 00
Secretaría de Seguridad Pública	.....	15 00	15 00
Segunda Sección Policía	122 72	61 50	184 22
Superintendencia Seguros	90 95	192 10	283 05
Taller de Obras Públicas	5 34	126 00	131 34
Teatro Nacional	898 80	6059 40	6958 20
Telégrafos Cartago	60 82	181 25	242 07
Escuela de La Uruca	15 60	159 25	174 85
Tributación Directa	201 67	457 35	659 02
Total	₡ 14314 35	₡ 29815 20	₡ 44129 55

Vº Bº—L. Fonseca Z.
Auditor Taller

CUADRO DE LAS SUMAS GASTADAS EN CARRETERAS, PUENTES, ETC.

	Materiales	Mano de obra	Total
Reparación aplanadoras Buffalo	₡ 20 91	₡ 1219 60	₡ 1240 51
Reparación aplanadora Kelly	105 86	2116 60	2222 46
Reparación aplanadora a vapor	7 25	286 25	293 50
Reparación auto Dogde, Dirección Caminos	9 70	439 50	449 20
Bodega de Caminos (sueldo bodeguero)	9 64	3258 00	3267 64
Reparación camión Brockway	3 85	65 25	69 10
Reparación camiones Chevrolet	232 61	3021 55	3254 16
Carretera Acosta	1 45	122 25	123 70
— Alajuela	10 83	769 15	779 98
— Aserrí al Pozo	....	141 95	141 95
— de Cartago	4 07	551 00	555 07
— Guanacaste	.....	60 00	60 00
— Heredia	5 55	997 40	1002 95
— Orosi al Paraíso	.....	25 25	25 25
Junta Itineraria, Carretera Poás	.....	29 00	29 00
Carretera Puntarenas	.....	5 35	5 35
— San José	1 80	1 50	3 30
— San Josecito de Alajuela	.....	16 50	16 50
— Santa Clara	1 61	88 75	90 36
— Santa Ana	0 96	67 25	68 21
— Sarapiquí	29 76	283 10	312 86
Dirección General Caminos (sueldo chofer)	.....	1637 00	1637 00
Reparación escarificador Kelly	11 97	342 25	354 22
— motor Cletrac	4 62	80 00	84 62
— motor y quebrador Cushmann	3 46	316 75	320 21
— motor Reo	12 06	278 25	290 31
— motor y quebrador del Virilla	.....	287 00	287 00
Puente 27 de Abril	23 61	3036 50	3060 11
— Agualote	.....	6 20	6 20
— Arenal	.....	359 50	359 50
— Barranca	.....	200 50	200 50
— Bebedero	.....	386 80	386 80
— Bejucada	.....	105 75	105 75
— Boca del Infierno	.....	202 75	202 75
— Cacao de Cartago	1 55	680 75	682 30
— Cacao San Isidro Atenas	3 80	472 60	476 40
— Calvario	0 66	507 85	508 51
— Cañas	1 90	94 00	95 90
— Chiquero	.....	6 30	6 30

	Materiales	Mano de obra	Total
Puente Colorado	₡ 1 13	₡ 528 80	₡ 529 93
— Coris	.....	676 05	676 05
— Cucaracha	.....	186 50	186 50
— Charral	.....	67 25	67 25
— Chigüite	.....	104 25	104 25
— El Desagüe, Toro Amarillo	.....	9 00	9 00
— Heredia	.....	4 10	4 10
— «Jesús María»	.....	58 50	58 50
— «Juan Viñas»	8 40	28 50	36 90
— «La Bermúdez»	.....	46 75	46 75
— Lagartero	.....	99 25	99 25
— La Legua	371 45	661 05	1032 50
— La Mora	.....	138 25	138 25
— La Vega	....	191 25	191 25
— Las Lajas	.....	270 65	270 65
— Las Partidas, Guanacaste	.....	217 00	217 00
— Las Piedras	.....	12 00	12 00
— Limonal	24 21	1146 45	1170 66
— Los Dos San Juanes	.....	434 45	434 45
— Palomo	.....	169 15	169 15
— Paso de Agua	.....	86 10	86 10
— Patarrá	.....	287 35	287 35
— Pilas	6 10	33 00	39 10
— Poás, Alajuela	2 40	144 25	146 65
— Poás	15 15	58 00	73 15
— Quivel	21 23	234 50	255 73
— Río Segundo	.....	438 65	438 65
— Rosabal		59 65	59 65
— Salitrillo, Aserrí	139 53	1904 15	2043 68
— San Pedro Poás	.....	86 85	86 85
— San José	3 55	67 25	70 80
— San Josecito, Atenas	.....	117 50	117 50
— San Juan de Dios	.....	12 50	12 50
— San Mateo	.....	6 00	6 00
— San Rafael, Heredia	.....	47 50	47 50
— Santa Rosa	46 35	1063 15	1109 50
— Surubre	.....	34 70	34 70
— Tabarcia	5 60	666 00	671 60
— Tambor	.....	22 50	22 50
— Taras	.....	228 25	228 25
— Tempisque	.....	47 50	47 50
— Tucurrique	3 15	163 75	166 90
— Vigía	.....	287 60	287 60
— Zanjón	.....	275 85	275 85
— Zapotal	.....	226 00	226 00
Quebrador de Barba	0 40	131 75	132 15
— Case	20 99	1089 85	1110 84
— de Echeverría	18 30	415 15	433 45
— Farrel	108 87	838 35	947 22
— Fordson	2 00	120 50	122 50
— de Heredia	.....	25 00	25 00
— de Orosi	.....	343 50	343 50
— del Reventado	0 15	231 50	231 65
— de Las Palomas	7 89	420 00	427 89
— municipal de Alajuela	10 27	174 50	184 77
— Salitrillo	.....	71 00	71 00
— Coronado	4 56	427 65	432 21
— San Rafael, Cartago	8 50	78 75	87 25
— San Ramón	7 32	229 50	236 82
— Tres Ríos	17 43	289 25	306 68
— Wettlauffer	5 08	222 50	227 58
Tractores Case	64 82	3214 35	3279 17
Total	₡ 1434 41	₡ 42536 80	₡ 43971 11

O. K.—L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

CUADRO DE LAS SUMAS DEL PRESUPUESTO INVERTIDAS EN LOS PARQUES

	Materiales	Mano de obra	Total
Parque Bolívar	₡ 3305 36	₡ 6928 25	₡ 10233 61
— Carrillo	293 31	848 95	1142 26
— Central	716 82	4702 50	5419 32
— Correos y Telégrafos	0 27	309 75	310 02
— La Dolorosa	23 92	35 25	59 17
— «García Flamenco»	71 24	688 00	759 24
— España	1452 33	2125 25	3577 58
— Mora Fernández	40 05	443 10	483 15
— Morazán	445 83	2526 20	2972 03
— Nacional	1978 72	4532 60	6511 32
Parques varios	609 48	.....	609 48
Plaza de Aserrí	845 20	2670 60	3515 80
Total	₡ 9782 53	₡ 25810 45	₡ 35592 98

CUADRO DE LAS SUMAS INVERTIDAS EN CAÑERIAS

	Materiales	Mano de obra	Total
Cañería de Atenas	₡	₡ 2 75	₡ 2 75
— — Cervantes	10 00	30 00	40 00
— — Desamparados	37 50	327 00	364 50
— — La Balsa	20 00	.....	20 00
— — Picagres	0 16	19 25	19 41
— — La Ribera	964 88	.....	964 88
— — San Lorenzo, Tarrazú	.....	41 95	41 95
— — San José de la Montaña	.....	6 40	6 40
— — San José Sur, Atenas	.....	2 75	2 75
— — Tobosi	.....	6 35	6 35
Total	₡ 1032 54	₡ 436 45	₡ 1468 99

O. K. — L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O. P.

CUADRO DE LAS SUMAS GASTADAS EN EL DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA

	Materiales	Mano de obra	Total
Reparación Caldera	₡ 264 55	₡ 237 50	₡ 502 05
Quebrador y Pulverizador	203 57	486 30	689 87
Tractor Fordson	.....	86 75	86 75
Campo de Ensayos	34 26	144 85	179 11
Total	₡ 502 38	₡ 955 40	₡ 1457 78

CUADRO DE LAS SUMAS GASTADAS EN VARIOS

	Materiales	Man de obra	Total
Juan Rafael Mora, monumento	₡ 180 11	₡ 169 35	₡ 349 46
Juan Rafael Mora, placas	17 50	.....	17 50
Muelle de Puntarenas	2404 60	712 70	3117 30
Muelle de Puntarenas, herramientas	397 43	602 20	999 63
Beneficio Arroz del Pozo	2907 78	595 00	3502 78
Total	₡ 5907 42	₡ 2079 25	₡ 7986 67

CUADRO DE LAS SUMAS GASTADAS DEL PRESUPUESTO DE LA SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA

	Materiales	Mano de obra	Total
Colegio de Señoritas	₡ 39060 27	₡ 52885 95	₡ 92546 22
Escuela Normal de Heredia	8326 89	8748 30	17075 19
Casa Anexa, Escuela Normal	2399 20	2936 45	5335 65
Salón Asambleas, Escuela Normal	603 50	462 40	1065 90
Escuela de Palmares	.....	32 50	32 50
— «Rafael Iglesias», Limón	467 94	471 60	939 54
— San Isidro, Heredia	30482 03	2540 15	33022 18
— San Sebastián	6159 11	3652 30	9811 41
— Santo Domingo, Heredia	7176 36	4595 85	11772 21
Totales	₡ 95275 30	₡ 76325 50	₡ 171600 80

O. K.—L. Fonseca Z.
Auditor Taller

RESUMEN DE LOS CUADROS ANTERIORES

	Materiales	Mano de obra	Total
a) Edificios Nacionales—Construcción y reparación	₡ 110456 80	₡ 87912 55	₡ 198369 35
b) Mobiliario—Reparación, construcción etc.	14314 35	29815 20	44129 55
c) Carreteras, puentes, etc.	1444 31	42526 80	43971 11
d) Parques	9782 53	25810 45	35592 98
e) Cañerías	1032 54	436 45	1468 99
f) Departamento de Agricultura	502 38	955 40	1457 78
g) Varios	5907 42	2079 25	7986 67
h) Secretaría Educación Pública	95275 30	76325 50	171600 80
Total	₡ 238715 63	₡ 265861 60	₡ 504577 23

O. K.—L. Fonseca Z.
Auditor Taller de O P.

Dirección General de Caminos

INVENTARIO DE LA BODEGA DE LA DIRECCION GENERAL DE CAMINOS

Bodega de herramientas y materiales

A

32¼ galones de aceite Socony B. a ₡ 5.60 c/u	₡	180 60	
48 galones de aceite Cilindro a ₡ 5-20 c/u		249 60	
1 galón de aceite fino a ₡ 5 60.....		5 60	
4 galones de aceite linaza a ₡ 6-40 c/u.		25 60	
1 4/5 galones de aguarrás a ₡ 4-20 c/u.....		7 98	
1 galón alquitrán asfaltado		3 20	
6 libras de atíncar.....		4 10	
388 aros de hierro para hacer concreto, ₡ 0–50.		144 00	
2 aparejos de madera a ₡ 10.00 c/u.....		20 00	
1 docena de arandelas de ½" luz		0 40	
5 docenas de arandelas de presión ½" luz, ₡ 0-72		3 60	
½ quintal de alambre de púas a ₡ 19-00 c/u.....		9 50	
183 libras de alambre negro liso.....		114 76	

B

2½ latas barniz negro a ₡ 5–00 c/u.....		12 50	
8 pomos de Boyce-ite a ₡ 1–50 c/u.....		12 00	
6 baldes remachados de 14" a ₡ 2-50 c/u.....		15 00	
1 broca para Hº de 15/16".....		5 25	
1 — — Hº de 1".....		9 00	
2 — — H. de 1¼" a ₡ 10–00 c/u.....		20 00	
1 — — madera ½"		3 25	
1 — — madera 1".....		9 00	
1 batea para mezcla		1 00	
1 batidor de concreto completo con motor.....		800 00	
1 barra Ao. de 3' x 1" ochovada boca, 10 libras.....		5 75	
1 — — — 3' x 1¼" ochovada boca, 15 libras		7 60	
1 — — — 5' x 1⅝" ochovada punta y boca, 35 libras..		12 00	
1 — — — 5' x 1¾" ochovada punta y boca, 41 libras..		14 00	
1 — — — 3' x 1" redonda punta y boca, 11 libras. . .		6 00	
1 — — — 3½' x 1⅛" punta y boca redonda 11 libras.		7 00	
1 — — sin forjar ochovado de 12' x 1¼", 54 libras.....		24 00	
1 — — de trasmisión de 7' x 1½", 40 libras..... . .		14 00	
2 — — ochovado punta y boca de 6' x 1¼", 60 libras, a ₡ 10 00 c/u..... ..		20 00	
1 — — ochavado punta y boca de 4' x 1¼", 17 libras...		7 50	
1 — — ochavado, mal estado, de 5' x 1".		6 50	₡ 1780 29

1 barreno A. redondo 3½' x 1", 13 libras.....	₡	3 90	
1 — — redondo 2' x 1", 6 libras.....		1 80	
1 — — ochovado 5' x ⅞", 10 libras.....		7 50	
2 — — — 3½' x ⅞", 15 libras		4 50	
1 — — — 3' x ⅞", 6 libras.....		1 80	
1 — — — 2' x ⅞", 5 libras.....		1 50	
1 — — redondo 7' x 1½", 39 libras.....		11 70	
2 — — redondo 8' x 1¼", 67 libras.....		20 10	
9 — — de ¾" y 1", usados.....		9 00	
38 baldes usados a ₡ 2 00 cauda uno		76 00	
9 brocas para madera, mal estado.....		9 00	
4 brocas para hierro, mal estado		4 00	150 80

C

5 galones de canfín a ₡ 2–10 c/u	₡	10 50	
1 caja de Clover Brand		1 50	
6 pies cable alta tensión		1 50	
2 carretillos usados a ₡ 15 00 c/u		30 00	
5 libras cable de acero de ¼"		0 70	
200 — — — — ½", mal estado		28 00	
631 — — — — ¾" a ₡ 14-00 qq		88 34	
325 — — — — ⅞" a ₡ 14 00 qq		45 50	
313 — — — — 1" a ₡ 14-00 qq		43 82	
11 — de clavos de 2"		3 75	
22 — — — — 2½"		7 70	
6 — — — — 3" a ₡ 0-35 libra		2 10	
6 — — — — 4" a ₡ 0 35 libra		2 10	
120 — — — — 5" a ₡ 0 35 libra		42 00	
1 caja fusible		3 00	
12 pies de cadena para tiros de 1" x ½" a ₡ 1-00 c/u		12 00	
5 cadenas para tractor de 1 y ⅛" a ₡ 20-00 c/u		100 00	
12 cabos para pico a ₡ 2–00		23 95	
3 cabos para martillo a ₡ 1-00 c/u		3 00	
1 ovillo de cuerda de algodón		2 00	
25 barriles de cemento		359 87	
550 libras de carbón Kook a ₡ 0-17 c/u		93 50	
2000 libras de carbón de madera a ₡ 0–06 c/u		120 00	
2 cazuelas para fundir a ₡ 5-00		10 00	
6 cuñas de acero a ₡ 1-00 c/u		6 00	
4 crifas de acero usadas a ₡ 1-00 c/u		4 00	
3 copos acero usados a ₡ 1-00 c/u		3 00	
10 cucharas para barretero usadas a ₡ 1 00 c/u		10 00	
1 cuchillo en mal estado		2 00	₡ 1059 83

E

3 pies de empaque de hule	₡	2 75	
7 pies de empaque Movil de 1" x 1/16"		21 00	
4 pies de empaque Movil de 3" x 1/16"		22 00	
2 empaques de cobre para cabezote a ₡ 3–50 c/u		7 00	
4 empaques de cuero para bomba de aire a ₡ 0 50 c/u		2 00	
1 engrasadora rosca de cañería de ¼"		1 00	
1 engrasadora rosca de cañería de ½"		1 75	
1 escobón limpia fluses		4 00	
5 estañones de hierro para 120 galones a ₡ 40-00 c/u		200 00	
1 estañón de hierro para 90 galones		30 00	
2 estañones con petróleo a ₡ 100 00 c/u		200 00	531 50

F

2 focos grandes para camión a ₡ 30–00 c/u	₡	60 00	
21 pies de faja de cuero de 1" x 3/16"		23 40	
15 — — — — de 6" x 3/16" a ₡ 4 00 c/u		60 00	
15 — — — caucho y lona de 5" a ₡ 2-00 c/u		30 00	
48 — — — caucho y lona de 6" a ₡ 2 00 c/u		96 00	
2 fajas de hule para ventilador		18 50	
1 fragua		50 00	
2 esqueletos de fragua a ₡ 20 00 c/u		40 00	377 90

G

45 latas de grasa Socony a ₡ 4 42 c/u	₡	198 90	
2 guardafangos traseros tipo X		100 00	
3 pulgadas de graupas de 2" para fajas		0 75	
28 libras de grapas para alambre de 1½"		7 00	
6 ganchos L de 13" x 2" x ⅝", 12 libras. ₡ 14 40 qq		1 60	
60 ganchos L de 20½" x 5½" x ¾", 120 libras, ₡ 14 40 qq		17 28	
24 gasas con puente de 12" x 7" x ⅝", 120 libras, a ₡ 14-40 qq		17 28	
3 gasas de latón a ₡ 0 50 c/u		1 50	344 31

L

24 L de hierro de 11" x 4½" x ⅝", 36 libras, a ₡ 10-00 qq..	₡	5 20	
4 limas grano ordinario de 12"..		5 80	
250 ladrillos refractarios a ₡ 1-40 c/u		350 00	
2 limas planas mal estado de 12"....		3 00	₡ 364 00

H

28 piezas de hierro ángulo de 2½" x 2" 3,148 libras...	₡	747 01	
25 — — — — 3" x 2", 4,165 libras..		833 00	
4 — — — — 3½" x 2½" 584 libras....		116 80	
6 — — — — 2" x 2", 310 libras..		62 00	
5 — — corrugado de 1' x 1' machos		7 50	
9 — — — — 1' x 18" —		18 00	
27 — — — — 3' x 1' —		54 00	
55 — — — — 3' x 2' —		440 00	
11 — — — — 2' x 18" hembras		33 00	
55 — — — — 3' x 2' hembras		440 00	2751 31

LL

1 llave inglesa de 14" corriente	₡	5 50	
2 llaves fijas de una boca 15" x ¾"		12 00	
2 llaves fijas de una boca 12" x 1"		12 00	
1 llave fija de una boca 15" x 1"		6 50	
1 — — — — — 15" x 1¾"		7 00	
1 — — — — — 25" x 3"		8 00	
2 llaves fijas de — — 39" x 5"		20 00	
1 llave fija de dos bocas 13" x 1½" x 1½"		6 50	
1 llave fija de dos bocas 19" x 2" x 1 y ⅝"		7 00	
2 llantas Firestone de 30" x 3½" con neumático.		120 00	
1 llanta Indian de 30" x 5" con neumático		142 00	
2 llaves de cañería lisa de ½" a ₡ 2-50 c/u		5 00	
1 llave de cañería rosca de manguera de ¾"		3 25	
1 llave de detención de 3" x 1"		4 00	
1 llanta con aro y neumático usada		30 00	388 75

M

1 motor de 10 caballos de fuerza con rostato	₡	1000 00	
4 pies de manguera de hule de 2½".		10 50	
1 mazo c/ o/ de 4 libras		5 50	
2 mazos c/ o/ de 10 —		18 50	
2 — — 6 — usados		12 00	
9 — — 8 — — a ₡ 6-50		58 50	
5 — — 10 — — a ₡ 7 00		35 00	
1 marco para ceguetas		7 50	
1 mazo de 5 libras usado		5 00	
31 mechas para lámpara a ₡ 0 35 c/u		10 85	1163 35

14 libras de mecate manila de ½" a ₡ 0 50	₡	7 00	
43 — — — — — ¾"		19 35	
45 — — — — — 1"		27 00	
50 — — — — — 1½".		37 50	90 85

P

44 pernos de gasa de 8½" x ½" a ₡ 0 17 c/u	₡	7 48	
87 pernos de gasa de 9" x ⅝", 97 libras a ₡ 14 14 qq		13 92	
126 pernos de 9" x ¾", 142 libras a ₡ 14 40 qq		20 45	
2 pilastras de hierro a ₡ 10 00 c/u.		20 00	
1 polea de hierro de 8" x 3"		15 00	
1 -- — — — 18" x 3".		20 00	
1 — — — — 15½" x 5".		18 00	
1 — — — — 24" x 4".		20 00	
6 platinas de hierro de 16' x 2½" x ¼". 209		41 80	
3 — — — — 12' x 2" x ½", 121.		24 20	
1 — — — — 12' x 2½" x ½", 63.		12 60	

2	platinas de hierro de 12' x 2½" x ⅝", 126	₡	25 20		
4	80				
1	— — — — 12' x 3¼" x ⅜", 24		111 60		
6	— — — — 12' x 3" x ¾", 558		18 20		
1	— — — — 12' x 3½" x ¾", 91		20 00		
1	piñón corredizo de la segunda velocidad		91 56		
12	palas carrileras Neverbend a ₡ 7-63 c/u		42 00		
6	palas carrileras Collins a ₡ 7-00 c/u		167 30		
21	palas N O		29 64		
4	picos punta y boca c/ c/ 1½" a ₡ 7 41		137 75		
19	picos punta y boca c/ c/ 2" a ₡ 7-25		40 32		
6	picos punta y boca c/ c/ 2½" a ₡ 6 72		26 20		
34	libras de pintura roja a ₡ 0-80 c/u		13 60		
2	galones pintura negra preparada		68 00		
10	galones pintura negra Maltini		1 30		
1	ovillo de pabilo		45 15		
21	barras de pasta para correas a ₡ 2 15 c/u		10 00		
2	piezas para coger la manguera del radiador		0 80		
5	puntas de acero de ¾", 4 libras a ₡ 0-20		3 20		
13	— — — — ⅞", 16 libras a ₡ 0-20		1 20		
3	— — — — 1", 6 libras ₡ 0 20		2 80		
3	— — — — 1¼", 14 libras a ₡ 0-20		75 00		
25	palas mal estado a ₡ 3-00 c/u		90 00		
30	picos mal estado a ₡ 3 00 c/u		5 00		
5	punzones mal estado a ₡ 1 00		10 00	₡	1254 10
5	peines mal estado a ₡ 2 00				

R

2	ruedas para camión de madera a ₡ 15-00 c/u	₡	30 00		
1	resorte para bomba de aceite		0 70		
2	resortes traseros para camión a ₡ 65-00 c/u		130 00		
7	libras de remaches de ½" x ¼" a ₡ 0-80 c/u		5 60		
1	— — — — 1½" x ½"		0 75		
7½	— — — — 2" x ½" a ₡ 0-75 c/u		5 60		
3	— — — — 3" x ½" a ₡ 0 75		2 25		
½	— — — — 1½" x ⅝" a ₡ 0-80 c/u		0 40		
63	— — — — 2" x ⅝" a ₡ 0-80 —		50 40		
341	— — — — 3" x ⅝" a ₡ 0-80 —		272 80		
48	— — — — 4" x ¾" a ₡ 0-90 —		43 20		
163	— — — — 4" x ⅞" a ₡ 0-80 —		130 40		
15	— — — — 1½" x ¾" a ₡ 0-80 —		12 00		
10	— — — — 2½" x ¾" a ₡ 0 80 —		8 00		692 10

S

1	sacho hacha de 4" x 3"	₡	8 00		
3	soportes de hierro a ₡ 25-00 c/u		75 00		83 00

T

1	tambor clasificador con barra, piñón y polea	₡	100 00		
1	taladro de herrero		50 00		
1	tijera para cortar varillas de hierro		10 00		
3	tubos para nivel de vidrio de 9" x ⅜"		2 40		
1	tubo de cañería de 15' x 1¼" a ₡ 1-00 el pie		15 00		
1	tornillo cab exag. para varilla de dirección		2 00		
9	tornillos con tuerca cab. exag. de 3" x 5/16", ₡ 0 17		1 53		
22	— — — — — — 3½ x 5/16", ₡ 0-19		4 18		
21	— — — — — — 5½" x 5/16, 0-19		4 00		
31	— — — — — — 3" x ⅜" 0-14		4 34		
143	— — — — — — 1½" x ½" 0-20		28 60		
3	— — — — — — 2" x ½" 0-18		0 54		
93	— — — — — — 2½" x ½" 0 20		19 53		
16	— — — — — — 1" x ⅜" 0-15		2 40		
11	— — — — — — 3" x ½" 0 24		2 64		
13	— — — — — — 4½" x ½" 0-24		3 12		
4	— — — — — — 5" x ½" 0-27		1 08		
40	— — — — — — 5½" x ½" 0-27		10 80		262 16

17	tornillos con tuerca cab. exag. de 12" x ½"					0-44	...	₡	7 48
976	—	—	—	—	— 3" x ⅝"	0-28	.. .		273 28
1	—	—	—	—	— 10" x ⅝"		..		0 57
20	—	—	—	—	— 12" x ⅝"	0-70	.....		14 00
75	—	—	—	—	— 2" x ¾"	0-20	.. .		15 00
50	—	—	—	—	— 2½" x ¾"	0-20	... .		10 00
48	—	—	—	—	— 3" x ¾"	0 50	...		24 00
1	—	—	—	—	— 6" x ¾"		.. ..		0 25
12	—	—	—	—	— 12" x ¾"	0-70	...		8 40
15	—	—	—	—	— 15" x ¾"	0 80	.....		12 00
149	—	—	—	—	— 43" x ¾"	1-00	...		149 00
1	—	—	—	—	— 22" x ¾"	0 90	....		0 90
1	—	—	—	—	— 4" x 1"		.....		0 25
2	—	—	—	—	— 7" x 1"	0-57	.....		1 14
3	—	—	—	—	— 15" x 1"	0-80	...		2 40
1	—	—	—	—	— 16" x 1"		....		0 80
1	—	—	—	—	— 19" x 1"		...		0 90
3	—	—	—	—	— 20" x 1"	0 90	...		2 70
1	—	—	—	—	— 22" x 1"		.....		0 90
								₡	523 97

28	—	—	—	—	— redonda 3" x ⅜"	0-14	.....	₡	3 92
3	—	—	—	—	— — 3" x ½"	0-24	.....		0 72
12	—	—	—	—	— — 9" x ½"	0-40	...		4 80
1	—	—	—	—	— — 10" v ⅝"		.....		0 57
3	—	—	—	—	— cuadrada 10" x ½"	0-57	.....		1 71
6	— sin	—	—	—	— redonda 6" x ⅝"		.....		1 50
30	— de presión para madera de 3" x ⅝", ₡ 0-20						.....		6 00
23.83	libras de tuercas exagonales de ⅜" luz, ₡ 0-83						....		19 78
251	tuercas exagonales de ¾" de luz a ₡ 0-09						.....		22 59
98	—				— 1" de luz a ₡ 0-32		....		31 36
1	tuerca exagonal de 1⅛" de luz						.....		0 32
1	—	—	—	—	1½"		....		0 32
1	—	—	—	—	1¾"		....		0 32
3	templaderas para cable de 1", a ₡ 7-00						....		21 00
2	tenazas para fragua de 7", usadas						....		5 00
									119 91

V

1	vidrio de 18" x 15⅛"						....	₡	5 00
76	varillas de A retorcidas de 5/16", 495 libras						....		50 70
80	—	—	—	—	— ⅜", 350 libras ₡ 0-14		.....		49 00
125	—	—	—	—	½", 2,205 libras		.. ..		289 67
63	—	—	—	—	— ¾", 2,835 libras		....		368 65
									763 02

86	—	—	—	—	— ⅝", 3,440 libras ₡ 0-14		... ...	₡	481 60
113	—	—	H redondas de ¼", 300½ libras				.. ..		50 71
23	—	—	—	—	— ⅜", 77 libras		....		10 78
30	—	—	—	—	— ⅝", 308 libras		....		43 22
18	—	—	—	—	12' x ¾", 322 libras, ₡ 0-14		..		45 08
12	—	—	—	—	— 18' x ¾", 322 libras, ₡ 0-14		...		45 08
									676 47

Y

1	yunque de hierro de 100 libras, usado						....	₡	50 00
									50 00

Z

1	zaranda de cedazo de 3' x 28" x ⅜"						....	₡	3 00
1	—	—	—	—	3' x 23" x 1/16"		.....		3 00
1	—	—	—	—	18" x 17" x ⅜"		.. ..		1 50
									7 50

Utiles para servicio de la bodega de la Dirección de Caminos

1 mesa regular estado	₡	15 00	
1 cofre grande de madera		16 00	
1 porta-secante		1 00	
1 tintero		1 50	
1 romana Faubanks		290 00	
1 alicate		2 50	
1 martillo		2 00	
1 compás para medir gruesos interiores		2 50	
1 compás para medir gruesos exteriores		2 50	
1 atornillador de hierro		1 50	
1 punta de acero de 9½"		1 00	
2 cinceles		2 00	
1 llave fija		2 50	
2 palas para servicio		14 00	
1 camión Chevrolet, regular estado		2000 00	₡ 2354 00

Bodega de maderas

6 alfajías de cenízaro de 4" x 2", 25 varas	₡	15 50	
6 gigantones — — 4" x 4", 27 varas		30 96	
7 gigantones — — 5" x 5", 30 varas		56 25	
100 varas de regla — — 3" x 1", ₡ 0-22 vara		22 00	
4 tablas de — — 4 vrs. x 13" x ½", 26" cdas. ₡ 0-35		9 10	
1 tabla de — — 3 vrs. x 13" x ½", 4½" — 0-80		3 60	137 41
6 tablas cenízaro de 4 vs. x 13" x ⅝", 39" cdas., 0-60	₡	23 40	
27 — — — 4 — x 12" x 1", 326" —		119 02	
5 — — — 3⅞ — x 12" x 1", 49" —		19 60	
5 — — — 4½ — x 16" x 1", 90" — 0 32		28 80	
5 — — — 5 — x 16" x 1", 100" — 0-32		32 00	
2 — — — 5 — x 14" x 1", 35" — 0-32		11 20	
9 — — — 5 — x 10" x 1", 115" — 0-32		36 80	
1 — — — 3 — x 15" x 1¼", 15" — 0-40		6 00	
2 — — — 4 — x 14" x 1¼", 35" — 0-42		14 70	
20 tblncllls. — — 3 — x 12" x 2", 360" — 0-32		115 20	
14 — — — 4 — x 12" x 2", 344" —		119 85	
1 — — — 5 — x 12" x 2", 30" —		15 36	
3 — guapinol — 4 — x 6" x 2", 32" — 0 34		10 88	
10 — roble — 4 — x 12" x 2", 244" — 0-34		82 96	
1 gigantón de roble de 4 vs. x 3" x 3", ₡ 0-72		2 88	
3 gigantones de roble de 4 vs x 4" x 4", ₡ 1 28		15 36	
14 cadenillos de maría de 2½ vs. x 5" x 5"		70 77	
20 tablas de pochote de 4 vs. x 10" x 1", 200" cdas.		75 00	799 78
Total		₡	16726 31

Levantado y calculado

F. Valverde Ch.
Encargado de la Bodega

Revisado

Vº Bº L. Fonseca Z.
Auditor del Taller O. P.

Jefe Técnico del Taller de Obras Públicas

San José, 31 de enero de 1928.

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

Señor Director: Para su conocimiento y de acuerdo con su oficio Nº. 6 de fecha 6 del corriente mes, tengo el gusto de remitir a Ud. el presente informe sobre la labor realizada por esta oficina, los Talleres y todas aquellas dependencias que han estado bajo mi dirección durante el año 1927.

La apreciación de mi labor la dejo a juicio de mis superiores y de aquellas personas que de cerca hayan podido compararla con la de mis antecesores.

La labor de estas dependencias ha sido ardua y por la cantidad de trabajos que en el presente informe cite, se puede apreciar su alcance.

El trabajo llevado ha cabo por esta oficina durante todo el año es como sigue:

Se han recibido de la Dirección General de Obras Públicas 243 notas; de la Dirección General de Caminos 92, de la Auditoría del Taller 23, y de distintas dependencias oficiales 75, dando un total de 433 notas recibidas.

Se han enviado por esta oficina a la Dirección General de Obras Públicas 120 notas, a la Dirección de Caminos 7, a la Auditoría del Taller 11, y a distintas dependencias oficiales 64, dando un total de 202 notas remitidas.

Autorizado por la Dirección General de Obras Públicas elaboré los siguientes contratos: con el señor Vicente Vetrano Ferrar, de Juan Viñas, sobre la construcción de caños, aceras y un retrete en las oficinas telegráficas del citado lugar. Con el señor Víctor Amador de Tres Ríos, sobre la construcción del Mausoleo a don Juan de Dios Céspedes del indicado lugar. Con el señor Carlos Robles, tapicero de esta ciudad, sobre la tapizada de los muebles Luis XV que se construyeron para el palco presidencial del Teatro Nacional.

Estos trabajos se dieron por contrato, los dos primeros por no ser de importancia y tratarse de trabajos fuera de la capital; y el último por no existir en estos Talleres sección de tapicería, pero los referidos contratos se refieren únicamente a mano de obra pues los materiales fueron suministrados todos por estos Talleres.

Se han elaborado durante el año la cantidad de 40 presupuestos sobre distintos trabajos, habiéndose ejecutado la mayor cantidad de los trabajos por simples órdenes de la Dirección General de Obras Públicas debido a lo difícil que nos fue la elaboración de los presupuestos, por las muchas ocupaciones que hemos tenido.

En asuntos de mi cargo estuve en los siguientes lugares: en Peralta, inspeccionando los trabajos del edificio que se construyó para Agencia de Policía, Cárcel y oficinas telegráficas.

En San Ramón inspeccionando los trabajos que se llevan a efecto en la construcción de la Cárcel y reconstrucción del Palacio Municipal.

En Alajuela inspeccionando los trabajos de reconstrucción que se llevan a cabo en el Instituto.

En Heredia inspeccionando los trabajos de reconstrucción que se llevan a cabo en una sección de la Escuela Normal y en la casa anexa ocupada por el señor Director de la misma.

En Puntarenas inspeccionando el Mercado y la casa ocupada por la Jefatura de lanchas nacionales, elaborando al efecto los respectivos presupuestos sobre los trabajos necesarios.

En Orosi inspeccionando los trabajos de reconstrucción que se llevan a cabo en la iglesia del lugar.

En Aserrí inspeccionando los trabajos que se llevaban a efecto en las aceras de la plaza pública.

En Montes de Oca estudiando los trabajos que se llevan a cabo en la Escuela de Agricultura establecida en dicho lugar.

En San Sebastián inspeccionando los trabajos de reconstrucción que se llevaban a efecto en la escuela del lugar.

En Limón, como árbitro de parte del señor Presidente de la República, en el asunto de tierras de Portete ocupadas por el Resguardo del lugar.

En Santo Domingo de Heredia inspeccionado los trabajos llevados a cabo en la construcción de la nueva escuela.

Además me apersoné en todos aquellos lugares en que existían quebradores con el fin de levantar un inventario sobre las maquinarias existentes, valorándolas junto con sus galerones y demás.

Debo advertir que estas visitas a los indicados lugares han sido continuas casi en su mayor parte.

Talleres

La labor llevada a cabo por estas dependencias a sido excesiva y con muy buenos resultados económicos para la nación; lo que se debe no sólo a la disciplina y orden establecidos en ellos, sino en la mayor parte al personal el cual ha sido seleccionado, integrado en su mayor parte por elementos sobresalientes entre las clases trabajadoras, los que siempre se han distinguido por su honradez y buen cumplimiento en el trabajo.

Debo hacer presente que todavía se carece de maquinaria adecuada para la ejecución de los trabajos, pues si bien es cierto que existen algunas prestando buenos servicios, en cambio existen otras bastante anticuadas las que no permiten la ejecución de los trabajos con la rapidez con que se desea.

Para el acarreo de los materiales a los distintos trabajos en ejecución, se dispone actualmente de tres camiones, de las marcas "Federal", "Internacional" y "Brockway" respectivamente, los cuales tienen excesivo trabajo siendo la mayor parte de los casos insuficientes para lo que tienen que hacer, pues han tenido que acarrear materiales a los trabajos que se han llevado a cabo en Alajuela, Cartago, Heredia, Orosi, Aserrí, Moravia, Montes de Oca, Santo Domingo de Heredia, San Isidro de Heredia, Tres Ríos, San Sebastián, Desamparados, y a todos aquellos trabajos que se han ejecutado en esta ciudad o fuera de ella.

Trabajos ejecutados por el Taller

Departamento de reparaciones en gasolina

"Aplanadora Kelly N°. 7"

Reparación general se tornearon los cilindros, se fundieron nuevos pistones, bronces para el cigüeñal, cojinetes, bronces para la cabeza de la viela; pin para el pistón, instalación nueva para conducir la gasolina; construcción de la bomba nueva para el agua y ajuste general de la aplanadora.

"Quebradores Wettlaufer para servicio en construcción de puentes".

Se armaron dos equipos completos de estos quebradores habiéndoseles practicado las reparaciones que se creyeron del caso.

Camión "Chevrolet" Nº. 30.—Reparación del embrague; revisión de la caja de velocidades; descarbonada y esmerilada del motor; cambio del puente o soporte delantero del motor; del soporte de la dirección; de la caja de velocidades; reparación del diferencial; cambio de los ejes y de las llantas neumáticas por macizas; cambio del acumulador y distribuidor de corriente; colocación de nuevos breques y cambio con frecuencia de resortes.

Aplanadora "Kelly" Nº. 5.—Reparación del magneto y los embragues.

Tractor "Casse" 10-18.—Reparación del embrague del tanque de la gasolina; de la tubería; descarbonada y esmerilada del motor; reparación del purificador y reparación del carburador.

Motor "Reo" Nº. 2. (Quebrador de San Isidro de Coronado).—Descarbonada, ajuste e instalación del motor en dicho quebrador.

Camión "Chevrolet" Nº. 32.—Reparación del cajón de volteo; reparación del vacum; del tubo del vacío; enderezada del eje delantero; reparación del acumulador; de los breques; reparación de una rueda trasera; cambio de las llantas neumáticas por sólidas; cambio de resortes; colocación de nuevos guardafangos; colocación de la caseta, y reparación general del camión.

Tractor "Casse" Nº. 3.—Ajuste de las bielas al eje del cigüeñal; ajuste de las válvulas y limpieza del magneto.

Aplanadora "Buffalo" Nº. 2.—Reparación de la aplanadora haciendo su traslado al taller.

Reparación parcial de la aplanadora y traslado a la carretera "La Chinchilla".

Auto "Dodge" Nº. 33. (Dirección Gral. de Caminos).—Limpieza y ajuste de los carbones del conmutador del generador; cambio del clawson; descarbonada y esmerilada del motor; ajuste del eje del cigüeñal; de las bielas; de la bomba de aceite; de la caja de velocidades; de la transmisión del diferencial; cambio de resortes y reparación general del automóvil.

Camión "Federal" Nº. 38. (Taller de Obras Públicas).—Reparación de la Dirección; construcción de un brazo nuevo para la misma; bushings y tornillos para unir estas piezas; colocación de un vacum; reparación a la caja de velocidades; reparación de la bomba de agua; cambio de resortes; reparación del eje delantero, y reparación en general del camión.

Aplanadora "Kelly" Nº. 6.—Reparación en la tubería del agua; en el carburador y en el magneto; colocación una nueva batería; ajuste de los embragues y de las varillas de regulación de las válvulas.

Tractor "Casse" Nº. 4.—Ajuste del motor, cambio de las calzas de babit por bronce para los cojinetes del cigüeñal; descarbonada y ajuste del diferencial, y reparación general del tractor.

Camión "Internacional" Nº. 31.—(Taller de Obras Públicas).—Colocación de resortes y pequeñas reparaciones al camión.

Tractor "Fordson" (Departamento de Agricultura).—Descarbonada y esmerilada del motor; ajuste del eje cigüeñal a los cojinetes; de las bielas, del magneto, cambio de las candelas de alta tensión, de las bobinas, de los cables del distribuidor, de los empaques del carter y reparación general del tractor.

Tractor "Cletrac" (Carretera de Heredia a San Isidro).—Colocación de un magneto de alta tensión.

Tractor "Casse" Nº. 1.—Reparación en la caja de piñones que mueven el ventilador.

Tractor "Casse" Nº. 2.—Descarbonada y esmirelada del motor, torneada del eje cigüeñal, construcción de cuatro calzas para los cojinetes, construcción de

dos bronces para pie de biela y dos para cabeza de biela, construcción de seis tornillos para coger el colante, cambio de las muñoneras de babit que sostienen los piñones corredizos, cambio del collar del embrague de hierro fundido, colocación de nuevas naves delanteros y construcción de la barra que une las ruedas con el sector de la dirección. (A este tractor se le llevó a cabo una reparación general pues su estado era bastante desastroso).

Motor "Fairbanck-Morse". (Caballeriza del Taller).—Descarbonada y esmerilada del motor; construcción de anillos para el pistón; torneada del eje cigüeñal; construcción de cojinetes de bronce; colocación de baterías nuevas, y reparación en las bielas y tubo de escape.

Camión "Chevrolet" Nº. 41.—Reparación del radiador; cambio de mangueras; reparación del tubo conductor de gasolina; reparación del arrancador; ajuste de los carbones del generador; ajuste del clawson eléctrico, y reparación general del camión.

Camión "Chevrolet" Nº. 43.—Reparación del carburador; reparación de la caja de velocidades; cambio del piñón corredizo que hace la primera velocidad; reparación del radiador; colocación de nuevos resortes, y reparación general del camión.

Motor "Cushman" Nº. 2.—Reparación del piñón del eje de levas e instalación del motor para mover el quebrador de la carretera de Sarapiquí.

Automóvil "Fiat". (Casa Presidencial).—Reparación de la palanca de hacer los cambios; colocación de diez y ocho discos de acero al embrague; ajuste de breques; reparación en la instalación eléctrica; colocación de un resorte delantero, y reparación en la caja del acumulador.

Quebrador "Wetlauffer" Nº. 4.—Reparación del elevador y regulación de las muelas del quebrador; cambio del magneto al motor y regulación de las calzas para el tamaño de la piedra; reparación del embrague, del carburador y construcción de dos piñones para el regulador y el magneto.

Camión "Chevrolet" Nº. 44.—Reparación parcial y pintada del camión.

Todas estas reparaciones han sido ejecutadas con demasiada frecuencia, pues el trabajo de las mencionadas máquinas ha sido tan excesivo que ha sido necesaria la asistencia casi continua de las indicadas máquinas. Además se han llevado a cabo cuarenta y cinco reparaciones en los neumáticos de las llantas, para servicio de los distintos camiones, y se han cargado veinte acumuladores para servicio de las mismas.

DEPARTAMENTO DE MECANICA

Puentes de San José

Puente Quivel.—Construcción de tres tiros de rieles de 20 metros 60 centímetros cada uno; 27 gasas de 5¾"X11¾" con sus respectivos puentecitos; 27 ganchos de 17"X4½"; 2 corta-fríos; 1 corta-caliente; 3 copos de ¾"; 4 punzones entre ½" y ⅝" y dos placas con el nombre de la actual Administración.

Puente Limonal.—Construcción de tres tiros de rieles de 18 metros 20 centímetros cada uno; 24 gasas de 5¾"X11¾" con sus puentecitos; 24 ganchos de 11"X3½" y dos placas con el nombre de la actual Administración.

Puente Salitrillo de Aserrí.—Construcción de dos arcos de rieles ½ punto de 12 metros 50 centímetros por 1 metro 50 centímetros, 6 vigas compuestas, de 15" de largo por 10" de ancho, 8 templaderas de un metro 57 centímetros de largo X ¾" de grueso con doble rosca, cinco punzones entre ⅝" y ¾", y una llave fija con dos bocas.

Puente La Legua.—Construcción de dos barandas de 24 metros 75 centímetros de largo por 1 metro de ancho, 32 gasas de 9" X 4", 32 ganchos de 2" X

½"; 4 grampas de 20"X4"; 8 tornillos de 36"X1"; doce tornillos de 9"X½"; una barra para saca-clavos, 4 punzones, una templadera de 21"X⅞", 6 perros para cable de 2¼", 6 perros para cable de 2", 6 perros para cable de 1½" y doce perros para cable de ½".

Puente Tabarcia.—Construcción de cuatro vigas compuestas, medio punto de 13 metros 20 centímetros de largo por 2 metros alto por 12 metros luz, y por 1 metro 50 centímetros de flecha.

Puente Las Lajas.—Construcción de un tramo de baranda de rieles de 21 metros 70 centímetros de largo por 2 metros 25 centímetros de alto, un tramo de baranda de rieles de 9 metros 70 centímetros de largo por 2 metros 25 centímetros de alto, 36 gasas de 9" X 4" con sus puentecitos, y dos placas con el nombre de la actual Administración.

Puente Patarrá.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 9 metros 60 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho, y construcción de una barra de punta y boca.

Puente Veintisiete de Abril.—Construcción del puente colgante de 36 metros de luz por 3 metros 50 centímetros de ancho.

Puente La Vega.—Construcción de cuatro vigas rectangulares de 9 metros 60 centímetros de largo por 50 centímetros de ancho.

Puente Boca del Infierno.—Construcción de cuatro vigas rectangulares de 9 metros 60 centímetros de largo por 50 centímetros de ancho.

Puentes de Cartago

Puente Cacao.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 13 metros 20 centímetros de largo por 75 centímetros de ancho, y construcción de dos grifas de ¾" y ½" de bocas.

Puente Calvario.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 13 metros 20 centímetros de largo por 75 centímetros de ancho, y construcción de dos grifas de ¾" y ½" de bocas.

Puente Cucaracha.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 9 metros 20 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho.

Puente Taras.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 9 metros 60 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho.

Puente Juan Viñas.—Construcción de 60 ganchos de 13"X2½".

Puente Tucurrique.—Construcción de tres platinas de hierro, seis puntas, dos grifas y seis piezas medio punto de hierro T de 5 metros cuarenta centímetros de largo.

Puente Coris.—Construcción de cuatro vigas compuestas medio punto de 12 metros de largo por 1 metro 50 centímetros de flecha.

Puente Palomo.—Construcción de cuatro corta frío, tres corta caliente, dos puntas y dos fulers.

Puentes de Alajuela

Puente Arenal.—Construcción de dos vigas compuestas rectangulares de 11 metros veinte centímetros de largo por 40 centímetros de ancho.

Puente Pilas del Naranjo.—Construcción de 12 gasas de hierro de 10" por 5" con sus puentecitos.

Puente Vigía de Grecia.—Construcción de dos vigas ocmpuestas rectangulares de 7 metros 20 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho; dos vigas de hierro T de metros 20 centímetros de largo por 23 centímetros de ancho y seis puntas de 8" de largo por ¾" de grueso.

Puente Toro Amarillo.—Construcción de dos barrenos de acero de 12"de largo por 1¼" de grueso, dos barrenos de acero de 36 pulgadas de largo por 1¼" de grueso, y seis puntas de 8" de largo por ¾" de grueso.

Puente Barranca San Ramón.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 9 metros 60 centímetros de largo por 40 centímetros de ancho.

Puente Poás.—Construcción de dos corta frío, dos corta caliente, ocho grifas, dos centros puntas, cuatro puntas de 24" por ¾", cuatro cinceles planos de 24" por ¾", dos barrenos de 12"X1¼", cuatro barrenos de 36"X1¼", y cuatro tramos de baranda de seis metros de largo por 1 metro 60 centímetros de ancho.

Puente Zapotal.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 9 metros 60 centímetros por 40 centímetros de ancho.

Puente Cacao de Atenas.—Construcción de cuatro vigas compuestas medio punto de 12 metros de largo por 1 metro 50 centímetros de ancho y cuatro barrenos de acero de 15" de largo por 1 ¼" de grueso.

Puente Jesús María.—Construcción de 35 ganchos con sus tuercas y arandelas, dos corta frío, un corta caliente, un fuller, un asentador, un copo para ½" y cuatro cinceles planos de 8" por ¾".

Puente Colorado.—Construcción de un carro para andarivel con sus respectivas carruchas y demás, dos tuercas templaderas de 24" largo, seis perros para cable de 1" de grueso, tres tornillos de 5" por ½", seis tornillos de 1" por ½", doce grilletes para cable de 1" de grueso y seis carrouceles para cable de 1" de grueso.

Puentes de Heredia

Puente Zanjón.—Construcción de seis barrenos de acero de 12" de largo por 1⅛" de grueso, y seis barrenos de acero de 24" de largo por 1⅛ de grueso.

Puente Las Bermúdez.—Construcción de doce puntas de acero de 10" de largo por ¾"; doce cuñas de acero para quebrar piedra; dos barrenos de acero de 12" de largo por 1¼" de grueso; dos barrenos de acero de 24" de largo por 1¼" de grueso, y reparación de un abanico para fragua y de quince barrenos usados.

Puente Zarate.—Construcción de seis barrenos de acero de 12" de largo por 1⅛" de grueso, y seis barrenos de acero de 24" de largo por 1⅛" de grueso.

Puente Río Segundo.—Construcción de cuatro vigas compuestas medio punto de 11 metros de luz por 1.50 m. de flecha, por doce metros veinte centímetros de largo total.

Puente Los Dos Sanjuanes.—Construcción de cuatro vigas compuestas medio punto de 12 metros de luz por 1.50 centímetros de flecha, por 13.20 centímetros de largo total.

Puentes del Guanacaste

Puente Cañas.—Construcción de tres corta-frío, tres corta-caliente, tres tenazas para fragua, cuatro copos para remaches de ¾", tres barrenos de acero de 12" de largo por 1¼" de grueso, tres barrenos de acero de 36" de largo por 1¼" de grueso y diez tuercas exagonales de acuerdo con un modelo especial.

Puente Bebedero.—Construcción de cincuenta y seis arandelas de hierro de 4" de diámetro, con hueco de 1 y 9|16".

Puente Santa Rosa.—Construcción de cuatro anclas de hierro canoa, de 2 metros 75 centímetros de largo por 18 centímetros de ancho, con los parches y huecos necesarios y cuatro pines de acero de 17" de largo por 4" de grueso.

Puente Tempisque.—Construcción de ochenta y ocho platinas de hierro de 36" de largo por 3½" de ancho y cuatro anillos de hierro de 14" de diámetro por 3" de ancho.

Puente entre Bebedero y Cañas.—Construcción de 8 vigas compuestas rectangulares de 7 metros de largo por 40 centímetros de ancho.

Puente Lagartero.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 5 metros de largo por 30 centímetros de ancho.

Puente Paso de Agua.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 5 metros de largo por 30 centímetros de ancho.

Puente La Mora.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 5 metros de largo por 30 centímetros de ancho.

Puente Bejucada.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 5 metros de largo por 30 centímetros de ancho.

Puente El Chigüite.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 5 metros de largo por 30 centímetros de ancho.

Puente Charral.—Construcción de cuatro vigas compuestas rectangulares de 5 metros de largo por 30 centímetros de ancho.

Puente Las Partidas.—Construcción de 4 vigas rectangulares de 7 metros de largo por 40 centímetros de ancho.

EDIFICIOS PUBLICOS

Teatro Nacional.—Reparación de seis bisagras de resorte de bronce; construcción de diez y seis clipers de bronce para cable de 1¼", una placa grande de bronce con la inscripción de las administraciones durante las cuales fue construido el Teatro; veinticinco plaquitas de bronce con sus respectivas inscripciones para las llaves de los distintos departamentos; reparación de una carrucha motón y reparación de seis reflectores de hierro.

Colegio de Señoritas.—Construcción de treinta escuadras de hierro en diferentes tamaños; cuatro corta-frío; cien pernos de hierro cuadrado; una pala para fragua, dos tenazas para fragua y veinte pedazos de platina especiales.

Casa Amarilla.—Construcción de una asta de bandera en reducción, de tubos de cañería con sus respectivas riostras y collar.

Oficinas de la Dirección de Obras Públicas.—Construcción de una prensa automática para una guillotina de papel; cuatro piecitas de bronce para archivos; construcción de veinte cubos de acero para miras; forja de una prensita de acero para prensa copiadora, y construcción de varias llaves para diferentes clases de muebles.

Agencia de Policía.—Construcción de un balcón de hierro estilo morisco; cuatrocientos pines de hierro en distintos tamaños; dos grifas de acero; cuatro piquetas; seis cinceles; veinte escuadras de hierro en diferentes tamaños; diez y ocho grapas de hierro para sujetar los tubos de las canoas; dos gasas de hierro con sus puentes; veinte tornillos cabeza exagonal con sus respectivas tuercas, once tornillos cabeza redonda con sus respectivas tuercas y dos gasas de hierro para cajas de registro.

Palacio Municipal de Moravia.—Construcción de trescientos setenta pines de hierro en diferentes tamaños; siete rejillas de hierro en diferentes tamaños; tres aldabones de hierro para puertas en diferentes tamaños, y una placa de hierro fundido con el nombre de la actual Administración.

Gobernación de San José.—Construcción de una asta para bandera en reducción de tubos de cañería con sus respectivas riostras y collar para vientos.

Aduana Principal.—Construcción de una marquesina de hierro para librar del agua la puerta númetro diez y seis y desarmada de la baranda y tanque de hierro que existían en el edificio.

Correo y Telégrafo de San José.—Reparación de uno de los portones de hierro de la entrada principal y construcción de una gasa para tapa de caja de registro.

Taller de Obras Públicas.—Construcción de ocho gasas de hierro para tapas de caja de registro; doce compases de hierro para escaleras de abrir y seis tornillos de hierro largos con sus respectivas tuercas y arandelas.

La Penitenciaría.—Reparación de un mandril para esmeril y soldada de la sierra de cinta.

Cárcel de Cartago.—Construcción de diez cuñas de acero para quebrar piedra; cuatro puntas de acero, y reparación de una barra, puntas y cinceles.

Agencia de Policía de Peralta.—Construcción de cien pines de hierro en distintas dimensiones.

Cárcel de San Ramón.—Construcción de cuarenta pines de hierro con rosca en ambas puntas; cincuenta y cuatro pines de hierro en distintas dimensiones; cuatro rejas de hierro para ventana; dos garitas para las puertas principales, y una placa de hierro con el nombre de la actual Administración.

Palacio Municipal de San Ramón.—Construcción de cuatro barras de acero de punta y boca, y una placa de hierro con el nombre de la actual Administración.

Instituto de Alajuela.—Construcción de cuatro barras de acero de punta y boca; cuatro piquetas de acero; cuatro puntas de acero; dos macitos para albañil, de 2½ libras cada uno; cuatro cinceles de acero; trescientos pines de hierro en distintos tamaños; doce tornillos de hierro especiales cabeza redonda con sus respectivas tuercas, y reparación de una prensa de hierro y varias puntas y cinceles.

Muelle de Puntarenas.—Construcción de ciento cincuenta fichas de bronce numeradas; seis punzones de cabo para huecos de una pulgada; dos copos para rach; ciento cincuenta pasadores de hierro en distintos tamaños; treinta y seis llaves fijas para tuercas en distintas dimensiones; quinientas arandelas especiales de hierro fundido, y un balín de acero templado.

CARRETERAS DE SAN JOSE

Carretera de Santa Ana.—Construcción de un barreno de acero de 6 pies de largo por 1 pulgada de grueso con boca en ambas puntas; dos barrenos de tres pies de largo por una pulgada de grueso con boca en un extremo de 1¼ pulgadas; reparación de doce picos; construcción de dos puntas de acero, dos barras de acero y dos placas de hierro con el nombre de de la actual Administración.

Carretera de Aserrí al Pozo.—Construcción de dos barrenos de acero de 2 pies de largo por 1¼ pulgadas de boca; cuatro barrenos de acero de 15 pulgadas de largo por 1¼ pulgadas de boca; doce puntas de acero de 10 pulgadas de largo y armada de quince varas de hierro coarrugado.

Carretera Puriscal.—Construcción de dos barrenos acero de dos pies de largo por 1¼ pulgadas de boca.

CARRETERAS DE CARTAGO

Carretera La Chinchilla.—Construcción de cinco barrenos de acero en distintas dimensiones.

Carretera a Cartago.—Construcción de dos planchas de hierro dulce de 20 pulgadas de largo por 10 pulgadas de ancho; reparación de cuarenta y seis picos, ocho barrenos y un carretillo de hierro.

CARRETERAS DE ALAJUELA

Carretera San Josecito de Atenas.—Construcción de cuatro barrenos de acero en distintas dimensiones.

Carretera Zaragoza al Rosario.—Construcción de seis barrenos de acero en distintas dimensiones.

Carretera de Acosta.—Construcción de seis barrenos de acero en distintas dimensiones y reparación de barras y picos.

CARRETERAS DE HEREDIA

Carretera Sarapiquí.—Construcción de diez y ocho barrenos de acero en distintas dimensiones; dos gasas de hierro con sus correspondientes puentecitos; reparación de una máquina niveladora y reparación de barrenos, barras y picos en regular cantidad.

CARRETERAS DE GUANACASTE

Carretera de San Pablo de Nicoya.—Construcción de cuatro barrenos de acero de tres pies de largo por 1¼ pulgadas de boca.

Carretera de Bebedero a Tilarán.—Construcción de ocho barrenos de acero en diferentes tamaños, de 1¼ pulgadas de boca.

Carretera de Zapotal a Nicoya.—Construcción de tres barrenos de acero de 2 pies de largo por 1¼ pulgadas de boca.

CARRETERAS DE PUNTARENAS

Carretera del Pozo.—Construcción de cuatro barrenos de acero de 3 pies de largo por 1¼ pulgadas de boca.

Carretera San Jerónimo a Esparta.—Construcción de cuatro barrenos de acero en distintas dimensiones, de 1¼ pulgadas de boca.

EN MAQUINARIA DE GASOLINA

Aplanadora Kelly Nº. 7.—Torneada de los cilindros, cabezotes, anillos, bronces principales, bronces de las bielas; uniones de la cañería, el cranc, construcción de presión en regular cantidad y las cuñas para los volantes.

Camión Federal del Taller.—Construcción de veinte escuadras de hierro en distintas dimensiones; cuatro gasas de hierro en forma de "U"; diez gasas de hierro con sus respectivos puentecitos; la barra de la dirección; pines de hierro y bushings para resortes; reparación de un eje y de los resortes.

Camión Chevrolet Nº. 30.—Construcción de un marco de platina para el radiador; pines, tornillos y bushings en regular cantidad; tuercas de bronce para los tubos de gasolina; doce escuadras de hierro en forma de "U" en distintas dimensiones; ocho gasas de hierro para los resortes; ocho escuadras de hierro para la caseta y reparación de los resortes y guarda-barros.

Aplanadora Buffalo Nº. 2.—Construcción de un piñón de acero de 7½ pulgadas de diámetro por 4 pulgadas de ancho y un tapón para el tanque de gasolina.

Tractor Casse Nº. 4.—Torneada de una bocina; construcción de las uniones para la tubería, el carretillo delantero; tres anillos de acero con sus respectivas tuercas de 11½ pulgadas de largo por 1⅜ pulgadas de grueso; varios radios para las ruedas y reparación de la palanca de la marcha y de la tubería.

Camión Internacional del Taller.—Reparación de resortes; construcción de tornillos, pines y bushings para los mismos; una perilla de bronce para la palanca de marchas; una canasta de hierro para llantas y un nabo de acero con su pin.

Camiones Chevrolet Nos. 32, 41, 43, 44, 50 y 51.—Construcción de canastas de hierro para las llantas; escuadras para las casetas; ocho llaves fijas de acero; ocho lengüetas de acero para colocar llantas; una horquilla de acero y reparación de los guardabarros.

Aplanadora Kelly Nº. 5.—Fundida y torneada de bronces y uniones para la tubería; construcción de dos piñones y varias piezas para adaptarla a la batería.

Tractor Casse Nº. 1.—Fundida y torneada de bronces y uniones para la tubería; enderezada del carretillo; construcción de la barra del ventilador; de los

bushings y conos; de radios para las ruedas y de dos arandelas de hierro de 6 pulgadas de diámetro.

Motor Cletrac.—Construcción de un coplin con su barra y fundida y torneada de las muñoneras.

Motor de la caballeriza del Taller.—Construcción de un pin de acero especial.

Motor Reo.—Fundida y torneada de las muñoneras; construcción de dos dobles escuadras; seis escuadras de hierro; torneada del eje; construcción de una palanca de hierro para el cranc y seis gasas de hierro en forma de "U".

Auto Dodge, del Director Gral. de Caminos.—Construcción de siete pines de acero con engrasadoras y siete bushings de bronce.

Aplanadora Buffalo N°. 3.—Fundida y torneada de bronces y de la volanta de la Dirección; construcción de ocho tornillos de hierro en diferentes tamaños y reparación de la palanca de la marcha.

MAQUINARIAS DE VAPOR

Aplanadora de vapor de la Dirección de Caminos.—Fundida y torneada de un cabezote, un pistón, los anillos para las tablas del cilindro y cruceta; enderezada del brazo principal; construcción de la cuña de la clave; reparación de los tubos secos; cambio del inyector e instalación de la tubería.

Aplanadora municipal de Heredia.—Fundida y torneada de cuatro pares de bronces y construcción de dos pines de acero.

Caldera del Departamento de Agricultura.—Fundida de las parrillas y de la puerta de la caja de fuego; colocación de nuevo manómetro, nivel, llaves de purga, soplete, válvula de seguridad, válvula de descarga y chimenea.

Caldera de Orosi.—Construcción de un rastrillo, unas tenazas, un espetón, una varilla para limpiar fluses y reparación de los tubos del inyector.

Caldera del beneficio de arroz del Pozo.—Ajuste de las válvulas y trampa del vapor; reparación del tubo de descarga y de las chimeneas; construcción de una puerta de hierro; de treinta y cuatro tacos con rosca, y reparación general de la caldera, raspándola y pintándola.

QUEBRADORES DE PIEDRA

Quebrador Farrel.—Torneada del eje exéntrico; fundida de las tapas de las muñoneras, los puentes de los ejes, cuñas de graduar, dos tejas de noventa libras cada una, en bronce; forjada y torneada de todos los tornillos; cuatro cuñas media caña de acero; construcción de copas engrasadoras y del timón, y fundida de una rueda de hierro de 37 pulgadas de diámetro.

Quebrador Casse N°. 1.—Soldada y torneada del eje excéntrico; fundida y torneada de los bushings, las tapas de ejes, carruchas y rodines del elevador; fundida de cuñas, muelas y anillos de presión; reparación del volante con discos de acero y colocación de engrasadoras, timón y tolva.

Quebrador de la Junta Edificadora de la iglesia de San Ramón.—Construcción de dos muelas, dos cuñas, un resorte espiral de acero, una varilla larga con contratuerca; cuatro laines de hierro; una polea de hierro grande, y torneada de dos poleas de madera.

Quebrador de Barba.—Construcción de cuatro tornillos de 36 pulgadas de largo; cuatro tornillos de seis pulgadas de largo; un tirante de hierro de un metro diez centímetros de largo; ocho puentes de hierro de ocho pulgadas de largo; unas tenazas para sacar fuego; un rastrillo, un espetón, dos templaderas, dos tornillos con cabeza de ojo, y fundida de tres cuñas, una muela y un balancín.

Quebrador Krupp, de Tres Ríos.—Construcción del émbolo de la bomba; un rastrillo, un gancho de hierro, enderezada de la barra de distribución; fundida de muelas y cuñas; construcción de canoas y reparación del cedazo del clasificador.

Quebrador de Poás.—Construcción de ocho laines de hierro dulce.

Quebrador de Coronado.—Fundida de dos cuñas para regular el avance.

Quebrador Junta Itineraria de Grecia.—Construcción de un resorte espiral de acero.

Quebrador del Reventado.—Construcción de dos tornillos con rosca en ambas puntas y fundida de muelas y cuñas.

Quebrador de Echeverría.—Fundida de dos muñoneras de babitt, cuatro muñoneras de bronce, cuatro cuñas de hierro; construcción de diez y seis tornillos en distintas dimensiones, una tolva de hierro dulce y reparación del volante con plancha de acero.

Quebrador de Orosi.—Construcción de diez y seis tornillos con sus arandelas en diferentes dimensiones, dos puentes de platina de acero, diez y seis arandelas de hierro para ¾ de pulgada; fundida de muelas y reparación de la muela fija.

Quebrador de Las Palomas.—Fundida de muelas y cuñas, construcción de laines de acero, tornillos de cabeza cónica, reparación del volante y construcción de catorce tornillos cabeza exagonal en tamaños diferentes.

Quebrador Municipal de Alajuela.—Fundida y torneada de dos bushings con sus tapas y tornillos, dos muñoneras, una carrucha, un piñón estrella, un piñón de 45 grados, construcción de dos cuñas para avance, tres muelas, dos porta cuñas de acero y reparación y torneada del rodillo y eje.

Quebrador del puente Salitrillo.—Construcción de un puente de hierro dulce, un pin de acero para la batería, y aumento de la tolva excéntrica.

Quebrador del Departamento de Agricultura.—Fundida y torneada de dos piñones de acero, reparación de cincuenta y una parrillas de acero, de las muñoneras con babit, torneada de una barra de tramición, y construcción de tres soportes y ocho tornillos en distintas dimensiones con sus respectivas arandelas.

Quebrador del Virilla.—Fundida de muelas, cuñas y tapas para eje y construcción de cuatro pines y tornillos de cabeza cónica.

EN LOS DEPARTAMENTOS DEL TALLER

Departamento de mosaico.—Reparación de las prensas y moldes, construcción de marcos de hierro dulce para sacar ladrillo, fundida y torneada de planchas y tapones, construcción de una tuerca grande de bronce, y varias grifas de acero.

