REPUBLICA DE COSTA RICA. — AMERICA CENTRAL

MIN. ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

MEMORIA

DE

FOMENTO

CORRESPONDIENTE AL AÑO 1921

IMPRENTA NACIONAL
SAN JOSE, COSTA RICA
1922

PARTE EXPOSITIVA

Señores Diputados:

Me es grato daros informe de los actos administrativos correspondientes a la Cartera de Fomento durante el año económico de 1921.

A pesar de que el Poder Ejecutivo ha estado siempre animado de los mejores deseos por contribuir eficazmente al progreso del país, modesta resulta la labor efectuada en este Ramo, pues por dificultades financieras hubo que desechar diversas iniciativas y aplazar numerosos asuntos de carácter urgente.

No obstante eso, y dentro de los reducidos posibles que nos ofreció la estrecha situación económica del Erario, se atendieron con regularidad los servicios encomendados a este Departamento.

El trabajo realizado se evidencia en la construcción de nuevas secciones de carreteras, puentes que unen regiones de importancia comercial y cañerías valiosas instaladas en los pueblos.

Al estudio de esta Secretaría se presentaron problemas de resolución inaplazable, relacionados con la industria minera y motivados en su mayor parte por la carencia de una legislación precisa. Esto dió motivo a la creación de un Centro Técnico al que pudiera acudirse en la seguridad de hallar solución pronta y atinada.

Fué así como se procedió a la formación del departamento que hoy funciona con regularidad, anexo a esta Secretaría, con el nombre de «Dirección General de Minería».

Por decreto legislativo Nº 110, de 13 de agosto del año próximo pasado, fué dictada por ese Alto Cuerpo una Ley de Caminos, atendiendo razones que se consideraron justas para remediar dificultades urgentes. En la actualidad es preocupación primordial del Gobierno implantar cuantas medidas sean necesarias, a fin de que la mencionada ley satisfaga las necesidades que le dieron origen.

Por su parte, el fomento de la agricultura y de las industrias ha merecido cuidadosa atención. Se pidieron al exterior semillas de varias clases, con el fin de aclimatarlas en nuestro suelo. Se distribuyeron gratuitamente en regular cantidad, semillas de alfalfa, de tabaco y de morera. Algunas zonas en donde aparecieron brotes de enfermedades que amenazaban seriamente nuestra industria pecuaria, fueron visitadas por un veterinario competente. Se celebraron contratos, hoy ya próximos a realizarse, para el establecimiento de nuevos servicios de comunicaciones con el exterior de verdadera utilidad para la industria, la agricultura y el comercio; y se dictaron cuantas disposiciones se creyó preciso para dar mayor auge a esas fuentes de riqueza.

Si se examinan cuidadosamente los informes que acompañan esta Memoria, se verá que todo lo efectuado fué bajo la norma de un estricto plan de economía y en resguardo de los intereses nacionales.

Dirección General de Obras Públicas

Continúa este importante departamento prestando sin interrupción eficientes servicios, y la atinada labor de su Jefe en colaboración con un personal apto y cumplido, ha contribuido a realizar una obra efectiva y provechosa.

Se han construido cuatro puentes con la mira de habilitar importantes regiones agrícolas. Uno para comunicar los pueblos de San Francisco y Zapote, dos sobre el río Damas en el camino de Patarrá, y otro, todo de hierro, construido en los talleres nacionales, que fué colocado sobre el río Oro, dándo así acceso a feraces regiones del cantón de Santa Ana. También se han efectuado reparaciones en 53 puentes.

Las carreteras y caminos se han atendido con el mayor esmero posible. En la macadamización de las carreteras de Alajuela a Heredia y San José a Cartago, se han invertido sumas de consideración. Con el sistema de bonos se ejecutaron importantes trabajos de reparación en cinco secciones de caminos de la provincia de Alajuela; en nueve secciones de la provincia de Heredia; en dos secciones de la provincia de Cartago, y en siete secciones de la provincia de San José, que demandaron un gasto de ₡ 88,875.10. Además se ejecutaron obras de reparación y mantenimiento en 108 secciones de caminos en todo el país, que motivaron una erogación de ₡ 219,386.40.

La conservación de los edificios nacionales ha sido atendida con esmero, ocasionando los diversos trabajos efectuados en toda la República un gasto de ₡ 362,761.84. Por su importancia merecen cita especial los ejecutados en el Cuartel Buena Vista, Casa Presidencial, Dirección General de Obras Públicas y Secretaría de Fomento, Edificio Mauro Fernández, Registro Militar, Almacén Escolar y Teatro Nacional; así como diversas reparaciones llevadas a cabo en sesenta departamentos más.

Los parques, como los caminos, edificios y puentes, han sido atendidos con solicitud, en atención a su doble carácter de agentes de salubridad y de ornato.

Este servicio se hizo con un gasto de ₡ 68,815.05, distribuidos en la capital en los parques Nacional, Morazán, Bolívar, Mora Fernández, Central, Plaza España y del Carmen; en los parques de Heredia, Puntarenas y Alajuela.

Además de las labores anteriores, se ha encargado la Dirección General de Obras Públicas de suministrar cuantos informes, planos, dictámenes, presupuestos y estudios para caminos, cañerías, nivelaciones y edificios le han sido solicitados, tanto por nacionales como por extranjeros interesados.

El Registro de Patentes de Invento continúa prestando sus servicios con la regularidad acostumbrada. Durante el período a que tengo el honor de referirme, se han inscrito veintitrés patentes de invento y se tramitan otras más.

Dirección General de Minería y Petróleo

La creación explícita del Departamento que me ocupa, fué decretada el 24 de diciembre último, aun cuando ha estado en funciones desde el 1º de julio del mismo año. Su programa lo define con toda claridad el decreto de su creación, y que dice textualmente: «El estudio de todos los asuntos relacionados con el petróleo, sustancias similares y minas en general y la vigilancia del buen cumplimiento de los contratos existentes sobre minas y petróleo».

El 1º de setiembre acordó el señor Presidente de la República, por convenir al buen servicio público, que todo lo relativo a las fuerzas hidráulicas del país se tramitara y resolviera por conducto de la Dirección General de Minería y Petróleo.

Además, y con motivo de haberse producido un grave conflicto en la colonia de Tilarán, por ocupación de terrenos de propiedad privada, el Gobierno comisionó al Director General de Minería, para que como Delegado especial estudiara sobre el terreno la situación territorial en esa zona, y propusiera las medidas convenientes para solucionar el conflicto producido. Auu cuando el informe de este funcionario ha sido presentado posteriormente al 31 de diciembre de 1921, es decir, fuera de la época a que corresponde esta Memoria, puedo decir al Congreso que la solución ha sido eficaz, pues deja a los colonos en posesión de las tierrras aprovechadas por ellos, indemniza satisfactoriamente al propietario legal, sin erogación alguna, porque los trabajos de agrimensura los pagan los ocupantes, y el precio de los terrenos ocupados se obtiene del remate de baldíos. Conforme al plan aprobado se resolverán los numerosos conflictos análogos.

De lo anterior se desprende que están a cargo de dicha Dirección los siguientes grupos de negocios públicos:

Minas en general
Petróleo, carbón y similares
Fuerzas hidráulicas
Terrenos de Tilarán y cuestiones análogas.

MINAS EN GENERAL Y PETRÓLEO, CARBÓN Y SIMILARES.—De estos dos asuntos nacionales me ocuparé en conjunto, ya que el segundo no es sino un caso particular del primero.

La Dirección de Minería y Petróleo, para cumplir los propósitos de su creación, se ha trazado un programa máximo, cuya realización demanda tiempo, y un programa mínimo de realización inmediata, se puede decir anual. El máximo, no sólo es vasto, sino que será creciente y progresivo siguiendo unas veces, adelantando otras, el desarrollo de la minería. El mínimo, para 1921, comprendía la reforma radical y completa de la legislación minera vigente y de la tributación de esta industria, así como la ley sobre concesiones de petróleo, cuyos proyectos serán presentados al Congreso en la legislatura presente. La reforma no era posible proyectarla sin estudiar la legislación vigente, y con este fin adquirió este Despacho la interesante compilación del señor Blen que completada y puesta con el día, se ha catalogado por tarjetas, las mismas que serán publicadas dentro de poco, para facilitar el estudio de las reformas, teniendo a la vista lo que va a ser reformado.

Asimismo se publicará en breve el Padrón de Minas de la República y la Estadística Minera, que han sido dos puntos del programa mínimo.

También ha estudiado esa Dirección los contratos vigentes para vigilar su debido cumplimiento; y ha informado por conducto de esta Secretaría a la Comisión de Fomento del Congreso en diferentes casos de concesiones de exploración y explotación de petróleo, y otros proyectos de ley.

Ha visitado el señor Director diferentes lugares de la República en que se explora o explota petróleo, carbón o minerales metalíferos, como son Cahuita, Tipantí, Tablazo y Líbano, haciendo estudios muy útiles, de los cuales presentará informes detallados.

Los programas máximo y mínimo de la Dirección de Minería, en esta sección de sus trabajos, están incluidos en la siguiente relación:

Legislación y tributación minera en general.
Legislación y tributación especial del petróleo.
Legislación del trabajo minero y petrolero.
Concesiones y contratos.
Vigilancia del cumplimiento y ejecución de las obligaciones de concesionarios y contratistas.
Vigilancia del cumplimiento de leyes y reglamentos.
Cumplimiento de las obligaciones del Estado hacia concesionarios y contratistas.
Exploraciones por el Estado solo, o asociado con compañías nacionales o extranjeras.
Estudios geológicos y geográficos, con fines industriales, en cooperación análoga a la anterior.
Padrón general de minas.
Levantamiento de planos catastrales y mineros.
Estadística minera y petrolífera.
Necesidades de la industria que deben satisfacerse para su progreso.
Mapa topográfico, minero y geológico de la República.
Boletín de la Dirección.
Enseñanza minera.

Este programa da a la Dirección, cuya labor voy reseñando, una importancia de primer orden en la Administración Pública.

Pero hay otras cuestiones relacionadas con ese programa, de las que conoce dicha oficina en virtud de decretos o acuerdos recientes,

como son: Patentes de invención relativas a la minería o metalurgia o con estas industrias relacionadas, importación de mercaderías libres de derechos de Aduana para las empresas mineras, exportación de metales, minerales o productos metalúrgicos, para hacer la valorización y determinar la cuota que debe cobrar el Estado.

Para facilitar la adopción de medios apropiados y conducentes al desarrollo y fomento de la industria minera, se ha dispuesto por este mismo Departamento que las empresas mineras presenten a principios de cada año un informe detallado sobre las operaciones del año anterior, indicando los tropiezos o dificultades que hayan tenido que vencer para su buena marcha y el apoyo que podrían prestarles los Poderes Públicos para su progreso.

FUERZAS HIDRÁULICAS.—Notable impulso se ha impreso a este importante asunto durante el año.

Las concesiones otorgadas durante los nueve primeros meses fueron 42, con 803 caballos; las de los tres últimos fueron 17 concesiones, con 505 caballos.

Pero lo más importante hecho en ese ramo, es el decreto Nº 3 de 30 de octubre, según el cual, la cuota que se cobrará a partir de su fecha, será de ₡ 1.00 por semestre; además, el derecho por una sola vez, de diez colones por concesión, será proporcional al número de caballos; y por último, los peticionarios deberán pagar diez colones en timbres por la publicación de los edictos en *La Gaceta*. Otras disposiciones modificatorias del importante reglamento de 1911, han puesto a ésta en armonía con lo que la experiencia de los diez años que ha estado en vigencia aconsejaba.

Como consecuencia de este decreto, se publicará el Padrón de Fuerzas Hidráulicas, que ya está expedito, en el que figurarán las concesiones multadas y las que hayan caído en abandono por no haber pagado la contribución.

Pero hay que ir más lejos, hay que reformar la ley de 1910, que aun cuando buena en el fondo, tiene vacíos que deben llenarse, y carece de la clasificación de las concesiones entre las que son para usos privados, y las que tienen por objeto establecer un servicio de interés público.

Varios litigios de carácter administrativo se han resuelto satisfactoriamente para los particulares y para el Estado.

Terrenos de Tilarán y cuestiones análogas.—Como dejo expresado, el informe del Director de Minería, aprobado por el Gobierno, traza un plan para solucionar los conflictos por terrenos en Tilarán, aplicable a cuestiones análogas. Por consiguiente, las diversas comisiones técnicas que habrá que nombrar oportunamente, tendrán como oficina central a la Dirección de Minería, constituyendo una sección de asuntos aparentemente heterogéneos con los de esa industria, pero en realidad vinculados con ella, entre otras razones por las leyes sobre adjudicación de terrenos a pueblos y regiones mineras; por la necesidad de madera en las minas, habiendo leyes que relacionan estrechamente la concesión de éstas con las ventas, denuncio o adjudicaciones de unas y otras propiedades nacionales.

Además, sea cual fuere la resolución final del Congreso respecto al problema del Subsuelo, siempre habrá que tener en cuenta si el propietario del suelo es el Estado o un particular, y en las adjudicaciones de tierras siempre habrá que prestar detenida atención a la riqueza minera que encierra su subsuelo, para hacer las salvedades del caso o para su valorización.

Teatro Nacional

Se ha puesto especial cuidado en la conservación de este valioso edificio, siendo secundado este empeño por la eficaz colaboración del actual Administrador.

Cuatro conciertos de beneficencia y dos fiestas sociales se verificaron en el teatro durante el lapso a que hace referencia esta Memoria y actuaron además tres compañías, todas con resultados financieros satisfactorios.

Las puertas del edificio han permanecido abiertas para recibir un número considerable de visitantes, en su mayoría extranjeros deseosos de conocer el coliseo.

Felipe J. Alvarado & Cía.

Se encuentra esta Compañía, factor importante en el desarrollo de nuestra riqueza, en un período de reformas, todas provechosas para los servicios que tiene a su cargo.

Obras de limpieza y reparación, construcción de edificios, grandes mejoras en las líneas de energía eléctrica, y completa atención a todo el servicio telefónico, son, entre otros, los trabajos realizados en beneficio del servicio público.

Ferrocarril al Pacífico

Por decreto Nº 2 de 3 de mayo de 1921, el Supremo Gobierno, considerando defectuoso el sistema administrativo, dispuso delegar sus funciones en una Junta Administrativa compuesta de cinco miembros, entre los cuales necesariamente debe haber vecinos de las ciudades de Alajuela y Puntarenas, lugares íntimamente ligados con los servicios de la Empresa. Esta Junta explotará el Ferrocarril ajustando sus funciones, no a un espíritu de mera especulación, sino a un fin de defensa y estímulo para los grandes intereses nacionales y con propósito firme de beneficiar la industria, la agricultura y el comercio.

El resultado obtenido por el Ferrocarril al Pacífico durante el año de 1921, se condensa como sigue:

Total de entradas.....	₡	1.401,061.09
Total de gastos.....		1.421,452.39
	₡	20,391.00

La diferencia de ₡ 20,391.00 que resulta entre las entradas y los gastos, si bien el tecnicismo de la Contabilidad lo denomina como pérdida habida en el año, ella como tal no ha existido, desde luego que en la partida de gastos están incluidas cantidades correspondientes al año anterior de 1920 y que la nueva Administración de la Empresa en su reorganización de libros y cuentas introdujo para el cierre de las pasadas, en el balance de 1921. Tales cantidades montan a ₡ 40,642.83, que excluidas de los gastos reducen estos últimos a ₡ 1.380,809.56, con lo cual en vez de un déficit es un superávit de ₡ 20,251.83 que realmente dejan las operaciones de 1921.

La nueva Administración de la Empresa se ha preocupado de un modo especial de la mejora de la vía, en primer término, reponiendo la mayor cantidad de traviesas en mal estado, mejorando los desagües, construyendo nuevas alcantarillas, ampliando los cortes y taludes,

balastando la vía y finalmente emprendiendo en firme el desvío de la Roca de Carballo y del túnel del mismo nombre, desvío cuya terminación se espera en agosto venidero y para el cual cuenta el Ferrocarril con todo el material en mano. El puente de La Boca se construyó de nuevo, de madera y en mejores condiciones de resistencia y seguridad que el anterior, que fué destruido por una fuerte avenida del Río Barranca el 11 de octubre próximo pasado. En general, la nueva Administración ha logrado establecer un mejor orden en sus empleados y muy especialmente ha logrado, por acertadas operaciones financieras, cubrir todas las deudas de la Administración anterior y poner desde entonces, al día, todos sus pagos.

Los productos de la Empresa, así como toda entrada en efectivo, se depositan en el Banco de Costa Rica en cuenta corriente, contra la cual se gira con la doble firma de los señores Administrador General y Auditor General para verificar todo pago. Además de esto, semanalmente se da a la publicidad el monto de lo recibido y de lo gastado y los saldos de Caja y del Banco; y cada mes, un estado detallado de esos mismos movimientos del mes.

La Contabilidad de la Empresa, no solamente lleva al día sus operaciones, sino que éstas se han subdividido en lo preciso y contrastado debidamente. En este sentido es deber mío confesar que aquellos valores se mueven como en una caja de cristal.

Proyectos muy laudatorios abriga la nueva Administración para el futuro, y en la eficacia de ellos confía el Gobierno, quien se complace por el acierto con que procedió al entregar aquella importante empresa nacional a la Junta que actualmente lo administra.

De la estadística de la Empresa resultan los siguientes datos:

Se trasportaron en el año 1921, 77.893,452 kilos de carga general.

El kilometraje de carros cargados fué de 644,703 kilómetros con un producto por kilómetro de carro de ₡ 1.31.

El número de pasajeros fué de 208,049.

El promedio de trayecto recorrido por cada pasajero fué de 34 kilómetros.

El kilometraje de los coches de pasajeros fué de 560,620, dando un promedio por kilómetro de coche de ₡ 0.74.

El kilometraje total de trenes alcanzó a 257,294 kilómetros, con un producto de ₡ 5.44½ por kilómetro de tren.

El material rodante nuevo vino a contribuir en gran manera al movimiento del tráfico que ha superado en 1921 al de los años ante-

riores. Por una imprevisión en el pedido de estos carros llegaron con ruedas de 3¼" de cara en vez de 4" y esto retardó el uso de ellos mientras se procedía a cambiar dichas ruedas por otras nuevas con el ancho debido. Por lo demás, los talleres han hecho una labor de reparaciones generales y parciales en locomotoras y carros que ha permitido mantener el servicio sin interrupción, a pesar del incremento del tráfico.

Los informes del señor Administrador General, del Auditor General, del Jefe de la Vía y los cuadros de la Contabilidad, que aparecerán en un folleto separado, contienen en detalle bien explicado todo el movimiento, productos y mejoras de esta importante obra nacional, así como proyectos ya listos para su ejecución.

Ferrocarril de Costa Rica

Continúa esta Compañía prestando con regularidad importantes servicios en el tráfico de la zona que comprende.

Ha sido preciso ejecutar para el mantenimiento de las 189,474 millas de línea férrea que tiene en explotación, numerosos trabajos ya de reparaciones en la vía o bien de refacciones en los edificios y puentes. A pesar de los continuos derrumbes y lavados, la Administración de la Empresa, con celo digno de todo aplauso, logró no interrumpir el tráfico, y aún más, ajustar sus servicios a las indicaciones de su itinerario. Para el mejor servicio de aquéllos grandes intereses, se inició la construcción de dos nuevos apartaderos, se hicieron rellenos en distintos lugares, se ejecutaron obras de reparación en algunos puentes y alcantarillas y se procedió a una reparación de consideración en los edificios, destruyendo algunos que fueron repuestos con construcciones más valiosas e importantes.

El material rodante fué también motivo de mejoras. Reparaciones de consideración se efectuaron en 12 locomotoras, 43 carros de pasajeros, 225 carros de carga y 5 carros de trabajo, fuera de otros trabajos de reconstrucción efectuados en otros doce carros de la Empresa.