Departamento de reparaciones en gasolina.—Construcción de una bomba comprensora, escuadras y muñoneras para la barra de tramición, y reparación de herramientas en general.

Departamento de hojalatería y fontanería.—Reparación de cortadores de tubos, tijeras y cinceles.

Departamento de ebanistería.—Reparación general en la sierra circular a la que se le cambió eje y polea nueva, reparación general de la sierra de cinta, construcción de dos sellos para marcar muebles, cuatro cautiles para fundir goma laca, varias molduras para el trompo, y contra puntas para los tornos.

Departamento de mecánica.—Reparación general de los taladros prensas, herramientas, y toda la maquinaria; construcción de una cureña de hierro para cargas pesadas, y reparación de la guillotina.

Bodega del Taller.—Reparación de carretillos, picos, palas y barras.

ESCUELAS DE SAN JOSE

Escuela Julia Lang.—Construcción de veinticuatro plaquitas de hierro para colgar los pizarrones.

Escuela de San Sebastián.—Construcción de ciento noventa pines de hierro en distintas dimensiones.

Escuela Maternal.—Reparación de una máquina de hacer punta a los lápices, y construcción de varillas y escuadritas de hierro para los columpios y juegos de desarmar para uso de los alumnos.

Escuela de Agricultura.—Reparación de varios aparatos del laboratorio químico.

ESCUELAS DE HEREDIA

Escuela Normal y casa anexa.—Construcción de cuatrocientos quince pines de hierro en distintas dimensiones, tres barras saca-clavos de acero, un corta frío, una grifa, un portoncito de hierro de dos hojas para jardín, diez y seis rejillas de hierro para las ventanas del salón de actos, ocho tornillos de hierro cabeza exagonal, seis puntas de acero, y reparación de herramientas.

Escuela de San Isidro.—Construcción de 49 metros, 60 centímetros de cresta ornamental de hierro para el techo del edificio; dos terminales para la conexión de la cresta; dos terminales con asta para bandera y ciento veinte pines de hierro en distintas dimensiones.

Escuela de Santo Domingo.—Construcción de dos barras saca-clavos de acero.

PARQUES DE SAN JOSE

Parque Bolívar.—Construcción de una puerta de hierro de dos hojas para la entrada principal del parque; un rótulo de hierro con el nombre del parque; dos placas de hierro fundido con el nombre de la actual Administración; diez y seis metros cincuenta y seis centímetros de baranda de hierro para las jaulas de los animales; un puente de rejilla de hierro para el caño de la puerta principal; un chiquero de hierro de cuatro metros treinta y cinco centímetros en cuadro para las tortugas; una jaula de hierro grande para leones; un gancho de hierro largo para la limpieza de la jaula; diez pernos de hierro de 18 pulgadas de largo; aumento del corral de la danta, construyéndole una puertecita de hierro, y reparación de herramientas y máquinas de cortar zacate.

Parque Nacional.—Construcción de dos grifas de acero y cincuenta y nueve chiqueros de hierro para protección de árboles.

Parque del Club Unión.—Construcción de ocho gasas con sus puentes para tapas de caja de registro.

Parque Central.—Reparación de la verja exterior.

Parque del Edificio Metálico.—Construcción de una canasta de hierro para una enredadera para la fuente de García Flamenco; cuatro placas de hierro para rótulos; una placa de bronce con una inscripción para los niños escolares para ser colocada en la fuente.

Parque Morazán.—Construcción de veinticuatro chiqueros de hierro para la conservación de árboles.

Parques varios.—Reparación de carretillos, tijeras, máquinas para cortar zacate etc.

VARIOS

Coche presidencial.—Reparación general de lanzas, resortes y clave.

Planta eléctrica de Aserrí.—Construcción de un tornillo y su tuerca de bronce para compuerta de agua.

Junta Itineraria de la carretera de Poás.—Reparación de una fragua portátil.

SECCION DE FUNDICION

Fundición de hierro.—Para puentes: placas con el nombre de la actual Administración, tuercas en distintas dimensiones, zapatas, arandelas, puentes para templaderas, guías y carruchas para cable.

Para quebradores: bushing, piñones, muelas, cuñas, muñoneras, anillos de presión y carruchas.

Para tractores: bocinas, clavijeros, uniones y codos.

Para aplanadoras: pistones, anillos uniones de tubería, muñoneras, collares para excéntricos, piñones, volantes y protectores de engranaje.

Para varios: placas con el nombre de la actual Administración, arandelas, tapones, planchas y marcas para mosaico, y diferentes piezas para fundición de maquinaria.

Fundición de bronce.—Para varios trabajos: placas, muñoneras, collares para excéntricos, cojinetes, uniones para cables eléctricos, tuercas pequeñas, bushings, boquillas, tornillos y lingotes para diferentes trabajos.

DEPARTAMENTO DE HOJALATERIA Y FONTANERIA

Camión Chevrolet Nº 50.—Forrada de la caseta con hierro liso.
Camión Internacional.—Construcción de una medida de un galón.
Camión Federal.—Construcción de una medida de un galón.
Camiones Chevrolet de caminos.—Forrada y soldada de varias casetas.
Aplanadora Kelly Nº. 7.—Forrada y soldada de la caseta con hierro liso.
Cuartel de Artillería.—Construcción y colocacin de 150 varas de canoa, 100 varas de tubo para desagüe, 80 ganchos de hierro para canoa, 52 codos a escuadra para tubos de desagüe, reparación general de la cañería, excusados y goteras.

Cuartel Bella Vista.—Colocación de un tanque de hierro para la cañería, reparación de baños, lavatorios, excusados, canoas, tubos de desagüe y reparación general de la cañería.

Comandancia de Plaza.—Contrucción y colocación de un tanque para baño, una aspersión, colocación de una llave de bolla y reparación general de la cañería.

La Penitenciaría.—Construcción y colocación de aspersiones para los baños de los presos y reparación general de la cañería, lavatorios y excusados.

Primera Sección de Policía.—Construcción y colocación de un tanque automático para excusado de agua y reparación general de la cañería.

Segunda Sección de Policía.—Instalación de un inodoro en sus respectivos desagües y reparación general de excusados, canoas y goteras.

Garage de la Comandancia de Plaza.—Construcción y colocación de diez y seis varas de canoa, ocho varas de tubo para desagüe, catorce ganchos de hierro para canoa e instalación de un ramal de cañería.

Agencia de Policía.—Construcción y colocación de cuarenta y seis yardas de canoa de moldura, cuarenta y ocho ganchos de hierro para canoa, diez y seis yardas de canoa de media caña, diez y seis ganchos de hierro para la referida canoa, cuarenta yardas de tubo para desagüe, reparar cincuenta y dos metros de tubo de hierro galvanizado para las canoas de molduras, instalación de cuatro inodoros, instalación de los ramales de cañería para servicio de los dos cuerpos del edificio ocupado por esta Agencia y consttrucción de moldes para tarrajas de albañil.

Casa Presidencial.—Reparación de lavatorios, inodoros, baños y reparación de canoas y goteras.

Agencia de Profilaxis.—Reparación de un inodoro, un lavatorio y reparación de la cañería.

Cárcel de San Ramón.—Construcción de noventa yardas de canoa media caña, sesenta y cinco yardas de tubo para desagüe, veintidós codos para los tubos, ochenta y cinco ganchos de hierro para la canoa, un tanque automático para excusado, noventa yardas de cumbrera y construcción de seis baldes de hierro para servicio de este trabajo.

Palacio Municipal de San Ramón.—Construcción de ochenta y cinco yardas de canoa media caña, ochenta y cinco ganchos de hierro para la canoa, treinta yardas de tubo para desagüe, quince codos para los tubos, veinte codos redondos también para los mismos tubos, ciento ocho yardas de cumbrera, y construcción de seis baldes para servicio de este trabajo.

Teatro Nacional.—Reparación general de todos los excusados de agua, orinales y lavatorios existentes en el Teatro; colocación de dos lavatorios nuevos de una paja de agua de la nueva cañería; construcción de un tanque de hierro para la cantina; soldada de los cables trasmisores de la fuerza eléctrica; construcción y reparación de varios tragaluces, y reparación general de las goteras existentes en la cúpula y resto del edificio.

La Estadística.—Colocación de tres estañones para la cañería y reparación de excusados y lavatorios.

Casa Amarilla.—Reparación del asta de la bandera, excusados, cañería y reparación de canoas y goteras.

Secretaría de Hacienda.—Instalación de tres lavatorios, un calentador eléctrico con su distribuidor de agua caliente y fría; dos inodoros y reparación de la cañería y varios excusados.

Colegio de Señoritas.—Construcción de una aceitera, una docena de baldes para el servicio del trabajo, instalación de un ramal de cañería y reparación de goteras.

Registro de la Propiedad.—Reparación de goteras.

Archivos Nacionales.—Reparación de canoas y goteras.

Juzgado Segundo de lo Contencioso.—Reparación de excusados y lavatorios.

Departamento de Agricultura.—Reparación de un inodoro, treinta varas de canoa media caña, veinticuatro varas de tubo para desagüe, veinticuatro ganchos de hierro para canoa y reparación general de goteras.

Quebrador del Departamento de Agricultura.—Construcción y colocación de cuarenta varas de canoa media caña y seis varas de tubo para desagüe.

Escuela de Agricultura.—Reparación general de la cañería, lavatorios, canoas y goteras.

Casa anexa a la Escuela de Agricultura.—Colocación de un inodoro y construcción y colocación de treinta y cuatro varas de canoa media caña; veinte varas de tubo para desagüe y veinte ganchos de hierro para canoa.

Curso Libre de Cocina.—Construcción de un tanque de hierro para pila de lavar trastos, soldada de diez conexiones eléctricas y reparaciones de la cañería.

Oficina de Copias Heliográficas (cámara oscura).—Colocación de una llave de chorro y reparación de la cañería.

Oficina de Telégrafos Nacionales.—Reparación de cuatro tanques para inodoros.

Administración General de Correos.—Reparación de tragaluces, excusados y goteras.

Cocina Escolar.—Soldada de cuatro conexiones eléctricas y reparación de la cañería y goteras.

Laboratorio Químico Comercial.—Construcción de seis calentadores en forma de lámparas de cobre en dos tamaños.

Secretaría de Fomento.—Reparación de los excusados, lavatorios y goteras.

Tributación Directa.—Reparación general de la cañería, excusados, lavatorios y goteras.

Palacio Nacional.—Reparación general de las canoas, tubos para desagüe, excusados y cañería.

Aduana Principal.—Construcción y colocación de cuarenta y ocho varas de canoa media caña; cuarenta y ocho ganchos de hierro para canoa; veinticuatro yardas de tubo para desagüe; reparación general de la cañería, excusados y canoas, tanto de la Aduana como de las casas anexas.

Gobernación de San José.—Colocación de una asta de bandera de cuarenta pies de largo con sus correspondientes vientos.

Cuartel de bomberos.—Construcción y colocación de un tanque automático para excusados; rejaración general de la cañería, canoas y goteras.

Inalámbrico de la Sabana.—Reparación general de los excusados y baños.

Telégrafo de Cartago.—Construcción y colocación de diez y seis metros de canoa media caña; diez y ocho metros tubos para desagüe; diez y ocho ganchos de hierro para canoa y reparación de goteras.

Oficinas de la Aduana Principal.—Construcción y colocación de treinta y cuatro varas de canoa media caña; catorce varas de tubo para desagüe, y treinta ganchos de hierro para canoa.

Museo Nacional.—Reparación de los excusados y cañería.

Alcaldía Tercera.—Reparación de canoas y tubos para desagüe.

Telégrafo de Juan Viñas.—Construcción de una chimenea de hierro para ventilación de un excusado.

Contaduría Mayor de Hacienda.—Reparación de canoas y tubos para desagüe.

Dirección General de Obras Públicas.—Reparación de los inodoros.

Agencia de Policía de Peralta.—Construcción de veintisiete yardas de cumbrera, treinta y siete yardas canoa de moldura, treinta y siete yardas tubo para desagüe y cuatro baldes grandes para servicio del trabajo.

Imprenta Nacional.—Construcción y colocación de un tanque automático para excusado, reparación general de inodoros, cañería y goteras.

Asilo de Las Mercedes.—Construcción de veinticinco yardas de cumbrera y reparación de canoas y goteras.

Departamento de Paquetes Postales.—Construcción y colocación de seis yardas canoa media caña, cinco yardas tubo para desagüe, seis ganchos de hierro para canoa y reparación general de la cañería, canoas y goteras.

Salón del Congreso.—Reparación de canoas y goteras.

Bodega del Teatro Nacional.—Construcción de diez y ocho yardas de cumbrera.

Palacio Municipal de Moravia.—Instalación de dos inodoros; construcción de ciento cincuenta y ocho yardas de canoa de moldura, veintisiete yardas de canoa media caña, noventa y ocho yardas de tubo para desagüe, ochenta y cuatro yardas de cumbrera, cuarenta codos para los tubos, e instalación de la cañería.

Correo y Telégrafo de Plaza Víquez.—Instalación de un inodoro y una pila de hierro.

Taller de Obras Públicas.—Construcción de doce baldes grandes para la bodega y reparación general de las canoas, excusados, cañería y goteras.

Departamento de hojalatería.—Reparación de la maquinaria de este Departamento.

Departamento de ebanistería.—Construcción de tres embudos de diferentes tamaños.

Departamento de mosaico.—Instalación de un ramal de cañería; construcción de seis envases para colores, cuatro vasijas especiales para zarandear arena y reparación de una regadera y de varios moldes para mosaico.

Departamento de mecánica.—Reparación de dos baldes y construcción de seis aceiteras grandes.

Departamento de reparaciones en gasolina.—Construcción de tres embudos grandes para servicio de los camiones.

Escuela Maternal.—Reparación de los inodoros, cañería, baños, canoas y goteras.

Escuela Juan Rudín.—Construcción y colocación de un tanque de hierro para inodoro; reparación de inodoros y goteras.

Escuela Vitalia Madrigal.—Reparación de canoas y goteras.

Escuela de San Isidro de Heredia.—Construcción de ciento cincuenta yardas de canoa de moldura, ciento cuarenta yardas de tubo para desagüe, cuarenta y dos codos redondos, veintiuna boquillas y ciento cincuenta ganchos de hierro para canoa.

Escuela de Santo Domingo de Heredia.—Construcción de una docena de baldes grandes para servicio del trabajo.

Escuela de San Sebastián.—Construcción de veintisiete yardas de cumbrera.

Escuela Normal de Heredia.—Construcción de diez y ocho yardas de tubo para desagüe.

Parque Nacional.—Colocación de diez y nueve llaves de chorro para el riego y reparación general de la cañería y diez regaderas de mano.

Parque Morazán.—Reparación general de la cañería.

Parque Bolívar.—Forrada con hierro de una jaula para lapas; instalación de varios ramales de cañería para servicio de los animales y casa del guarda y construcción de dos porta-sombra para la entrada del parque.

Parque Mora Fernández.—Colocación de tres llaves de chorro para el riego y reparación de la cañería.

Parque España.—Colocación de dos llaves de chorro para el riego y reparación general de la cañería.

Parque Central.—Reparación general de la cañería.

Parque de La Dolorosa.—Construcción de cuatro niples para la instalación eléctrica.

DEPARTAMENTO DE MOSAICO
Y ARTICULOS DE CEMENTO ARMADO

Parque Morazán.—Construcción de mil ladrillos en distintos colores.

Parque Bolívar.—Construcción de cuatro metros de rodapié de cemento armado; cuatro metros de pasamanos de cemento armado; doce piezas de cemento armado para la portada; veinte piezas pequeñas de cemento armado para la ornamentación de la portada; cinco escaños de cemento armado estilo sencillo, y quinientos ladrillos de pedrín para la acera de la portada.

Parque Carrillo.—Construcción de cuarenta escaños de cemento armado estilo modernista.

Parques varios.—Construcción de ocho mil seiscientos ladrillos en distintos colores.

Curso Libre de Cocina.—Construcción de una plancha grande de cemento armado imitación mármol.

Museo Nacional.—Construcción de quinientos ladrillos de distintos colores.

Iglesia de San Pedro de Barba.—Construcción de dos mil doscientos nueve ladrillos de dibiujo en distintos colores.

Casa anexa a la Escuela Normal de Heredia.—Construcción de cuatrocientos ladrillos de pedrín; cincuenta ladrillos de distintos colores; una tapa de cemento armado para caja de registro; cien balaustres de cemento armado; veintidós metros rodapié de cemento armado; veintidós metros de pasamanos de cemento

armado para las columnas; ocho bases de cemento armado para las columnas, ocho capiteles de cemento armado para las columnas y doce macetas de cemento armado.

Palacio Nacional.—Construcción de mil trescientos veinte ladrillos de dibujos en colores.

Iglesia de San Antonio de Desamparados.—Construcción de doce mil trescientos ladrillos de dibujo en distintos colores y dos mil quinientos ladrillos de pedrín.

Aduana Principal.—Construcción de cuatro tapas grandes de cemento armado para caja de registro.

Escuela de San Isidro de Heredia.—Construcción de tres mil doscientos veintidós ladrillos de dibujo en colores y dos mil seiscientos ladrillos de pedrín.

Agencia Principal de Policía.—Construcción de tres mil quinientos veintitrés ladrillos de dibujos en colores y doscientos seis corrientes en colores.

Palacio Municipal de Moravia.—Construcción de dos mil ochocientos ladrillos de dibujo en colores y dos mil ladrillos de pedrín.

Edificio para la Agencia de Profilaxis.—Construcción de diez y seis çapiteles de cemento armado grandes.

Mausoleo de don Juan de Dios Céspedes, en Tres Ríos.—Construcción de ochocientos ladrillos en distintos colores y diez piezas grandes de concreto armado.

DEPARTAMENTO DE EBANISTERIA Y CARPINTERIA

Cuartel de Artillería.—Construcción de veinticinco camones de madera para servicio de la tropa; una vidriera con su respectivo marco, y una puerta de bastidor también con su marco.

Almacén Nacional Escolar.—Construcción de seis estantes grandes de genízaro.

Secretaría del Congreso.—Reconstrucción de tres pisos de madera.

Salón del Congreso.—Reparación de cuatro sillones y cuatro pupitres de los Diputados y construcción de una escalera grande de abrir.

Taller de Obras Públicas.—Reparación de dos carretones de mano para servicio del Taller y construcción de dos escaleras de abrir para servicio de las oficinas.

Registro de la Propiedad.—Construcción de diez sillas tapizadas, tres escritorios grandes, tres sillas giratorias, dos tarimas grandes de madera, una vidriera grande de guillotina y colocación de cuatro vidrieras grandes, y reparación de dos tabiques grandes de madera.

Oficina del Catastro.—Construcción de doscientos bolillos torneados y diez guías para ingeniero.

Registro Civil.—Construcción de trescientas tablitas pequeñas de cedro, diez cajas especiales para archivo y un mueble grande para archivo.

Registro Cívico.—Construcción de una mesa redonda, una biblioteca, doce sillas estilo americano, un tarjetero para archivo, 744 sellos de madera, 4 cajas para guardar los sellos, 6 mesas grandes charoladas, 5 archivos grandes charolados, 6 urnas grandes charoladas y gran cantidad de pequeñas reparaciones en distintos muebles.

Archivos Nacionales.—Construcción de 6 tablas pequeñas especiales para cortar papel, una mesa grande encerada, una mesa pequeña encerada, un atril pequeño para copiar y reparación de una mesa pequeña.

Dirección General de Obras Públicas.—Construcción de un cancel grande con vidriera, una caja pequeña para ingeniero, construcción de diez miras para ingeniero, un aparato especial para colocar planos, 900 bolillos de madera para archivar planos, 2 puertas de medio cuerpo de cristal y reparación de varios muebles.

Dirección General de Caminos.—Construcción de un marco para mapa, una caja para tarjetas y varias reparaciones pequeñas en distintos muebles.

Primera Sección de Policía.—Construcción de veinte armarios pequeños para uso de la policía.

Segunda Sección de Policía.—Construcción de varios estantes de madera, una puerta de tablero, 2 canceles encerados de vidriera para la caseta de los teléfonos y reparación de una silla de barbería, varios armarios y varias vidrieras.

Jefatura Técnica del Taller de O. P.—Construcción de una biblioteca charolada y de una caseta de madera para el teléfono.

Escuela Normal de Heredia.—Construcción de diez y ocho sillas de cedro enceradas, estilo americano; una puerta de tablero grande, 75 varas de distintas clases de moldura y reparación de una puerta de tablero.

Casa anexa a la Escuela Normal.—Construcción de un cancel de cristales, 3 linternillas para puerta.

Escuela Maternal.—Construcción de cincuenta sillas pequeñas para niños, unas escaleras para ejercicios.

Escuela de Agricultura.—Construcción de 6 mesas grandes en forma especial, 100 sillones especiales para escolares, 24 bancos torneados, 6 sillas corrientes, 6 sillas giratorias, 6 escritorios grandes, 6 pizarrones grandes, 4 escaños de madera, 3 armarios para útiles, 2 vitrinas grandes con cristal, 2 bibliotecas grandes, 2 archivos gaveteros, 1 mesa para la caja de hierro, 1 mesa para el laboratorio, 6 sillas enceradas, 3 aparatos camas frías, 2 mesas grandes con gavetas, y reparación de algunos muebles.

Registro Judicial.—Construcción de dos tarimas de madera.

Biblioteca Nacional.—Construcción de 24 estantes de cedro encerados, 2 estantes ordinarios, 3 escritorios pequeños encerados, una biblioteca grande encerada, 3 sillas finas tapizadas, y colocación de varios vidrios en el edificio.

Junta de Educación de San José.—Construcción de 110 pupitres de madera encerados.

Colegio de las Salesianas de La Sabana.—Construcción de tres pupitres de madera especiales y tres asientos de madera para los mismos.

Escuela de La Uruca.—Construcción de 20 pupitres de madera encerados.

Escuela de San Isidro de Heredia.—Construcción de 22 columnas de madera torneadas, dos balaustres de madera para modelo, y una perilla de madera para modelo.

Oficina de Construcciones Escolares.—Construcción de una mesa encerada especial para lavatorio.

Escuela de San Sebastián.—Construcción de 9 columnas de madera torneadas, 22 marcos de madera para ventana, 8 marcos de madera para puerta, 2 celosías circulares de madera, y 2 guarniciones de madera para las mismas.

Curso Libre de Cocina.—Construcción de 75 sillas enceradas, 4 reglas percheras, una mesa fuerte y grande para colocarle una plancha de mármol, un escritorio para señora, un aparador grande para el comedor, una tabla especial para amasar, un rótulo de madera, una mesa fuerte para colocar máquinas, 30 sillas corrientes enceradas, y un aparato de madera forrado en hierro.

La Estadística.—Construcción de una mesa encerada, 2 estantes encerados, 2 reglas enceradas para colocar ganchos para notas, una escalerita de madera fija, 3 sillas finas tapizadas, un armazón para mesa, 2 escritorios para señora, 6 bancos torneados, y reparación de varios muebles.

Colegio Superior de Señoritas.—Construcción de 4 marcos de madera para puertas, 2 marcos de madera medio punto para puerta, 6 marcos de madera medio punto para ventana, 16 marcos de madera rectos para ventana, 28 vidrieras grandes de dos hojas cada una, 5 vidrieras grandes de cuatro hojas cada una, una zaranda grande, 6 tarrajas variadas y dos mesas grandes para la sección de mecanografía.

Palacio Municipal de San Ramón.—Construcción de 15 puertas grandes de tablero, elegantes.

Cárcel de San Ramón.—Construcción de 12 vidrieras medio punto, 9 puertas fuertes para calabozo, 3 puertas de tablero de dos hojas cada una, y una puerta grande y elegante de dos hojas para la fachada.

Secretaría de Hacienda.—Construcción de una puerta de dos hojas y medio cuerpo de cristal con su correspondiente linternilla, construcción de 5 vidrieras para reponer igual cantidad de malas, y construcción y colocación de un marco de puerta.

Tributación Directa.—Construcción de 24 bancos de madera torneados, 18 sillas tapizadas, 2 vidrieras, y reparación de varios muebles y vidrieras.

Muelle de Puntarenas.—Construcción de 6 sillas finas y tapizadas, 6 sillas corrientes enceradas, 2 escritorios charolados, 2 bibliotecas charoladas estilo modernista, una mesa para dibujo y 18 modelos de madera para fundición de distintas piezas del muelle.

Asilo de la Vejez.—Construcción de 4 puertas grandes y elegantes de dos hojas cada una.

Alcaldía Segunda de San José.—Reparación de armarios, sillas y mostradores.

Secretaría de Fomento.—Construcción de una mesa archivo charolada y un marco charolado para mareo.

Secretaría de Higiene y Salubridad Pública.—Construcción de una biblioteca charolada, una mesa charolada estilo modernista, un escritorio grande charolado, una silla grande charolada, un cancel de dos hojas charolado y tallado, 3 mesas con gavetas enceradas, 4 estantes ordinarios, un juego para sala charolado, compuesto de 6 sillas, 2 sillones, un sofá y una mesa de centro; y un escritorio grande para el departamento de ultra-violeta.

Oficina Telegráfica de Cartago.—Construcción de 4 mesas escritorio, 4 sillas finas tapizadas, una mesita para máquina de escribir y 4 casilleros para colocar telegramas.

Oficina de Correo de Cartago.—Construcción de un escritorio grande para escribir de pie, y un pizarrón grande.

Oficina de Correo de Limón.—Construción de dos armarios para archivo encerados, un armario casillero encerado, un escritorio grande y 6 sillas finas tapizadas.

Agencia de Policía de Peralta.—Construción de 6 puertas de tablero de dos hojas cada una, y 8 marcos de madera para colocar cedazo.

Departamento de Paquetes Postales.—Construcción de un portón grande para el garage.

Oficina del Control.—Construcción de dos estantes para archivo, encerados, una biblioteca grande charolada, 2 hojas de vidriera para colocarlas a un estante y una estantería fina con hojas de vidriera.

Pagaduría Nacional.—Construcción de un estante encerado y reparación de varios muebles.

Superintendencia de Seguros.—Construcción de un estante grande gavetero encerado.

Contaduría Mayor de Hacienda.—Construcción de una estantería grande de desarmar charolada, una escalerita fija encerada y reparación de varios muebles y vidrieras.

Laboratorio Químico Comercial.—Construcción de una burra de madera grande para colocar un estañón.

Aduana Principal de San José.—Construcción de una mesa comodín para colocar una caja de hierro.

Palacio Municipal de Alajuela.—Construcción de una mesa grande enceada y cuatro tablas especiales de cedro.

Palacio Municipal de Moravia.—Construcción de 6 columnas de madera torneadas, 13 puertas de tablero con sus linternillas caladas, 200 varas de rodapié, 160 varas reglilla corredera, 108 balaustres de madera torneados, 4 vidrieras de guillotina, 14 escuadras caladas, 60 varas de batiente y 24 varas de pasamanos.

Iglesia de San Rafael de Desamparados.—Construcción de 5 linternillas para puerta estilo gótico.

Juzgado Segundo de lo Contencioso Administrativo.—Construcción de un armario grande de cedro.

Secretaría de Relaciones Exteriores.—Construcción de dos escaleras de abrir y reparación de varios muebles.

Sección de Copias Heliográficas del Ministerio de Fomento.—Construcción de un archivo encerado para guardar papel, un archivo grande encerado para guardar planos, 175 bolillos de madera para arrollar planos, 2 tableros grandes para la cámara oscura y una puerta cancel.

Imprenta Nacional.—Construcción de una puerta de tablero de dos hojas con su correspondiente marco y construcción de los tabiques en los excusados, construyendo sus puertecillas.

Iglesia de Orosi.—Construcción de un banco de carpintería de dos prensas.

Casa Presidencial.—Construcción de un escritorio doble charolado para que trabajen dos empleados; 3 casilleros para colocar telegramas; dos escaleras de abrir y reparación de una volanta y varios muebles.

Bodega del Teatro Nacional.—Construcción de cuatro marcos de ventana medio punto y un marco para puerta media punto.

Edificio de la Agencia Principal de Policía.—Construcción de dos marcos puerta medio punto; 17 marcos puerta rectos; 16 marcos vidriera rectos; 7 marcos para vidriera medio punto; 19 linternillas corrientes; 23 vidrieras de dos hojas cada una; 9 linternillas medio punto; 17 puertas grandes tablero; una celosía con su correspondiente marco; 2 puertas de tablero elegantes para la fachada; una puerta medio cuerpo de cristal para el segundo piso; 4 columnas de madera torneadas; cien balaustres de madera torneados; 40 varas de pasamanos; 9 guarniciones curvas medio punto; 100 varas de batiente para puertas y 200 varas de reglilla para colocar vidrios.

Teatro Nacional.—Construcción de 10 sillas y cuatro sillones estilo Luis XV, de caoba y charolados, para el palco presidencial; construcción de 12 bancos estilo Luis XV, de cedro y dorados para servicio de la utilería; construcción de un pedestal pequeño para estatua, charolado; construcción de 6 bancos rústicos para la utilería; construcción de varios percheros y mesas para los camerinos, y reparación general de todo el mobiliario del Teatro, el cual se deteriora con frecuencia debido al mucho servicio prestado.

Camión Federal del Taller.—Construcción de dos ruedas y de un modelo de madera para fundir una pieza del mismo.

Maquinaria de la Dirección de Caminos.—Construcción de casetas de madera para las distintas aplanadoras y camiones; gran cantidad de modelos de madera para la fundición de distintas piezas para las distintas máquinas, y construcción de 6 cajas de madera para guardar las herramientas de los distintos camiones.

Puentes varios.—Construcción de gran cantidad de modelos de madera para la fundición de varias piezas.

Parques varios.—Construcción de 20 rótulos de madera para evitar que se suban al zacate, y reparación de dos carretillos de madera para recoger la basura.

CONSTRUCCION
Y REPARACION DE EDIFICIOS NACIONALES

Agencia de Policía de Profilaxis.—Construcción del edificio para estas oficinas por el sistema de tela metálica y madera, de acuerdo con los planos elaborados al efecto por la Dirección General de Obras Públicas. Este edificio es de dos pisos y lleva todas las mejoras que aconseja la experiencia; su fachada lleva una bonita ornamentación de acuerdo con las órdenes de arquitectura jónico y dórico; en él se han empleado solamente materiales de primera clase, resultando bastante bajo su costo, si se toman en cuenta las indicaciones que anteriormente menciono.

Bodega para el Teatro Nacional.—Se dio comienzo a la construcción de este edificio, también por el sistema de tela metálica y madera, ocupando en él materiales únicamente de primera calidad. Este edificio es de dos pisos y lleva la misma ornamentación de la Agencia de Policía; su construcción hubo que suspenderla por agotamiento de las partidas y hubo de dejarse a medio construir. por este motivo.

Teatro Nacional.—Construcción de una pila pequeña de cemento, forrada en ladrillo de porcelana; construcción de un departamento para los materiales y utensilios eléctricos con sus correspondientes estanterías; instalación de dos lavatorios y de una paja de agua de la nueva cañería; reparación general de las vidrieras y puertas, habiendo sido construidas varias de ellas; reparación general de los techos, cúpula, canoas, excusados, orinales, lavatorios y pintada de los camerinos, cúpula, pasillos, puertas y ventanas.

Secretaría del Congreso.—Colocación de vidrios en las vidrieras; construcción de tres pisos grandes y reparación en la cañería e instalaciones eléctricas.

Archivos Nacionales.—Reparación de los excusados y de varias goteras.

Tributación Directa.—Reparación de los botaguas en las ventanas, reparación del techo, lavatorios, colocación de varios vidrios, de orinales y pintada de ventanas y puertas.

Aduana Principal.—Reparación general de las dos casas para los guardas, de las canoas, desagües y techo de las bodegas; construcción de varias marquesinas en las puertas para facilitar el desembarco de mercaderías en el tiempo lluvioso; demolición del tanque grande de concreto y varias otras reparaciones pequeñas.

Imprenta Nacional.—Construcción de un excusado media caña para tanque automático, con distintos departamentos; construcción y colocación de una puerta de tablero con su correspondiente marco; reparación de pisos y goteras y gran cantidad de pequeños trabajos.

Departamento de Paquetes Postales.—Construcción de un departamento para garage de camión, con todas sus comodidades; reparación general de canoas y varios trabajos pequeños.

Almacén Nacional Escolar.—Reparación de goteras.

Registro de la Propiedad.—Reparación de canoas y goteras; reposición de vidrios e instalación eléctrica en varios departamentos.

Campo de aviación en la Sabana.—Construcción de varios estacones para una cerca.

Inalámbrico de la Sabana.—Reparación de los servicios sanitarios.

Plaza de la Artillería.—Destrucción y acarreo de parte de los anuncios que existieron en dicho lugar.

Taller de Obras Públicas.—Instalación de dos excusados inodoros para servicio de las oficinas; construcción de un departamento pequeño para el teléfono del Taller; reparación general de aleros y galerones; reparación de canoas, tubos para desagüe y forros exteriores, y pintada del taller por el exterior.

Palacio Nacional.—Enladrillada del vestíbulo con mosaico en colores; reparación de los enladrillados en los corredores y el patio; reparación de los desagües y excusados; colocación de vidrios, reponiendo los que se encontraban en mal estado.

Secretaría de Hacienda.—Acondicionamiento de un departamento para servicio interior de las empleadas, enladrillándose su piso y zócalos con ladrillos de porcelana y colocando todos los aparatos modernos para estos servicios, como inodoros, lavatorios, etc.; ampliación de unas paredes de concreto armado; construcción y colocación de una puerta de tablero con su respectivo marco; colocación de tres lavatorios en los excusados de los empleados y pintada de todos los excusados.

Contaduría Mayor de Hacienda.—Traslado de la oficina; desarmada y armada de los muebles y gran cantidad de pequeñas reparaciones.

Edificio de Correos y Telégrafos de San José.—Reparación general de las terrazas, techo, vidrieras, pintada de todo el techo, y construcción y colocación de una tapa de caja de registro.

Primera Sección de Policía.—Construcción de un desagüe de concreto bastante largo; reparación general de los techos, a los cuales se les cambió gran cantidad de maderas y hierro, y reconstrucción del techo de la casa ocupada por la Comandancia.

Cuartel de Artillería.—Terminación de once cuartos para dormitorio de oficiales; reparación de una escala de hierro, de los techos y canoas, de los encascotados; construcción de un alero con el fin de defender de las lluvias el Almacén de Guerra y pintada de los dormitorios recién construidos.

Casa particular que ocupó el Curso Libre de Modelado.—Reparación general de la casa construyendo varios tabiques, y pintada y empapelada en su interior.

Segunda Sección de Policía.—Reparación general de goteras, canoas, botaguas, excusados, cañería etc.; instalación de un inodoro en el segundo piso, construyendo su respectivo cuarto; construcción de aleros pequeños para librar del agua varias ventanas y gran cantidad de pequeñas reparaciones.

Museo Nacional.—Se procedió a la reparación general del edificio, construyendo algunos enladrillados y vigas de cemento armado; este trabajo hubo que suspenderlo cuando se encontraba bastante adelantado, porque se pensó ocupar toda la manzana en la construcción de un edificio para instalar en él el Palacio de Justicia y el Museo Nacional.

La Estadística.—Reparación de varios pisos y paredes, pintada de varios departamentos y reparación de la cañería y excusados.

Alcaldía Tercera de San José.—Reparación de puertas, ventanas y goteras.

Alcaldía Segunda de San José.—Reparación de pisos y goteras.

Curso Libre de Cocina.—Construcción de una división de madera; instalación de un ramal de la cañería y de la fuerza eléctrica.

Gobernación de San José.—Colocación de una asta de bandera con sus templaderas y demás.

Sección de Copias Heliográficas de Fomento.—Reparación de tabiques de madera; colocación de una puerta cancel y varias pequeñas reparaciones.

Laboratorio Químico Comercial.—Reparaciones en el techo y desagües.

Departamento de Agricultura. (Quebradora de cal).—Reparación general de los galerones y construcción y colocación de canoas y tubos para desagüe.

Penitenciaría.—Reparación de canoas, excusados y cañería y colocación de rejillas de hierro en varios calabozos.

Cuartel Bella Vista.—Reparación general de los excusados, canoas y goteras.

Dirección General de Bandas.—Reparación general de los excusados, canoas y goteras.

Secretaría de Gobernación.—Reposición de varios vidrios rotos.

Biblioteca Nacional.—Colocación de varios vidrios y empañada de los mismos; reparación de los inodoros; construcción de un orinal y construcción y colocación de canoas.

Casa Amarilla.—Reparación de las canoas, goteras y excusados.

Asilo de Las Mercedes.—Reparación de pisos, tabiques y techos y construcción y colocación de canoas, reparando las que se encontraban en mal estado.

Este es un edificio al que se hace necesario una reparación general, pues tiene gran cantidad de sus maderas en muy mal estado, lo mismo que sus encascotados, desagües, etc.

Asilo de Ancianos de Cartago.—Construcción de cuatro puertas de cedro estilo elegante.

Cárcel de Cartago.—Construcción de un desagüe media caña de concreto de 60 metros aproximadamente de largo, para recoger las aguas pluviales y de servicio diario.

Cuartel de Cartago.—Reparación general de la cañería, excusados y baños.

Oficina Telegráfica de Cartago.—Reparación general del edificio, construyéndosele pisos y cielos, reparándosele el techo, las canoas, los excusados, construyéndose dos divisiones de hierro y pintando todo el edificio por dentro y por fuera.

Oficina Telegráfica de Juan Viñas.—Reconstrucción de aceras y desagües y reparación de los excusados.

Palacio Municipal de Turrialba.—Construcción de 3,000 ladrillos de pedrín.

Agencia de Policía de Peralta.—Construcción de la casa para servicio también de Cárcel y Telégrafo.

Esta casa se construyó de madera la parte del frente y de cemento armado la de atrás, con el fin de ocuparla como cárcel. Como la cantidad dispuesta para este trabajo fue demasiado ridícula, pues el Congreso votó únicamente ₡ 9,000.00 (nueve mil colones), el encargado del trabajo, don Marco Tulio Solano, gestionó con el Municipio de Turrialba una ayuda para terminarlo, habiendo conseguido un auxilio aproximadamente de ₡ 1,200.00 (mil doscientos colones) con lo que se dio término a la obra, resultando demasiado barata si se toma en cuenta no sólo la clase de trabajo que se llevó a cabo, sino lo difícil que es ejecutar cualquier trabajo en ese lugar, por inconvenientes que no escapan a simple vista.

Iglesia de Orosi.—Se dio principio a los trabajos de conservación de esta iglesia y reconstrucción del convento que en otra época existió, pero debido a lo difícil que es el acarreo de materiales a dicho lugar, no han avanzado los trabajos como era de desearse. Como director de estos trabajos está el ingeniero arquitecto don Teodorico Quirós, pero el Taller de Obras Públicas lleva el control de ellos.

Mausoleo Juan de Dios Céspedes, en Tres Ríos.—Construcción del mausoleo, siendo cubierto con ladrillo de porcelana y llevando sus correspondientes aceras de mosaico.

Iglesia de San Antonio de Desamparados.—Construcción del mosaico en colores para toda la iglesia.

Plaza de Aserrí.—Conclusión de la construcción de aceras alrededor de la plaza, con sus correspondientes desagües.

Palacio Municipal de Moravia.—Construcción del edificio de acuerdo con los planos elaborados al efecto por la Dirección General de Obras Públicas, y por el sistema de tela metálica en el exterior y madera en el interior.

Este es otro de los edificios que han salido costando muy baratos, pues aparte del trabajo de mano de obra que lleva, todos los materiales empleados en él son de primera calidad.

Palacio Municipal de San Ramón.—Terminación del interior del edificio que había quedado a medio hacer y demolición del segundo piso en todo el exterior.

Los trabajos llevados a cabo en este edificio han sido a la par de excesivos, peligrosos, pues el edificio se encontraba en completa ruina; como encargado de ellos está don Santiago Gutiérrez, quien ha dado pruebas de su competencia y honradez.

Cárcel de San Ramón.—Construcción del edificio por el sistema de cemento armado, con todas las comodidades requeridas en un edificio de tal naturaleza. Este otro edificio fue dirigido también por don Santiago Gutiérrez y costó únicamente ₡ 30,000.00 (treinta mil colones), resultando una suma demasiado baja, si se toma en cuenta lo caros que son los fletes de Río Grande a dicho lugar y la clase de trabajo llevado a cabo, atreviéndome a asegurar que si se construyera en esta capital un edificio igual, no se podría construir con menos de ₡ 40,000.00 (cuarenta mil colones).

Palacio Municipal de Filadelfia (Guanacaste).—Construcción de todas las puertas, ventanas y linternillas que necesita el edificio que se desea construir.

Muelle de Puntarenas.—Construcción de regular cantidad de piezas y herramientas para la construcción del muelle.

EDIFICIOS ESCOLARES

Colegio de Señoritas.—Se continuaron los trabajos de reconstrucción que se principiaron a fines del año anterior, consistiendo éstos en el refuerzo de sus paredes que son de ladrillo, por un sistema ideado por el ingeniero Mr. Greg y aprobado por la Dirección General de Obras Públicas, el que consiste en un refuerzo de varillas de acero cubierto por concreto; la construcción de cielos de madera a todas las aulas y corredores, la reparación de los pisos construyendo muchos de ellos, y la construcción de gran cantidad de vidrieras, etc.

Este es el trabajo más lerdo de cuantos hemos llevado a cabo en la presente Administración, debiéndose esto en gran parte al sistema empleado, pues se puede decir que se lleva casi el doble del tiempo que se gasta en una construcción de cemento armado.

Escuela de Agricultura.—Reparación de una azotea, goteras, canoas, cañería e instalación eléctrica; construcción de un departamento para el laboratorio con su piso de mosaico y sus correspondientes desagües y gran cantidad de pequeñas reparaciones.

Casa anexa a la Escuela de Agricultura.—Reparación general de la casa a la cual se le repararon los pisos, cielos, tabiques, puertas, techo, canoas, instalación de un inodoro con su tanque séptico y pintada de toda la casa en el interior y exterior.

Escuela Vitalia Madrigal.—Reparación de canoas y goteras y pintada de todo el edificio en el interior.

Escuela de Niñas Nº. 5.—Reparación de los patios, los que hubo que emparejar, y principio a la reparación del techo, canoas y baranda.

Escuela Buenaventura Corrales.—Reparación en los servicios sanitarios.

Escuela de Niñas Nº 7.—Inspección e informe de su estado.

Escuela Colón.—Inspección e informe de su estado.

Escuela Maternal.—Reparación de pisos, excusados y goteras.

Escuela de Desamparados.—Inspección e informe de su estado y elaboración del correspondiente presupuesto para su reconstrucción.

Escuela de San Sebastián.—Se dio comienzo a la construcción del nuevo edificio, de acuerdo con los planos elaborados al efecto por la Inspección de Construcciones Escolares; esta construcción se ha llevado a cabo por medio del sistema

de tela metálica y madera y hubo que suspenderla cuando se llevaba bastante adelantada, por el hecho de haberse agotado la partida destinada para ello, por haber sido demasiado pequeña, dado el trabajo que se deseaba llevar a cabo.

Escuela de San Isidro de Heredia.—Construcción y colocación de las canoas con sus desagües; la cresta de hierro que va sobre la techumbre; construcción del mosaico que lleva el edificio y construcción de veintidós columnas torneadas, de madera, y de dos balaustres y una perilla, también de madera.

Escuela Normal de Heredia.—Reconstrucción de varias aulas en el segundo piso del frente, por el sistema de tela metálica y madera; construcción de las rejillas de hierro que se colocaron en las ventanas del salón de actos; reparación general de canoas y goteras; construcción de algunas puertas de tablero y regular número de pequeñas reparaciones. Este es otro de los trabajos en que nos hemos empeñado porque sea algo digno del resto del edificio, siendo merecedores de felicitaciones los operarios y encargado de los trabajos indicados, por haber trabajado con tesón y honradez, con lo que resulta el trabajo bastante económico, si se toma en cuenta su calidad.

Casa anexa a la Escuela Normal de Heredia.—Construcción de una balaustrada de cemento armado con sus columnas, puerta de hierro y demás; construcción de varios departamentos por el sistema de tela metálica y madera, con sus respectivas puertas, ventanas, desagües y construcción de un cancel de madera y cristales.

Instituto de Alajuela.—Se dio comienzo a la demolición y reconstrucción del segundo piso de este edificio, por medio del sistema de tela metálica y madera, ocupándose en ello solamente maderas de cedro amargo y todos los materiales de primera clase.

Escuela de Santo Domingo de Heredia.—Se procedió a la demolición de la escuela vieja y se construyeron los cimientos del nuevo edificio, el que será de hierro y concreto, llevando la dirección de los trabajos el ingeniero Mr. Greg.

Escuela de San Vicente de Moravia.—Estudio, informe y presupuesto sobre la construcción de unos desagües.

Escuela Rafael Iglesias, de Limón.—Construcción de todo el ladrillo de mosaico en colores que se ocupará en el edificio recientemente construido.

Escuela de Taras, de Cartago.—Inspección e informe del estado del edificio.

Además de los trabajos que he indicado, me ha tocado informar sobre el estado de varios edificios que se deseaba reparar, como por caso el mercado de Puntarenas, la casa ocupada por el Jefe de Lanchas Nacionales de aquel puerto, los edificios que tiene el Gobierno en la isla de La Uvita, de Limón; la casa del Resguardo de Portete, de Limón; la casa particular que ocupó el Almacén Nacional Escolar.

PARQUES NACIONALES

Parque Carrillo.—Construcción de 40 escaños estilo modernista.

Parque Central.—Conservación del enladrillado y enzacatados; cambio con frecuencia de globos de cristal y bombillas y aseo del Parque.

Parque Morazán.—Conservación del enladrillado y enzacatados; siembra de varios arbolitos y aseo del Parque.

Parquecito del Edificio Metálico.—Aseo, conservación del enzacatado y enladrillado; cambio con frecuencia de globos de cristal y bombillas.

Parque España.—Reparación general de las callejuelas, las que se lastraron; reparación de la cañería, conservación del enzacatado y cambio con frecuencia de globos de cristal y bombillas.

Parque Nacional.—Reparación de las callejuelas y cañería; conservación de los enzacatados; aseo del Parque, y colocación y siembra de álamos en las calles que circundan el Parque, formando una alameda.

Parque Bolívar.—Construcción de jaulas para animales, un galerón con sus canoas y desagües para colocar las mismas; dos encierros con sus respectivas pilas y pisos encascotados para distintas clases de animales; una portada de concreto armado con sus respectivas columnas y barandas y un portón de hierro de dos hojas; construcción de la acera de podrín en la portada; un puente de hierro para la misma; reparación general de la casa del guarda; aseo y conservación del Parque y reparación general de la cañería e instalaciones eléctricas.

Parque del Correo.—Conservación y aseo del Parque.

Parque de La Dolorosa.—Reparación de la instalación eléctrica.

Parque Pasteur.—Aseo y conservación del Parque.

Parque de Las Arcadas.—Reparación general del enladrillado, de la instalación eléctrica y cañería; conservación del enzacatado y aseo del Parque.

Parques Varios.—Se han tenido varias cuadrillas de peones que se han dedicado a la poda de árboles, recortada del zacate y aseo de los Parques.

Con respecto a los parques, debo hacer algunas observaciones que juzgo necesarias: en primer lugar debo hacer saber la poca vigilancia que existe de parte de la policía hacia los parques, pues no se preocupan para nada y pueden ver que el público se sube al enzacatado o romper los escaños de concreto o los globos y bombillas de luz y no son capaces para llamar siquiera la atención.

En segundo lugar, debo llamar la atención sobre la necesidad que existe de que Obras Públicas tenga una aplanadora pequeña especial para parques, pues hemos tenido que esperar a que se desocupe una de las aplanadoras que tiene la Dirección General de Caminos con el fin de aplanar un poco los parques Nacional y España, para poder petrolizarlos, y los hemos tenido que dejar en el mismo estado en que se encuentran por la falta de esa aplanadora.

Para dar término al presente informe, elaborado superficialmente por motivo a la falta de tiempo debido al excesivo trabajo que en la actualidad tengo, no debo dejar pasar esta oportunidad sin hacer mención a la buena labor tanto de los encargados en los distintos trabajos como de los operarios en general, quienes con su esfuerzo y buena voluntad me han ayudado en toda ocasión a salir airoso en mi labor; al mismo tiempo logro la oportunidad de manifestar mi gratitud hacia esa Dirección como a la Secretaría de Fomento y demás altos empleados de Fomento, quienes en toda ocasión me dieron su apoyo eficaz para que mi labor diera un resultado satisfactorio.

Esperando dejar complacidos los deseos del señor Director, me es grato suscribirme su atento y S. S.,

Osías Castro R.
Jefe Téc. del Taller de O. P.

Planillas, Jornales y Cuentas

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

San José, febrero 1928.

Tengo el honor de informarle que el trabajo de planillas y cuentas de jornales, a mi cargo durante el año 1927, es como sigue:

Partida	Planillas	Cuentas
Edificios	₡ 81449 10	₡ 10654 62
Muelle de Puntarenas	34693 52	138122 52
Palacio y cárcel San Ramón	32797 05	6620 25
Edificios con decretos especiales	16169 25	12439 50
Cañerías	6883 15	20404 65
Cañería Desamparados	13682 40	16 00
Cañerías con decretos especiales	20149 25	4325 60
Parques	27466 95	9057 50
Mobiliario	27733 85	2214 40
Estudios cañerías	3967 85	4340 30
Eventuales	1532 60	956 70
Reparación maquinarias	1290 55	.....
	₡ 267815 52	₡ 209152 04
Total planillas y cuentas	₡ 476967 56	

CONSTRUCCIONES ESCOLARES

Edificio «Rafael Iglesias», Limón	₡ 39053 05	₡ 16665 70
Edificio Cieneguita, Limón	7736 50	2792 20
Edificio San Isidro, Heredia	29773 59	6074 52
Colegio Señoritas	27767 20	1610 00
Escuela Normal y Casa Anexa	11084 75	186 00
Edificio Santo Domingo	4625 85	480 50
Instituto de Alajuela	3927 00	75 00
Edificio San Sebastián	3652 30	125 00
Edificio Pueblo Nuevo	410 15	
Construcciones Escolares	32 50	9550 46
	₡ 128062 89	₡ 37559 38
Total	₡ 165622 27	

Pedidos hechos por la Dirección General de Obras Públicas en el año de 1927

La Dirección General de Obras Públicas envió a la Sección de Compras de Materiales de la Secretaría de Hacienda, 625 listas de pedidos, durante el año de 1927, que se cargaron a las siguientes partidas: Edificios, Mobiliario y Utiles, Cañerías, Parques, Reparación maquinarias y decretos especiales, así:

Edificios

Aduana Principal
Agencia Policía de Peralta
Agencia Primera de Policía de Profilaxis
Alcaldía Tercera
Asilo de Las Mercedes
Asilo de Ancianos de Cartago
Auditoría Taller Obras Públicas
Beneficio Arroz en El Pozo
Biblioteca Nacional
Bodega Taller Obras Públicas
Buen Pastor
Casa Presidencial
Cárcel Cartago
Cárcel San Ramón
Colegio Nacional de Agricultura
Correos de San José
Contabilidad Nacional
Contaduría Mayor
Comandancia Plaza
Cuartel de Artillería
Cuartel de Liberia
Cuartel de Limón
Curso Libre de Modelado
Departamento de Mecánica del Taller
Departamento Gasolina del Taller
Departamento de Paquetes Postales
Departamento de Agricultura
Dirección General de Estadística
Gobernación de San José
Iglesia de San Antonio de Desamparados
Iglesia de Orosi
Imprenta Nacional
Jefatura Lanchas Nacionales de Puntarenas
Mausoleo Juan de Dios Céspedes en Tres Ríos
Ministerio de Hacienda
Muelle de Puntarenas
Museo Nacional
Palacio Nacional
Palacio Municipal Alajuela
Palacio Municipal San Ramón
Palacio Municipal Turrialba
Palacio Municipal Filadelfia
Palacio Municipal San Vicente de Moravia
Registro de la Propiedad
Registro Cívico
Taller de Obras Públicas
Telégrafos Cartago
Telégrafos de Juan Viñas
Telégrafos de Quebradas del General
Tributación Directa
Camión Federal
Camión Internacional

Mobiliario y Utiles

Almacén Nacional Escolar
Auditoría Taller de Obras Públicas
Biblioteca Nacional
Casa Presidencial
Casillero Correos Turrialba
Cárcel Cartago
Colegio Nacional de Agricultura
Contaduría Mayor de Hacienda
Correos de Limón
Curso Libre de Cocina
Departamento de Construcciones Escolares
Departamento de Copias Heliográficas de la Secretaría de Fomento
Departamento de Ebanistería del Taller de Obras Públicas
Departamento de Mosaicos Taller Obras Públicas
Departamento de Hojalatería Taller de Obras Públicas
Dirección General Obras Públicas
Dirección General de Estadística
Escuela «Julia Lang»
Escuela de La Uruca

Jefatura Técnica del Taller
Laboratorio Químico Comercial
Muelle de Puntarenas
Oficina Control
Primera Sección de Policía
Registro Cívico
Secretaría de Fomento
Segunda Sección de Policía
Subsecretaría de Higiene
Superintendencia de Seguros
Teatro Nacional

Construcciones Escolares

Colegio de Señoritas
Escuela Normal de Costa Rica
Escuela Santo Domingo de Heredia
Escuela «Rafael Iglesias» de Limón
Escuela San Isidro de Heredia
Escuela de San Sebastián
Escuela de San Pablo de Heredia
Instituto de Alajuela

Parques

Parque Bolívar
Parque Central
Parque de Morazán
Parque Nacional
Parque Juan R. Mora
Plaza Carrillo
Plaza de Aserrí

Cañerías

San Antonio del Tejar (ampliación)
Bolívar de San Ramón (ariete)
Capellades de Alvarado
Cervantes de Alvarado
Cirrí de Grecia
La Cruz de Guanacaste
Desamparados de San José
Santo Domingo de Heredia
Guadalupe de Goicoechea
Guayabo del cantón de Mora (pozo)
Guayabal de Moravia
Higueronal de Santa María de Dota
San Ignacio de Acosta
San Isidro de Coronado
San Jerónimo de Grecia
San José Sur de Atenas
San José de la Montaña
San Lorenzo de Tarrazú
Mercedes de Atenas
Picagres del cantón de Mora
La Ribera y Asunción de Belén
San Roque de Grecia
Sarchí Sur de Grecia
Sarchí Norte de Grecia
Tobosi de Guadalupe de Cartago
Villa Quesada y San Carlos

Inscripciones de Patentes de Invento. Año 1927

1.—Traspaso.—Inscripción número 354.—Patente de invento sobre «procedimiento para hacer confites a base de almendras de la planta denominada maní o cacahuete y su empaque original», a favor del señor don Arturo Fernández, mayor, casado, chileno, industrial y de este vecindario, quien la ha traspasado al señor don Claudio Fonseca Villafranca, mayor, casado, costarricense y de este vecindario.—San José, 2 febrero 1927.

2.—Inscripción número 357.—Patente de invento sobre «un procedimiento para la producción de fuerza motriz mediante la utilización de las diferencias de temperatura que existen sobre el agua de la superficie y fondo de los mares», a favor de los señores Paul Boucherot, francés, y Georges Claude, francés.—Apoderado especial, don Francisco Font F.—San José, 11 febrero 1927.

3.—Inscripción número 358.—Patente de invento sobre «tres métodos o procedimientos usados en la curación del cacao», a favor del señor Horace Ebert Rambe Robertz, mayor, soltero, norteamericano y vecino de Limón.—San José, 4 de marzo de 1927.

4.—Inscripción número 359.—Patente de invento sobre «el método de dar un color apropiado a las marcas que se usen para distinguir las diferentes clases de jabón», a favor del señor don Jesús María Castro Valverde, inventor y de esta ciudad.—San José, 10 marzo 1927.

5.—Inscripción número 360.—Patente de invento sobre «un procedimiento para la reducción de minerales óxidos y similares», a favor de Henry Edwin Coley, de Londres, Inglaterra.—Apoderado Especial, don Franklin Jiménez Delgado.—San José, 21 marzo 1927.

6.—Inscripción número 361.—Patente de invento sobre «mejoras en aparatos surtidores para líquidos», a favor de la «Gilbert & Barker Manufacturing Company», Corporación de los Estados Unidos de América.—Apoderado Especial, Lic. don Manuel Solera Víquez.—San José, 31 marzo 1927.

7.—Inscripción número 362.—Patente de invento sobre «unas atarjeas de metal corrugado», a favor del señor Alberto Seward Cushman, mayor, ingeniero, americano y domiciliado en Nueva York, Estados Unidos.—Apoderado Especial, Lic. don Manuel Solera Víquez. San José, 7 abril 1927.

8.—Inscripción número 363.—Patente de invento sobre «procedimiento para la separación de mezclas de líquidos», a favor del señor doctor don Otto Von Keussler, mayor, casado, ingeniero alemán, residente en Alemania.—Apoderado Especial, don Manuel Solera Víquez.—San José, 12 abril 1927.

9.—Inscripción número 364.—Patente de invento sobre «procedimiento para la producción de combustible para uso de motores de combustión interna», a favor de la «International Gas Power and Appliance Company» de los Estados Unidos de América.—Apoderado Especial, Lic. don Napoleón Valle Peralta.—San José, 20 abril 1927.

10.—Inscripción número 365.—Patente de invento sobre «invención para mejorar guarniciones de tubos», a favor de la «Erie Malleable Iron Company», sociedad organizada en Estados Unidos de América.—Apoderado Especial, Lic. don Manuel Solera Víquez.—San José, 29 abril 1927.

11.—Inscripción número 366.—Patente de invento sobre «un procedimiento para envolver jabón», a favor de su inventor señor Jesús María Castro Valverde, industrial costarricense y de este vecindario.—San José, 12 mayo 1927.

12.—Traspaso patente de invento número 358 sobre «tres métodos o procedimientos para la cura del cacao»; inventor, señor Horace Ebert Rambo Robertz, americano, vecino de Limón, quien la ha traspasado a la United Fruit Company de Jersey City. Apoderado Especial, Lic. don Porfirio Góngora Umaña.—San José, 6 mayo 1927.

13.—Inscripción número 367.—Patente de invento sobre «una sierra de mano Struck», a favor de su inventor señor don Mariano Struck Fonseca, mayor, casado, empresario y de este vecindario.—San José, 23 mayo 1927.

14.—Inscripción número 368.—Patente de invento sobre «cocinas para carbón», a favor de su inventor señor don Octavio Rojas Barrantes, costarricense. San José, 30 mayo 1927.

15.—Inscripción número 369.—Patente de invento sobre «procedimiento y aparato para extraer o separar la celulosa pura del bagazo de la caña de azúcar», a favor de los señores Ernesto Carlos Hemmer Valet y Otto Funk, alemán el primero y mexicano el segundo, ambos domiciliados en México.—San José, 23 junio 1927.

16.—Inscripción número 370.—Patente de invento sobre «un cepo para ganado», a favor de su inventor Juan Rojas Bennett, costarricense y vecino del cantón de Mora.—San José, julio 22 de 1927.

17.—Inscripción número 371.—Patente de invento sobre «gazógeno o carbón de leña para motores o combustión interna especialmente para camiones, autos y tractores», a favor de la Sociedad anónima «Gazógeno Nostrum» de Italia.—Apoderado Especial, Lic. don Luis Anderson.—San José, 4 agosto 1927.

18.—Inscripción número 372.—Patente de invento sobre «un nuevo procedimiento para juntar diversas piezas de madera, para formar un asiento, por ejemplo», a favor de su inventor señor don Alberto Quesada ú. ap., costarricense.—San José, 28 setiembre 1927.

19.—Inscripción número 373.—Patente de invento sobre «una pieza de hierro que se llama «Escuadra de Encajar», exclusivamente para muebles de hierro», a favor de su inventor señor don Julio Montes de Oca Granados, mayor, casado, mecánico, costarricense.—San José, 4 noviembre 1927.

20.—Traspaso.—Patentes números 95 y 141 de fechas 11 de noviembre 1911 y 10 de noviembre 1914 sobre «crema y polvos de arroz Alboderma», respectivamente, a favor de su inventor señor don León Solano Soto, quien las ha traspasado por escritura a la Sociedad «Calzada y Carboni y Compañía».—San José, 9 noviembre 1927.

21.—Inscripción número 374.—Patente de invento sobre «un pasamanos plegadizo aplicable a cualquier escalera de abrir», a favor de su inventor señor don Ramón Castro Porras, mayor, casado, cirujano dentista, costarricense y de este vecindario.—San José, 10 noviembre 1927.

22.—Inscripción número 375.—Patente de invento sobre «dispositivo para la selección mecánica de productos naturales o artificiales según sus colores y matices», a favor del señor Arthur Weigl, ciudadano checoeslavo residente en Alemania.—Apoderado Especial, Lic. Manuel Solera Víquez.—San José, 16 noviembre 1927.

23.—Inscripción número 376.—Patente de invento sobre «mejoras en relación con los envases o recipientes particularmente para los adaptados a líquidos inflamables y explosivos», a favor del señor don Martín de Alzaga Unzue.—Apoderado Especial, Lic. don Manuel Antonio González Herráu.—San José, 15 diciembre 1927.

24.—Inscripción número 377.—Patente de invento sobre «un medicamento denominado Hemorroidina», a favor de su inventor señor don Carlos Mangel Rosat, mayor, casado, francés y vecino de esta ciudad.—San José, 17 diciembre 1928.

25.—Traspaso.—Patentes números 208 y 258 de fechas 26 febrero 1920 y 25 marzo 1922, a favor de la Sociedad «The Texas Company» domiciliada en Nueva York, quien las ha traspasado a la Sociedad The Texas Company Corporation, con domicilio en 17 Battery Place, Nueva York, EE. UU. de América.—Apoderado Especial, Lic. don Manuel Solera Víquez.—San José, 16 diciembre 1927.

26.—Inscripción número 378.—Patente de invento sobre «un aparato receptor radio telefónico», a favor de los señores Antonio Fornieri Sanna y Juan José

Carazo Echeverría, ambos mayores de edad, vecinos de esta ciudad.—San José, 21 diciembre 1927.

27.—Inscripción número 379.—Patente de invento sobre «método y aparato para la fermentación y maduración de la cerveza», a favor de la Sociedad «Hansena A. G.» domiciliada en Glarus, Suiza. —Apoderado Especial, Lic. don Manuel Antonio González Herrán. — San José, 31 diciembre 1927.

CONCESIONES DE FUERZA HIDRAULICA OTORGADAS DURANTE EL AÑO 1927

Acuerdo N° 420.—Lindo Brothers, Sociedad domiciliada en esta ciudad, 6 H P, por 50 años.

Acuerdo Nº 421.—Florida Ice & Farm C°, Sociedad domiciliada en esta ciudad, 110 caballos por 50 años.

Acuerdo Nº 422.—José Esquivel Arias, vecino de esta ciudad, 2.15 H P, por 50 años.

Acuerdo Nº 423.—United Fruit C°, domiciliada en esta ciudad, 77.66 H P, por 50 años.

Acuerdo N° 424.—Joaquín Camacho Ulate, vecino de San Pedro de Barba, 5.33 H P, por 50 años.

Acuerdo N° 425.—Elena Pérez Lalinde viuda de Trigueros, vecina de aquí, 107 H P, por 50 años.

Acuerdo N° 426.—Hernán Gutiérrez Braun, vecino de esta ciudad, 20 H P, por 50 años.

Acuerdo Nº 428.—Emilio Leitón Morales, vecino de San Isidro de Coronado, 2 H P, por 50 años.

Acuerdo Nº 429.—Máximo Sáurez Hernández, vecino de San Pablo de Tarrazú, 15 H P, por 50 años.

Acuerdo Nº 430.—Eusebio Romero Obando, vecino de Santa Cruz de Turrialba, 2 H P, por 50 años.

Acuerdo Nº 431.—Ramón Cordero Garita, vecino de Quebrada Grande de Tilarán, 6.50 H P, por 25 años.

Acuerdo Nº 433.—Elías y Marco Aurelio Madriz Quesada, vecinos de aquí, 40 H P, por 50 años.

Acuerdo N° 434.—Rafael Machado Lara, vecino de aquí, 50 H P, por 50 años.

Acuerdo Nº 438.—Cenobio Herrera Murillo, vecino de Naranjo, 7.80 H P, por 50 años.

Acuerdo Nº 440.—Miguel Monge Echandi y otros, 40 H P, por 50 años.

Acuerdo Nº 441.—Rosario v. de Rosabal, vecina de aquí, 6 caballos, por 50 años.

Acuerdo N° 442.—Alberto Pinto Fernández, vecino de aquí, 6 H P, por 50 años.

TRASPASOS DE FUERZA HIDRAULICA HECHOS DURANTE EL AÑO 1927

Acuerdo N° 427.—Elizabeth Davidson Stevenson v. de Ross, traspasa a Alejandro Jorge Ross Davidson su concesión N° 282 de 1° de marzo de 1923.

Acuerdo Nº 432.—Luis Paulino Jiménez Ortiz traspasa a la Compañía Cafetalera e Industrial «La Isabel» su concesión Nº 22 de 27 de mayo de 1920.

Acuerdo N° 435.—Rafael Machado Lara traspasa a Oscar Ernesto y Alfredo Castro Fernández su concesión N° 434 de 13 de agosto de 1927.

Acuerdo N° 439.—Minor C. Keith traspasa a Alberto Ortuño Berte su concesión Nº 413 de 9 de diciembre de 1926.

Acuerdo N° 443.—Joaquín Aguilar Delgado traspasa a Pedro José Aguilar Fernández su concesión Nº 154 de 25 de agosto de 1921.

Acuerdo N° 444.—Mercedes González Arias traspasa a Rafael Bolaños Araya su concesión N° 120 de 30 de junio de 1921.

CANCELACIONES DE FUERZA HIDRAULICA HECHAS DURANTE EL AÑO 1927

Acuerdo N° 436.—A Isaías Rojas Alpízar, vecino de San José de Grecia, se le cancela su concesión de fuerza hidráulica Nº 3 de 15 de enero de 1915.

CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA EXPORTACIÓN DE ORO Y DERECHOS PAGADOS DURANTE EL AÑO DE 1927

Fecha de embarque	Nº de bultos	Peso en kilogramos	Exportador	Valor al 400 %	Derechos pagados en oro 2 %
Enero 8	4	81000	Abangares Gold Fiel of C. Rica	₡ 84617 24	$ 423 09
Febrero 5...	4	121000	— — — —	126839 72	634 20
Marzo 5 ...	4	146000	— — — —	107560 40	537 80
Abril 1....	3	103000	— — — —	70326 72	351 63
Abril 29 ..	3	64000	— — — —	55122 40	275 61
Mayo 27....	3	69000	— — — —	47604 00	238 02
Junio 24....	3	59000	— — — —	63216 64	316 08
Julio 22	3	70000	— — — —	63807 40	319 04
Agosto 19 ..	3	43000	— — — —	50689 80	253 45
Setbre. 16..	3	74000	— — — —	77047 08	385 24
Octubre 14..	3	100000	— — — —	111489 72	557 45
Novbre. 11..	3	67000	— — — —	91703 80	458 52
Dicbre. 10..	2	48000	— — — —	69558 72	347 79
	41	1045000		₡ 1019583 64	$ 5097 92

CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA EXPORTACIÓN DE ORO Y DERECHOS PAGADOS DURANTE EL AÑO DE 1927

Fecha de embarque	Nº de bultos	Peso en kilogramos	Exportador	Valor al 400 %	Derechos pagados en oro 3 %
Enero 15...	1	10000	Sacra Familia G. M. Cº	₡ 5600 00	$ 42 00
Enero 22...	2	31000	— — —	17812 00	133 59
Febrero 5...	2	29000	— — —	16220 00	121 65
Febrero 26..	2	27800	— — —	22232 00	166 74
Marzo 5....	2	40900	— — —	32380 00	242 85
Abril 9. ...	2	19500	— — —	16325 80	122 44
Abril 23 ...	2	23000	— — —	21600 00	162 00
Mayo 7.....	1	16000	— — —	16200 00	121 50
Mayo 21....	2	25150	— — — ...	15200 00	114 00
Junio 11 ...	1	10000	— — —	8720 00	65 40
Junio 30 ...	1	7000	— — —	6400 00	48 00
Agosto 6....	1	17000	— — —	8936 00	67 02
Agosto 27...	1	9000	— — —	8700 00	65 25
Dicbre. 10..	1	15000	— — —	13128 00	98 46
Dicbre. 30..	2	11000	— — —	10364 00	77 73
	23	291000		₡ 219817 80	$ 1648 63

Cuadro demostrativo de la exportación de oro y derechos pagados durante el año de 1927

Fecha de embarque	Nº de bultos	Peso en kilogramos	Exportador	Valor al 400 %	3 % Derechos pagados en oro
Enero 8....	2	17700	Aguacate Gold Mining Cª..	₡ 9500 00	$ 71 25
Enero 22 ...	1	5800	— — — —	5700 00	42 75
Febrero 12 .	2	19600	— — — —	11000 00	82 50
Febrero 26 .	1	4800	— — — —	6500 00	48 75
Marzo 5 ...	2	18850	— — — —	11200 00	84 00
Marzo 26 ...	1	5200	— — — —	6400 00	48 00
Abril 9.	2	16200	— — — —	11600 00	87 00
Abril 23 ...	1	3000	— — — —	3800 00	28 50
Mayo 13 ...	2	12900	— — — —	8400 00	63 00
Mayo 27 . .	1	3600	— — — —	5000 00	37 50
Junio 11 ..	2	17800	— — — —	11600 00	87 00
Junio 24 ...	1	3600	— — — —	4800 00	36 00
Julio 8.....	2	11600	— — — —	9000 00	67 50
Julio 23. ...	1	4000	— — — —	4900 00	36 75
Agosto 12...	2	13700	— — — —	10000 00	75 00
Agosto 24...	1	3700	— — — —	5160 00	38 70
Setbre. 10..	2	13750	— — — —	10400 00	78 00
Setbre. 24..	1	3650	— — — —	4600 00	34 50
Octubre 11..	2	10700	— — — —	7900 00	59 25
Octubre 28..	1	3600	— — — —	4800 00	36 00
Novbre. 19.	2	7250	— — — —	7080 00	52 00
Dicbre. 17..	2	11350	— — — —	8300 00	62 25
	31	1135000		₡ 167640 00	$ 1256 20

RESUMEN

EXPORTADOR	Nº de bultos	Peso en kilogramos	Valor al 400 %	Derechos pagados en oro
Abangares G. F. of Costa Rica.	41	1045000	₡ 1019583 64	$ 5097 92
Sacra Familia G. Mining Cª.	23	291350	219817 80	1648 63
Aguacate Gold Mining Cª	31	1135000	167640 00	1256 20
Totales	95	2471350	₡ 1407041 44	$ 8002 75

$ 8,002-75 igual a ₡ 32,011-00

Contratos de la Dirección General de Obras Públicas

Nº 1

MANUEL EMIGDIO VÁZQUEZ Y ARIAS, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento para este acto, por una parte y AMADO VEGA, mayor, casado, contratista y vecino de Río Cuarto, por otra, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

Vega, quien en adelante se llamará el contratista, se obliga a construir un local destinado a la Agencia de Policía de Río Cuarto formado de 3 piezas de 3.34 por 3.34 (4 x 4 varas). La altura será de 3.34 siendo los gigantones de 10 x 10 ctms., las cimbras y riostres de 10 x 5 ctms. La armadura se compondrá de tijeras y cadenillos de 10 x 5 ctms. y la solera de 10 x 10 ctms. con sus correspondientes arriostres en donde se necesiten. La primera pieza de la izquierda llevará doble forro de tablilla y las otras un solo forro de un espesor de 19 mm. (¾). Los pisos serán de tabla de un espesor de 25 mm. (1'') sobre viguetas resistentes colocadas a 60 ctms. a los más. Las basas serán de madera «cacho venado». La primera pieza llevará una ventana en alto de la pared o tabique y dos puertas, las otras dos piezas sólo llevarán dos puertas. Las puertas se construirán de escalerilla o sea de reglas y forro de tablillas. La cobertura del local será con hierro galvanizado 28 G. No llevará canoas, tubos ni pintura.

II

Todos los materiales han de ser de primera calidad muy sanos y las calidades de las maderas de las mejores conocidas en la localidad.

III

El contratrista se obliga a construir el citado edificio de acuerdo con las especificaciones anteriores por la suma de mil colones (₡ 1000-00) que le serán pagados en la siguiente forma: Quinientos colones (₡ 500-00) al firmar el presente contrato y quinientos (₡ 500-00) restantes al ser entregado el trabajo y recibido por esta Dirección General de Obras Públicas.

IV

Este contrato requiere para su validez de la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo anterior, firmamos en la ciudad de San José a los veintidós días del mes de febrero de mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. VÁZQUEZ (f) AMADO VEGA

Secretaría de Fomento. San José, veintidós de febrero del año mil novecientos veintisiete.

Apruébase el contrato anterior.—(f) CARLOS VOLIO.

Nº 2

MANUEL EMIGDIO VÁZQUEZ Y ARIAS, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, por una parte, y don NAZARIO MORA ROJAS, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de San José Sur de Atenas, autorizado por la Municipalidad de Atenas y por la Junta Pro-Cañería del mismo lugar, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

Mora Rojas, en representación de la Junta Pro-Cañería, compuesta por los señores Wenceslao López, Ismael Campos, Rafael Pineda, Juan Campos Morera y Nazario Mora Rojas, y siguiendo las instrucciones de dicha Junta ha depositado en la Administración de Rentas de la Nación, la suma de cuatro mil seiscientos treinta y siete colones (₡ 4637-00) con el objeto de que el Gobierno por medio de la Dirección General de Obras Públicas, lleve a cabo los trabajos e instale debidamente la cañería de San José Sur de Atenas, conforme a los estudios y planos verificados por la Dirección General.

II

El Gobierno de la República por el medio correspondiente devolverá a la Junta Pro-Cañería de San José Sur de Atenas, la suma de tres mil ciento treinta y siete colones (₡ 3137-00) más los intereses correspondientes al 8 % (ocho por ciento anual) el día último del mes de enero del año próximo de mil novecientos veintiocho y tomará la expresada cantidad y sus intereses de la partida presupuesta para «Cañerías» en el año expresado de 1928.

III

La Junta, en nombre de los vecinos del lugar contribuye con la suma de mil quinientos colones (₡ 1500-00) que es la diferencia entre la cantidad que la Junta ha depositado y lo que el Gobierno deberá devolver.

IV

La Dirección General de Obras Públicas por medio de sus ingenieros iniciará y llevará a cabo los trabajos de instalación con toda actividad y dará principio a ellos tan pronto llegue el material de tubería que para tal objeto se ha pedido.

V

A la terminación de los trabajos la Dirección General de Obras Públicas hará entrega formal de la obra, a la Junta y a la Municipalidad.

VI

El presente contrato, para su validez necesita la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos el presente contrato en la ciudad de San José, a los tres días del mes de junio del año mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez (f) Nazario Mora

Nota:—Los vecinos quedan comprometidos en hacer el acarreo del material y practicar el trabajo de zanjas, etc.

(f) M. E. Vázquez (f) Nazario Mora

Secretaría de Fomento, San José a los nueve días del mes de junio del año mil novecientos veintisiete.

Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

Este contrato se publicó en La Gaceta N° 158 del 12 julio 1927.

Nº 3

MANUEL EMIGDIO VÁZQUEZ Y ARIAS, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y el señor PERRY D. COX, residente actualmente en Puntarenas, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

El señor Cox, se compromete a ejecutar las obras que en el Muelle de Puntarenas, le indique la Dirección General de Obras Públicas o el Ingeniero Jefe Técnico que se encargue de esa obra; atendiendo directamente las órdenes que de esta Dirección reciba.

II

La Dirección General de Obras Públicas se compromete a reconocer al señor Cox, un sueldo mensual de seiscientos pesos oro ($ 600-00) por todo el tiempo que necesite sus servicios y le suministrará los pasajes de ferrocarril y de vapor de ida y vuelta hasta el puerto de Nueva York con pasaje de primera clase, entendido que su sueldo correrá desde el día diez junio del corriente año hasta el día de su regreso a Nueva York.

III

Ambas partes contratantes quedan en libertad de rescindir el presente contrato, cuando así les convenga; pero para ello es necesario dar aviso escrito con treinta días de anticipación.

IV

Este contrato necesita para su validez de la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José el día veintinueve de junio de mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. VÁZQUEZ (f) P. D. COX

Secretaría de Fomento, San José a los trece días del mes de julio de mil novecientos veintisiete.

Apruébase el contrato anterior.—(f) CARLOS VOLIO.

Nº 4

MANUEL EMIGDIO VÁZQUEZ Y ARIAS, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, y el señor EDMUNDO MONTEALEGRE ECHEVERRÍA, Representante de la Junta Pro-Cañería de Tobosi de Cartago, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

Montealegre Echeverría en su calidad de Representante de la Junta antes nombrada depositará en la Administración de Rentas de la Nación, la suma de siete mil quinientos colones (₡ 7,500-00) para completar con la suma de cinco mil colones (₡ 5,000-00) que aparecen en el presupuesto del año en curso, la cantidad de doce mil quinientos colones (₡ 12,500-00) a que monta el presupuesto aprobado para cañería de la población de Tobosi de Cartago.

II

El Estado devolverá al señor Montealegre en el mes de enero próximo la suma de ₡ 4,000-00 de los siete mil quinientos (₡ 7,500-00), tomando esos cuatro mil colones del Presupuesto General de Cañerías de 1928 o de Bonos de Cañerías según el caso, más los intereses de esos ₡ 4,000-00 desde la fecha del depósito que haga el señor Montealegre a la cancelación y al tipo del 8 % (ocho por ciento) anual.

III

Los ₡ 3,500-00 restantes los repartirá u obtendrá el señor Montealegre de la contribución voluntaria que el vecindario y el Municipio de Cartago han acordado, sin responsabilidad de parte del Estado.

IV

La Dirección General de Obras Públicas, por medio de sus ingenieros y de acuerdo con los estudios practicados iniciará y llevará a término los trabajos de instalación de la cañería con toda actividad posible y hará el pedido del material necesario.

V

El presente contrato para su validez necesita la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos en San José a las catorce horas del día catorce de julio de 1927.

Nota.—Los vecinos quedan comprometidos en hacer el acarreo del material y practicar el trabajo de zanjas etc.

(f) M. E. Vázquez (f) Edmundo Montealegre (f) M. de la Ossa, Srio.

Secretaría de Fomento, San José, catorce de julio de mil novecientos veintisiete.—Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

N° 5

Manuel Emigdio Vázquez y Arias, Director e Inspector General de Obras Públicas debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y Augusto Trigueros Rodríguez, quien obtuvo la licitación para la construcción de las cañerías de la villa de Desamparados, Higuito, San Miguel y San Rafael del cantón de Desamparados, convienen en celebrar el siguiente contrato:

I

Trigueros Rodríguez, que en adelante se llamará el contratista, se obliga:

1º—A terminar lo que faltare en la presa de acuerdo con las especificaciones en la licitación y planos, siendo la mampostería del concreto en la proporción de 1: 3: y 5, la piedra picada y siendo la mayor de 0.05 de grueso.

2º—Construirá una atarjea conforme a la licitación y de acuerdo con el plano respectivo siendo la mampostería de concreto de las mismas proporciones que la presa, espesor de la piedra igual. Esta atarjea que viene a descargar en un primer tanque, que tendrá un metro cúbico de capacidad, será en un todo de acuerdo con las bases de la licitación.

3º—Construcción de un tanque, que está marcado en el plano con la letra A, que las paredes, sus dimensiones y espesor, serán de acuerdo con la licitación; lo mismo su caseta de cemento reforzado, será construida siguiendo las especificaciones de la licitación.

4º—Dos tanques más, uno marcado en el plano con la letra B igual al anterior en dimensiones y caseta, la misma calidad de materiales, y el otro denominado en el plano con la letra C y que irá en la calle llamada de Las Lajas. Las dimensiones y materiales serán en un todo de acuerdo con la licitación siendo de advertir que el concreto será de 1:3 y 5 piedra picada no pasando ésta de 0.05 la más gruesa. Ventanas y puertas en los tanques serán como se especifican en la licitación, lo mismo canoas y válvulas de desagües.

5º—El contratista abrirá 13,955 metros de zanja con una profundidad mínima de 0.75 y colocará igual número de metros de tubería desde 5'' de diámetro de ¾'' y tapará asimismo igual número de metros, una vez que la tubería se haya probando. Al cerrar las zanjas se hará de modo que las calles, carreteras y propiedades particulares que atraviesan las zanjas, queden en las mismas condiciones que antes estaban. Al ir colocando las tuberías y según el perfil el contratista irá dejando colocadas las llaves llamadas de purga, que serán todas en número de 10 y de 1'' de diámetro, procurando que al ser colocadas queden resguardadas de manera que no sufran con el tráfico, caso que lo hubiere.

II

La Dirección e Inspección General de Obras Públicas, por medio de la Junta de Cañería de Desamparados gestionará la autorización de los propietarios para la construcción de las obras en sus fundos; se le suministrarán, puestos en la villa de Desamparados, todos los materiales de cañerías como tubos e implementos. La Dirección General de Obras Públicas pagará al contratista semanalmente el monto de sus planillas y materiales, siempre que vengan con sus respectivos comprobantes éstas, y tendrá la vigilancia de los trabajos.

III

Cualquier reforma que fuere conveniente hacer en el transcurso de los trabajos ya sea alterar o aumentar las obras de mampostería, el contratista fijará el precio unitario del exceso del trabajo y sólo la Dirección General de Obras Públicas puede autorizar esos aumentos o alteraciones.

IV

El contratista devolverá a la Junta de Cañería, todos los gastos sufragados en mampostería, herramientas y materiales de acuerdo con los comprobantes que le serán presentados.

V

El contratista se obliga a entregar las obras enumeradas antes, seis meses después de haber recibido en Desamparados, toda la tubería e implementos.

VI

José Martínez Mata, comerciante español, viudo y de este vecindario, se constituye fiador solidario del contratista o sea del señor Trigueros, para las responsabilidades en que incurra por razón de las obligaciones que él contrae en el presente contrato.

VII

Para la validez de este contrato, se necesita la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a las nueve horas del día diez y nueve de julio del año mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez (f) A. Trigueros (f) José Martínez

Secretaría de Fomento.—San José, diez y nueve de julio del año mil novecientos veintisiete.

Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

Nº 6

MANUEL EMIGDIO VÁZQUEZ Y ARIAS, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y EDUARDO POCHET FEYTH, mayor, contratista constructor y vecino de San José, por la otra, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

Pochet Feyth, quien en adelante se llamará el contratista, se obliga a construir los bañaderos para ganado que fueron licitados y cuya adjudicación favoreció a dicho señor Pochet. Los tanques que ahora se contratan se especifican así:

Provincia de San José.—En Santa Ana, Santiago de Puriscal, Villa Colón y Villa Acosta.

Provincia de Cartago.—En el centro, San Rafael de Oreamuno, Turrialba y Agua Caliente.

Provincia de Heredia.—En el centro, Belén y Santo Domingo.

Provincia de Alajuela.—En el centro, San Ramón, Grecia, San Carlos y Orotina.

Provincia de Guanacaste.—En Liberia, Santa Cruz, Nicoya, Filadelfia y en Potrerillos, lugar situado cerca de La Cruz, Frontera Norte.

Provincia de Puntarenas.—En La Barranca.

Provincia de Limón.—En la Línea Vieja.

Todos los bañaderos se construirán de completo acuerdo con el plano existente en esta Dirección y del cual recibirá una copia el contratista y sujetándose a las especificaciones de la licitación.

Las paredes de los tanques serán de concreto de un espesor de 20 ctms.

El piso de los tanques será de concreto en la proporción de una parte de cemento, tres de arena muy limpia y cinco de piedra dura en tamaños de 0.025 mm. y un espesor de 0.20 ctms. Tanto el piso como las paredes deberán impermeabilizarse con un material garantizado para el objeto.

Las maderas tanto de los corrales como la de la galera que cubren los tanques serán de una clase bien experimentada en cada localidad y serán pintadas con dos manos de pintura especial para darles mayor duración. Los postes de los corrales llevarán basas de guachipelín o madera negra, fijados con tornillos de cabeza y tuerca de 12 mm. de diámetro. Los largueros que forman las barreras de los corrales también irán fijos a los postes con tornillos de iguales dimensiones.

Los techos de las galeras irán pintados con dos manos de pintura de aceite especial para el objeto. Cada baño llevará un tubo de descarga con su compuerta respectiva para el aseo y un drenaje de 0.30 ctms. de profundidad, 0.30 ctms. de ancho y 5 mts. de longitud. Corre de cuenta del contratista la conducción del agua para el servicio de los baños. El hierro galvanizado que cubre las galeras será de 26 G. correctamente colocado y fijo a las reglas con clavos y arandelas.

II

Las obras ya especificadas se construirán con materiales de primera clase así como la obra de mano y el contratista se obliga a acatar las observaciones que la Dirección General de Obras Públicas tenga a bien hacer sobre una buena ejecución.

III

El contratista se obliga a construir el primer baño, doce semanas después de aprobado el presente contrato por el Poder Ejecutivo, y los restantes uno cada seis semanas a lo más.

Se fija un término de dos años para la entrega completa de los bañaderos, debiendo ser recibidos a entera satisfacción de la Dirección General de Obras Públicas.

IV

La Dirección General de Obras Públicas pagará al contratista como valor de cada bañadero la suma de dos mil novecientos noventa y cinco colones (₡ 2995-00) cantidad que le será abonada a medida de la entrega de cada tanque.

El contratista recibirá como adelanto de las obras ya especificadas la suma de ₡ 2995-00 (dos mil novecientos noventa y cinco colones).

V

El contratista presenta como fiador, tanto de la cantidad que recibe como adelanto, como de las obligaciones contraídas al señor don Eduardo Pochet Lacoste, quien estando presente las acepta y firma con las partes.

VI

Este contrato necesita para su validez de la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos en San José a las quince horas del día veintidós del mes de setiembre del año mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez

(f) E. Pochet L. (Fiador)

(f) E. Pochet F.

(f) M. de la Ossa, Srio.

Secretaría de Fomento, San José, 22 de setiembre de 1927.
Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

Nº 7

Manuel Emigdio Vázquez y Arias, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, y el señor Darío Rodríguez Murillo, en su carácter de Presidente Municipal del cantón de San Carlos y a nombre de la misma Municipalidad, han convenido en el siguiente contrato:

I

El señor Rodríguez Murillo presenta un comprobante del entero Nº 13493 en el que él y le señor Eduardo Arroyo Lovell han depositado en la Administración de Rentas de la Nación, la suma de veintiocho mil seiscientos diez colones (₡ 28610-00) valor a que asciende el presupuesto del material de la cañería para Villa Quesada.

II

El Estado devolverá al señor Rodríguez Murillo la expresada cantidad de que trata la cláusula anterior en el mes de enero próximo del año 1928, tomando esa cantidad de la partida que señala el presupuesto general de Cañerías de ese año, y sin intereses de ninguna especie.

III

La Dirección General de Obras Públicas por medio de sus ingenieros y de acuerdo con los estudios practicados llevará a cabo los trabajos de instalación de esa cañería con toda la actividad posible y tan pronto estén los materiales que al efecto se pedirán.

IV

El acarreo de materiales desde Alajuela al lugar de la instalación, será por cuenta de los vecinos y así como la construcción de tanques, apertura de zanjas, colocación de la tubería etc., siendo garante del cumplimiento de esta cláusula la Municipalidad del cantón de San Carlos.

V

La Dirección General de Obras Públicas hará entrega formal de la obra a la Municipalidad, tan pronto esté terminada.

VI

El presente contrato para su validez necesita la aprobación del Poder Ejecutivo, en fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José a las quince horas del día veintinueve de setiembre de mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez (f) Darío Rodríguez M. (f) M. de la Ossa, Srio.

Secretaría de Fomento, San José, a las quince y media horas del día veintinuece de setiembre de mil novecientos veientisiete.

Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

Nº 8

Manuel Emigdio Vázquez y Arias, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, por una parte, y el señor Urcesino Castro Castro, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de Sarchí Norte de Grecia, en su carácter de Representante autorizado de la Junto Pro-Cañería de Sarchí Norte, han convenido en el siguiente contrato:

I

El señor Urcesino Castro Castro, ha depositado en la Administración General de Rentas de la Nación, según entero Nº 8030 de fecha 4 de octubre actual, la suma de veintún mil trescientos veinticinco colones (₡ 21325-00), valor a que asciende el presupuesto del material para la cañería de Sarchí Norte de Grecia, con el fin de que la Dirección General de Obras Públicas, pida el material respectivo y dirija los trabajos de instalación de la mencionada cañería.

II

El Estado devolverá al señor Urcesino Castro Castro, la expresada cantidad de que trata la cláusula anterior, en el mes de febrero del año próximo de mil novecientos veintiocho, tomando esa suma de la partida que señala el presupuesto general de Cañerías de ese año y sin intereses de ninguna especie.

III

La Dirección General de Obras Públicas, por medio de sus ingenieros y de acuerdo con los estudios practicados al respecto llevará a cabo los trabajos de instalación de esa cañería, con toda la actividad posible, tan pronto estén en el país los materiales necesarios que al efecto se pedirán.

IV

El acarreo de los materiales desde Alajuela al lugar de la instalación será por cuenta de los vecinos interesados, así como la construcción de tanques, apertura de zanjas, colocación de la tubería etc., siendo garante del cumplimiento de la presente cláusula el señor Urcesino Castro Castro en su carácter de Representante de la Junta Pro-Cañería de Sarchí Norte, quien a su vez está autorizado por la Municipalidad, según consta en el oficio del Secretario Municipal que al efecto presenta el señor Castro Castro bajo el Nº 16 de fecha 3 de octubre actual.

V

La Dirección General de Obras Públicas, tan pronto estén terminados los trabajos de instalación, hará formal entrega de la expresada cañería a la Junta o a quien ésta designe.

VI

El presente contrato para su validez necesita la aprobación del Poder Ejecutivo. En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San Jesé el día cinco de octubre de mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez (f) U. Castro (f) M. de la Ossa, Srio.

Secretaría de Fomento, San José, 5 de octubre de 1927.
Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

Nº 9

Manuel Emigdio Vázquez y Arias, Director General de Obras Públicas, debidamente aulorizado por el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, por una parte, y los señores Jeremías Varela Ballestero y Juan Cordero Chacón, en su carácter de miembros de la Junta Pro-Cañería del distrito de Capellades, según designación de la Municipalidad de Capellades tomada en sesión Nº 22 de 1º de octubre actual, por la otra, han convenido en el siguiente contrato:

I

Los señores Jeremías Varela Ballestero y Juan Cordero Chacón han depositado en la Administración General de Rentas de la Nación las cantidades siguientes: catorce mil ochocientos noveta y tres colones (₡ 14893-00) el día 4 del presente mes, según comprobante Nº 00610 y (₡ 10000-00) diez mil colones hoy 5, según comprobante Nº 14001 haciendo un total de veinticuatro mil ochocientos noventa y tres colones (₡ 24893-00), valor a que asciende el presupuesto del material para la cañería de Capellades, con el fin de que la Dirección General de Obras Públicas, pida el material respectivo, ordene y dirija los trabajos de instalación de la mencionada cañería.

II

El Estado devolverá a los señores Varela Ballestero y Cordero Chacón, la cantidad total de que trata la cláusula anterior en el mes de febrero del próximo año de 1928, tomando dicha cantidad de la partida que señale el presupuesto general de ese año para Cañerías y sin intereses de ningún género.

III

La Dirección General de Obras Públicas, por medio de sus ingenieros y de acuerdo con los estudios practicados al respecto, llevará a término los trabajos de instalación o mejor dicho, dirigirá este trabajo con toda actividad posible, tan pronto estén los materiales necesarios que al efecto se pedirán al exterior.

IV

El acarreo de todos los materiales para esta cañería desde la estación de Santiago al lugar de instalación, será por cuenta de los vecinos de aquel lugar, así como la construcción de tanques, apertura de zanjas, colocación de la tubería, etc., siendo garante del cumplimiento de esta condición, los señores Varela Ballestero y Cordero Chacón, como miembros y a nombre de la expresada Junta Pro-Cañería del distrito de Capellades.

V

La Dirección General de Obras Públicas, tan pronto estén terminados los trabajos, hará formal entrega de la expresada cañería a la Junta o a quien ésta designe.

VI

El presente contrato para su validez requiere la aprobación del Poder Ejecutivo. En fe de lo cual firmamos el presente contrato a las diez y media horas del día cinco de octubre de mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez

(f) Juan Cordero

(f) Jeremías Varela B.

(f) M. de la Ossa, Srio.

Secretaría de Estado en el Despacho de Fomento, San José, cinco de octubre de mil novecientos veintisiete.

Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

Nº 10

Manuel Emigdio Vázquez y Arias, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, por una parte, y el señor Cayetano López García, mayor de edad, comerciante y vecino de esta ciudad, en su carácter de representante de la Junta Pro-Cañería del Roble, Conejo y Siquiares del cantón central de Alajuela, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

El señor Cayetano López García ha depositado en la Administración de Rentas de la Nación, la suma de once mil colones (₡ 11,000-00), valor del material que señala el presupuesto hecho para la ejecución de las cañerías del Roble, Conejos y Siquiares, con el fin de que la Dirección General de Obras Públicas pida el material respectivo, ordene y dirija los trabajos de instalación de las mencionadas cañerías.

II

El Estado devolverá al señor López García, la cantidad total que ha depositado, según lo indica la cláusula anterior, en el mes de febrero del año próximo de 1928, tomando esta cantidad de la partida que señale el presupuesto general de ese año para «Cañerías» y sin intereses de ningún género.

III

La Direccion General de Obras Públicas por medio de sus ingenieros, y de acuerdo con los estudios practicados al respecto, llevará a término, dirigiendo esos trabajos y con toda la actividad posible y tan pronto estén los materiales necesarios, que al efecto se pedirán al exterior.

IV

El acarreo de todos los materiales que para la ejecución de esas cañerías se requieran, será por cuenta de los vecinos interesados desde la estación de Ciruelas hasta el lugar de su colocación, así como la construcción de tanques, apertura de zanjas, colocación de la tubería etc., siendo garante del cumplimiento de la presente cláusula al señor Cayetano López García en su carácter de representante de las Juntas expresadas.

V

La Dirección General de Obras Públicas, tan pronto estén terminados los trabajos, hará formal entrega de la cañería al señor López García quien se compromete a su vez a entregarla a la Municipalidad respectiva.

VI

El presente contrato para su validez necesita la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos en San José, a las diez y seis horas del día cinco de octubre de mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez (f) Cayetano López G. (f) M. de la Ossa, Srio.

Secretaría de Fomento.—San José, a los cinco días del mes de octubre de mil novecientos veintisiete.

Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

Nº 11

Manuel Emigdio Vázquez y Arias, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, y el ingeniero Frits Witt, mayor, casado, alemán, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

El señor Witt se compromete prestar al Gobierno sus servicios profesionales como ingeniero en la dirección de la construcción del Muelle de Puntarenas, y en cualquier otro trabajo y estudios técnicos que el Gobierno necesitare.

II

Witt residirá en esta capital, pero se compromete a permanecer en Puntarenas, hasta que los trabajos del Muelle estén perfectamente organizados y queda obligado a ir a Puntarenas a ver los trabajos del Muelle siempre que su presencia sea necesaria o que esta Dirección se lo indique.

III

El Gobierno reconoce al señor ingeniero Witt un sueldo mensual de $ 600-00 (seiscientos dólares), sueldo que devenga el señor ingeniero Witt desde el día que salió de Alemania. Además el Gobierno reconoce al señor ingeniero Witt la suma de seiscientos dólares ($ 600-00) como gastos de viaje de Alemania a Costa Rica.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

IV

Todos los gastos que haga el Ingeniero Witt provenientes de los trabajos que le sean encomendades por el Gobierno, tales como hotel, ferrocarril y otros de locomoción, serán pagados por el Gobierno.

V

El Gobierno se obliga a pagar los gastos de médico y medicinas caso de enfermedad del señor Witt.

VI

Para el caso de que el ingeniero Witt muriere o sufriere algún accidente, el Gobierno se obliga asegurarlo por la suma de treinta mil dólares ($ 30,000-00) siempre que la muerte o accidente haya sido consecuencia del trabajo.

VII

El presente oontrato durará hasta el 31 de diciembre de 1928. El Gobierno se obliga a dar al señor Witt la suma de seiscientos dólares ($ 600-00) para sus gastos de regreso a Alemania y el sueldo correspondiente a un mes, después de cumplido el presente contrato.

VIII

Ambas partes se reservan el derecho de pedir la caducidad del presente convenio en cualquier momento, pero es obligación de la parte que pide la rescisión avisar a la otra con dos meses de anticipación.

En este caso Witt recibirá para sus gastos de viaje, la parte proporcional de seiscientos dólares ($ 600-00) y seiscientos dólares ($ 600-00) de un mes de sueldo (cláusula VII) por el tiempo que haya durado el presente contrato.

Este contrato necesita para su validez la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos por duplicado el presente contrato en San José de Costa Rica, a las ocho horas del día catorce de octubre de mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez (f) Frits Witt (f) M. de la Ossa, Srio.

Secretaría de Fomento.—San José, a las catorce ,horas del día catorce del mes de octubre de mil novecientos veintisiete.

Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

N° 12

Manuel Emigdio Vázquez y Arias, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, y el señor Néstor Góngora, mayor de edad, electricista y de este vecindario, han convenido en el siguiente contrato:

I

El señor Góngora se compromete a arreglar totalmente el cuadro de distribución eléctrica del alumbrado del Teatro Nacional, a entera satisfacción de la Dirección General de Obras Públicas, en la forma siguiente, la cual y para mejor servicio del Teatro, se hará en dos secciones con sus respectivos cuadros en planchas de mármol, uno que corresponderá a la sala de espectáculos y escenario y la otra al resto de las dependencias del Teatro.

II

El tablero de la Sala de espectáculos consistirá en dos planchas de mármol de un metro de longitud por un metro de ancho cada una y llevarán: dos amperómetros para doscientos amperes cada uno; un switch de doble polo para trescientos amperes; un switch de doble polo y doble tiro de doscientos amperes; trece switchs de un solo polo y de cien amperes; todos estos switchs llevan en las cuchillas resortes para hacer más rápida su apertura; trece tomas para fusibles de cartucho con sus respectivos fiuses y para un amperaje de cien hasta doscientos; trece sockets especiales para instalar las bombillas de aviso.

III

El cuadro del escenario llevará una plancha de mármol de un metro setenta y cinco de largo y un metro de ancho y constante de los aparatos siguientes: dos amperómetros para doscientos amperes cada uno; un switch de doble polo para trescientos amperes; tres switchs de un solo polo de doscientos amperes; nueve switchs de un solo polo de cien amperes; veintiún switchs de un solo polo de sesenta amperes; cinco switchs de un solo polo y de doble tiro de cien amperes cada uno; y como los de la sala de espectáculos, estos switchs llevarán en las cuchillas resortes para hacer más rápida su apertura; diez y siete tomas para fiuses de cartucho con sus respectivos fiuses y para un amperaje de cien hasta doscientos; diez y siete sockets especiales para instalar las bombillas de aviso.

IV

Todas las conexiones irán con sus terminales soldados y debidamente aislados. Se pondrán para hacer la distribución de los tableros barras de cobre de un amperaje necesario y lo mismo, para facilitar el manejo del cuadro, se colocará al pie de cada switch un bastidor para poner una cartulina que indique el uso a que se destina cada uno.

V

Estra en esta instalación el arreglo para llevar hasta el cuadro, un sistema trifilar a doscientos veinte volts, para lo que se usarán cables de los que hoy existen en el Teatro.

VI

El Gobierno pagará al contratista señor Góngora, por este trabajo, la suma de ₡ 4,500-00 (cuatro mil quinientos colones), valor que comprende material y mano de obra, y en la siguiente forma: ₡ 2,250-00 (dos mil doscientos cincuenta colones) en los primeros días del mes de enero próximo venidero, siempre y cuando estén todos los materiales que el contratista se compromete a pedir, o los documentos para el recibo de los mismos en poder de la Secretaría de Fomento; y los ₡ 2,250-00 (dos mil doscientos cincuenta colones) restantes, al recibo del trabajo a entera satisfacción de la Dirección General de Obras Públicas.

VII

La Secretaría de Fomento gestionará ante quien corresponda la libre importación de los materiales necesarios para este trabajo, los cuales al importarse serán consignados a dicha Secretaría, la cual tendrá una copia fiel del material pedido, que se obliga a enviarle el contratista.

Este contrato necesita para su validez, la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firmamos el presente contrato en San José, a los cinco días del mes de noviembre de mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez (f) Néstor Góngora

Secretaría de Fomento, San José, a los diez y siete días del mes de noviembre de mil novecientos veintisiete.

Apruébase el contrato anterior.—(f) Carlos Volio.

Nº 13

Manuel Emigdio Vázquez y Arias, Director General de Obras Públicas, autorizado por el señor Secretario de Fomento, por una parte, y Francisco Olaso Reig, mayor, casado, empresario agrícola, avecindado en el cantón de Osa, hemos convenido:

I

Olaso se compromete a descuajar ambas orillas del atrocho que saliendo del estero de Zacate, en la desembocadara del río Grande de Térraba, desemboca en Boca Chica, en una extensión de cinco metros de cada lado, de igual modo se compromete Olaso a limpiar de raíces y palos el lecho y las orillas del atrocho, en forma que quede expedito y fácil el paso para las lanchas de gasolina que hacen el servicio entre Puntarenas y El Pozo, de la capacidad de las denominadas «La Indiana» y «La Santa María».

II

El Gobierno pagará a Olaso la suma de mil quinientos colones, una vez que el contratista entregue terminada la obra, a satisfacción de una comisión oficial que se nombrará al efecto, y de la cual podrán formar parte los capitanes de las lanchas designadas anteriormente como tipo de tránsito.

III

Se fija el término de treinta días, contados a partir de la fecha de la firma del presente convenio, para la terminación del trabajo contratado.

El presente convenio necesita para su validez, la aprobación de la Secretaría de Fomento.

En fe de lo cual firmamos el presente convenio en la ciudad de San José, a las nueve horas del día veintitrés del diciembre de año mil novecientos veintisiete.

(f) M. E. Vázquez (f) Francisco Olaso

Secretaría de Fomento, San José, veintitrés de diciembre del año mil novecientos veintisiete.

Apruébase el contrato anterior. —(f) Carlos Volio T.

Archivo

San José, 7 de febrero de 1928.

Señor Director Gral. de Obras Públicas

S. D.

De conformidad con sus órdenes, tengo el honor de informar acerca del movimiento de esta oficina durante el año 1927.

Mi informe se podría reducir a cuatro palabras: "No ha habido novedad". Hemos archivado los nuevos planos de las obras en construcción y proyectadas; ordenamos cronológicamente las notas, memoriales, telegramas, etc., que forman los expedientes del movimiento de la Dirección; dimos a las oficinas dependientes de la suya, los útiles de escritorio y los materiales que necesitaron, mediante las respectivas órdenes; levantamos el inventario, que tengo el honor de adjuntarle, de los útiles y materiales existentes en este archivo; y actualmente estamos haciendo una completa revisión de los planos catalogados y debidamente archivados y de los que aún no se han inscrito en los libros respectivos.

Con protestas de mi respeto y estimación, soy de Ud. muy atento y seguro servidor,

A. Salazar S.
Archivero

Cañerías

San José, 1º. de marzo de 1928.

Señor Director Gral. de Obras Públicas

P.

Doy a Ud. mi informe sobre los diferentes trabajos encomendados a mí, durante el año 1927. Estudios de varios proyectos y dirección de varias obras. No enumeraré sino los diferentes proyectos y visitas a las obras en construcción. En los archivos se conservan los planos, presupuestos y notas referentes a los trabajos.

Dos visitas de inspección en enero a San Ignacio de Acosta para terminar la cañería. Localización de la línea de tubería y tres tanques, inspección y dirección de la obra, en la cañería de San Roque de Grecia.

Estudio de tres proyectos de cañería para Grecia, parte alta y baja con sus planos y presupuestos.

Estudio proyecto, plano y presupuesto para la cañería de Los Angeles de Grecia.

Estudio plano y presupuesto para la cañería de San Pedro de Grecia.

Estudio plano y presupuesto para la cañería de Sarchí Norte de Grecia.

Localización, tanques cañería de Sarchí Sur de Grecia.

Localización de tres tanques para la cañería de Cirrí de Grecia, y estudio de una nueva fuente para aumentar el agua de esa misma cañería.

Localización de la línea para la tubería en San Jerónimo de Grecia.

Colocación de las estacas donde se construyeron los dos tanques.

Dirección e inspección de los trabajos de la misma cañería.

Estudio de un proyecto de reformas, presupuesto y plano para la cañería del Naranjo.

Estudio de un proyecto de cañería para San Ramón, planos y presupuestos de la obra.

Dos estudios para las reformas de la cañería de Palmares y Esquipulas; planos y presupuestos de las obras.

Estudio proyecto y reforma de la cañería de Atenas, el centro y Sabana Larga. Planos y presupuesto.

Estudio de un proyecto para la cañería del distrito de Jesús de Atenas, plano y presupuesto.

Estudio plano y presupuesto del proyecto de cañería de Mercedes, parte alta.

Estudio plano y presupuesto de un proyecto de cañería de San José Norte y Santa Eulalia de Atenas.

Localización línea y tanque para la construcción de la cañería de San José Sur de Atenas.

Inspección de los trabajos de la cañería de Mercedes de Atenas.

Estudio y presupuesto para las reformas y ampliación cañería de San Mateo. Reformas y ampliación de la cañería de Higuito, presupuesto.

Estudio plano y presupuesto para la cañería del Higueronal de Santa María de Dota.

Estudio plano y presupuesto para la cañería de San Lorenzo de San Marcos.

Localización tanque para la cañería de Picagres y línea de la tubería.

Estudio presupuestos reformas cañería de Vuelta de Jorco.

Medida de la fuente para la cañería de Praga.

Estudio plano y presupuesto para las reformas de la cañería de Aserrí.

Estudio plano y presupuesto cañería del Llano de Desamparados.

Estudio de los planos y presupuestos de la nueva cañería de Desamparados, San Rafael, San Miguel e Higuito. Localización de tanques y línea de los tubos armados. Inspección de los trabajos.

Estudios planos y presupuestos para traer el agua a San Pedro de Montes de Oca, desde la presa del Tiribí.

Presupuesto para dos ramales ampliando la cañería de Santa Ana, y otro para La Uruca del mismo cantón.

Estudio y presupuesto para la nueva cañería de Guayabal de San Vicente.

Estudio plano y presupuesto del proyecto de cañería de San Jerónimo de San Vicente.

Inspección y dirección construcción cañería de Guadalupe de Cartago.

Estudio plano y presupuesto cañería de Tobosi de Guadalupe de Cartago.

Localización línea y tanque. Dirección e inspección de la nueva cañería.

Estudio y presupuesto del plano para la ampliación cañería de San Nicolás de Cartago.

Localización de línea y tanques en la cañería de Cervantes, parte alta y baja. Dirección e inspección de la obra.

Estudio plano y presupuesto para la cañería de Capellades.

Estudio plano y presupuesto de las cañerías de San Rafael y Carrillos de Poás.

Estudio plano y presupuesto reforma cañería de Desamparados de Alajuela.

Estudio plano y presupuesto de la cañería de Los Angeles de Sabanilla.

Estudio para una ampliación de la cañería de San José Sur de Alajuela.

Estudio plano y presupuesto de la cañería de San José de la Montaña y San Pablo de Barba. Localización tanques y línea de tubería. Dirección e inspección de la obra.

Estudio plano y presupuesto para las cañerías de San Miguel y San Luis de Santo Domingo. Localización de la presa y tanque de las mismas cañerías.

Estudio y presupuesto para aumentar el río Pará con agua del río Macho, para cañería y fuerza eléctrica de Santo Domingo.

Estudio para ampliar un ramal de cañería en San Francisco de San Isidro de Heredia.

Presupuesto, estudio e informe sobre el acueducto de cemento de la cañería de Puntarenas.

Estudio e informe de un contrato para reformas del acueducto de la planta eléctrica de Esparta.

Medida del agua del río Poás.

Dirección para la colocación de dos arietes y un tanque de cemento reforzado en La Cruz, frontera Norte.

Inspección e informe sobre varias fuerzas hidráulicas de particulares.

Estudio, inspección e informe de un callejón desde el muelle de San Carlos hasta Los Chiles, frontera con Nicaragua.

Estudio de un trazado de camino entre el punto llamado El Jardín y el camino de La Estrella al Copey, Santa María de Dota.

Nivelación y líneas para la construcción de seis edificios escolares.

Estudio e informe sobre tres caminos de macadam.

MIGUEL MOLINA N.

Construcciones

San José, enero 31 de 1928.

Señor Director Gral. de Obras Públicas

P.

Tengo el honor de presentar a Ud. el informe de los trabajos ejecutados en el Departamento de Construcciones durante el año de 1927.

Planos y presupuestos para las cárceles de Santa Bárbara y Palmares.

Planos y presupuestos para los mataderos de Palmares y Zaragoza.

Planos de la ermita para San Lucas y detalles de las cornisas y columnas.

Medidas y presupuestos para las reparaciones en el mercado y matadero de Puntarenas y estudio de la ampliación del cementerio.

Presupuesto de los trabajos fuera de contrato en los edificios de San Lucas. Planos de la cocina y baños del mismo lugar.

Planos de los pabellones del hospital Puntarenas.

Estudio y planos de las nuevas escaleras en la Normal de Heredia.

Proyecto de un boulevard en los cuadros del Norte del Parque Morazán.

Planos de las pilastras de la entrada del Parque Bolívar.

Planos de los edificios en construcción contiguos y al Norte del Teatro Nacional.

Proyecto de un pasaje al Norte del Teatro, ampliando la callejuela.

Planos de las reformas en el Parque Juan Santamaría e inspección.

Planos y presupuestos del edificio municipal de Moravia.

Medidas, planos, presupuestos, copias y licitación para construir el edificio de la Inspección de Hacienda.

Inspección e informe de los trabajos de las casas para guardas en Limón.

Plano y presupuesto de un salón para química en la Escuela de Agricultura.

Plano, presupuesto y licitación para construir un galerón y montar las máquinas en El Pozo.

Además de los anteriores trabajos, he inspeccionado con frecuencia las obras en ejecución en diversos lugares.

Asuntos escolares

Como la Inspección Escolar se ha adscrito a etsa Dirección, mi Departamento ayuda en algo a ese centro habiéndose ejecutado los siguientes trabajos en 1927.

Medidas del terreno, plano y presupuesto para la escuela de Paso Ancho en Cartago.

Inspección, informe y presupuesto sobre el cambio de propiedades de la escuela de Dulce Nombre en Cartago.

Inspección, medidas y presupuesto de la escuela vieja de Agua Caliente.

Inspección e informe sobre los trabajos de la escuela en construcción de Los Angeles.

Inspección, medida del terreno, planos y presupuestos de la nueva escuela de Escasú.

Inspección de las escuelas en construcción de San Rafael y San Isidro de Heredia.

Inspección, medidas y proyectos para la ampliación de las dos escuelas de Atenas.

Proyecto de la escuela de Siquirres.

Inspección de los trabajos de las escuelas Rafael Iglesias y Cieneguita de Limón.

Planos preliminares de la escuela República Argentina en el lote opuesto a la Normal de Heredia, dos pisos.

Se ejecutaron además varias copias de algunos de los dibujos anteriores.

Soy de usted muy atento y seguro servidor,

GMO. GARGOLLO
Encdº. del Deptº. de Construcciones

Colegio de Señoritas

San José, 28 de marzo de 1928

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

La índole de la obra, a más de su importancia me hizo permanecer constantemente vigilando los trabajos, no sólo cuidando de que se cumplieran las órdenes y planos de Mr. Gregg, de un modo estricto, sino también suavizando asperezas, solventando dudas, contestando críticas infundadas la mayor parte de las veces, respondiendo censuras, etc. Mi labor fue de ingeniero y casi de diplomático, pero en todas ocasiones defendí, porque mi conciencia me lo dictaba, a la Dirección General de Obras Públicas.

El plan de reconstrucción es conocido, no he de repetirlo. Hoy faltan tres aulas y parte de un corredor por terminar, pero ya el Colegio da sus clases en el local reparado.

Los retrasos se debieron a la no llegada de materiales, que en modo alguno puede imputarse a la Dirección de Obras Públicas. La obra resulta cara, pero para juzgar esto con acierto, vean el género de obra y la cantidad de material empleado.

En resumen, la obra está perfectamente hecha y desde el primer momento ha inspirado tal confianza, que las alumnas recorren todo el Colegio sin temor alguno; ésta debe ser la satisfacción mayor, tanto de la Dirección de Obras Públicas, del señor Gregg, de los obreros todos y del que estas líneas tiene el honor de dirigirle.

Con toda consideración, de Ud. atento servidor,

José Figuer del Valle

Muelle de Puntarenas

Informe general de los trabajos en la construcción del Muelle desde el principio del año hasta el 15 de febrero de 1928

El 3 de enero de 1927 comenzó el señor ingeniero Artavia, bajo la dirección del ingeniero jefe señor Sprung, a levantar medidas y hacer los trabajos preparatorios para la construcción del muelle y de la casa de administración. En seguida se construyó el almacén, el galerón y se hizo una conexión con la línea del ferrocarril.

En marzo fue comenzado el muro de arranque del muelle y en abril con los cimientos de la casa. El muro de arranque fue terminado en junio y los cimientos de la casa en agosto.

Entretanto habían pasado varios cambios en el personal del muelle. El señor Sprung renunció de su puesto como ingeniero jefe de la construcción del muelle. En su lugar fue encargado el señor Cox, con la dirección de la obra con el título de "maestro de obras". El 15 de octubre fue la dirección encargada al señor Fritz Witt como jefe de la construcción, después de haber dirigido la obra interinamente el señor ingeniero Mr. Gregg, y del 1º de septiembre al 15 de octubre el señor Winter de la A. E. G. Latina. En el mes de noviembre el señor Cox se retiró de su puesto de maestro de obras.

También entre los ingenieros auxiliares habían pasado varios cambios. Al señor ingeniero Artavia sucedió en el mes de julio el señor ingeniero Costy-Sabbeckhy y por último a fines del mes de agosto el señor ingeniero Victor Manuel Brenes.

Después de haber terminado los muros de arranque, se puso el 5 de setiembre el primer poste del muelle. En el primer tiempo el progreso en este trabajo mínimal, p. ej., hasta el 20 de octubre se habían puesto solamente 8 tramos; las causas eran falta de experiencia, falta de maquinaria apropiada para poner, sostener y enrollar los postes y dificultades por los viejos hierros sumergidos en el subsuelo, provenientes de una vieja construcción (baños viejos). Estas dificultades fueron vencidas, mejorando especialmente la maquinaria, de manera que se logró poner hasta cuatro tramos por semana. Tengo que agradecer al señor Gregg su ayuda eficaz en este sentido. En el momento está puesto hasta el tramo 50.

Durante los últimos meses fue aclarado un asunto de gran importancia para el muelle. El proyecto del muelle era basado sobre el resultado de las perforaciones que había hecho el señor Claybourn en 1925. Este resultado fue puesto en duda por la Snare Corporation de Nueva York, que había hecho como dije, en 1923, también perforaciones en los mismos puntos que Claybourn, teniendo otros resultados. Donde Claybourn había encontrado arcilla o arena arcillosa, la Snare Corporation había encontrado lodo, quiere decir, un subsuelo inconveniente para la construcción. Las perforaciones que hice en los meses de noviembre hasta enero del corriente año, han demostrado que el resultado de Claybourn corresponde a la verdad.

En los primeros días de octubre comenzó la armadura de la casa de la Administración. Este trabajo ya quedó terminado en el mes de diciembre de 1927. En seguida se comenzó a poner el piso bajo una plancha de hormigón armado y a preparar el trabajo para poner el techo y los muros.

El estado actual de la casa es el siguiente: la armadura está lista en cuanto es necesario pintarla y remacharla. La plancha de hormigón armado en el piso abajo está casi terminada.

FRITZ WITT
Ingeniero Jefe

San José, 1º. de marzo de 1928.

Construcciones Escolares

San José, 8 de marzo de 1928.

Señor Director Gral. de Obras Públicas,
Ingeniero don Manuel E. Vásquez

S. D.

Motivo de particular complacencia es para mí presentar a Ud. informe de la labor realizada por la Inspección de Construcciones Escolares, durante el año de 1927, comprendiendo también los últimos tres meses del año 1926, y hasta esta fecha. Así habré de referirme conjuntamente a la época de trabajo efectuado, por esta oficina, como dependencia de la Dirección General de Obras Públicas dignamente a su cargo, extendiéndome casi hasta el último término de la presente Administración.

De justicia y oportunidad es que antes de entrar a concretar cómo hemos empleado nuestro tiempo, me permito rrendir a Ud. los sentimientos del más sincero agradecimiento y viva simpatía, por la buena voluntad con que Ud. nos ha favorecido dejando transcurrir el tiempo que le permita formar juicio cabal, como base para calificar nuestro trabajo, en el cual ponemos los recursos de nuestra experiencia y constancia, y los muy limitados de nuestra competencia.

Por decreto Nº. 19 de 8 de setiembre de 1926, fue adscrita a la Secretaría de Fomento, esta Inspección de Construcciones Escolares, como dependencia del Departamento de Arquitectura Escolar. Dieciseis días después, presenté inventario de todo lo perteneciente a esta oficina, a efecto de formalizar el traslado que vino a efectuarse en los primeros días de octubre de 1926, desarrollando desde aquella fecha y hasta el presente, nuestros quehaceres, bajo la acertada supervisión de Ud.

El trabajo efectuado por esta Inspección de Construcciones Escolares, durante el lapso de que informo, comprende varios aspectos, y para su mejor apreciación, considero conveniente referirme a ellos, conforme a la siguiente especificación:

a) *Nuevos edificios escolares recibidos.*—En primer término, conviene dejar constancia de los edificios que habiendo sido contratados con anterioridad, fueron recibidos ya con intervención de la Dirección General de Obras Públicas. De este carácter son los siguientes:

1º) *Edificio escolar de Limonal de Aserrí* (de dos aúlas).—Contratado por don Arturo Fernández Giralt, en octubre 9 de 1925, por la suma de ₡11.500.00; fue recibido como aceptable el 8 de octubre de 1926.

2º) *Edificio Escolar de San Nicolás de Cartago* (de siete aulas).—Contratado por Juan Giordana S., por la suma de ₡49.800.00 en noviembre 2 de 1925; fue recibido de modo provisional, el 20 de noviembre de 1926, bajo ciertas limitaciones, porque no fueron cumplidos satisfactoriamente, algunos detalles de la obra.

3º) *Edificio escolar de El Palmar del Cantón de Osa* (de dos aulas).—Fue contratado por don Joaquín Chaverri Rojas, por la suma de ₡ 9.000.00, en 15 de junio de 1925. Después de mejorado este precio hasta ₡14.300.00, por Decreto Legislativo, fue posible dar por recibido este edificio, a satisfacción, el día 30 de mayo de 1927.

b) *Nuevos edificios escolares construidos.*—Como edificios escolares nuevos, construidos ya bajo la supervigilancia de la Dirección General de Obras Públicas, están los siguientes:

1º) *Edificio escolar de Navarro* (de dos aulas).—Licitada la construcción de este dificio, el 26 de abril de 1925, fue adjudicada a don Elías Bonilla Aguilar, y se firmó el respectivo contrato con fecha 25 de noviembre de 1926, por valor de ₡ 8.700.00. Construido este edificio en forma satisfactoria, fue recibido el día 12 de septiembre de 1927.

2º) *Edificio escolar de Palmares* (de siete aulas).—Previa licitación, fue contratada su construcción con los señores Constantino Albertazzi e hijos, por la suma de ₡ 41.000.040 el 28 de febrero de 1927, y fue recibido como aceptable el día 22 de septiembre de 1927.

3º) *Edificio escolar de San Pablo de Heredia* (de siete aulas).—Previa licitación, fue contratada su construcción con los señores Constantino Albertazzi e hijos, en 14 de marzo de 1927, por la suma ₡ 45.000.00 (cuarenticinco mil colones). Después de quedar terminado de modo aceptable, este dificio fue recibido el día 21 de diciembre de 1927.

4º) *Edificio escolar de San Rafael de Heredia* (de siete aulas).—Previa licitación, fue contratada su construcción con los señores Constantino Albertazzi e hijos, en 14 de marzo de 1927, por la suma de ₡ 45.500.00 (cuarenticinco mil quinientos colones). Debido al relieve irregular y otras circunstancias imprevistas del terreno que ocupa este edificio, su costo alcanza a una suma mayor, aproximadamente de ₡ 66.441.47 (sesentiséis mil cuatrocientos cuarentiuno, cuarentisiete céntimos.) Este aumento se origina del valor de trabajos que allí fue necesario hacer, fuera de licitación. Una vez terminado este edificio, considerado como aceptable, fue recibido el día 17 de enero de 1928.

5º) *Edificio escolar de Bermejo o Coris de Cartago* (de dos aulas).—Licitada la construcción de este edificio el 26 de abril de 1925, fue contratada con el señor Ramón Calvo Guillén, con fecha 1º de abril de 1927, por la suma de ₡ 9.000 (nueve mil colones). La construcción en general, fue hecha en forma muy satisfactoria y al quedar terminada, fue recibido el edificio el día 23 de agosto de 1927.

El valor de contrato, resultó aumentado hasta ₡9.898.86 (nueve mil ochocientos noventiocho colones y 86|100), en razón de haber sido necesario ampliar el edificio con un corredor exterior.

6º) *Edificio escolar de Tilarán* (de seis aulas).—Previa licitación, publicada el 17 de octubre de 1925, la construcción de este edificio fue adjudicada al señor Federico Carmiol Corrales, quien firmó contrato por valor de ₡42.000.00 el día 22 de marzo de 1927.

El plazo para la entrega de este edificio, venció el día 1º de octubre de 1927; pero por razón de dificultades superiores a la constancia y buena voluntad del contratista, los trabajos allí han tomado más tiempo y se encuentran en vías de terminación. Pero esta demora no se ha traducido en perjuicio para la construcción del edificio, en la cual se ha empleado muy buenos materiales y satisfactoria obra de mano, — alcanzando ya un desarrollo que permite esperar que en fecha próxima, pueda ser recibido ese nuevo plantel.

7º) *Edificio escolar de Cinco Esquinas* (de seis aulas).—Habiendo sido publicada la licitación respectiva el 19 de noviembre de 1925, fue adjudicada la construcción de este edificio, al señor Marcelino Vaglio Cascante, con quien se contrató por la suma de ₡ 40.000.00 (cuarenta mil colones) el día 2 de abril de 1927. Quedó terminado este edificio, en cuya construcción fueron empleados materiales y obra de mano aceptables, y fue recibido el día 7 de octubre del 1927.

8º) *Edificio escolar de San Antonio de Nicoya* (de tres aulas).—Previa licitación publicada en 22 de marzo de 1927, la construcción de este dificio, le fue

adjudicada al señor Francisco Zúñiga Arias, con quien se firmó el respectivo contrato, por valor de ₡ 12.800.00 (doce mil ochocientos colones) el día 25 de abril de 1927. Debió haber sido entregado este edificio, el 24 de septiembre del mismo año, pero por inconvenientes que apareja la ejecución de trabajos en aquellas regiones, y otros que denotan falta de suficiente propulsión activa de las obras por parte del contratista, aún se encuentran en vías de ejecución las obras para terminar aquel edificio. No obstante esta circunstancia, los materiales y obra de mano allí empleados, son satisfactorios, y esta Inspección está empeñada en procurar el avance de los trabajos, de modo que sea dable poder recibir el edificio escolar de San Antonio de Nicoya, en fecha más o menos próxima.

9º) *Edificio escolar de Santa Ana* (de siete aulas).—Licitada la construcción de este edificio, en 16 de marzo de 1927, le fue adjudicada al señor Rafael Arce Hernández, con quien se firmó el respectivo contrato por la suma de ₡ 48.498.00 (cuarentiocho mil cuatrocientos noventiocho colones) el día 3 de marzo del 1927. Los trabajos de construcción de este edificio, se desarrollaron en forma normal, y pudo ser recibido como aceptable, el día 21 de febrero de 1928.

10º) *Edificio escolar de Villa Colón* (de siete aulas).—Previa licitación publicada en 17 de marzo del 1927, la construcción de este edificio le fué adjudicada al señor Mario Montero Romero, con quien se firmó el respectivo contrato, por valor de ₡ 52.009.85 (cincuentidós mil nueve colones ochenticinco céntimos) el día 10 de mayo de 1927. Terminado este edificio, en cuya construcción fueron empleados materiales y obra de mano aceptables, fue recibido el día 21 de febrero de 1928.

11º) *Edificio escolar de Los Angeles de Cartago.*—La construcción de este edificio, sólo había sido principiada y adelantada en parte, por Administración de la Junta de Educación, habiendo quedado inconclusa desde hace algunos años. Mediante gestiones reiteradas de dicha corporación, fue licitada la terminación de esa parte de edificio, y al propio tiempo la construcción de un nuevo plantel, anexo, que incluye nueve aulas.

La adjudicación se hizo a favor del señor Elías Bonilla Aguilar, con quien fue firmado contrato por valor de ₡ 53.000.00 (cincuentitrés mil colones) el día 21 de julio de 1927. Estos trabajos debieron haber quedado concluídos el 10 de diciembre de 1927, pero por razón de inconvenientes insuperables con que ha tropezado el contratista en la ejecución de las obras, y a causa de una mayor extensión en reparaciones imposibles de prever, el contratista ha debido incurrir en razonable demora. Los trabajos avanzán hacia su terminación, y creo posible que el edificio escolar de Los Angeles de Cartago, pueda ser recibido a fines del mes de abril próximo entrante.

En la construcción de este edificio, han sido empleados buenos materiales y aceptable obra de mano.

12º) *Edificio escolar de Hatillo de San José* (de tres aulas).—Previa licitación publicada en 14 de junio de 1927, la construcción de este edificio fue contratada con el señor Constantino Albertazzi, por la suma de ₡ 24.000.00 (veinticuatro mil colones), el día 6 de octubre del mismo año.

Muy próximo va a quedar terminado este edificio, en cuya construcción han sido empleados buenos materiales y obra de mano, es posible que pueda ser recibido a fines del corriente mes de marzo.

13º) *Edificio escolar de Ulloa de Heredia* (de dos aulas).—Licitada la construcción de este edificio, con fecha 14 de julio de 1927, fue adjudicada al señor Gonzalo Retana Sáenz, con quien se firmó el contrato respectivo por la suma de ₡ 16.527.00 (diez y seis mil quinientos veintisiete colones) el día 13 de octubre del mismo año. En la construcción de este edificio, fueron empleados materiales y obra de mano aceptables, habiendo quedado recibido con fecha 17 de febrero de 1928.

c) *Otros edificios escolares nuevos en construcción.*—Conforme ha estimado conveniente disponerlo la Dirección General de su digno cargo, esta Inspección ha debido atender la dirección y control administrativo, de otra serie de construcciones, como son las siguientes:

1º) *Edificio escolar de San Isidro de Heredia* (de siete aulas).—Licitada la construcción de este edificio, con fecha 3 de diciembre de 1926; y alcanzando la menor de las propuestas recibidas el valor de ₡64.785.00; muy superior al monto del presupuesto calculado para la obra, la Secretaría de Educación Pública declaró desierta la licitación. Fue ordenado que la construcción se hiciera por administración de la Dirección General de Obras Públicas. Encomendada a esta oficina la ejecución de esa obra, los trabajos han venido desarrollándose con toda normalidad, a partir del 24 de enero de 1927, y quedará terminado el edificio, en forma ampliamente satisfactoria, y con un costo de ₡57.420.00 el día 17 de de marzo del corriente año. El hecho de que haya sido posible construir el edificio escolar de San Isidro de Heredia, dentro del presupuesto previamente calculado, ampliado éste únicamente para ejecutar obras de definitivo mejoramiento en el plantel: es la demostración palmaria, y comprobada, de que es posible construir edificios en inmejorables condiciones de materiales y obra de mano, *"por administración"*, sin recurrir al escabroso camino de las contrataciones mediante licitación.

2º) *Edificio escolar de Concepción de Alajuela* (de dos aulas).—Mediante la muy activa e inteligente atención de la Junta de Educación de Concepción, presidida por don Juan Rodríguez González, se han ejecutado trabajos de consideración que faltaban para dejar terminado ese edificio, cuya construcción fue principiada durante la Administración de don Julio Acosta. A estos trabajos se aplicó la suma de ₡ 6.282.27 (seis mil doscientos ochentidós colones y veintisiete céntimos) como total del presupuesto calculado al efecto; el edificio quedó terminado en todos sus detalles económicamente y de modo satisfactorio, en agosto de 1927.

3º) *Edificio escolar de San Sebastián* (de tres aulas).—Se inició la construcción de este nuevo edificio, a principios de julio del 1927, adoptando plano proyectado por esta Inspección y debidamente aprobado por esa Superioridad. Los talleres de Obras Públicas han tenido a su cargo la construcción de este edificio; con ello queda sobre-entendido que las obras se han desarrollado normalmente, con esmero en la selección de materiales y obra de mano. Por agotamiento de fondos acordados quedaron interrumpidos estos trabajos, en octubre de 1927. Van a ser reanudados actualmente, y es de esperarse que a fines del mes de abril próximo entrante, quede listo ese nuevo edificio. Tenemos en este caso, una nueva prueba en apoyo del éxito económico qu puede obtenerse, haciendo edificios, mediante correcta administración de las oficinas de su dependencia, y con el concurso muy eficiente de los talleres de Obras Públicas. Así lo demuestra este hecho; el edificio escolar de San Sebastián costará la suma acordada en total de ₡16.221.97. En el supuesto de que llegare a consumir hasta un 20 % más por razón de imprevistos, su valor alcanzaría a la suma de ₡19.466.35, o sea que este edificio costará 4.533.65, menos que el edificio escolar de Hatillo, que siendo de igual tipo, ha sido contratado mediante licitación, por la suma de ₡24.000.00.