Además de las obras enunciadas, también se llevaron a cabo valiosas e importantes mejoras en el muelle metálico, cuyo detalle aparece en los anexos de esta Memoria.

La labor realizada puede apreciarse con claridad en el siguiente cuadro estadístico del movimiento financiero y de trasportes de la Compañía.

Total de entradas	Oro americano	$	1.299,611.80
Total de gastos	Oro americano		1.644,916.93
Total de pasajeros			998,743
Exportaciones—Cueros	Kilos		44,238
Exportaciones—Café	Kilos		9.583,333
Exportaciones—Bananos	Racimos		2.269,996
Importaciones	Kilos		11.410,471
Flete local	Kilos		68.427,966
Encomiendas	Kilos		2.986.020
Ganado caballar	Cabezas		1,321
Ganado vacuno	Cabezas		18,652
Madera	Pies lineales		5.695,559

Ferrocarril del Norte

65,540 millas en explotación, incluyendo vías principales, desvíos, ramales y estribos, tiene en la actualidad la Compañía del Ferrocarril del Norte. Para su buen servicio ha sido necesario ejecutar diversas obras de renovación de rieles y traviesas, lastra y reparación de la vía, rellenos, nivelaciones e importantes reparaciones en puentes, edificios de Administración y talleres de la Empresa. Asimismo se efectuaron reparaciones generales en el muelle de propiedad nacional.

Estadística

Movimiento financiero y de trasportes

Total de entradas	Oro americano	$	750,910.18
Total de gastos	Oro americano		592,516.97
Pasajeros trasportados			82,772
Exportaciones—Bananos	Racimos		3.411,266
Flete local	Kilos		14.865,853
Encomiendas	Kilos		106,745
Ganado caballar	Cabezas		132
Ganado vacuno	Cabezas		303
Madera	Pies cúbicos		2.451,989

United Fruit Company

Acusa el movimiento estadístico de esta Compañía notable merma en la extensión de las zonas dedicadas a cultivos y en consecuencia considerable disminución en las exportaciones.

Las 9090 hectáreas dedicadas a siembras de bananos, según informe oficial de la Compañía del 31 de diciembre del año 1920, han sido reducidas en igual fecha del año 1921 a 7628 hectáreas; y la exportación de esa fruta, que alcanzó en aquella fecha a la cantidad de 8.652,473 racimos, alcanzó en el año 1921 únicamente a 8.318,581 racimos, distribuida el área de cultivos así:

Distrito de Santa Clara	99	hectáreas
Distrito de Siquirres.....	2663	»
Distrito de Zent.....	1530	»
Distrito de Río Banano	604	»
Distrito de Estrella.	2732	»

Igual disminución se nota en la exportación de naranjas y grape-fruits.

Año 1920		Año 1921	
Naranjas exportadas.	3067 cajas	Naranjas exportadas.	1885 cajas
Grape-fruits.....	528 »	Grape-fruits.....	390 »

Departamento de hospitales.—Movimiento de enfermos en el año 1921:

Entradas	503
Salidas.....	465
Defunciones	25
Enfermos en el Hospital el 31 de diciembre.	13

Empresa de Trasportes Marítimos del Golfo de Nicoya

Regularmente presta esta Empresa sus valiosos servicios de tanta importancia en el desenvolvimiento agrícola de la provincia de Gua-

nacaste y en la vida de la agricultura y el comercio nacionales. Durante el período a que tengo el honor de referirme, el servicio de correos a cargo de esta Compañía se efectuó conforme a los itinerarios sin que hubiera por parte de interesados queja alguna por sustracciones o demoras.

Tráfico

Pasajeros.....	16,478
Carga, kilos.....	2.745,077
Cabezas de ganado.....	16,478

Cuadro estadístico del movimiento de la Empresa en los últimos seis años

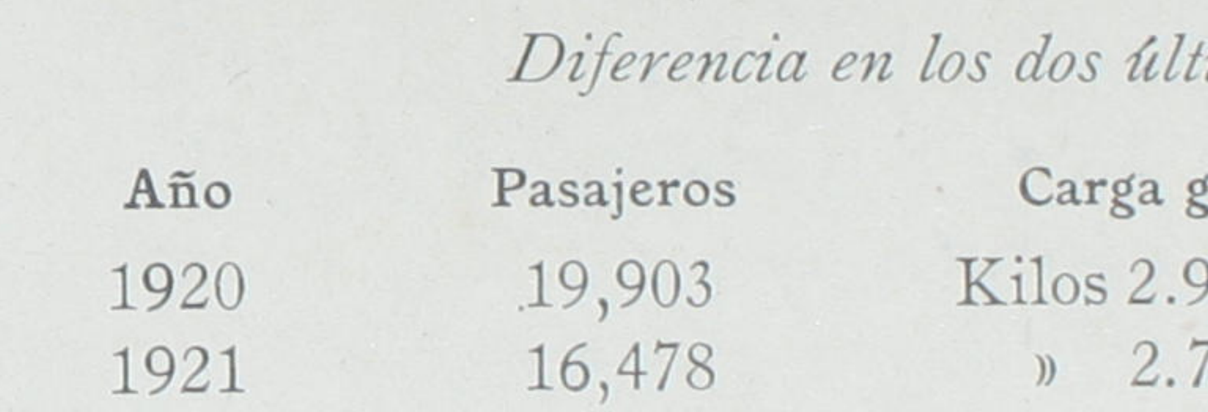
Año	Pasajeros	Carga general	Cabezas de ganado
1916	17,579	Kilos 3.824,159	14,508
1917	20,897	» 3.620,185	14,650
1918	22,935	» 3.160,856	15,837
1919	15,598	» 3.228,666	13,500
1920	19,903	» 2.970,092	15,085
1921	16,478	» 2.745,077	16,478

Diferencia en los dos últimos años

Año	Pasajeros	Carga general	Cabezas de ganado
1920	19,903	Kilos 2.970,092	15,085
1921	16,478	» 2.745,077	16,478
	En menos 3,425	En menos 225,015	En más 1,393

En el informe correspondiente que se encuentra en los Anexos de esta Memoria, se encuentran especificadas las causas que a juicio de la Empresa motivan la disminución antes detallada.

Señores Diputados:



San José, 1º de mayo de 1922.

ANEXOS

DECRETOS

Nº. 2.—Julio Acosta García, Presidente Constitucional de la República de Costa Rica

Considerando:

Que el sistema actual de manejar el Ferrocarril al Pacífico es sumamente defectuoso y se resiente de la instabilidad y entorpecimientos anejos a todo rodaje ligado con la Administración Pública.

Que dicha empresa de trasportes, de carácter netamente mercantil estará más ordenadamente administrada y prestará más útiles servicios a la Nación, si se pone al frente de ella un Consejo Administrativo que, libre de compromisos y ajeno a miras políticas, tome la responsabilidad de su dirección.

Que la referida empresa requiere que los productos netos se destinen a completar y mejorar la vía, a aumentar el material rodante y a construir ramales y extensiones que le den mayor movimiento e impulsen así, en mayor grado, el desarrollo agrícola del país. Por lo cual importa bastante que, por varios años, esta empresa ni pida fondos al Tesoro Público, pues del tráfico deben sacarse todos los gastos de explotación, ni constituya una fuente de entradas para cubrir otros servicios públicos.—Por tanto,

Decreta:

Artículo 1º.—El Gobierno delega la dirección, administración y manejo del Ferrocarril al Pacífico en un Consejo Administrativo, compuesto de cinco consejeros, que han de ser mayores de treinta años y de honorabilidad reconocida. De los cinco consejeros uno será ingeniero, otro agricultor y otro comerciante. Uno de ellos deberá ser vecino o propietario o comerciante de la ciudad de Alajuela, y otro vecino o propietario o comerciante de la ciudad de Puntarenas.

Por cada consejero propietario deberá nombrarse un suplente, de las mismas condiciones, que venga a llenar las faltas temporales o absolutas de aquél.

Si llegaren a faltar el propietario y su respectivo suplente, el Consejo nombrará nuevos propietario y suplente, de modo que el Consejo se halle constituido en la manera antedicha.

El Consejo durará mientras un nuevo decreto no ordene su abolición. Se nombrará por períodos de cinco años. Los consejeros no podrán ser removidos de sus puestos, salvo que incurrieren en delito que apareje responsabilidad y ésta se declare judicialmente.

El Consejo será independiente en el desempeño de sus funciones; y el Poder Ejecutivo no se reserva más derecho que el de suprema inspección, en cuanto a la fiel observancia de las leyes y reglamentos y en cuanto a la correcta inversión de fondos.

Artículo 2°.—El Consejo dirigirá la explotación del ferrocarril, teniendo en cuenta estos dos principios fundamentales:

1°.—Que el ferrocarril, obra nacional emprendida y llevada a cabo no con espíritu de medro, sino como defensa y estímulo para grandes intereses nacionales, debe propender al desarrollo de la industria agrícola y al abaratamiento de los trasportes, en auxilio de la agricultura y del comercio.

2°.—Que debe sin embargo procurarse que el ferrocarril produzca, no una renta sobre el capital invertido, pero sí la suficiente para cubrir los gastos de administración y de un buen servicio, la mejora y rectificación de la vía existente, la provisión de suficiente material rodante y además la creación de ramales y la extensión paulatina de líneas.

Artículo 3°.—El Consejo nombrará el Administrador del ferrocarril y de acuerdo con éste, el personal administrativo; dictará los reglamentos que requiera la buena marcha de la empresa; acordará las tarifas; resolverá lo conveniente sobre proyectos y planes de rectificación, ampliación y mejora de las líneas actuales; y en general, desempeñará las funciones que hasta ahora ha tenido por ley o reglamentos, la Secretaría de Fomento.

El Consejo publicará cada semana, un resumen de entradas y gastos del ferrocarril, y cada mes un informe detallado de ellos y de los trabajos practicados.

Los fondos del ferrrocarril se depositarán, día a día, en la Administración de Rentas Nacionales, en cuenta completamente separada de la general del Tesoro Público. Sobre esa cuenta no podrá girar más que el Administrador, con el Visto Bueno del Auditor; pero tales funcionarios no autorizarán giro alguno que no esté destinado a cubrir alguna partida del presupuesto aprobado o que no provenga de alguna resolución o acuerdo del Consejo.

El Auditor, al fin de cada día, remitirá al Presidente del Consejo una nota explicativa de los giros expedidos.

Artículo 4°.—La Junta podrá, en caso necesario para cubrir gastos ordinarios de la Administración, emprestar dinero; mas no podrá comprometer a su pago más que el sobrante de los productos, una vez atendidas las exigencias del servicio corriente. De cualquiera operación de esta naturaleza informará inmediatamente a la Secretaría de Fomento.

Para cualquiera otro empréstito y para comprometer el ferrocarril o sus rentas, deberá solicitar autorizacion legislativa por medio de dicha Secretaría y de acuerdo con ésta.

Artículo 5°.—El Consejo nombrará de su seno un Presidente y un Secretario, así como un Vicepresidente y un Prosecretario. Para el orden de sus trabajos, dictará un reglamento interior. Se reunirá a lo menos dos veces por semana; y a las sesiones podrá asistir el Administrador, sin voto.

El Secretario llevará un libro de actas, en que se asentarán todas las resoluciones del Consejo; cada semana comunicará a la Secretaría de Fomento, un extracto de las actas; y cada año le presentará un informe detallado, tanto del movimiento oconómico como de los trabajos llevados a cabo o en vía de ejecución.

Para que haya sesión, se requiere la concurrencia de tres consejeros. Las resoluciones se tomarán por mayoría de votos. Si hubiere empate, se repetirá la votación; y si aún persistiere, el voto del Presidente se contará como doble.

Artículo 6°.—Los consejeros deberán poner en el desempeño de sus funciones el mayor celo y actividad, y serán responsables de cualesquiera daños que sufra el Estado por su negligencia o descuido.

Por cada sesión a que asistan, los consejeros cobrarán veinte colones; pero en ningún caso, la retribución podrá exceder de doscientos colones en un mes.

Dado en la ciudad de San José ,a los tres días del mes de mayo de mil novecientos veintiuno.—JULIO ACOSTA. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—NARCISO BLANCO. El Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores y Carteras Anexas,—ALEJANDRO ALVARADO QUIRÓS. El Secretario de Estado en los Despachos de Gobernación y Policía, Guerra y Marina,— AQUILES ACOSTA. El Secretario de Estado en los Despachos de Hacienda y Comercio,—ALBERTO ECHANDI. El Secretario de Estado en el Despacho de Instrucción Pública, M. OBREGÓN L.

Nº. 3.—JULIO ACOSTA GARCÍA, Presidente Constitucional de la República de Costa Rica

Considerando:

Que la experiencia durante los últimos diez años, que ha estado en vigencia el decreto Nº. 2 del 16 de setiembre de 1911, que reglamenta la ley Nº. 14 del 31 de octubre de 1910, referente a concesiones de fuerza hidráulica en aguas del dominio público, ha demostrado la conveniencia de modificar algunas de sus prescripciones, de suprimir otras y de introducir nuevas, de acuerdo con el interés público y particular; y en uso de las facultades que concede el inciso 27 del artículo 102 de la Constitución,

DECRETA:

1º.—El artículo 1º. del decreto reglamentario de 1911 es aplicable no sólo a los que traten de utilizar las aguas como fuerza motriz, sino a los que estén utilizándolas, para lo cual se entenderán agregadas, después de las palabras: «todo el que trate de utilizar», estas otras: «o esté utilizando», salvo lo establecido por el artículo 6 de la ley de 1910;

2º.—En el artículo 5º. se sustituye la cifra de 200 caballos por 50, como límite desde el cual toda solicitud de concesión de fuerza hidráulica, debe ser acompañada de los documentos técnicos, que en dicho artículo se enumeran;

3º.—Al artículo 6º. se agregan los siguientes incisos:

a) El edicto se publicará en *La Gaceta* una vez por semana, durante tres semanas consecutivas;

b) El pedido se pesesentará en la Dirección General de Minería, con dos timbres adheridos por valor de diez colones, que serán anulados en presencia del interesado. Los timbres constituyen el precio que fija el Gobierno a la publicación del edicto, por tres veces en *La Gaceta*.

4º.—El precio de un colón por caballo se pagará por semestres íntegros, hasta el 30 de junio y el 31 de diciembre, en la Administración de Rentas, mediante los recibos que oportunamente y conforme al Patrón de Fuerzas Hidráulicas, le remitirá la Dirección General de Minería.

Si no fuere pagado el canon indicado durante un semestre, podrá serlo durante el siguiente con el 25 % de recargo, durante el tercero con el 50 %. Si trascurriesen tres semestres sin hacerse los pagos totales, con las multas respectivas, caducará la concesión de la caída, y podrá ser denunciada por un tercero. También será denunciable toda caída de agua que esté aprovechándose, sin concesión del Gobierno.

5°.—El derecho de ₡ 10.00 que los concesionarios deben pagar por una sola vez, conforme al artículo 20, será proporcional para cada concesión al número de caballos, a razón de los diez colones prescritos por cada decena o fracción, y se pagará en timbres que se adherirán al escrito, con el cual se entregarán en la Dirección General de Minería, los números de La Gaceta en que aparezcan los edictos.

6°.—El segundo inciso del artículo 20 queda en esta forma:

El número de caballos de fuerza se computará, para los efectos del pago del canon, conforme a la cantidad de agua y a la caída, desde el punto en que se capte.

7°.—Se derogan los artículos 21 y 22.

Dado en la ciudad de San José, a los veintidós días del mes de octubre de mil novecientos veintiuno.—Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Nº 4.—Julio Acosta García, Presidente Constitucional de la República de Costa Rica,—En uso de la facultad que le concede el inciso 27 del artículo 102 de la Constitución,

Decreta:

Antes de otorgar una patente de invención o de mejora, se pedirá informe pericial a dos ingenieros. Al escrito solicitando la patente, agregará el peticionario, comprobante de haber depositado en la Contaduría de Obras Públicas, la suma de ₡ 200.00 (doscientos colones), para pagar los honorarios de los peritos.

Cuando se trate de patentes relativas a la minería o metalurgia o con estas industrias relacionadas, para otorgarlas será necesario además, dictamen favorable de la Dirección General de Minería.

La primera parte de este decreto comenzará a regir el 1º de enero de 1922.

Dado en la ciudad de San José, a los veintinueve días del mes de octubre de mil novecientos veintiuno. — Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Nº 5.—Julio Acosta García, Presidente Constitucional de la República de Costa Rica

Considerando:

Que es necesario publicar a la mayor brevedad y con la mayor exactitud posible, el Padrón General de Minas, y la Estadística Minera de la República,

Decreta:

Todas las empresas mineras, y los mineros individuales, presentarán en la Dirección General de Minería, antes del 30 del mes de noviembre, los títulos de sus propiedades, acompañados de los planns respectivos, para que se tome razón de ellos, y se inscriban en el Padrón respectivo.

De los planos se tomarán copias y se consignarán en el Catastro Minero que la Dirección indicada está preparando.

Dado en la ciudad de San José, el día primero de novidmbre de mil novecientos veintiuno. — Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Nº 6.—Julio Acosta García, Presidente Constitucional de la República de Costa Rica

Considerando:

Que la labor emprendida por la Dirección General de Minería para la organización y desarrollo de la industria minera, necesita un órgano de publicidad, mediante el cual se lleve a conocimiento de los industriales, con las aclaraciones y comentarios del caso, los acuerdos y resoluciones dictados con ese fin; se vulgaricen en el país los adelantos científicos e industriales; y se den a conocer dentro y fuera de él, los recursos mineros que encierra el territorio de la República, y la forma técnica, económica y legal como pueden ser adquiridos y explotados,

Decreta:

1º—La Dirección General de Minería publicará mensualmente desde enero de 1922, un boletín que satisfaga las necesidades puntualizadas.

2º—Queda facultada esta Dirección para fijar el formato, el número de páginas y todos los detalles de la publicación, que se hará en la Imprenta Nacional.

Dado en la ciudad de San José, el cinco de noviembre de mil novecientos veintiuno. — Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, Narciso Blanco.

Nº. 7.—Julio Acosta García, Presidente Constitucional de la República de Costa Rica

Decreta:

Artículo 1º.—Refórmase al artículo 26 del decreto Nº. 1 de 8 de octubre de 1897, sobre Reglamento del Teatro Nacional, el cual se leerá así: «La hora en que deba abrirse la venta de billetes se anunciará con un día de anticipación por lo menos; y al verificarse la apertura, la Empresa tendrá a la disposición y vista del público todas las localidades que no estuvieren abonadas».

Artículo 2º.—Adiciónase el referido decreto con los siguientes artículos que llevarán el orden numérico del citado Reglamento:

Artículo 73.—Habrá un Fiscal de nombramiento de la Secretaría de Fomento, con las siguientes atribuciones:

a) Exigir que las entradas o billetes estén a la vista del público.

b) Exigir una nómina de las personas abonadas.

c) Tomar nota de cualquier venta de localidades a persona sospechosa como revendedor, y

d) Dar cuenta al Agente Principal de Policía de cualquier acto probado de venta, para que éste aplique una multa de ₡ 50.00 a ₡ 100.00 por cada localidad que se revenda.

Artículo 74.—Una vez anunciada la hora en que la función deba comenzar, el Gobernador, pasados cinco minutos, inpondrá ₡ 5.00 de multa por cada minuto de atraso.

Artículo 75.—Las funciones deben terminar a las veinticuatro horas (12 de la noche) y por cada minuto de retraso, el Gobernador hará pagar a la Empresa una multa de ₡ 5.00.

Artículo 76.—Las multas que por infracciones al citado Reglamento se impongan, ingresarán a los fondos de la Junta de Educación.

El presente decreto rige desde el día de su publicación.