4º) *Casa para el maestro en escuela de Coris o Bermejo de Cartago* (de cuatro apartamentos).—Como primera de este tipo y conforme a planos aprobados por esa Superioridad, se ha iniciado el lunes 5 de marzo corriente, la construcción de esta casa para maestro, cuyo costo aproximado ha sido calculado en la suma de ₡4.615.00 (cuatro mil seiscientos quince colones) que con un recargo de un 10% probable para imprevistos, alcanza a ₡5.076.50. Los trabajos se desarrollan activamente, propulsados por esta Inspección, a la que han sido encomendados la Dirección y Control Administrativo, según disposición de esa Dirección General. Tengo razones suficientes para esperar que la construcción de esta casa, sea una nueva demostración de eficiencia económica en trabajos hechos por administración, normalmente orientada.

d) *Otros trabajos de construcción escolar.*—Esta Inspección de Construcciones escolares, en acatamiento a instrucciones recibidas de la Dirección de su digno cargo, ha atendido trabajos complementarios de edificios escolares, y obras de reparación, los que han demandado una parte muy considerable de nuestras labores. Me referiré a esas obras como sigue:

1º) *En el edificio escolar de Ipís de Goicochea.*—A iniciativa del progresista y distinguido vecino de este distrito, don Jesús Núñez, y de su hermana la señorita Manuela, en octubre de 1926, y con fondos generosamente donados por ellos, en cantidad de ₡1.540.90 se hizo la construcción de un muro de retención de mampostería completado con pilastras de concreto y verja de hierro, al frente principal del terreno que ocupa el nuevo edificio de aquel lugar. Obra es ésta de verdadera importancia, para la conservación de aquel plantel y como motivo de ornato. Se hizo por Administración y bajo la Dirección de esta Oficina. Ese muro, tiene, largo de 30 m. alto medio de 0.90 m. y espesor medio de 0.40 m.

2º) *En el edificio escolar de Mata de Plátano de Goicoechea.*—Durante el mes de octubre de 1926 a iniciativa de la Junta de Educación de ese distrito, se hizo la pavimentación del corredor principal del local escolar, empleando ladrillo de cemento. Este trabajo fue ejecutado por administración de la Junta, con empleo de ₡ 375.00 y constituye una mejora o reparación hecha, bajo la dirección de esta oficina.

3º) *En el edificio escolar de Labrador de Coronado.*—A iniciativa de la Junta de Educación de ese distrito, y por demandarlo urgentemente el notable deterioro del edificio escolar, se le hicieron muy importantes trabajos de reparación, hasta dejarlo totalmente pintado y renovado. Estos trabajos de reparación fueron hechos por administración de la Junta de Educación empleando la suma de ₡ 6.434.44. que acordó la Secretaría de Educación. Fueron ejecutados bajo nuestra vigilancia, y quedaron terminados y recibidos como aceptables a fines de julio de 1927.

4º) *En el edificio escolar de Curridabat.*—Bajo la acertada y muy escrupulosa administración de la Junta de Educación de Curridabat, presidido por el señor Bartolomé Cordero, se han hecho importantes reparaciones al edificio escolar viejo de Curridabat. Renovación de pisos, reconstrucción de algunas paredes, arreglos de puertas y ventanas y otros trabajos, hasta dejar totalmente terminado y pintado el edificio. Fue lo que allí se hizo con empleo de ₡ 5.829.05 Estos trabajos fueron hechos bajo la dirección de esta Inspección; iniciados el 14 de febrero de 1927 quedaron terminados el 17 de junio del mismo año.

5º) *En el nuevo edificio escolar de San Nicolás o Toras de Cartago.*—Fueron hechos trabajos complementarios, como la construcción de una fosa séptica, con el drenaje o canal de descarga respectivo, y otras pequeñas reparaciones del Sistema Sanitario. Estas obras fueron hechas por administración de la Junta de Educación, conforme a dirección y control de esta Inspección: en ellos se empleó la suma de ₡ 848.65, y se desarrollaron a partir del 26 de febrero de 1927, quedando terminados el 12 de abril del mismo año.

6º) *En los edificios escolares de San Isidro de Coronado.*—Conforme a presupuesto previamente calculado en la suma de ₡ 15.792.15 (quince mil setecientos noventidós colones y quince céntimos) se emprendieron serios trabajos de reparación y complementarios, iniciados el 12 de julio de 1926 y casi terminados el 9 de julio de 1927. Mediante la ejecución de esas obras, quedó renovado casi totalmente el edificio escolar de madera que había venido decayendo a un estado casi ruinoso. La reparación de este difício que fue construido hace 16 años, en la anterior Administración de don Ricardo Jiménez, ha sido más bien, una reconstrucción de gran provecho económico, porque al dejarlo plantado hasta en su techumbre, queda garantizado su buen estado de conservación por treinta o cuarenta años más, o por mucho más tiempo si la Junta atiende a su manteni-

miento. Fue construido, para servicio de los dos edificios escolares, un Local Sanitario, con paredes de sistema mixto de hormigón de cemento armado y ladrillo, dotado de urinario multipersonal y de asientos inodoros y completado con la fosa séptica y drenaje respectivos. Esto constituye una indiscutible mejora sanitaria para aquellas escuelas. Y la otra obra de importancia allí construida, — consiste en una extensa verja de hierro, montada en pilastras de concreto y muro de ladrillo, la que rodea los dos frentes principales del fundo ocupado por ambos edificios. Obra es ésta de verdadero ornato escolar y público, y de gran conveniencia para el resguardo de los planteles. Se extiende esta verja a lo largo de 72.65 metros, con una altura media de 2.10 m.

Justo es decir que todos estos trabajos fueron hechos por Administración muy activa, inteligente y honorable de la Junta de Educación de San Isidro, presidida por don Carlos Vargas Sáenz; siempre bajo dirección y control de esta Inspección de Construcciones Escolares.

7º) *En el edificio escolar de San Francisco de Heredia.*—Por administración de la Junta de Educación presidida por don Carlos Sánchez Cortés, y bajo la dirección y control de este departamento, fue construido un muro de retención, completado con pilastras de concreto, verja de hierro, acerca y alcantarilla y una amplia y elegante escalinata de acceso; todo esto para conservación, defensa y ornato del nuevo edificio escolar de ese distrito. Estas obras se desarrollaron a partir del 31 de enero de 1927 y quedaron terminadas el 2 de julio del mismo año. Su costo total alcanzó a ₡ 8.911.60, de los cuales, ₡ 5.657.85 fueron generosamente donados por don Julio Sánchez L. a favor de la escuela.

8º) *En el edificio escolar de San Isidro de Alajuela.*—A iniciativa de la Junta de Educación, que preside don Ramón Zamora, se emprendieron trabajos complementarios en la reconstrucción del edificio escolar de aquel distrito, consistentes en terminación de una aula y corredores anexos, de lo que sólo había levantada la estructura. Se iniciaron esos trabajos el 9 de agosto de 1927, y quedaron terminados en octubre del mismo. En su ejecución se emplearon ₡ 4.369.45 (cuatro mil trescientos sesentinueve colones y cuarenticinco céntimos), y ha quedado acondicionada hasta con su pintura al aceite, una aula, que es parte del edificio proyectado como reconstrucción del viejo local.

9º) *En el local escolar de Santa Cruz de Turrialba.*—Para sustituir el viejo e inadecuado local escolar de este distrito, y a iniciativa de la Junta de Educación, se emprendieron, por administración de la misma, trabajos para construir un nuevo edificio escolar, conforme a plano aprobado por la Dirección General de Obras Públicas. El desarrollo de estas obras ha ido lentamente, por lo limitado de los fondos disponibles, pero es posible que si se autorizan nuevos fondos según presupuesto ya presentado, el edificio quede concluido en el curso del presente año.

10º) *En el edificio escolar de El Zapote* (cantón central).—A iniciativa de la Junta de Educación de este distrito, se han emprendido algunos trabajos complementarios, previo presupuesto calculado. De ellos, ha quedado ya terminado un tabique plegadizo, cuidadosamente fabricado de cedro amargo, por valor de ₡ 350.00 y que fue contratado con Napoleón Jiménez F.

Se continuarán estos trabajos en lo relativo a verja de hierro, y pilastras de concreto al frente del edificio, para lo cual hay plano proyectado, con la aprobación de esa Superioridad. Posiblemente esta obra sea objeto de otra contratación, que haga más viable la labor económica de la Junta de Educación, según deseo de esta oficina.

11º) *En el edificio escolar de S. José de S. Isidro de Heredia.*—Para dejarlo terminado, después de un largo tiempo de haber quedado inconcluso por falta de fondos, la Junta de Educación obtuvo, previo el presupuesto respectivo, un auxilio que le permitiera realizar ese empeño. Con empleo de ₡ 1.156.95 (mil ciento cincuentiséis colones y noventicinco céntimos) y a partir del 6 de febrero de 1928,

se hizo la reconstrucción de una pared que había sufrido mucho deterioro, y fue pintado a tres (3) manos y al aceite, todo el edificio, inclusive la techumbre. Estas obras fueron hechas, mediante económica administración de la Junta, y bajo dirección y control de esta oficina.

d) *Otras actividades de construcción escolar.*—Durante el tiempo de que informo, esta Inspección de Construcciones Escolares, ha laborado en diligencias preparatorias o preliminares, de nuevas Construcciones de Edificios, Estudios, Informes, Referencias, Presupuestos y Planos, han sido preparados y constituyen base que permita emprender en obras nuevas, conforme así lo determine sa superioridad ó lo indique la Secretaría de Educación Pública. Diligencias de esta índole, ocuparon gran parte de nuestro tiempo y entre otros lugares se refieren a: Cima del Copey de Tarrazú, Pueblo Nuevo de Puntarenas, Santo Domingo de Heredia, Talolinga de Guanacaste, Escasú, Orotina, Desamparados de Alajuela, Juntas de Abangares, Paso Ancho de Cartago, San Marcos de Tarrazú, Desamparados de Alajuela, Parrantes de Heredia, Santiago Sur y San Juan de San Ramón, Paraíso de Cartago, San Juan de Tobosí Sur, San Juan de Dios de Desamparados. Aserrí y Desamparados de San José.

e) *Terrenos escolares.*—Un aspecto no menos importante de nuestras labores, es el de las atenciones dedicadas a señalamiento o localización y medida de fundos escolares, o de terrenos dedicados a nuevas posibles construcciones de edificios. Y parte realmente importante de esta labor es la que se ha hecho referente a medidas de radios escolares, para determinación de distritos o para resolución de querellas pendientes entre intereses escolares encontrados. Asuntos de esta clase fueron atendidos en relación con los siguientes lugares: Ulloa y San Francisco de Heredia, San Marcos de Tarrazú y Escasú. Fueron señalados y medidos terrenos en: San Juan y Santiago de San Ramón, Dulce Nombre de Cartago, Potrero Cerrado, Guadarrama y Bustamante de Desamparados, Navarro de Cartago, Ramadas de San Mateo, San Jerónimo de Moravia, Hatillo de San José. En lo relativo a terrenos escolares, creo oportuno hacer presente, que gracias a la circunstancia favorable de que ahora trabajemos como dependencia de esa Dirección General, ha sido posible contar en todo momento, con la cooperación de elementos capacitados para trabajos topográficos, lo que ha determinado mayor exactitud y éxito en nuestro cometido.

f) *Labor de inspección en las construcciones atendidas.*—El conjunto de 31 construcciones, formado por los edificios nuevos y otras obras ejecutadas, durante el lapso de que informo, cuyo valor alcanza a la suma de ₡ 645.142.64 — ha requerido un intenso y continuo esfuerzo de los que atendemos las obligaciones de la Inspección de Construcciones Escolares. No creo que fuera posible hacer aporte de un mayor contingente de buena voluntad, al sostener la lucha de todo momento, en la compulsión enérgica para obtener el cumplimiento de las estipulaciones de contratos de edificios escolares. De igual modo, creo estar en lo cierto al afirmar que la energía, pero también el tacto, habilidad y constancia desplegados, han dado como fruto, el que haya sido posible construir numerosos edificios escolares, con diversa índole y preparación de contratistas; y sin que de esta situación de suyo complicada, hayan surgido serias dificultades administrativas, o graves consecuencias litigiosas para el Estado. Y si hago insistencia en este extremo, no es por el afán de mezquina y vulgar arrogancia, pues que en definidas cuentas, en nuestra labor, sólo hemos correspondido a la obligación de cumplir nuestro deber: mi propósito es que ese positivo resultado, dé correlativamente la medida del carácter de nuestro trabajo, que si ha sido eficiente, en esto está de por medio, el decidido apoyo y valioso estímulo, que a esta Dependencia ha dado, como sólido respaldo, el señor Director General de Obras Públicas.

De las situaciones que se originan en los propósitos desmedidos de lucro de los contratistas, a veces en pugna con los intereses del Estado, surgen reclamos

más o menos procedentes. En la apreciación de la razón de ser de estos reclamos y de su valor, si lo tienen, se ha dado oportunidad a esta Oficina, para externar criterio, y con ello es posible que nuestro contingente haya contribuido a la resolución pacífica y pronta, de reclamos que pudieron tornarse en enojosos embrollos jurídicos. De esta naturaleza fueron estudiadas cuestiones relacionadas con lo siguiente: Trabajos extra-licitación en edificio Escuela de El Carmen de Cartago; exención de impuestos aduaneros sobre materiales importados para construir el edificio Escuela República Argentina en esta capital; trabajos extra-licitación en edificio Escuela de Santa Rosa de Turrialba; trabajos extra-licitación en edificio Escuela de San Nicolás de Cartago, y en Edif. Escuela de San Rafael de Heredia.

g) *Trabajos por Administración.*—Desde este punto de vista, conviene que deje aquí establecido el hecho que hemos podido comprobar, con nuestra experiencia muy reciente y segura, de que es posible construir edificios escolares por Administración directa de la Dirección General de Obras Públicas, y alcanzando todo el éxito material y moral que hay derecho a esperar.

Factores esenciales que determinan el resultado en las obras que por Administración ha atendido esta Dependencia son los siguientes: La economía que en precios de materiales obtiene la Sección de Compras del Gobierno; el concurso muy eficiente de los Talleres de Obras Públicas, para la selección y despacho de los materiales, así como para la ejecución de las obras que a ellos se encomiendan; la *selección* en el *personal de obreros* que se ocupan, y principalmente la incesante vigilancia y contraste de la cantidad y calidad de trabajo que rinda cada obrero, para así fijar el salario respectivo.

En las obras que el Gobierno emprenda por Administración, según presupuesto que con esmero sea calculado, de previo, y contando con los factores de que antes hice mención, el éxito es seguro; en la solidez, belleza y detallada finalización de las obras, queda invertido el margen de utilidad, que en buenos o malos convenios, han de sacar los contratistas, con detrimento irremediable de las construcciones.

Por razones de conveniencia para el Estado y porque justo es velar por el crédito de las dependencias que ejecutan obras de edificación pública, pienso que debe estudiarse la posibilidad de que los trabajos puedan ser hechos por Administración, conforme a meditada reglamentación.

h) *Organización de la Inspección de Construcciones Escolares. — Labor de Fiscalía. Trabajo de Oficina y Observaciones Finales.*—Al tiempo en que fue adscrita a la Secretaría de Fomento, la Inspección de Construcciones Escolares (8 de septiembre de 1926) sólo estaba integrada por Inspector, Secretario Amanuense, y un Auxiliar. Tenía por ese motivo, que multiplicarse nuestro esfuerzo de modo exagerado, sin alcanzar por ello la necesaria eficacia en el control permanente del desarrollo de los trabajos.

Ante esta situación y siendo cada vez más amplio el proceso de edificación escolar, la Dirección General de Obras Públicas, de su digno cargo, en acuerdo con la Secretaría de Educación Pública, resolvieron aumentar el personal de esta Inspección, y en 23 de febrero de 1927, entraron a ejercer como Visitadores Fiscales de Construcciones Escolares, los señores Gregorio Muñoz Martínez y Fabio Pacheco Chaverri.

Con posterioridad, y siempre para responder a las necesidades del trabajo encomendado a esta oficina, esa Dirección designó con fecha 16 de junio de 1927, al señor Alfredo Cortés Arce, para ejercer como Fiscal Visitador de Construcciones Escolares; y con fecha 29 de agosto del mismo año, al señor José Ma. Barrantes Monge, para colaborar como Auxiliar Arquitecto, al servicio de este Departamento. Dotada con este personal, la Inspección de Construcciones Escolares, ha podido ya acometer de lleno y hasta donde nuestras capacidades lo han permitido, el servicio que demandan 31 (treintiuno) trabajos atendidos en 17 (diez

y siete) meses, cuyo valor aproximado alcanza a la suma de ₡ 645.142.64 (seis-cientos cuarenticinco mil ciento cuarentidós colones y sesenta y cuatro céntimos). Cuando la competencia pudo faltar, siempre he encontrado la buena voluntad y el celo oportuno para el cumplimiento de sus deberes en todos y cada uno de los Auxiliares de esta Inspección.

Así me complazco en reconocerlo y no de otro modo habría sido posible atender constante y simultáneamente, todo lo que requieren, desde los preliminares hasta su terminación, las 31 construcciones que nos han ocupado.

Esa labor de Fiscalía de Construcciones Escolares, ha comprendido lo siguiente:

Visitas de los Auxiliares y Fiscales-Visitadores: 322.
Visitas del Inspector General. Construcciones Escolares: 172.
Suma de Informes rendidos ante la Dirección General, como resultado de esas visitas: 197.

Por otra parte, la construcción de algunos edificios, ha requerido un control permanente ejercitado por Fiscales Visitadores, destacados en forma residente, para lugares como Palmares, Hatillo, Villa Colón y San Isidro de Heredia.

Labor de Oficina.—Ha sido tan intensa o más, que la labor de campo, y ha comprendido, desde la proyección de planos y cálculo de presupuestos, formulación y redacción de licitaciones y contratos y numerosas instrucciones escritas para el personal de Auxiliares, hasta simples hojas ilustrativas conteniendo instrucciones a contratistas y encargados, detallando pormenores para ejecución de las obras.

A este respecto, necesario es decir, que se siente una gran escasez de obreros suficientemente prparados en sus oficios, cuya responsabilidad nos relevara de para ejecución de trabajos. Fueron calculados numerosos presupuestos parciales idea aproximada, de lo que ha significado nuestra labor de oficina, dará el siguiente:

RESUMEN DE TRABAJOS

Labor de Dibujo.—Fueron proyectados 35 planos y cantidad de detalles para ejecución de trabajos. Fueron calculados numerosos Presupuestos parciales referentes a estos planos. Además se formuló una considerable cantidad de pedidos, para obtener materiales en obras por Administración.

Correspondencia recibida.—Oficios recibidos de la Dirección General de Obras Públicas: 133.
Oficios recibidos de la Jefatura Administrativa de Educación Pública: 19.
Oficios recibidos de Juntas de Educación y particulares: 160.
Telegramas recibidos: 411.

Correspondencia despachada.—Informes al señor General de Obras Públicas y otras autoridades superiores: 96.
Presupuestos calculados y presentados: 25.
Oficios al señor Director y a otras autoridades superiores: 310.
Oficios a Juntas de Educación y Particulares: 396.
Telegramas despachados: 773.

Observación final.—Creo oportuno dejar consignado aquí, que la experiencia lograda en nuestras labores, nos coloca en situación de esperar, que para el futuro, no obstante los cambios que en los sistemas de Construcción sean aconsejados por la Superioridad, nuestra oficina pueda ser, una Dependencia que al servicio de la Dirección General de Obras Públicas, responda a lo que el Gobierno exija de ella.

Pido a usted se digne excusar, si en el afán de dejar resumida constancia de nuestro trabajo, he sido redundante en esta exposición; y en espera de que pueda merecer su distinguida aprobación este informe, me honro al suscribirme, del señor Director,

Muy respetuoso servidor,

DACIO QUIRÓS
Inspector Gral. de Cons. Escolares

Dirección General de Caminos y Puentes

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

San José, 20 de febrero de 1928.

Tengo el honor de presentar a Ud. el informe de las actividades en este ramo durante el año retro-próximo de 1927, por la Dirección General de Caminos.

En mis memorias anteriores de 1925 y 1926, expuse a la consideración del Ejecutivo lo que en ramo tan complicado podría ser motivo de determinaciones sustanciales. Así se logró la reforma del Código Fiscal en lo que concierne al procedimiento de expropiaciones para facilitar la construcción o estudios de carreteras.

Acerca de la fórmula de llevar a cabo esos trabajos ya sea por contratos o por la vía administrativa, las razones en que me fundé en aquel entonces, para preferir esta última, las ratifico, y mi criterio sobre ese problema se ha robustecido más bien, con lo que la práctica nos ha enseñado en estas últimas labores.

Lo mismo puedo decir con relación a la función de las Juntas Itinerarias.

Estas, bien reglamentadas serían los organismos más adecuados para la vigilancia y conservación de nuestras carreteras, pero esta observación no es más que ocasional.

Hay que hacer reglamentación completa para que su colaboración sea eficiente.

Debo manifestar con verdadera satisfacción, que el país ha respondido en lo general a los esfuerzos del Gobierno.

Los conflictos que a cada momento surgían en la expropiación de un terreno o las protestas contra un estudio cualquiera, han casi desaparecido. Esto acusa indudablemente que nuestra cultura avanza en ese sentido. En vez de presentarnos obstáculos, se nota anhelo de ofrecer facilidades.

De modo, que a pesar de las amplias facultades punitivas que la ley pone en nuestras manos para obligar a los rehacios o especuladores, hasta el momento, no hemos tenido necesidad de ejercitar ninguna medida.

Síntoma éste, por cierto, muy halagador para llevar a feliz término las nuevas actividades en perspectiva. Acusa esta actitud la evidencia, de que ya contamos con un factor seguro y eficaz: el de la cooperación del espíritu público en las facilidades de construccion, que ya se han penetrado de la necesidad de comunicaciones fáciles y seguras como fuente de prosperidad nacional y particular.

Vamos a entrar en una nueva etapa del movimiento vial de la República, tan intensa, que me apresuro a señalar las deficiencias que en el momento actual acarrea a nuestros procedimientos el incremento extraordinario que ha tomado el progreso automovilístico, por una parte, y por otra, la actividad agrícola, que con una fuerza de expansión inusitada pide en consecuencia comunicaciones rápidas o fáciles a las zonas más lejanas del país, zonas que sólo al capital extranjero era permitido explotar.

Las iniciativas de carreteras han despertado el dinamismo nacional en empresas de gran magnitud que acreditan nuestro prestigio como agricultores laboriosos.

En las regiones comprendidas entre Heredia, Sarapiquí y San Carlos, San José a Carrillo, al valle El General, la zona atlántica como la del Pacífico etc., por todas partes, se advierte una febril actividad agrícola. Basta la probabilidad de una carretera, apenas con el simple estudio para que el valor de la tierra y la

demanda de capitales con qué explotarla crezca en progresión geométrica. En menos de cuatro años hemos observado cómo se ha triplicado en esas regiones el valor adquisitivo de las tierras laborables.

Parece consagrado como un axioma universal, que en materia de carreteras no se debe construir ningún camino que no corresponda al tráfico; ni aquel que no lo pueda soportar; pero entre nosotros, el problema se presenta de otro modo: es el de habilitar tierras vírgenes, de gran porvenir con buenas comunicaciones, y mejorar al propio tiempo las que regulan nuestro movimiento económico actual.

Tal parece ser, el estatuto de nuestro movimiento vial, esto es, *prepararnos para el futuro conservando y mejorando, la presente.*

Por eso, nuestras labores tanto en la construcción como en los proyectos, se realizan sin solución de continuidad, pues hay que atender a la solicitud de proyectos de gran interés nacional y cuidar de los esfuerzos realizados en la parte que el Estado presupueste.

Los recursos del país encerrados dentro de ciertos límites, nos han obligado a seguir una pauta que obedece a un proceso lógico en la construcción de nuestras carreteras.

Primero de tierra que descubre los defectos del terreno y, el mismo movimiento vial provocado, pone de manifiesto todos los problemas que origina una vía; la clase de pavimento provisional que se debe emplear, el lugar de donde se extrae el material, etc., para pensar después en los tipos superiores de camino, los cuales deben corresponder a las exigencias del tráfico, a las necesidades inmediatas y a los recursos con que contamos.

Esta oficina ha seguido con verdadero interés todo lo que atañe al progreso mundial de vialidad y ha procurado ceñirse al método progresivo, esto es, que cualquier esfuerzo emprendido no se pierda, que toda obra ejecutada sirva de fundamento al anhelo y fuerte propósito nacional de llegar a obtener en el futuro los mejores tipos de caminos.

Al logro de ese fin se han encaminado siempre todas las instrucciones que al respecto hemos impartido a nuestros subalternos.

Pero en este afán, no he contado más que con la buena voluntad de mis colaboradores.

El éxito sería mayor si a la Sección de Caminos se le diera más amplio radio de acción.

Necesitamos una organización con más personal, reglamentación científica que abarque todo el engranaje administrativo y técnico, la función de todos los organismos y dependencias, así como la conservación no sólo de las carreteras, sino también de los trazados existentes.

Sin entrar en detalles, anoto simplemente la falta de personal, de oficinas especiales de estadística, de ensayos, de difusión de procedimientos de consulta, etc.

Esta oficina recibe constantemente solicitudes de corporaciones de todas partes del mundo solicitándonos datos geográficos, topográficos, astronómicos y sobre todo del movimiento vial, datos que no podemos suministrar si no es de un modo deficiente, con detrimento de nuestra cultura nacional en el extranjero.

Se ha correspondido a todos esos llamamientos como ha sido posible, pero no no como lo reclama el grado de progreso que hemos logrado en otro aspectos.

En fin, lo importante es resolver nuestros propios problemas o por lo menos presentarlos en la forma que puedan resolverse.

Por tal motivo presento el resumen de todos los proyectos estudiados con mención de su longitud y costo a fin de que los Poderes correspondientes ilustren su criterio, ya que ellos son los llamados a dar la última palabra.

ESTUDIOS DE CARRETERAS

Río Grande a San Ramón (para macadam)

Longitud, 30,200 metros.—Presupuesto..... ₡ 874558 37

Tuis al valle de El General (de tierra)

Longitud, 70,000 metros.—Presupuesto..... 1200000 00

Grecia a Río Cuarto (2 estudios; de tierra)

1º—Longitud, 53,994 metros.—Presupuesto..... 631000 00
2º—Longitud, 59,000 metros.—Presupuesto..... 672000 00

Heredia a Sarapiquí

Estudio hecho de 15 kilómetros.—Trabajo de macadam- 8 kilómetros (macadam)

Longitud, 80,000 metros.—Presupuesto..... ₡ 2000000 00

Del Ferrocarril del Atlántico al río Pacuare, región de Chitaría.—El Gobierno no ha puesto más que sus ingenieros a la orden de la Compañía. Todo el trabajo será hecho con fondos de la Compañía. El Gobierno facilita solamente el ingeniero.

Ballena a Filadelfia (de tierra)

Longitud, 17,000 metros.—Presupuesto..... ₡ 102000 00

Grecia a Naranjo (macadam)

Longitud, 10,400 metros.—Presupuesto..... 240000 00

Bebedero a Liberia

Estudio hecho de 15,500 metros entre Bebedero y Río Salitrillo. (Tierra y ripio).

Longitud, 60 kilómetros.

Concepción de Atenas al Puente (tierra y ripio)

Longitud, 1 kilómetro de afirmado de ripio.

Carretera a Carrillo

Partiendo de un punto de la carretera de San Rafael de Coronado a 4 kilómetros de San Isidro pasando por La Guaba, Cascajal, Huérfanos y Tierras Morenas terminando frente a Carrillo. (De tierra).

Longitud, 45,000 metros.—Presupuesto..... ₡ 450000 00

Carretera antigua de Carrillo

La carretera a Carrillo en una extensión de 44 kilómetros partiendo de San José, ha sido objeto de cuidadosos estudios a fin de aprovecharla en lo que se pueda y desviar las pendientes más fuertes. Se han reparado al mismo tiempo, 15 kilómetros desde El Alto de La Palma, hasta el lugar llamado Las Playas. También se ha emprendido la reparación de la misma, partiendo de Carrillo hacia San José en una extensión de 3 kilómetros, lo que hace un total de 15 kilómetros. Como se sabe, a los terratenientes de la región de Patria, se les trasladó por convenio, sus derechos a Santa Clara, y con este mismo motivo se abrió una trocha de 20 metros de ancho entre Carrillo y la Colonia de El Salvador, en una longitud de 8 kilómetros y, para activar la comunicación con estas regiones, se ordenó la reparación y pintura de los puentes de La Hondura y Boca del Infierno, y la

construcción del puente 27 de Abril, de 30 metros de luz, cuyos materiales ya deben estar en el propio lugar. Las obras se llevan a cabo con los fondos de los tres grupos de los terratemiente de Patria. Como una perspectiva halagadora anoto que el 11 de abril llegaron dos automóviles hasta La Hondura y hubieran alcanzado hasta «Veintisiete» si no hubiera sido la falta de una alcantarilla que estaba sin arreglar. Se puede asegurar que con las reparaciones de 4 kilómetros que faltan, la construcción del puente «Veintisiete» y unas dos alcantarillas más, se puede llegar perfectamente a Carrillo en automóvil.

Cartago a San Rafael de Oreamuno

Pasando por Cot y terminando en Turrialba y desvíos para el Sanatorio y Potrero Cerrado.

El Pozo a Buenos Aires

60 kilómetros. Está hecho un corte de 1 metro. Actualmente se ha ordenado el estudio de rectificación, ₡ 600,000-00.

Dominical al General

50 kilómetros..... ₡ 500000 00

Puente Tempisque a Liberia, 18 kilómetros

CARRETERAS EN CONSTRUCCION

Puriscal a San José

(Está hecho el estudio completo entre Villa Colón y Puriscal)

Esta carretera consta de 41 km. desde Puriscal hasta La Sabana. De La Sabanana hasta el puente de Las Lajas se han verificado obras de reparación y macadam. En el trayecto entre Las Lajas, pasando por Santa Ana y Piedades, el camino sigue la calle actual de tráfico con los desvíos de tierra en la cuesta de Los Obandos y Achotal (éstos no en tráfico). Costo total de las obras ₡ 1096035-00.

Carretera de Acosta desde Alajuela hasta San Ramón

De 61 km. de longitud. De Alajuela al Alto de Poás se han hecho trabajos de macadam y cortes importantes en varios desvíos. Del alto de Poás al río Tacares se ha trabajado con actividad a fin de acelerar la comunicación con Grecia, porque de ese punto parte lo que propiamente llamamos carretera de Grecia. De Tacares se hizo un trazado de 11 km. hasta el río Colorado, en la finca «Argentina». En vista de que la sección entre Grecia y Tacares está en posibilidad de concluirse definitivamente, se ha pensado aprovecharla provisionalmente para la carretera de Acosta. Es verdad que la distancia aumenta 7 ½ km. pero en cambio el trayecto de unos 6 km. que hay de Grecia al Colorado implican una economía de más de ₡ 100000-00. Indudablemente el futuro tráfico impondrá el camino más corto, pero en este momento se ha preferido ejecutar lo más factible para el actual movimiento vial entre Alajuela, Grecia y San Ramón.

Los trabajos de esta carretera se han traído paulatinamente desde San Ramón, Palmares y Zaragoza hasta el nuevo puente que en la pasada Administración se construyó sobre el río Grande. Entre este punto y el río Colorado, más o menos, 20 kilómetros, se están haciendo los estudios del caso, lo mismo que entre Grecia y el río Colorado. (Costo aproximado ₡ 100000-00).

En los informes correspondientes de los encargados de esta carretera se dan todos los informes detallados de los trabajos ejecutados en las distintas secciones del camino.

Aserrí al Pozo

(Estudio de 7½ kilómetros entre San Gabriel y el Alto de Tarbaca)

Conforme a las modificaciones que el Legislativo introdujo a la ley creadora de la carretera de Aserrí al Pozo, se ordenó el estudio de San Gabriel al Alto de Tarbaca pasando por El Rosario. Actualmente se trabaja en esa sección por medio de un contrato a razón de ₡ 11000.00 el kilómetro. La sección de Aserrí hasta San Ignacio de Acosta, ya en servicio, y de tierra, ha sido atendida debidamente, al punto que los camiones van y vienen de San José a San Ignacio de Acosta en seis horas—40 kilómetros.

San Isidro de Cartago a El General pasando por La Estrella y Copey

Hasta La Estrella ha sido atendida la conservación del camino y los desvíos construidos. En el Copey había hecho como 4 kilómetros pero se ordenó la supresión de esos trabajos por las iniciativas que han surgido después en busca de mejores rutas.

De La Estrella de Cartago hacia los lotes del Copey, se ha trabajado durante los últimos años de Acosta 5 kilómetros. De esos lotes se habían hecho 4 kilómetros, pero los vecinos de Santa María por su propia iniciativa han emprendido trabajos para unirse directamente al camino que viene de La Estrella, para unirse directamente en Cartago. Por ese motivo se suspendió el trabajo hasta Copey. La ruta al General partiendo por Cartago es digna de atención, pero por el momento no se puede tomar en cuenta.

Carretera antigua a Carrillo

Se hizo un estudio de rectificación en 40 kilómetros y trabajos de reparación en 10 kilómetros discontinuos.

Carretera Santa Ana de Belén—Arenal

Se hizo el estudio entre el caserío «Arenal» sobre el filete que separa esta población con Belén 4 kilómetros en los cuales se iniciaron cortes de 3 metros en toda esa longitud, pero esto no es más que salvar la sierra que los separa.

Carretera de Heredia a San Isidro de Heredia

Esta carretera de 8 kilómetros lleva construidos 5 kilómetros de macadam actualmente en servicio público. En este año debe concluirse.

Carretera de Heredia a Alajuela.

Se repararon 8 kilómetros.

San Pedro de Poás a Alajuela

(Hasta la conexión con la carretera de Acosta)

8 kilómetros. Se están llevando a cabo los trabajos bajo la vigilancia de una Junta Itineraria y la dirección de esta oficina. Su presupuesto es de ₡ 164,000-00.

Carretera Tres Ríos a Dulce Nombre

Se han hecho 4 kilómetros de macadam.

LABOR DEL CUERPO DE INGENIEROS

Como norma, esta Oficina ha procurado, hasta en los estudios técnicos de los proyectos, como en las obras que se están ejecutando, adaptarse a los recursos de que disponemos, que correspondan a los adelantos actuales y al futuro desarrollo

de nuestra vialidad nacional. Las instrucciones generales que a la consecución de este fin expide esta Oficina a sus ingenieros, se reducen sencillamente a recomendarles la ejecución del mayor número de estudios en cada proyecto, para escoger la *ruta más corta de menor pendiente, que esté de conformidad con los recursos disponibles y rinda las mayores ventajas a las regiones que habilita.*

Programa al parecer sencillo, pero que en la práctica encierra problemas diversos y presenta a cada paso complicaciones de toda índole.

En la carretera de Grecia a Río Cuarto, siguiendo esa pauta, por ejemplo, se ordenaron dos estudios de más de 40 kilómetros cada uno, y de Villa Colón a Puriscal se hicieron más de 60 kilómetros para localizar definitivamente los 21 kilómetros que separan a esas dos poblaciones en la carretera de San José a Puriscal 42 kilómetros.

Se ha procurado presentar los estudios de modo que correspondan a 5 metros de macadam, 1 m. 5 de espaldones y cunetas y con anchos en el abra desde 12 hasta 20 metros según las exigencias del camino, a fin de facilitar las mejoras que vaya imponiendo el movimiento vial.

Al logro de ese empeño esta Oficina no sólo da las instrucciones correspondientes a los operadores, sino que se les hacen esquemas especiales para la práctica de la obra en cada lugar.

El personal de ingenieros

El personal de ingenieros ya no es suficiente ni para las actividades actuales, ni para el incremento que en los años venideros tomará el movimiento de vialidad. Sin embargo, no sólo se ha atendido a las necesidades del Estado, sino también a la de los particulares y los municipios de la República. No se ha escatimado en ningún caso la cooperación de nuestros ingenieros a la solicitud de cualquier empeño en materia de comunicaciones.

A la escasez del personal de ingenieros para el volumen de trabajo se debe que la labor de éstos se haya reducido al levantamiento de los proyectos que se inician, sin que para la ejecución de estos mandatos cuenten con personal entrenado, más que con el auxilio de peones generalmente analfabetos. Con un personal de ayudantes preparados, la tarea de los ingenieros sería más eficaz y rápida. A esa circunstancia se debe que la construcción de las obras quede en manos de los contratistas y ayudantes de carreteras. Con un personal mayor podríamos dedicar en cada trabajo un ingeniero encargado de la vigilancia y construcción.

Hago mención de este detalle por los cargos injustos hechos a nuestros ingenieros en la construcción de caminos, y como un deber de justicia debo manifestar que todo el Cuerpo al servicio del Estado ha colaborado en las iniciativas de esta Oficina con verdadera diligencia y disciplina.

Huelga hablar de métodos y procedimientos. Todos son conocidos de nuestros profesionales. La monta no está en eso. Más personal y mejor remunerado, con oficinas de *estadística y de experimentación*, nos daría al mismo tiempo que expedición, economía y perfección.

Los estudios emprendidos no se han hecho como para una cosa positiva inmediata, pero se mantienen como una avanzada que ponemos cada día en la obra progresiva de nuestra vialidad.

Norma en los trabajos

Debemos desechar resueltamente todo camino antiguo cuya conservación pueda costar tan caro como uno nuevo, y preparar todas las obras iniciales de modo que correspondan como fundamento a las construcciones de tipo superior utilizando lo hecho y sin sacrificio de ninguna inversión. Todo esto requiere una formal organización cuyo plan oportunamente someteré al Poder Ejecutivo.

Sección de puentes

Durante la presente Administración se han construido 86 puentes nuevos así:

47	de cemento armado
8	de armadura de hierro
4	de madera
21	de mampostería
2	de cables
4	de vigas de hierro y pavimento de madera
86	

De esta suma corresponden 50 al presente año. Hay además 22 puentes por terminarse.

En la Memoria de Fomento del año anterior y el informe correspondiente a éste, en esa sección, se da el detalle de cada uno.

El puente sobre el río Tempisque de 87 metros de luz. Se rectificaron todas las medidas, se levantaron los muros y se principia a trabajar en los rellenos. Es probable que esté concluido antes de finalizar la presente Administración.

Lo mismo podríamos decir sobre el puente del río Colorado de 117 metros y 76 de altura.

Se ha localizado definitivamente el lugar y los trabajos se han emprendido con tanta actividad que espero que esté listo al mismo tiempo que el de Tempisque.

RESUMEN

Longitud total de estudios	447200 metros	
Costo total		₡ 5898558 37
Carreteras en construcción.....	133000 metros	2930035 00
	580200 metros	₡ 8828603 37

Sin incluir la conservación y mantenimiento de las carreteras en actual servicio como la de San José, Cartago, Alajuela, ni los trazados de El Pozo a Buenos Aires, Dominical a El General y de El Pozo a Cañas Gordas.

Antes de concluir, me es muy satisfactorio hacer mención especial de la cooperación, desinteresada y oportuna, que en nuestras labores nos ha prestado la United Fruit Cº En cualquier momento que los hemos solicitado han respondido con la mejor buena voluntad y diligencia, especialmente en el ramo de puentes es en donde hemos recibido de la Compañía la más valiosa contibución.

Por tal motivo me es muy grato presentarles mi reconocimiento por sus importantes servicios.

Con toda consideración soy del señor Ministro muy atento y seguro servidor,

M. E. Vázquez
Director Gral. de Obras Públicas
Encargado de la Dirección Gral. de Caminos

Contaduría de la Dirección General de Caminos

Señor Director General de Caminos
S. D.

San José, 4 de marzo de 1928.

Cumplo con el deber de informar a Ud. del movimiento habido en la Contaduría de la Dirección, durante el año económico del 1º de enero al 31 de diciembre del año de 1927.

RESUMEN GENERAL

Carreteras ordinarias	₡	620441 40
Puentes		326762 45
Bonos de carreteras		7839 50
Carretera de Aserrí a El Pozo		83329 05
Carretera de Acosta		116914 50
Carretera de Sarapiquí		105182 15
Carretera de Alajuela a Grecia		26800 55
Carretera a Carrillo (antes Patria)		28781 10
Callejón de Quesada		8555 50
Grecia a Río Cuarto		26492 05
Puente El Tempísque		83066 85
Ballena a Carrillo		4684 30
Reparación de maquinarias		25042 95
Locomoción		15759 10
Gastos generales		8457 25
Pagado por expropiación de fajas de tierra		13543 82
	₡	1501653 62

DETALLE

Carreteras

San José a Tres Ríos	₡	23739 34
San José a Virilla		14487 00
Villa Colón a Puriscal		4202 25
Macadam de Santa Ana		24987 75
Desvío de Las Lajas		18339 10
Cinco Esquinas a La Uruca		12328 35
Santa Ana a Piedades		826 00
Puriscal a Piedras Negras		2618 25
Quebradas a La Angostura		3777 20
San Miguel a Santa María		10793 40
San José a Desamparados		7354 50
Carretera a Carrillo		8914 80
San Vicente a San Jerónimo		1842 50
San Isidro de Coronado a San Pedro		761 00
San Vicente, Guadalupe y San Isidro		6488 75
Desvío del Achiotal en Quitirrisí		9248 10
San José a San Juan		1806 90
Camino de Las Vueltas en Santa Clara		2856 00
Cangrejal a Sabanillas		1479 50
La Balsa a Cordel		838 00
Cuesta de Tournon		728 00
Cartago a Tres Ríos		23123 25
Tres Ríos a Dulce Nombre		22862 05
San Rafael a La Chinchilla		24454 65
Camino a La Estrella		8279 75
Cartago a Paraíso		489 40
Santiago a Pacayas		2774 80
Paraíso a Orosi		5896 35
Coris al Aguacate		7153 85
Orosi a Palomo		415 75

Virilla a Heredia		
Cantoneros de Heredia	₡	19379 05
Echeverría, Pitahaya y Lagunilla		10911 80
San Antonio de Belén a La Ribera		10344 15
San Antonio de Belén a Ojo de Agua		175 90
Heredia a San Isidro		4871 30
Alajuela a Grecia		1102 60
Alajuela a Echeverría		4460 95
Río Grande a Zaragoza		11636 60
Naranjo al Muelle de San Carlos		11019 90
Turrúcares a Piedras Negras		11494 30
San Mateo a Concepción		5570 25
San Mateo a Orotina		1815 00
San Isidro a Vara Blanca		887 00
Grecia a Naranjo		602 00
Cuesta de La Vieja		2995 70
Bajos de Toro Amarillo		1147 10
San Josecito a Atenas		1869 00
Cañas a Bebedero		8656 95
Cañas a Tilarán		35246 29
Desecho de Zapotal		13279 30
Bebedero a Río Salto		6664 50
Nicoya a Puerto Humo		150 50
Dominical a El General		5281 00
Pozo a Buenos Aires		317 70
Puntarenas a Barranca		2762 35
Esparta a San Jerónimo		14743 77
Naranjo a Paquita		4799 75
Golfito a Cañas Gordas		499 25
Higuito a San Mateo		100 00
San Juan Grande, San Juan Chiquito, Artieda y Juanilama		2009 00
Limón a Moin		999 00
Limón a Westfalia		42231 75
Poás a Alajuela		39589 55
Milla 52 al Río Pacuare		17245 55
Heredia a San Isidro		1303 00
Puentes a Granadilla		46446 00
Paulina a Puente de Tierra		10166 50
		13800 55
	₡	620441 40

PUENTES

San Luis de Turrubares	₡	3082 00
La Legua en Puriscal		1464 45
Limonal		1171 00
Quivel		20987 05
La Legua, Aserrí		5664 90
Tabarcia		9179 85
Las Lajas		691 65
Patarrá		8689 47
Durazno		1694 95
San Rafael de Escasú		80 00
Parrita		74 35
Pigres		54 00
Tiribí (San Sebastián)		140 00
Jaris, La Pita, Quebrada, Zanja Honda y El Chile		1120 00
Puente Cañas (San Juan de Dios, Desamparados)		3180 30
La Balsa		72 00
Taras Guadalupe		12881 25
Aquiares		400 00
Cacao		9369 25
Palomo		4828 35
Puente en Tucurrique (tres)		6919 40
Juan Viñas		589 90
Eslabón		407 00
Cucaracha		882 60
Purires		4000 00
Calvario		2100 60

Taras, Arenilla	₡	416 25
Tibás, San Isidro de Heredia		122 25
La Bermúdez		16284 15
Turales		9242 15
Los Dos San Juanes		13114 70
Pueblo Nuevo		4680 10
Desengaño		326 60
Arenal		2648 00
Tambor		7795 15
Pilas		1638 85
Pilas, reparación		60 55
Vigía		7021 30
Saino		468 75
Colorado		1498 75
Río Grande, Atenas, Naranjo		1158 85
Zapotal		10977 90
El Cacao		10520 25
Barranca		4319 10
Machuca		1086 75
Surubres		2044 09
Jesús María		2950 05
Paso Agres		531 50
Bebedero		9395 15
San Jerónimo y Bagaces		388 60
Río Chiquito		7730 65
Cañas		17786 20
Santa Rosa		10694 85
Los Ahogados		265 00
Sapoá		265 00
La Ceiba y Quebrada de Serapio		1050 00
La Carafia		2131 00
Lagartero, Bejucada, Paso de Agua, Chagüite, Charral, La Mora, Las Partidas y Cenízaro		24741 64
Ciruelas		4858 00
Naranjo		39 00
Paires, Laguna y Quebrada del Cura		40 00
La Rastra		5247 95
Puente de Poás		29288 40
Salitrillo		14217 65
	₡	326763 45

DETALLE DE BONOS

Carretera Lima al Aguacate	₡	109 75
Orosi a Palomo		2447 50
Paraíso a Orosi		3203 15
San Isidro al Higuito		1469 25
Cartago a La Pitahaya		323 00
La Rueda		295 95
	₡	7839 60

De Ud. muy Atto. y S. S.,

GONZALO LIZANO G.
Srio. Contador Dirección Gral. Caminos

Señor Director General de Caminos

S. D.

San José, enero 9 de 1928.

Me permito informarle de los trabajos que he realizado durante el último año.

Practiqué un trazado entre Grecia y Río Cuarto pasando por los caseríos de El Mesón, Santa Gertrudis Norte, Fraijanes y San Rafael de Poás, en una distancia de 59 kilómetros.

Hice un estudio de los trazados existentes entre la línea del Ferrocarril de Costa Rica y el río Pacuare en la región de Chitaría e informé extensamente al respecto.

Triangulé y coloqué estacas para situar el puente de Colorado en la carretera de Acosta.

Finalmente he trazado con el señor Ing. Tabor en el estudio de la carretera de Heredia a Sarapiquí.

Del señor Director con toda consideración Att° y S. S.,

RAMÓN MUÑOZ
Ingº de la Dirección Gral. de Caminos

Señor Director General de Caminos

Pte.

San José, 5 de enero de 1928.

TRAZADO TUIS AL GENERAL

Por deseo manifiesto del señor Presidente Lic. don Ricardo Jiménez O., procedí a hacer el estudio de un trazado que partiendo del camino que de Turrialba llega a Platanillo (finca de Lindo Brothers) terminara en la División, punto del camino actual que de Santa María de Dota va al General.

Hube de hacer dos preliminares en un lapso de tiempo de seis meses y no fue sino hasta fines del año 1926 y principios de 1927 que di por terminado el trazado con sus correspondientes planos que conserva el archivo de la Dirección General de Caminos. El trazado comprende una longitud de 70 kilómetros y sólo hay tres puentes grandes que hacer, uno sobre el río Pacuare, otro sobre el río Chirripó y otro sobre el río Talaria, siendo el mayor de una longitud de 20 metros, el del Pacuare. Quedó abierta una trocha en toda la longitud del trazado de 10 metros de ancho con árboles volteados y caracteres visibles para por lo menos cinco años. Los primeros cuatro kilómetros, es decir, hasta el puente del Pacuare, el camino quedó hecho con una cama de 4 metros de ancho. Se construyeron dos puentes de hamaca, uno sobre el Pacuare y el otro sobre el Chirripó.

Las gradientes no exceden de un 8 % y en general el trazo va en falda de lomas, lo que no implica sino medios cortes. Hay 91 puentes menores sobre quebradas, 15 con una luz de 10 a 12 metros y el resto simples alcantarillas. El trazado está localizado en 65 kilómetros en baldíos, zonas fertilísimas y de diferentes alturas y para toda clase de cultivos. El terreno es en su totalidad firme y existen buenos tajos de piedra para el caso de construcción del camino.

De Ud. muy Attº y S. S.,

E. ARTAVIA
Ingeniero

Señor Director General de Caminos

S. D.

San José, 6 de enero de 1928.

Señor Director:

Los trabajos ejecutados por mí como ingeniero de esa Dirección, durante el año próximo pasado, se reducen a tres:

1º—Estudio de un desvío en la carretera de Acosta a uno y otro lado del paso sobre el río Carrillo.

2º—Trazado para un camino entre Grecia y Río Cuarto, que resultó de 54 kilómetros. Este trabajo necesitó prácticamente ocho meses.

3º—Replanteo del trazado de la carretera de Acosta en la sección comprendida entre el paso sobre el Colorado y el cruce del camino Grecia–Atenas.

En el desempeño de mi cometido he procurado hacerme digno de la confianza en mí depositada, la cual espero seguir gozando.

Con muestras de mi mayor consideración quedo de Ud. muy atento y S. S.,

JACOB JAÉN
Ing Dirección Gral. de Caminos

San José de C. R., 31 de diciembre de 1927.

Señor Director General de Caminos

P.

Señor:

En cumplimiento de mi cargo, rindo a Ud. cuenta de mi labor en el año que hoy termina.

1) TRAZADO GRECIA-NARANJO.—Se me encomendó hacer un trazado nuevo de carretera entre las dos ciudades dichas, porque, como es bien sabido, el actual camino entre ambas poblaciones, es uno de los más quebrados que existen en la República, a tal punto, que puede decirse con propiedad, que no existe en ese camino un trayecto de pendiente moderada que alcance siquiera 300 metros. Se colige que el trazado nuevo fue, por estas razones, bastante laborioso; de una localización casi en su totalidad nueva, pero, caso curioso, la distancia resultó apenas mayor en 300 metros que la del actual camino. Dada la magnitud comercial de aquellos cantones, la nueva carretera es de incalculable interés.

Por cuanto no hay obras voluminosas de relleno ni de cortes, ni grandes y numerosos puentes que hacer, la obra será de las más baratas en su costo.

2) TRAZADO BALLENA-FILADELFIA.—El actual camino entre estas dos poblaciones ha adolecido desde toda la vida del grave inconveniente de la inundación que sufre en el invierno, ofreciendo en esas épocas inminentes peligros para el tránsito. Procurar obtener un camino que anule esos inconvenientes de antaño soportados por los que van y vienen de aquellos lugares, era el primordial propósito del Gobierno. Y creo que el trazado obtenido llena satisfactoriamente este deseo, con la circunstancia de que el nuevo trazado es de igual longitud al actual camino. Existiendo como existe en el lugar material de buena calidad para el afirmado del piso, puede darse por un hecho que una vez ejecutada la obra, el servicio se hará en lo sucesivo por vehículos automotores, el más soñado desideratum para el Guanacaste, tanto por sus suelos a nivel como por las inmensas distancias que separan una población de otra.

3) LOCALIZACIÓN DEL CAMINO PÚBLICO ENTRE BEBEDERO Y LIBERIA.—Hasta hoy el tráfico se ha hecho de un modo irregular por entre las propiedades de

Mr. E. Wilson, de Bebedero a río del Salto. Esta situación no satisfacía a Mr. Wilson porque alega perjuicios en las fincas y en sus ganados. Y fundado en estas razones, pidió al Gobierno una localización definitiva del camino público para alambrar sus propiedades.

Fui yo con ese fin y dejé localizado el camino de Bebedero a río del Salto. Ahora Mr. Wilson va a proceder a cercar, constituyendo esto para el Gobierno una obligación imperiosa de calzar esos caminos para prevenir los grandes y graves peligros que en el invierno ofrecen los profundos atascaderos que se forman por razón del fondo arcilloso de aquellos terrenos.

4) Recibí comisión de estudiar una ampliación del cuadrante de la ciudad de Aserrí y habiéndolo hecho puse el estudio en manos del Municipio del cantón.

5) Tracé una calle que puso en pública comunicación la calle real de Mata de Plátano con la ídem de «La Estéfana», ambas del cantón de Goicoechea.

6) Practiqué un trazado nuevo de camino del puente de La Garita al centro de Concepción del cantón de Atenas.

7) En el mismo distrito de Concepción, atendí una solicitud de vecinos para obligar la reapertura en su anchura primitiva la calle al Norte de la iglesia del lugar.

8) En el mismo cantón de Atenas hice un recorrido de todos los distritos en averiguación de irregularidades funcionales que se acusaron ante el Ministerio de Fomento.

9) En San Isidro de Heredia localicé y calculé la colocación de un puente sobre el río Tibás, entre la villa y el distrito de Concepción del cantón de San Rafael de la misma provincia.

10) Recibí comisión de trazar nuevos caminos en Tilarán y en Cabeza de Buey de Turrialba. El primero por falta de tiempo no lo verifiqué; y el segundo, porque el mal tiempo reinante desde hace mucho, no lo ha permitido.

11) En San Isidro de Coronado tengo en estudio un proyecto del Ministerio de Salubridad Pública, para corregir defectos del Matadero.

12) Practiqué una valuación por cuenta del Gobierno de lotes de terreno tomados para el nuevo camino de Alajuela-Poás.

Soy del señor Director General de Caminos muy Att.º y S. S.,

SILV. SOLÍS LEÓN

Señor Director General de Caminos

Pte.

San José, 26 de diciembre de 1927.

Señor:

Ud. en nota de fecha 7 del presente me ordena hacer el informe de los trabajos ejecutados durante el presente año.

Al darle el informe dicho, permítame hacerle las indicaciones siguientes: es para mí muy satisfactorio al presentarle éste, demostrarle la buena labor realizada por mis encargados subalternos, quienes han puesto el mayor interés en que dichos trabajos salgan económicos y lo mejor bien hechos. Este personal es ya bastante escogido por su honradez y competencia.

Doy a Ud. por este medio mis más sinceros agradecimientos por la confianza y buena voluntad que Ud. me ha dispensado para lo cual he puesto mis escasos conocimientos y práctica con la mayor buena voluntad en recompensa de esa bondad; si acaso he cometido errores Ud. ha sabido disimular con buenas razones.

Adjunto la lista de los puentes en general en los que hemos tenido que trabajar, detallando también los que son construidos y reparados y los sin concluir y tiempo que faltaría para terminar estos últimos.

Puentes de cemento armado	27
Puentes de armadura de hierro	1
Puentes reparados de hierro o mampostería	20
Puentes construidos de madera	2
Puentes sin terminar	20
Total	70

PROVINCIA DE SAN JOSE

Puentes construidos de cemento armado

	Metros de luz
Tabarcia, río Candelaria	12
Salitrillo, río Damas	12
Patarrá, río Damas	8
San Juan de Dios, río Cañas	10
San Juan de Dios, río Quebrada	4
Vuelta de Jorco, río Quebrada	3.5
Coronado, río Virilla	8.50
Coronado, río Durazno	8
Coronado, río Durazno	8

Puentes de armadura de hierro

Puriscal, río Quivel	20

Puentes reparados

Santa Ana, río La Laja	4
La Legua, río Candelaria	38

Puentes listos para colocar

San Ignacio de Acosta, río Limonal	20
Patria, río 27	35
Patria, río La Vega	8
Patria, río Boca del Infierno	8

PROVINCIA DE CARTAGO

Puentes construidos de cemento armado

Guadalupe, río Taras	12
Tucurrique, río Quebrada	5

Puentes sin terminar

Chitaría, río Cacao	11
Chitaría, río Calvario	11
Guadalupe, río Taras	8

Puentes reparados

Tucurrique, río Reventazón	40
Tucurrique, río Quebrada	6
Tucurrique, río Aproche	8
Juan Viñas, río Reventazón	30
Orosi, río Palomo	50

PROVINCIA DE HEREDIA

Puentes construidos de cemento armado

Barba, quebrada El Zanjón	7
Barba, quebrada Rosabal	7
Barba, quebrada Zarate	6
Barba, quebrada El Padre	3
San Rafael, quebrada Pueblo Nuevo	9
Santa Bárbara, quebrada Porrosatí	12

Puentes sin concluir

San Rafael, río Bermúdez	10
San Rafael, río Segundo	12

Puentes reparados

San Rafael, río Turales	7
San Rafael, río Quebrada	4
San Isidro, quebrada Tierra Blanca	7
San Isidro, quebrada Tierra Blanca	3

PROVINCIA DE ALAJUELA

Puentes construidos de cemento armado

Ojo de Agua, río Arenal	9
Sabanilla, río Tambor	9
Grecia, río Vigía	8
San Ramón, río Barranca	10
San Ramón, río Las Piedras	8
Zarcero, río Saino	7

Puente de madera

Toro Amarillo, río Desagüe	18

Puentes reparados

Naranjo, río Grande	60
Naranjo, río Colorado	25
San Mateo, río Jesús María	35
San Mateo, río Surubres	30
San Mateo, río Machuca	15

Puentes sin concluir

Sabanilla, río Poás	22.50
Atenas, río Cacao	12
Grecia, río Agualote	8

PROVINCIA DE PUNTARENAS

Puentes construidos de madera

Miramar, río La Rastra	11

Puente de madera sin construir

Miramar, río Ciruelas	20

PUENTES REPARADOS

Esparta, río Paires	9
Esparta, quebrada El Cura.	6

PROVINCIA DE GUANACASTE

PUENTES CONSTRUIDOS DE CEMENTO ARMADO

Tilarán, río Chiquito		9
Entre Bebedero y Cañas	Río La Mora.....	8
	Río Paso de Agua.....	7
	Río Cenízaro.....	5
	Río Cañas.....	30

PUENTE RECONSTRUIDO

Bebedero, río Bebedero (colgante).....	60

PUENTES SIN CONSTRUIR

Tierras Morenas	Río Santa Rosa (de hierro)	38
	Río Las Partidas.....	6
	Río Chagüite	6
	Río Lagartero.....	6
	Quebrada La Vejucada....	1.50
	Quebrada El Charral.....	1.50
	Quebrada Grande	1.50
	Quebrada Grande	1.50
	Quebrada La Caraña.....	1.50

Fue construido por medio del Ferrocarril al Pacífico el puente entre Bolsón y Ballena. Este es colgante, de 30 metros de luz.

El puente que será colocado en el río Colorado, carretera de Acosta, y que es el más grande de la República como puente rígido, queda gran parte de trabajo hecho en este año.

El puente sobre el río Tempisque para el cual fue encargada su armadura a ingeniero y armadores de la Northen Railway Cº, tengo entendido que será inaugurado en el mes de marzo de 1928.

En Orosi se está haciendo un puente de 10 metros de luz de cemento armado sobre el río Palomo, vigilado por varios interesados.

Los puentes que les falta trabajo para terminarlos, en general sólo la mano de obra falta y tiempo mayor para su terminación en tres meses.

De Ud. muy atento y seguro servidor,

VICENTE RAMÍREZ CH.
Ayudante de Puentes de la
Dirección Gral. de Caminos

Señor Director General de Caminos y Puentes
Pte.

San José, 17 de diciembre de 1927.

Con mucho gusto rindo a Ud. el detalle de los trabajos de carreteras a mi cuidado durante el presente año, y que como Ayudante de Campo me corresponde la inspección en las provincias de San José y Cartago.

Provincia de San José

Camino de Aserrí al Pozo.—En la sección de Aserrí a San Ignacio de Acosta se ha atendido el camino con una cuadrilla de peones bastante crecida. Esta cuadrilla está dividida en secciones, conservándolo, lo mismo que atendiendo desagües, reparando y construyendo alcantarillas.

Camino a Santa María de Dota.—Se ha estado atendiendo los desagües y en reparación de rellenos y lastrados.

Aserrí a San José.—Atención y reparación del macadam.

San José a Coronado.—Con una cuadrilla se ha conservado dicho macadam, no pudiendo hacer un trabajo más efectivo por no tener medios de locomoción de ripios, pues ese camino no cuenta con camión de transporte de materiales. En la parte llamada Las Nubes el camino está destruyéndose y urge en el año venidero ponerle más atención para evitar su completa destrucción y poner otra cuadrilla de San Isidro a ese lugar.

San José a Tres Ríos.—La atención, conservación y reparación ha sido muy efectiva en esta carretera, logrando construir como 800 metros en el comienzo de San José. Estos trabajos fueron suspendidos por el término de dos meses por agotamiento del presupuesto. Urge seguir la reconstrucción de esa carretera por estar muy lavada.

Sabana a Santa Ana.—Se ha trabajado en la reparación de la cuesta de Los Anonos en toda forma, al principio del invierno, hasta San Rafael de Escasú. En el Alto de las Palomas y Quebrada de Las Lajas se hicieron cortes y rellenos para el desvío nuevo por más de diez mil metros cúbicos, teniendo que ampliar el puente de la quebrada y construir nuevo parapeto por haber quedado el puente a muy bajo nivel del que hubo que tomar para mejorar las gradientes en dicho lugar. Todo lo cual está ya pavimentado con macadam en más de dos kilómetros de primer orden.

En la cuesta de Los Obando se hizo un desvío como de un kilómetro haciendo medios cortes; se movilizaron como 25 metros cúbicos, quedando el camino en su mayor parte encascotado y lastrado.

Hubo que hacer dos grandes alcantarillas de 1 m. x 1.25 ms. de luz y 6 ms. de largo.

Puede ser que en el próximo mes de enero quede este desvío al tráfico provisionalmente.

Santa Ana a Puriscal.—Se mantuvieron cuadrillas en conservación y se empezó el desvío del Achotal y se hizo un gran trecho quedando aún mucho por hacer.

También se atendieron dos caminos de Puriscal a Turrúcares lo mismo que de Quebradas a Turrubares, manteniendo una cuadrilla en la roca del puente de La Angostura.

En Cinco Esquinas.—Se construyó un macadam a La Uruca con un gasto excesivo debido a lo caro que cuestan en ese lugar los materiales. Sin embargo quedó terminado y puesto al tráfico.

Provincia de Cartago

San Rafael de Oreamuno a La Chinchilla.—Esta es una carretera nueva que parte de San Rafael de Oreamuno hasta la Chinchilla. Abierto y macadamizado hay como 3 kilómetros.

Coris a Bermejo.—Se emprendió una gran reparación en el camino y se lastró parte de él con arenón del río.

El puente isostático que había en ese camino estaba destruido y fue cambiado por uno de cemento aamado.

Paraíso a Orosi.—Se construyeron como 4 kilómetros de macadam. En el nuevo desvío hubo gran movilización de tierra. En ese camino los hacendados

reciben un auxilio del Gobierno de ₡ 200-00 a ₡ 300-00 semanales y éste ha bajado hasta ₡ 100-00 por semana del presupuesto. Ellos ponen otros ₡ 300-00 para completar el gasto semanal y son dignos de aplauso pues por otros lúgares en iguales circunstancias toda la carga la lleva el Estado.

Cartago a Tres Ríos.—Atención de la carrerera y reconstrucción de todo el Alto de Ochomogo, permaneciendo todo el año en buen estado.

Santiago a Cervantes.—Se arregló mucho el camino y se corrigió la cuesta más pesada que había

Turrialba a Tuis.—Se atendió al principio del año el camino en su mayor parte.

Casi todos los trabajos carecen de maquinaria adecuada para una eficaz y efectiva labor. Esto tendrá que llegarse a subsanar.

De Ud. muy Atto. y S. S.,

R. Gómez U.
Ayudante de Campo de la
Dirección Gral. de Caminos.

Señor Director General de Caminos y Puentes
Pte.

San José, 2 de enero de 1928.

En cumplimiento de lo ordenado por Ud., tengo el gusto de rendir el informe anual de los trabajos ejecutados bajo mi dependencia durante el año ppdo.

1º—A mi cargo he tenido los trabajos de vigilancia en las carreteras de las provincias de Alajuela, Heredia, Puntarenas y Guanacaste.

En la provincia de Heredia se han ejecutado los siguientes trabajos en la carretera nacional: sólo se ha reparado el macadam existente habiendo tenido que pararlo durante el transcurso de quince días debido a que el presupuesto señalado para dicha obra se agotó y la partida que se me señaló para continuarlo era de ₡ 500-00 por semana y de dicha cantidad había que tomar para la compra de piedra la que ascendió a ₡ 150-00 más el lastre por ₡ 100-00 quedando ₡ 250-00 para peones y dos choferes y un maquinista, no permitiendo atender como se debe dicha reparación; el camino no se encuentra en general reparado como debiera estar.

2º—Se construyó un kilómetro de macadam y descalificado y nivelado dos kilómetros en la carretera llamada Lagunilla; hubo también que parar dicho trabajo por motivo a que faltó el dinero, pues la suma señalada era de ₡ 150-00 por semana.

3º—En el trazado de Barba a Sarapiquí se han construido tres kilómetros de macadam y se han hecho tres rellenos con una capacidad de 12000 carretadas de tierra o sean 6000 metros cúbicos; quedan 1½ kilómetros de recortes no menores de 0.50 ctms. y mayores de 2.40 m. Se instaló un quebrador en el lugar llamado Mancarrón que consta de un motor de gasolina y un quebrador marca «Key» con su respectivo elevador, más un galerón de 6 m. de ancho por 12 m. de largo; cuenta también con una aplanadora «Kelly» en perfecto buen estado más una niveladora «Wester» la que ha prestado muy buenos servicios en la construcción de rellenos y nivelaciones.

Provincia de Alajuela

En la carretera de Heredia a Alajuela quedan bien reparados 8 kilómetros y 3 están sin reparación debido a que por falta de dinero hace tres meses no se trabaja en ella.

En el trazado de Acosta que parte de Alajuela a Tacares, se ha trabajado solamente tres meses debido a que dicho trabajo estaba a cargo de la Junta de Carretera de Grecia; en el transcurso de ese tiempo, o sean tres meses, siendo éstos de invierno, se procedió a la limpia de desagües y construcción de drenajes. También se hizo el recorte y apertura de los desechos de Carrillos en una extensión de 1½ kilómetros más el recorte y ampliación de las rocas del desecho de Poás, cuya altura mínima es de 12 metros y la mayor de 22 metros, empleando en estos trabajos dos pernos o palas de arrastre marca «Wester».

Siguiendo el trazado de Acosta en la sección comprendida entre el bajo del Rosario y Zaragoza, se han hecho recortes y ampliaciones del camino en una extensión de 5 kilómetros y la apertura del resto del camino entre el río Colorado y Zaragoza, en cuyo trayecto se han construido 28 drenajes dobles. En la sección comprendida entre Zaragoza y San Ramón se construyó un relleno en ambos lados del río Zaragoza con una capacidad de 5000 metros de tierra y una extensión de 100 metros de largo al Sur y al Norte, 73 metros modificando la gradiente anterior que era del 10 % quedando por el Sur al 3 % y al Norte al 4 %.

Se han construido 37 drenajes en varios lugares y se han ampliado los desechos de Palmares a San Ramón, se procedió a la limpia y apertura de los desagües durante el invierno, no interrumpiéndose el tráfico durante ese tiempo.

Camino nacional de Río Grande a Zaragoza

En este trayecto se procedió a la limpia y apertura de los desagües y construcción de 8 alcantarillas y 26 drenajes. En el camino de Atenas a San Josecito de Alajuela se arregló todo el trayecto construyendo 8 alcantarillas más 19 drenajes dobles en los Llanos del Carmen. Se limpió el camino de piedras grandes y se amplió en los lugares de La Garita en ambos lados del río Grande. Con el mismo personal se arregló el camino de Santa Eulalia a Colorado, ampliándolo y nivelándolo, construyendo 3 alcantarillas y 35 drenajes dobles. En los trayectos comprendidos entre Grecia y Naranjo y San Carlos los trabajos han sido de reparaciones y ampliación y rellenos de poca importancia, construcción de drenajes y alcantarillas.

Provincia de Puntarenas

En esta provincia sólo un camino se atendió durante 6 meses el cual está comprendido entre Esparta y San Jerónimo. En este lugar se reforzó el camino y se levantaron muros secos en una extensión de dos kilómetros salteados; se amplió y niveló en una extensión de 3 kilómetros; se construyeron desagües y alcantarillas.

Provincia de Guanacaste

De Bebedero a Cañas y de ésta a Tilarán se procedió a la construcción de cunetas y desagües y nivelación de 12 kilómetros y se dio principio a la construcción del macadam, siendo éste protegido con drenajes dobles y alcantarillas de tubos de concreto; se preparó la piedra necesaria para la base en cantidad de más de 700 carretadas, estando ya listas a la orilla del camino gran parte de esta cantidad. Quedaron terminados más de 2 kilómetros de macadam de Cañas a Tilarán; se procedió a la apertura y recorte del camino según el trazadod el ingeniero, haciendo cinco desvíos nuevos y construyendo desagües y bolteas de montaña en una extensión de 6 kilómetros. Por motivo de haberse agotado el dinero para los trabajos de dicha carretera se redujo a la suma de ₡ 300-00 semanales de ₡ 1500-00 que se gastaban y por último hubo que suspenderlos totalmente por la falta absoluta de fondos, faltando dos meses para terminar el año.

Carretera de Ballena a Filadelfia

Se dio principio a la apertura de dicho trabajo en una extensión de 4 kilómetros y fueron parados en el límite de la finca El Viejo, propiedad del señor Wilson y no se siguió adelante por no haberse arreglado con esta Dirección el permiso para penetrar en ella.

De Ud. muy Atto. y S. S.,

Juan B. Chinchilla
Ayudante de Campo de la
Dirección Gral. de Caminos

Junta Carretera de Grecia, C. R., febrero de 1928.

Movimiento de la Tesorería de la Junta de Carretera en el año de 1927

	Ingresos	Egresos
Por impuestos de dulce y azúcar	₡ 12376 65	
— materiales vendidos	149 40	
— quebrada de piedra	160 00	
— depósitos de la Contabilidad	15000 00	
— abono al valor de la aplanadora vendida	2000 00	
— impuesto territorial	3643 05	
A planillas de trabajo y compra piedra	.....	₡ 28668 65
— llantas y repuestos de camiones	.....	1377 25
— traída de la aplanadora de Alajuela-Grecia	.....	350 00
— compra de herramientas y otras cuentas	.....	226 90
— quebrador piedra comprado en Naranjo	.....	3700 00
— traslado de ese quebrador a Grecia	.....	155 85
— indemnización de cercas en propiedad de doña Josefa v. de Rojas	.....	400 00
— gasolina comprada a J. R. Cabezas	.....	217 00
— arreglo del motor de gasolina	.....	131 05
— compra de un motor de petróleo crudo a señores Alvarado y Bresciani	.....	2785 00
— flete del petróleo	.....	14 20
— compra de un camión completo a la C. Motor	.....	3800 00
Por saldo para igualar	8496 80	
Totales	₡ 41825 90	₡ 41825 90

S. E. u O.

El Tesorero de la Junta de Carretera de Grecia,

Rigob. Vega M.

Poás, enero 30 de 1928.

Señor Director General de Caminos

San José

Muy respetado señor:

Tenemos el gusto de remitir el informe concerniente a los trabajos efectuados y lo gastado desde el 30 de enero de 1927 hasta el 21 de enero de 1928, en la carretera Poás-Alajuela, así:

Durante este tiempo se han hecho 3 alcantarillas, 2 con bastiones de 12 metros de largo con un espesor de 1 vara y 26 pulgadas de luz, y una que tiene de luz 18 pulgadas; se ha abierto un trecho de camino con su correspondiente nivel,

que mide aproximadamente 3 kilómetros, y lo demás se ha gastado en ampliar la carretera, porque desde el principio, no se le dio el ancho correspondiente. También se hizo la presa sobre el río Caracha, la cual va a servir para tomar el agua para mover la Pelton que irá a manejar el quebrador de piedra.

En todos estos trabajos se ha invertido la suma de ₡ 28,049-40 (veintiocho mil cuarenta y nueve colones cuarenta céntimos).

De Ud. respetuosos servidores,

TIMOLEÓN M. GALINDO

JENARO CHAVES

GERARDO MURILLO R.

HELIODORO RODRÍGUEZ

RESUMEN ADICIONAL

PUENTES CONSTRUIDOS DE 1924 A 1928

PROVINCIA DE SAN JOSÉ

Nº	Nombre	Material componente	Luz Metros	Carretera donde está situado
1	Tiribí	Concreto armado	10	Antigua de Aserrí a San Sebastián
2	Suerre	—	8	Aserrí a San Ignacio de Acosta
3	Avance	— —	11	Al Norte de Ochomogo
4	Poás	— —	11	Aserrí a San Juan de Dios
5	Jocotal	Estructura de hierro	20	Vuelta de Jorco a La Legua
6	Quebrada Grande	Concreto armado	8	Turrúcares a Puriscal
7	Tizate	Concreto armado	5	Turrúcares a Puriscal
8	Las Lajas	Concreto armado	5	San José a Santa Ana
9	Cangrejal	Estructura de hierro	20	San Ignacio a Cangrejal
10	Jorco	Cemento armado	8	Carretera al Tablazo
11	Candelaria	Madera	10	En Bustamante
12	Convento	Concreto armado	7	Escasú a Santa Ana
13	Limón	Vigas de hierro	4	La Balsa a Puriscal
14	Zopilote	Vigas de hierro	6	La Balsa a Puriscal
15	Durazno	Concreto armado	8	San Isidro de Coronado
16	Virilla	— —	8	San Isidro de Coronado
17	Durazno	— —	7½	San Isidro de Coronado
18	Quebradillas	— —	2½	Escasú a San José
19	Tabarcia	— —	12	Villa Colón a Tabarcia
20	Damas	—	8	En Patarrá
21	—	— —	6	En Patarrá
22	—	—	11	San Juan de Dios a Aserrí
23	—	— —	12	Salitrillo de Aserrí
24	Quivel	Estrutura de hierro	20	Puriscal a Los Pavones
25	Quebrada Pequeña	Concreto armado	4	San Juan de Dios a Aserrí
26	El Resbalón	Concreto armado	3½	Aserrí a Vuelta de Jorco

PROVINCIA DE CARTAGO

27	Coris	Concreto armado	28	Pasa de Los Toros, Cartago
28	San Rafael	Concreto armado	8	Cartago a Agua Caliente
29	Peralta (Rev.)	Colgante, cables	120	Peralta a Chitariá
30	Eslabón	Sillares	4	Turrialba a La Suiza
31	Taras	Concreto armado	12	Camino del Aguacate
32	Palomo	— —	9	Paraíso a Orosi
33	Cacao	— —	11	Carretera Jesús Jiménez, Chitariá
34	Aquiares	— —	10	Aquiares a Santa Rosa

PROVINCIA DE HEREDIA

35	Zanjón	Concreto armado	7	Carretera Barba a Sarapiquí
36	Rosabal	— —	7	— — —
37	Zarate	— —	6	— — —
38	El Padre	— —	3	— — —
39	Ciruela	— —	11	— — —
40	Guararí	— —	8	— — —
41	Salas	— —	4	— — —
42	Pacayas	— —	6	— — —
43	El Negro	— —	3	— — —
44	Carrizal	— —	6	— — —

45	Porrosatí	Concreto armado	12	Heredia a Santa Bárbara
46	Bermúdez	Sillares	10	San Rafael de Heredia a Los Angeles
47	Bermúdez	Cemento armado	7	Heredia a San Isidro de Heredia
48	La Saca	— —	4	Heredia a San Isidro de Heredia
49	Burío	— —	6	Heredia al Barrio de Mercedes
50	Mancarrón	—	6	Heredia a Santa Bárbara
51	Los Dos Sanjuanes	— —	12	Santa Bárbara a Alajuela
52	Tierra Blanca	— —	7	Heredia a San Isidro de Heredia
53	Tierra Blanca	— —	4	Heredia a San Isidro de Heredia
53 bis	Pueblo Nuevo	— —	10	San Rafael a Barba

PROVINCIA DE ALAJUELA

54	Poás	Concreto armado	20	Carretera de Acosta
55	Itiquís	— —	10	Carretera de Acosta
56	Poás	— —	22½	Sabanilla de Alajuela a Los Angeles
57	Vigía	Vigas de hierro	6	Grecia a Naranjo, antigua
58	Zahino	Concreto armado	6	Zarcero a Laguna
59	Tambor	— —	6	Sabanilla a Alajuela
60	Poás	Estructura de hierro	40	San Pedro de Poás a Alajuela
61	Caracha	Cemento armado	8	San Pedro de Poás a Alajuela
62	Zaragoza	—	8	Zaragoza a Palmares
63	Cañas	— —	7	Grecia a Naranjo
63	Pilas	—	6	Naranjo a Atenas
64	Desagüe	Madera	10	Grecia a Río Cuarto
65	Arenal	Cemento armado	9	Alajuela a Ojo de Agua
66	Vigía	— —	8	Grecia a Naranjo, desecho
67	Tambor	— —	9	Alajuela a Sabanilla
68	Barranca	— —	10	San Ramón a Piedades Norte
69	Las Piedras	— —	8	San Ramón a Piedades Sur
70	Cacao	— —	12	Atenas a San Isidro
71	Poró	— —	10	Grecia a Alajuela
72	Rosales	— —	10	Grecia a Alajuela
73	Pilas	— —	4	Grecia a Alajuela
73	Cari Blanco	Vigas de hierro	10	Grecia a Río Cuarto

PROVINCIA DE PUNTARENAS

74	Barranca	Colgante de cables	140	Esparta a San Jerónimo
75	La Rastra	Madera	10	Miramar a Cedral
76	Lepanto	Colgante de cables	20	Lepanto a Santa Cruz

PROVINCIA DE GUANACASTE

77	Estanco	Estructura de hierro	20	Bebedero a Bagaces
78	Eslabón	Estructura de hierro	18	Bebedero a Bagaces
79	Las Palmas	Colgante de platinas	24	Bolsón Ballena
80	Río Chiquito	Concreto armado	9	Cañas a Tilarán
81	La Mora	— —	8	Bebedero a Cañas
82	Paso de Agua	— —	7	— —
83	Genízaro	— —	5	— —
84	Cañas	Estructura de hierro	30	— —
85	Las Partidas	Concreto armado	6	— —
86	Chagüite	— —	6	— —
87	Lagartero	— —	6	— —
88	Santa Inés	— —	8	Cerca de Liberia
89	Tempisque	Estructura de hierro	88	Liberia a Filadelfia

PUENTES AL TERMINARSE

90	Limonal	Estructura de hierro	20	San Ignacio a Cangrejal
91	Quivel	Cemento armado	12	Puriscal a La Legua
92	Taras	— —	8	Guadalupe a La Arenilla
93	Calvario	— —	11	Carretera Jesús Jiménez
94	Navarro	— —	14	Navarro a Paraíso
95	Río Segundo	— —	12	San Rafael a La Concepción
96	Río Segundo	— —	14	San Rafael a Ojo de Agua
97	«27 de Abril»	Colgante de cables	35	Carretera a Carrillo
98	Boca del Infierno	Cemento armado	8	Carretera a Carrillo
99	La Vega	Cemento armado	8	Carretera a Carrillo
100	Colorado	Estructura de hierro	117	Carretera de Acosta
101	Agualote	Cemento armado	8	Carretera de Acosta

Teatro Nacional

San José, 1º de febrero de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento
don Carlos Volio Tinoco

P.

Señor:

Atendiendo al mandato de esa Secretaría que ordena a todas sus dependencias informar en detalle, sobre el desarrollo de sus actividades durante el año de 1927, que terminó, es que cumplo hoy, con la mayor satisfacción con tal deber, que en nuestro caso se convierte en una verdadera satisfacción; porque al enviar a esa Secretaría el presente informe relativo a la marcha y demás actividades del Teatro Nacional, que desde la iniciación del presente Gobierno ha estado a nuestro buen cuidado y solicitud, constituye para nosotros un placer, puesto que en este informe o memoria anual no tenemos que referirnos sino a asuntos que en todos conceptos nos han sido gratos.

Una vez más, pues, tenemos la honra de dirigirnos a la Secretaría de Estado puesta a su inteligente solicitud para informar conforme lo establece y manda la ley, sobre el desarrollo y otras actividades referentes o llevadas a cabo en este establecimiento que ha merecido en todo momento su distinguida atención, el mejor celo y su más franco entusiasmo; pues para satisfacción del señor Ministro, debemos expresar en estas líneas que, durante sus cuatro años de labor administrativa en la Secretaría de Fomento, bajo cuya egida se encuentra esta dependencia, se han llevado a cabo en el Teatro Nacional las mejores y más importantes obras de utilidad, que el suntuoso edificio ha sido objeto de toda atención y cuidado encontrándose en las mejores condiciones de aseo y conservación que corresponde a un edificio que legítimamente constituye uno de los orgullos de nuestra patria, habiéndose hecho por su embellecimiento cuantos esfuerzos han sido posibles, y que para el mejor logro de éstos no nos ha faltado de parte de esa Secretaría, toda la buena voluntad y entusiasmos debidos; antes por el contrario, siendo sinceros, hemos de decir que cuanto de grande, de importante y de hermoso se ha llevado a feliz término en este establecimiento ha sido en primer término mediante la propia iniciativa del señor Ministro, que siempre deseoso de mejoramiento y de progreso nos ha facilitado los medios para hacer efectivos nuestros buenos empeños para dotar al establecimiento de todos los elementos indispensables para su confort.

Así es como en la presente Administración, han podido llevarse a cabo en el Teatro Nacional, obras de la importancia y trascendencia como lo son la reparación total del edificio que quedó seriamente dañado en su interior, como inmediata consecuencia de los fuertes temblores de 1924, la reparación total de la cúpula, la pintura interior de las secciones de Palcos, de Galería y Galerías, la reposición de cristales correspondientes a ventanas, quebrados en casi su totalidad debido a los temblores citados; el retoque y pintura de los plafones de galería, la pintura con óxido de hierro de la techumbre del edificio, la adquisición del notable órgano, que es sin duda uno de los más valiosos y complettos de cuantos existen en el país; la adquisición también de magníficos y potentes reflectores para la escena, cuatro de ellos pedidos expresamente al exterior, y los otros doce coustruidos en los Talleres de Obras Públicas; la reposición de alfombras y felpudos y

visillos del Foyer; la instalación de la rica y bellísima cortina de terciopelo recientemente colocada para sustituir el antiguo telón de entreactos, que hubo urgencia de eliminar por su estado ruinoso; la restauración de los plafones de las cantinas, obra de suma importancia encomendada al distinguido artista alemán don Ricardo Guebauder; la pintura y refacción de puertas y ventanas en todos los lugares del edificio en donde fue menester; la colocación en el escenario de extinguidores de incendio; la provisión de salas y de otros decorados de importancia para la escena; la construcción de los preciosos y acabados muebles, estilo Luis XV, para el palco presidencial; y por el estilo, mil otras cosas y trabajos podríamos citar para elogiar la labor realizada por esa Secretaría en el Teatro Nacional cabiéndole en toda ella la mejor participación al señor Ministro, a su generosa y desinteresada buena voluntad, que en todas formas ha contribuido con su entusiasmo, a cumplir un programa de mejoras en nuestro bello y muy hermoso coliseo.

Sea, pues, esta la ocasión propicia de hacer pública su importante gestión, su decidido y franco apoyo, su generosidad y mejor deseo para todo aquello que redundare en alguna forma en beneficio del Teatro.

Pero circunscribiéndonos a la gestión estrictamente del año que termina y al que hemos, en primer término, de referirnos, tenemos la satisfacción de manifestar, que este año de 1927 de que informamos, ha sido un año de actividad y de positiva labor.

Durante el transcurso de él, se han llevado a cabo muy útiles trabajos, tanto para el edificio en sí mismo como para lo que concierne a la escena. Al edificio corresponden la pintura de galerías y de la cúpula, las reformas de la instalación eléctrica, encomendadas a muy competentes profesionales, las reformas en el servicio higiénico de cloacas y cañerías mediante las cuales se ha dotado al Teatro de los beneficios del agua pura y limpia de que carecía, pues sólo tenía a su servicio el agua de la cañería antigua que abastecía a la capital.

Mejoras al edificio son también el arreglo de la mayor parte de los marcos de ventanas que se encontraban apolillados y podridos por la acción del tiempo y que en esta ocasión han sido construidos de nuevo; la colocación de vidrios y de cristales de gran tamaño y de la mejor calidad en toda la parte posterior del edificio, que eran nada menos que treinta y que fue menester pedir al exterior; y hoy, el nuevo pedido de cristales finos de un cuarto de pulgada de espesor para reponer todos los reventados o quebrados que afean la planta alta del edifcio, como consecuencia del desgraciado siniestro que destruyó el Gran Hotel Francés, cuyas llamas y voracidad, si no pusieron en inminente peligro el Teatro, sí lo perjudicaron con la reventadura de casi la totalidad de los cristales del Foyer y los de las ventanas de la cantina Norte; luego, el arreglo de los pisos, que han sido reparados tanto arriba, en la plancha de la tramoya como también en los corredores de los camarinos; la instalación de nuevos laboratorios en los excusados y en el interior del escenario; la renovación de las líneas interiores, conductoras de fuerza eléctrica, que hubo necesidad de instalar con propiedad para adaptarlas al servicio de planchas y calentadores eléctricos y de este modo, prohibr el uso de planchas de carbón que acostumbraban los sastres de teatro y los muy peligrosos reverberos y calentadores de alcohol que siempre constituyeron un verdadero peligro para la seguridad del Coliseo.

Mejoras al edifcio son también el arreglo de las puertas principales de la Galería y Palcos de Galería; tanto en las que miran al Norte como a las del Sur, a más de toda aquella serie de trabajos que con toda actividad ha llevado a buen término el carpintero que por orden de esa Secretaría se destinó al Teatro y que durante el curso del año se ha concretado a reparar, a proveer, a modificar y a atender del mejor modo posible todos los detalles y pequeños desperfectos, que sería largo enumerar en un edificio de las proporciones de éste donde se necesita un celo y un cuido especial para lograr su conservación y si fuere posible también su mayor embellecimiento.

El carpintero del Teatrto, que lo ha sido hasta hoy don Jesús Bejarano ha, pues, cumplido a p'ena satisfacción de su jefe don Osías Castro y nuestra, su deber poniendo al servicio del establecimiento su honradez y su activdad; así es como su buena voluntad ha servido de un modo práctico y efectivo para contribuir al mejor confort, aseo y conservación del edificio.

El artista don José Manuel Caballero también ha sabido dar cumplimiento a su labor, tanto en lo que se refiere a la pintura y retoque de los plafones de Palcos de Galería y Galería, como en la que hoy se encuentra empeñado, cual es la de reparar y sanear del comején los preciosos muebles del Foyer; que, construidos en el exterior con maderas blancas de poca resistencia han sido atacados por esta clase de bichos, dañándolos grandemente; pero la paciente labor del señor Caballero, sabrá a buen seguro salvarlos de una ruina total, así lo creemos, dado el buen resultado que ya hemos podido observar en las piezas reparadas.

Todas éstas y algunas otras más, son mejoras que podríamos llamar del edificio porque consciernen estrictamente a su conservación; que en cuanto al mobiliario, debemos en primer término hacer mención del precioso y acabado juego de muebles, estilo Luis XV, construido de materiales de la mejor calidad en el taller de Obras Públicas y destinado a reponer el ya muy ruinoso que servía en el Palco Presidencial; esta obra de ebanistería por su nitidez y hermosura honra de verdad al Taller del Gobierno en donde fueron construidos, y honra también a los diligentes obreros que en su ejecución supieron poner todo su espíritu de artistas.

De este modo, pues, hemos dotado el Palco Presidencial de un magnífico y sólido mobilario.

En cuanto a otras obras de carpintería, se han llevado a cabo en el Teatro en el curso del año la reparación de once sillones de cuero, de los correspondientes a los Palcos Principales, de treinta y seis sillas amarillas de las correspondientes a Palcos de Galería y servicio de cantinas, el arreglo de las parillas de tramoya, el arreglo del escritorio de la Administración y de los dos escritorios pequeños de la boletería y asimsmo el arreglo también de tres tocadores de los cuartos de artistas, dos consolas y diez y seis percheros para la ropería; el arreglo de cuatro mesas grandes para la sastrería y dos banquetas para la orquesta.

En el lunetario también ha sido de urgencia la reposición de varias piezas, habiéndose además tapizado de una manera conveniente veintiun asientos que se encontraban dañados lo mismo que tres de los correspondientes a butacas y últimamente también fue menester mandar a arreglar con guarniciones de cuero las alfombras de los pasillos y la alfombra grande del escenario a las que fue necesario hacer este arreglo para evitar el constante uso y las tachuelas con que sean aplicadas las dañen y deshilachen.

La mayor parte de estos trabajos han sido ejecutados por obreros del Taller de Obras Públicas, bajo la dirección de su jefe don Osías Castro a quien en justicia hemos de reconocer como a uno de nuestros más entusiastas colaboradores en nuestra labor dentro del Teatro.

En el escenario también se han llevado a buen término algunas mejoras, tales como el acondicionamiento de los departamentos de utilería y de electricidad, la reparación y la instalación de timbres, el servicio de orinales y el nuevo servicio de agua potable, elemento de que se carecía en este lugar; pero ya subsanado el daño hemos tan sólo de agregar que en la parrilla o plancha, no sólo se ha reparado en todos los sitios en donde hubiere sido urgente hacerlo sino que también ha sido dotada de un correaje nuevo en número de cuarenta juegos de tres cuerdas cada una, que hubieron de adquirirse, dadas las exigencias escénicas, de la maquinaria que acompañaba la empresa Velasco.

En cuanto a mobiliario para escena, éste ha sido aumentado y mejorado de un modo efectivo, pues en el curso del año se han construido en el Teatro por el carpintero del establecimiento dos mesas de regular tamaño, sis bancos rústicos de

época, seis silloncitos tapizados, cuatro maceteras, un perchero de sala, dos reclinatorios y reparádose dos sillones grandes, un sofá y seis sillas, ocho marcos para anuncios y avisos, además de haberse adquirido por compra, un juego de muebles para sala tapizado de rojo y consistente en un sofá, dos sillones y cuatro sillas.

Además de esto apuntado debemos agregar que la Secretaría de Relaciones Exteriores tuvo a bien favorecer el Teatro con el envío de una magnífica alfombra grande, de color rojo, un juego de muebles dorados compuesto de cuatro sillones y cuatro sillas, otro juego estilo Renacimiento, tapizado de damasco rosado, compuesto de un sofá y cuatro sillas y una mesa de comedor, forma circular y de extensión.

Además han quedado para el servicio escénico los antiguos muebles del Palco Presidencial que aunque algo dañados todavía pueden prestarnos buenos servicios en la utilería del Teatro; este mobiliario dorado y de tapiz rojo se compone de tres sillones y once sillas, y a buen seguro serán de suma utilidad para las compañías.

También fueron enviados al Teatro por orden de ese Ministerio un lote de muebles que se encontraban abandonados en el Taller de Obras Públicas y que de acuerdo con el Jefe de aquel establecimiento don Osías Castro se remitieron al Teatro para acondicionarlos y darles utilidad; esas piezas son: un escritorio sencillo, una paragüera, una mesa y cuatro armazones de poltronas para escritorio.

Pero aparte de todos estos elementos indispensables para la mejor organización del Teatro, también fueron pedidos al exterior suficiente cantidad de metros de alfombra para los pasillos, de la misma calidad y color de la existente, para reponer las actuales en los corredores y en el Foyer. También fue pedido al exterior un lote de sombras y de globos para el alumbrado eléctrico que será de inmensa utilidad dado que en plaza no existen los modelos usados en el Teatro.

La utilería del Teatro también ha sido objeto de especial cuido y para aumentarla dotándola cada día de nuevos elementos, hemos logrado la adquisición de muchos objetos indispensables tales como algunas armas y espadas viejas que se nos facilitaron en la Comandancia de Plaza, una docena de banderas de Costa Rica de dos metros por uno, tres banderas de rasete, de Costa Rica, de seis metros por tres, una de Chile, otra de Perú, otra de Cuba, y otra de los Estados Unidos lo mismo que los respectivos escudos nacionales de aquellos países.

Si en la memoria anterior hicimos especial elogio por el esfuerzo realizado por esa Secretaría para la adquisición del magnífico órgano, en el presente no hemos de reparar en elogios para agradecer el esfuerzo del señor Ministro para dotar al Teatro Nacional de un piano de cola entera y especialmente construido para conciertos con que fue favorecido el establecimiento con su recibo en el mes de octubre próximo pasado.

La adquisición de este precioso elemento cuyo costo asciende a la respetable suma de diez mil colones, no puede menos que inspirarnos frases de reconocimiento para el señor Ministro que en todas formas apoya y da feliz remate a nuestros buenos propósitos.

Así es como hoy también tenemos el placer de ver la preciosa cortina de terciopelo que luce la boca del escenario y que su adquisición se debe en primer término a su firme propósito de mejorar cuanto sea dable el establecimiento más hermoso de la República cuyos primeros treinta año de servicio se cumplieron el 21 de octubre del año 1927 de que informamos, en conmemoración de los cuales se colocó una placa de bronce con el nombre de los Gobernantes bajo cuyas administraciones se construyó el hermoso Coliseo que es timbre de orgullo de los costarricenses.

Durante el año de que hacemos mención han tenido verificativo en el Teatro, con la venia correspondiente de esa Secretaría 116 espectáculos en el orden siguiente:

Conciertos	8
Actos literarios	19
Bailes	1
Banquetes	3
Matinées	16
Veladas	4
Funciones nocturnas	66
Total.	116

Ascendiendo el producto total de estos 116 espectáculos a la suma de ₡ 157.049.20 distribuidos en la forma siguiente: de conformidad con la fecha en que se realizaron:

Enero 15 de 1927. Concierto de la Sociedad Sinfónica de Costa Rica	₡ 3.094.00
Enero 22. Concierto de la soprano señora Tina M. de Caballero	294.00
Enero 26. 2º Concierto de la señora de Caballero	114.00
Febrero 17 y 20. Conciertos del violinista Dalmau	860.00
Febrero 23 a marzo 13. Compañía de Drama y Comedia Martínez Sierra, durante sus 24 funciones	38.593.05
Marzo 15. Concierto del Barítono Nacional Gabriel Fyttie Castro	569.25
Marzo 17. Audiciones poéticas de la señora Berta Singerman hasta el 27 de dicho mes durante siete funciones	5.781.50
Abril 2. Segundo concierto del Barítono Gabriel Fyttie	260.65
Mayo 1º Baile a beneficio de los huérfanos de la Revolución de Nicaragua organizada por la Liga Feminista	558.00
Junio 4. Compañía de Revistas Rivas Cacho durante sus tres funciones	5.259.00
Junio 19. Federico García Sanchiz, durante sus tres charlas líricas	1.085.50
Julio 3. Empresa de Revistas Velasco, durante sus 19 funciones	65.717.50
Agosto 7. Recital poético del artista don Ricardo Calvo	1.662.00
Agosto 9. Concierto del maestro Luis A. Delgadillo	288.00
Agosto 17. Compañía de Drama y Comedia María Teresa Montoya, durante sus 17 funciones	12.047.35
Septiembre 30. Compañía Italiana de Opereta Lea-Candini, durante sus quince funciones	15.303.40
Octubre 16. Conferencia del escritor D. Gregorio del Campo	159.50
Octubre 29. Compañía de Drama y Comedia Inglesa Glossop Harris, durante sus cinco funciones	3.036.50
Noviembre 13. Beatriz Michelena	198.00
Diciembre 10. Recital del poeta Fernando Centeno Güell	424.00
Diciembre 28. Coronación de las Reinas del Carnaval	1.132.00
Total	₡ 157.049.20

A más de estos espectáculos han tenido en el Teatro verificativo otros actos de índole cultural y científica tales como el verificado el 20 de marzo en conmemoración del primer centenario de la muerte de Beethoven; la velada organizada en honor de los maestros panameños que nos visitaron en los primeros días de abril; el homenaje de simpatía rendido al distinguido maestro colombiano don Agustín Nieto Caballero y su grupo de discípulos del Gimnasio de Bogotá que nos visitaron en el mes de mayo; las importantes conferencias de orden científico dictadas por el distinguido profesor Augusto Cooper, durante las noches del 11, 15 y 18 de octubre

y por último el banquete ofrecido por el Supremo Gobierno de la República al Cuerpo de Jefes y Oficiales de la Escuadra Peruana que nos sivitaron hacia el 27 de enero.

En todo cuanto se refiere al orden y disciplina guardados en el establecimiento, tanto durante los espectáculos de parte del público, como en cuanto al comportamiento y mejor voluntad de los empleados de esta administración no tenemos que decir palabra alguna, pues el público siempre ha respetado nuestro teatro como a un templo, y en cuanto a los empleados que aquí laboran, no merecen de nuestra parte sino palabras de elogio y de gratitud.

Al terminar estas notas, que vivamente deseamos lleven al señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento una clara visión de nuestras labores en el año 1927, no nos resta sino expresar al señor Ministro nuestra más viva y sincera gratitud por todos sus esfuerzos, por todo su eficaz apoyo, por toda la confianza que nos ha dispensado y que mucho nos honra desde el día en que nos hicimos cargo de la administración de este establecimiento.

Con todo respeto y consideración soy del señor Ministro atento y seguro servidor,

Oct. Castro Saborio

Compañía Nacional de Electricidad

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Señor:

Tengo la honra de presentar a usted el informe que se ha servido solicitar, relativo a los trabajos realizados por la empresa que administro, durante el año pasado.

En el período a que se contrae este informe, esta administración ha puesto todo su empeño en la reorganización de la empresa y el mejoramiento y ampliación de las instalaciones en los lugares a los cuales suministra servicios de luz, fuerza y teléfonos.

Las crecientes necesidades del servicio telefónico exigieron el aumento de los números de servicio y en el año que terminó se instalaron en la central de San José los aparatos necesarios para dar cabida a quinientos abonados más, contándose ahora con capacidad para dos mil abonados de servicio urbano, además de las secciones para la intercomunicación con provincias y el servicio de teléfonos públicos.

La red de cables se ha extendido considerablemente, habiéndose colocado los siguientes cables y líneas:

1.—Cable de 200 pares hasta la estación del Ferrocarril al Pacífico.
1.—Cable de 30 pares hasta San Pedro de Montes de Oca.
1.—Cable de 10 pares hasta Desamparados. (Este no está terminado aún)
1.—Cable de 25 pares hasta el Barrio Luján.
1.—Cable de 50 pares hasta Aranjuez.
1.—Nueva línea a Puntarenas.
1.—Nueva línea a Alajuela.
1.—Nueva línea a Cartago.
1.—Nueva línea a Planta Belén.

En la planta generadora de San Antonio, una vez terminada la instalación de la tercera unidad, se procedió a cambiar a las turbinas que se instalaron cuando se construyó la planta, todas las partes que se encontraban gastadas y hoy día se encuentran en perefecto estado de funcionamiento.

El edificio de la sub-estación del Hatillo se reconstruyó totalmente, y la postería de madera que sostenía los alambres que llevan la fuerza a Tres Ríos, se cambió por una de hierro.

Por último debe mencionar, que en el año pasado se inauguró el servicio de luz en San Pedro de Santa Bárbara y en San Sebastián.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a usted las muestras de mi más alta consideración y respeto.

COMPAÑÍA NACIONAL DE ELECTRICIDAD
G. ZIMMERMANN

Empresa de Trasportes Marítimos del Golfo de Nicoya

Puntarenas, 19 de abril de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

San José

Señor:

Con gusto rendimos el informe de los servicios prestados por esta empresa durante el año de 1927.

Resumen del tráfico habido entre Puntarenas y los Puertos del Golfo de Nicoya, desde el primero de enero al 31 de diciembre de 1927:

Pasajeros trasportados	21.185
Carga general, kilogramos	3.152.742
Cabezas de ganado	19.883

Datos comparativos de los dos últimos años

	Pasajeros	Cabezas de ganado	Kilos de carga
Año 1927 . . .	21.185	19.883	3.152.742
" 1926 . . .	20.850	18.397	2.425.462
	335 de más	1.486 de más	728.280 de más

El aumento de tráfico que dejamos apuntado se debe principalmente a la mayor producción agrícola y pecuaria del Guanacaste, y en parte también a la gran cantidad de materiales trasportados para el puente sobre el río Tempisque y otras importantes obras realizadas por el Gobierno en la citada provincia.

Aumento de la flota

En el mes de abril se puso al servicio una nueva lancha, matriculada con el nombre de *"Tenorio"*, con capacidad para 65 pasajeros y quinientos quintales de carga. Esta embarcación, por sus inmejorables condiciones de seguridad y confort, representa una importante mejora en el servicio de carga y pasajeros con el Guanacaste; su casco de acero de la mejor clase se completa con un motor de petróleo, de alto precio, con 60 H. P. y de una de las marcas más acreditadas de los Estados Unidos.

Dificultades de la navegacion

Tenemos las mismas dificultades de que hablamos en informes de años anteriores, aumentadas naturalmente por el trascurso de tiempo. La producción del Guanacaste aumenta cada día en proporciones no sospechadas, y para atender al consiguiente aumento del tráfico se han de necesiar, en plazo no lejano, embarcaciones de mayor capacidad de las que hoy navegan por el Golfo de Nicoya. Pero la construcción de embarcaciones de mayor porte no se podrá intentar mientras no

se draguen el Estero de Puntarenas y los ríos de Bolsón y Bebedero. El Golfo de Nicoya, como única vía de comunicación entre el Guanacaste y el resto de la República, es una fuente de riqueza, por las facilidades que presta para el trasporte de productos; pero en esto todo lo ha hecho la naturaleza y nada la mano del hombre, que no ha intentado siquiera mejorar tan excelente vía de comunicación. Ahora que los hombres directivos del país se están preocupando tan seriamente y con tanto ahinco de la construcción de carreteras, bueno será que reserven un poco de atención a los caminos del mar, tan lamentablemente olvidados por todos los gobiernos.

De usted atentos y seguros servidores,

Por la Empresa de Trasportes
H. T. PURDY

Ferrocarril de Costa Rica

San José, marzo 25 de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

Señor:

Tengo la honra de presentar a usted el informe anual de los trabajos y operaciones del Ferrocarril de Costa Rica, durante el año de 1927.

VIA

El total de millas férreas en explotación, que incluye la vía principal y sus ramales, desvíos y estribos, era al finalizar el año de 1927, de 188.558.

Se construyeron durante el año los siguientes trechos:

Estribo para la quebradora de piedra en la Milla 91.05	.037
Estribo en el Cementerio de Limón, Milla 1.3	.067
Estribo de Mora, Milla 70 ½	.041
Estribo Ventura, Milla 73 ½	.050
Estribo en Tres Ríos, Milla 96 ¾, con capacidad para tres carros	.042
Nueva espuela construida en la Milla 8 ½ Cairo Branch, con capacidad para cinco carros	.051
Extensión del Ramal de Cairo en 144 pies	.027
Nuevo cruce sobre el muelle metálico	.028

Y se removieron:

La Espuela que se usaba para el tanque de aceite de Colombiana que fué quitado	.117
La Espuela de Colombiana que se usaba para cargar trozas	.140
El cruce para conectar la espuela y el desvío del referido tanque de aceite	.025
La Espuela para la quebradora de piedra en la milla 91 ¼	.044
La Espuela de Golden Grove, en la Milla 7 ½ Ramal de Cairo	.056
Un pedazo de la vía antigua que se usaba como terminal en la Y del ramal de Indiana	.260
La parte Oeste de la Y del ramal de Indiana	.107
El desvío de Indiana, en la milla 2 ½ Ramal de Indiana	.138

Renovacion de rieles y traviesas

Rieles nuevos de 50 lbs.	3.783 pies.
Rieles nuevos de 60 lbs.	4.395 "
Rieles nuevos de 70 lbs.	198 "
Traviesas nuevas creosotadas	30.978
Traviesas nuevas de acero "I"	2.370

Lastre

Del depósito de lastre "El Yas" se extrajeron durante el año, 594 carros de lastre y roca de los cuales se dispuso como sigue:

Vendidos a particulares	283 carros
Usados en mantener la vía	311 "
Total.	594 carros

Reparaciones de la vía

Se llevaron a cabo durante el año los siguientes trabajos en la vía:

Total de millas de	vía desyerbadas	19.83
" " "	vía limpiadas	515.22
" " "	zanjas limpiadas	40.75
" " "	vía niveladas	73.06
" " "	vía lastradas	344.45

Palas de vapor

El siguiente trabajo se ha efectuado por nuestras palas de vapor:

Pala Nº X 10201.

Durante junio.—Se llevó la pala a La Estrella, para reducir la curbatura en la milla 27. ½ Se cargaron 477 carros de tierra, con 2.862 yardas cúbicas, para rellenar atarjeas. De allí se pasó la pala a Las Lomas para cortar la roca en la Milla 47. ½, sacándose 498 carros de roca, con 2.988 yardas cúbicas que se usaron en cimentar la orilla del río entre las millas 46 y 47. Se sacaron también 383 carros de roca en la milla 47.¼ con la cual se cimentó la orilla del río entre las millas 46.¾ y 48.¾.

Pala Nº X 10.203.

En enero se cargaron 114 carros de tierra en la milla 6.¾ Ramal de Turrialba. Se hizo un corte en la milla 7 ¼ y se limpió un derrumbe viejo. Se removieron 420 carros le tierra, que se usaron para nivelar el patio de Turrialba, y la misma vía.

En febrero, se limpiaron derrumbes en el Ramal de Turrialba, y en las millas 46. ¾ y 48. ½.

Durante noviembre y diciembre, se extendió la vía destinada a carga y desvío en Peralta, y se limpió el terreno en Pascua, Milla 49. ½ para instalar una nueva espuela.

Derrumbes y lavados

Ocurrieron varios derrumbes y lavados durante el año, como sigue:

Enero.—Derrumbes en las millas 46.¾, 2.¾, 68¾, 43.¾ y 32.½ y varios lavados entre Matina y 25 Millas.

Abril.—Derrumbe en la milla 46.¾.

Mayo.—Derrumbes en las millas 46.¾, 48.½, 44.½ y 45.½.

Junio.—Derrumbes en las millas 45.½ y 60.

Julio.—Derrumbes en la milla 41.½.

Octubre.—Derrumbes en las millas 42.½ y 75.¼.

Noviembre.—Derrumbes en las millas 72.⅛, 69, 42, 57.¾, 69 y 75.½.

Diciembre.—Derrumbes en las millas 81.¼, 75¼, 58.1|3, 48.¼, 75.½, 48.½, 69, 60.¼, 82.¼, 82.⅜, 44.½ y 35.½. Además el 25 y 26 de diciembre 91 pequeños derrumbes entre Turrialba y Santiago, y en esas mismas fechas lavados en las millas 64.¼, 68.½, 82.¼ y 44.⅝.

Mejoras y trabajos especiales

Se han efectuado los siguientes trabajos y mejoras durante el año:

Se construyó una nueva espuela en la milla 91.05, con capacidad para dos carros.

En San José.—Un tanque para aceite; reparaciones a la reja, alrededor de la estación. Se construyó un tanque para agua, con capacidad para 2.000 galones

En Siquirres.—Se edificó una casa de concreto con cinco cuartos. Se instaló como medida de seguridad un trozo de vía de noventa pies detrás de la estación.

En Limón.—Se instalaron novecientos pies de cañería a lo largo del techo del Muelle Nacional, y se repararon las goteras y techo. Se colocó frente al cementerio un desvío con capacidad para ocho carros. Se niveló y sembró hierba en el patio del Campamento St. Kitts. Se hicieron desagües para la plataforma de la estación; se prolongó la vía en el patio de Limón; se construyó una acera detrás de la planta de cacao; se construyó una cerca en la parte de atrás de la función.

En Río Hondo.—Se ensanchó la vía; se construyó una plataforma.

Monte Verde.—Se construyó una letrina; se instaló un servicio de cañería.

14.½ Millas.—Se construyó un cobertizo para la carga.

70.½ Millas.—Se construyó una espuela con capacidad para tres carros.

73.½ Millas.—Se construyó una espuela con capacidad para cuatro carros.

Cairo.—Se instaló un tanque de agua con capacidad de 2.000 galones.

Tres Ríos.—Se instaló un tanque de agua con capacidad de 4.000 galones. Se construyó una espuela con capacidad para tres carros.

Turrialba.—Se instaló un tanque para agua, con capacidad para 2.000 galones, sobre base de concreto; se construyó una acera desde este patio a la estación, de dos metros de ancho; se reformó y perfeccionó el sistema de cloacas.

Fuentes.—Se reformó la espuela de Fuentes.

5.¾.—Se usaron 819 yardas cúbicas de roca en este lugar, en la construcción de un dique para evitar la entrada del mar a la vía.

Puentes y alcantarillas

Todos los puentes han sido conservados en buenas condiciones durante el año.

Se repararon los siguientes: Los números 17-13, 18-4 y 18-9, a los cuales se les cambiaron los pasamanos por otros de cañería. Se les puso nuevo piso a los siguientes: 12-1, 13-1, 14-, 15-3, 15-4, 16-1, 17-2, 18-1, 19-1, 20-2, 20-3 y 20-4. Se repararon los siguientes en la vía principal 46-1 y 45-2. Se reparó y pintó el puente 1-2 del ramal de Indiana. Se repararon y pintaron los Nos. 4, 5, 6, 9 y 7 de la espuela de Lindo. Se reparó el Nº. 7-1 del ramal de Cairo, así como el Nº. 103-1. Se reparó y pintó el puente de Ciruelas, así como el de El Virilla al cual se colocaron ocho nuevas traviesas creosotadas. Se reparó el de Matina, y se colocaron redes de alambre para protegerlo de los daños del río, recogiendo la basura. Se repararon y pintaron los siguientes puentes en la línea principal: 99-2, 99-1, 98-6, 99-1, 97-2, 97-5, 94-4, 96-8, 98-7, 96-4 y 947. Se repararon los puentes de Turrialba y de Toro, agregando tablas en el piso. Se construyó un nuevo muro de retención para el puente Nº 99-2. Se refaccionaron las partes laterales y terminales del Nº 49-3. Se pintaron los puentes del río Madre y Blanco, reemplazando tablas del piso.

Construcciones

Alajuela.—Se construyó una casa de dos cuartos y se reparó la bodega de fletes.

San José.—Se hicieron reparaciones generales en la estación, así como en la bodega de fletes y en el hangar para los trenes. Se construyó una torre para el cuidador de las agujas, en el cruce.

Cartago.—Se colocaron alambres en el espacio debajo de la bodega de Cartago.

Santiago.—Se construyó un anexo a la estación.

Juan Viñas.—Se construyó una sala de espera, de 18 x 20, con piso y techo de madera, y lados abiertos.

Turrialba.—Se hicieron las siguientes construcciones en Turrialba:

Una bodega de fletes, un cobertizo para carros, un embarcadero de ganado, otro anexo para el cobertizo de carros, dos campamentos para peones, una casa para capataz, y cuatro casas para peones. Se construyeron una lettrina y baño, y un cobertizo para secar arena.

Peralta.—Se colocó techo a la escalera en la estación de pasajeros.

Las Lomas.—Se reparó la casa o almacén para la pólvora. Se reparó la plataforma de la casa o Agencia de Estación.

Guápiles.—Se construyó una bodega para fletes.

Guácimo.—Se reparó la plataforma de la bodega de fletes.

Santa Clara.—Se reparó la casa del Foreman.

Monte Verde.—Se construyó una letrina y un cuarto de baño.

Cimarrones.—Se reparó el tanque de agua.

Matina.—Se pintó el interior de la estación.

Estrada.—Se reparó la estación.

14.½ Millas.—Se construyó un cobertizo para la carga y descarga.

9 Millas.—Se reparó la casa del capataz.

Moin.—Se reparó y mejoró la estación.

Limón.—Se repararon y pintaron los locales de Flete Local y para guardar leña. Se hicieron reparaciones generales al techo de la herrería. Se reparó la estación, y se reconstruyó el techo de la misma. Se construyó una acera de concreto de 120 pies de largo y 4 de ancho entre la entrada del campamento de los vigilantes y los tanques. Se reparó la estación vieja, poniéndole nuevos tabiques a fin de hacer tres cuartos más.

Movimiento de trenes

Se suministraron 555 trenes de trabajo durante el año, para los distintos departamentos. Se suministraron 2.957 carros para mercadería importada.

Equipo

Todo el equipo fue debidamente revisado, habiéndose hecho las siguientes reparaciones durante el año: Reparaciones de importancia a 87 carros de carga, a cuatro coches de pasajeros. Reparaciones ligeras a 91 carros de carga, a 11 carros de pasajeros. Reparaciones generales a 68 carros de carga, a nueve coches de pasajeros. Se pintaron 42 carros de carga, 1 coche de pasajeros.

Se hicieron ligeras reparaciones a tres locomotoras, reparaciones serias a tres de ellas, y reparaciones generales a dos locomotoras.

Se rasparon 376 carros de ganado, y un carro de campamento.

Muelle metálico

Durante el año se llevaron a cabo los siguientes trabajos en el muelle metálico: Se limpió y pintó el cobertizo del muelle, así como los pasadizos o portalones. Se colocaron tablas en el piso. Se limpiaron y pintaron los galerones y plataformas. Se repararon ocho carretillos para uso de la Bodega del Gobierno. Se reparó la lancha del Gobierno, y la lancha Limón, y en general se hicieron los trabajos de carpintería y herrería necesarios para la buena conservación del muelle.

Estadística

El movimiento financiero y de trasporte fue el siguiente:

Total de entradas, oro americano	$	2.138.894.95
Total de gastos, oro americano	"	2.031.794.87
Número de pasajeros transportados		911.280
Exportación: Cueros.—Kilos		69.658
Exportación: Café.—Kilos		15.560.874
Exportación: Bananos.—Racimos		4.538.498
Importaciones.—Kilos		24.228.515
Flete Local.—Kilos		69.960.715
Encomiendas.—Kilos		4.173.595
Ganado caballar.—Cabezas		1.390
Ganado vacuno.—Cabezas		6.591
Madera.—Pies lineales		6.738.142

Con toda consideración, soy del señor Secretario, muy atento S. Servidor,

M. M. Marsh

Northern Railway Company

San José, abril 8 de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

Señor:

Me es grato presentar a usted el informe anual de los trabajos y operaciones de la Northern Railway Co., durante el año de 1927:

Vía

El total de millas de ferrocarril en explotación, incluyendo las vías principales, desvíos, ramales y estribos, al final del año de 1927 era de 55.784.

Se hicieron durante el año las siguientes adiciones:

Se costruyó una nueva espuela en la milla 4.½, línea de Philadelphia C., con capacidad para 30 carros: .203; y se removieron: un pequeño trecho de la vía principal vieja (Vía de Portete) .686; así como la línea Philadelphia "De" en el valle de la Estrella .345.

Renovación de rieles y traviesas

Rieles nuevos: 6.549 pies de 50 Lbas.
" " 66 pies de 60 Lbas.
Durmientes nuevos: 11.504 creosotados.

Lastre

Se extrajeron del depósito de Sterling: 866 carros de lastre y concreto que se distribuyeron como sigue: Usados en la vía 449 carros. Vendidos a particulares, 417 carros.

Del depósito de lastre "B", se sacaron 82 carros que se usaron en la mantención de la misma vía.

Reparaciones de vía

Durante el año se efectuaron los siguientes trabajos:

Número	total	de millas	balastradas	21.79
"	"	"	niveladas	22.99
"	"	"	desyerbadas	8.43
"	"	"	de trocha limpiadas	245.78
"	"	"	de zanjas limpiadas	4.45

Trabajo de las palas a vapor

Pala Nº X 10.201.—Cargó 543 carros con 3.258 yardas cúbicas de tierra y roca en la milla 27.½, Estrella, que fueron descargadas entre las millas 26 y 32. De agosto a septiembre se usó esta pala en la carga y descarga de lastre.

Pala Nº X 10.203.—Se usó en la remoción de derrumbes en la milla 7.½, ramal de Turrialba, alzándose 292 carros con 1.752 yardas cúbicas de tierra. De estos 263 fueron descargados en el patio de Turrialba y 29 en el mismo ramal.

Derrumbes y lavados

Enero.—Lavados en los puentes de Atalanta y Vesta.
Febrero.—Derrumbe en la milla 7.½, ramal de Turrialba, y lavado del puente de Suruy y del de Atalanta.
Abril.—Lavado del puente de Atalanta.
Julio.—Tres derrumbes en la milla 25, Estrella.
Noviembre.—Lavados del puente de Atalanta, así como de los de Vesta y Suruy.
Diciembre.—Derrumbe en las millas 26.⅛-Estrella, y en la milla 7.½ ramal de Turrialba. Los puentecitos de Atalanta y Vesta, sufrieron daños. El río Estrella cambió su curso, y hubo un lavado de 350 pies entre Andromeda y Vesta. Otro lavado en la milla 29.⅛, Estrella.

Mejoras y trabajos especiales

Limón.—Se hicieron varias reparaciones en los talleres.
Siquirres.—Se limpió y refaccionó el tanque de aceite.
Estrella.—Reparación de cañerías.
Río Banano.—Se construyó un apartadero en la milla 8.½.
Madre de Dios.—Se refaccionó la cañería en la captación de aguas.
Peralta.—Se limpió y pintó el tanque de aceite.

Puentes

Todos los puentes de esta sección se han mantenido en buenas condiciones de servicio:

Se repararon los puentes colgantes de La Estrella, Atalanta y Vesta, que fueron destruidos por el temporal en dos ocasiones. Se hicieron reparaciones en los puentes 12-1, 26.6, 26-7, 27-1, 26-2 y 7-4. Se reforzó el puente de Beverly, y se repuso el pasadizo de Barnstorf. Se reemplazó por otro el puente de 99-5.

Edificios

Limón.—Se reformó la casa en que habita el Jefe de Muelles, y se repararon los pisos y partes de madera.
Bananito.—Se reparó la casa del capataz.
Zent.—Se hicieron reparaciones en las casas usadas para guardar aceite y en el cobertizo para carros.

Equipo

Se revisaron todos los equipos en uso, y se hicieron ligeras refacciones a las locomotoras.
Reparaciones de mayor cuantía: Locomotoras 2; carros de carga 19.
Ligeras reparaciones: Locomotoras 1, carros de carga 17, coches 2.
Se hicieron reparaciones generales en 37 carros de carga y cuatro coches.
Se reconstruyó un carro de carga Nº 1.707 y se pintaron 33 carros de carga. 3 carros de carga números 1.708, 1.709 y 1.710 se acondicionaron para acarrear piedra.

Movimiento de trenes

Se suministraron 524 trenes de carga para los diferentes departamentos.

Muelle Nacional

Se reparó el techo y se instalaron cañerías. Se pintó y reparó, de manera a conservarlo en buen estado de servicio. Se completó el muro de retención. Se inspeccionaron las pilastras, y se puso cobre a 39. Se puso nueva hélice al "Valle Riestra".

Estadística

El movimiento financiero y de trasporte durante el año fue el siguiente:

Total de entradas, oro americano	$	770.229.80
Total de gastos, oro americano	"	613.955.14
Pasajeros trasportados		132.589
Exportaciones.—Cueros, Kilos		———
Exportaciones.—Bananos, Racimos		2.967.207
Flete local.—Kilos		11.182.792
Encomiendas.—Kilos		72.737
Ganado caballar.—Cabezas		474
Ganado vacuno. Cabezas		451
Madera.—Pies lineales		1.422.773

Aprovecho esta oportunidad para suscribirme, del señor Secretario, atento S. servidor,

M. M. Marsh

United Fruit Company

San José, marzo 29 de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Señor:

Me es muy grato presentar a usted un informe de las operaciones de la United Fruit Company, en esta República, durante el año de 1927.

Cultivo de bananos

El 31 de diciembre de 1927, teníamos sembradas y cultivadas:

En el Distrito de Turrialba	412.39	Hects.
En el Distrito de Santa Clara	42.90	"
En el Distrito de Siquirres	974.51	"
En el Distrito de Zent	2238.00	"
En el Distrito de Río Banano	66.37	"
En el Distrito de La Estrella	1460.56	"
Total.	5194.73	Hects.

Exportacion de bananos

La exportación de bananos durante el año fue como sigue:

Vía Puerto Limón	7.368.539	racimos
Vía (Guabito) Sixaola	483.951	racimos
Total.	7.852.490	racimos

De los cuales fueron destinados:

A Estados Unidos	5.691.642	racimos
A Inglaterra	2.160.848	racimos
Total.	7.852.490	racimos

Cultivos varios

Al finalizar el año de 1928, la Compañía tenía cultivadas lo siguiente:

Limones. En la finca Colombiana	19.43	Hects.
Naranjas. En las fincas Navarro y Colombiana....	19.83	"
Grape fruit. En las fincas Navarro y Colombiana...	4.85	"
Piñas. En el distrito de Santa Clara	242.82	"
Total.	286.93	Hects.

Durante el año se exportaron los siguientes productos:

Piñas. Para los Estados Unidos	21.763	cajas
Naranjas. Para Cristóbal, Panamá	5.638	"
Grape fruits. Para Cristóbal, Panamá	810	"

DEPARTAMENTO DE HOSPITALES

El movimiento de enfermos en el hospital de la Compañía en Limón, durante el año de 1927, fue el siguiente:

Quedaban en el hospital al final del año de 1927	140	
Entraron, durante el año	5.157	
Salieron durante el año		5.137
Quedaban en el hospital a fin de año		160
Totales	5.297	5.297

Defunciones (incluidas en las salidas) durante el año 119.

El número de enfermos atendidos en el Hospital de la Compañía por cuenta de la Junta de Caridad, fue como sigue:

Quedaban del año pasado	21	
Entraron	782	
Salieron		777
Quedan para el año 1928		26
Totales.	813	813

Defunciones (incluidas en las salidas) durante el año 44.

Aprovecho esta oportunidad, para suscribirme del señor Secretario, muy atento y S. servidor,

M. M. MARSH

Inspección General de Ferrocarriles

San José, mayo 1º. de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Señor:

En cumplimiento de mi deber, tengo el honor de presentar a Ud. el informe del año 1927. Este informe abarca también todo mi período porque el período de mi nombramiento se vencerá pronto.

Reformas a la Ley de Ferrocarriles

El proyecto de reformas, pendiente de aprobación ante el Congreso Nacional, formulado por los distinguidos Diputados, Licenciados don Alejandro Alvarado Quirós y don Manuel Coto Fernández, debe ser discutido seguramente, en breve tiempo, y de ese modo cabrá a aquellos distinguidos ciudadanos y al que suscribe, el honor de haber iniciado en Costa Rica el movimiento de opinión, hoy incuestionable, de controlar de modo efectivo, nuestro sistema ferroviario como base indispensable de libertad económica y de verdadera soberanía.

En el mundo existe un movimiento de nacionalización de los ferrocarriles al cual nuestro país no puede sustraerse. Indudablemente quedaría Costa Rica como dueña absoluta de sus destinos en virtud de este esfuerzo patriótico en el que contamos con todo el país.

Inspección General

Las Compañías ferroviarias de la Zona Atlántica no han emitido su informe último de acuerdo con el método Standard, que yo sugería en mi nota del 17 de enero de 1925, publicada en "La Gaceta" que acompaño, método que el Ministerio adoptó desde entonces.

Tampoco han sometido a la aprobación del Gobierno, como es de ley, los cambios de tarifas, que son frecuentes. El Poder Público tiene la facultad de controlar, y debe hacerlo, la cuestión de tarifas.

Es por esta razón que esta Inspectoría no puede emitir su informe con la amplitud que lo desea. Se limita a llamar la atención sobre este hecho, para demostrar, una vez más, la necesidad de que el Legislador tome las medidas del caso para someter a esas empresas al poder soberano, ya que de lo contrario constituirían un Estado dentro del Estado.

San José, 17 de enero de 1925.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Vengo a solicitar de la autoridad de Ud. que de conformidad se digne prevenir a las Administraciones de los Ferrocarriles del país, que dentro del plazo prudeneial que Ud. tenga a bien fijar se sirvan presentar sus respectivos informes, los cuales han de contener los requisitos que la citada disposición exige, a saber:

1º—MEJORAS y ADICIONES A LA VIA.—Sus estructuras y edificios. (Tal como lo han hecho).

2º—REPARACIONES A LA VÍA:

a) Renovación traviesas cantidad
b) Renovación rieles cantidad
c) Balastado millas
d) Materiales varios (estructura de vía)

3º—REFACCIONES ETC., ESTRUCTURA VÍA:

a) Puentes
b) Alcantarillas
c) Edificios
d) Túneles

4º—MATERIAL RODANTE:

Locomotoras reparadas
Coches reparados
Carros reparados
Equipo trabajo
} Número de cada unidad reparada

5º—ESTADO DE ENTRADAS Y GASTOS DE EXPLOTACIÓN DEL AÑO:

Mantenimiento de la vía

Superintendencia
Lastrado
Traviesas
Rieles
Materiales diversos (estructura de la vía)
Lecho de la vía
Limpia, desyerba y desagües
Cercas, cruces y guarda ganados
Puentes y alcantarilla
Derrumbamientos y lavados
Edificios, patios y anexos
Conservación del telégrafo y teléfono
Reparación equipo de trabajo
Herramientas y suministros
Papelería y útiles de escritorio
Otros gastos

Mantenimiento del equipo

Superintendencia
Reparación locomotoras
— coches
— carros de carga
— carros motores
— maquinaria y herramientas de talleres.
Papelería y útiles de escritorio
Daños a personas
Otros gastos de talleres
Fundición

Gastos de transporte

Superintendencia
Despachadores de trenes
Servicio de estaciones, sueldos
Otros gastos de estaciones
Servicio de trenes, sueldos
Otros gastos de trenes
Servicio de locomotoras, sueldos
Otros gastos de locomotoras
Guardas, vigías y switcheros
Combustible para locomotoras
Agua para locomotoras
Descarrilamientos
Daños a personas y propiedades
Pérdidas y daños a fletes
Papelería y útiles de escritorio
Anuncios
Otros gastos
Suministros para carros motores
Suministros para telégrafos y teléfonos
Servicio de motores, sueldos

Gastos generales

Sueldo y gastos del Administrador
Sueldos y gastos de otros empleados generales
Suministros y gastos oficinas generales
Papelería y útiles de escritorio

6º—Inventario material rodante:

a) Locomotoras
b) Coches 1ª 2ª y salón
c) Carros cajón
d) Carros planos
e) Carros góndolas
f) Carros cabooses
g) Motores carros
h) Maquinaria y herramientas talleres

7º Estadística de las operaciones del Ferrocarril:

Fletes

Kilos trasportados
Total entradas fletes
Kilos trasportados en una milla (comercial)
Millaje de carros cargados
Peso medio por carro por milla
Producto por milla de carro
Millas de carro por cada milla de tren
Promedio de arrastre por tren

Pasajes

Pasajeros trasportados
Producto
Pasajeros trasportados en una milla
Producto por pasajero por milla
Promedio por pasajero
Número de millas recorridas por los coches
Producto por milla de coche

Combustible para locomotoras

Número de millas recorridas por los trenes
Número de millas recorridas por las locomotoras
Consumo por milla de tren (colones)
Consumo por milla de tren aceite (barriles)

Entradas y gastos

Entradas explotación
Producto por milla de tren
Gastos de explotación
Gasto por milla de tren

Millas recorridas por los trenes

Pasajeros
Carga
Mixtos
Trabajo
Carros movilizados
Trenes movilizados
Promedio de arrastre de cada tren (carros)
Promedio de arrastre de cada tren (toneladas)

Promedios por milla de tren

Gastos de tráfico
Mantenimiento del equipo

8º Estado del activo y pasivo balance anual.

Asimismo de conformidad con el artículo 53 de la Ley de Ferrocarriles es preciso que dichas Administraciones publiquen sus reglamentos con la aprobación del Ministerio de su digno cargo.

Soy de Ud. muy atto. s. s.,

Alfredo Sáenz
Inspector General de Ferrocarriles

Mejoras, adiciones y traslaciones

Para evitar repeticiones innecesarias *omito aquí* la reproducción de los datos suministrados por esas empresas al Ministerio. Pero me permito llamar la atención del Gobierno acerca del hecho de que el Ferrocarril de Costa Rica ha sido casi totalmente renovado, de modo paulatino, y los rieles removidos para otros lugares en donde los ha necesitado la *United Fruit Co.*, sin permiso del dueño de la empresa que es el Estado. Se han hecho, asimismo, las conexiones con pequeños ramales sin el permiso de la correspondiente autoridad. Si bien es verdad que, conforme a la Ley de Ferrocarriles, los ramales de uso privado pueden construirse al amparo del derecho de dominio, también lo es que no se puede co-

nectar esos pequeños ramales con el ferrocarril del Estado sino con el permiso—o siquiera con el conocimiento—del dueño del ferrocarril, que es la Nación. De lo contrario los terrenos adyacentes, como el que actualmente está titulando la *"United Fruit Co."*, en el distrito sexto, cantón tercero de la provincia de Heredia, con una área de 3,000 hectáreas, podrían ser explotados impunemente por esa empresa con sólo obtener el derecho de vía de los otros terratenientes, y construir un ramal privado hasta Guácimo. El Estado se reservó, especialmente en el artículo XXV del contrato Soto-Keith, el derecho de prolongar su ferrocarril y está fuera de cuestión que esa reserva significa que es el único que tiene derecho a esa prolongación y al uso de la vía principal para transportar a Limón los productos de esa zona. Si esto no fuera así resultaría sobrando tal reserva, ya que todo hijo de vecino tiene el derecho—nacido del dominio—de hacer dentro de su propiedad lo que a bien tenga y la ley le permita. Queda, pues, demostrado que, en el Ferrocarril de Costa Rica, no se puede hacer ninguna prolongación, ya se llame ésta *espolón, ramal o tranvía,* sin el previo consentimiento del Gobierno.

Casos como el del ramal de Monte Verde, de 9 millas de longitud, empleando materiales del Ferrocarril de Costa Rica importados al amparo del contrato Soto-Keith y reemplazados en esa vía por materiales importados en la misma forma, sin que el Gobierno haya tenido nada que decir sobre ellos, se multiplicarían de manera maravillosa el día que se llegará a abrir una investigación formal. Al Poder Legislativo toca disponer lo conveniente.

Estadísticas

El constante anhelo de esta Inspectoría, mientras la oficina ha estado a mi cargo, ha sido la formación de la estadística verdaderamente de ambas vías férreas. Sin estadística no es posible gobernar ni establecer ningún negocio. En cualquier establecimiento comercial, lo primero es la contabilidad, es decir, la estadística. Pero en mi empeño he tropezado con la renuencia absoluta de las empresas y la glacial indiferencia pública.

Se ha llegado a aceptar como una verdad absoluta que nuestro ferrocarril y el de la Northern no producen ganancias, sin fijarse en que la Northern paga, por contrato que no ha aprobado Costa Rica, 144,100 libras esterlinas anuales a la Compañía y si aquella Compañía lo hace debe ser porque alguna ventaja o ganancia obtiene.

De este modo ha nacido la convicción nacional, poco razonada, de que el ferrocarril es una carga para el Estado. Nos sentimos ufanos de que, con talento insuperable, hayamos logrado entregar a la United ese *elefante blanco.* Por su parte esa empresa debe sentirse también muy satisfecha, pues no de otro modo se explica que, después de habernos amenazado con retirarse de nuestro país desde 1907, haya estado el año pasado muy empeñada en la renovación de su contrato y esté ahora también empeñada, según el rumor público, en la misma tarea.