Dado en la Casa Presidencial.—San José, a los once días del mes de noviembre de mil novecientos veintiuno. — Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Nº. 8.—Julio Acosta García, Presidente Constitucional de la Repúlica de Costa Rica

Considerando:

Que es conveniente conocer la marcha de las Empresas Mineras, sea que disfruten o no de concesiones especiales, con el objeto de estudiar y poner en práctica los medios más apropiados para el desarrollo y fomento de esta importante industria,

Decreta:

1º.—Todas las Empresas Mineras presentarán a principios de cada año en la *Dirección General de Minería*, un informe detallado sobre las operaciones del año anterior, indicando los tropiezos o dificultades que hayan tenido que vencer para su marcha, y el apoyo que podrían prestarles los Poderes Públicos para su progreso.

2º.—Las Compañías Mineras anónimas remitirán, junto con el informe prescrito, un ejemplar de su balance y memoria anuales.

Dado en la ciudad de San José, a los catorce días del mes de noviembre de mil novecientos veintiuno. — Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Nº. 9.—Julio Acosta García, Presidente Constitucional de la República de Costa Rica

Considerando:

Que es indispensable dotar al país de una institución docente, donde se formen los técnicos, que requiere el desarrollo de las industrias,

Decreta:

Nómbrase una Comisión compuesta de los ingenieros don José Balta, Director General de Minería; don Federico Peralta, Presidente de la Facultad de Ingeniería; don Manuel E. Vásquez, Director General de Obras Públicas; don Daniel González Víquez, Jefe del Catastro de la República, y don Ricardo Fernández Peralta, Secretario de la indicada Facultad, para que presente al Gobierno un proyecto de creación y organizacion de un centro de enseñanza técnica en sus diversos ramos.

La Comisión debe cumplir su cometido a más tardar en el mes de abril del año próximo, con el objeto de que el Gobierno pueda someter el asunto al Congreso ordinario,

Dado en la ciudad de San José, a los catorce días del mes de noviembre de mil novecientos veintiuno. — Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Nº. 10.—Julio Acosta García, Presidente Constitucional de la República de Costa Rica

Considerando:

Que es indispensable cautelar debidamente los intereses fiscales,

Decreta:

1º—Antes de conceder permiso para la exportación de metales, minerales de cualquier clase o productos metalúrgicos, los Administradores de Aduana comu-

nicarán el pedimento del dueño o consignatario a la Dirección General de Minería, para que proceda a muestrear el lote, cuyo despacho se solicita.

2°—La muestra se dividirá en tres partes: una se entregará al interesado; otra se mandará analizar en el Laboratorio Nacional, para conocer la ley de la materia o materias útiles o comerciales contenidas; la tercera, en paquete lacrado y sellado, se depositará en el mismo laboratorio, para dirimir cualquier divergencia irreducible, entre los análisis del interesado y los del Gobierno.

3°—La Dirección General de Minería, en vista de los análisis, y de los precios corrientes de los metales y minerales, en la plaza donde se va a vender el lote, hará su valorización y el cálculo de los derechos de exportación correspondientes, para su cobranza por la Aduana.

4°—Los gastos indispensables para el muestreo y análisis, serán sufragados por la Aduana respectiva, mediante recibo del Director General de Minería, y reintegrados por el dueño o consignatario, al recibir el permiso para hacer la exportación.

Dado en la ciudad de San José, a los catorce días del mes de noviembre de mil novecientos veintiuno. — Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

N° 11.—Julio Acosta García, Presidente Constitucional de la República de Costa Rica

Considerando:

1°—Que la ley N° 15 de 15 de junio de 1916, que estableció el trabajo obligatorio de los reos, en las prisiones o fuera de ellas, contiene en su artículo 5° la debida compensación para todos los que taabajaren en obras nacionales o municipales, y para los que hicieren labor útil, observando buena conducta, sin tratar de fugarse.

2°—Que en consecuencia, la mente del legislador ha sido procurar estímulo, por medio del trabajo, al reo sumiso, y aun en caso de duda, debe estimarse, de acuerdo con los precedentes, que es labor indispensable y digna de tomarse en cuenta para los fines de la ley, la que se ejecuta en el interior del edificio de la prisión en los menesteres domésticos del mismo.

Por tanto,—Y de conformidad con la citada ley, y en ejercicio de las atribuciones del inciso 27, artículo 102 de la Constitución,

Decreta:

Artículo único.—El trabajo de los reclusos en el mantenimiento, ornato e higiene del establecimiento penal en que se encuentren, ordenado por el Comandante y desempeñado satisfactoriamente, y con las demás condiciones requeridas por la ley, les hace acreedores a la benignidad en el abono de la prisión sufrida o en el descuento de la pena impuesta, como si se hubiesen ocupado en obras nacionales o municipales. Queda así adicionado el decreto N° 4, fechado el 1° de setiembre de 1916.

Dado en la ciudad de San José, a los veintinueve días del mes de noviembre de mil novecientos veintiuno. — Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

RESOLUCIONES

Nº. 12.—San José, 9 de junio de 1921.—En las diligencias de solicitud de una fuerza hidráulica de agua iniciadas por la Municipalidad del cantón del Paraíso para que se le conceda el uso de una parte de las aguas del río Pais, a fin de desarrollar fuerza aplicable a la maquinaria de una planta eléctrica ya instalada y en funcionamiento,

Resulta:

1º.—Que el señor John Saxe Yaskell, mayor, casado, mecánico, ciudadano norteamericano y residente en Cartago, se presentó exponiendo en escrito de 12 de mayo de este año, que por concesión municipal desde el año de 1905, la Compañía tiene derecho al disfrute de las aguas del manantial llamado Paso Ancho y en el goce de ellas se halla desde la fecha indicada y las usa para el desarrollo de la fuerza eléctrica para alumbrado y otros usos; que antes de haberse obtenido la concesión las aguas del manantial iban a engrosar las del río Pais, pero la concesión cambió ese orden de cosas. Termina diciendo que caso de otorgarse la concesión a la Municipalidad del Paraíso, se explique en el acuerdo que las aguas dichas no quedan incluidas en la concesión.

2º.—A la anterior solicitud contestó la Municipalidad del Paraíso, por medio de su representante el señor don Juan C. Quesada, en estos términos: «Las aguas de Paso Ancho antes iban en su totalidad al Pais, pero hace unos cuantos años la Compañía Eléctrica de Cartago, pasando por el derecho ajeno tomó parte de las aguas del manantial, la mitad, llevando esta porción de la corriente hacia Cartago, y la otra mitad hacia el Paraíso; que probablemente la pretensión de la Compañía es cogerse todo del raudal de aguas del manantial; que en la concesión municipal dada a favor de la Compañía se dijo sin perjuicio de tercero, y que este privilegio otorgado por la ley subsiste, y cita en su apoyo el artículo 97 de la Ley de Aguas de mayo de 1884.

3º.—Que cada una de las partes sostiene su tesis y piden se resuelva conforme a sus respectivas pretensiones; y

Considerando:

1º.—Que la ley de 16 de setiembre de 1911, fija límite a la Secretaría de Fomento respecto a su competencia para resolver sobre oposiciones a solicitades de fuerzas siempre que tales oposiciones traten de un perjuicio aislado que no esté en pugna con la Ley de Aguas de 1884 y que fácilmente pueda resolverse por el dictamen de peritos; pero en el presente caso, la cuestión presenta otro aspecto, por cuanto las partes alegan derechos adquiridos sobre el uso de las aguas de la quebrada Paso Ancho que ha sido afluente del río Pais.

2º.—Que conviene resolver quién de las partes tiene mejor derecho sobre las aguas del manantial, si la Compañía que tiene una concesión municipal desde antes de 1910, o la Municipalidad del Paraíso que alega, que esa agua pertenece por

antigüedad al río Pais, corriente ésta de la cual se aprovechan infinidad de vecinos; el asunto para su legal resolución debe pasar a los tribunales comunes y sobre lo que éstos resuelvan deberá someterse a la Secretaría de Fomento.—Por tanto: de acuerdo con lo expuesto en los artículos 9° de la Ley Reglamentaria de Fuerzas y 263 del Código Civil, —El Presidente Constitucional de la República

RESUELVE:

Suspender el trámite de la solicitud de concesión de una fuerza de agua en que es interesada la Municipalidad del Paraíso mientras las partes ventilan la cuestión ante los tribunales comunes.—JULIO ACOSTA. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—BLANCO.

N°. 13.—San José, 11 de noviembre de 1921.—Vista la solicitud presentada a esta Secretaría por el señor don José Joaquín Jiménez Ortiz, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de esta ciudad, el día 27 de octubre próximo pasado, para que se apruebe el traspaso que le hizo don Roberto Bonilla Gutiérrez del contrato de arrendamiento de la finca nacional denominada «Campo de Ensayos de Orotina» celebrado entre don Juan Bautista Quirós, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, y don Jesús Cuesta Pérez, el día quince de febrero de 1917,

Considerando:

1°.—Que a juicio del Poder Ejecutivo, tanto ese contrato como sus cesiones, modificaciones y prórrogas están comprendidos en el decreto legislativo número 41 de 21 de agosto de 1920, que es de carácter general en cuanto a la nulidad de contratos administrativos celebrados entre el 27 de enero de 1917 y 2 de setiembre de 1919;

2°.—Que de conformidad con los términos de esa ley, la cual le niega todo efecto a los contratos que anula, no le es dable al Poder Ejecutivo reconocer derechos de ningún género provenientes de esas concesiones;—Por tanto,—El Presidente Constitucional de la República.

RESUELVE:

Declarar absolutamente nulo y sin ningún valor ni efecto el contrato referido, así como sus cesiones, modificaciones y prórrogas de acuerdo con el artículo 1° de la citada ley N°. 41 de 21 de agosto de 1920. Publíquese.—ACOSTA. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—BLANCO.

CIRCULARES

CIRCULAR Nº. 3

San José, 13 de enero de 1921.

A los empleados facultados para dar pases

El señor Presidente de la República y el Consejo de Ministros han resuelto que en lo sucesivo se acaten del modo MÁS ESTRICTO las limitaciones reglamentarias vigentes sobre expedición de pases oficiales de ferrocarriles.

Muy especialmente debe tenerse en cuenta que lo único que puede justificar la entrega de un pase de esa índole, es que el viaje se efectúe con motivo del servicio público y en beneficio de él, no por razones particulares del viajero.

Dada la grave situación económica del Ferrocarril al Pacífico, menos puede justificarse que se den pasajes libres en esa Empresa a personas que no por razón del cargo y en desempeño de una función pública son trasportados gratuitamente a expensas de los grandes sacrificios que el mantenimiento del servicio implica. Y en cuanto al ferrocarril de Costa Rica, no está absolutamente el Erario en condiciones de sufragar gastos de trasporte de particulares o con motivo de viajes no oficiales.

Por consiguiente cada pase debe indicar el cargo público del portador y la comisión en cuyo desempeño viaja. El Gobierno controlará cuidadosamente esa circunstancia dando instrucciones a los conductores para que recojan los pases que se expidan en contravención a lo aquí dispuesto y exijan al pasajero el importe del viaje. De Uds. muy attº. y s. s.,—NARCISO BLANCO.

Secretaría de Fomento.—San José, 15 de enero de 1921.

Señores Gobernadores y Jefes Políticos de la República

S. D.

Se acerca la época en que nuestros agricultores empezarán a preparar sus terrenos para las futuras siembras de invierno. Entre los trabajos que ellos ejecutarán, está el de quemar rastrojos y bosques para así abreviar la limpieza de sus predios, sin calcular que con esta operación salvaje no se hace más que destruir la capa fertilizante de la superficie del suelo y adelantar la sequía de los manantiales.

Los bosques son la protección de las corrientes de aguas; si ellos se destruyen por la acción despiadada del fuego disminuirá el agua de los ríos y quebradas, por razón de que sus fuentes de origen se secarán. Los rastrojos con sus malezas, las cuales enterradas por el arado se descomponen dando a la tierra elementos valiosos de fertilización, si se queman, no se hará más que restarle abonos al campo; por otro lado, y esto es lo más grave, que, al rozar el fuego la superficie agricultural, destruirá el humus, las bacterias beneficiosas y otros elementos fertilizantes

que puso en ella la naturaleza. Nuestros agricultores rutinarios en su mayor parte no pueden creer que llegue a suceder lo que dejo anotado, y por eso es que no pueden desarraigarse de esa costumbre perniciosa de quemar los campos de cultivo, pero la ciencia agrícola y la experiencia han demostrado que todo bosque o rastrojo destruido por el fuego, es una pérdida incalculable de la riqueza pública, porque tarde o temprano quedará inútil una superficie cultivable que pudo ser factor de una riqueza, convertido por la ignorancia en campo yermo e inservible.

Atento el Gobierno a poner dique a esa inveterada costumbre de quemazones, que son la ruina de nuestras tierras y en obediencia a la ley emitida en decreto Nº. 121 de 26 de octubre de 1909, se servirán Uds. en su respectiva jurisdicción, prohibir terminantemente las quemas de rastrojos y bosques, concediendo permiso en el caso, sólo cuando se trate de desmontes para habilitar terrenos con fines agrícolas y siempre que se observen las disposiciones del decreto citado, aplicando a los contraventores las penas señaladas en esa misma ley. De Uds. attº. y s. s.,—NARCISO BLANCO.

CIRCULAR

San José, 2 de febrero de 1921.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Gobernación y Policía

S. D.

Para el alto conocimiento de U. me permito trascribirle parte de la nota que en la fecha ha enviado a esta Secretaría el señor Administrador del F. C. al Pacífico, que dice así:

«Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.—Ruego a U. se sirva indicar a los demás señores Ministros, que el motor Nº. 1 y Nº. 3 pueden llevar solamente 5 pasajeros además del personal del carro. Respetuosamente pido al señor Ministro que se sirva hacer esta indicación a los interesados para evitar disgustos, pues los carros no pueden llevar a mayor número de pasajeros sin peligro de descomponerse, tal vez quebrándose un eje con serios resultados. Esta es una medida de seguridad nada más». Soy de U. con toda consideración, muy attº. y s. s.,—NARCISO BLANCO.

CIRCULAR Nº. 7

San José, 7 de abril de 1921.

Señores Secretarios de Estado en los Despachos de Relaciones Exteriores, Gobernación, Hacienda, Instrucción Pública y Guerra

S. D.

Para la mejor organización y buena marcha de la Empresa del Ferrocarril al Pacífico, este Despacho se permite suplicar a U. que las órdenes que esa Secretaría tenga necesidad de expedir para servicios de Ferrocarril, se hagan por conducto de esta Oficina, quien lo ordenará directa e inmediatamente a la Empresa.

En los casos de urgencia puede ordenarse por teléfono, comunicándolo posteriormente por escrito a este Despacho.

Esperando que esta súplica será favorablemente acogida por U., me es honroso suscribirme con toda consideración, muy attº. y s. s.,—NARCISO BLANCO.

CIRCULAR Nº. 8

San José, 12 de noviembre de 1921.

Sres. Secretarios de Estado en los Despachos de Hacienda, Guerra, Gobernación, Instrucción Pública, Jefe de la Dirección Gral. de Policía e Inspector General de Hacienda

S. D.

Para su conocimiento trascribo a U. la nota que en la fecha se ha recibido del señor Administrador General del Ferrocarril al Pacífico; dice así:

«Se me da cuenta de que en algunos pasajes que se extienden para ser usados en las líneas de este Ferrocarril por cuenta del Gobierno cuando están destinados a varias personas, sólo se consigna el nombre de una de ellas, agregando «y otros» o «y tantos más», lo cual imposibilita el control que se lleva en esta Empresa, pues se omite el de los demás. Mucho le estimaré, que si lo juzga conveniente se sirva llamar la atención a los funcionarios autorizados para expedir pasajes, a fin de que en lo sucesivo se indiquen los nombres de todas las personas, de conformidad con las exigencias reglamentarias, con lo cual a más de que se facilita la manera de llenar debidamente nuestros comprobantes, se cumple con lo dispuesto en la Circular Nº. 3 del 13 de enero del año en curso, de ese Despacho.—De U. muy attº. y s. s., (f.) R. YGLESIAS,—Admor. General.»—Soy de Uds. muy attº. y s. s.,—NARCISO BLANCO.

CIRCULAR Nº. 9

San José, 12 de noviembre de 1921.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores

S. D.

Para su conocimiento trascribo a Ud. la nota del señor Director General de Obras Públicas, fecha de 11 de los corrientes y que literalmente dice así:

«Nº. 331.—Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.—San José, 11 de noviembre de 1921.—Con motivo de las erogaciones por trabajos de Obras Públicas que pesan injustamente a juicio de esta oficina, sobre la Secretaría a su digno cargo, informo a Ud. que según datos de empleados antiguos, la práctica de estos últimos tiempos ha sido anormal, pues los gastos que ocasione el arreglo de las oficinas y edificios dependientes de otras Secretarías de Estado, deberán cargarse al presupuesto de la respectiva Secretaría, quedando la sección del Taller de Obras Públicas como simple ejecutora del trabajo. En esta forma la Secretaría de Fomento solamente llevará a su cargo el gasto que justamente ocasionen los trabajos que le atañen, y cada una de las otras Secretarías de Estado, los gastos que en su ramo ocasionen las obras ejecutadas para ellas en esta dependencia. Tal como se lleva actualmente la Contabilidad, la Secretaría de Fomento soporta los gastos que ocasionan los trabajos encargados de todas las otras Secretarías, y esto podrá evitarse, cargando al presupuesto de cada cual el costo de las obras por ella o para ella encomendadas.—Con todo respeto soy de Ud. muy atento y s. s.,—(f.) M. E. VÁZQUEZ, Director General de Obras Públicas».—Con la mayor consideración soy de Ud. atto. y s. s.,—NARCISO BLANCO.

CIRCULAR Nº. 10

Señores Secretarios de Estado en los Despachos de Relaciones Exteriores, Hacienda, Guerra, Gobernación e Instrucción Pública

S. D.

San José, 5 de diciembre de 1921.

Para su superior conocimiento, trascribo a Uds. el oficio que se ha servido enviarme el señor Administrador del Ferrocarril al Pacífico y que dice así:

«Nº. 1772.—San José, 2 de noviembre de 1921.—Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.—S. D.—En el deseo de evitar las dificultades que se sirvió U. indicar, he dirigido hoy al Departamento de Tráfico la siguiente orden: «Para facilitar el desempeño de las comisiones oficiales, se dispone, de acuerdo con el Consejo de Gobierno de esta Empresa, que el Departamento de Tráfico, cuando no esté abierta la Administración, vise los pasajes extendidos a favor de empleados oficiales en comisión que deban viajar en trenes de carga, debiendo hacer firmar al interesado la constancia de la fórmula 200 que releva a la Empresa de toda responsabilidad para el caso de accidente o pérdida de efectos. Esta autorización se refiere exclusivamente al servicio oficial, ampliando así lo que dispone el artículo 5 de 15 de julio de 1920. De los permisos extendidos en esa forma, debe darse cuenta sin demora a esta Administración o a la Auditoría. En el caso de no haber quien vise esos pasajes, los conductores los admitirán, debiendo después obtener la autorización correspondiente.» En esa forma, a más de quedar subsanado el inconveniente que se indica, no se quebranta el control que debe haber de los reportes de los conductores. Soy de U. attº. y s. s.,—(f.) R. Yglesias, Admor. General.»—Con todo respeto soy de Uds. attº. y s. s.,—Narciso Blanco.

CONTRATOS

NARCISO BLANCO MORA, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y HERBERT JAMES PAYNE, casado, mayor de edad, empresario, han convenido en lo siguiente:

I

HERBET JAMES PAYNE, que en adelante se llamará el contratista, se obliga a establecer en la ciudad de Puntarenas una fábrica de botones de concha nácar y otros productos vegetales con todas las máquinas necesarias de las más modernas, para producir el artículo en las diversas formas y clases adaptables para el uso. La instalación completa de esa fábrica deberá quedar terminada, para dar principio a la industria dentro de dieciocho meses contados desde la fecha en que el presente contrato fuese aprobado por el Poder Legislativo. Ese término se prorrogará única y exclusivamente en el caso de fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados.