Pero lo verdaderamente pasmoso es que, no obstante las repetidas amenazas de abandonar nuestro país, a ningún hombre público o simple ciudadano se le haya ocurrido estudiar la posibilidad de que, una vez explotada la zona y cuando en realidad no tenga ganancias, la Compañía pueda abandonarnos el *elefante blanco.* ¿Y qué garantía tenemos contra eso? Ninguna.

La Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, a juzgar por el contrato con la Northern, que conocemos, sólo tiene la entrada anual de 149,100 libras esterlinas, garantizadas por la United, que la Northern paga. Pero, ¿sabemos nosotros si esa entrada está gravada, por cuánto tiempo y a favor de quién? Casi es seguro que aún no ha pagado el último empréstito por nosotros autorizado, de 200,000 libras esterlinas, para la construcción, entre otras obras, del ramal del Cairo, obligación que no cumplió. Por otra parte es muy probable que deba mucho del

primitivo empréstito, autorizado por el contrato Soto-Keith. Pero aunque no estuviera debiendo un solo centavo, ¿de qué nos serviría eso? La United puede asumir el pago anual de aquella cantidad y abandonarnos el ferrocarril,—nuestro elefante blanco,—sin que nosotros tengamos garantía alguna contra eso. ¿Que no lo haría? Si llegara a ser, de veras, una empresa improductiva, lo haría sin ninguna duda y con ello no faltaría a ningún compromiso ya que nosotros le *concedimos* su explotación, es decir, le cedimos un derecho. Y todo derecho es renunciable.

¿No dará algo en qué meditar esta observación a nuestros estadistas?

Es tiempo ya de definir—y lo ha sido desde 1905—la situación de ambas empresas. En lo relativo al ferrocarril de Costa Rica debe colocarse a la Northern en esta disyuntiva: se declara la caducidad de la contrata, ahora que es improductiva la empresa, con fundamento en las causales que en capítulo aparte expondré, o garantiza satisfactoriamente que mantendrá buen servicio durante todo el tiempo del contrato y garantiza, además, el uso gratuito, seguro y libre de la vía hasta Limón por cualquiera prolongación del ferrocarril que el Gobierno haga o mande hacer.

Es de todo punto indispensable la creación de una estadística completa de ambas empresas, desde que iniciaron sus operaciones hasta la fecha.

Tarifas

Los artículos 15, 16, 17 y 18 del contrato Soto-Keith; el artículo 5º. del contrato Vargas Schutt, el artículo V del contrato Pacheco Keith, establece el máximum a que pueden llegar las empresas ferroviarias de la Zona del Atlántico y la Ley de Ferrocarriles, en sus artículos 53 y 59, señalan las formalidades que hay que llenar para modificar las tarifas, *aun aquellas que estén comprendidas dentro de las limitaciones de los contratos.* La ley no dice esto último, pero en el artículo XXVI del contrato Soto-Keith, el artículo VII del contrato Vargas Schutt y el artículo VII del contrato Pacheco-Keith el Gobierno se reservó, de manera expresa, la facultad de dictar las disposiciones y reglamentos que juzgue necesarios para mantener la obra en buen estado y para asegurar la regularidad y seguridad del tráfico, llegando el contrato Soto-Keith hasta establecer, en el mencionado artículo XXVI, que la administración que se confiere al contratista *no perjudica la soberanía nacional.* ¿Podrá negarse que el Estado tiene el derecho de emitir cuantas leyes sobre policía, vigilancia y reglamentación de tarifas quiera dictar en lo relativo a los ferrocarriles existentes bajo los contratos antes mencionados? Indudablemente no hay obstáculo alguno. Así lo comprendió nuestro actual señor Presidente Licenciado don Ricardo Jiménez, cuando siendo diputado, en 1907, inició el proyecto de ley que acompaño, así como el dictamen favorable emitido por la Comisión nombrada al efecto por el Congreso. Quizás ahora, que el señor Licenciado Jiménez vuelve a la vida privada tenga a bien apoyar con sus valiosas luces ese proyecto suyo para evitar que se diga de él, como de Juan Jacobo Rousseau, que tuvo un hijo para abandonarlo en la Inclusa. O tal vez haya diputados patriotas que quieran aprovechar ese trabajo de aquel ilustre patricio y hacer que se convierta en ley de la República.

Dejo para adelante la cuestión de las tarifas especiales, por la especial importancia de este asunto.

Ningún cambio de tarifa ha sido sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo, durante la presente Administración, a pesar de haber efectuado muchos

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
San José de Costa Rica

Proposición del Diputado don Ricardo Jiménez O.

El Congreso, etc.

DECRETA:

Artículo 1°.—Créase una Comisión de Ferrocarriles, de policía sobre los mismos, encargada de ver que ellos cumplan los deberes del servicio público que desempeñan.

Artículo 2°.—Se compondrá de tres miembros propietarios y dos suplentes, uno de los cuales será abogado; y todos serán de libre nombramiento y remoción del Congreso.

Artículo 3°.—Residirá en la capital de la República, pero podrá ejercer sus funciones en cualquier punto del país.

Artículo 4°.—Se le autoriza para imponer multas de mil a diez mil colones a cualquier empresa de ferrocarril, que cometiere alguna de las siguientes infracciones:

1°.—Si habiendo recibido orden de la Comisión para poner en buen estado de servicio alguna parte de la línea, sus estaciones o bodegas, dejare pasar el plazo racional que la Comisión le hubiere fijado sin cumplir dicha orden.

2°.—Si usare material rodante en tan mal estado que peligrare la seguridad de las personas o cosas trasportadas.

3°.—Si desatendiere las órdenes que la Comisión le hubiere dado de equipar el ferrocarril, en el plazo racional señalado por la Comisión, con el material rodante que fuere necesario para el tráfico regular y expedito del ferrocarril.

4°.—Si hiciere correr trenes sin tener en cuenta las reglas fijadas por la Comisión o aprobadas por ella, tendientes a evitar choques, descarrilamientos u otros accidentes.

5°.—Si en el precio de los fletes o pasajes, o en el modo o lugar de pagarlos, o en el tiempo y lugar de recibir carga o pasajeros, o de entregarla o dejarlos, o en el modo de verificar el trasporte o en cualquier otro particular del trasporte, o sus incidentes, diere a una persona facilidad o ventaja que negare a otra, o rompiere de cualquier manera la perfecta igualdad con que deben ser tratados, para estar en las mismas condiciones cuantos reclamen los servicios de la empresa a no ser en los casos en que según las concesiones o las reglas dadas por la Comisión atendiendo la naturaleza del trasporte u otro motivo justificado, haya lugar a hacer diferencias, en el servicio ferrocarrilero. Se entenderá, entre otros casos, que se rompe por parte de la empresa esa ley de igualdad si a pretexto de que una persona carga más de un carro, o asegura determinada carga para una o más veces o a pretexto de que esa persona proporciona locomotoras o carros propios, se concede a dicha persona tratamiento diferencial, sea en cuanto a flete o en cualquier otro respecto.

6°.—Si tratándose de carga de frutas o de otros artículos que por su condición requieren presteza y exactitud en el trasporte, no suministrare oportunamente los carros o trenes que se le pidieren con previo aviso de veinticuatro o más horas, siempre que la demanda no fuere inopinada, pero aun en este caso habrá infracción si la empresa tuviere medios de atender la orden recibida y no la atendiere.

7°.—Si el trasporte durare más del tiempo que fuere regular o acostumbrado.

8°.—Si concediendo o habiendo concedido a alguna persona el derecho de conectar con las líneas de la empresa las vías férreas de dicha persona, sea para que los trenes de ésta corran en aquellas líneas o para que los de la empresa discurran por tales ramales privados, negaren ese mismo derecho a otra persona o no le dieren las mismas facilidades en el trasporte, en el supuesto de que una y otra persona se hallaren prácticamente en igualdad de condiciones.

9º.—Si concediendo a una persona la facilidad de que las locomotoras o carros de ésta corran por los carriles de la empresa, la negaren a otra persona.

10.—Si hubiere cobrado fletes o pasajes indebidos y no devolviere al interesado el exceso, después de requerida al efecto por la Comisión.

11.—Si sin justa causa o motivo que la disculpe no recibiere carga para trasportar o no la trasportare, o no la entregare al destinatario, su causa-habiente o representante.

12.—Si pusiere en vigor tarifas no obstante haber sido desaprobadas por la Comisión por no estar apoyadas, sea en cuanto a precios o modo de cobro, en la respectiva concesión o sus modificaciones; o si hiciere cambios en sus tarifas sin dar al público la noticia del caso con la anticipación racional que señalen los reglamentos de la Comisión.

13.—Si, en fin, de cualquiera otra manera faltare gravemente a las obligaciones de su concesión o a las de los porteadores públicos.

Artículo 5º.—Si no obstante la imposición de la multa, la empresa se mantuviere en la infracción penada, podrá la Comisión reagravar la multa con otra de cien a mil colones por cada día que persistiere la infracción.

Artículo 6º.—Las infracciones leves, como la de la falta de publicación del orden en que se ha de verificar la carrera de trenes ordinarios, la de falta de regularidad en la salida y llegada de dichos trenes, las cometidas contra la limpieza de los edificios y vehículos, etc. etc., podrán ser corregidas por medio de multas de cien a mil colones.

Artículo 7º.—Estará exenta la empresa de responsabilidad si demostrare que la infracción fue ocasionada por un caso fortuito o de fuerza mayor, cuya ocurrencia o consecuencias no pudo evitar.

Artículo 8º.—Antes de imponer la multa, la Comisión oirá a la empresa por lo menos una vez, para que haga valer las defensas que tuviere.

Artículo 9º.—La Comisión se moverá a instancia de parte perjudicada, o aun de oficio, desde que llegare a su noticia de cualquier modo la irregularidad cometida por la empresa.

Artículo 10.—Los procedimientos de la Comisión serán sumarios. Tendrá facultad para examinar testigos, consultar los libros y documentos del tráfico de la empresa, para recibir o mandar evacuar, aun de oficio, cualquier clase de pruebas; y en sus decisiones se atendrá a la regla de verdad sabida y buena fe guardada. Las resoluciones de la Comisión se tomarán estando presentes los tres miembros y por unanimidad o mayoría de votos.

Artículo 11.—Para hacer efectivas las multas que la Comisión impusiere, caso de no ser pagadas con prontitud, podrá nombrar ella un interventor que colecte, en las oficinas de la empresa, lo producido por fletes y pasajes, hasta en la cantidad necesaria para solventar la multa y los gastos de la cobranza; y aun podrá, si lo creyere necesario, llegar hasta decretar y ejecutar el embargo del ferrocarril, por el tiempo necesario para que se haga efectivo el pago de la multa, de las indemnizaciones ordenadas y de los gastos ocasionados.

Artículo 12.—La Comisión, en la sentencia en que imponga la multa o después, tendrá autoridad de fijar la indemnización que deba la empresa a la persona a quien haya perjudicado la infracción penada.

Artículo 13.—Contra la resolución de la Comisión en que se impusiere una multa o se condenare a la devolución de objetos o de dinero, o al pago de alguna indemnización, podrá la empresa recurrir en nulidad ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo; pero no se dará curso a la demanda mientras no deposite la empresa el monto de las condenaciones que se hubieren hecho contra ella.

Artículo 14.—Si la empresa por explotar negocios de agricultura, o de comercio, o de otro género, tuviere que trasportar mercaderías, productos u otros efectos, será considerada en ese respecto, salvo en lo referente al precio, como cualquier otro cargador para los fines de esta ley.

Artículo 15.—Las disposiciones de la presente se extienden, en cuanto fueren aplicables, a las empresas que manejaren o hicieren el servicio público de muelles.

Artículo 16.—Los reglamentos que emita la Comisión para fijar los detalles de sus procedimientos o para asegurar el buen orden y regularidad del tráfico ferrocarrilero necesitarán la sanción del Poder Ejecutivo.

RICARDO JIMÉNEZ

CONGRESO CONSTITUCIONAL:

Encargada vuestra Comisión de Legislación de estudiar el proyecto del Licenciado don Ricardo Jiménez sobre creación de un Tribunal de Policía de Ferrocarriles, ha visto con la más viva satisfacción ese trabajo, que fija y concreta un deseo y llena una necesidad por todos y en todos los lugares de la República sentidos.

Dentro de nuestras molestias interiores, ninguna tan dura de soportar como la que se desprende de la desesperante indiferencia por las cosas e intereses de los nacionales y de la inexplicable superioridad propia de conquistadores que gastan desde antaño las grandes compañías extranjeras.

Pruebas sobre la exactitud de nuestra impresión no hay que buscarlas ni ofrecerlas: basta hacer uso en cualquier día del año del ferrocarril para convencerse que todo lo existente sobre esa faja de tierra cubierta por los rieles de la orgullosa compañía, no es de Costa Rica ni de los costarricenses. Tal situación viene prolongándose hasta hoy sin que en nada hayan influido las platónicas protestas y las notas galanas de nuestros estadistas.

Profundamente convencidos de que así piensan nuestros conciudadanos y de que ese pensar obedece a hechos de vejación mil veces y todos los días repetidos, no vacilamos en acoger el movimiento de reacción impulsado por nuestro muy distinguido compañero el Licenciado don Ricardo Jiménez.

Por tanto, tenemos la honra de recomendar muy respetuosamente a la Cámara exactamente el mismo proyecto sometido a nuestro estudio con la única variante que el autor de la proposición nos insinúa con respecto al artículo 2º. En efecto, para evitar ciertas dudas y discusiones, creese preferible dejar al Poder Ejecutivo el nombramiento de las tres personas que deben integrar la comisión y dotar desde luego esos cargos con la respectiva remuneración.

El proyecto quedaría, pues, y lo recomendamos así:

El Congreso, etc.

DECRETA:

Artículo 1º.—(Como en el proyecto original).

Artículo 2º.—Se compondrá de tres miembros propietarios y dos suplentes, uno de los cuales será abogado; todos serán de nombramiento y remoción del Poder Ejecutivo y devengarán cada uno un sueldo mensual de cuatrocientos colones.

(Los artículos 3º. a 16 como en la proposición del señor Jiménez).

Al Poder Ejecutivo

Dado, etc.

Sala de Comisiones del Congreso Constitucional.—Comisión de Legislación. San José, 24 de mayo de 1907.

P. PÉREZ ZELEDÓN

TOB. ZÚÑIGA MONTÚFAR

CARLOS Mª. JIMÉNEZ

Reglamento

No obstante haber sido aprobado el Reglamento Standard por el Ministerio, éste no ha sido puesto en vigor para todos los ferrocarriles del país, y es un deber del Gobierno establecerlo, tanto por la uniformidad en las leyes como para que los empleados de todas las empresas estén sometidos a los mismos mandatos. De este modo un empleado no tendrá dificultad en pasar de una a otra empresa y estaremos listos con el personal nacional idóneo cuando, por cualquier razón, tomemos posesión de las vías férreas que hoy administran las compañías extranjeras.

Los ramales

Han sido construidos, antes y durante la Administración que está para terminar, muchos ramales ferroviarios, que han entroncado con el ferrocarril de la Northern Railway Co. Al entroncar con esas vías no han adquirido, en concepto de los constructores, el carácter de uso público, de manera que a aquellos entran los trenes que los respectivos dueños de tales ramales quieren. Esta es una situación, asaz anormal, que no puede prolongarse. No me ha sido posible obtener un informe detallado de los lugares, extensión, fecha de construcción y dueños de esos ramales (algunos de ellos llamados tranvías) porque las Compañías se guardan esos detalles como cosa secreta. Pero al Poder Público le sería fácil investigar todo eso y dictar las disposiciones del caso abriendo al servicio público tales vías o negándose a permitir su funcionamiento en caso de que los respectivos propietarios se nieguen a ello. Creo que es el único caso en el orbe de un país que ignore cuál es la extensión de su red ferroviaria y quiénes son los dueños de ella. Yo solamente tengo la noticia de que la United Fruit Co. es dueña de algunos de esos ramales, si bien es verdad que, según se me asegura, en 1911 o en 1912, el representante de esa Compañía declaró que pertenecían al Ferrocarril de Costa Rica muchos de los que ahora hace aparecer como suyos esa Compañía frutera. Yo me he encontrado solo, y sin la fuerza para hacer respetar mis solicitudes, en la imposibilidad de llevar adelante esa investigación. Ojalá la nueva Administración quiera llevarla a efecto.

Tierras

Por razón de las investigaciones, estadísticas y estudios de nuestra situación en cuanto a ferrocarriles, me he llegado a dar cuenta de que existe una gran cantidad de tierras que fue concedida por razón de contratos ferroviarios. Y creo de una importancia capital la investigación cuidadosa de la forma en que las obligaciones relacionadas con el cultivo se han cumplido, a fin de recuperar aquellas que hayan caducado así como declarar la caducidad de la respectiva contratación ferroviaria. Los traspasos, que yo sepa, jamás han sido sometidos a la aprobación del Gobierno. En el Registro de la Propiedad, tan eficiente entre nosotros, se puede obtener fácilmente un informe a ese respecto y a ello tendía el punto 2º. de mi nota del 13 de abril.

Tributos

Las Compañías ferroviarias de la zona del Atlántico no han pagado el impuesto del 2 % y el impuesto sobre los tiquetes que, aunque el respectivo decreto haya sido derogado, están obligados a pagar. Ese impuesto debe restablecerse y aumentarse en la cuantía necesaria para proveer a la prolongación de nuestra vía hacia Sarapiquí y hacia la reserva territorial conocida con el nombre de Astúa-Pirie, debiendo obligar previamente a la Compañía, de acuerdo con el contrato Soto- Keith, a permitir el libre y gratuito tránsito de los trenes a Limón.

Tampoco han pagado las Compañías el impuesto territorial directo, sobre cuyo extremo versó mi nota del 2 de setiembre de 1926 y la del 13 de abril de este año. En esas notas llamé la atención acerca del expediente creado el 22 de octubre de 1918 ante la Oficina de la Tributación Directa a iniciativa de los representantes de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica y la Northern Railway Co. para que se declare si estaban obligadas al pago del 2 % sobre las rentas y tiquetes y al pago del impuesto territorial. Aquella oficina emitió su resolución en sentido afirmativo y, en virtud de no haberse conformado con esa resolución aquellas Compañías, fue remitido, en alzada, al Ministerio de Hacienda el expediente, el 4 de marzo de 1920, fecha en que aparece firmado el recibo por el Oficial Mayor de aquel Ministerio, don Alfonso Guzmán. A pesar de mis diligencias no ha sido posible averiguar la resolución definitiva de aquel Ministerio.

Presentaré oportunamente, ante el Congreso Nacional, una exposición que contendrá una apreciación aproximada de lo que el Estado tiene en poder de esas empresas, por esas y otras razones, con cuya suma debe hacerse la prolongación de la vía férrea hacia Sarapiquí y hacia la reserva Astúa.

El petróleo, la gasolina y otros artículos importados libremente, sin derecho alguno

Otro asunto de la mayor importancia que debe resolverse a la mayor brevedad posible es el de la libre importación acostumbrada e indebida del petróleo, gasolina, madera y otros artículos por las mencionadas Compañías.

En mi nota a ese Ministerio, fechada el 3 de setimbre de 1926, llamé la atención del Gobierno sobre todas estas irregularidades, en la siguiente forma:

"1.—Desde 1917 a la fecha, las Compañías del Atlántico (Northern Railway y United Fruit Co.), importan petróleo crudo en grandes cantidades hasta para abastecer el consumo del tráfico marítimo con Limón y puertos de escala de la ruta de New York, Boston, New Orleans y Liverpool. Según criterio de los Sres. Secretarios de Estado que han actuado durante el lapso comprendido de 1917 a 1924, la introducción del artículo citado no está comprendida dentro de la clásula respectiva del contrato que faculta la libre introducción de materiales para uso del Ferrocarril de Costa Rica. Existe el correspondiente legajo de documentos por los cuales se ordenaba al Administrador de la Aduana de Limón de cargar en cuenta especial el monto de exportación de los derechos de importación del petróleo crudo.

2.—Hasta el año de 1925 la gasolina que ha importado la *United Fruit Co.* por Limón y en estos últimos tiempos por vía Puntarenas, siempre se desalmacenó con los derechos de aduana correspondientes; sin embargo, desde principios del año citado esas empresas gozan de la libre importación de gasolina.

3.—En igualdad de condiciones introducen al país los siguientes artículos: pintura de aceite, aguarrás, linoleum y otros. Según la Contaduría Mayor dichas empresas siempre pagaron los derechos del caso hasta principios de la presente Administración que dejaron de hacerlo pudiendo ahora importar toda la cantidad que les place, ya que esas empresas—como es sabido—tienen negocios de comercio en Limón y bajo las condiciones en que operan—no pagando derechos de aduana—tienen y disfrutan de una ventaja que va en detrimento y pérdida del comercio en general.

4.—La madera que importan en grandes cantidades tampoco le produce un céntimo al Fisco, siendo de observar que esa madera que trafica la *United Fruit Co.* la emplean para atender a contratos de construcción de puentes a particulares con perjuicio de los contratistas del país.

Como no se ha publicado contrato alguno en que conste que a las empresas citadas se les permite la libre introducción de mercaderías de que hago

referencia, y visto que hay una disparidad de criterio entre los funcionarios de ayer y el ilustre de Ud. con respecto a la interpretación de las leyes respectivas."

A esa nota Mr. M. M. Marsh, con la representación de la Northern Railway Co., contestó el 27 de setiembre de aquel año, lo siguiente, al trascribírsele mi nota:

"*Primer punto:* Efectivamente desde 1917, en sustitución del carbón, la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica ha venido importando petróleo crudo como combustible para sus locomotoras. La importación de ese artículo se ha hecho al amparo de las franquicias acordadas en las concesiones, habiendo sido criterio invariable del Ministerio de Hacienda que el petróleo por la señalada importancia que tiene en la explotación y mantenimiento de los ferrocarriles, se introduzca libre de derechos de Aduana. La United Fruit Co. ha venido importando petróleo desde el año 1922, en virtud de la concesión que le fue otorgada por el contrato Soley-Chittenden, aprobado por el decreto legislativo Nº. 36 de 6 de diciembre de ese año.

Punto segundo: La gasolina tiene su aplicación en la operación y manejo de carros motores, todos ellos de propiedad de la empresa del ferrocarril. Esos carros están destinados al servicio de la Administración y para casos de urgente locomoción. La utilidad práctica de los mismos en la explotación y mantenimiento del ferrocarril es tan manifiesta que actualmente ellos constituyen un factor de importancia vital en todos los departamentos del ferrocarril; en efecto están al servicio del Jefe de Tráfico, del Jefe de Vías, de los empleados encargados de la inspección y mantenimiento del ferrocarril, de nuestros ingenieros, etc. etc. En fin con ello se ha llegado a conseguir un eficiente beneficio en favor de la empresa y del público que de ésta se aprovecha.

Estos motivos han sido los que nos han hecho considerar la gasolina incluida en la franquicia otorgada en nuestras concesiones y ellos, seguramente, los que han valido hasta hoy al Ministerio de Ud. para concederse la exención de derechos.

Es cierto que al servicio de la United Fruit Company se han puesto algunos de esos carros motores, pero ello se ha hecho cargando mensualmente a esa empresa el servicio respectivo.

Punto tercero: Los materiales a que se refiere el señor Inspector en este párrafo, tienen su aplicación en la conservación y mantenimiento de la obra del ferrocarril y sus anexidades. Como tales, se han importado siempre al amparo de la franquicia y no han sido empleados nunca más que para el servicio del ferrocarril. La empresa tiene un departamento especial en la ciudad de Limón, donde conserva en depósito todos esos materiales y de los libros del mismo constan las entradas de todas y cada una de las importaciones, y además, la salida de los materiales con indicación del empleo que a ellos se da. Me es muy grato poner a la disposición de Ud. los libros de ese Departamento, los cuales coinciden exactamente con los pedimentos de desalmacenaje correspondientes.

Punto cuarto: Suplico al señor Ministro acogerse a lo que al respecto dice el señor Contador Mayor. La palabra de este funcionario es el exponente de la verdad en el manejo de esas importaciones".

El señor Contador Mayor, don Gerardo Sáenz G., se sirvió informar lo siguiente:

"*Primer punto:* Jamás he tenido noticia de que el petróleo crudo, que importa el ferrocarril o la Northern para el manejo de sus máquinas, ha pagado los correspondientes Derechos de Aduana; y desde mediados del año 1920 en que fui nombrado en el puesto que ocupo, ni una sola vez siquiera, se me ha consultado o discutido sobre el particular. Todavía nadie ha podido probarme que siendo el petróleo crudo el combustible obligado para el buen manejo del ferrocarril, no entre en la cláusula 23 del contrato Soto-Keith, que dice: "*La empresa podrá introducir libre de Derechos de Aduana, el material fijo y rodante y demás útiles*

para la construcción, explotación y conservación del ferrocarril". Sobre estas importaciones paga la Comañía solamente un 2 % sobre el monto de los Derechos de Aduana propiamente dichos como Impuesto Consular, que representa una suma de no menos de ₡ 20,000.00 al año; esto está diciendo lo alto del aforo para un artículo de tan gran consumo.

En cuanto a la United Fruit Co. cada vez que le ha comprado petróleo crudo a la Northern, esta última ha pasado aviso a la Aduana a fin de que autorice la venta y cobre los correspondientes derechos.

Lo que sí me llama sobremanera la atención es que el señor Inspector de Ferrocarriles, ignore a estas horas la concesión que tiene la Compañía Frutera, dada a fines del año 1922 en que se permite tener un depósito para abastecer el consumo de sus barcos entre Limón y puertos de escala, pagando por todo derecho por cada barril que se importa con este fin $ 0.05.

Segundo punto: En este caso creo firmemente que está obligada la Compañía del Ferrocarril, al pago de todos los derechos e impuestos que pesan sobre la gasolina. Este producto lo usa de preferencia la empresa, en sus carritos motores que hacen el servicio de las fincas de la United, o para el traslado rápido de sus empleados en cualquier momento; en todo caso no puede considerarse la gasolina, como el combustible obligado que decíamos en el caso anterior.

Es cierto, que en la pasada Administración, no pudieron desalmacenar la gasolina libre de derechos, pues el Administrador de entonces de la Aduana de Limón, de conformidad con nota 1034 de 7 de mayo de 1917 de esa Secretaría, no consintió en ello. Los reclamos repetidos que presentó la Northern sobre estos casos, fueron rechazados por la Secretaría, con vista de los informes de la Administración de Aduana del puerto citado y de esa Contaduría.

Tercer punto: Este punto es difícil de tratar, y confieso que nunca he logrado saber por qué la Aduana en otro tiempo daba libre el barniz, por ejemplo, y no la pintura preparada para carros.

Recuerdo que la Secretaría alguna vez me pidió informes y dije algo parecido, agregando también lo amplio del contrato.

Sobre este caso debería llegarse a un arreglo en que se determinara claramente, cuáles artículos gozan de la exención, para terminar de una vez con estas dificultades y disparidad de criterios.

Cuarto punto: Lo único que puedo informar sobre este punto es que la United Fruit Co., ha pagado siempre los derechos sobre sus correspondientes importaciones y que no me consta lo dicho por el señor Inspector sobre que esta Compañía aproveche lo importado por el ferrocarril."

El señor Contador Mayor, al contestar el primer punto de mi nota, cita, en su concepto triunfalmente, el contrato Soto-Keith para demostrar que la Northern tiene el derecho de introducir libremente el petróleo como combustible para uso del Ferrocarril de Costa Rica.

Pero es que el señor Contador Mayor ignora que la *Northern Railway Co.* no tiene el derecho de representar al Ferrocarril de Costa Rica porque el contrato celebrado en Londres, sin conocimiento de nuestro Gobierno, jamás ha sido aprobado por el Estado? ¿Acaso el señor Contador Mayor ha creído que la Northern y el Ferrocarril de Costa Rica son, legalmente y en relación con el contrato que cita, una misma cosa para nuestro país?

El contrato Pacheco-Meiggs-Keith, de 1894, que regula, en parte, las operaciones de la Northern, en su artículo 4º., establece la "exención de los Derechos de Aduana, muellaje, o cualquier otro impuesto sobre *carbón*, puentes de hierro, material rodante, durmientes de hierro, herramientas y aquellos útiles y materiales que a juicio del Gobierno sean *necesarios para la construcción y mantenimiento de la obra*". Todavía nadie ha podido probarme que el Estado deba ser más cuidadoso en la defensa de la Northern que ella misma. Si ella no incluyó

en la libre importación más que el carbón ¿por qué el Gobierno debe incluirle el petróleo? Y no se nos diga que debe reputarse como necesario para la construcción y mantenimiento de la obra, porque siguiendo ese camino se podría incluir todo lo que el hombre necesita, ya que para esa construcción y mantenimiento forzosamente se emplea el esfuerzo humano.

El contrato Vargas-Schutt, de 1892, que dio origen y regula, también en parte, las operaciones de la misma Northern Railway Co. en su artículo 3º., establece la exención "de los Derechos de Aduana sobre los instrumentos, útiles, materiales y todo lo *necesario para la construcción y mantenimiento* de la obra". Sobre la interpretación de este artículo cabe el mismo razonamiento del párrafo anterior.

Yo no soy abogado, pero la interpretación de las leyes, conforme al sentido común, me atrevo a hacerla. Y ese sentido común me indica que, si la Compañía interesada no cuidó de incluir los combustibles, diferentes del carbón, en su franquicia, no deben ser los funcionarios públicos costarricenses los llamados a hacerlo.

El señor Contador Mayor, en el párrafo final de la contestación al primer punto de mi nota, se manifiesta extrañado de que el Inspector General de Ferrocarriles ignore que la *United Fruit Co.* tenga la libre importación del petróleo para su depósito en Limón pagando por todo derecho $ 0.05 por barril. Yo conocía el contrato contenido en el decreto legislativo número 36 del 4 de diciembre de 1922, cuyo artículo II establece que "el petróleo que en ese tanque se almacene será usado para combustible de vapores mercantes, ya sean de la *United Fruit Co.* u operados por ella o bien de cualquier otra línea". Lo extraño es que un funcionario costarricense trate de justificar el uso no autorizado que de ese petróleo se quiere hacer en el país.

Este asunto es de la mayor importancia. Costa Rica no debe perder los derechos que se le han dejado de pagar por la indebida libre importación de petróleo efectuada, por largos años, por todas las Compañías referidas.

El punto segundo de mi citada nota, relativo a la importación de gasolina, fue totalmente aceptado por el señor Contador Mayor. ¿Por qué razón no se ha cobrado el impuesto correspondiente sobre la gasolina que por esas empresas se ha importado libremente? Yo no lo sé, pero me cabe la honra de haber llamado constantemente la atención del Gobierno a ese respecto.

En cuanto al tercer punto de mi nota, relativo a la indebida importación que se ha permitido a esas compañías, de pintura de aceite, aguarrás, linoleum y otros artículos, el señor Oficial Mayor manifiesta que es difícil tratar el asunto y confiesa que no ha logrado saber por qué la Aduana, en otro tiempo, daba libre el barniz y no la pintura preparada para carros y opina que debe determinarse de una vez cuáles deben ser los artículos de libre importación.

En mi concepto no hay duda alguna. Y lo confirma la resolución del Gobierno a la petición hecha el 25 de agosto de 1925 por don Federico Witting, representando a la *Compañía del Ferrocarril de Costa Rica* y Mr. M. M. Marsh, representando a la *Northern Railway Co.*, para que se declarara la libre importación de los siguientes 41 artículos:

Tubo y conexiones de cañería, tapaojos de vidrio, excusados enlozados, toallas de papel, baldes para agua, pajilla tejida, estropajos, cáñamo, limpiapisos, espejos, lápices de carpinero, máquinas de escribir, canfín, lona, medidas de metal, tela, madera, bisagras hierro, bronce, etc.; remos, aguja de acero, tanques metálicos, vasos de papel, imitación cuero, tela de tapizar, escobas, jabones, papel de envolver, cera para pisos, gasolina, linoleum, máquinas para calcular, pasta duplicadora bombillas incandescentes, picaportes, fechadores para tiquetes, contravidrieras para ventanas de coches, vidrios para ventanas de coches, catálogos de ferrocarril, bandas para gorras de conductores, cortinas para ventanas de coches, gorras para conductores, libros técnicos de ferrocarril.

Esta solicitud fue denegada casi totalmente, pues sólo los siete últimos ar-

tículos fueron declarados de libre introducción. El Poder Ejecutivo para resolver en esa forma aquella solicitud tuvo en cuenta las siguientes consideraciones:

"Que al revés de lo afirmado por las compañías el Gobierno, lejos de haber venido limitando las franquicias que benefician dichas empresas, ha concedido la liberación sobre muchos artículos que no figuran explícitamente en los contratos, pero que se han considerado, a instancias de los interesados, como sucedáneos o reemplazantes de otros que sí aparecieren estar incluidos en la franquicia;

Que de esta liberalidad, por parte del Estado, es prueba fehaciente, la elevada cifra que representa el monto de los derechos aduaneros concedidos en favor de las compañías, cifra que se elevó, durante el año anterior, a ₡ 2.428,495.00 y que alcanzó, en sólo el primer semestre del actual, a ₡ 1.336,922.00;

Que es, por otra parte, cierto que las compañías no ejercen el comercio de compra-venta, como también lo es y así se complace en reconocerlo la Secretaría, que la conducta de ambas empresas, en sus relaciones con las Aduanas ha sido escrupulosamente correcta;

Que en el cinco por ciento (5 %) es un sustituto de la Patente Nacional, y está destinado a gravar las importaciones de los particulares no establecidos con comercio abierto, para evitar que éstos resulten en condiciones de favor sobre los comerciantes que pagan el impuesto de la Patente;

Que la cláusula del contrato Soto-Keith referente a los derechos aduaneros dice, en lo pertinente, que "La Empresa podrá introducir, libre de derechos, el material fijo, rodante y demás útiles para la construcción, explotación y conservación del Ferrocarril" y que tal redacción, a pesar de su amplitud, claramente expresa que la concesión sólo abarca a los útiles indispensables para la explotación y conservación de la Empresa, pero en ninguna forma, a aquellos otros útiles destinados a objetos, oficinas o demás que, aunque tengan relación con las actividades de la Empresa, no son esenciales a la construcción, explotación y conservación del ferrocarril, y en varios casos, ni siquiera volverán al Estado, al término de la concesión, por haberse destinado a mejorar propiedades que no forman parte inherente del ferrocarril;

Que por lo que atañe a la gasolina, los mismos interesados declaran que es usada, no para la explotación del ferrocarril sino para los carritos motores, los cuales, según es sabido, tienen particular empleo para el uso de los empleados de la Compañía Frutera, siendo el combustible que usa el ferrocarril, no la gasolina sino el carbón y el petróleo, sobre los cuales no han pagado nunca, ni pagan ahora, ningún derecho.

Que dentro del criterio liberal de que se ha hecho mérito, cabe considerar como amparados por la franquicia algunos artículos de los comprendidos en la lista presentada por las empresas, pero, en ninguna forma, la totalidad ni siquiera la mayor parte de ellos.

Este razonamiento demuestra, de modo indudable, que el Estado tiene perfecto derecho a reclamar toda cantidad que se le debe por esos y otros artículos indebidamente desalmacenados sin el pago de los correspondientes derechos de importación por esas empresas. El monto de esa deuda es, a no dudarlo, muy grande, y debe emplearse en la continuación del ferrocarril por cuenta del Gobierno.

El cuarto punto de mi mencionada nota, que trata de la madera que importan las empresas ferroviarias, en gran parte traficada por la *United Fruit Co.*, ni siquiera fue contestado, pues la evasiva de que la United paga por lo que importa no es contestación. Yo denuncié el hecho de que las empresas ferroviarias del Atlántico importan madera al amparo de sus concesiones y que esta madera la usa la *United Fruit Co.* o trafica con ella. Reitero mi denuncia y espero que se investigue y se cobre no sólo lo que se debe sino que se impongan las sanciones de ley a los culpables de esa defraudación fiscal. La investigación debe llevarse ade-

lante y abarcar todo el tiempo en que esas empresas han hecho importaciones de madera.

Costa Rica debe hacer efectivos todos sus reclamos contra esas empresas, a fin de poder llevar adelante la prolongación del ferrocarril hacia la reserva Astúa y la zona de Sarapiquí.

El ramal de Pejivalle

La anomalía de conceder a la *Northern Railway Co.* la construcción del ramal de Pejivalle con los materiales viejos de los ramales muertos de Limón a Moin y de Limón a Westfalia, que dicha compañía estaba obligada a mantener, y, en adición a liberarla de esa obligación, concederle la autorización de emplear esos materiales en la construcción del ramal de Pejivalle y facultarla, además, para que cobre un flete adicional en dicho ramal de Pejivalle, flete igual al que ella cobra en las líneas autorizadas por el contrato Vargas-Schutt, es algo que el Estado debe corregir inmediatamente. En esa forma se llegaría a entregar, por simple descuido, a esa compañía todo el tráfico del país. Porque si a ese ramal se agregara otro ramal y a ese nuevo se agregara otro, se podría llegar a establecer que sólo esa compañía podría llegar a traficar por nuestro sistema de ferrocarril. Véase el caso actual: la Cooperativa Bananera Costarricense trata de transportar banano y Mr. Marsh cobra, en nombre de la *Northern*, 8.4186 centavos oro americano por racimo de banano en el Ramal de Pejivalle hasta Turrialba y 16.8372 centavos oro americano en nombre de la Costa Rica Railway Co. por el trasporte del mismo racimo de banano desde Turrialba a Limón. Acompaño un ejemplar de El Diario de Costa Rica, del 7 de marzo de este año, en que Mr. Marsh hace saber al público tal disposición.

Por fortuna el acuerdo del Poder Ejecutivo Nº. 1 del 2 de enero de 1923, en que se concedió esa autorización, no fue especialmente sometido a la aprobación del Congreso Nacional, como debió hacerse, según lo dispone el artículo 1º. de la Ley de Ferrocarriles, ya que se trata de un ramal de uso público. Y como ley, todo ferrocarril de uso público, salvo concesión especial, pertenece a Costa Rica y debe tomarse posesión de él. Si eso fuere imposible, debe sometérsele al régimen de la línea principal, sin tarifas propias.

Para normalizar la situación de todos los demás ramales construidos sin concesión, deben declararse abiertos al servicio público, sin derecho a cobrar flete extra, o declararse clausurado, si los dueños se negaren a ese servicio público.

Urge la creación de un organismo semejante a la "Inter Estates Commerce Commission" americano, que controle y vigile todos los asuntos referentes a nuestro futuro económico en relación con los transportes.

Costa Rica Railway Company Ltd.

AVISO

Pónese en conocimiento del público que la tarifa correspondiente al trasporte de banano de cualquier lugar de sus líneas a Limón es de 16.8372 centavos oro americano por cada racimo.

Marzo 1º de 1928.

F. Sheehy,
Superintendente

M. M. Marsh,
Administradbr

NORTHERN RAILWAY COMPANY

AVISO

Para conocimiento del público se hace saber que la tarifa correspondiente al trasporte de bananos de cualquier lugar de sus líneas a Limón es de 8.4186 centavos oro americano por cada racimo. En el Ramal de Pejivalle, se aplicará idéntica tarifa de cualquier lugar del ramal a la ciudad de Turrialba.

Marzo 1º de 1928.

F. SHEEHY,
Superintendente

M. M. MARSH,
Administrador

TARIFAS ESPECIALES Y TARIFAS INDIVIDUALES

Norma sapientísima en todos los países civilizados, es la de evitar el establecimiento de *tarifas especiales*. A eso tiende la reforma, ahora en estudio, de nuestra Ley de Ferrocarriles. Pero con la actual ley podría el Poder Ejecutivo, si lo quisiese, obligar a esas empresas, a someterle, para su aprobación, toda reforma de las tarifas.

No conozco hasta ahora, una tarifa del *Ferrocarril de Costa Rica* que haya sido aprobada por el Poder Ejecutivo. La que comenzó a regir el 24 de agosto de 1900, no aparece con tal aprobación y, según se me ha informado en ese Ministerio, esa Compañía no ha sometido, durante el período presidencial que está para terminar, ninguna tarifa o reforma de tarifa, y es público que frecuentemente se cambia. A duras penas he conseguido con esa empresa la tarifa general del Ferrocarril de Costa Rica y el suplemento número 8, expedido, sin aprobación del Ejecutivo, el 1º. de enero de este año.

Pero de todo esto, que es de orden público puesto que no hay nada de mayor importancia para los negocios que el trasporte ferroviario en general, lo verdaderamente grave y que, en mi concepto, ha producido hace ya múcho tiempo la caducidad del contrato, es el hecho inaudito de establecer tarifas especiales individuales.

Por casualidad ha llegado a mi poder una lista incompleta de esas tarifas, de cuya autenticidad no respondo, pero que puede servir de base al Gobierno para abrir una investigación,—a la que tiene derecho de conformidad con el artículo XXVI del contrato Soto-Keith en que *"el Gobierno se reserva el derecho de inspeccionar los libros y operaciones de la misma empresa"*—y para declarar la caducidad correspondiente.

El artículo II del contrato Pacheco-Pirie, contenido en decreto legislativo número 9, se convino en que "para lo adelante se establece que la Empresa cobrará el flete de las mercaderías y productos que transporte del puerto de Limón al interior o viceversa, *con arreglo a una sola e idéntica tarifa, sea que dichas mercaderías o productos se remitan al extranjero directamente o vengan desde allí consignadas a ella, o bien que el remitente o consignatario sea un tercero*".

Como quiera que esta palmaria violación de ese artículo se ha repetido hasta la actualidad, principalmente a favor de la *United Fruit Co.*, aunque ello no aparezca en la lista que acompaño, es evidente que no se podrá alegar revalidación de la contrata por otras posteriores. La caducidad es evidente, puesto que ése fue uno de los principales objetos contemplados al celebrarse el contrato Pacheco-Pirie. En ese contrato, fuera de esa estipulación y la del artículo III, es-

tableciendo el orden en que las mercaderías y productos deben transportarse, es decir, fuera de las estipulaciones a favor del público, todas las demás son a favor de la Compañía.

Como no se estipuló el arbitraje para la decisión de las diferencias entre las partes, es evidente que ellas—inclusive en falta de cumplimiento—deben resolverse por los tribunales comunes y de acuerdo con nuestras leyes.

Que la caducidad es evidente por violación escandalosa del artículo II del contrato Pacheco-Pirie, lo compruebo citando las palabras de don Oscar Rohrmoser en su luminoso dictamen del 12 de junio de 1907, a propósito del contrato Astúa-Pirie: "Demos por sentado, sin embargo, que la Compañía no cumplió la obligación consignada en el artículo referido. ¿Cuál sería el derecho del Estado? El artículo 692 del Código Civil lo define así: *"en los contratos bilaterales va siempre implícita la condición resolutoria por falta de cumplimiento"*, en este caso la parte que ha cumplido puede exigir el cumplimiento del convenio o pedir que se resuelva con daños y perjuicios. Y dice el 844: "la nulidad absoluta, lo mismo que la relativa, declaradas por sentencia firme, dan derecho a las partes, para ser restituidas al mismo estado en que se hallarían si no hubiese existido el acto o contrato nulo. Estas disposiciones que traigo a cuento son aplicables lo mismo a este punto que al de la rescisión de la concesión de tierras".

Esa caducidad debe declararse, previa la investigación en los libros y documentos de la empresa.

Investigacions necesarias

A propósito de los fletes especiales individuales concedidos por la *Compañía del Ferrocarril de Costa Rica*, he tratado de hacer acopio del mayor número de datos estadísticos, según habrá podido darse cuenta el señor Secretario de Estado, pues por su medio los he solicitado, pero mis gestiones se han estrellado ante la constante negativa de la empresa.

Ni siquiera he podido averiguar el valor actual del Ferrocarril de Costa Rica, considerando su costo y la amortización hasta la fecha. ¿Sabe alguien cuál es el estado de las deudas que pesan sobre la empresa, creadas con la autorización del Estado? Nos cuenta la Compañía de manera extraoficial, que no obtiene ganancias; pero no conocemos los datos en que basa sus cálculos; se dirá que no nos interesa saber eso porque al finalizar el plazo de la contrata recibiremos libre esa obra. Pero ¿y si por cualquier motivo esa Compañía quisiese,—como tantas veces nos amenaza la United—abandonar el campo? ¿Y si mañana, por tantas causas como existen, se llegare a declarar la caducidad? ¿Con qué gravámenes recibiremos la empresa?

Caducidad

Fuera del contrato,—no aceptado por nosotros,—celebrado en Londres el 15 de junio de 1905, contrato que constituye, por la forma en que se efectuó, la prueba mayor de caducidad del contrato Soto-Keith, existen otras muchas causas de rescisión.

Repito: no soy abogado y, por consiguiente, está fuera de mis capacidades un estudio semejante.

Sin embargo, creo de mi deber llamar la atención del Gobierno y del país acerca de algunos hechos de tal relieve que no se escapan ni a los legos, como yo.

En el párrafo seguido del artículo II del contrato Pacheco-Pirie (año 1900), tanto la Compañía como el Gobierno declaran: *"esto no prejuzga la cuestión de si la Compañía del Ferrocarril pueda o no encargarse del servicio de importaciones o exportaciones por cuenta de terceros en la forma en que actualmente lo realiza*

o en otra cualquiera, ni prejuzga tampoco los reclamos que el Gobierno o los particulares tengan o puedan establecer contra la Compañía, provenientes de la aplicación hecha hasta ahora de las tarifas denominadas de flete local y de flete directo (through freight)".

Es de necesidad apremiante que el Estado reclame todo su derecho reservado en ese artículo, pues no en vano nuestros estadistas hicieron esa reserva.

¿No podría dar lugar tal reclamación hasta la caducidad de la contrata?

El contrato Pacheco-Pirie autorizó la emisión de 200,000 libras esterlinas en obligaciones hipotecarias privilegiadas con el objeto de dedicar esa suma a las obras especificadas en el artículo VI de aquel contrato.

Consta que, aunque el agente de la *Compañía del Ferrocarril de Costa Rica,* notificó al Gobierno en nota del 3 de junio de 1907 que de conformidad con los artículos VI y VII de aquel contrato, la Compañía había construido 4591 metros de los ramales de Guácimo y que tenía en construcción 20 millas más. El Ministerio respectivo, en nota del 18 de noviembre de 1907, contestó no aceptando esa manifestación, y antes bien, hizo saber al agente que esos ramales habían sido construidos, no para la explotación de nuevos terrenos sino sencillamente para el servicio de terrenos particulares que ellos cruzaban y que dichos ramales habían sido construidos por la *Northern Railway Co.* En nota del 23 de de diciembre de aquel año el agente de la *Compañía del Ferrocarril de Costa Rica* declaró que si la Northern los había construido era porque había esta empresa asumido las obligaciones del Ferrocarril de Costa Rica y la Administración de la empresa.

Esto dio lugar al contrato Rohrmoser-Cox que demuestra nuestra eterna complacencia, ya que entonces como ahora, tuvimos oportunidad de declarar aquella evidente caducidad.

En el artículo II del citado contrato Rohrmoser-Cox, se convino en que por dificultades financieras de la empresa, ésta ejecutaría las mejoras hasta entonces no cumplidas. El contrato tiene fecha 16 de marzo de 1908, en estos plazos: "La provisión del material rodante para las necesidades del tráfico, *a juicio del Poder Ejecutivo* antes del 30 de junio de 1908. *Lo dicho es sin perjuicio de la obligación en que la Compañía estará siempre, durante su concesión, de mantener en buen estado las líneas y provistas del material rodante que sea necesario para atender al tráfico de carga y pasajeros*".

¿Cómo habrá cumplido esa obligación la Compañía?

En mi informe del 6 de marzo de 1926 basado en datos oficiales, hice constar el stock de material rodante de la *Northern Railway Co., la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica y la United Fruit Co.* De ese informe aparece que esta última Compañía tiene en uso, en las líneas férreas que operan las dos primeras, el siguiente material rodante: 252 carros para fruta; 92 carros planos de 25 toneladas; 12 carros para cacao; 9 góndolas; 12 carros tanques para petróleo; 3 carros con palas a vapor; 12 carros para piñas; 1 carro martinete; 40 dump cars; 2 carros tanques para agua; 6 carros planos de 30 toneladas y 17 locomotoras.

Siendo la *United Fruit Co.,* la única compradora de fruta en la zona atlántica y habiendo sido ella por todo el tiempo, excepto uno o dos embarques pequeñísimos que hizo en 1912 la Atlantic, y siendo esa Compañía la única que ha exportado piñas ¿no demuestra, sin ninguna duda, que si ella se ha visto obligada a comprar ese material rodante es porque la *Compañía del Ferrocarril de Costa Rica* y la *Northern Railway Co.* no lo tenían? Luego ésta no ha cumplido con sus obligaciones. Por consiguiente sus contratos han caducado.

Una interesante observación es la de saber si la *United Fruit Co.* ha pagado los derechos respectivos por la introducción de ese material rodante. Si los debe, el Gobierno está obligado a reclamar su pago y, además, a imponer las sanciones correspondientes.

Deuda actual

En mi nota del 10 de julio de 1926 para el Ministerio de Fomento señalaba las deudas de esas Compañías a favor del Estado por la importación de petróleo y gasolina desde 1917 y la deuda del Estado a favor de las Compañías por cuenta de servicios.

La deuda actual del Estado a favor de esas Compañías es la siguiente:

Cuenta vieja	₡ 186674 61
Cuenta nueva	122332 91
Suma . . .	₡ 309007 52

En aquella fecha la deuda de las compañías por importación de petróleo, era la siguiente:

Northern Railway Co.	136,414 barriles	₡ 911990 75
Ferrocarril de Costa Rica . . .	914,013 barriles	8814471 65
Totales . . .	1.050,427 barriles	₡ 9726462 40

Derechos de gasolina importada por Puntarenas:

304,925 kilos	30492 50
Total	₡ 9756954 90

Esta deuda es considerablemente mayor actualmente, pero no ha sido posible obtener los datos correspondientes, a pesar de mis gestiones.

Las cifras anteriores, sin embargo, son suficientes para dar una pequeña idea de lo mucho que el Estado tiene en poder de esas empresas.

Conclusión

En suma, sugiero respetuosamente, una investigación completa sobre todos los extremos que abarca el presente informe y pido que, por el bien del país y con vista al porvenir, todo lo que esas compañías y la United Fruit deben al Esdo, sea cedido al gremio de bananeros, de quienes esas empresas han obtenido sus fabulosas ganancias, a fin de que, como capital permanente, sirva de garantía adicional ante el Crédito Agrícola o ante cualquier otra entidad de crédito para que ese gremio pueda incrementar sus plantaciones y disponer de parte de esa suma en la construcción de ferrocarriles para la apertura de nuevas zonas bananeras.

También me permito sugerir la creación del impuesto sobre los tiquetes para garantizar la construcción de esas nuevas vías férreas, especialmente hacia la reserva Astúa y la Zona de Sarapiquí.

En todo caso, los impuestos quedarán a opción del Estado y podrán ser elevados o restringidos, de acuerdo con la actuación de la Compañía en la demanda que el Gobierno debe establecer inmediatamente, sobre el libre tránsito de sus trenes hasta los muelles de Limón, a lo cual tiene perfecto derecho de acuerdo con el contrato Soto-Keith.

Dentro de pocos días dejaré este puesto, en el que no me ha guiado otro anhelo que el de servir a mi patria.

Como los asuntos que este memorial contiene, darán lugar a medidas legislativas que requerirán la previa información detallada, me permito ofrecer gratuitamente mis humildes servicios en este puesto durante tres meses, haciendo constar, de manera expresa, que este ofrecimiento lo hago con la condición precisa de que mis servicios sean gratuitos. Espero que el Gobierno se servirá resolver a este respecto a la mayor brevedad posible.

Respetuosamente,

El Inspector General de Ferrocarriles,

ALFREDO SÁENZ

Fletes especiales a favor de particulares.—F. C. de Costa Rica

Número	Fecha	Nombres	Artículos	Lugares de Salida y Destino	Tarifa	Observaciones
	1900					
1-a	Agto. 24	Hospicio de Locos	Art. de todas clases importados	Limón a San José	35 % descuento	
1-a	Agto. 24	American Aid Soc.	Tiquetes de segunda clase	Todas las estaciones	50 % descuento	
1-a	Agto. 24	German Aid Soc.	Tiquetes de segunda clase	Todas las estaciones	50 % descuento	
1-a	Agto. 24	Logia La Luz	Tiquetes	San José a todas las estaciones	50 % descuento	Las órdenes deben ser firmadas por Mr. Guillot o Bair y aprobadas por el Gerente General. Deben llevar el sello de la Logia.
1-a	Agto. 24	United Fruit Co.	Materiales de Construcción	Guápiles, Limón y San José	25 % descuento	
1-a	Agto. 24	Francisco Garrón	Mercaderías-lotes pequeños	Todas las Estac. a Siver Spring	Flete a Tucurrique	Flete a Tucurrique pero Factura a Silver Spring.
1-a	Agto. 24	Fábrica Nacional de Licores	Alcohol	San José a Limón	50 % descuento	
1-a	Agto. 24	M. C. Keith	Locomotoras en sus propias ruedas	San José a Limón	Flete de carros de 12 toneladas clase "C"	
1-a	Agto. 24	M. C. Keith	Material de tranvía de segunda mano	Cartago a Limón	₡ 14.00 por 1000 kilos	
			Carros de tranvía en sus propias ruedas	Cartago a Limón	Considerados como carros de 8 toneladas	
1-a	Agto. 24	M. C. Keith	Ganado (furgones)	Línea Vieja al muelle de Limón	₡ 38.00 por carro	
13-a	Agto. 30	Ferrocarril al Pacífico	Cal en lotes (furgones)	San José a Alajuela	25 % descuento sobre tarifa	
13-a	Agto. 30	Ferrocarril al Pacífico	Cemento en lotes (furgones)	San José a Alajuela	Carros de 20 toneladas ₡ 2.50 por milla	
14-a	Agto. 30	Ferrocarril al Pacífico	Cemento en lotes (furgones)	San José a Alajuela	Carros de 12 toneladas a ₡ 1.50 por milla	
14-a	Agto. 30	Limon Imprv. Co.	En los Cambia-vías	Patio de Limón al Switch del Hospital	₡ 2.00 por carros de 8 y 12 tons.	
17-a	Agto. 30	Limon Imprv. Co.	En los Cambia-vías	Patio de Limón al Switch del Hospital	₡ 3.00 por carros de 20 tons.	
17-a	Agto. 30	Limon Ice & B. Wks.	Cobertores para hielo	Todas las estaciones a Limón	Libre	
18-a	Set. 27	Supremo Gobierno	Carros con equipajes	Entre todas las estaciones	Flete de furgones. Clase "C"	A riesgo del dueño.
31-a	Oct. 16	Fábrica de Hielo	Hielo	San José a todas las estaciones	Tarifa ordinaria. Mínimo ₡ 0.30	
32-a	Oct. 19	Fco. Mendiola Boza	Material Planta Eléctrica	Limón a puntos entre San José y Alajuela	18 % descuento	Sobre flete de importación.
33-a	Oct. 21	W. J. Ford	Soda de lavar (para fabricación del jabón)	Limón a San José	Por peso 3ª. clase	
34-a	Oct. 20	Matías Barrientos	Café en fruta o baya	El Molino a San José	50 % descuento	
35-a	Oct. 22	Alfredo Quirós	Durmientes de madera	Alajuela y Cartago a San José	₡ 25.00 por carros de 8 y 12 tons.	Carro de 20 toneladas equivalente al 1 carro y ½.
36-a	Oct. 24	Rohrmoser y Carranza	Café lavado	Turrialba a Tres Ríos	30 % descuento sobre tarifa de café en fruta	
44-a	Nov. 10	Supremo Gobierno	Paquetes Postales	Todas las estaciones	Costo mínimo ₡ 0.40	
47-a	Nov. 19	R. M. Pacheco	Leña	Las Pavas y Tres Ríos a S. José	25 % descuento	Costo mínimo ₡ 10.00 el carro.
	1901					
55-a	Enero 2	Alfredo Quirós	Manejo de carros en el switch	Patio de San José al switch del Ferrocarril al Pacífico	₡ 2.00 por carros de 8 y 12 tons.	
58-a	Enero 23	Francisco Gutiérrez	Madera en lotes (furgones)	Santiago a San José	₡ 55.00 por carro	
60-a	Feb. 11	Jaime Carranza	Madera en lotes (furgones)	Turrialba a San José	₡ 65.00 por carro de 12 tons.	
60-a	Feb. 11	Jaime Carranza	Madera en lotes (furgones)	Turrialba a San José	₡ 100.00 por carro de 20 tons.	
65-a	Marzo 16	Juan J. Cooper	Plantas vivas (en cajas)	Cartago a Limón	Medio flete	Por medida.
75-a	Abril 25	Félix Pacheco	Madera lotes en furgones	Turrialba a San José	₡ 65.00 por carros de 8 y 12 tons.	
75-a	Abril 25	Félix Pacheco	Madera lotes en furgones	Turrialba a Limón	₡ 70.00 por carros de 8 y 12 tons.	
76-a	Abril 25	United Fruit Co.	Sus carros con banano en el switch		₡ 14.50 por carros de 20 tons.	
76-a	Abril 25	United Fruit Co.	Sus carros con banano en el switch		₡ 7.25 por carros plataforma de 10 toneladas	
82-a	Mayo 28	United Fruit Co.	Sus carros con arena en el switch	Nueva oficina de la U. F. Co.	₡ 4.00 por carro	
85-a	Junio 7	Lindo Bros.	Carros de cascajo no pertenecientes a la Compañía	Switch de Hospital	₡ 4.00 por carros de 8 y 12 tons.	
86-a	Junio 12	Luis Bonzona	Madera lotes en furgones	Parismina a Limón	₡ 60.00 por carros de 8 y 12 tons.	
86-a	Junio 12	Luis Bonzona	Madera lotes en furgones	Parismina a San José	₡ 70.00 por carros de 8 y 12 tons.	
88-a	Junio 17	Alberto González Soto	Semilla de zacate	Limón a todas las estaciones	Peso en lugar de medida	
90-a	Julio 10	G. E. Carter	Grape Fruits y naranjas	Puntos entre La Junta y Heredia La Junta y Guápiles a Limón	$ 0.25 por caja	Oro de Estados Unidos.
91-a	Julio 10	G. E. Carter	Madera para cajas	Limón a todos los puntos entre La Junta y Heredia; La Junta y Guápiles	₡ 3.35 por desembarque y agencia. Flete de ferrocarril libre	
92-a	Julio 10	G. E. Carter	Arboles pequeños (furgones)	La Junta y Guápiles	₡ 70.00 por carros de 12 tons.	
99-a	Agto. 8	United Fruit Co.	Mercaderías para comisariatos	San José a Limón	Flete furgones clase "C" 8 a 12 toneladas	
105-a	Oct. 21	United Fruit Co.	Durmientes de madera dura (furgones)	Ramal del Cairo a Zent o Limón	₡ 1.30 por las primeras 40 millas y ₡ 0.80 por cada milla adicional	
108-a	Nov. 28	Walter J. Ford	Serrín (furgones)	Florencia a San José	₡ 50.00 por carro	
	1902					
114-a	Enero 2	José M. Bonilla	Cal en sacos, 1 ton. o más	58 Millas a todas las estaciones	30 % descuento	
117-a	Feb. 11	Ferrocarril al Pacífico	Durmientes de madera importados (furgones)	Limón a San José	₡ 15.00 por 1000 kilos	
118-a	Feb. 11	Ferrocarril al Pacífico	Cobro por manejo de carros de café en los cambia-vías	En la línea del Pacífico hasta Las Pavas	₡3.00 y ₡ 4.00 por carros de 12 toneladas	
128-a	Mayo 28	José Quirós	Madera lotes de carros	Molino a todos los puntos entre Limón y San José	33 1/3 % descuento	
129-a	Mayo 28	José Quirós	Madera lotes de carros	Molino a San José	₡ 70.00 por carros de 8 y 12 tons.	
129-a		José Quirós	Madera lotes de carros	Molino a Limón	₡ 60.00 por carros de 8 y 12 tons.	
140-a	Julio 11	Osmond Maduro	Corteza para curtiembre	Todas las estaciones a Limón	Clase 11 Libre	
151-a	Oct. 18	E. Lamicq	Canastas y sacos conteniendo pan	Todas las estaciones entre Paraíso y Alajuela a San José		
152-a	Oct. 18	E. Lamicq	Canastas y sacos conteniendo pan	Todas las estaciones arriba indicadas	Considerados 2 paquetes como 1	
155-a	Nov. 5	Eggers & Stallforth	Café verde en cáscara	Sto. Domingo a Sánchez y Tres Ríos	₡ 40.00 por carro de 20 tons.	
156-a	Nov. 13	Manufactureros de azúcar	Azúcar del país	Alajuela a San José	₡ 3.80 por 1000 kilos	
157-a	Nov. 11	Eggers & Stallforth	Café verde en cáscara	Santo Domingo a Paraíso	Clase "C"	
	1903					
168-a	Feb. 4	S. Chamberlain	Terneros menores de 16 meses y cerdos	San José a Guápiles	₡ 38.00 por carro	
171-a	Feb. 10	O. L. Maduro	Cueros curtidos en el país	Limón a San José	Clase "P"	
175-a	Marzo 10	Comisariato de la United Fruit	Cerveza en barriles (furgones)	Limón a San José	20 % descuento	
177-a	Abril 15	José Traube	Tapones (lotes de furgones)	Limón a San José	₡ 0.50 por pie cúbico	
178-a	Abril 15	Ferrocarriles	Por uso de nuestro material rodante en otros ferrocarriles	En otros ferrocarriles	₡ 8.00 y ₡ 12.00 diarios por carros de 12 y 20 toneladas	Incluyendo manejo en el switch.
180-a	Mayo 22	United Fruit Co.	Trozas	Brooklin a Guápiles	₡ 10.00 por carros de 12 tons. y ₡ 15.00 por carros de 20 tons.	
188-a	Agto. 12	E. Ponton de Arce	Caballos lotes de furgones	San José a Estrada	₡ 5.00 por cabeza	Mínimo ₡ 50.00.

Número	Fecha	Nombres	Artículos	Lugares de Salida y Destino	Tarifa	Observaciones
	1904					
211-a	Marzo 28	Robert Ross	Azúcar de tercera clase	San José a Limón	Clase 11	20 toneladas consideradas como carro y ½.
228-a	Set. 21	Restaurant Siquirres	Leña	El Cairo a Siquirres	₡ 8.00 por carros de 12 tons.	
	1905					
236-a	Marzo 27	Kissock & Child	Trozas en furgones	Argentina a Siquirres	₡ 15.00 carros pequeños, ₡ 25.00 grandes	
237-a	Marzo 27	Kissock & Child	Trozas en furgones	Indiana Branch a Siquirres	₡ 10.00 carros pequeños, ₡ 15.00 grandes	
239-a	Abril 5	L. C. Laprade	Cacao verde	Estaciones Este de Río Hondo a Río Hondo	50 % descuento	
244-a	Mayo 1º	W. de la Guardia	Leche	Florida a Limón	₡ 0.95 por lata	
245-a	Mayo 1º	Carlos Saborío	Leche	Saborío a Limón	₡ 0.65 por lata	
250-a	Julio 28	C. V. Lindo	Leña	Indiana a Limón	₡ 30.00 por carro	
256-a	Set. 13	C. V. Lindo	Trozas	Indiana a Florida	₡ 25.00 por carros pequeños, grandes ₡ 37.50	
267-a	Nov. 7	Board of Charity, Limón	Tiquetes para personas salidas del Hospital	Limón a todas las estaciones	50 % descuento	
268-a	Nov. 9	La American Farm Co.	Madera	La América a todas las estaciones	50 % descuento	
	1906					
282-a	Enero 6	C. V. Lindo	Hielo; lotes no menores de 135 bloques, 46 kgs. c/u.	Florida a Limón	Clase 12	Peso estimado 35 klgs. c/u.
283-a	Enero 6	C. V. Lindo	Carbón, lotes no menores de 10 toneladas	Limón a Monte Verde	Clase "D"	Envases dvueltos libres.
284-a	Enero 6	Lindo Bros.	Leche en latas; 50 kgs. peso bruto	Pacuarito a Limón	₡ 0.90 por lata	
288-a	Enero 16	Municipalidad de Limón	Piedra	Portete y 2 Millas a Limón	₡ 9.00 por carros de 8 y 12 tons.	
288-a	Enero 16	Municipalidad de Limón	Piedra	Portete y 2 Millas a Limón	₡ 10.00 por carros de 20 tons.	
288-a	Enero 16	Municipalidad de Limón	Piedra	Portete y 2 Millas a Limón	₡ 11.00 por carros góndolas	
289-a	Enero 26	Marcial Peralta	Café lavado para ser remesado a Limón	San José a Cartago	₡ 3.83 por tonelada	
311-a	Enero 29	United Fruit Co.	Provisiones para la Logia	Todas las estaciones a Limón	25 % descuento	
320-a	Set. 7	Municipalidad de la República	Materiales para cañería y cloacas	Limón a todas las estaciones	40 % descuento	
	1907					
360-a	Julio 30	W. J. Ford	Materias primas importadas para la fabricación de velas	Limón a San José	25 % descuento	Cantidad anual no debe ser menor de 150 toneladas.
369-a	Agto. 28	Sociedad Francesa de C. R.	Pasajes de segunda clase	De estación a estación	50 % descuento	
	1908					
400-a	Dic. 22	Limon Soap Factory	Jabón Nacional	Limón a estaciones Oeste de Peralta	Clase 12	
	1909					
406-a	Mayo 14	Comisión de Saneamiento	Tubería, etc.	Limón a lugar de destino	$ 10.00 la tonelada	Gobernación de San José para obras hidráulicas.
413-a	Agto. 30	Dr. A. López Cantillo	Hielo	Echeverría a cualquier estación	Mínimum ₡ 0.30	
414-a	Set. 3	United Fruit Co., Departamento de Mercaderías	White Rock. 100 cajas o más	Limón a San José	20 % descuento. Clase "A"	
	1910					
428-a	Feb. 8	Gobierno de Costa Rica. Ferrocarril al Pacífico	Materiales para línea y puentes	Limón a San José	20 % descuento	Descuento al Gobierno o a Mr. Knowlton.
	1912					
504-a	Mayo 23	United Fruit Co.	Carne	Zent a puntos en el distrito de Zent	25 % descuento	Mínimum ₡ 0.25.
	1913					
538-a	Feb. 24	Logia de Limón	Legumbres	Todas las estaciones E. a Limón	Libre	
548-a	Junio 24	Hospital de Limón United Fruit Co.	Legumbres	Cartago a Limón	Libre	
562-a	Dic. 5	United Fruit Co.	Pequeños paquetes de papelería como encomienda	Del Depto. de Mercs. de Limón a S. J. y de la Oficina General de San José a Limón	Libre	
571-a	Dic. 26	Departamento de Construcción de la United Fruit Co. y de la Northern Railway Co.	Balasto para concreto y tranvías	Todas las estaciones a todas las estaciones	Al costo exacto hasta su destino	
572-a	Dic. 29	Hospital de Limón	Naranjas	Distrito de Sta. Clara a Limón	Libre	
	1914					
578-a	Feb. 4	United Fruit Co.	Correo	Todas las estaciones a todas las estaciones	Libre	
601-a	Set. 22	Departamento Médico	Drogas, etc.	Hospital de Limón a todas las estaciones y viceversa	Libre	

Año 1900.—Contrato Pacheco-Pirie.—Artículo II.—Para lo adelante se establece que la Empresa cobrará el flete de las mercaderías y productos que transporte del puerto de Limón al interior o viceversa, con arreglo a una sola e idéntica tarifa, sea que dichas mercaderías o productos se remitan al extranjero directamente por la misma Compañía o vengan desde allí consignadas a ella, o bien que el remitente o consignatario sea un tercero.

Artículo III.—En consecuencia de lo dicho en la cláusula anterior, la Empresa hará que sin excepción el transporte de mercaderías y productos se haga indefectiblemente por el orden en que los mismos fueren recibidos por la Empresa y establecerá un servicio que garantice a todo el público el transporte oportuno de sus efectos.

Año 1900.—Ley de Transporte.—Artículo 50.—Tampoco puede la Empresa pública celebrar pactos particulares derogatorios de sus tarifas de aplicación, salvo aquellos que, siendo taxativos de los precios generales, se anuncian al público, con oferta de hacer extensivas sus ventajas a todo el que las acoja en igualdad de prestaciones que el favorecido.

La empresa que ocultare en todo o en parte esas reducciones, sobre quedar obligada a generalizarlas en lo sucesivo, según se ha dicho, devolverá a los interesados que lo soliciten, con retroacción de tres meses, y por la sola circunstancia de encontrarse dentro de las condiciones de la rebaja, la diferencia entre lo que pagaron y el precio de la tarifa excepcional.

El ex-Inspector General de Ferrocarriles,

Alfredo Sáenz

Ferrocarril al Pacífico

San José, enero de 1928.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

S. D.

Cumplo gustosamente con el deber de dar a Ud. el informe sobre la labor realizada, en esta Empresa Nacional, durante el curso del año 1927, que acaba de terminar.

Dos aspectos presentaré, de la gestión que mi cargo incumbe. Uno, el económico, y otro, el que pudiéramos decir material.

Los diferentes estados y cuadros que le acompaño, son suficientemente elocuentes para demostrar el desarrollo progresivo del Ferrocarril, su magnífico presente y la perspectiva, más halagadora, de cumplir un futuro a que está llamado en las actividades comerciales y agrícolas del país.

Basta una ligera mirada a los informes de los años anteriores para evidenciar, de modo incontrovertible, que su desarrollo ha sido progresivo; que sus entradas han ido en aumento año tras año, y que en el último, comparado con el anterior, tuvimos un excedente de ₡ 330,300-62; que da una proporción de aumento de 14.8 por ciento. Que la entrada neta sobrepasó al medio millón de colones, siendo la cifra exacta de ₡ 594,135-24.

Eso, a la ligera, en cuanto respecta a lo económico, que en cuanto al trabajo llevado a cabo, hay mucho que decir.

Especial cuidado hemos tenido en atender, al límite de las posibilidades en que nos encontramos, al mantenimiento y conservación de la vía. Desagües, taludes, cortes, rellenos, nivelación, etc. etc., todo ha merecido el cuidado que nuestra experiencia y conocimiento nos indicaba, y a ello se debe en gran parte el que no tuviéramos, durante el año y a pesar de la fuerte estación lluviosa, interrupción en el servicio de tráfico.

Dos nuevas «Y» fueron construidas para facilitar el cambio de trenes, una en Barranca y otra en Orotina; y siete nuevos apartaderos (switchs) con idéntico fin.

Especial empeño hemos tenido en acondicionar el patio de Orotina, en forma que pueda prestar mejor comodidad para los muchos cruces y cambios de trenes que ahí, diariamente, se realizan; así como la erección de la nueva Estación y Bodega, que eran indispensables, por el movimiento e importancia del lugar.

Igual cosa hubiéramos querido llevar a cabo en el Patio de San José, en donde, con la adquisición del lote situado al Suroeste del mismo, hay la posibilidad de hacer modificaciones y rectificaciones de las líneas y apartaderos, que permitan mayor facilidad para la descarga de carros y cambios de los trenes.

Aparte de la construcción de la Estación y Bodega en Orotina, otras fueron llevadas a cabo, como las de Mastate, Marichal y Muñoz; y campamentos en Jesús María, Cascajal, Hacienda Vieja y Puntarenas.

Los puentes fueron revisados, habiéndose hecho reparaciones en algunos. Principalmente los tres más importantes: Río Grande, Jesús María y Virilla, que se les puso nuevas traviesas y se les dió la pintura necesaria.

Quiero llamar su atención al hecho importantísimo de que: el cincuenta por ciento del aumento de las entradas del año 1927, se debe a fletes de importación. Lo cual indica que, una vez terminado el Muelle de Puntarenas, es probable, por no decir seguro que, ese aumento se afirme. Conviene a todas luces, reforzar el stock de material rodante, para no tropezar con las dificultades de un escaso material que perjudicaría al comercio, a la agricultura y el propio prestigio del Ferrocarril.

Soy de Ud. muy Attº S. S.,

JOSÉ CABEZAS
Administrador General

Informe del Auditor

Enero 31/928

Señor Administrador General

Pte.

Tengo el gusto de adjuntarle los estados demostrativos del movimiento económico del Ferrocarril durante el año fiscal de 1927.

El volumen de entradas excedió en mucho de la suma esperada debido al éxito del movimiento de fletes de importación, que ha venido a comprobar que la idea predominante en la dirección de los asuntos económicos de la Empresa desde el año 1925, de rebajar las tarifas de importación para promover el tráfico internacional por Puntarenas, era beneficiosa.

Las entradas del año fueron ₡ 2.563,878-93 que comparadas con las del período anterior ₡ 2.233,578-31, dan un excedente a favor de ₡ 330,300-62.

Los gastos de explotación montaron a ₡ 1.969,743-69, habiendo aumentado en ₡ 188,567-24 del año anterior que fueron de ₡ 1.781,176-45.

La entrada neta, es decir, la diferencia entre el total de entradas y de gastos ha sido de ₡ 594,135-24.

Si consideramos que dentro de nuestro sistema contable, se computa a gastos todo lo que realmente constituye tal erogación, en otras palabras, que no inflamos indebidamente el capital físico del Ferrocarril con partidas que no corresponden, esta entrada neta que excede de medio millón de colones es una promesa halagadora para el porvenir de la Empresa cuando se opere su tráfico en condiciones de eficiencia, en cuanto al costo de la tracción y mayor estabilidad en los gastos de conservación del equipo y de la vía una vez que ésta se electrifique.

Conforme podrá observarse en el cuadro comparativo de entradas y gastos de explotación, todos los capítulos que forman el desglose del total de entradas han excedido del año anterior, especialmente la importación que alcanzó la cifra de ₡ 519,985-09, o sea el 20.92 % de las entradas. En años pasados este porcentaje nunca excedió del 8 %. Prácticamente este aumento progresivo de la importación ha solventado una crisis económica que habríamos experimentado por la decadencia paulatina del movimiento de exportación, que actualmente no representa ni siquiera lo que la Empresa percibe por Encomiendas. Así por ejemplo, la entrada de exportación fue de ₡ 60,847-55, en 1926 ₡ 100,080-70, en 1925 ₡ 82,835-40, en 1924 ₡ 194,659-25. Como puede verse la disminución es notable, y ello se debe a que el café se exporta casi en su totalidad por la vía del Atlántico, por cuyos dominios encuentra la facilidad del embarque en los muelles de Limón y control marítimo de las empresas de aquella zona.

Las actividades en la vida de los negocios de la zona del Pacífico toman cada día mayor auge, y es de esperarse que las condiciones en general cambiarán radicalmente, tan pronto como el servicio de muelle de atraque y tracción eléctrica resuelvan en forma definitiva el mecanismo del transporte por el Pacífico, con lo cual el Ferrocarril habrá asegurado su vida autónoma.

Omito entrar en otros pormenores que cada uno de los cuadros que acompaño explican en forma clara y precisa.

Soy de Ud. Att° S. S.,

M. F. Quesada
Auditor

F C. AL P.

Estado de situación al 31 de diciembre de 1927

ACTIVO	1927	1926
INVERSIONES		
Vía y ramales	₡ 11330666 28	₡ 11171286 11
Equipo	2549716 02	2572480 44
Edificios	515632 36	475627 03
Maquinaria y herramientas	126141 81	122420 58
Líneas telégrafo y teléfono	33743 87	30531 70
Mueblaje y útiles	56006 65	50000 54
Total	₡ 14611906 99	₡ 14422346 40
Mejoras y adiciones según estado (en construcción)	₡ 93857 64	₡ 40504 90
ACTIVO FLOTANTE		
Caja	₡ 3876 14	₡ 19171 99
Agentes y Conductores	1321 45	949 05
Cuentas Personales. Deudoras	64083 58	48551 21
Caja en tránsito	8710 85	10933 55
Cuentas a cobrar	4081 37	10249 88
Pilotes y largueros	.... ..	718 51
Materiales San José	280659 05	306253 73
Materiales Puntarenas	1481 36	1999 61
Leña 43,507 p. c.	10049 90	1833 51
Carbón 2.311,584	130181 14	43032 13
Traviesas 3,273	11590 83	6761 10
Rieles nuevos 75	1741 56	
Rieles viejos 30	900 00	13422 79
Papelería y útiles	30464 25	26949 23
Supremo Gobierno	.....	.....
Semovientes	.. ...	3449 00
Total activo flotante	₡ 549141 48	₡ 494275 29
Mejoras y adiciones diferidas	..	5900 00
Total activo	₡ 15254906 11	₡ 14963026 59
PASIVO		
Cuentas personales. Acreedoras	₡ 473 07	₡ 20154 65
Aceptaciones $ 97.761-20	386529 44	375170 74
Planillas pendientes de pago	6633 80	8234 95
Comprobantes a pagar	51792 74	63394 62
Sueldos rezagados	70 35	329 10
Total pasivo flotante	₡ 445499 40	₡ 467284 06
Supremo Gobierno, cuenta general	₡ 197499 72	₡ 73333 13
Cuenta en suspenso	.. ..	63 00
Capital	14611906 99	14422346 40
Total pasivo	₡ 15254906 11	₡ 14963026 59

R L. BONILLA
Jefe Contabilidad

M. F. QUESADA
Auditor

Estado comparativo de las entradas y gastos de explotación

	Año 1923	Año 1924	Año 1925	Año 1926	Año 192 7
ENTRADAS					
Pasajes	₡ 444010 50	₡ 308831 60	₡ 555944 90	₡ 552393 80	₡ 575990 30
Flete local	898487 85	826373 55	1046946 85	946459 30	1134121 80
Importaciones	167518 85	195620 30	269607 90	359618 60	519985 08
Exportaciones	146590 65	194659 25	82835 40	100080 70	60847 55
Encomiendas	50734 50	51957 90	73931 20	81936 75	78372 85
Exceso de equipaje	6168 75	5261 45	5541 40	6140 10	6298 65
Bodegaje	2194 85	3119 95	2029 05	1371 35	1823 50
Trenes especiales	66283 65	38689 90	59935 00	49929 35	54868 65
Movimiento de carros	19441 60	23124 50	28469 00	33252 00	43134 00
Productos varios	6813 58	8348 52	7136 88	6105 71	9151 35
Total entradas	₡ 1808244 78	₡ 1755986 92	₡ 2132377 58	₡ 2137287 66	₡ 2484593 73
(1) Fletes de la Empresa	.....	.....	.....	96290 65	79285 20
Total	.....	.....	.....	₡ 2233578 31	₡ 2563878 93
GASTOS					
MANTENIMIENTO DE LA VÍA Y ANEXOS					
1 Superintendencia	₡ 24009 73	₡ 20167 81	₡ 19290 75	₡ 15875 34	₡ 18412 01
2 Lastrado	84307 28	42163 33	63831 62	78326 26	92020 88
3 Renovación de traviesas	324885 41	141853 26	122568 34	131310 25	159167 14
4 Renovación de rieles	16432 33	5422 10	10136 68	4279 74	4053 92
5 Materiales diversos (estructura de la vía)	29584 03	11356 33	17371 39	22533 84	20196 51
6 Lecho de la vía	69196 03	66612 17	90456 17	101334 28	149710 79
7 Limpia, desyerba y desagües	30779 08	27783 42	38433 51	42560 48	32020 79
8 Cercas, cruces y guardaganados	1273 92	306 01	149 19	164 95	362 98
9 Puentes, estacadas y alcantarillas	39333 86	21422 54	52133 32	10718 49	26288 25
10 Derrumbes y lavados	3916 77	24318 65	2158 05	4547 99	1822 83
11 Edificios, patios y anexos	18436 96	35900 60	47202 88	43384 00	38380 64
12 Conservación línea telégrafo y teléfono	2744 71	2640 14	2585 97	3673 29	10331 82
13 Reparación equipo trabajo	21505 85	24940 74	19480 11	16607 02	12507 04

	Año 1923	Año 1924	Año 1925	Año 1926	Año 1927
14 Herramientas	₡ 2790 08	₡ 1473 27	₡ 4011 40	₡ 3099 41	₡ 2353 56
15 Papelería y útiles escritorio	1495 16	1139 25	1096 23	934 09	747 28
16 Daños a personas	10 00	55 05	3 24	.....	.....
17 Roca de Carballo	8935 85	3754 96	.....	.....	.....
18 Puente Boca.	23425 99	26664 05	30322 76	17771 58	.....
19 Otros gastos.	244 94	11711 91	25380 29	3529 56	11461 48
20 Túneles	851 38	884 65	835 47	1052 0	1062 11
Totales	₡ 704159 36	₡ 470570 24	₡ 547447 37	₡ 501702 77	₡ 580900 03
MANTENIMIENTO DEL EQUIPO					
21 Superintendencia	₡ 11853 93	₡ 14085 72	₡ 18842 07	₡ 25219 34	₡ 24749 74
22 Reparación locomotoras	102104 16	89934 66	111345 25	130233 25	123112 25
23 Reparación coches	28043 83	27020 66	22755 55	57007 40	30371 99
24 Reparación carros carga	30090 76	35318 49	56338 77	77701 00	78538 10
25 Reparación carros motores	6407 33	7686 93	4896 58	3035 44	4640 68
26 Reparación maquinaria y herramientas de talleres	4113 09	11347 70	10570 59	11448 29	6357 59
27 Papelería y útiles escritorio	1074 45	913 04	802 81	1498 57	1083 86
28 Daños a personas	.....	7 00	.....	.....	.....
29 Otros gastos de talleres	29905 62	30346 23	28207 63	33842 99	40191 59
30 Fundición	1301 42	1231 27	2507 32	9529 57	4715 18
Totales	214894 59	₡ 215432 16	₡ 251251 93	₡ 330456 71	₡ 304330 62
GASTOS DE TRANSPORTE					
31 Superintendencia	₡ 7057 49	10811 05	₡ 11520 66	₡ 8353 33	₡ 10648 25
32 Despachadores de trenes	5987 50	6791 75	8496 40	8565 00	10700 00
33 Servicio Estaciones - sueldos	79241 89	87214 51	97898 53	103326 33	106632 87
34 Otros gastos de Estaciones	4201 64	9749 60	7561 60	7899 84	13632 73
35 Servicio de trenes sueldos	59719 42	71753 58	72877 84	82210 22	86205 90
36 Otros gastos de trenes	7004 03	14229 35	9141 33	14691 92	14069 52
37 Serviclo de locomotoras	44969 51	49302 77	54509 57	57985 71	58046 21
38 Otros gastos de locomotoras	11105 65	10416 59	10917 50	8491 42	8498 10
39 Trasbordos	100 00	1996 96	92 08	578 03	4 69
40 Guardas, vigías y switcheros	9892 25	8675 19	7340 05	6947 64	6201 91
41 Combustible para locomotoras	388771 58	422722 48	454328 83	444071 80	520605 40
42 Agua para locomotoras	2703 03	2971 45	1245 37	5408 20	6973 06
43 Lubricantes	6901 63	7865 11	8257 21	10984 78	11279 60
44 Descarrilamientos	1071 71	2536 16	2901 46	8428 19	4938 61
45 Daños a personas	168 67	4241 35	154 90	7 08	4663 99

46 Pérdidas y daños	₡ 532 85	₡ 3606 75	₡ 2254 78	₡ 385 15	₡ 35271 59
47 Papelería y útiles de escritorio	23452 33	18614 64	16012 74	18185 37	19133 09
48 Anuncios	47 00	924 35	375 00	1662 85	715 00
49 Otros gastos	7869 00	1783 34	8635 78	7989 64	10292 57
50 Suministros para carros motores	3235 49	5537 98	5514 59	9163 06	8697 61
51 Suministros para telégrafos y teléfonos	413 82	2003 46	879 86	719 39	614 66
52 Servicio de motores sueldos	.....	.....	5697 35	6889 65	7348 60
Totales	₡ 664446 49	₡ 743748 42	₡ 786613 43	₡ 812944 60	₡ 945183 86
GASTOS GENERALES					
53 Sueldos y gastos del Administrador	₡ 12786 75	₡ 13550 10	₡ 12000 90	₡ 12200 00	₡ 12000 00
54 Sueldos y gastos de otros empleados generales	55944 48	63984 97	73187 85	74378 31	76023 23
55 Suministros y gastos oficinas generales	1838 37	3174 69	2975 89	3433 55	3013 27
56 Gastos judiciales	3875 00	2716 00	3600 00	3600 00	4343 00
57 Papelería y útiles escritorio	8597 55	4220 63	4262 50	5145 51	3331 07
58 Aseguros	2334 26	2542 04	2407 40	2252 80	2262 80
59 Intereses y comisiones	15937 94	2603 74	5020 88	6411 16	6875 14
60 Servicio médico	2488 55	6753 45	7979 95	10325 58	12011 05
61 Pensiones	3384 00	3384 00	6954 50	8136 00	10685 97
62 Otros gastos	764 14	4608 00	11407 20	10189 46	8783 65
63 Consejo Administrativo	9952 65	3716 00	...	.....	.....
Totales	₡ 117903 69	₡ 106046 14	₡ 129796 17	₡ 136072 37	₡ 139329 18
RESUMEN					
Entradas	₡ 1808244 78	₡ 1755986 92	₡ 2132377 58	₡ 2233578 31	₡ 2563878 93
Gastos	1701404 13	1535796 96	1715108 90	1781176 45	1969743 69
Entrada neta	₡ 106840 65	₡ 220189 96	₡ 417268 68	₡ 452401 86	₡ 594135 24

(1) En años anteriores no separaban de las entradas totales, los fletes de la empresa, que no representan una entrada efectiva propiamente dicha.

San José, enero de 1928.

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

M. F. QUESADA
Auditor

F. C. AL P.

Mejoras y Adiciones capitalizadas—Año de 1927

VIA Y RAMALES			₡	175203 26
APARTADEROS		₡ 33037 15		
Patio de San José	₡ 2862 84			
Kilómetro 2	1389 25			
Kilómetro 2¼	1010 96			
Barbará	2803 23			
Electriona	1664 42			
Concepción	556 81			
«Y» Orotina	9673 89			
Kilómetro 96¾	6571 28			
«Y» Barranca	6504 47			
TERRENOS		142166 11		
Propiedad Miguel Gómez	₡ 4025 00			
Compra de dos fincas inscritas al folios 402 y 443 del partido de Puntarenas, tomo 731. Nos. 4465 y 4485 s/g escritura otorgada ante el notario Pablo Rodríguez.	₡ 4000 00			
Gastos escritura	25 00			
Propiedad Villalobos		136337 11		
Terreno-potrero Suroeste Patio Ferrocarril comprado directamente por el Gobierno	₡ 136087 11			
Gastos escritura Lic. Casorla	250 00			
Propiedades Orotina		1024 00		
Compra terreno a Delfina Vargas para servicio Patio, que mide 470 metros cuadrados	₡ 586 50			
Gastos escritura Lic. Adán Acosta	25 00			
	₡ 611 50			
Compra terreno Mariana v. de Cordero, adjunto al Patio de Orotina	412 50			
Propiedad Mastate		780 00		
Compra terreno a Candelaria Calderón	₡ 700 00			
Gastos escritura Lic. Adán Acosta	80 00			
EQUIPO				6687 54
MOTORES			₡ 2767 57	
Nº 1	₡ 1976 76			
Nº 2	790 81			
COCHES				
Nº 12 en conclusión				3919 97
EDIFICIOS				
ESTACIONES			₡ 12219 80	40505 33
Orotina, conclusión	₡ 9302 95			
Más: saldo año 1926	1458 16	₡ 10761 11		
Mastate		454 99		
Marichal		557 64		
Muñoz		446 06		

GARAGES (San José)			₡	1887 12
CASETAS SEÑALES (Barranca, La Junta)				883 07
BODEGAS (Orotina)				146>5 88
CASAS EMPLEADOS (Puntarenas)				5476 37
CAMPAMENTOS				4755 73
Jesús María	₡	855 02		
Cascajal		765 06		
Hacienda Vieja		2078 99		
Puntarenas		1056 66		
TORILES (Cascajal)				587 36
MAQUINARIA Y HERRAMIENTAS			₡	3721 23
BOMBAS DE AGUA (Estación Caldera)	₡	301 23		
MOTORES (Taller Puntarenas)		3420 00		
LINEAS TELEGRAFO Y TELEFONO				3212 17
Tendido nueva línea Desvío Barranca (6 Kmts.)				
MUEBLAJE Y UTILES				6156 11
ROMANAS (Bodega San José)	₡	1721 28		
MÁQUINAS DE ESCRIBIR		325 00		
Remington Portátil, Superintendencia	₡	200 00		
Corona, Administración General		125 00		
ARCHIVOS				909 13
Oficina Administrador 1 archivo metal para cartas	₡	295 00		
Oficina Auditoría—1 archivo metal para comprobantes		489 13		
1 armario para libros		125 00		
MÁQUINAS DE SUMAR				2220 70
Auditoría—1 Bourroghs grande con trípode	₡	1140 70		
1 Bourroghs portatil oficina del Cajero		460 00		
1 Bourroghs Agencia San José		460 00		
1 «Stardard» usada Administración		160 00		
BINÓCULOS—«Zeiss», oficina Administrador en Puntarenas				180 00
RELOJES—Agencia Orotina, reloj grande en la fachada principal				800 00
Total que aumenta el capital físico del Ferrocarril al 31 de diciembre 1927			₡	235485 64

RESUMEN

Vía y ramales	₡	175203 26		
Equipo		6687 54		
Edificios		40505 33		
Maquinaria y herramientas		3721 23		
Líneas telégrafo y teléfono		3212 17		
Mueblaje y útiles		6156 11	₡	235485 64
Mejoras y adiciones en construcción:				
Curva Lapas	₡	85722 57		
Coche N 13		8135 07		93857 64
Total			₡	329343 28

San José, enero de 1928.

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

M. F. QUESADA
Auditor

Balance de cuentas personales al 31 de diciembre de 1927

38	United Fruit C'			₡	250 00
63	López & Retana				222 00
156	Miguel Macpya & Cº				143 15
166	R. E. Smyth & Cº				2270 65
174	Arturo González				228 55
180	Fábrica Nacional de Licores				1040 80
183	Northern Railway C				408 20
186	Castro Hnos				93 65
193	José Araujo			₡	2 00
195	José Cabezas				18 00
195	Cajero del F. C. al P				34 75
197	Sacra Familia Gold Mining Cº				2 90
199	Adrián Callado				1568 55
201	Barbará y Neurohr				2777 65
207	Felipe v. de Herrero				100 85
210	Rodolfo Traube				1560 00
225	Felipe J. Alvarado & Cº				10893 15
228	Guillermo Niehaus				763 65
232	Muelle nuevo Puntarenas				5727 88
240	Municipalidad de San José				2375 00
242	Ricardo Batalla				179 35
244	Republic Tobacco Cº				63 20
248	Clemente Rodríguez e Hijos				3499 35
249	Adela v. de Jiménez				16405 00
252	Compañía Nacional de Electricidad				57 55
254	Alberto Aragón				5320 80
256	Ermita de San Lucas				150 95
257	Minor C. Keith				3125 00
259	Fábricas de Hielo				348 50
260	José M. Castillo				639 00
273	Secretaría de Fomento				370 00
274	Fernando Castro C				1100 20
275	Koberg & C				122 10
401	Santiago Fernández				881 25
439	Conductor R. Nanne				46 80
466	Arturo Ulloa				160 00
480	Carlos M. Jiménez				472 00
496	Recaredo Bonilla				138 50
497	Blas González				260 50
501	Mariano Struck				370 22
502	Carlos Villafranca				40 00
506	Guillermo Petters				325 00
				₡	64083 58 ₡ 473 07

CUENTAS ORO

114	J. M. Motley			28 60
302	Aceptaciones			97926 55
	Lyon Hnos & Cº (oro inglés)	$ 69077 61		
	The Baldwin Locomotive Works	20966 97		
	Associated Mf. Cº	189 70		
	Les Fils de Kron	136 75		
	Fox Bros. & Cº	418 49		
	J. M. Motley	6506 97		
	West India Oil C	630 06		
305	Les Fils de Kron		136 75	
306	Burrel & Cº			425 33
	Premios			288342 91
	Saldo		322918 93	
			₡ 387167 86	₡ 387167 86

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

M. F. QUESADA
Auditor

ESTADISTICA DE PRODUCTOS TRANSPORTADOS

Estado comparativo de los fletes transportados (Comercial) (1) durante el año de 1927

	Año de 1927		Año de 1926	
	Kilos	Valor	Kilos	Valor
MERCADERÍAS Y MANUFACTURAS GENERALES				
Licores	658349 ₡	23673 50	257847 ₡	11472 85
Géneros	298648	19324 05	296496	19720 80
Abarrotes	1622561	53612 10	2356025	84770 50
Harina	1061318	16547 55	1013888	18769 25
Materiales de construcción	10372345	136370 55	6527681	85201 75
Droguería	435074	19228 55	373786	17768 95
Ferretería	6341032	215908 45	4823658	176464 75
Maquinaria	871861	21520 70	449735	12059 80
Otros (no clasificados)	3726110	130811 39	2071841	65636 10
Maíz importado	1152468	22697 50	.....	.....
Arroz importado	613929	13522 90	711542	19982 50
Madera importada	265000	12785 20	2:998	660 00
Total	27418695 ₡	686002 44	18908497 ₡	512507 25
PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA NACIONAL				
Maíz	5921642 ₡	98371 05	5907404 ₡	88193 40
Frijoles	1626547	22103 35	1702046	24223 05
Café	2647128	63646 10	4404059	100104 20
Cacao	73751	2198 35	96758	2830 65
Arroz	3200709	43995 20	2623786	30394 60
Vegetales	380058	5631 30	1276617	18874 65
Azúcar	1522671	28177 15	841811	15946 60
Dulce	4712132	30466 85	4949183	31519 90
Otros (no clasificados)	274442	2971 75	424354	8138 80
Papas	258034	2543 70	194128	2775 60
Frutas	692630	9744 10	111089	1684 65
Total	21309744 ₡	309848 90	22529235 ₡	324686 10
PRODUCTOS INDUSTRIA NACIONAL				
Géneros	12359 ₡	473 05	.....	.....
Licores y refrescos gaseosos	1278584	26561 00	1177664 ₡	25276 90
Sal	4280632	96994 65	4167713	106710 85
Cueros	101574	2724 40	163040	4040 15
Materiales de construcción	8260271	60546 00	5427853	38846 40
Otros (no clasificados)	5941510	55359 69	2031687	32:80 60
Tabaco	367439	6736 10	312541	4542 50
Jabón	361997	9191 10	380336	10103 55
Velas	52785	1058 75	50878	927 75
Carbón	393758	6479 95	25635	368 50
Leña	3482315	27521 75	2871528	23489 20
Mangle	1168383	22001 85	388983	8089 45
Total	25701607 ₡	315648 29	16997758 ₡	254975 85
ANIMALES				
Vacuno	5846305 ₡	95836 50	4302693 ₡	60755 65
Porcino	416775	13764 00	285418	10271 95
Otros animales	1878	165 20	...	.....
Caballar y mular	30825	1255 80	39490	1572 50
Total	6295783 ₡	111021 50	4627601 ₡	72600 10
MADERA				
Trozas	19095602 ₡	177039 30	16428269 ₡	138516 45
Aserrada	9918633	115394 00	9313913	108691 50
Total	29014235 ₡	292433 30	25742182 ₡	247207 95
Totales	109740064 ₡	1714954 43	88805293 ₡	1411977 25

(1) No incluye fletes de la Empresa

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

M. F. QUESADA
Auditor

ESTADISTICA DEL COMBUSTIBLE CONSUMIDO POR LAS LOCOMOTORAS EN EL AÑO DE 1927

(Consumo total—Incluye trenes de trabajo)

Locomotoras	LEÑA		CARBON		Total valor combustible	Kilómetrs. de locomotª recorridos	Tonelaje bruto arrastrado	Carros movilizados	Promedio de consumo por Km. de locomotora		Equivalencia total en carbón (1)	Promedio de consumo kilos de carbón por tonelada brut arrastrada (2)	Costo por kilómetro de locomotora
	P. C.	Valor	Kilos	Valor					P. C.	Kilos			
1	16787	₡ 7505 43	172959	₡ 11717 02	₡ 19222 45	8386	171	8	2.0	20.6	228915	....	2.292*
2	21735	7751 81	171074	10392 29	18144 10	16596	61023	1427	1.3	10.3	243524	3.99	1.093
4	21743	5766 17	336706	21112 21	26878 38	22371	73304	2424	0.9	15.0	409182	5.58	1 201
5	20090	3655 20	174460	10443 18	14098 38	11266	36137	1118	1.7	15.4	241426	6.68	1.251
6	33197	6010 25	42636	2549 05	8559 30	4530	. . .	..	7.3	9.4	153292	..	1.889**
8	23884	5336 47	307604	19658 01	24994 48	12514	14062	831	1.9	24.5	387222	27.53	1.997
9	12908	4331 48	592731	38683 26	43014 74	25084	67280	3452	0.5	23.6	635757	9.44	1.714
10	26235	6070 64	455446	28582 40	34653 04	26249	65491	2382	0.9	17.3	542896	8.41	1 320
11	18799	6883 19	681866	45486 34	52369 53	32300	73351	3571	0.5	21.1	744540	10 15	1 621
12	3000	1803 79	237467	15225 02	17028 81	11857	20296	1143	0 2	20.0	247467	12.19	1.436
14	1290	904 85	69191	5045 54	5950 39	7288	11285	208	0 1	9.4	7491	6.51	0.816
15	2325	632 50	42645	2717 16	3349 66	2042	5164	256	1.1	20.8	50395	9.75	1.640
16	8362	2859 74	307586	20869 97	23729 71	17452	48297	2662	0.4	17.6	335459	6.94	1.359
17	46072	10334 70	630316	41259 60	51594 30	35223	78564	3984	1.3	17.8	783889	9.98	1.464
18	37665	9807 34	699799	46565 04	56372 38	33620	72667	3720	1.1	20.8	825349	11.35	1.676
19	25892	4795 06	294020	17549 99	22345 05	17574	27976	1603	1.4	16.7	380326	13.59	1.271
20	19495	5926 28	484398	32622 34	38548 62	26539	49079	2716	0 7	18.2	549381	11.19	1.452
21	44068	11588 65	795009	52120 99	63709 64	39346	65985	3886	1.1	20.2	941892	14.27	1.619
22	35586	9972 94	712863	48376 53	58349 47	39121	67051	3893	0.9	18.2	831483	12 40	1 491
Ttls.	419133	₡ 111936 49	7208776	₡ 470975 94	₡ 582912 43	389358	837183	39284	1.0	18.5	8605886	10.27	1.497

(1) Comprende la cantidad de leña reducida a carbón (300 p. c. leña = 1000 kilos carbón). (2) Promedio por kilómetro de locomotora consumiendo sólo carbón. * Servicio Patio ** Servicio Patio.

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

San José, enero de 1928.

M. F. QUESADA
Auditor

FERROCARRIL AL PACÍFICO

KILOMETRAJE DE TRENES Y CARROS—AÑO DE 1927

MESES	TRENES							CARROS									Promedio de carros por tren
								Pasajeros		Fletes			Trabajo		TOTAL	Nº de carros movilizados	
	Pasajeros	Fletes	Mixtos	Trabajo	Total	Nº de trenes movilizados	Tonelaje arrastrado	Coches	Equipaje	Cargados	Vacíos	Cabooses	General	Cabooses			
Enero	8382	14382	2704	5219	30687	442	75269	41541	7404	64377	33991	13554	21423	6092	188382	3467	6.1
Febrero	7755	13545	2496	5176	28972	423	67204	44686	8008	63025	29142	13134	23859	6341	188195	3078	6.2
Marzo	8149	16662	2808	6862	34481	521	80754	53480	7888	79097	34305	16302	27490	7575	226137	3713	6.5
Abril	7978	15912	2600	6060	32550	475	73170	50586	7294	71548	38246	16910	23945	6473	215002	3382	6.6
Mayo	7790	15647	2704	6025	32166	464	69435	36135	8120	79899	40654	15494	24256	6083	210641	3283	6.5
Junio	7748	11416	2704	6529	28397	405	61449	33171	7092	65529	35705	11539	28113	6396	187545	2833	6.6
Julio	8004	14109	2704	5953	30770	468	71955	41929	7888	73557	42081	14465	28988	6079	214987	3408	6.2
Agosto	7764	12761	2808	6952	30285	419	66367	37413	7192	67453	41401	12735	27369	5381	198944	3124	6.5
Setiembre	7564	14278	2704	6414	30960	457	67836	36478	6960	69490	36909	14879	25406	4524	194646	3291	6.2
Octubre	8236	13643	2704	6178	30761	442	68394	36717	7192	69307	45506	14948	32694	4128	210492	3208	6.8
Noviembre	7534	14227	2704	5073	29538	434	66944	35734	7192	72906	39350	14219	27357	4957	201715	3195	6.9
Diciembre	8134	14601	2808	4828	30371	445	68406	39342	7192	78094	41432	14988	26960	4887	212895	3302	7.0
Totales	95038	171183	32448	71269	369938	5395	837183	487212	89422	854282	458722	173167	317860	68916	2449581	39284	6.6
Año 1926	90426	158862	32386	57868	339542	5990	875858	435515	86856	680675	352324	164889	246977	51748	2018984	40932	5.9

RESUMEN

						Cabooses y equipajes	Total
1—Pasajeros	95038			1—Pasajeros	487212	89422	576634
Pasajeros en trenes mixtos	19491	114529		2—Cargados	854282		
2—Fletes	171183			Vacíos	458722	1313004	173167	1486171
Fletes en trenes mixtos	12957	184140		3—Trabajo		317860	68916	386776
3—Trabajo		71269		4—Cabooses y equipajes		331505		
		369938				2449581		2449581

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

San José, enero de 1928.

M. F. QUESADA
Auditor

FERROCARRIL AL PACÍFICO

DETALLE DE ENTRADAS DE EXPLOTACION—AÑO 1927

AGENCIAS	Pasajes	Flete local	Importaciones	Exportaciones	Encomiendas	Exceso de equipaje	Bodegaje	Trenes especiales	Movimiento de carros	Varios	Total entrada comercial	Fletes Empresa	GRAN TOTAL
San José	₡ 189143 55	₡ 311467 70		₡ 34688 55	₡ 29799 55	₡ 3629 40	₡ 1189 40	₡ 34164 15	₡ 12910 00	₡ 6803 20	₡ 623795 50	₡ 7871 25	₡ 631666 75
Sabana	10784 15										10784 15		10784 15
Pavas	4934 05	165 55		1613 40	68 20		1 00			20 00	6802 20	7 20	6809 40
Electriona	1194 90										1194 90		1194 90
San Antonio	16766 20	9401 70		11480 85	1484 20	28 55	40 15			0 60	39202 25	30 50	39232 75
Ojo de Agua	3360 95	1518 90		81 90	1125 30	3 85	2 00				6092 90	2 60	6095 50
Ciruelas	5716 10	903 70		195 75	169 10						6984 65	9 30	6993 95
Alajuela	29623 95	48741 35		9178 55	4779 05	29 10	37 30	1615 00		56 50	94060 80	12 65	94073 45
Turrúcares	13528 10	15171 85			1339 00	6 10	115 10			6 15	30166 30	29 70	30196 00
Atenas	26490 10	22215 95		2836 85	2754 95	25 35	69 90	79 50		401 00	54873 60	118 15	54991 75
Balsa	5869 65	5516 65			565 15	1 45	3 50			4 75	11961 15	43 80	12004 95
Escobal	2036 10	1499 20			83 45	1 60					3620 35	51 70	3672 05
Quebradas	5859 55	11815 80			441 90	4 30	21 45			2 50	18145 50	278 55	18424 05
Concepción	2603 45	1683 55			165 55	4 85	2 00			2 00	4461 40	356 65	4818 05
Hacienda Vieja	1549 55	1845 10			513 50		2 50				3910 65	13 45	3924 10
Orotina	31016 20	37289 75			8910 65	70 30	121 95	673 20	40 00	471 70	78593 75	6163 20	84756 95
Coyolar	4217 20	19338 10			1432 45			277 50		55 00	25320 25	2 00	25322 25
Cascajal	2275 35	11710 40			124 70		1 10				14111 55	3484 85	17596 40
Cambalache	1370 90	622 25			19 50					25 00	2037 65	295 20	2332 85
Roble	1456 15	65468 30		23 55	631 30		0 50			120 00	67699 80	1656 15	69355 95
Barranca	10012 60	36837 65		96 10	429 65	28 50	1 65			135 50	47541 65	1547 35	49089 00
Esparta	14369 65	18747 30		167 55	5986 70	50 05		436 00		30 00	39787 25	4827 75	44615 00
Puntarenas	165163 35	510064 85	₡ 519985 08		17524 00	2415 25	204 00	17623 30	30184 00	1013 45	1264177 28	20422 15	1284599 43
Conductores	26648 55	2096 20		484 50	25 00		10 00			4 00	29268 25	32061 05	61329 30
Total	₡ 575990 30	₡ 1134121 80	₡ 519985 08	₡ 60847 55	₡ 78372 85	₡ 6298 65	₡ 1823 50	₡ 54868 65	₡ 43134 00	₡ 9151 35	₡ 2484593 73	₡ 79285 20	₡ 2563878 93
Año 1926	₡ 552393 80	₡ 946459 30	₡ 359618 60	₡ 100080 70	₡ 81936 75	₡ 6140 10	₡ 1371 35	₡ 49929 35	₡ 33252 00	₡ 6105 71	₡ 2137287 66	₡ 96290 65	₡ 2233578 31

R. L. BONILLA
Jefe de Contabilidad

M. F. QUESADA
Auditor

F. C. AL P.

Balance de cuentas a cobrar al 31 de diciembre de 1927

Fecha	Cuenta Nº	A cargo de	Valor
1927—Enero 12	15	Jiménez & Hine	₡ 104 15
Febrero 4	2	Rafael Videche	37 50
Marzo 14	105	Municipalidad San José	25 00
Junio 9	234	Rafael Umaña.	7 60
Agosto 18	352	Enrique Ulloa B.	50 00
Setiembre 28	417	Banco Nacional de Seguros	25 40
Octubre 31	468	Secretaría de Fomento	1559 72
Novbre. 30	521	Cupertino Aguilar.	10 00
30	535	Secretaría de Fomento	205 50
Diciembre 13	516	Tito García.	25 00
19	518	Guarda Roldán	40 00
28	528	Gonzalo Madrigal.	1 50
28	530	Compañía Nacional Electricidad	300 00
31	532	All America Cables	245 00
31	534	Marcial Sojo	50 00
31	536	Compañía Nacional Electricidad	840 00
31	538	José L. Salas	56 00
31	540	Leonidas Poveda	50 00
31	556	Secretaría de Fomento	449 00
			₡ 4081 37

R L. BONILLA
Jefe Contabiiidad

M. F. QUESADA
Auditor

F. C. AL P.

Balance de comprobantes a pagar. Diciembre de 1927

Fecha		Comp. Nº	A favor de		Valor
1927—Agosto	16	864	Juan José Suñol	₡	425 50
	26	964	— — —		761 00
	30	986	— — —		371 50
Setiembre	28	1251	— — —		264 00
Octubre	6	1048	— — —		1344 00
Julio	14	903	José T. Guerrero		4075 00
	28	959	— — —		1111 00
Agosto	16	860	— — —		1876 00
	31	960	— — —		800 00
Setiembre	22	1157	— — —		1415 00
Octubre	6	1046	— — —		237 50
	13	1076	— — —		460 00
	21	1156	— — —		367 00
	28	1260	— — —		768 00
	31	1298	— — —		1642 00
	31	1300	— — —		217 50
Novbre.	9	1399	— — —		584 00
	17	1443	— — —		60 00
	23	1481	— — —		1086 00
	30	1565	— — —		2822 50
Diciembre	10	1356	— — —		478 10
	15	1398	— — —		893 00
	21	1474	— — —		3287 00
	31	1512	La Gota de Leche		50 00
	31	1522	Sauter & Co.		25 50
	31	1524	Fernando Castro C.		319 25
	31	1526	Fernando Castro C.		274 80
	31	1528	Ismael Cubillo		10 00
	31	1530	All America Cables		24 83
	31	1532	Dr. Julio C. Ovares		185 00
	31	1534	José L. Salas		844 00
	31	1536	José Sosa		679 00
	31	1538	Lalo Guevara		191 10
	31	1540	Tomás Gutiérrez		198 00
	31	1542	José T. Guerrero		303 50
	31	1544	Octavio Masís.		634 00
	31	1546	Ramón Rodríguez.		196 00
	31	1548	Ramón T. Mora		344 00
	31	1550	Rafael Cubero		56 00
	31	1552	León Gutiérrez		350 00
	31	1554	Cupertino Aguilar.		153 50
	31	1556	Clementina Arias		300 00
	31	1558	Abelardo Chavarría		60 00
	31	1560	Teresa Arias		20 00
	31	1562	Cajero del F. C. al P.		1525 30
	31	1564	Cajero del F. C. al P.		214 90
	31	1566	Juez 3 Civil		267 20
	31	1568	Alcalde 2 San José.		66 70
	31	1570	Alcalde 3 San José.		46 65
	31	1572	Alcalde 1 Alajuela		33 30
	31	1574	Auditor Telégrafos		17 45
	31	1576	Jefe Contabilidad Nacional		286 85
	31	1578	Cajero del F. C. al P.		50 00
	31	1580	Sixto Aguilar.		50 00
	31	1582	Alcalde 3º. San José		25 00
	31	1584	Ferretería Puntarenas.		61 00
	31	1586	Feliciano López.		704 47
	31	1588	Clemente Rodríguez e Hijos.		485 70
	31	1590	Miguel Macaya & Co		74 75
	31	1592	Koberg & Co.		36 20
	31	1594	J. P. Arango & Co.		303 00
al		1596	María v. de Sanou		10 00

Fecha	Comp. Nº	A favor de	Valor
1927—Diciembre 31	1598	Botica Francesa	₡ 56 55
31	1600	Botica Oriental	41 35
31	1602	Alvarez & Cleves	13 00
31	1604	Poveda & Lizano	594 65
31	1606	Comité Nacional Beneficencia	1437 00
31	1608	Poveda & Lizano	181 20
31	1610	Rómulo Castro	54 10
31	1612	J. Vega R.	19 45
31	1614	Municipalidad de Esparta	73 25
31	1616	Compañía Nacional de Electricidad	97 50
31	1618	Compañía Nacional de Electricidad	760 00
31	1620	Abelardo Lobo	333 35
31	1622	Northern Railway Co.	7239 96
31	1624	José T Guerrero	1172 90
31	1626	Manuel E. Vargas	689 53
31	1628	Tesorero Junta Carretera Río Grande	4207 00
			₡ 51792 74

San José, enero de 1928.

R. L. Bonilla
Jefe Contabilidad

M F. Quesada
Auditor

F. C. AL P.

Agentes y Conductores. Saldo al 31 diciembre 1927

AGENTES

San José		₡ 6 20
Sabana	₡ 553 80	
Pavas	13 75	
Electriona	40 75	
San Antonio	85 30	
Ojo de Agua		7 30
Ciruelas	26 65	
Alajuela	60 60	
Turrúcares	18 25	
Atenas		0 75
Balsa	4 75	
Escobal		0 05
Quebradas		0 75
Concepción	15 50	
Hacienda Vieja		1 80
Orotina	38 60	
Coyolar	14 55	
Barranca	8 30	
Roble	0 50	
Esparta	19 55	
Puntarenas	395 35	

CONDUCTORES

J. J. Flores	1 70	
F. Sancho		1 40
H. Blanco	26 25	
J. Moya	3 65	
R. Escobar	10 60	
D. Masís	1 30	
Saldo		1321 45
	₡ 1339 70	₡ 1339 70

M. F. QUESADA

ESTADO DEL PRESUPUESTO DE GASTOS

CUENTAS	Mes de diciembre de 1927				Período de enero a diciembre de 1927				Suma disponible
	Presupuesto	Gastos efectivos	Gastado más	Gastado menos	Presupuesto autorizado	Gastos efectivos	Gastado más	Gastado menos	Para meses
Administración	₡ 2475 00	₡ 2598 40	₡ 123 40		₡ 29700 60	₡ 29699 50		₡ 0 50	₡ 0 50
Auditoría	4045 00	4056 95	11 95		48540 00	48193 50		346 50	346 50
Seperintendencia	850 00	560 00		₡ 290 00	10200 00	10200 00			
Jefatura Tráfico	1250 00	1216 00		34 00	15000 00	14600 00		399 40	399 40
Almacén de materiales	800 00	1104 00	304 00		9600 00	9600 00			
Jefatura de la vía	1210 00	1010 65		199 35	14520 00	14126 55		393 45	393 45
Guardas y porteros	520 00	520 00			6240 00	624 00			
Pensionados	584 00	661 00	77 00		7008 00	6795 50		212 50	212 50
Taller mecánica	7534 64	4248 65		3285 99	90415 68	90415 66		0 02	0 02
Taller reparación	4686 80	2866 10		1820 70	56241 60	56241 60			
Tall r Puntarenas	1309 20	3353 70	2044 50		15710 40	15710 40			
Personal de trenes	14960 00	31866 70	16906 70		179520 00	179520 00			
Personal de motores	700 00	1044 30	344 30		8400 00	8400 00			
Personal de Agencias	8396 00	7057 15		1338 85	100752 00	100751 80		0 20	0 20
Cuadrillas de la vía	19181 00	5325 75		13855 25	230172 00	230169 62		2 38	2 38
Guardas telégrafo	582 00	886 00	304 00		6984 00	6984 00			
Traviesas	8333 33	185 00		8148 33	100000 00	99999 38		0 62	0 62
Combustible	35833 33			35833 33	430000 00	429947 00		53 00	53 00
Materiales	16666 66	391 15		16275 51	200 000 00	199999 87		0 13	0 13
Papelería y útiles	1666 66	1927 56	260 90		20000 00	19206 95		793 05	793 05
Material rodante	10000 00			10000 00	120000 00	122799 47	₡ 2799 47		2799 47
Varios	8333 33	1168 56		7164 77	100000 00	99999 90		0 10	0 10
	₡ 149916 95	₡ 72047 62	₡ 20376 75	₡ 98246 08	₡ 1799003 68	₡ 1799601 30	₡ 2799 47	₡ 2201 85	₡ 597 62

Correcto:
R. L. BONILLA

Aprobado:
M. F QUESADA
Auditor

RESUMEN DE LAS OPERACIONES PRACTICADAS POR LAS AGENCIAS EN EL AÑO DE 1927

ESTACIONES	SALDOS	PASAJES	FLETE LOCAL			IMPORTACIONES		EXPORTACIONES		ENCOMIENDAS		EQUIPAJES		Fletes empresa	Bodegaje	Trenes especiales	Movimiento de carros	Varios	TOTAL DEBE	SUMAS ABONADAS EN EL AÑO						TOTAL HABER
			Pagado	Recibido a cobrar	Hojas de ruta	Pagado	Recibido a cobrar	Pagado	Recibido a cobrar	Pagado	Recibido a cobrar	Pagado	Recibido a cobrar							Saldo	Remesas	Ordenes Gobierno	Cuentas tráfico	Cuentas empresa	Varios	
San José	₡ 475 50	₡ 190259 75	₡ 218911 25	₡ 256282 90	₡ 94693 05	.....	₡ 25917 15	₡ 54578 70	.....	₡ 28271 60	₡ 4829 55	₡ 3629 40	.....	₡ 7871 25	₡ 1259 40	₡ 34164 15	₡ 12998 00	₡ 19109 30	₡ 933250 95	.....	₡ 726783 60	₡ 10456 55	₡ 185773 25	₡ 7871 25	₡ 2372 50	₡ 933257 15
Sabana	15 05	11826 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	126 50	11968 00	.....	11366 20	48 00	.....	.....	.....	11414 20
Pavas	13 65	5289 85	123 60	.....	41 95	.....	.....	1613 40	.....	63 40	4 80	.....	.....	7 20	1 00	.....	.....	89 65	7248 50	.....	5504 80	53 10	1669 65	7 20	.....	7234 75
Electriona	.....	1378 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0 75	1379 45	.....	1338 70	.....	.....	.....	.....	1338 70
San Antonio	25 95	17639 10	4665 25	39944 20	4549 90	.....	68 40	11480 85	.....	1448 45	35 75	28 55	.....	30 50	40 15	.....	.....	339 65	80296 70	.....	68228 45	74 65	11627 80	30 50	250 00	80211 40
Ojo de Agua	.....	3599 40	965 10	.....	123 20	.....	.....	81 90	.....	1125 30	.....	3 85	.....	2 60	2 00	.....	.....	28 15	5931 50	₡ 1 05	5645 30	13 30	276 55	2 60	.....	5938 80
Ciruelas	19 70	6115 95	881 30	.....	10 85	.....	.....	195 75	.....	158 00	11 10	.....	.....	9 30	.....	.....	.....	44 50	7446 45	.....	7400 90	9 60	.....	9 30	.....	7419 80
Alajuela	98 60	31003 65	46421 20	16515 15	2331 45	.....	370 50	9178 55	.....	4734 10	44 95	29 10	.....	12 65	37 30	1615 00	.....	1194 30	113586 50	.....	92210 50	861 35	20434 85	12 65	6 55	113525 90
Turrúcares	23 70	14201 75	14881 10	12 90	254 60	.....	.....	.....	.....	1326 05	12 95	6 10	.....	29 70	115 10	.....	.....	51 75	30925 70	.....	30708 80	69 95	99 00	29 70	.....	30907 45
Atenas	23 20	27420 30	19039 75	.....	150 25	.....	.....	2836 85	.....	2747 00	12 50	25 35	.....	118 15	69 90	79 50	.....	16919 65	69442 40	.....	66010 30	318 50	2964 80	118 15	31 40	69443 15
Balsa	.....	6162 30	4339 65	.....	1 00	.....	.....	.....	.....	560 65	4 50	1 45	.....	43 80	3 50	.....	.....	3109 25	14226 10	0 10	14144 55	31 90	1 00	43 80	.....	14221 35
Escobal	2 85	2143 30	1357 00	.....	12 20	.....	.....	.....	.....	73 55	9 90	1 60	.....	51 70	.....	.....	.....	802 30	4454 40	.....	4401 65	1 10	.....	51 70	.....	4454 45
Quebradas	0 85	6101 50	9973 60	.....	16 80	.....	.....	.....	.....	436 95	4 95	4 30	.....	278 55	21 45	.....	.....	89 00	16927 95	.....	16585 65	61 50	3 00	278 55	.....	16928 70
Concepción	19 70	2702 40	1580 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	165 55	.....	4 35	.....	356 65	2 00	.....	.....	88 65	4920 10	.....	3955 15	12 00	580 80	356 65	.....	4904 60
Hacienda Vieja	.....	1639 75	1617 25	.....	23 70	.....	.....	.....	.....	513 50	.....	.....	.....	13 45	2 50	.....	.....	17 95	3828 10	.....	3816 45	.....	.....	13 45	.....	3829 90
Orotina	1 25	32425 50	29263 10	386 45	866 85	.....	.....	.....	.....	8895 90	15 75	70 30	.....	6163 20	121 95	673 20	40 00	941 70	79865 15	.....	66628 70	309 10	6709 35	6163 20	16 20	79826 55
Coyolar	6 25	4464 60	18085 45	.....	136 90	.....	.....	.....	.....	1431 45	1 00	.....	.....	2 00	.....	277 50	.....	65 40	24470 55	.....	8102 35	7 60	16332 05	2 00	12 00	24456 00
Cascajal	.....	2380 20	2654 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124 70	.....	.....	.....	3484 85	1 10	.....	.....	29 70	8675 20	.....	3966 40	.....	1223 95	3484 85	.....	8675 20
Cambalache	.....	1424 55	273 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 50	13 00	.....	.....	295 20	.....	.....	.....	1 00	2013 45	0 85	1716 30	1 10	.....	295 20	.....	2013 45
Barranca	7 45	10471 10	19331 25	49 95	341 45	.....	.....	96 10	.....	421 00	8 65	28 50	.....	975 95	1 65	.....	.....	218 80	31951 85	.....	17993 50	113 05	12861 05	975 95	.....	31943 55
Roble	22 60	1564 55	33030 40	.....	4662 45	.....	.....	23 55	.....	618 05	13 25	.....	.....	2227 55	0 50	.....	.....	1071 75	43234 65	.....	6808 30	13 85	34184 45	2227 55	.....	43234 15
Esparta	19 35	15834 55	9996 20	3 00	823 35	.....	.....	178 05	.....	2797 40	80 95	50 05	.....	4827 75	.....	436 00	.....	94 30	35140 95	.....	28704 55	604 10	985 00	4827 75	.....	35121 40
Puntarenas	103 45	168620 30	239111 15	673 60	47385 80	₡ 502329 50	.....	.....	₡ 646 35	13130 45	4228 30	2413 25	₡ 2 00	20422 15	204 00	17648 30	30194 00	17436 95	1064539 55	.....	445501 40	9002 90	588877 10	20422 15	350 65	1064154 20
TOTALES	₡ 879 10	₡ 564669 50	₡ 676501 75	₡ 313868 15	₡ 156425 75	₡ 502329 50	₡ 26356 05	₡ 60263 70	₡ 646 35	₡ 69049 55	₡ 9331 85	₡ 6296 65	₡ 2 00	₡ 47224 15	₡ 1883 50	₡ 54893 65	₡ 43232 00	₡ 61880 95	₡ 2595734 15	₡ 2 00	₡ 1637522 50	₡ 22063 20	₡ 884603 65	₡ 47224 15	₡ 3039 30	₡ 2594454 80

San José, enero de 1928.— Jefe de la Contabilidad,—R. L. BONILLA —Auditor,—M. F. QUESADA.

F. C. AL P.

RESUMEN DE LAS OPERACIONES PRACTICADAS POR LOS CONDUCTORES DURANTE EL AÑO DE 1927

CONDUCTORES	Saldo	Pasajes	Hojas de ruta		Equipajes	Encomiendas		Fletes Empresa	Varios	Total Debe	Sumas abonadas en el año						Total Haber
			Pagado	A cobrar	A cobrar	Pagado	A cobrar				Saldo	Remesas	Ordenes de Gobierno	Cuentas tráfico	Cuentas Empresa	Varios	
J. J. Flores	.....	₡ 7710 25	.....	₡ 2342 90	....	.....	.....	₡ 147 60	₡ 20 25	₡ 7878 10	₡ 1 00	₡ 7257 15	₡ 450 10	₡ 13 95	₡ 147 60	₡ 6 60	₡ 7876 40
F. Sancho	₡ 1 70	10209 65	.....	2434 65	....	.....	.....	386 45	65 75	10663 55	...	10278 50	.....	.....	386 45	...	10664 95
H. Blanco	3 40	1980 90	₡ 975 00	330 70	...	₡ 23 00	₡ 586 45	78 70	6 00	3067 00	...	1984 60	2 45	975 00	78 70	....	3040 75
J. Moya	12 05	2128 40	.....	5658 85	....	.....	2951 05	1402 00	0 75	3543 20	....	2137 55	.....	.....	1402 00	....	3539 55
G. Vargas	.....	2075 45	261 70	22025 20	...	.....	.....	1067 80	6 25	3411 20	...	2119 00	76 20	148 20	1067 80	....	3411 20
R. Nanne	.....	39 55	10 00	26675 15	....	.....	.....	1951 10	.....	2000 65	...	49 55	.....	.....	1951 10	..	2000 65
R. Escobar	.....	198 10	.....	27462 35	...	.....	.....	2659 40	1 25	2858 75	...	188 75	.....	.....	2659 40	....	2848 15
J. Palma	50 00	39 60	.....	3220 65	....	.....	.....	115 05	.....	204 65	...	89 60	.....	.....	115 05	....	204 65
A. Oreamuno	5 80	197 35	220 50	26261 80	...	.....	16 95	4605 85	10 75	5040 25	....	191 10	12 80	230 50	4605 85	...	5040 25
R. Trejos	.....	4 50	.....	38011 20	....	.....	28 30	12491 75	.....	12496 25	....	4 50	.....	.....	12491 75	....	12496 25
C. Alfaro	.....	18 50	.....	5062 20	...	.....	.....	4315 55	100 00	4434 05	....	18 50	.....	.....	4415 55	....	4434 05
M. A Flores	.....	.....	.....	496 95	....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	....	.....
R. López	.....	.....	.....	673 15	....	.....	4 65	.....	.....	.....	..	.....	.....	.....	.....	...	.....
D. Masís	.....	225 80	655 00	5823 70	...	.....	441 60	2839 30	0 25	3720 35	....	224 75	.....	655 00	2839 30	...	3719 05
J. Esquivel	....	.....	.....	.....	₡ 2 00	.....	896 60	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	.....	....	.....
A Hernández	.....	.....	.....	.....	...	2 00	728 90	0 50	.....	2 50	...	2 00	....	.....	0 50	...	2 50
A. Fonseca	.....	.....	.....	.....	...	.....	91 50	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	.....	...	.....
L. Rojas	.....	3048 85	.....	.....	...	.....	.....	.....	24 50	3073 35	....	3073 35	.....	.....	.....	...	3073 35
Totales	₡ 72 95	₡ 27876 90	₡ 2122 20	₡ 166979 45	₡ 2 00	₡ 25 00	₡ 5746 00	₡ 32061 05	₡ 235 75	₡ 62393 85	₡ 1 00	₡ 27618 90	₡ 541 55	₡ 2022 65	₡ 32161 05	₡ 6 60	₡ 62351 75

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

San José enero de 1928

M. F. QUESADA
Auditor

Estadística de pasajeros por Estaciones.-- Año de 1927

DESTINO	PASAJES VENDIDOS						Promedio distancia recorrida por cada pasajero	Promedio de producto por pasajero		Promedio de producto por pasajero		Pasajeros transportados en un kilómetro
	Primera clase		Segunda clase		Total							
	Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor		1ª	2ª	1ª	2ª	
San José.....	26093	₡ 108629 53	35965	₡ 80514 02	62058	₡ 189143 55	56	4.16	2.24	..	..	3482905
Sabana	1323	2905 19	5865	7878 96	7188	10784 15	53	2.19	1.34	..	..	381692
Pavas	1202	754 58	5456	4179 47	6658	4934 05	16	0.62	0.78	..	..	104980
Electriona	652	448 99	1633	745 91	2285	1194 90	12	0.69	0.46	..	..	26692
San Antonio ...	4164	5856 03	11679	10910 17	15843	16766 20	21	1.40	0.93	..	..	335167
Ojo de Agua ...	861	790 15	3693	2570 80	4554	3360 95	15	0 91	1.69	..	..	70230
Ciruelas.....	1243	1234 48	6320	4481 62	7563	5716 10	21	0.99	0.71	..	..	160883
Alajuela	5918	10419 79	18007	19204 16	23925	29623 95	27	1 76	1.07	..	..	649468
Turrúcares.....	1335	2296 45	10609	11231 65	11944	13528 10	24	1.72	1.06	..	..	284146
Atenas	3955	9621 87	10540	16868 23	14495	26490 10	38	2.43	1.60	..	..	544427
Balsa.....	289	624 12	3749	5245 53	4038	5869 65	35	2.16	1.37	..	..	141733
Escobal.....	180	292 08	1396	1744 02	1576	2036 10	29	1.62	1.25	..	..	45069
Quebradas.....	360	1010 04	2850	4849 51	3210	5859 55	41	2.80	1.70	..	..	134775
Concepción	268	820 69	1010	1782 76	1278	2603 45	41	3.07	1.76	..	.	52778
Hacienda Vieja	198	192 95	1166	1356 60	1364	1549 55	24	0.97	1.16	..	..	32183
Orotina.....	2712	8220 96	16920	22795 24	19632	31016 20	32	3.03	1.34	..	..	635127
Coyolar	621	1726 11	3501	2491 09	4122	4217 20	19	2.78	0.71	..	..	79205
Cascajal	110	472 64	1614	1802 71	1724	2275 35	28	4.29	1.12	..	..	48611
Cambalache....	25	44 44	864	1326 46	892	1370 90	32	1 77	1.53	..	..	28449
Roble.....	336	437 38	1734	1018 77	2070	1456 15	28	1.30	0.59	..	..	56944
Barranca.....	1806	3107 15	6094	6905 45	7900	10012 60	26	1.72	1 13	..	..	206426
Esparta	3226	6601 90	6525	7767 75	9751	14369 65	27	2.05	1.19	..	..	266829
Puntarenas	17124	95982 13	25052	69181 22	42176	165163 35	72	5.60	2.76	..	..	3027533
Conductores ...	5053	9629 73	15772	17018 82	20825	26648 55	24	1.90	1.08	..	..	425938
Totales	79054	₡ 272119 38	198017	₡ 303870 92	277071	₡ 575990 30	40	3.44	1.53	0	0.51	11222190
Año 1926 ...	74521	₡ 247861 57	203190	₡ 304532 23	277711	₡ 552393 80	38	3.32	1.49	0	0.51	10686247

San José, enero de 1928.

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

M. F. QUESADA
Auditor

F. C. AL P.

ESTADISTICA DE PASAJEROS POR MESES—AÑO DE 1927

MESES	PASAJES VENDIDOS						Promedio distancia recorrida por cada pasajero	Promecio de producto por pasajero		Promedio de producto por pasajero		Pasajeros transportados en un kilómtº
	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		TOTAL							
	Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor		1ª	2ª	1ª	2ª	
Enero	7538	₡ 24602 15	17640	₡ 25164 05	25178	₡ 49766 20	41	3.26	1.42	0.045		1104325
Febrero	10113	41264 37	17545	27546 38	27658	68810 75	46	4.08	1.57	0.053		1283662
Marzo	9776	38581 96	22392	42935 74	32168	81517 70	48	3.94	1 91	0.052		1557142
Abril	8375	35135 01	20061	39569 89	28436	74704 90	50	4.19	1.97	0.052		1423413
Mayo	5487	16964 43	15087	22943 12	20574	39907 55	37	3.09	1 52	0.051		780724
Junio	4624	13670 42	13247	18888 53	17871	32558 95	34	2.95	1.43	0.053		616650
Julio	7120	24239 98	16798	26165 27	23918	50405 25	42	3.40	1.55	0.050		1009072
Agosto	5387	16876 48	15873	22660 77	21260	39537 25	36	3.13	1.42	0.051		773834
Setiembre	4832	15370 11	13898	19530 44	18730	34900 55	35	3.18	1.40	0 052		667268
Octubre	4870	13456 07	14800	18937 48	19670	32393 55	32	2.76	1.27	0.051		631804
Noviembre	4860	13323 01	14207	17625 44	19067	30948 45	31	2.74	1.24	0 051		602494
Diciembre	6072	18635 39	16469	21903 81	22541	40539 20	34	3 06	1.33	0.052		771802
Totales	79054	₡ 272119 38	198017	₡ 303870 92	277071	₡ 575990 30	40	3.44	1.53	0.051		11222190
Año 1926	74521	₡ 247861 57	203190	₡ 304532 23	277711	₡ 552393 80	38	3.32	1.50	0.051		10686252

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

San José enero de 1928.