II

Es obligación del contratista de abastecer las necesidades del país con la producción del artículo a que la cláusula anterior se refiere, pero tendrá el derecho de exportarlo una vez llenadas aquéllas en amplitud requerida.

III

El contratista se obliga a ocupar en los diferentes servicios de su empresa, de preferencia a los hijos del país, en todo aquello que sea posible, procurando que éstos aprendan bien los trabajos de la industria de que se trata, de los obreros ingleses expertos que deberá traer al principio.

IV

El Gobierno concede al contratista: a)—Privilegio exclusivo para fabricar con maquinarias en grande escala, botones de concha nácar y de otros productos vegetales. b)—Libertad de derechos de importación de las maquinarias, anexos y demás materiales que la empresa necesite para la instalación completa de la fábrica. El pedido que con tal objeto se haga al exterior deberá ser sometido previamente a la aprobación de la Secretaría de Fomento para el disfrute de la exención de derechos mencionada.

V

El Gobierno concede al contratista el derecho para extraer la materia prima que necesite en su fábrica o fábricas en la zona del Pacífico sin que tal derecho signifique privilegio exclusivo. Si de la extracción de esa materia prima resultare otra sustancia comerciable, ella favorecería al contratista.

VI

En cambio de las ventajas que por este convenio recibe el contratista fabricante, éste se obliga a pagar al Tesoro Público como precio de esta concesión el CINCO POR CIENTO del valor de la riqueza manufacturada que exporte.

A execpción de ese tributo, la empresa no será gravada con impuestos directos nacionales y municipales nuevos, ni pagará otra contribución que aquellos impuestos locales existentes que corresponda a la Municipalidad de Puntarenas.

VII

Toda cuestión que surgiere con motivo de este contrato, será resuelta por árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte y un tercero, en caso de discordia, que será nombrado por el señor Presidente de la Corte Suprema de Justicia.

VIII

El contratista se obliga a formar una compañía para la explotación formal de esta industria fabril con capital europeo a más tardar seis meses después de haber sido debidamente aprobada esta concesión. Se someterá la empresa que se forme con tal objeto única y exclusivamente a las leyes y tribunales de la República y desde luego renuncia de un modo categórico a todo futuro reclamo diplomático por motivo de malas interpretaciones de este contrato o en la ejecución del mismo considerándose ipso facto motivo de inmediata caducidad administrativa de este contrato el solo intento de reclamo internacional.

IX

El presente contrato se hace por el término de veinte años, al cabo de los cuales tendrá derecho a que se le amplíe por otro período de diez años, siempre que esté de acuerdo en ello el Poder Ejecutivo. Si en esa época hubiere alguna otra propuesta similar, el contratista en igualdad de circunstancia, gozará del derecho de preferencia.

X

El presente contrato podrá ser declarado caduco administrativamente por falta de cumplimiento de cualesquiera de las obligaciones que contrae el contratista.

XI

Este contrato para su validez, necesita la aprobación del Congreso Constitucional.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente contrato en la ciudad de San José, a los catorce días del mes de enero de mil novecientos veintiuno.—(f) NARCISO BLANCO.—(f) H. J. PAYNE.

Casa Presidencial, San José, a los quince días del mes de enero de mil novecientos veintiuno.

Apruébase el contrato anterior.—ACOSTA. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—BLANCO.

NARCISO BLANCO MORA, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y SANTIAGO CHAMBERLAIN ZELEDÓN, mayor de edad, soltero, agricultor y de este domicilio, por la otra, han convenido en lo siguiente:

I

El Gobierno entregará en administración al señor Chamberlain el servicio de cabotaje entre Puerto Limón y Gandoca y además el servicio de trasporte entre Gandoca y Briddge-Foot-Sixaola. Chamberlain establecerá de su cuenta y riesgo, con una lancha de gasolina de capacidad no inferior de veinticinco toneladas, un servicio marítimo semanal entre Limón y Gandoca y viceversa, para el trasporte de pasajeros y carga. Este servicio lo establecerá Chamberlain en conexión con un tranvía de sangre entre Gandoca y la orilla del río Sixaola, y otro fluvial por este río desde el punto terminal del tranvía hasta el llamado Briddge-Foot, donde tiene el Gobieruo establecido el servicio de Aduana. Estos servicios los organizará Chamberlain por su propia cuenta.

II

Chamberlain se compromete a hacer por su cuenta y riesgo las siguientes construcciones:

En el desembarcadero de Gandoca una casa que servirá para guardas, pasajeros y bodega que tendrá diez metros de frente por once de fondo, con anexos de tres metros, cincuenta centímetros, por siete metros, forradas las puertas y ventanas con cedazos de cobre. En la orilla del río Sixaola, en el lugar que se destine para desembarcadero, un galerón de tres metros de frente por siete metros, cincuenta centímetros de fondo para alojar los carro del tranvía y un muelle de madera creosotada de tres metros por tres metros cincuenta centímetros.

En el desembarcadero en Briddge-Foot, otro muelle de madera creosotada de las mismas dimensiones que el anterior y una línea de teléfono de vía doble, entre Gandoca y La Palma.

III

Tendrán derecho de viajar gratuitamente en cualquiera de las secciones que establecerá Chamberlain, las autoridades fiscales o judiciales que viajen en el desempeño de sus funciones y las autoridades del país en comisión. Las lanchas, el tranvía y demás enseres, quedan a la orden del Gobierno para cualquier servicio oficial, reconociéndose en tal caso a Chamberlain, la mitad de la tarifa ordinaria.

IV

Para el servicio de trasporte en el río Sixaola, el Gobierno entregará a Chamberlain, también en administración, la lancha nacional llamada Sarapiquí y un lanchón de carga para remolcar, que actualmente tiene en el mismo Sixaola, y para el servicio del tranvía también entregará el Gobierno a Chamberlain los materiales del tranvía actual de Gandoca con carros, bestias y demás materiales existentes. Esas entregas se verificarán bajo inventario y Chamberlain se compromete a conservar esos bienes en perfecto buen estado, debiendo pintar formalmente las embarcaciones cada año.

V

El Gobierno facilitará a Chamberlain entregándole en administración bajo inventario, el taller que para reparación de lanchas nacionales tiene en Limón.

Chamberlain se obliga a ejecutar todas las reparaciones ordinarias de conservación que necesiten las lanchas nacionales, siendo de cuenta del Gobierno únicamente el material, pues el trabajo lo hará Chamberlain sin remuneración alguna.

VI

Chamberlain se obliga a hacer saber, mediante anuncios que publicará debidamente, el día y hora de salida de las embarcaciones en los viajes ordinarios. El precio de pasaje de cada persona no podrá exceder de diez y ocho colones ni el de cada quintal de carga de cuarenta y seis kilos, de ₡ 4-60 entre Limón y Briddge-Foot, y de ₡ 13-50 por persona y tres colones por quintal de carga entre Gandoca y Briddge-Foot. Estos precios se mantendrán siempre que el cambio con el dollar no suba del 300 %. En caso de subir, Chamberlain podrá modificar la tarifa proporcionalmente con el alza del cambio.

VII

El tranvía actual de Gandoca será entregado a Chamberlain como se ha dicho pero éste procederá a reconstruirlo por su cuenta y riesgo en el término de un año, según un nuevo trazado entre Gandoca y la orilla del río Sixaola. En la construcción empleará los materiales del tranvía actual que sean útiles y el mismo señor Chamberlain suplirá por su cuenta los demás que fueran necesarios para completar la línea.

VIII

La gasolina, lubricantes, materiales y todos aquellos artículos que se consideren de primera necesidad para impulsar y conservar los medios de trasporte como son las embarcaciones y carros de tranvía, podrá traerlos Chamberlain consignados al Gobierno quien por medio del Ministerio de Fomento los eximirá de todo impuesto o derecho.

IX

El plazo de este convenio es de cinco años, a partir de hoy. Una vez trascurrido ese término, volverán a poder del Gobierno y a su libre disposición y dominio, todas las obras y mejoras realizadas por Chamberlain, el tranvía reconstruido con todos sus accesorios y las embarcaciones con exclusión de las que fueren de propiedad de Chamberlain. Por todo ello el Gobierno pagará a Chamberlain la suma de quince mil dollars ($ 15,000-00) pero si el Gobierno optare por conceder a Chamberlain una prórroga de cinco años más de este contrato y Chamberlain estuviere de acuerdo con esa determinación, entonces quedará relevado el Gobierno de toda obligación de pago a Chamberlain, y vencido ese segundo plazo, volverá todo a poder del Gobierno, como se ha dicho, sin desembolso alguno de su parte.

Se advierte que es entendido que el presente convenio deja sin efecto y valor alguno el contrato celebrado por esta Secretaria con el señor Chamberlain el ocho de octubre de mil novecientos veinte.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente convenio en la ciudad de San José, a los cinco días del mes de abril de mil novecientos veintiuno.—Narciso Blanco.—S. Chamberlain Z.

Casa Presidencial.—San José, a los cinco días del mes de abril de mil novecientos veintiuno.

Apruébase el convenio anterior.—Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Blanco.

Narciso Blanco Mora, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, antorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, que se denominará en adelante «el Gobierno», y por la otra los señores Ricardo Pacheco Lara y José Joaquín Carranza Volio, ambos mayores de edad, costarricenses e ingenieros electricistas, que en adelante se llamarán los concesionarios, han convenido en lo siguiente:

1°.—El Gobierno autoriza a los concesionarios para adquirir, construir, mantener y operar en la ciudad de Limón, o cerca de ella, o en otros lugares de la República, que los concesionarios consideren conveniente, una estación o estaciones radiográficas con todos sus accesorios, de la fuerza radiográfica que elijan, pero que por lo menos sea suficiente para comunicarse, ya sea directamente o por medio de otras estaciones radiográficas, con una o con todas las estaciones radiográficas pertenecientes a la United Fruit C°., o controladas por ella o que tengan conexión con ella en Centro y Sud América, las Antillas y América del Norte.

2°.—Dichas estaciones radiográficas podrán ser construidas por los concesionarios, ya sea en terreno de su propiedad o en propiedad del Gobierno, a opción de ellos. Caso de que las estaciones sean construidas en propiedad del Gobierno, los lugares serán escogidos por representantes del Gobierno y de los concesionarios, y deberán reunir las mejores ventajas naturales, para la construcción de las torres, antenas, edificios, y de todo otro accesorio indispensable. El Gobierno traspasará a los concesionarios los terrenos para las estaciones antes mencionadas, con la extensión necesaria, a juicio de los ingenieros de los concesionarios, para la debida instalación de las torres, antenas, postes de anclaje, edificios y demás accesorios.

3°.—Los concesionarios quedan autorizados para trasmitir y recibir en cualquiera o en todas las estaciones construidas o adquiridas de acuerdo con este contrato, mensajes radiográficis para el Gobierno y el público en general, de y para todas partes del mundo, incluyendo embarcaciones en alta mar, y entre lugares del territorio de la República, ya sea por medio de comunicaciones directas o por estaciones de conexión y para usar las estaciones como intermediarias o de repetición, para las comunicaciones radiográficas entre los distintos países de Centro y Sud América, las Antillas, Norte América y Europa, y el resto del mundo, incluyendo embarcaciones en alta mar, y durante el término de este contrato el Gobierno no permitirá la instalación o funcionamiento de una estación o estaciones radiográficas para servicio de y para puntos fuera de la República, en razón de los perjuicios que estos servicios extraños pudieran ocasionar, ya sea por demoras o en alguna otra manera al funcionamiento de cualquier estación construida o adquirida por los concesionarios de acuerdo con este contrato; no obstante el Gobierno se reserva el derecho de establecer para sí estaciones radiográficas para fines militares o para la trasmisión y recepción de mensajes oficiales del Gobierno.

4°.—Los derechos que cobren los concesionarios por mensajes radiográficos para el público en general, para el exterior de la Republica, no podrán ser más altos que aquellos que se cobren en cualquier parte del mundo por mensajes dirigidos a Costa Rica más un 10% y se cobrarán de acuerdo con una tarifa que se someterá a la aprobación del Gobierno. No se cobrará suma alguna por los mensajes que se trasmitan por los empleados de las diferentes estaciones radiográficas de los concesionarios o controladas por ellos, concernientes a la construcción, manejo, explotación y mantenimiento de todas las estaciones a que este contrato se refiere.

5°.—La tarifa que se cobrará por mensajes oficiales del Gobierno que procedan del interior del país, y que se refieran a asuntos oficiales del Gobierno, será solamente de un cincuenta por ciento (50%) de lo que se cobre por mensajes para el público en general, además de los cargos de trasmisión por medio de líneas de

telégrafo o teléfono, cable o estaciones radiotelegráficas o radiotelefónicas que no sean de propiedad de los concesionarios o controladas por la United Fruit Cº., y siempre que en dichos mensajes oficiales, a fin de gozar de este privilegio se anteponga la palabra «GOB» que se incluirá y cobrará como la primera palabra de la dirección de tal mensaje. Los mensajes del Gobierno se considerarán como oficiales cuando sean enviados por los Presidentes de los Supremos Poderes y los Secretarios de Estado y que se refieran exclusivamente a asuntos de interés público para el Estado.

6º.—Los mensajes del Gobierno tendrán la preferencia en el orden de su trasmisión de dichas estaciones.

7º.—El precio que se cobrará por radiogramas recibidos o trasmitidos por o para cualquier periódico, diario o semanal, o para la Prensa Asociada y que se refieran a noticias para la prensa y sean de interés general, no excederá de un cincuenta por ciento (50%) de lo que se cobre por radiogramas para el público en general, además de los cargos por trasmisión por medio de líneas telegráficas o telefónicas, cable o estaciones radiotelegráficas o radiotelefónicas que no sean de propiedad o controladas por la United Fruit Cº., y siempre que en tales mensajes para la prensa, y a fin de gozar de este privilegio, se anteponga la palabra «PRENSA» indicando que son mensajes de la prensa de Costa Rica, y esta palabra se incluirá y cobrará como la primera palabra de tales mensajes.

8º.—A fin de que el público en general pueda gozar de las ventajas de las comunicaciones radiográficas con el resto del mundo, inclusive embarcaciones en alta mar, el Gobierno hará las facilidades necesarias para la comunicación entre las estaciones radiográficas construidas o adquiridas de acuerdo con este contrato y las redes telegráficas o telefónicas de la República.

9º.—Los concesionarios pagarán al Gobierno dos centavos oro americano como tasa por palabra por el servicio telegráfico de tierra de todos los mensajes trasmitidos por dichas estaciones radiográficas a las redes telegráficas o telefónicas del Gobierno. Dichos mensajes serán entregados por las oficinas del Gobierno en los lugares de la República donde no haya estaciones radiográficas instaladas y aun donde haya tales estaciones si los concesionarios desearen que dichas redes telegráficas o telefónicas efecúten la entrega de esos mensajes.

10.—Las oficinas telegráficas y telefónicas del Gobierno que reciban despachos para el exterior, en los cuales el interesado indique que deben enviarse por inalámbrico, los trasmitirán a la estación radiográfica de los concesionarios que éstos hayan designado de antemano. Para este fin el interesado deberá indicar en su mensaje que elige la vía del inalámbrico usando de las palabras «VIA WIRELESS» o «VIA RADIO» o cualquiera otra frase equivalente. Se cargará a la oficina telegráfica de donde proceden tales mensajes el valor de los mismos según las tarifas indicadas en las cláusulas 4, 5 y 7 de este contrato el cual pagará el Gobierno a los concesionarios mensualmente. La tasa telegráfica de tierra en dichos mensajes, de cualquier punto de la República a cualquiera de las estaciones radiográficas no excederá de dos centavos oro americano por palabra, la cual será cobrada al remitente en la oficina del Gobierno junto con el valor del mensaje de acuerdo con las cláusulas 4, 5 y 7 de este contrato.

11.—En las tarifas indicadas en las cláusulas 4, 5, 7, 9 y 10 de este contrato se estipulará el precio por palabra que constituirá el cargo mínimo. Dichas tarifas serán cobradas en oro americano.

12.—En caso de que las redes telegráficas o telefónicas de la República, o parte de ellas, lleguen en lo sucesivo a ser de propiedad o a ser manejadas por personas o empresas particulares, el Gobierno hará los arreglos necesarios para que

dichas personas o empresas suministren a los concesionarios la comunicación con dichas redes de acuerdo con los términos y condiciones de las cláusulas 8, 9, 10 y 11 de este contrato.

13.—Los concesionarios harán hasta donde sea posible incluir a la República de Costa Rica en todas las convenciones que se verifiquen sobre tarifas, relativas a servicios radiográficos y convenios de tarifas con otros países y con otras compañías de líneas telegráficas y telefónicas, cables y estaciones radiográficas.

14.—Será por cuenta de los concesionarios el costo total de la construcción, manejo y mantenimiento de todas las estaciones radiográficas adquiridas, construidas o administradas de acuerdo con este contrato con excepción de lo estipulado más adelante.

15.—El Gobierno se reserva el derecho de prohibir la trasmisión de cualquier mensaje que sea perjudicial a los intereses de la República, lo cual lo faculta para mantener por su cuenta en las estaciones inalámbricas, un censor de comunicaciones, y además, en caso de guerra en la cual la República de hecho esté ligada, o durante cualquier trastorno de orden público interior, a censurar todos los mensajes recibidos y trasmitidos por dichas estaciones.

16.—El Gobierno concede a los concesionarios el derecho de instalar, manejar y mantener en una o en todas las estaciones, aparatos para comunicaciones radiotelefónicas y para establecer tales comunicaciones para uso del Gobierno y del público en general, entre esta República y el resto del mundo, incluyendo embarcaciones en alta mar, y entre puntos dentro del territorio de la República.

17.—Con excepción de la cláusula once, este contrato es aplicable con igual fuerza a instalaciones de aparatos radiotelefónicos que los concesionarios instalen, de acuerdo con la cláusula 16 de este contrato.

18.—El derecho que cobren los concesionarios por mensajes radiotelefónicos con el exterior al público en general, será de acuerdo con una tarifa que los concesionarios someterán al Gobierno. El derecho que los concesionarios cobren por mensajes radiotelefónicos en el interior de la República, al público en general, será de cincuenta centavos oro americano por cada conversación que dure tres minutos. El derecho que los concesionarios cobren por mensajes radiotelegráficos entre estaciones del interior de la República será de doce centavos oro americano por cada palabra. Las tarifas relativas a servicios radiográficos entre estaciones del interior de la República se modificarán cada cinco años, por lo menos, o cuando las circunstancias demanden la modificación. Estas tarifas se harán de acuerdo con el Gobierno. Ningún cargo se hará por los mensajes radiotelefónicos que se trasmitan por los empleados de las diferentes estaciones radiotelefónicas de los concesionarios o controladas por ellos, concernientes a la construcción, manejo, explotación y mantenimiento de todas las estaciones a que este contrato se refiere. El Presidente de la República y sus Secretarios de Estado pueden hacer uso oficialmente del servicio inalámbrico entre las estaciones radiográficas del interior de la República.

19.—El derecho que se cobre por mensajes radiotelefónicos al Gobierno relativos a asuntos oficiales del mismo, será de un cincuenta por ciento (50%) de lo que se cobre por tales mensajes al público en general, y además los cargos de trasmisión por medio de líneas telegráficas o telefónicas, o por estaciones radiotelegráficas o radiotelefónicas que no sean de propiedad ni manejadas por los concesionarios, y siempre que para gozar de este privilegio esas conversaciones radiotelefónicas sean hechas por los Presidentes de los Supremos Poderes, los Secretarios de Estado, el Gobernador de Puntarenas y Jefe Político o Agente de Policía de Colorado y del Pozo o Golfo Dulce, y que se refieran a asuntos de interés público del Estado.