M. F. QUESADA
Auditor

ESTADISTICA DE FLETES.—AÑO 1927

MESES	IMPORTACION		EXPORTACION		LOCAL		TOTAL FLETE COMERCIAL		FLETES EMPRESA		GRAN TOTAL		Kilos por kmto. comercial	Kilos por kmto. empresa	Total kilos transpotados en un kilómetro	Promedio de producto por 1000 kilos por kmto. Com.	Kilometraje d carros cargados	Peso medio por carro	Promedio de entrada por kilómetro de carro cargado
	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor							
Enero	1017665	₡ 28268 35	195160	₡ 4806 35	6306736	₡ 89686 85	7519561	₡ 122761 55	3088435	₡ 14054 65	10607996	₡ 136806 20	620104487	132310936	752415423	0.1982	64377	11680	2.13
Febrero	975469	25061 45	587492	13770 85	6965239	97775 20	8528200	136607 50	3052124	15713 15	11580324	152320 65	673260467	108045640	781306107	0.20	63025	12390	2.42
Marzo	1225598	27709 25	612297	15102 80	8911520	121612 65	10749415	164424 70	2205024	9091 70	12954439	173516 40	868137080	100798305	968935385	0.19	79097	12249	2.19
Abril	1263817	27513 70	319613	7885 25	8121018	112211 90	9704448	147610 85	1535489	6451 25	11239937	154062 10	778227232	80200890	858428122	0.1902	71548	11990	2.15
Mayo	1885460	42527 60	217900	5461 15	8718372	121721 20	10821732	169709 95	1220039	4651 90	12041771	174361 85	882659177	61018324	943677501	0.192	79899	11810	2.18
Junio	1135639	27917 50	67459	1773 70	7515921	96392 00	8719019	126083 20	1270789	2915 45	9989808	128998 65	676012040	46135077	722147117	0.187	65529	11020	1.98
Julio	2819737	61436 98	112234	2851 15	7179481	87970 80	10111452	152258 93	1466003	3719 95	11577455	155978 88	816221309	52464585	868685894	0.186	73557	11809	2.12
Agosto	2444619	52654 20	32492	787 15	7038586	87070 95	9515697	140512 30	1256599	4570 75	10772296	145183 05	788489618	63415491	851905109	0.1783	67453	12630	2.15
Setiembre	2404770	52229 95	37201	1018 15	6264680	70507 10	8706651	123755 20	2015487	5562 45	10722138	129317 65	758729325	76190329	834919554	0.178	69490	12015	1.86
Octubre	2338413	56824 35	19724	546 35	5102470	71461 30	7460607	128832 00	1743576	5478 25	9204183	134310 25	676438094	98168787	774606881	0.1909	69307	11176	1.94
Noviembre	2206694	56159 35	40245	1071 10	6425201	87961 15	8672140	145231 60	1382306	3768 65	10054446	149000 25	771507187	57461403	828968590	0.180	72906	11370	2.04
Diciembre	2497289	61642 40	229461	5773 55	6504392	89750 70	9231142	157166 65	1330584	3217 05	10561726	160383 70	823060915	46272502	869332417	0.192	78094	11132	2.05
TOTALES	22215170	₡ 519985 08	2471278	₡ 60847 55	85053616	₡ 1134121 80	109740064	₡ 1714954 43	21566455	₡ 79285 20	131306519	₡ 1794239 63	9162846931	922481269	10055328200	0.1881	854282	11770	2.01

San José, enero de 1928.—R. L. BONILLA, Jefe Contabilidad.—M. F. QUESADA, Auditor.

F. C. AL P.

ESTADISTICA DE LAS OPERACIONES DEL FERROCARRIL

ENTRADAS DE EXPLOTACION	Año 1927	Año 1926
1 Pasajes	₡ 575990 30	₡ 552393 80
2 Flete local (1)	1213407 00	1042749 95
3 Importación	519985 08	359618 60
4 Exportación	60847 55	100080 70
5 Encomiendas	78372 85	81936 75
6 Exceso de equipaje	6298 65	6140 10
7 Bodegaje	1823 50	1371 35
8 Trenes especiales	54868 65	49929 35
9 Movimiento de carros	43134 00	33252 00
10 Varios	9151 35	6105 71
11 TOTAL	₡ 2563878 93	₡ 2233578 31
GASTOS DE EXPLOTACION		
12 Mantenimiento de la vía	₡ 580900 03	₡ 501702 77
13 Mantenimiento del equipo	304330 62	330456 71
14 Gastos de transporte	945183 86	812944 60
15 Gastos generales	139329 18	136072 37
16 TOTAL	₡ 1969743 69	₡ 1781176 45
17 Entrada neta	₡ 594135 24	₡ 452401 86
18 Relación de gastos a entradas %	76 82	79 74
TRAFICO DE FLETES		
19 Kilos transportados (Comercial)	109740064	88925763
20 Kilos transportados (Empresa)	21566455	25094080
21 TOTAL DE KILOS TRANSPORTADOS	131306519	114019843
22 Flete Comercial	₡ 1714954 43	₡ 1410728 90
23 Flete de la Empresa	79285 20	91720 35
24 ENTRADA TOTAL DE FLETES	₡ 1794239 63	₡ 1502449 25
25 Kilos transportados en un kilómetro (Comercial)	9162846931	7173173880
26 Kilos transportados en un kilómetro (Empresa)	922481269	1135689316
27 TOTAL DE KILOS TRANSPORTADOS EN UN KILÓMETRO	10085328200	8308863196
28 Promedio de entrada por tonelada por kilómetro (Comercial)	0.1881	0.1967
29 Promedio de entrada por tonelada (Comercial)	15.62	15.86
30 Promedio de distancia recorrida por una tonelada	76	72
31 Toneladas transportadas en un Km. por Km. de vía	761760	629450
32 Kilómetros de carros cargados	854282	680675
33 Promedio de entrada por kilómetro de carro cargado (total de fletes)	2.01	2.07
34 Promedio de kilos de fletes por carro cargado, por kilómetro (total de kilos)	11770	12206
35 Promedio de toneladas de fletes por kilómetro de tren fletes	54.769	48.211
36 Promedio de entrada por kilómetro de tren de fletes (total)	9.74	8.72
37 Promedio de carros de carga por kilómetro de tren de fletes	8.07	6.9
38 Promedio de carros cargados por kilómetro de tren de fletes	4.6	3.9
39 Promedio de carros vacíos por kilómetro de tren	1.5	2.0

(1) Incluye fletes de la Empresa.

DISTRIBUCION FLETE COMERCIAL POR COMODIDADES

		Año 1927	Año 1926
40	Mercaderías y manufacturas %	27418	18908
41	Productos agricultura nacional —	21310	22529
42	Productos industria nacional —	25702	16998
43	Animales —	6296	4628
44	Madera —	29014	25742
45	Otros no asignados —	.....	.....
46	TOTAL 100 %	109740	88805

TRAFICO DE PASAJEROS

47	Pasajeros transportados	277071	277711
48	Producto de pasajes ₡	575990 30 ₡	552393 80
49	Pasajeros transportados en un kilómetro	11222190	10675567
50	Promedio de entrada por pasajero por kilómetro	0.051	0.051
51	Promedio de entrada por pasajero	2.07	1.98
52	Promedio de distancia recorrida por pasajero	40	38
53	Pasajeros por kilómetro de vía (densidad de pasajes)	85016	80875
54	Kilómetros de carros de pasajeros	487212	435515
55	Promedio de entrada por kilómetro de carro de pasajeros	1.18	1.26
56	Promedio de entrada por kilómetro de tren de pasajeros	5.02	5.05
57	Promedio de carros de pasajeros por kilómetro de tren de pasajeros	4.2	3.98
58	Promedio de pasajeros por kilómetro de tren de pasajeros	97 98	97 64
59	Promedio de pasajeros por kilómetro de carro de pasajeros	23.03	24.51

COMBUSTIBLE PARA LOCOMOTORAS (Cta 41)

60	Leña P. C.	362647	380347
61	Carbón kilos	6331884	5717783
62	Valor del combustible ₡	520605 40 ₡	444071 80
63	Kilómetros recorridos por los trenes	298669	281674
64	Promedio de consumo P. C. leña por kilómetro de tren	1.21	2.06
65	Promedio de consumo kilos carbón por kilómetro de tren	21.20	20.2
66	Costo del combustible por kilómetro de tren	1.74	1.57
67	Kilómetros recorridos por las locomotoras	389358	299053
68	Costo combustible por kilómetro de locomotora	1.79	1.48
69	Tonelaje bruto arrastrado	593299	568274
70	Costo combustible por tonelada bruta arrastrada (kilos carbón)	12.70	13.46
71	Equivalencia total en carbón (kilos)	7540704	7652273
72	Promedio de consumo (kilos carbón) por kilómetro de tren	25.24	27.16
73	Promedio de costo por cordada leña (100 p.c.)	26.76	22.13
74	Promedio de costo por ton. carbón (Eq.=300 p.c. leña=1 ton carbón)	65.33	55.19

KILOMETROS RECORRIDOS POR LOS TRENES

75	Pasajeros	114529	109331
76	Fletes	184140	172343
77	TOTAL SERVICIO TRANSPORTE	298669	281674
78	Trabajo	71269	57868
78a	TOTAL KILÓMETROS DE TRENES	369938	339542
79	Proporción trenes mixtos a pasajeros	19491	18167
80	Proporción trenes mixtos a fletes	12957	14109

KILOMETROS RECORRIDOS POR LOS CARROS

	Año 1927	Año 1926
81 Cargados	854282	680675
82 Vacíos	458722	352324
83 Cabooses	173167	164889
84 TOTAL SERVICIO DE FLETES	1486171	1197888
85 Pasajeros	487212	435515
86 Equipaje	89422	86856
87 TOTAL SERVICIO PASAJEROS	576634	522371
88 Trabajo (cargados y vacíos)	317860	246977
89 Trabajo (cabooses)	68916	51748
90 TOTAL SERVICIO TRABAJO	386776	298725
91 TOTAL KILÓMETROS DE CARROS	2449581	2018984

TRENES MOVILIZADOS

92 Pasajeros y mixtos	1614	2158
93 Fletes	2641	2460
94 Trabajo	1140	1372
95 TOTAL	5395	5990

CARROS MOVILIZADOS

96 Fletes	13140	12585
97 Pasajeros	9211	8147
98 Trabajo	13142	12847
99 Vacíos	3791	4477
100 TOTAL	39248	38056

PROMEDIOS GENERALES

A. POR KILÓMETRO DE TREN

101 Entradas de Explotación	8.58	7.92
102 Gastos de Explotación (total)	6.59	6.32
103 Gastos de Vía	1.94	1.78
104 Gastos de Equipo	1.01	1.17
105 Gastos de Tráfico	3.16	2.88
106 Kilómetros de carros (arrastre) carros	6.6	5.9
107 Tonelaje bruto (arrastre) toneladas	198.6	201.94

B. POR KILÓMETROS DE CARRO

108 Gastos de tráfico	0.45	0.40
109 Gastos de equipo (ctas. 23 24)	0.058	0.06
110 Gastos de combustible (cta. 41)	0.252	0.219

(Año 1926 – 132 kms.)

C. POR KILÓMETRO DE VÍA (vía en explotación. 138 kilómerros)

111 Gastos de vía	₡ 420 94	₡ 380 07
112 Traviesas renovadas (cantidad)	34319	32588
113 Traviesas renovadas (costo)	₡ 159167 14	₡ 131310 25
114 Rieles renovados (cantidad)	.....	106
115 Rieles renovados (costo)	₡ 5490 00	₡ 4279 74
116 Carros de balasto (cantidad)	7128	8640
117 Carros de balasto (costo)	₡ 92020 88	₡ 78326 26
118 Metros lineales de vía balastados	35640	37880

PROPORCION DE GASTOS (%)

		Año 1927		Año 1926	
119	De vía	₡ 29 49	%	₡ 28 16	%
120	De equipo	15 45		18 55	
121	De transporte	47 98		45 64	
122	De generales	7 08		7 65	
123	TOTAL	₡ 100	%	₡ 100	%

DISTRIBUCION

124	Sueldos y jornales	₡ 901960	27	₡ 837165	97
125	Materiales	243707	33	265768	11
126	Traviesas	149455	05	113629	23
127	Rieles	5490	00	13307	22
128	Combustible	582912	43	479548	94
129	Varios	86218	61	71756	98
130	Total	₡ 1969743	69	₡ 1781176	45

MATERIAL RODANTE

131	Número de locomotoras en servicio	16	15
132	Número de locomotoras en reparación	3	4
133	Número de carros en servicio	162	160
134	Número de carros en reparación	4	6

R. L. BONILLA
Jefe Contabilidad

M. F. QUESADA
Auditor

F. C. AL P.

BALANCE DEL MAYOR DE GASTOS DE EXPLOTACION

Detalle de los gastos durante el año de 1927

MANTENIMIENTO DE LA VIA Y ANEXOS

Cuenta	1	SUPERINTENDENCIA			₡	18412 01
		Ingeniero	₡	4320 00		
		Auxiliares		2590 00		
		Maestro de Caminos		6109 11		
		Inspector de cuadrillas		3640 00		
		Planillero		969 80		
		Troleros		46 75		
		Peones		313 43		
		Suministros		30 67		
		Gastos alimentación		392 25		
—	2	BALASTADO				92020 88
		Planillas	₡	49256 95		
		Fletes		4109 60		
		Trenes de trabajo		28901 01		
		Otros		9753 32		
—	3	TRAVIESAS	₡			159167 14
		Renovadas		138565 84		
		Planillas		20497 01		
		Otros		104 29		
—	4	RIELES				4053 92
—	5	MATERIALES DIVERSOS				20196 51
		Suministros	₡	14929 28		
		Planillas		8267 23		
		Derechos construcción switchs		*3000 00*		
—	6	LECHO DE LA VÍA	₡			149710 79
		Alineación y nivelación		85109 75		
		Terraplenes		1368 26		
		Guarda vía		12400 27		
		Cortes y rellenos		50832 51		
—	7	LIMPIA, DESYERBA, CHAPIA, DESAGÜES, TALUDES				32020 79
		Limpia desagües	₡	7783 40		
		Desyerba y chapia		22153 78		
		Limpia taludes		473 38		
		Nuevos desagües		1610 23		
—	8	CERCAS, CRUCES Y GUARDA-GANADOS				362 98
—	9	PUENTES, ESTACADAS Y ALCANTARILLAS				26288 25
		Guardas puentes	₡	3630 70		
		Puente Barranca		249 36		
		Jesús María		6327 93		
		— Virilla		75 46		
		— Río Grande		10872 19		
		— río Esparta		718 67		
		— del Mero		52 42		
		— Kilómetro 96		410 57		
		— General		96 15		
		Muellecito «Y» Puntarenas		1558 99		
		Alcantarillas		2295 81		

Cuenta	10	DERRUMBAMIENTOS Y LAVADOS			₡	1822 83
—	11	EDIFICIOS, PATIOS Y ANEXOS				38380 64
		Edificios San José	₡	5209 72		
		— Pavas		2033 20		
		— San Antonio		234 87		
		— San Rafael		26 44		
		— Ojo de Agua		26 63		
		— Ciruelas		3 06		
		— Alajuela		2361 82		
		— Turrúcares		220 64		
		— Atenas		723 68		
		— Balsa		347 07		
		— Escobal		164 08		
		— Quebradas		599 64		
		— Concepción		564 33		
		— Hacienda Vieja		321 20		
		— Orotina		425 93		
		— Coyolar		32 82		
		— Cascajal		488 83		
		— Cambalache		479 14		
		— Caldera		236 29		
		— Barranca		1053 53		
		— Esparta		408 90		
		— Roble		541 44		
		— Chacarita		70 97		
		— Puntarenas		9453 74		
		Otros edificios		1226 49		
		Inspector de construcciones		1200 00		
		Limpia y arreglo patios		4426 87		
		Tanque Je ús María		681 68		
		Tanque Barranca		4549 45		
		Otros tanques		366 18		
—	12	CONSERVACIÓN DEL TELÉGRAFO Y TELÉFONO				10331 82
—	13	REPARACIÓN EQUIPO DE TRABAJO				12507 04
		Pala de vapor	₡	370 71		
		Grúa		71 03		
		Grúa pequeña		48 50		
		Carritos vía		1348 68		
		Martine e		11 98		
		Trolleys		5 07		
		Locomotoras y Carros		10651 07		
—	14	HERRAMIENTAS				2353 56
—	15	PAPELERÍA Y ÚTILES				747 28
—	16	DAÑOS A PERSONAS				
—	17	ROCA DE CARBALLO				
—	18	PUENTE DE BOCA				
—	19	OTROS GASTOS DE LA VÍA				11461 48
		Alquileres	₡	88 00		
		Quebrador Barranca		5698 38		
		Enfermos		398 11		
		Refuerzo Angostura		668 25		
		Desmantelamiento telégrafo		233 84		
		Desmantelamiento vía		1676 65		
		Otros gastos		2688 25		
—	20	TÚNELES				1062 11
		Total mantenimiento de la vía y anexos			₡	580900 03

MANTENIMIENTO DEL EQUIPO

Cuenta 21	SUPERINTENDENCIA.			₡	24749 74
	Superintendente		₡ 3600 00		
	Auxiliares		1587 50		
	Jefe Taller Mecánica		4850 00		
	Jefe Taller Reparación		4200 00		
	Jefe Taller Puntarenas		3590 00		
	Inspector material rodante		2200 00		
	Apuntadores		3957 63		
	Suministros		125 19		
	Teléfono		90 00		
	Alumbrado		63 60		
	Mobiliario y utensilios		20 32		
	Gastos viaje		465 50		
— 22	REPARACIÓN DE LOCOMOTORAS				123112 2
	Locomotora Nº 1		₡ 3211 23		
	— 2		3271 76		
	— 4		3440 36		
	— 5		22580 09		
	— 6		559 95		
	— 8		1375 28		
	— 9		9025 61		
	— 10		3599 59		
	— 11		15477 21		
	— 12		24889 64		
	— 14		444 82		
	— 15		15587 50		
	— 16		2220 00		
	— 17		2795 75		
	— 18		6349 29		
	— 19		2192 26		
	— 20		2003 18		
	— 21		2401 60		
	— 22		2361 51		
	General		*674 38*		
— 23	REPARACIÓN DE COCHES				30371 99
	Coche Nº 1		₡ 1267 06		
	— 2		466 73		
	— 3		1241 26		
	— 4		1619 04		
	— 5		1993 49		
	— 6		424 78		
	— 7		5619 85		
	— 8		2361 81		
	— 9		371 70		
	— 10		1815 83		
	— 11		298 63		
	— 12		675 66		
	— 20		187 67		
	— 21		3786 97		
	— 22		662 24		
	— 23		2682 06		
	— 24		324 73		
	— 25		379 53		
	— 26		359 97		
	— 27		207 05		
	— 40		127 33		
	— 41		169 78		
	General		3328 82		

Cuenta 24	REPARACIÓN DE CARROS DE CARGA			₡	78538 10
	Caboose N° 50	₡	1225 66		
	— — 51		2640 21		
	— — 52		3996 05		
	— — 60		667 97		
	— — 61		275 88		
	— — 62		2726 78		
	— — 63		725 94		
	— — 64		1637 12		
	— — 65		1219 19		
	— — 66		1353 05		
	Carro serie N° 100		9 22		
	— — — 200		36647 10		
	— — — 300		11653 78		
	— — 600		9857 80		
	— — — 700		756 51		
	— — 900		44 77		
	General		3101 07		
— 25	REPARACIÓN DE CARROS MOTORES				4640 68
	Motor N° 1	₡	1186 16		
	— — 2		817 61		
	— — 5		526 88		
	— — 6		1554 12		
	— — 7		531 17		
	General		24 74		
— 26	REPARACIÓN MAQUINARIA Y HERRAMIENTAS DE TALLERES			₡	6357 59
	Motores	₡	366 76		
	Calderas		589 90		
	Compresores		34 91		
	Bombas		782 94		
	Tornos		469 82		
	Sierras		553 20		
	Cepilladoras		1 7 18		
	Fraguas		19 33		
	Esmeriles		69 49		
	Aserradero		34 63		
	Mazo de vapor		107 99		
	Máquina soldadora		438 17		
	Maquinaria general		2783 21		
— 27	PAPELERÍA Y ÚTILES				1083 86
— 28	DAÑOS A PERSONAS				
— 29	OTROS GASTOS DE TALLERES				40191 59
	Leña	₡	13389 96		
	Carbón		9881 74		
	Motoristas		4902 29		
	Fuerza motriz		6912 00		
	Alumbrado		1029 18		
	Aseo		2112 48		
	Cuido herramientas		354 10		
	Mobiliario		11 35		
	Trabajos		455 66		
	Cañerías		72 50		
	Enfermos		1055 33		
	Petróleo		15 00		
— 30	FUNDICIÓN				4715 18
	Total mantenimiento del equipo			₡	304330 62

GASTOS DEL TRANSPORTE

Cuenta 31	SUPERINTENDENCIA			₡	10648 25
	Supirintendente	₡	3600 00		
	Auxiliar Superintendente		1587 50		
	Auxiliar tráfico		4380 00		
	Mobiliario		262 38		
	Teléfono		90 00		
	Suministros		175 57		
	Alumbrado		63 60		
— 32	Gastos viaje		489 20		
	DESPACHADORES DE TRENES				10700 00
— 33	SERVICIO DE ESTACIONES—SUELDOS				106632 87
	Agentes y auxiliares	₡	50797 80		
	Bodegueros y auxiliares		24639 45		
	Peones de bodega		25320 77		
	Porteros		3774 85		
	Jefes de patio ½		2100 00		
— 34	OTROS GASTOS DE ESTACIONES	₡			13632 73
	Alumbrado		2401 62		
	Teléfonos		450 00		
	Impuestos municipales		351 35		
	Alquileres		462 00		
	Mobiliario y utensilios		1986 49		
	Suministros		7740 57		
	Cañerías		131 70		
	Gastos de alimentación		109 00		
— 35	SERVICIO DE TRENES—SUELDOS				86205 90
	Conductores	₡	35896 78		
	Brequeros		34927 36		
	Maestro de equipajes		5273 35		
	Peones de tren		6448 41		
	Jefes de patio ½		2100 00		
	Brequeros patio		1260 00		
	Practicantes conductor		300 00		
— 36	OTROS GASTOS DE TRENES				14069 52
	Suministros	₡	6554 87		
	Aseo coches		2360 80		
	Aseo carros		543 42		
	Empacador		1301 05		
	Alumbrado		1972 38		
	Guardas teléfonos Caldera y Km. 97		1337 00		
— 37	SERVICIO DE LOCOMOTORAS SUELDOS				58046 21
	Maquinistas	₡	30727 43		
	Fogoneros		27318 78		
— 38	OTROS GASTOS DE LOCOMOTORAS				8498 10
	Limpiadores	₡	4904 57		
	Suministros		2616 64		
	Arena para locomotoras		976 89		
— 39	TRASBORDOS				4 69
— 40	GUARDAS, VIGÍAS Y SWITCHEROS				6201 91
— 41	COMBUSTIBLE PARA LOCOMOTORAS				520605 40
	Combustible	₡	582912 43		
	Menos trenes de trabajo		*62307 03*		

Cuenta	42	Agua para locomotoras		₡	6973 06
—	43	Lubricantes para locomotoras			11279 60
—	44	Descarrilamientos			4938 61
—	45	Daños a personas			4663 89
—	46	Pérdidas y daños			35281 59
—	47	Papelería y útiles			19133 09
—	48	Anuncios			715 00
—	49	Otros gastos.— Carga arena	₡ 3656 68		
		Carga trozas	828 59		
		Carga piedra	1852 15		
		Movilización trenes desvío	1787 70		
		Otros gastos	2167 45		10292 57
—	50	Suministros para carros motores			8697 61
—	51	Suministros para telégrafo y teléfono			614 66
—	52	Servicio de motores.—Sueldos			7348 60
		Total gastos de transporte		₡	945183 86

GASTOS GENERALES

—	53	Sueldos y gastos del Administrador General		₡	12000 00
—	54	Sueldos y gastos de otros empleados generales			76023 23
		Auxiliares Administración	₡ 9960 00		
		Auditoría	54495 00		
		Almacén de materiales	10467 53		
		Gastos de viaje	1100 70		
—	55	Suministros y gastos oficinas generales			3013 27
		Suscrición periódicos	₡ 200 95		
		Suministros	1861 44		
		Teléfono	540 00		
		Alumbrado	410 88		
—	56	Gastos judiciales			4343 00
—	57	Papelería y útiles			3331 07
—	58	Aseguros			2262 80
—	59	Intereses y comisiones			6875 14
—	60	Servicio médico			12011 05
		Médico de F. C. al P	₡ 3000 00		
		Otros doctores	3808 00		
		Medicinas	4180 80		
		Otros	1022 25		
—	61	Pensionados			10685 97
—	62	Otros gastos			8783 65
		Total gastos generales		₡	139329 18

RESUMEN COMPARATIVO

	Año 1927		Año 1926
Mantenimiento de la vía y anexos	₡ 580900 03	₡	501702 77
Mantenimiento del equipo	304330 62		330456 71
Gastos del transporte	945183 86		812944 60
Gastos generales	139329 18		136072 37
Totales	₡ 1969743 69	₡	1781176 45

San José, enero de 1928.

R. L. Bonilla
Jefe Contabilidad

M. F. Quesada
Auditor

Movimiento de trenes y carros habido durante el año de 1927

Trenes de pasajeros

Rumbo Oeste

Pasajeros de:

San José a Puntarenas	365
San José a Alajuela	365
Esparta a Puntarenas	365
Especiales	30
Especiales Chacarita	27
Motores	124

Locales y extras

San José a Puntarenas	1056
San José a Alajuela	74
Esparta a Puntarenas	4

Rumbo Este

Pasajeros de:

Puntarenas a San José	365
Alajuela a San José	365
Puntarenas a Esparta	365

Locales y extras fletes

Puntarenas a San José	1134
Alajuela a San José	52
Puntarenas a Esparta	2

Trenes de trabajo

1ª. División

Combustible	9
Vía	173

2ª. División

Combustible	94
Vía	494
Particulares	22

Comodidades de carros

Rumbo Oeste

Coches	3271	Tractores	2
Equipajes	378	Animal caballar	3
Cabooses	987	Azúcar	19
Locales	1766	Circos	4
Vacíos	4970	Cadáveres	4
Encomiendas	190	Muebles	2
Servicio animales	53	Lastre de Florencia	270
Animales vacunos	7	Cal	4
Material construcción	27	Arena	18
Gasolina	3	Piedra	55
Café	100	Abono	1
Grasas	22	Almácigo café	6
Maquinaria	18	Madera "Muelle nuevo" ...	6
Automóviles	21	Traviesas "Muelle nuevo" ..	3
Cañería	12	Rieles	1
Hierro	5	Aplanadoras	1
Ladrillo	5	Cueros	5
Camiones	3	Carbón vegetal	2
Semilla zacate	1	Trozas	1
Cacao	1	Leña	3
Madera	17	Cuernos	1
Cemento	6	Efectos teatro	5
Mollejones	8	Estañones vacíos	6

Rumbo Este

Coches	3344	Encomiendas	33
Equipajes	376	Maquinaria	41
Cabooses	955	Piedra	12
Locales	1886	Marqueta	2
Vacios	7	Automóviles	8
Servicio animales	54	Tractores	1
Animales vacunos	679	Circos	11
Cerdos	86	Traviesas Northern	25
Madera	564	Lanchas	1
Trozas	1050	Lastre Florencia	65
Leña	287	Concha perla	2
Importación	434	Camiones	4
Dulce	212	Manteca	8
Gasolina	150	Abono	1
Cemento	519	Afrecho	2
Sal	202	Papel imprenta	2
Grasas	26	Alambre cerca	1
Mangle	44	Parafina	2
Arena	355	Postes hierro	1
Maiz	121	Arados	1
Arroz	56	Mieles	1
Cañeria	13	Canfín	3
Cadáveres	14	Yeso	1
Hierro	46	Carbón vegetal	11
Harina	6	Frijoles	24
Muebles	2	Cal	1
Rieles particulares	7	Azúcar	1
Sebo	5		

Flete Empresa

Rumbo Oeste

[illegible]	
eña	32
Materiales	4
Traviesas	15
Carros via	3
Arena	9
Rieles	9
Piedra	32
Madera	10
Tanques hierro	2
Despojos hierro	1
Lastre particular	1
Ruedas carro	2
Pilotes	3
Carro auxilio	1
	124

Rumbo Este

Petróleo	1
Carbón	284
Leña	230
Traviesas viejas	13
Traviesas	174
Arena	9
Piedra	15
Rieles	12
Trozas	2
Carros via	3
Madera	3
Carro Auxilio	1
Lastre Florencia	2
Materiales	6
Pilotes	20
	775

Carros movilizados

Pasajeros	7501
Fletes	11492
Vacíos	5023
Trabajo	12959
	36955

Trenes movilizados

Pasajeros	2391
Fletes	2322
Trabajo	810
	5523

Trenes de trabajo

1ª División

Lastre de Florencia	1401	Piedra particular	5
Lastre de Ko. 55	122	Piedra sillar	1
Tierra	1744	Piedra cordón	1
Lastre de Ko. 46	307	Rieles	1
Piedra	74	Madera	1
Traviesas	20	Traviesas viejas	9
Cemento	2	Tubos hierro	1
Arena	2		3728
Leña	37		

2ª División

Leña	471	Cable	1
Tierra	4230	Leña muelle	2
Traviesas switch	1	Pilotes	7
Traviesas	76	Traviesas puente	2
Traviesas viejas	38	Lastre de Ko. 95 ½	11
Rieles	25	Lastre desvío pequeño	35
Arenas	104	Materiales desagües	56
Piedra sillar	1	Varas madera	1
Piedra quebrada	1	Materiales switch	1
Lastre de Zavaleta	336	Tierra particular	68
Piedra bruta	2	Piedra particular	9
Trozas F. C.	14	Lastre particular	161
Lastre de Ko. 96	97	Traviesas muelle nuevo	10
Piedra	63	Tierra Ministerio Fomento.	233
Decoubills	1	Materiales muelle	51
Lastre de caldera	3132	Arena muelle	3
Madera	14	Lastre Ministerio Fomento.	50
Basas particulares	1	Materiales varios	10
Hierro	2		9318
Tubos hierro	1		

Accidentes

Carros descarrilados

Coches	3	Animales estropeados	27
Cabooses	4	Carro 253 destruido por fuego	
Equipajes	1	Brequeros golpeados	1

Cajones .|	1	Animales ahogados en un stohk	2
Stoks	10	Carro 200 destruido en choque con máquina 21, San Rafael	
Planos 2	22		
Máquinas	40		
Tenders	2	Fogoneros golpeados	1
Motores	4	Brequeros muertos por accidentes	2
Góndolas	2		
Motores averiados	1		
Carros averiados incendio ..	1		

San José, marzo de 1928.

Señor Superintendente General

P.

Muy señor mío:

Tengo el gusto de acompañarle el detalle de los trabajos que se han ejecutado en el taller de mecánica durante el año de 1927.

Debo principiar por manifestar que la maquinaria y herramientas de que está dotado este taller, lo ponen en una deficiencia grande para ejecutar como se debe, los trabajos que una empresa como ésta demanda; pero gracias a la labor del personal, esa deficiencia no ha sido obstáculo para mantener en buen estado el número de locomotoras que el tráfico ha necesitado para dar un buen servicio a pesar del considerable aumento de transporte habido este año.

Verdad es, que para hacer frente a esas necesidades, ha habido mucho trabajo y sacrificios, pero cábeme la satisfacción de que todas esas dificultades han sido vencidas.

Permítame advertir que una de las mayores dificultades con que hemos tropezado, ha sido el reducido presupuesto acordado para este departamento. Largo sería enumerar las pequeñas pero múltiples reparaciones hechas a diferentes locomotoras, por lo que me concretaré a detallar solamente la de mayor importancia.

Soy de Ud. muy atento S. S.,

CLAUDIO SÁENZ M.
Jefe del taller de mecánica

TRABAJOS EJECUTADOS EN LAS LOCOMOTORAS

Locomotora Nº 1.—Esta máquina entró a reparación ligera el 1º de mayo y saiió el 29 del mismo mes y puesta al servicio del patio en San José.

Locomotora Nº 2.—Entró a reparación general el 19 de noviembre.

Locomotora Nº 5.—Esta máquina entró al taller en el mes de marzo para soldar una quebradura del marco cerca de la caja L. B. y salió al servicio el 18 de abril; pero en este mismo mes y corriendo en el ramal de Alajuela se le quebró el eje del ponney truck por lo que tuvo que volver al taller para su completa reparación y cambio de ruedas y salió al servicio el 1º de mayo.

Las condiciones de esta máquina obligó a entrarla nuevamente al taller para reparación general en el mes de julio y se le hicieron reformas como las siguientes: Suspensión y prolongación de las plataformas, nueva casilla con distinto estilo, recorte y forro de asbestos a la caja de humo, cambio de cajas de hierro fundido que tenía, por las de acero que hoy tiene, cambio de sistema de puerta caja de fuego y breques, y cambio del throttle valve por otro de distinto estilo. Esta máquina fue puesta al servicio el 17 de enero de este año.

Locomotora Nº 6.—Las malas condiciones de esta máquina y por falta de llantas para las ruedas motoras, esta máquina ha sido apartada del servicio. Su reparación será demasiado costosa dado el estado y condiciones pésimas en que está.

Locomotora Nº 9.—El 23 de diciembre entró al taller para arreglársele los tubos secos y para cambio del tender que fueron dañados por el fuerte golpe en el choque con tren Nº 12, máquina 17 el día 22 de este mismo mes. Esta máquina salió al servicio el 3 de enero.

Además de la reparación hecha, queda pendiente la reparación del frente del marco que se torció en el mismo choque, pero no le afecta para el servicio, mientras entra a reparación general.

Locomotora Nº 10.—El 5 de agosto se le quebró parte del frente del cilindro izquierdo, el que fue reparado y se puso tapa nueva, saliendo del taller el 16 del mismo mes.

Locomotora Nº 12.—En reparación general desde el mes de diciembre. A esta máquina se le puso forro nuevo de hierro ruso, se hizo el frente al estilo americano, casilla nueva, se suspendieron las plataformas, se hicieron tapas y paralelas nuevas y de distinto estilo al que tenían los cilindros. Además, suspensión de resortes, y al estilo americano. Se le puso puerta nueva y de otro estilo en la caja de fuego, caja de vapor nueva y de mayor capacidad para la colocación de los inyectores Hancock los que fueron puestos en igual forma de las máquinas americanas.

Se modificó toda la instalación de frenos de aire, colocando el sistema "Independiente". Se le reformaron los tubos de bronce, de escape de los cilindros. Se le reformó el sistema de soportes del movimiento y paralelas.

Se acondicionó la parte atrás del marco para colocación de un nuevo tanque de diferente estilo al que tenía.

Locomotora Nº 15.—Esta máquina fue reparada en el taller de Puntarenas, pero varios trabajos para esa misma máquina fueron hechos en este taller, trabajos ejecutados con medidas y pedidos ordenados por taller de aquel puerto, entre los cuales se tornearon las ruedas motoras, se hicieron las cajas con sus bronces y se arreglaron los resortes, la bomba de aire, tender y otros trabajos ejecutados que sería largo enumerar.

Locomotora Nº 17.—Motivo al choque con tren Nº 3, máquina Nº. 9 el 22 de diciembre, esta máquina entró al taller para enderezar los marcos y cambiarle cabecera, saliendo del taller el 30 de enero de 1928.

Locomotora Nº 18.—Entró al taller el 30 de mayo para reparaciones ligeras y torneada de ruedas y salió al servicio el 25 de junio, pero siendo necesario el cambio de fluses entró nuevamente el 4 de noviembre y fue puesta al servicio el 17 del mismo mes.

Locomotora Nº 19.—El 15 de mayo entró al taller para ponerle ejes nuevos y más gruesos en el tender, y cajas nuevas. Las ruedas fueron torneadas.

El 15 de abril entró nuevamente al taller para reparación de la caja de humo que se le dañó, lo mismo que cabecera y trompa, daños sufridos en el choque con extra máquina 4 en Caldera.

Salió del taller el 28 de abril.

Locomotora Nº 21.—El 18 de marzo entró al taller para reparación del frente que fue dañado en la estación de San Rafael, por el carro que sin breques resalió de San Antonio, chocando con esta máquina en dicha estación. Salió de reparación el 29 de este mismo mes.

Carros motores

Carro-motor Nº 1.—Este carro se quebró el día 2 de mayo entre Barranca y Puntarenas quedando completamente fuera del servicio.

El día 12 de mayo se dio principio a la construcción de uno nuevo y para el cual se compró un automóvil marca Hudson de segunda mano, y este carro está actualmente dando magníficos resultados y oportunos servicios desde el 25 de junio que se puso al servicio.

Otros trabajos ejecutados en este taller

Para el tanque de agua en San José, se construyó e instaló un nuevo marcador de agua.

Para la estación La Junta, se construyó una cemafora, la que actualmente está instalada en ese lugar.

El departamento para la weldeng fue colocado al lado Oeste del garage, haciendo las correspondientes instalaciones para acoplar la corriente en diferentes lugares del taller, y provista de un carrito para el traslado de la máquina a varios lugares que el trabajo requiera los servicios de esta máquina para soldar.

Se le puso nueva chimenea a la caldera del taller.

Motivo a daños ocasionados por el humo, ha sido necesario el cambio del hierro para techo, cambios hechos en varias ocasiones, principalmente en el que cubre el departamento de herrería.

Vía

Para el mantenimiento y conservación de la vía se hicieron muchos trabajos en herramientas y materiales, cuyos trabajos por ser tantos y tan continuos es imposible enumerar.

Edificios

Con las reparaciones de casi todas las estaciones, bodegas y casa empleados en Puntarenas, en este taller se han hecho muchos trabajos que también creo inútil reseñar por la variedad de ellos como por lo numerosos.

Telégrafo y teléfonos

También para el mantenimiento de esta vía, se han hecho varios trabajos como cruceros, escuadras, tornillos, en gran cantidad, motivo a la instalación de la nueva línea.

Cuentas Supremo Gobierno

Para Secretaría de Seguridad Pública, se han hecho muchos trabajos principalmente para el Presidio de San Lucas y con cargo al barco Belén Quesada.

Para Secretaría de Fomento y para los trabajos de carreteras y puentes como para el Tempisque, Ballena y otros, se han hecho muchos trabajos en este taller, lo mismo que con cargo a ese mismo Ministerio, se han hecho varios trabajos para la Dirección de Obras Públicas.

Para el Banco Nacional de Seguros, se han hecho varios trabajos en la bomba Knox y otros.

Lo mismo que para la Imprenta Nacional con cargo a Secretaría de Gobernación.

Cuentas personales

Con órdenes expedidas por la oficina del señor Administrador General, se han hecho trabajos a particulares, cuyos comprobantes de pago indican el trabajo ejecutado y valor pagado.

Entre las personas que han solicitado se les haga esos trabajos en este taller están: Alfredo Oreamuno, Eladio Calvo, Víctor Campos, Fábrica Santa Ana, J. M. Keith, J. M. Montealegre, J. Raf. Retana, Francisco García, Manuel Marín, M. García, Juan Lang, A. Maduro, D. Povedano, Hospital de San Juan de Dios, Ministro Americano, Alberto Echandi.

Todos los trabajos encargados por estos señores, han sido cumplidamente ejecutados de acuerdo con las instrucciones recibidas por el Jefe Superior y que aun cuando estos trabajos, generalmente motivan atraso para los que con urgencia requieren las máquinas, se han hecho en su debido tiempo sin apelar a trabajo extraordinario.

Las Pavas, enero de 1928.

Señor Administrador General

S. O.

Me es grato dar a Ud. el resumen de los trabajos ejecutados durante el curso del año 1927, que acaba de terminar, y de los cuales fui encomendado, así:

Se renovaron 30,025 traviesas; 257 rieles de 50 libras y 120 de 56 libras.

Se echaron, para balasto de la vía, 9,000 carros, tomados de los tajos de Florencia y Caldera.

Se nivelaron 25,000 metros de vía.

Los desagües en toda la extensión de la vía, se atendieron en debida forma, manteniéndolos en estado de limpieza y servicio para evitar los lavados, por obstrucción de los mismos.

Los rellenos han sido convenientemente atendidos, y los cortes ampliados, en aquellos casos en que amenazaban derrumbamiento, habiéndoseles dado un 45 por ciento de desnivel; de modo que puede decirse que la vía está en completa seguridad de dar buen servicio.

Se han construido o se están construyendo estaciones en los siguientes lugares: en las Pavas, de 20 mts. de frente por 4 de fondo; en Mastate, de 6 X 4, en Ceiba, de 6 X 4, en el Km. 97, de 6 X 4, y en Pan de Azúcar, de 6 X 4. Con esto se ayuda al mejor manejo de las cargas de mercaderías, para el trasporte.

Se ha procurado el mejoramiento de los Patios en San José y Orotina, para facilitar los cambios de los trenes: así como switch en varios lugares. Pero de todos estos trabajos, los más importantes fueron en Orotina, donde se hizo una nueva "Y", y apartaderos con suficiente capacidad para facilitar los cambios y cruces de los distintos trenes que durante el día se encuentran allí.

En ese mismo lugar se construyó una bodega nueva, que mide 80 pies de frente por 42 de fondo, con 4 ½ de altura, de cemento armado y base de mampostería, y las maderas que se emplearon son de las mejores del país.

Se renovaron los rieles en los siguientes switchs: Espuela 3, Pavas, Electriona, Turrúcares, Florencia, Atenas, Balsa y Quebradas.

Se hicieron los nuevos **switchs siguientes: en Chile** Perro, Km 2 ½, Lapas, Mastate, 97, y dos en Nuevo Muelle de Puntarenas. Una nueva "Y" en Barranca y prolongación de apartaderos en Patios Puntarenas y San José.

Campamentos para los peones, de buenas maderas y confort e higiénicos se construyeron en Hacienda Vieja, Cascajal, y Km. 97.

En los lugares donde el agua no da garantía de pureza, es llevada en estañones cerrados, para comodidad de los trabajadores.

Se construyeron toriles, para el embarque de ganado en Cascajal, Salinas, Barranca y Roble.

Así queda terminado mi informe.—Su S. S.,

Ildefonso Mora R.

Oficina General de Catastro y Cartografía

San José, enero de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Durante el año económico último ha efectuado esta oficina una labor eficiente y ha prestado alguna colaboración a la de Obras Públicas.

Estoy muy satisfecho del resultado obtenido con haber llamado de acuerdo con Ud., cuatro jóvenes preparados en matemáticas elementales para adiestrarlos en las operaciones del campo. Debido al afán con que se dedicaron al ejercicio de ingeniería, pronto adquirieron la pericia suficiente para resolver los problemas más corrientes que aquí ocurren y hoy cualquiera de ellos está capacitado para hacer a perfección lo que se le ordene. Merece especial mención el joven Víctor Ml. Brenes F. a quien encargué la Secretaría y que hoy trabaja accidentalmente en el muelle de Puntarenas como segundo ingeniero a las órdenes del señor Witt, quien se expresa de él en términos muy encomiásticos. Pienso que convendría en el año próximo llamar otros cuatro jóvenes que deseen seguir la carrera de ingeniería, y a medida que se preparan enviarlos a las provincias, para ensanchar los trabajos de Catastro estableciendo allí oficinas sucursales. Con estos jóvenes podría además hacerse un plano acotado de las principales ciudades que sirva más tarde para proyectar con esa base el servicio de cloacas, en aquellas que dispongan acometer esa empresa.

Con el auxilio de los jóvenes que hoy trabajan conmigo y con un gasto relativamente pequeño, hemos podido levantar un plano bastante detallado que abraza las poblaciones de San Juan, Guadalupe, San Vicente, San Isidro, Fuentes y Lourdes, Zapote, Tres Ríos, Curridabat, San Francisco de Dos Ríos, San Antonio, Desamparados, Patarrá, Guatuso, San Rafael, Aserrí, Alajuelita, Hatillo, Escasú, Pavas y Santa Ana, no sólo con los caminos principales que unen esos centros de población, sino con los caminos secundarios que limitan las diferentes porciones de terreno y las parcelas en lo ocupado por cada vecino. Espero, pues, que pronto tengamos el plano completo de esta región central de la provincia de San José.

Se palpan ya los buenos resultados que está dando la nueva Ley de Catastro, en lo que se refiere a la inscripción de planos; hemos enriquecido el archivo con 503 planos, algunos de gran importancia y que nos servirán de mucho para el plano general de Costa Rica, que se propone editar esta oficina. Debo aquí manifestar mis agradecimientos a los ingenieros don Juan J. Araya, don Carlos Johanning y don Jaime Granados Chacón, por haberme facilitado tomar nota de los trabajos efectados por ellos y que son de gran utilidad para esta oficina.

Ya tengo listo un mapa del país en escala 1:400.000 mts. Pensaba sacar algunas copias heliográficas para suministrar a las autoridades y personas conocedoras de nuestro territorio a fin de que hicieran las anotaciones de lo que encontraran incorrecto y poder así irlo mejorando cada vez más; pero, por desgracia no vino a tiempo el papel pedido a Alemania y no se puso llevar a cabo mi deseo. Tan luego como venga ese papel, tendré el gusto de presentar a Ud. las primeras copias de ese trabajo.

A solicitud del señor Presidente de la República, traté de hacer un plano que mostrara las posiciones de las diferentes parcelas ocupadas por particulares en la Milla Marítima del Golfo de Nicoya; para esto solicité los planos de los diferentes denuncios hechos ante el Ministerio de Hacienda; reduje a una misma escala cerca de trescientos en poco menos de dos meses, pero fue imposible luego compaginarlos para formar un solo cuerpo, tanto porque hay lugares no medidos entre ellos, como porque los planos de algunos terrenos contiguos no coincidían en su lindero común. Queda pues en la oficina aún pendiente ese trabajo.

Ya tengo preparados planos de algunas extensas regiones en las provincias de Heredia, Cartago y Guanacaste, en escala de 1:100.000 mts. en que se muestra la posición cierta de fincas particulares; pronto podremos sacar copias para distribuir a las autoridades a fin de oir las observaciones que hagan y corregir en firme los defectos que pudieran tener; así iremos corrigiendo cada vez más, pero ya en firme el Mapa General de Costa Rica.

Termino este informe manifestándole, muy complacido, que a pesar de las pasiones políticas y de la diferencia de criterio entre mis empleados, no ha llegado a enfriarse su espíritu de compañerismo: cletistas y carlistas han trabajado unidos sin que haya ocurrido la menor molestia entre ellos. Yo felicito muy cordialmente a unos y otros.

Soy de Ud. muy atento y seguro servidor,

DANIEL GONZÁLEZ VÍQUEZ
Jefe del Catastro y Cartografía

Departamento de Agricultura

Nº 261

San José, 1º de mayo de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Cumplo con el grato deber de informar a usted, en forma concisa de las labores realizadas por el Departamento de Agricultura durante el año próximo pasado, por haberlo hecho en extenso en el Boletín de Fomento, Nº 8 de este año.

Recapitulando la larga exposición hecha en dicho folleto, sólo tengo que agregar que la venta de los tres terrenos que poseía el Gobierno en Lagunillas de Alajuela, La Barranca y Coronado y la adquisición de la finca sita en San Pedro de Montes de Oca, que ha merecido la aprobación general a juzgar por las felicitaciones que he recibido de todas aquellas personas que han visitado el nuevo Campo de Experimentación y la Granja Avícola, modelo en su género por su moderna instalación y por los resultados que ha dado y que han sobrepasado a toda expectativa, tanto que es de esperar que el próximo Gobierno se convenza de la importancia que esta incipiente industria tiene para los intereses de la Nación, secundando los esfuerzos desplegados por este centro cuyo propósito es demostrar que en Costa Rica como en cualquier otro país es posible la industria avícola.

No por atender exclusivamente a la avicultura ha desmerecido en nuestro ánimo el entusiasmo por el fomento de la raza vacuna; lejos de ello, hemos colaborado eficaz y tenazmente en su mejoramiento importando frecuentemente sementales de pura raza, en tal número, que la mayoría de nuestros ganaderos han tenido oportunidad de llenar sus necesidades lo que comprueba el hecho de que no se han vuelto a presentar criadores solicitando nuevos sementales.

En atención a las frecuentes insinuaciones que se nos hacían para que trasladáramos las oficinas que ocupaba este Departamento a un lugar más céntrico y accesible, con autorización de usted y bajo nuestra supervigilancia, se construyeron en la calle 5ª, entre las 2ª. y 4ª. avenidas, las nuevas oficinas y dependencias de este Centro, donde los interesados tendrán siempre la misma buena acogida.

Por no incurrir en constantes repeticiones me abstengo de entrar en detalles acerca de las otras actividades ejercidas en el Departamento: sólo deseo hacer resaltar la importancia que tienen para el país, si se pudieran cristalizar, los proyectos presentados en el anterior informe que rendí a usted y que por considerarlos dignos de la atención pública, muy particularmente del Soberano Congreso, me permito reproducirlos en la esperanza de que merezcan general beneplácito:

1er. Proyecto.—Difundir teórica y prácticamente el empleo racional de los abonos, tanto en el café como en el banano y en cultivos menores.

2º Proyecto.—Demostrar gráficamente a los pequeños productores de granos, tubérculos y hortalizas, que abonando, seleccionando las simientes y me-

jorando el sistema rutinario de cultivo, duplicarán sus cosechas siempre y cuando combatan oportunamente las enfermedades que se presenten, inclusive las hormigas y taltuzas.

3er. Proyecto.—Fomentar la reforestación dando la preferencia a las especies frutales, aclimatando el mayor número posible de variedades exóticas, entre ellas el olivo, la uva, diferentes clases de nueces, etc.

4º Proyecto.—Mejorar las razas de animales, con preferencia la vacuna y equina: para ello se importarán sementales que se venderán dando facilidades para el pago. Fomentar cooperativas para adquirir buenos reproductores. Inducir a las Municipalidades para que tengan a disposición de los pequeños finqueros, sementales de pura raza, cuyos servicios serán remunerados mediante una pequeña cuota que servirá para matender a su manutención.

5º Proyecto.—Celebrar todos los años exposiciones tanto de animales co mo de productos agrícolas e industriales, para cuyo efecto se hará un edificio ad-hoc.

6º Proyecto.—Intensificar la caimpaña que se ha iniciado para destruir las hormigas, taltuzas. garrapatas, tórsalos y enfermedades de las plantas.

7º Proyecto.—Impulsar resueltamente la industria avícola, llegada a alto grado de producción: facilitar los medios para exportar los productos.

8º Proyecto.—Establecer una planta para convertir en alimento de animales y en abonos los desperdicios de los rastros.

El año pasado se importaron 309,000 toneladas de abono con un costo de $ 325,720.00, cálculo según el número de animales que se destazaron, que la Nación pierde anualmente no menos de medio millón de colones en sustancias fertilizantes: desperdicios de los rastros que se tiran: ellas son aproximadamente 580 toneladas de ácido fosfórico, 155 toneladas del valiosísimo elemento: nitró geno, 116 toneladas de carbonato cálcico y 1,200 libras de potasa.

9º Proyecto.—Impulsar las industrias relacionadas con la agricultura.

10º Proyecto.—Nombrar agentes que recorran el país propagando y realizando los anteriores proyectos, así como aquellos que las necesidades anteriores indicaren.

FED. PERALTA
Director del Departamento de Agricultura

Escuela Nacional de Agricultura

San Pedro de Montes de Oca, 21 de febrero de 1928.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Me es grato presentar a Ud. el informe respecto a la organización y trabajos efectuados en esta dependencia durante el año de 1927.

En cumplimiento del decreto del Congreso Constitucional Nº 43 del diez y seis de diciembre de mil novecientos veintiséis, que contempla la creación y organización de la Escuela Nacional de Agricultura con el fin de impartir la enseñanza teórica y práctica de las ciencias agrícolas, la Secretaría de Fomento tuvo a bien encomendarme la organización y dirección de dicha Escuela.

En vista de la conveniencia evidente de que dicha escuela tuviera como asiento material un campo de condiciones propicias para las prácticas agrícolas relacionadas con la mayor variedad de productos y que contara asimismo con la ventaja inapreciable de una cercanía a un centro de población de importancia, el Secretario en el Despacho de Fomento con la ayuda del Director del Departamento de Agricultura y la del que suscribe, después de haber visitado y estudiado la adaptabilidad de otras propiedades, eligieron como sitio para instalar esta institución la quinta de los señores Macaya situada en las inmediaciones de San Pedro de Montes de Oca.

Las razones que asistieron esta elección fueron, en primer lugar, su proximidad a la capital de la República, centro que cuenta por su importancia de población con el mayor número de jóvenes que pueden ser beneficiados por una institución de esta naturaleza, que les presenta un campo nuevo y productivo en el cual emplear sus actividades futuras, evitando así el serio problema de escasez de estudiantes y número reducido de profesores idóneos y aptos, que indudablemente se hubiera presentado al instalar la escuela en una región alejada de los centros de importancia; la presencia en dicha finca de edificios que con ligeras modificaciones pudieron ser adaptados para alojar a los estudiantes e impartir las lecciones teóricas, hicieron posible el funcionamiento de la institución inmediatamente después de haber sido adquirida la propiedad; su situación en la Meseta Central con una altitud aproximada de mil doscientos metros, acompañada de una condición del terreno areno-arcilloso así como una fertilidad química relativamente alta, y con la posibilidad de establecer un sistema de riego que comprenda la mayor parte de la extensión de la finca, presenta un conjunto adaptable al mayor número de cultivos de Costa Rica, así como la posibilidad de éxito en el trabajo de aclimatación de plantas exóticas.

Puede hacerse notar que la adquisición hecha por el Gobierno de esta propiedad constituye, bajo el punto de vista económico, un magnífico negocio, puesto que ha obtenido a razón de setenta céntimos vara cuadrada, terreno que en estado inculto alcanza precio que fluctúa entre dos y tres colones vara cuadrada.

La finca consta de 8,373 hectáreas empleadas en su mayoría en el cultivo del café y pastos con algunas parcelas dedicadas a árboles frutales. Además del edificio principal la finca cuenta con dos casas de habitación, un galerón y una casa de peones. En vista de que el Departamento de Agricultura tenía necesidad

urgente de un campo adecuado a experiencias agronómicas, de acuerdo con el señor Secretario de Fomento ha sido para dicho propósito, la mitad de la extensión de la propiedad.

Por razón de que la distribución que existí del terreno no obedecía a ningún plan sistemático ni satisfacía del todo las necesidades de la Escuela, se determinó dividir la parte de la finca dedicada a la enseñanza de acuerdo con un plan estudiado de distribución que contempla, además del mayor aprovechamiento del terreno, la presentación a los estudiantes del mayor número de cultivos posible en esta región, tales como el de árboles forestales, hortalizas, árboles frutales, cereales, café, flores etc. Con el fin de desarollar en el estudiante el espíritu de investigación sobre problemas de carácter agronómico, que a no dudarlo, tendrá parte muy activa en el progreso agrícola del país, se ha determinado dedicar una parcela de terreno a estudios ecológicos y fisiológicos.

Reglamento y Plan de Estudios.—Para proceder a la formulación del reglamento y plan de estudios de la Escuela, se obtuvo el parecer de la mayoría de los ingenieros agrónomos del país en reunión del dos de enero de mil novecientos veintisiete; discutiendo en términos generales algunos puntos importantes sobre las bases en que debía fundarse la escuela y las miras que debía perseguir. En esa reunión, a la cual concurrió el señor Secretario de Fomento, se acordó encargarme de la organización y reglamentación de la Escuela. A principios del mes de febrero presenté al Poder Ejecutivo el Reglamento y Plan de Estudios que fue aprobado el día diez y siete de febrero de mil novecientos veintisiete.

Tomando en consideración que el campo de la agricultura científica constituye por su diversidad de aspectos una basta reunión de todas las ciencias, y que por la extensión de los estudios científicos el éxito en actividades profesionales depende de la mayor y más sistemática especialización, el plan de estudios de esta escuela fue arreglado de tal manera que el estudiante obtiene durante los dos primeros años las bases necesarias que le permitan luego, tomando en consideración su conveniencia e inclinaciones naturales, completar su curso con aquellas materias que por su naturaleza puedan llegar a constituir una línea de especialización. Este ha sido el objetivo que se consideró al formular el plan de estudios y los medios empleados para conseguirlo fue el establecimiento de asignaturas obligatorias, que constituyen la base, y electivas que constituyen la especialización. Ahora bien, como medida que representa el trabajo efectuado por el estudiante durante sus cuatro años de estudio, y que lo determina por igual para todos e irrespectivamente de la línea de especialización que siga, se adoptó la *Hora de Crédito.*

El curso correspondiente al año 1927 dio principio el día cuatro de abril en el local del Departamento de Agricultura, por razón que en el edificio de la Escuela se efectuaban ciertas modificaciones para acondicionarlo mejor para recibir los estudiantes. Con el fin de aprovechar los servicios del ingeniero químico del Departamento de Agricultura, así como el uso del completo laboratorio químico de esa dependencia, de acuerdo con su Director se trasladó a la Escuela, habiendo así logrado iniciar el curso disponiendo de un laboratorio que permitía el desarrollo completo y eficaz de la enseñanza de la química durante el primer año de estudios. Las lecciones prácticas sobre otras materias, tales como la botánica, agronomía, etc. que requieren el empleo de aparatos especiales, no fue posible impartirlos satisfactoriamente sino hasta que fue recibido el equipo correspondiente como dos meses después de haber comenzado el curso. En el presente se cuenta con un equipo completo, tanto de botánica como de agronomía, que permite el trabajo individual del estudiante en sus lecciones prácticas, lo cual constituye un factor de incalculable valor para la enseñanza eficaz de las ciencias.

Profesorado.—No descuidando el factor que mayormente determina el valor de una institución de enseñanza, como es, la calidad del personal a cuyo cargo se

confíe la instrucción, he tenido especial empeño en ocupar únicamente los servicios de personas indiscutiblemente versadas en las ciencias y materias cuyos conocimientos deben difundir. La Escuela debe sentirse orgullosa de haber tenido desde su formación los valiosos servicios del ingeniero don Enrique Jiménez Núñez como profesores de Horticultura y Avicultura, del ingeniero don José Fabio Garnier a cuyo cargo estuvo la enseñanza de las Matemáticas, de don Carlos Madrigal Mora como profesor de Inglés y del ingeniero don Humberto Bertolini a cuyo cargo han estado la asignatura de Química. Por motivo del reducido número de estudiantes durante el primer año de vida de la institución creí conveniente limitar asimismo en lo posible el personal de instrucción y por consiguiente tomé a mi cargo la enseñanza de las asignaturas de Botánica y Agronomía. Con las nuevas exigencias que traerá consigo el curso del II año, así como el mayor de estudiantes, el personal de instrucción tendrá que ser aumentado para el año 1928.

Estudiantes.—En vista de que el plan de instrucción adoptado por la Escuela así como el sistema disciplinario difieren, por motivo de ser éste un establecimiento profesional, de aquellos que se emplean en las escuelas y colegios donde ha recibido el estudiante su preparación, se notó a un principio cierta marcada falta de adaptabilidad de parte de algunos de los estudiantes, lo cual dio motivo a tener que aplicar la expulsión a ciertos elementos que pudiera llegar a afectar desfavorablemente la disciplina de la institución. En consejo de profesores se acordó poner en práctica en vía de ensayo el sistema disciplinario de *deméritos*, siéndome grato informar que los resultados obtenidos en cuanto al mantenimiento de la disciplina fueron del todo satisfactorios pues durante la segunda mitad del curso lectivo, el comportamiento de los educandos mejoró de manera notable. Me place asimismo informar que con muy raras excepciones todos los estudiantes mostraron un marcado interés y cariño por sus estudios y por la institución en general lo cual me llena de optimismo con respecto al porvenir de la Escuela y de la parte activa que tomarán sus alumnos en el futuro desarrollo agrícola del país.

SITUACIÓN DE LOS ALUMNOS DE LA ESCUELA NACIONAL DE AGRICULTURA
TERMINADO EL CURSO DE 1927

Alumnos del I Año Matriculados	Horas de Crédito aprobadas	Retirados
Alfaro Flores Carlos E.	23 1/3	
Alvarez Urbina Eladio	12 ½	X
Azofeifa Víctor Manuel		X
Baudrit Moreno Fabio	16 2/3	
Calvo Román Hernán	23 1/3	
Carazo Paredes Mariano	7 2/3	
Cárdenas Raúl	4 ½	
Carranza Solís Jorge	18 1/3	
Chavarría Carlos	21 2/3	
Gamboa Neftalí	21 2/3	
González José María		X
Granados Soto, Efraín	12 2/3	X
Güell Nieto Luis	11 ½	
Guevara Carlos Manuel		X
Gutiérrez Zeledón Gustavo		X
Hogg Turpin Luis	21 2/3	

Madrigal Rojas Herminio			X
Mangel Nanne Ricardo	21	2/3	
March Santiago			X
Nanne Michaud Gmo. Luis	18	2/3	
Sáenz Escalante Roberto	18	½	
Sáenz Huete Rodrigo	11	½	
Sandoval Rodrigo			X
Tinoco Castro Rodrigo	8		X
Zúñiga Montero Eduardo			X

Como se notará por el cuadro anterior, solamente dos alumnos lograron ganar el número de horas de crédito correspondientes al primer año de estudios completo. habiéndose distinguido estos alumnos por su esfuerzo y aplicación al trabajo no comunes; el resto de los alumnos fracasaron en una o más materias de estudios pero es de esperar que mejorarán su situación por medio del examen de deficiencia que la Escuela ofrece a los estudiantes para los primeros días de marzo.

Según el reglamento de la Institución es requisito de ingreso el haber cursado los tres primeros años de la segunda enseñanza, a fin de que el estudiante haya adquirido alguna base en las ciencias y conocimientos de carácter literario, este último por razón de que siendo la Escuela de Agricultura una institución de enseñanza especializada, no puede ofrecer estos estudios sin que exista un sacrificio aparente de aquellos que constituyen su primordial objetivo; pero no habiendo sido determinado experimentalmente el valor de esta medida requisitoria, se permitió el ingreso de alumnos que no lo satisfacían del todo, en condición de prueba. Esta razón acompañada de la disciplina estricta que se le exige al educando. así como de la calidad del trabajo que de él se demanda, explica el porcentaje elevado de alumnos retirados durante el primer año de vida de la institución.

Trabajos de Experimentación.—Aunque la experimentación agrícola no constituye el campo natural de acción de la Escuela, se han efectuado algunos trabajos de experimentación sobre tópicos de gran interés para la agricultura nacional, tales como la determinación de los factores que actúan en el sentido de hacer casi imposible la producción de tomates durante los meses de la estación lluviosa. Se ha llegado a determinar, mediante cuidadosa experimentación, que el factor del porcentaje de agua de capilaridad del terreno es determinado en cuanto al desarrollo de la planta se refiere a que el porcentaje que se produce en un optimum desarrollo de la planta varía de acuerdo con la humedad relativa de la atmósfera, siendo mayor durante la época de sequía que durante la estación lluviosa. Determinado ya este tactor se procede a descubrir la manera de obtener en el terreno una reducción de su capacidad capilar, de manera que cuando exista saturación por la fuerte y frecuente precipitación durante la estación lluviosa, esta saturación sea equivalente al porcentaje optimum que requiere la planta.

Siendo el café el principal y más valioso cultivo de Costa Rica y sobre el que menos se ha efectuado investigaciones científicas y sistemáticas, la Escuela ha tomado marcado interés en el estudio de esta planta en relación con los dos agentes más importantes que determinan su producción: el clima y el suelo. Así pues se han emprendido experiencias con el fin de encontrar la causa de la etiolación del café en su edad temprana, habiendo determinado, después de haber puesto en prueba el efecto de otros varios factores que la mucha intensidad de la luz solar es la responsable de esta condición patógena, pues apareció únicamente en aquellas plantas completamente expuestas a los rayos directos del sol durante todo el día y en aquellas que, aunque protegidas contra estos rayos durante las horas de la mañana y de la tarde, se encontraban expuestas a ellos al pasar el sol por el cenit.

Comprendiendo por razones de fisiología vegetal que la defoliación del café durante la época del verano es responsable en gran parte de la poca producción de fruto, se ha iniciado una serie de experiencias con el fin de reducir a lo más mínimo la evaporación del agua del suelo así como la transpiración de la planta, causas éstas de dicha defoliación. Me es grato informar que los resultados hasta la hora obtenidos han sido del todo satisfactorios y que en no lejano día la Escuela de Agricultura se podrá sentir orgullosa de haber contribuido a aumentar la riqueza nacional indicando un mejor sistema de cultivo para la planta más valiosa del país.

En todos estos trabajos experimentales se ha tratado de obtener la atención e interés de los estudiantes con el fin de desarrollar desde un principio el espíritu de investigación.

Es para mí motivo de gran satisfacción poder asegurar al señor Secretario que con la terminación del curso de 1927 queda en firme la Escuela Nacional de Agricultura, como la institución de enseñanza profesional de mayor importancia en Costa Rica y como la obra más grande y de mayor trascendencia que habrá realizado durante su paso por la Secretaría de Fomento.

Soy del señor Secretario su atento y seguro servidor,

B. R. Iglesias
Director