20.—El presente contrato estará en vigor por un término de veinticinco años y al vencimiento de este período el Gobierno podrá comprar las estaciones adquiridas, construidas y manejadas de acuerdo con este contrato, por el valor que entonces tengan a juicio de peritos técnicos en materia de inalámbrico. Si vencido el plazo el Gobierno no compra las estaciones antes referidas, este contrato seguirá prorrogándose por períodos consecutivos de diez años, hasta que el Gobierno se resuelva a ejercer el derecho de compra antes indicado.

21.—El Gobierno no asume ninguna responsabilidad ni obligación a consecuencia del servicio que se dé al público con dichas instalaciones y los concesionarios quedan relevados de toda responsabilidad ante el Gobierno y el público en general como consecuencia de actos de fuerza mayor y circunstancias imprevistas o por causas y condiciones sobre las cuales no tienen control los concesionarios.

22—El Gobierno declara de utilidad pública las mencionadas estaciones radiotelegráficas y radiotelefónicas, los terrenos a que se refiere la cláusula segunda, los aparatos, maquinaria, herramientas, implementos, materiales, abastos y efectos de toda clase, importados o adquiridos en otra forma para la construcción, ensayo, explotación y mantenimiento de las estaciones; así como los mensajes trasmitidos por ellas, y durante el término de este contrato estarán exentas esas propiedades de todo impuesto nacional o local de cualquier clase ya sea de los que ahora están establecidos o de los que se establezcan en lo sucesivo, incluyendo, naturalmente, los derechos de importación y exportación sobre las maquinarias, materiales, útiles y enseres que se introduzcan para la construcción, explotación, conservación y mantenimiento de la empresa.

Los concesionarios suministrarán al Gobierno facturas de todos los artículos importados para la construcción, mantenimiento y explotación de cualquiera de las estaciones antes mencionadas, adquiridas, construidas o por construir de acuerdo con este contrato, y el Gobierno dentro de los quince días siguientes al recibo de estas facturas ordenará la libre introducción de los artículos que contengan, y facilitará en toda forma el despacho de tales artículos de modo que los concesionarios puedan tenerlos disponibles para uso inmediato en cualquiera de las estaciones indicadas.

24.—Este contrato no podrá ser traspasado a otras personas, empresas o compañías sin permiso del Gobierno, y la desobediencia a esta cláusula tendrá como consecuencia la caducidad del contrato.

25.—Los concesionarios se comprometen a construir, ya sea por cuenta del Gobierno o bien por cuenta de ellos, estaciones inalámbricas auxiliares-secundarias en San José, El Pozo o Golfo Dulce y Puntarenas, que sirvan para comunicarse entre ellas y con la estación principal de Limón. También se comprometen los concesionarios a mejorar al igual de esas estaciones auxiliares-secundarias la que el Gobierno tiene hoy en Colorado. El Gobierno tiene además el derecho de exigir a los concesionarios el establecimiento de otras estaciones auxiliares-secundarias, además de las indicadas anteriormente para la comunicación interior y en los lugares que crea conveniente y de acuerdo con los concesionarios. El Gobierno comunicará a los concesionarios, dentro del año siguiente a la aprobación de este contrato, si resuelve que tales estaciones se construyan por su cuenta o si desea que la construcción se haga por cuenta de los concesionarios. En uno y otro caso las construcciones deberán estar concluidas dentro de los dos años siguientes a la fecha en que el Gobierno notifique su resolución a los concesionarios. Se introducirá la mejora de la telefonía inalámbrica en las estaciones radiográficas tan pronto como ésta haya alcanzado un éxito comercial en la opinión de los concesionarios; y una vez que esto se haya alcanzado los concesionarios darán este servicio un año después

de que el Gobierno así lo haya notificado. El servicio de las estaciones auxiliares-secundarias se hará por medio de itinerarios establecidos por los concesionarios y aprobados por el Gobierno.

26.—La construcción de otras estaciones que necesite el Gobierno se efectuará por cuenta del Gobierno y éste pagará el precio de las mismas a los concesionarios dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que los concesionarios notifiquen al Gobierno el estar lista la obra y el Gobierno asumirá desde luego la administración y manejo de tales estaciones. Los concesionarios están obligados a instalar las nuevas estaciones que el Gobierno pida, de acuerdo con la cláusula 25 de este contrato.

27.—Si las estaciones auxiliares secundarias fueren construidas por cuenta de los concesionarios, éstos las administrarán y manejarán por el término de este contrato por cuenta propia, garantizándoles el Gobierno un seis por ciento anual, neto, sobre el capital invertido. En caso de que el monto general de entradas anuales de todas las estaciones radiográficas no alcanzare a cubrir el costo de mantenimiento y de administración, mejoras y repuestos de las mismas, y además el 6 % de interés anual antes mencionado sobre la inversión efectiva hecha al construir las estaciones, y también la proporción correspondiente a dichas oficinas auxiliares-secundarias en los gastos generales de toda la empresa, el Gobierno pagará a los concesionarios la diferencia que haya entre aquel monto de entradas y la suma de todos estos costos y gastos. Cada año se practicará esta liquidación y se pagará el saldo a los concesionarios.

28.—Para cumplir con la cláusula 27 de este contrato, los concesionarios enviarán al Gobierno un informe anual de los gastos y entradas de las estaciones. Los gastos incluirán todas las sumas invertidas por los concesionarios en la administración y mantenimiento, mejoras y repuestos de dichas estaciones, y además los gastos generales de manejo, mantenimiento, intereses, etc., todos los cuales serán debidamente clasificados. Las entradas serán aquella proporción de las tasas de todos los mensajes que se acumulen a dichas estaciones por trasmisión de mensajes que salgan de o sean dirigidos a lugares de Costa Rica o del exterior. Las ganancias líquidas o el déficit, según el caso, será el saldo que quede una vez que se deduzcan los gastos de las entradas. Se hará un balance anual de acuerdo con la cláusula 27 de este contrato, dentro de los noventa días siguientes al día en que se entregue el informe al Gobierno, y éste tendrá el derecho de inspeccionar los libros de la Empresa para controlar los informes a que esta cláusula se refiere.

29.—«Por inversión efectiva» como se usa en este contrato se entiende la suma total de dinero invertido por los concesionarios en la adquisición y construcción de dichas estaciones radiográficas antes mencionadas, inclusive la adquisición de los terrenos si los concesionarios se ven en la necesidad de comprarlos, la instalación del equipo necesario, las alteraciones necesarias en caso de la adquisición de estaciones por los concesionarios y los sueldos y gastos de sus jefes y empleados encargados y que trabajen en la construcción de dichas estaciones. Se agregará, además, a dicha suma la erogación hecha para introducir todas las nuevas mejoras en dichas estaciones, de cuando en cuando, que los concesionarios estimen necesarias y convenientes con el objeto de aumentar su eficacia y además de adoptar nuevos inventos y mejoras para tener las estaciones en el mejor pie moderno. Por «gastos generales de administración, mantenimiento, intereses, aseguro, etc.» se entenderá en este contrato todos aquellos gastos en que incurran los concesionarios en el manejo general de sus negocios, tales como sueldos y gastos de sus jefes, superintendentes, ingenieros e inspectores. Se estipula que a la estación o estaciones que adquieran, construyan o manejan, según este contrato, en Costa Rica se carga-

rá a prorrata la parte que le o les corresponda de tales gastos que dependerán del número total de estaciones que los concesionarios tengan en administración.

Por «gastos de manejo y mantenimiento» se entenderán según este contrato, todos aquellos en que incurran los concesionarios en el mantenimiento de su oficina u oficinas, los sueldos que paguen a sus empleados, las reparaciones hechas al equipo de sus estaciones, la prima de seguro de dichas estaciones, y el costo de alquiler, combustible, calor, luz y fuerza en conexión con dichas estaciones. Este término abarca todos los gastos llamados comúnmente costos de administración desde luego que los mismos no van incluidos en los términos «inversión efectiva» y «gastos generales de manejo, mantenimiento, intereses, aseguros etc.» descritos anteriormente. El Gobierno puede, si así lo desea, nombrar contabilistas que sean del agrado de los concesionarios para que examinen los libros de los concesionarios y para que revisen la distribución de sus gastos y los clasifiquen en las partidas «inversión efectiva», «gastos generales de manejo, mantenimiento, intereses, aseguro etc.» y «gastos de manejo y mantenimiento». En el caso de que surgiera alguna diferencia entre el Gobierno y los concesionarios, con motivo de la interpretación de los términos antes descritos, dicha diferencia se someterá a tres árbitros que sean contabilistas, uno por parte del Gobierno y otro por parte de los concesionarios, y el tercero en el caso de no opinar los dos primeros, por ellos mismos, y de común acuerdo. El fallo de los árbitros o una mayoría de ellos, según las circunstancias, será definitivo y obligatorio para ambas partes. El costo del arbitraje será pagado por el Gobierno y los concesionarios por partes iguales.

30.—Para la construcción de las estaciones mencionadas en la cláusula veinticinco y debido a las dificultades que hay hoy día para obtener de los manufactureros el acero para las torres y los aparatos de trasmisión, antes de un año, los pedidos de acero para las torres y los aparatos de trasmisión se harán dentro de un año después de que haya sido aprobado este contrato por el Poder Legislativo, y serán instalados y puestos a funcionar tan pronto como sea posible. Este término no excederá de un año contado desde el día en que se entreguen a los concesionarios en Limón, todos los materiales y aparatos pedidos.

31.—Para que el Gobierno logre, en el futuro, tener control sobre esta empresa inalámbrica, los concesionarios convienen en manejar la estación que se construya en San José, así como las de El Pozo o Golfo Dulce, Puntarenas y Colorado, durante un período de dos años si el Gobierno así lo desea. En este tiempo los concesionarios se comprometen a enseñar a aquellos jóvenes del país, que el Gobierno indique, todo lo que se relacione con el manejo de dichas estaciones, para recibir y trasmitir mensajes y otros detalles en conexión con lo anterior; se entiende, sin embargo, que no se recibirán más de tres aprendices a la vez. Si estos aprendices adquieren los conocimientos necesarios, y en la opinión de los concesionarios tienen las necesarias aptitudes para trabajar como radiotelegrafistas, se les empleará como tales tan pronto como se llene este requisito, y siempre que en la opinión de los concesionarios, haya un lugar vacante para emplear a dichos aprendices. Los empleados encargados del manejo de las oficinas auxiliares secundarias del interior de la República serán nombrados por los concesionarios. En caso de que el Gobierno tenga motivos debidamente comprobados sobre la mala conducta o proceder de cualquier empleado, avisará esto a los concesionarios e incluirá la respectiva documentación para que los concesionarios procedan a separarlos del servicio. Después de los dos años, contados desde la fecha en que se hayan puesto al servicio las estaciones auxiliares-secundarias, el Gobierno tiene la opción de decidir si maneja estas estaciones, durante la duración de este contrato, con sus propios empleados y por su propia cuenta, o si las siguen manejando los concesionarios por su cuenta de acuerdo con las cláusulas 25 y 27 anteriores.

32.—Cualquier otra diferencia que surja entre ambas partes con motivo de este contrato, se someterá a la decisión de árbitros; cada parte elegirá el suyo y si ambos no llegaren a un acuerdo en el fallo que deban dar, y si las partes no se entienden para nombrar un tercer árbitro, los dos primeros harán el nombramiento. Los árbitros serán costarricenses. El fallo de los dos árbitros o del tercero en discordia será final e inapelable.

33.—Las estaciones auxiliares-secundarias del interior no podrán enviar mensajes al exterior si no es por medio de una reglamentación especial que harán los concesionarios.

34.—Al ser aprobado este contrato por el Congreso Constitucional de Costa Rica, los concesionarios depositarán al Gobierno la suma de ($ 5,000-00) cinco mil pesos oro americano que les será devuelto a los concesionarios tan pronto como hayan establecido una o más estaciones radiográficas de acuerdo con este contrato.

35.—Para garantizar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que los concesionarios toman a su cargo por el presente contrato, rendirán fianza por veinticinco mil pesos oro americano a satisfacción del Gobierno.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente contrato en la ciudad de San José, a los cinco días del mes de mayo de mil novecientos veintiuno.—(f.) Narciso Blanco,—(f.) J. J. Carranza,—(f.) Ricardo Pacheco Lara.

Casa Presidencial, San José, a los seis días del mes de mayo de mil novecientos veintiuno..

Apruébase el convenio anterior. — Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Narciso Blanco Mora, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y por otra Manuel Goyenaga Meléndez, Carlos y Julio de los mismos apellidos, mayores de edad, casados los dos primeros, soltero Julio, comerciante el primero, agricultor el segundo, comerciante el tercero, Maximiliano Fischel Hisberg, comerciante, casado, norteamericano, vecino como el primero de aquí, José de Jesús Baltodano Reyes, Célimo Baltodano Reyes, José Orias Núñez, mayores de edad, casados, agricultores, vecinos como Carlos y Julio de Canjel y costarricenses.

Considerando:

Que el Congreso Constitucional, por decreto de 26 de noviembre de 1913, declaró inalienables y del dominio del Estado, los yacimientos de carbón, las fuentes y depósitos de petróleo y cualesquiera otras sustancias hidrocarburadas existentes en el territorio de la República, dejando a salvo los derechos adquiridos por terceros con anterioridad, y dispuso que la concesión y derecho para explotarlos sólo pueden obtenerse por tiempo limitado y mediante las condiciones que una ley posterior establezca.

Considerando:

Que el Gobierno de Costa Rica, que en adelante se denominará el Gobierno, desea que dichos depósitos se exploren, exploten y se pongan en bases comerciales productivas.

Considerando:

Que los señores dichos, Manuel, Carlos y Julio Goyenaga Meléndez, Maximiliano Fischel Hisberg, José de Jesús y Célimo Baltodano Reyes y José Orias

Núñez, que en adelante se denominarán los contratistas, desean emprender en una parte del territorio de Costa Rica, la exploración y explotación de dichos depósitos y yacimientos de carbón o de hidrocarburos de otras clases, como se expresa detalladamente en el primer considerando, y ponerlos en condiciones comercialmente productivas, con arreglo a las estipulaciones que se expresarán y respetando los derechos que pudieran tener terceros conforme a dicha ley, han convenido en lo siguiente:

I

Los contratistas se obligan:

a)—A invertir en el curso de dos años, una suma no menor de cien mil colones, en estudios y exploraciones o explotaciones en las provincias de Puntarenas y Guanacaste en las zonas siguientes: Norte, río de las Cañas aguas arriba hasta el lindero del cantón de Santa Cruz o Diriá; al Sur, hasta Cabo Blanco en el Océano Pacífico; al Este, río Tempisque y Golfo de Nicoya; y al Oeste, Océano Pacífico. En toda esta área, los contratistas tienen descubiertos carbón y petróleo y otras sustancias hidrocarburadas en la provincia de Puntarenas, cantón primero, distrito cuarto, con los linderos que siguen: Norte, quebrada La Arena, y terrenos de Célimo Baltodano; Sur, cerro de la Balsa; Este, propiedad de Emilio Gómez; y Oeste, propiedad de Bernardino Baltodano. Estos yacimientos se hallan en la quebrada del Pochote, en Canjel. Otros yacimientos se encuentran en la quebrada de Enmedio del río Millal, con los linderos siguientes: Norte, río Javillo y propiedad de Fidel Baltodano; Sur, última quebrada del Millal y playa del Coyote; Este, camino para la playa del Coyote y terrenos nacionales; Oeste, cabecera del río Bejuco. Norte, cordillera del Pital; Sur, quebrada de la Balsa y cerro del mismo nombre; Este, montaña de Canjel y finca de Célimo Baltodano; Oeste, cerro Azul y cabecera del río Juan de León. Norte, terreno de Emilio Gómez y cerro de Santa Elena; Sur, río Blanco de las Dominicas; Este, vecindario del Jicaral y Golfo de Nicoya; y Oeste, río San Juan de León. Norte, Colonia de Carmona; Sur, terrenos de Célimo Baltodano; Este, Los Pavones; Oeste, cerro Azul. Disfrutarán también del dereeho de explotación en una área no mayor de cincuenta mil hectáreas en las provincias de Puntarenas y Guanacaste, siempre que esa extensión sea técnicamente una prolongación de los yacimientos o depósitos descubiertos o que descubrieren los concesionarios en las regiones ya dichas. Todo con el objeto de verificar la existencia de fuentes y depósitos de petróleo, carbón o hidrocarburos en general (que en adelante se denominarán depósitos) y de determinar si son explotables. Los dos años dichos se contarán desde la fecha de la publicación de esta ley. Los contratistas harán los estudios y exploraciones referidos sin perjuicio de terceros de mejor derecho.

b) A invertir en el curso de tres años contados desde el fin de dichos dos años, una suma no menor de doscientos cincuenta mil colones, ya sea en exploraciones, ya sea en explotaciones de las sustancias referidas.

c) A formar una compañía anónima que se denominará «Compañía Nacional de Hidrocarburos del Pacífico» en forma legal a más tardar seis meses después de promulgada la ley que aprueba este contrato, que no podrá ser traspasado sino con la aprobación del Poder Legislativo. Y en ningún caso ni por ningún motivo se recurrirá a la vía diplomática, pues la empresa deberá someterse en todo a las leyes y tribunales de la República de Costa Rica, constituyendo un motivo de caducidad inmediata y de hecho el solo intento de reclamo diplomático. El Gobierno se reserva el derecho de ejercer el control que juzgue necesario para el efecto de verificar el porcentaje que corresponde como precio de esta concesión. Para el servicio de la Empresa los contratistas se obligan a ocupar preferentemente a los hijos del país. Caducará esta concesión si seis meses después de la fecha de la publicación de la ley que aprueba el contrato no está formada la compañía.

II

Los contratistas cumplirán bien su contrato en el caso de que procedan a cualquiera explotación, sea el petróleo, sea de carbón, sea de cualquiera otra sustancia hidrocarburada, pues el objeto de esta concesión no es exclusivamente la explotación del petróleo o del carbón sino de cualquiera de estos productos o de todos o de alguna sustancia hidrocarburada.

III

El Gobierno otorga permiso a los contratistas para establecer tuberías para la conducción del petróleo o de cualquiera otra sustancia hidrocarburada y sus derivados, debiendo someterse los contratistas a los reglamentos que para esta clase de tuberías se dictaren en la época en que hubieren de establecerse; para traficar por tierra y por agua sometiéndose a las leyes, decretos y reglamentos generales existentes o que en adelante se establezcan sobre policía del tráfico; para establecer y explotar refinerías y para ejecutar todas las obras que exijan la explotación del petróleo, carbón y demás sustancias hidrocarburadas; para construir depósitos de almacenamiento, acueductos, canales, muelles, faros, teléfonos, telégrafos, ferrocarriles, tranvías, plantas de energía eléctrica y líneas de trasmisión, concediéndole a este efecto todas las tierras baldías que fueren necesarias dentro de la zona al principio determinada, para lo cual deberá obtener en cada caso permiso de la Secretaría de Fomento, correspondiendo a esta oficina determinar de acuerdo con el contratista la forma en que han de verificarse todas las construcciones a que se refiere este artículo. Caso de que la Secretaría de Fomento y los contratistas no estuvieren de acuerdo en la forma en que hubieran de hacerse tales construcciones, el punto será resuelto por expertos nombrados uno por cada parte y un tercero, para el caso de discordia, designado por los otros expertos. Es entendido que todo será para el servicio exclusivo de la empresa, sin perjuicio de terceros de mejor derecho, tomando las precauciones que exijan la seguridad y salubridad pública y el tráfico por calles y caminos.

IV

Los contratistas tendrán derecho, sin que esto implique monopolio, a utilizar todos los ríos que crucen terrenos nacionales o municipales para el establecimiento de plantas de energía eléctrica y líneas de trasmisión y para fuerza de alumbrado, para el uso exclusivo de la empresa o de alguna población si lo permitiere el Poder Ejecutivo. Los contratistas deberán pagar el canon establecido por la ley, de acuerdo en un todo con ésta. Los contratistas tendrán derecho a cortar en terrenos baldíos las maderas que fueren necesarias para el uso de su empresa exclusivamente. En igual forma podrán hacer uso de todo material de construcción como piedra, cal, barro, etc.

V

La empresa será considerada como de utilidad pública.

VI

Los baldíos ocupados por los contratistas en edificios, fábricas y demás necesidades de la empresa quedarán en uso gratuito de la empresa y para seguridad de la misma se le otorgará el título o títulos correspondientes, así como de las zonas que exploten, durante todo el tiempo que dure este contrato.

VII

En compensación de los derechos otorgados y de las concesiones expresamente consignadas en este contrato, además de las inversiones indicadas ya, los contratistas pagarán al Gobierno en la Tesorería General de la República el siete por ciento del valor del petróleo, carbón y demás sustancias hidrocarburadas que extraigan de los depósitos comprendidos en este contrato y que sean de propiedad del Estado o denunciadas por particulares o compañías que los hubiesen cedido a los contratistas; y el dos por ciento del valor de las mismas sustancias será pagado a la municipalidad del cantón donde se exploten, distribuyendo ésta la mitad del producto neto que obtenga por partes iguales entre los demás municipios de la provincia a que pertenezca; el depósito se hará, para verificar este pago, en el Banco Internacional de Costa Rica, a la orden del referido o referidos municipios, que deberán dedicarlo exclusivamente a construcción y conservación de sus vías públicas y al mejoramiento higiénico de toda su jurisdicción de acuerdo con las respectivas Secretarías de Estado. Los giros que se expidan contra ese depósito deberán ir firmados para su pago, por el Secretario de Estado o por el Gobernador de la provincia y por el Presidente Municipal respectivos. El valor que servirá de base para el pago de este canon será el precio medio obtenido por los contratistas durante cada año por el producto de las sustancias crudas a bordo en Nueva York o en otro puerto de venta. Para la fijación del precio se tendrá en cuenta el informe que envíe el Cónsul de Costa Rica del puerto respectivo, junto con el visto bueno del Jefe del Departamento de Comercio del mismo lugar. Para determinar dicho precio se deducirá solamente el costo exacto del transporte de las sustancias dichas desde la orilla del pozo, la boca de la mina o el yacimiento, hasta el lugar de venta que se escoja para dicha fijación. Queda a opción del Gobierno o del municipio tomar parte o el todo del tanto por ciento que a cada uno corresponde en sustancias crudas o su equivalente en productos refinados, y en tal caso los contratistas deberán hacer la entrega en cualquier lugar que el Gobierno o el municipio indiquen entre todos los conectados con los depósitos. El costo de transporte de sustancias crudas no deberá exceder de lo que se paga corrientemente en la fecha en que se hace y lo pagará el Gobierno o la municipalidad.

VIII

El idioma, para todo lo que a esta empresa se refiera, es el castellano.

IX

El Poder ejecutivo podrá fiscalizar los manejos de la Compañía en cuanto se refire a sus intereses o a los de la comunidad.

X

Los contratistas se comprometen a suministrar gratis al Gobierno, a la orilla del pozo, el petróleo crudo que deseara tomar para el funcionamiento de los ferrocarriles ahora existentes de su empresa y que él administre gas de las tuberías de los contratistas para el alumbrado de edificios y escuelas del Gobierno y de los municipios y a transportar los mismos por el costo exacto a los lugares que indique el Gobierno y que estuvieren conectados por instalaciones de transporte de propiedad de los contratistas.

Asimismo se obligan los contratistas a suministrar gratis y en las mismas condiciones que para el Ferrocarril al Pacífico el petróleo crudo para el Ferroca-

rril de Guanacaste siempre que tal ferrocarril sea empresa del Gobierno, aun cuando éste no lo administre. Esta obligación referente al Ferrocarril de Guanacaste se mantendrá sobre la base de una producción diaria no menor de ocho mil barriles obtenida por los contratistas.

XI

Los contratistas tendrán derecho durante el tiempo de este contrato:

a) A exportar libre de servicio de muellaje y de todo derecho de exportación, el carbón, el petróleo y todos los productos hidrocarburados que obtengan de esa zona concedida una vez en explotación, ya sea en estado natural, refinado, elaborado o en otras formas

b) A importar libre de servicio de muellaje y de derechos de aduana, maquinaria para gas, para refinar petróleo y para beneficiar el carbón y todos los productos hidrocarburados, las tuberías para estas industrias así como los accesorios para las mismas, tanques, perforadoras y accesorios, bombas, los útiles y sustancias químicas para el laboratorio, explosivos y sus accesorios, fulminantes y baterías para los mismos, todo en cantidad requerida para la explotación de la empresa o empresas de los contratistas.

Si los contratistas necesitaren importar artículos que se han de descargar en la zona concedida donde no haya puerto habilitado podrán hacer dicha importación siempre que al hacer el pedido lo hayan comunicado a la Secretaría de Hacienda y que al desembarcar los objetos esté presente un empleado del Gobierno encargado de verificar y hacer el registro de ley. Los gastos que se ocasionan con motivo de este servicio serán por cuenta de los contratistas.

c) Los contratistas y los capitales que invierta en esta empresa así como sus productos estarán exentos de todo impuesto especial ya sea nacional o municipal, pero no de los nacionales que sean de carácter general que existan hoy o que en lo futuro se establecieren.

XII

Los contratistas tendrán exclusivo derecho durante cuatro años en el área determinada para localizar, medir o hacer que se localicen y midan los depósitos que ellos desean hacer producir comercialmente durante el tiempo que rindieren fruto o ganancia esos depósitos, con el máximo de duración de este contrato.

Los contratistas presentarán o harán que sean presentados durante el siguiente año al de la localización, a la Secretaría de Fomento, planos de dichas medidas describiendo con sus respectivos mojones y linderos los terrenos localizados: la presentación de los planos de dichas medidas reservará para los contratistas durante el tiempo de este contrato los depósitos comprendidos en los límites de dichas medidas. Pero la superficie total que los contratistas tendrán derecho a localizar, medir y explotar o hacer que se localice, mida y explote, no excederá del área descrita al principio.

XIII

Los derechos del subsuelo en cuanto a los depósitos, serán de propiedad exclusiva de los contratistas durante el término de este contrato, pero en cuanto a las demás sustancias se estará a lo que dicten las leyes del país para su explotación.

Es entendido que las tierras baldías de las áreas que se localicen sólo se conceden a los contratistas y que nadie fuera de ellos, durante la vigencia de este

contrato, podrá aprovechar en modo alguno los depósitos del subsuelo, pero la superficie seguirá siendo de propiedad del Estado, el cual dispondrá de las tierras conforme a la ley.

XIV

Las obligaciones de los contratistas quedarán en suspenso si ocurriere un caso fortuito o de fuerza mayor como guerras, huelgas, inundaciones, incendios o cualquiera otra circunstancia semejante que impida su cumplimiento. La suspención durará solamente el tiempo del impedimento y dos meses más. Los contratistas avisarán al Gobierno cuando tales circuntancias imprevistas o de fuerza mayor se presenten y el Gobierno manifestará por escrito su convencimiento. de tales circunstancias: sin este requisito, no se considerará que existe impedimento de fuerza mayor para los efectos de este contrato. En caso de discrepancia se estará a lo que resuelvan los Tribunales de Costa Rica.

XV

Este contrato caducará y así podrá declararlo administrativamente el Gobierno en los siguientes casos: si no se hacen las inversiones de dinero estipuladas, si no se hacen las exploraciones y explotaciones en los términos indicados, si no se pagan oportunamente los derechos de que habla el artículo VII, si cede este contrato a Estado o Gobierno extranjero, si los contratistas presentan reclamo diplomático originado por motivo del presente contrato, o si se traspasa ya sea por venta, arriendo, hipoteca o de cualquier otro modo, salvo el previo consentimiento del Poder Legislativo. No se declarará la caducidad antes de haberse oído a los contratistas en su defensa.

XVI

Los contratistas tendrán derecho a renunciar este contrato en cualquier tiempo sin lugar a ninguna indemnización.

XVII

Los contratistas se comprometen a respetar los derechos de tercero que en cualquier forma legal puedan hacerse valer porque los depósitos que se les concedan son únicamente los de propiedad nacional.

En todo caso los contratistas respetarán las poblaciones existentes que queden dentro de su concesión y no podrán sin permiso especial del Congreso hacer exploraciones o explotaciones dentro de ellas. Las poblaciones de que aquí se habla son aquellas que tengan más de doscientos habitantes.

Los contratistas no podrán impedir el libre tránsito y comercio de los costarricenses y extranjeros, y la actuación administrativa, judicial, militar, etc., dentro del radio que abarca la concesión.

XVIII

Siendo el propósito de los contratistas formar la compañía que se dijo con capital nacional para el objeto de este contrato, ofrecerán sus acciones dentro del país hasta por tres meses contados de la fecha en que se ha publicado en La Gaceta este contrato como ley de la República. Caso de que no fueran suscritas podrán conseguir el capital que creyeren necesario en el extranjero.

XIX

El término de este contrato será de cuarenta años que se contarán desde la fecha de la promulgación de esta ley. Si después de este término el Gobierno quisiese celebrar un nuevo contrato, los contratistas tendrán la preferencia en iguales condiciones que las mejores propuestas por cualquier persona que se presentare.

XX

El domicilio principal de la Compañía que se forme deberá estar siempre en Costa Rica.

XXI

Los contratistas se obligan a proporcionar a sus operarios, peones y empleados todos los medios preventivos y curativos contra los peligros del clima y enfermedades que contrajeren en la zona de los trabajos; construirán habitaciones higiénicas y mantendrán a su costa servicio gratuito de médico y medicinas para todos sus servidores y sus familias que estén en las zonas de exploración y de explotación, debiendo someterse a las leyes y reglamentos generales que se dictaren sobre esta materia.

En fe de lo cual firman los otorgantes en San José, capital de la República de Costa Rica, a las nueve horas del día treinta y uno de mayo de mil novecientos veintiuno.

Se advierte que el presente contrato lo firman el señor Manuel Goyenaga Meléndez por sí y en representación de Carlos y Julio de sus mismos apellidos, José de Jesús y Célimo Baltodano Reyes y José Orias Núñez.—(f.) NARCISO BLANCO. (f.) MANUEL GOYENAGA.—(f.) M. FISCHEL.

Entre los infrascritos NARCISO BLANCO MORA, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, que en lo sucesivo se llamará el Gobierno y FRANCIS MARRION SCARBORO DAUGHTRY, mayor, casado, comerciante, ciudadano de lo Estados Unidos de América, y vecino de esta ciudad. que en lo sucesivo se denominará el empresario, han convenido en celebrar el siguiente contrato ad-referendum: autorizado el primero por el señor Presidente de la República.

I

El empresario se compromete a invertir un capital de no menos de cien mil dólares en el establecimiento de un matadero y planta refrigeradora y empacadora de carnes de toda clase para la exportación y el consumo local.

La construcción del edificio e instalación de la planta, deberá comenzar dentro de los seis meses siguientes a la aprobación de este contrato por el Congreso Constitucional.

II

La instalación, construcción y equipo de dicha planta, tanto en cuanto al edificio y sus enseres como en cuanto a condiciones higiénicas, será igual a las más modernas y completas que se usen en los Estados Unidos de América.

Los planos del edificio serán sometidos a la aprobación del Gobierno.

III

El matadero, la planta y las dependencias de una y otra estarán sujetas a la inspección del Gobierno, quien podrá si lo tiene a bien, ejercerla por medio de empleados especiales.

Todos los productos de la empresa, sean para el consumo local, o para la exportación, habrán de ser de buena calidad, limpios e higiénicos; y no podrán ponerse a la venta, ni empacarse para la exportación antes de haber pasado la inspección correspondiente.

El empresario se obliga a someterse a los reglamentos de policía sanitaria que se dicten.

IV

El empresario publicará cada mes su tarifa de precios y no podrá alterarla durante ese tiempo.

V

El empresario no podrá exportar los productos de la planta, sino una vez satisfechas las necesidades del consumo local.

VI

Si el Gobierno necesitare servirse de los veterinarios de la empresa o de sus laboratorios para el examen de carnes, animales etc. por requerirlo así la higiene pública, podrá hacerlo sin incurrir en más gastos que el de las medicinas o productos químicos que emplee, los cuales pagará al precio de costo.

VII

El empresario se obliga a emplear de preferencia operarios costarricenses en sus trabajos, salvo aquellos para los cuales se necesite habilidad técnica.

VIII

En compensación a las facilidades que por el presente contrato se otorgan, el empresario pagará al Gobierno anualmente una suma igual al seis por ciento en los primeros diez años, al ocho por ciento en los segundos diez años y al diez por ciento en los últimos diez años, de sus ganancias netas.

IX

El Gobierno por su parte otorga al empresario las siguientes ventajas:

a) El empresario tendrá derecho durante el término de treinta años a instalar en cualquier punto de la República uno o más establecimientos para el destace de ganado mayor y menor, plantas para la preparación y refrigeración de las carnes, y el extracto de todas las clases de las mismas; para el aprovechamiento de residuos de los animales destazados, tales como cascos, cuernos, huesos, sangre, pieles en general y para el empaque y conservación de los productos y derivados del ganado, en frascos, latas, cuñetes, barriles, cajones, cartones etc., en la inteligencia de que esto no constituye monopolio sino el derecho de que a ninguna persona o compañía se otorguen iguales o mayores ventajas que las que expresa el presente contrato.

b). La empresa podrá durante el término de la concesión, introducir libre de todo derecho nacional o municipal las maquinarias necesarias a la empresa y demás efectos para su completa instalación.

c). La empresa tendra la protección del Gobierno con todas las garantías que ofrecen las respectivas leyes de la República actualmente en vigor, las cuales se consideran incorporadas al presente contrato.

Durante el término de este contrato, la exportación de carnes tales, carne de res, ternero, volatería, carnero, jamón, tocino, manteca, salchichas en estado natural, curado o conservadas u otros productos de la empresa, estarán igualmente libres de todo derecho.

d). La empresa, su capital, sus productos y ganancias, estarán absolutamente libres de toda contribución, excepción hecha de los derechos de destace actualmente en vigor.

e). La empresa podrá establecer para su servicio, instalaciones eléctricas, tranvías y mercados o centros de distribución; plantas para la fabricación de hielo, para la manufactura de envase de todas clases y de abonos hechos con los productos, según las leyes establecidas.

f). La empresa tendrá también derecho al uso libre del agua necesaria para el servicio de sus instalaciones, siempre que con ello no infrinja los reglamentos de policía, pagando el canon de ley y sin perjuicio de terceros.

g). Si el empresario lo creyere conveniente podrá introducir libre de derechos sementales para las mejoras de las razas.

X

Es entendido que el empresario tendrá en todo caso, que sujetarse a los tratados entre Costa Rica y los demás países, respecto al destace y conservación de carnes y demás productos de su empresa destinados a la exportación; y que para la exportación libre de sus artículos tendrá en cada caso que solicitar la autorización de la Secreartía de Hacienda.

XI

Si el empresario organizare una compañía para los propósitos de este contrato, ella asumirá todos los derechos y obligaciones resultantes del mismo; tendrá sus oficinas en esta República y estará sujeta a las leyes y a la jurisdicción de los Tribunales nacionales.

XII

Toda cuestión que se suscite con motivo de este convenio, sea en cuanto a su inteligencia o su ejecución, será resuelta por un Tribunal de Arbitros nombrados uno por el Gobierno y otro por el empresario; y el tercero, si fuere preciso, por estos dos; y no se acudirá en ningún caso a la vía diplomática.

XIII

Este contrato, para ser válido, habrá de ser sometido a la aprobación del Congreso.

Los términos de las concesiones otorgadas al empresario, se contarán desde el día que notifique al Gobierno estar funcionando el matadero y planta refrigeradora y empacadora que será a más tardar dentro de un año, desde el comienzo

de los trabajos, según lo dicho en la cláusula 1ª., salvo caso fortuito o fuerza mayor.

En fe de lo cual firman los otorgantes en la ciudad de San José a las catorce y media del catorce de junio de mil novecientos veintiuno.—(f.) NARCISO BLANCO (f.) F. M. SCARBORO.

Casa Presidencial, San José, a los catorce días del mes de junio de mil novecientos veintiuno.

Apruébase el contrato anterior.—JULIO ACOSTA. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—NARCISO BLANCO.

NARCISO BLANCO MORA, Secretaro de Estado en el Desoacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, y por la otra CARLOS BRENES ORTIZ, mayor de edad, casado, abogado y de este vecindario, como apoderado generalísimo de MR. MILLARD BERNARD HERELEY LANTRY, mayor de edad, casado, empresario, ciudadano de Estados Unidos de Norte América y vecino de Chicago.

Por cuanto es angustioso el plazo implícitamente fijado para que la Pan American Petroleum and Transport Company, domiciliada en New York, acepte los contratos de cinco y trece de noviembre del año pasado, aprobado con modificaciones por el Congreso Constitucional, por decreto Nº. 22 de 15 de abril último, sancionado por el Poder Ejecutivo el 21 del mismo mes de abril, han convenido en que todos los términos expresados en los referidos contratos comenzarán a contarse desde hoy.

En fe de lo cual firman los otorgantes en San José, capital de la República de Costa Rica, el día diez y seis del mes de junio de mil novecientos veintiuno. (f.) NARCISO BLANCO.—(f.) CARLOS BRENES.

NARCISO BLANCO MORA, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, que en adelante se denominará «El Estado», y por otra RUDOLF DOLGE, en nombre y representación de la Standard Oil Company de California, domiciliada en San Francisco de California, Estados Unidos de Norte América, que se llamará «La Compañía», han convenido en lo siguiente:

La Compañía se obliga:

1).—A explorar y explotar en las provincias de Limón, Guanacaste y Puntarenas, en terrenos reducidos a dominio particular, y respetando siempre mejores derechos válidamente adquiridos, el petróleo y demás sustancias hidrocarburadas que en aquéllos pudieran existir.

El área total de los terrenos objeto de la explotación no podrá nunca exceder de cincuenta mil hectáreas.

2).—A iniciar y continuar activamente los trabajos de exploración preliminar, localización, preparación de caminos, etc., para el primer pozo dentro de un plazo de noventa días contados desde la fecha de la legal aprobación de este convenio.

Las exploraciones y explotaciones se localizarán en los terrenos particulares y la Compañía dará aviso oportuno al Estado respecto a la provincia y lugar en donde se han de iniciar los trabajos.

3).—A tener importada en territorio de la República una moderna y poderosa maquinaria de perforación para un pozo qe petróleo por lo menos, dentro de

los sesenta días después de vencido el plazo para la exploración, y a tener montada la maquinaria y comenzado el taladro de un pozo por lo menos, dentro de un plazo de noventa días a contar de la expiración del señalado para la importación de la maquinaria.

4).—Después de comenzado el taladro, a continuar perforando sin interrupción, con la debida diligencia y toda buena fe hasta encontrar petróleo en cantidad, que a juicio de la Compañía, se estime cantidad comercial, o hasta una profundidad después de la cual continuar perforando sería improductivo, a juicio de la Compañía. Si no se encontrare petróleo en tal cantidad comercial en el primero o en los primeros pozos hechos por la Compañía, ésta tendrá derecho de trasladar sus campamentos, maquinaria, materiales, etc. y de perforar otros pozos hasta encontrar petróleo en dicha cantidad comercial, siendo entendido que la perforación de todos estos pozos debe ser hecha sin interrupción y con toda buena fe. Es asimismo entendido que en ningún caso podrá haber un lapso mayor de seis meses entre la fecha en que se abandone el pozo o pozos improductivos y el comienzo del nuevo o nuevos pozos.

Después de abandonado el taladro del primero o de cualesquiera de los subsiguientes pozos, por improductivos, la Compañía tendrá el derecho de cesar definitivamente de perforar y de dar por cancelado este contrato, y los derechos y obligaciones a él anexos, sin que el Estado y la Compañía puedan reclamarse indemnización alguna.

5).—A indemnizar conforme a la ley al dueño o dueños los perjuicios que pudieran sufrir en la superficie de sus terrenos por causa de la explotación, pues la Compañía no emprenderá operaciones sin haber antes celebrado un contrato en forma con dichos propietarios.

6).—A sostener contra cualquier tercero interesado el litigio o litigios que pudieran originarse por causa de los trabajos, pues se entiende que en todo caso la Compañía asumirá la responsabilidad y por lo mismo pagará el principal y costas si el Estado fuere vencido.

7).—A pagar al Estado por todo impuesto, presente o futuro, nacional o municipal, el siete por ciento del producto crudo que se obtenga y que éntre y se mida en los tanques medidores, deducido el aceite necesario para los trabajos de explotación. De este siete por ciento, dos sétimos o sea el dos por ciento del total, serán para el Municipio en cuya jurisdicción se encuentre el pozo productor.

a)—La Compañía se obliga a elección del Estado, a entregar en especies, a la orilla del tanque medidor, el dicho siete por ciento del producto crudo que se obtenga, conserve y mida, o a comprar dicho producto al mismo precio que la Compañía pague a otros vendedores en la misma fecha y en el mismo vecindario por petróleo de igual carácter, gravedad y calidad, y si no pudiera llegarse a tal avenimiento, el precio será fijado de tiempo en tiempo, a solicitud de cualquiera de las partes, por medio de árbitros arbitradores.

b)—En caso de tal arbitramento, cada una de las partes nombrará un árbitro de acuerdo con lo prescrito en el artículo 423 del Código de Procedimientos Civiles.

c)—Dichos pagos si se hacen en dinero, se liquidarán por trimestres vencidos, pero la Compañía gozará cada vez de un plazo, no mayor de tres meses, para efectuar la liquidación del respectivo trimestre vencido.

8.—Los plazos fijados en los incisos 2, 3 y 4 anteriores se suspenderán y prorrogarán en caso de accidente, incendio, huelga, guerra o perturbación de la paz y en general de fuerza mayor o cualesquiera otras causas que estuvieran fuera del control de la Compañía. Los plazos comenzarán a correr nuevamente dos meses después de la desaparición de la causa interruptora.

9.—A presentar a la Secretaría de Estado en el Despacho de Fomento, cada seis meses, a contar de la fesha en que se apruebe legalmente este contrato y dentro de los tres meses siguientes a cada semestre, un informe sobre los trabajos ejecutados.

II

El Estado se obliga:

1).—A permitir la construcción, mantenimiento y explotación de las líneas de tubería y medios de transporte y comunicaciones, teléfonos, telégrafos, inalámbricos, caminos, canales, tranvías, muelles, puertos y demás obras que fueren necesarias para los fines de la empresa, las cuales obras se dedicarán exclusivamente al desarrollo de la misma.

2).—A autorizar la venta y exportación libres de todo derecho e impuesto, presente o futuro, nacional o municipal, de los productos naturales, refinados, elaborados o derivados del petróleo, gas y demás hidrocarburos y sustancias aliadas que se obtengan, una vez satisfechas las necesidades del consumo del país.

a)—El stock del petróleo necesario al consumo del país será fijado de común acuerdo entre ambas partes y prorrateado entre todos los diversos productores de petróleo. En caso de diferencia, ésta será dirimida por árbitros arbitradores a petición de cualquiera de las partes.

b)—La Compañía podrá establecer plantas para la refinación de sus productos y de los que compre a otros productores, pero en ningún caso estará obligada a entregar sus productos crudos a otras empresas semejantes. Siempre tendrá derecho a exportar, libre de impuestos y sin restricción todos sus productos crudos, refinados o elaborados con deducción de lo que está comprometida a reservar para el dicho consumo del país, siendo entendido que ni la venta, ni la exportación, ni la fabricación o refinación de dichos productos quedarán sujetas a ningún impuesto nacional o municipal.

3).—A permitir la importación, libre de todos los derechos de aduana, puerto y muellaje, actuales o futuros, de la maquinaria, equipo y demás materiales necesarios para los fines de la empresa y asimismo, cuando la Compañía lo solicite de las maquinarias y materiales para la refinación y elaboración de toda clase de productos que tengan por base el petróleo crudo, gas u otros hidrocarburos y demás sustancias aliadas.

4).—A permitir la ocupación y aprovechamiento gratuito del terreno indispensable, en los nacionales o municipales aún no ocupados, de las maderas y otros materiales para el establecimiento y construcción de los edificios y otras obras de la empresa, lo mismo que el aprovechamiento de las aguas necesarias para fuerza motriz, desarrollo de energía eléctrica y demás usos, de conformidad con la Ley de Fuerzas Hidráulicas, siempre que estas ventajas sean exclusivamente para favorecer los trabajos de la empresa.

5).—A declarar, conforme las reglas y trámites de la ley, la expropiación de los terrenos que fueren indispensables para la instalación de los oleoductos, muelles, caminos, canales, tranvías y otros medios de transporte y comunicaciones y demás trabajos de la empresa, a cuyo efecto ésta será considerada de utilidad pública.

III

Este contrato estará en vigor durante el espacio de veinte años que se comenzarán a contar desde la fecha en que sea publicado el mismo en el Diario Oficial con la sanción de ley.

Al terminarse dicho período de veinte años, la Compañía tendrá el derecho de continuar la explotación de todos los pozos taladrados por ella dentro de dicho período de veinte años, mientras ellos produzcan petróleo en cantidad comercial a juicio de la Compañía, y durante este período adicional la Compañía no podrá abrir nuevos pozos, pero en todo lo demás estará sujeta a todas las obligaciones y gozará de todos los derechos y privilegios a ella otorgados por este contrato.

IV

Es entendido que el presente convenio no significa ni entraña privilegio exclusivo en favor de la Compañía, pero ésta gozará de cualquiera ventaja o derecho, inclusive la de un canon inferior al de siete por ciento aquí estipulado, que otorguen nuevas leyes y reglamentos, o concesiones hechas a otras personas, siempre que la Compañía dé contraprestaciones equivalentes a las concedidas por el Estado.

V

La Compañía no podrá ceder ni traspasar el presente contrato sin previo permiso del Poder Ejecutivo, pero en ningún caso a Gobierno extranjero.

La Compañía deberá tener en Costa Rica durante la vigencia de este contrato un representante apoderado generalísimo especial para todo lo concerniente a lo aquí pactado.

VI

Cualquiera dificultad que pudiera surgir entre las partes por razón de este convenio será resuelta conforme a las leyes del país por árbitros arbitradores y en ningún caso la Compañía acudirá a la vía diplomática.

VII

Este contrato será sometido a la aprobación del Congreso Constitucional inmediatamente.

En fe de todo lo estipulado se firman dos ejemplares iguales en la ciudad de San José de Costa Rica, a los dieciséis días de junio de mil novecientos veintiuno. (f.) Narciso Blanco.—(f.) Rudolf Dolge.

Narciso Blanco Morá, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, por una parte, y por otra, Julius A. Liggett, en representación de la Compañía «All America Cables Incorporated», según poder que exhibe, una Compañía americana, establecida de acuerdo con las leyes del Estado de Nueva York, hemos convenido en el siguiente contrato, con la previa autorización del señor Presidente de la República.

I

El Gobierno de Costa Rica autoriza a la Compañía «All America Cables Incorporated» para tender en las costas y en las aguas de la República uno o más cables submarinos que pondrán en comunicación el puerto o los puertos de Costa Rica, que la Compañía considere más conveniente, con el sistema de cables internacionales que posee la Compañía. La primera instalación la hará la Compañía a más tardar dentro de los diez y ocho meses siguientes a la aprobación de este contrato por el Congreso.

II

La Compañía queda asimismo autorizada para establecer en las ciudades que considere conveniente oficinas telegráficas pasa recibir y entregar al público los mensajes que se dirigen de la República al exterior o que del exterior se reciban por sus cables destinados para puntos en la República, y con ese fin la Compañía podrá instalar las líneas telegráficas terrestres necesarias para conectar los extremos de sus cables con dichas oficinas telegráficas con la condición de que dichas líneas se usarán solamente para el servicio de la Compañía y para la trasmisión de cablegramas internacionales. Además de las oficinas telegráficas de que trata este artículo, la Compañía podrá instalar y explotar en la República las oficinas radiotelegráficas que considere convenientes para la trasmisión y entrega de radiotelegramas internacionales sin perjuicio de tercero,

III

El Gobierno de la República concede gratuitamente a la Compañía el uso de los terrenos nacionales que necesite para el establecimiento de los cables, oficinas, almacenes y demás accesorios y el de las aguas del mar dentro de la jurisdicción nacional para los fines antes expresados. En cuanto a los terrenos y aguas pertenecientes a particulares que sean indispensables para el objeto de que se trata, la Compañía podrá expropiarlos, conforme a la ley, previa consulta a la Secretaría de Fomento, e indemnizando a los perjudicados de acuerdo con la ley.

IV

La misma Compañía tiene permiso para practicar desde luego los reconocimientos que fueren necesarios para el establecimiento de los cables submarinos y colocarlos con sus accesorios y dependencias de estaciones, alambres, instrumentos, etc. etc., de tierra y mar dentro y fuera del dominio y jurisdicción de la República y para adoptar el plan de ejecución que fije la Compañía.

V

Los empleados de la Compañía residentes en la República, cualquiera que sea su nacionalidad, estarán sujetos a las leyes de Costa Rica, pero exentos de todo servicio militar, administrativo o político de cualquier clase.

VI

Esta concesión se hace a la Compañía sin monopolio y correrá por tiempo indefinido, quedando estipulado que en todo tiempo la Compañía «All America Cables Incorporated» gozará de todos los privilegios y concesiones que se concedan a la Compañía más favorecida por la República de Costa Rica.

VII

La Compañía se obliga a entregar a las oficinas telegráficas del Gobierno para que éste los haga llegar a su destino, los cablegramas que la Compañía reciba para lugares en Costa Rica en donde no tenga establecidas sus oficinas y el Gobierno conviene que el precio máximum que puede cobrar por la trasmisión de cablegramas por sus líneas desde el punto donde los reciban de la Compañía hasta sus destinos no excederá el precio que cobra a otras empresas o particulares por la

trasmisión de mensajes ya sean internacionales o nacionales entre dichos puntos. Al mismo tiempo la Compañía conviene que el precio máximo que puede cobrar por la trasmisión por cada palabra cablegráfica entre Costa Rica y otros países del mundo no excederá el precio que cobra por el mismo servicio en otras Repúblicas de Centro América.

VIII

Todo telegrama referente al servicio y administración de la Compañía se trasmitirá gratis por todas las líneas telegráficas nacionales. Los cablegramas oficiales del Presidente de la República o de la persona encargada del Poder Ejecutivo, o de los Secretarios de Estado en la capital dirigidos a sus Embajadores, Ministros o Cónsules en el extranjero o viceversa, gozarán de una rebaja de 50 % de la tarifa en vigor en las líneas de la Compañía para cablegramas particulares.

IX

Las cuentas entre el Gobierno y la Compañía originadas por la trasmisión de los despachos, tanto por cables de la Compañía como por las líneas del Gobierno, se llevarán por las oficinas de uno y otro; se compararán diariamente y se cortarán cada fin de mes. El saldo que resulte será pagado dentro de los treinta días siguientes.

X

Siendo el establecimiento del cable submarino obra de utilidad pública, los materiales, aparatos y demás útiles que necesite importar para la exclusiva construcción y mantenimiento de la empresa, lo mismo que para la instalación, equipo y servicio de las oficinas en cuanto sea necesario para el funcionamiento de las mismas, serán libres de toda clase de derechos de importación, de taxas, contribuciones o timbres, o cualquier impuesto ya establecido o que puede establecerse en adelante por cualquiera autoridad de la República, cualquiera que sea la denominación u objeto de tales imposiciones. Asimismo el capital, ganancias y bienes de la Compañía estarán exentos de todo impuesto.

XI

La Compañía puede asociarse con otra Compañía y ceder, traspasar o enajenar cualquiera o todos sus derechos en este contrato, con la excepción que no podrá traspasarlos a Gobierno o nación extranjera, y la persona o Compañía que lo sustituya en sus derechos u obligaciones, gozará de todos los derechos y concesiones otorgadas por este contrato y por consiguiente será responsable del cumplimiento de todas las obligaciones en él estipuladas.

XII

El Gobierno y la Compañía convienen expresamente en que toda dificultad que surja entre ellos, derivada de la interpretación o ejecución de este contrato, será zanjada por medio de árbitros arbitradores y amigables componedores nombrados uno por cada parte y el tercero por éstos; y para el caso de discordia, el fallo de este tribunal será definitivo e inapelable en consecuencia.

XIII

La Compañía queda obligada a dar en todo tiempo un buen servicio cablegráfico, salvo fuerza mayor, sujetándose en cuanto a responsabilidades y reclamos a los reglamentos de la Convención telegráfica Internacional, en los cuales están claramente definidos estos puntos.

XIV

Este contrato para ser válido habrá de ser sometido a la aprobación del Congreso Nacional.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente convenio en la ciudad de San José, a las catorce horas del día veintidós de junio de mil novecientos veintiuno.

(f.) Narciso Blanco.—(f.) Julius A. Liggett.

Casa Presidencial, San José, a los veintidós días del mes de junio de mil novecientos veintiuno.

Apruébase el contrato anterior.—Julio Acosta.

Narciso Blanco Mora, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, que en adelante se denominará el Gobierno, y por la otra, los señores Juan de Dios Jiménez Guardia, divorciado, Emilio de Mezerville Ossaye, casado, Gastón Martin Lauques, casado, por sí y en representación de la Sociedad *Tournon & Compañía* y del señor Augusto Baurillón, casado, Juan Estrada Echandi, soltero, José Joaquín Bonilla de Vars, casado, Rodolfo Piza Chamorro, soltero, Juan Quirós Murillo, soltero, Bertrand Henry Roe Hay, casado, Joaquín León Retana, casado, Héctor Calvo Ramírez, soltero, Enrique Wollenweber Neil, soltero, Ricardo Zamora Rodríguez, casado, Jorge Moreno Romero, casado, en representación de su señora doña Julieta Montealegre Iglesias, Juan Montero Arias, casado, Estanislao Garrón Lermitte, casado, Emiliano Quirós Solís, casado, Rafael Vargas Quirós, viudo, Gonzalo Lizano Guardia, casado, José María Soto Alfaro, viudo, Alejandro Segura Vargas, casado, Roberto Quesada Jiménez, soltero, Alejo Jiménez Gargollo, soltero, Gonzalo Quirós Carranza, casado, Roberto Fonseca Calvo, casado, Tomás Guardia Tinoco, casado, Antonio Castro Quesada, soltero, Adolfo Cañas Gutiérrez, casado, Manuel Polanco León, casado, Camilo de Mezerville Ossaye, casado, Ricardo Mora Fernández, casado, Aníbal Hernández Arroyo, casado, José Luján Mata, casado, Ernesto Solera Morera, casado, Bienvenido Ortiz Cartín, casado, Zacarías Chévez Ocampo, casado, Felicindo Romero Peláez, casado, Samuel Montandón Jeannet, casado, Manuel Marín Quirós, casado, todos mayores de edad, agricultores, de este vecindario, que en en adelante se denominarán los contratistas, han convenido en lo siguiente:

Artículo 1°.—Los contratistas se obligan a depositar en la Administración de Rentas Nacionales a la orden de la Secretaría de Fomento, por partes iguales, en las épocas que fije esa Oficina, y en la proporción que a cada uno corresponda, una suma no menor de *setenta y seis mil colones*, que el Gobierno invertirá en la construcción de un camino carretero de cuatro metros de ancho, que una al caserío

San Luis de Santo Domingo con los bajos del punto llamado «La Patria», sito al pie del cerro conocido con el nombre de «Zurquí».

Artículo 2°.—La construcción de dicho camino será considerada como de utilidad pública. En consecuencia se promoverán por quien corresponda los juicios de expropiación de los terrenos de particulares que sean indispensables. Es entendido que las indemnizaciones que por las referidas expropiaciones hayan de pagarse se tomarán de los fondos recolectados, pero las escrituras públicas de traspaso, deberán otorgarse a favor del Estado.

Artículo 3°.—El Director General de Obras Públicas tendrá la dirección y el control de los trabajos que serán ejecutados con operarios de su nombramiento, pero la Administración General de Rentas no atenderá ninguna orden de pago que no se refiera a inversiones hechas en ese camino conforme a las planillas aprobadas por el Secretario de Fomento.

Artículo 4°.—Los contratistas están en la obligación de enterar sus cuotas con quince días de aviso y si no lo verificaren perderán sus derechos en favor de la misma obra.

Artículo 5°.—En compensación de las obligaciones de los contratistas, ya consignadas, el Estado cede en plena propiedad a aquéllos, cien hectáreas de terrenos baldíos en el punto llamado La Patria, por cada mil colones invertidos en la obra. Los contratistas podrán localizar el terreno en uno o varios lotes pero con la precisa condición de que no correspondan más de quinientas hectáreas a uno solo de ellos. Los gastos de medida y planos son de cuenta de cada uno de los interesados. El Juzgado de lo Contencioso Administrativo ordenará el otorgamiento de la escritura o escrituras respectivas, previas las diligencias legales de publicación de edictos y medidas, usadas en la aplicación de gracias para denunciar baldíos, una vez pagado el cuarto abono.

Artículo 6°.—Los contratantes quedan autorizados para localizar tantas hectáreas, como sea la cantidad que hayan enterado, tan pronto como esta ley sea promulgada, pero no será ordenado el otorgamiento de las escrituras, mientras no estén totalmente invertidos los setenta y seis mil colones a que se refiere el artículo primero. Si en la construcción del camino se invirtiere una suma mayor la localización de las hectáreas restantes se hará de cien en cien hectáreas, tantas veces como se compruebe estar hecho el gasto de mil colones. Para la localización de los lotes debe tomarse en cuenta que éstos deben quedar con sus buenas aguadas y en ningún caso dejar lotes con falta de agua. Al trazar el camino se buscará el lugar apropiado para tomar siete mil seiscientas hectáreas entre uno y otro lado del camino en construcción, pues es éste el máximo que el Gobierno destinará con este objeto. Si distribuida esta extensión de terreno y hecha la carretera, hubiese sobrante de dinero, éste quedará a beneficio de esta misma carretera, para su continuación y así habilitar más terrenos baldíos. En ningún caso el Fisco devolverá suma alguna de dinero que por motivo de este contrato se haya recibido.

Artículo 7°.—Este contrato no podrá ser traspasado sin el consentimiento del Poder Legislativo y para su validez necesita la aprobación de dicho Poder.

Artículo 8°.—Es obligación de los contratistas tener una casa construida y desmontado el cinco por ciento (5 %) cada uno del terreno que le corresponda, antes de ser otorgada la escritura.

Artículo 9°.—En ningun caso se podrá disponer de estos fondos a no ser para emplearlos en la Carretera de Zurquí a Patria.

Artículo 10.—Los contratantes localizarán sus lotes en la siguiente forma:

Juan de Dios Jiménez G.	300	hectáreas
Emilio de Mezerville	500	—
Juan Estrada Echandi	50	—
Héctor Calvo R.	300	—
Rodolfo Piza	100	—
José Joaquín Bonilla de Vars	100	—
Antonio Castro	100	—
José María Soto	100	—
Roberto Fonseca Calvo	100	—
Roberto Quesada J.	100	—
Gonzalo Lizano G	50	—
Jorge Moreno R.	500	—
Gastón Martin L.	500	—
Juan Quirós Murillo	150	—
Bertrand Henry Roe	100	—
Joaquín León Retana	150	—
Enrique Wollenweber	200	—
Ricardo Zamora R.	150	—
Juan Montero Arias	150	—
Estanislao Garrón	200	—
Augusto Baurillón	250	—
Emiliano Quirós S.	200	—
Rafael Vargas Q.	300	—
Alejandro Segura V.	200	—
Tournon & Cº	500	—
Alejo Jiménez G.	50	—
Gonzalo Quirós C.	50	—
Tomás Guardia T.	300	—
Adolfo Cañas G.	100	—
Manuel Polanco L.	50	—
Camilo de Mezerville	100	—
Ricardo Mora F.	100	—
Aníbal Hernández A.	100	—
José Luján Mata	350	—
Ernesto Solera	100	—
Bienvenido Ortiz	150	—
Zacarías Chévez.	200	—
Felicindo Romero	300	—
Samuel Montandón	250	—
Manuel Marín Q.	50	—

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente contrato en la ciudad de San José, a los doce días del mes de julio de mil novecientos veintiuno.—(f.) Narciso Blanco.—(f.) Juan de Dios Jiménez G.—(f.) Emilio de Mezerville y demás contratistas.

Casa Presidencial, San José, quince de julio de mil novecientos veintiuno. Apruébase el contrato anterior.—Julio Acosta.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—(f.) Narciso Blanco.

Narciso Blanco Mora, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, que en lo sucesivo se llamará el Gobierno, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y por la otra Julio Sancho Jiménez, mayor de edad, casado, agricultor, costarricense y vecino de la ciudad de Cartago, que en adelante se llamará el contratista, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

Artículo 1°. a).—El Gobierno otorga al contratista el libre uso durante treinta y cinco años de un lote de terreno en la provincia de Puntarenas, con una medida de cincuenta mil hectáreas, con el fin de que lo convierta en repastos que dedicará al desarrollo de la industria ganadera en el país, importando ejemplares de las mejores razas que existan en los Estados Unidos.

b).—El terreno será debidamente localizado por cuenta del contratista en los baldíos de la República, en la provincia dicha y más o menos dentro del área señalada en el plano que acompaña.

c).—El Gobierno concede al contratista durante el término de duración de este contrato, libertad para exportar el ganado que haya nacido y criado en los repastos antes dichos, y no cobrará al contratista impuesto alguno de exportación. El contratista tendrá derecho para importar libre de todo impuesto, todos los toros y vacas hábiles para la procreación y que serán destinados para la reproducción y mejoramiento de las razas en los terrenos concedidos.

d).—El contratista podrá exportar libre de derechos fiscales la carne que produzcan los animales criados y desarrollados en los terrenos objeto de este contrato, sin perjuicio de derechos de terceros.

e).—El contratista gozará de franquicia de impuestos fiscales para todas las maquinarias que importe y que sean necesarias para los fines de este contrato.

f).—Tendrá derecho para construir líneas de ferrocarril y caminos de toda clase, debiendo dedicarse éstos al servicio público, así como telégrafos y teléfonos dentro de los terrenos concedidos para el uso de la Empresa.

Artículo 2°. a).—El contratista al seleccionar y localizar el terreno que se le da en arrendamiento, cuidará de que éste quede en un solo block, respetará la región de Coto y de acuerdo con las leyes del país, los derechos de terceros.

b).—El contratista tiene derecho a explotar las sabanas naturales que haya en la sección de terreno localizada, pero esta localización no ha de abarcar todas las sabanas naturales de la región.

Artículo 3°.—El contratista queda obligado:

a).—A organizar dos años después de aprobado este contrato, en Costa Rica o en el extranjero, una Compañía con el fin de convertir en repastos el terreno, para el desarrollo de la industria ganadera, importando al país ejemplares de las mejores razas de ganado para carne.

b).—A construir en Golfo Dulce por lo menos un muelle consistente y capaz para que atraquen en él embarcaciones hasta de dos mil toneladas de registro y adecuado para carga y descarga de ganado y mercaderías. Este muelle deberá estar construído tres años después de aprobado este contrato y será para uso de la empresa, pero sin perjuicio de ella, podrá ser usado por particulares, ajustándose a las tarifas que el Gobierno dictará de acuerdo con el contratista; el personal de este muelle será nombrado por el Poder Ejecutivo, pero los gastos de mantenimiento corren a cargo del contratista.

c).—A conceder al Gobierno para servicios oficiales, el uso libre sin retribución alguna, de los muelles que construya así como de los caminos, telégrafos, teléfonos y todos los medios de transporte de que disponga.

d).—A instalar dos años después de aprobado este contrato y a mantener

un servicio entre Golfo Dulce y Puntarenas de dos embarcaciones de tamaño suficiente para llenar las exigencias que demanden los negocios de entrambos puertos. Los empleados del Gobierno así como la carga oficial y correspondencia serán transportados en las embarcaciones del contratista sin retribución alguna siempre que sea ordenado por autoridad competente.

Artículo 4°.—Se compromete además el contratista:

a).—A construir al terminar los primeros tres años de vigencia de este contrato los edificios que se necesiten para Aduana y habitación de los empleados encargados de la vigilancia del puerto, y ponerlos a disposición del Gobierno.

b).—A mantener colocados durante todo el tiempo de duración de este contrato, cinco costarricenses designados por el Gobierno y a quienes el contratista enseñará todo lo relacionado con la industria ganadera y les pagará además un sueldo en concordancia con sus aptitudes—a juicio del contratista. Estos empleados serán renovados a instancia del Gobierno.

c).—A entregar al Gobierno cada año, libres de todo gasto en Puntarenas, diez toros o vacas de las mejores razas para carne, con el fin de que el país mejore las crías y seleccione los ganados destinados al consumo.

Artículo 5°.—El contratista tendrá derecho:

a).—Al uso de las aguas dentro de los terrenos que se le concedan para desarrollar fuerza motriz, para navegar sobre ellas, siempre que sea necesario para el desarrollo de su industria, y reconociendo al Estado el canon de ley.

Al expirar el término de treinta y cinco años a que se refiere la cláusula a) del artículo 1º el contratista traspasará al Gobierno sin retribución alguna, toda el área de terreno que se le concede,—repastos, edificios, muelles y vías de comunicación que hubiere construído de acuerdo con este contrato, todo en perfecto y buen estado de servicio; sin embargo, si el Gobierno decide ceder este negocio a un tercero, o celebrar un nuevo contrato para su explotación, en los mismos terrenos, el contratista dendrá derecho y preferencia en iguales condiciones y solamente durante un término de veintiún años más.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente contrato en la ciudad de San José, a los dieciséis días del mes de julio de mil novecientos veintiuno.—(f.) Narciso Blanco.—(f.) Julio Sancho.

Casa Presidencial, San José, a los dieciséis días del mes de julio de mil novecientos veintiuno.—Apruébase el contrato anterior.—Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Narciso Blanco Mora, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, que en lo sucesivo se llamará «el Gobierno», debidamente autorizado por el Sr. Presidente de la República, por una parte, y por la otra don Federico Peralta Sancho, mayor de edad y vecino de esta ciudad, han convenido en el siguiente contrato:

1°.—Peralta se compromete a establecer en esta ciudad, seis meses después de aprobado el presente contrato, una planta completa para la fabricación de aceites, comestible e industrial, empleando con tal fin, semillas de producción nacional, tales como Cacao-Maní, Higuerilla, Jonjolí, Girasol, Corozo, Peine de Mico y todas las que produzcan aceite.

2°.—La planta deberá tener la maquinaria y elementos necesarios para producir durante el siguiente año de establecida, salvo caso fortuito o fuerza mayor, aceite comestible en cantidad suficiente para atender el consumo nacional; al año siguiente tendrá que producir todo el aceite vegetal que los industriales del país requieran. Satisfechas estas necesidades, el excedente podrá exportarse.

3°.—Peralta se compromete a comprar las semillas oleaginosas que se produzcan en el país a un precio no mayor del que rija en los Estados Unidos, y que pueda usar en su fábrica.

4°.—El Gobierno podrá adquirir los productos de la fábrica con un descuento de 15 % (quince por ciento) sobre los precios corrientes de la misma.

5°.—Peralta se obliga a emplear en su empresa solamente a obreros costarricenses y a fomentar por todos los medio que estén a su alcance el cultivo de plantas productoras de semillas oleaginosas e importará especies nuevas para su propagación.

6°.—Seis meses después de aprobado este convenio, si Peralta ha cumplido con la cláusula primera, este contrato tendrá carácter de privilegio por el término de cinco años.

7°.—El Gobierno concede exención de derechos de aduana para las maquinarias que el contratista necesite para la explotación de su industria, y exime de todo impuesto de exportación a los productos de la misma, como también de cualquier impuesto nacional o municipal por un término de cinco años.

8°.—Gozarán de las mismas concesiones, después de los cinco años, quienes durante el término citado, se pongan en iguales condiciones de producción y capacidad que la Empresa de Peralta. Si el Gobierno otorgare mayores ventajas a otros empresarios, las mismas le serán concedidas a Peralta.

9°.—El presente contrato caducará por falta de cumplimiento a cualquiera de sus estipulaciones por parte de Peralta.

10°.—Este convenio se considerará vigente por el término de veinte años y necesitará para su validez la aprobación de la Cámara de Diputados.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente convenio en la ciudad de San José, a los veintinueve días del mes de julio de mil novecientos veintiuno.—Narciso Blanco.—Fed. Peralta.

Casa Presidencial,—San José, a los treinta días del mes de julio de mil novecientos veintiuno.

Apruébase el convenio anterior.—Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Narciso Blanco Mora, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, que en adelante se llamará el Gobierno, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, y Santiago Zamora Chacón, médico y vecino de Heredia, que en adelante se llamará el concesionario, hemos convenido en lo siguiente:

I

El concesionario se compromete a organizar una Compañía en comandita por acciones, con un capital no inferior a la suma de cincuenta mil colones, con asiento principal en la ciudad de Santo domingo y con duración no menor de diez años.

A esta sociedad que debe estar constituida lo más tarde tres meses después de la publicación, en el periódico oficial, de la ley aprobatoria de este convenio, se entenderá otorgadas las concesiones de que tratan los artículos siguientes; de tal modo que si la Compañía no fuere formada y legalizada dentro del plazo estipulado, el contrato todo se tendrá por no efectuado y caducará *ipso facto*.

En la escritura social de la organización de la Compañía que ha de formarse conforme a lo dicho en los párrafos anteriores, deberá hacerse constar, además de lo que los socios tengan a bien estipular, las siguientes condiciones:

1.—Que la sociedad constará por lo menos de cien accionistas todos costarricenses o naturalizados.

2.—Que cada accionista será dueño de una parcela de terreno equivalente al valor de su acción, de manera que cada lote de mil hectáreas que vaya ocupando la Compañía, corresponde a cada accionista una porción de terreno de diez hectáreas, de las cuales podrá disponer, siempre que se ajuste en todo a las condiciones de este convenio al liquidarse por cualquier motivo la sociedad. Ningún accionista podrá ser dueño de más de diez acciones.

II

El concesionario podrá escoger y denunciar de una vez hasta cinco mil hectáreas de los terrenos baldíos de la provincia de Heredia e irá ocupando esos terrenos por lotes de mil hectáreas cada uno. El concesionario no podrá hacer nuevas ocupaciones para completar sus cinco mil hectáreas mientras no tenga cultivadas el sesenta por ciento de las primeras mil hectáreas ocupadas. Hecho un denuncio el Gobierno nombrará inmediatamente un agrimensor que mida los terrenos y levante los planos correspondientes. Los sueldos y gastos de mantención del agrimensor, así como los salarios de los peones que necesite para la operación de mensura, serán de cuenta del concesionario.

III

El concesionario se obliga a dedicar las tierras que ocupe, de acuerdo con el artículo anterior, a la siembra de caña de azúcar, bananos, cacao y cualesquiera otros frutos que la experiencia aconseje, dadas las condiciones especiales de los terrenos ocupados, hasta en un sesenta por ciento, y el restante (cuarenta por ciento) podrá dedicarlo a potreros y cultivo de cereales.

Los trabajos, siembra y cultivo de ese sesenta por ciento indicado deberán comenzarse lo más tarde seis meses después de estar organizada la sociedad para lo cual con anterioridad deberá haberse localizado el lote de mil hectáreas de que habla el artículo segundo.

IV

Los productos obtenidos de esas tierras se dedicarán de preferencia al abasto público y en la proporción que el Ejecutivo fije para cada caso. No podrá sin embargo obligar al concesionario a vender en el país, más de un cincuenta por ciento del total producido y el concesionario podrá exportar la diferencia en las condiciones generales que rijan en el momento de la exportación. Las maderas que obtenga por el desmonte de las tierras ocupadas, podrá exportarlas en su totalidad pagando los derechos correspondientes.

V

El concesionario tendrá el derecho de introducir una sola vez libre de impuestos aduaneros de muellaje o de cualquier otro que grave o pueda gravar la importación, hasta veinticinco cabezas de ganado de pura raza, a fin de mejorar la cría del país, siempre que dicho ganado sea para el servicio de la Empresa.

En iguales condiciones podrá introducir las maquinarias indispensables para la explotación de las tierras concedidas y en la cantidad que sea necesario para el mismo propósito; para los pedidos que se hagan al amparo de esta concesión, el concesionario deberá someter previamente a la aprobación de este Ministerio las listas correspondientes.

VI

El concesionario tendrá el derecho de aprovechar para fuerza motriz, las caídas de agua que existen en los terrenos que ocupe; así como el utilizar para sus empresas los ríos u otros cursos de agua que atraviesen sus terrenos, acatando siempre las leyes que sobre estas materias rijan y sin perjuicio de terceros de mejor derecho.

VII

La Compañía hará sus denuncios en lotes no menores de mil hectáreas y cuando tuviere cultivada con cultivos estables una cantidad no menor del sesenta por ciento de su extensión, podrá pedir al Gobierno que le extienda el título de propiedad de todo el lote respectivo y así se hará previa comprobación de aquel extremo.

Es entendido y convenido que durante un plazo de diez años a contar del día en que fuere publicada la ley aprobatoria de este contrato, la Compañía aunque hubiera adquirido propiedad plena de las tierras o parte de ellas a que tiene derecho, no podrá en forma alguna enajenarlas. Tampoco podrán ser perseguidas por acreedores de ninguna clase durante el lapso indicado.

No obstante lo dicho en los párrafos anteriores, los terrenos podrán ser hipotecados, siempre que se haga en favor de una Caja Rural o del Banco del Estado o de otro crédito hipotecario que se establezca y siempre que sea nacional. La Compañía queda facultada para utilizar esa operación. Asimismo se le autoriza para acogerse a la ley de prenda agraria.

VIII

Si durante dos años consecutivos la Compañía, por cualquier motivo abandonare los cultivos, en cualquiera de los lotes ocupados, caducará todo el derecho al lote o lotes abandonados; esta caducidad será justificada y resuelta administrativamente.

IX

El concesionario comenzará a pagar impuesto territorial, tan luego obtenga título de propiedad de cada lote, quedando obligado a construir y reparar los caminos que necesitare para comunicarse con las carreteras nacionales o caminos públicos.

X

El Gobierno por medio del Agente que elija, podrá vigilar el cumplimiento de este contrato, el cual para su validez, necesita de la aprobación del Poder Legislativo.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente convenio, en la ciudad de San José, a primero de agosto de mil novecientos veintiuno.—Narciso Blanco. Santiago Zamora.

Casa Presidencial, San José, a los tres días de agosto de mil novecientos veintiuno.

Apruébase el convenio anterior.—Julio Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

Narciso Blanco Mora, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y por otra Felipe Mayorga Rivas, mayor de edad, casado, ingeniero topógrafo y vecino de esta ciudad, por sí y en representación de José Morales Obando, platero, casado; Remigio, Francisco, Abel y Benito Mayorga Rivas, y Eurípides Mayorga Briceño, casados los dos primeros, solteros los otros tres, y Guillermo Barrera de único apellido, casado; todos mayores de edad, costarricenses, agricultores y vecinos de Liberia, en cumplimiento de la ley número ciento nueve de treinta y uno de agosto de este año, que autoriza especialmente al Poder Ejecutivo para celebrar la contratación que dice:

Considerando: que el Congreso Constitucional por decreto de veintiséis de noviembre de mil novecientos trece, declaró inalienables y del dominio del Estado los yacimientos de carbón y cualesquiera otras sustancias hidrocarburadas, existentes en el territorio de la República, dejando a salvo los derechos adquiridos por terceros con anterioridad y dispuso que la concesión y derecho para explotarlos sólo pueden obtenerse por tiempo limitado y mediante las condiciones que una ley posterior establezca;

Considerando: que el Gobierno de Costa Rica, que en adelante se denominará «el Gobierno», desea que dichos depósitos se exploten sobre bases comerciales;

Considerando: que las personas enumeradas al principio, que en adelante se denominarán «los Contratistas», desean emprender en una parte del territorio de Costa Rica la exploración y explotación de yacimientos de aquellas materias y ponerlos en condiciones de reproducción industrial, con arreglo a las estipulaciones que se expresarán, y respetando los derechos que pudieran tener terceros conforme a dicha ley, se ha convenido en lo siguiente:

I

Los contratistas se obligan:

a) A invertir en el curso de dos años una suma no menor de veinticinco mil colones en estudios y exploraciones en la provincia de Guanacaste, en una extensión de diez mil hectáreas que se demarcarán dentro de los límites geográficos siguientes: Norte, bahía de Salinas en el Océano Pacífico; Sur, playa y punta del Carbonal; Este, terrenos baldíos y sitios Potrero, Santa Rosa, Murciélago, Potrero Grande, San Luis del Naranjo y Santo Tomás; y Oeste, el Océano Pacífico. Los dos años indicados se contarán desde la fecha de la promulgación de este contrato en el Diario Oficial. Los contratistas harán los estudios y exploraciones referidas sin perjuicio de terceros de mejor derecho.

b) A invertir en el curso de tres años contados desde el fin de los dos anteriores, una suma no menor de cincuenta mil colones en exploraciones de las sustancias referidas.

c) A formar una compañía anónima que se denominará «Compañía Nacional para la explotación de hidrocarburos», a más tardar seis meses después de la publicación de la ley que aprueba este contrato, que no podrá ser traspasado sino con la aprobación del Poder Legislativo y en ningún caso ni por ningún motivo se recurrirá a la vía diplomática, pues la Empresa deberá someterse en todo a las leyes y tribunales de la República de Costa Rica, constituyendo un motivo de caducidad inmediata y de hecho el solo intento de reclamo diplomático. El Gobierno se reserva el derecho de ejercer el control que juzgue necesario para el efecto de verificar el porcentaje que le corresponde como precio de este contrato. Para el servicio

de la Empresa los contratistas se obligan a ocupar preferentemente a los hijos del país. Caducará esta concesión si seis meses después de la fecha de la publicación de la ley que aprueba el contrato, no está formada la Compañía.

II

Los contratistas cumplirán bien su contrato en el caso de que procedan a cualquier explotación, sea de petróleo, sea de carbón, sea de cualesquiera otras sustancias hidrocarburadas, pues el objeto de esta concesión no es exclusivamente la explotación del petróleo o del carbón, sino de cualquiera de sus productos o de todos o de alguna otra sustancia hidrocarburada.

III

El Gobierno otorga permiso a los contratistas para establecer tuberías para la conducción del petróleo o de cualquiera otra sustancia hidrocarburada y sus derivados, debiendo someterse los contratistas a los reglamentos que para esta clase de tuberías se dictaren en la época en que hubieren de establecerse; para traficar por tierra y por agua sometiéndose a las leyes, decretos y reglamentos generales existentes o que en adelante se establezcan sobre policía del tráfico; para establecer y explotar refinerías y para ejecutar todas las obras que exijan la explotación del petróleo, carbón y demás sustancias hidrocarburadas; para construir depósitos de almacenamiento, acueductos, canales, faros, muelles, teléfonos, telégrafos, ferrocarriles, tranvías, plantas de energía eléctrica y líneas de trasmisión, concediéndoles a este efecto todas las tierras baldías que fueren necesarias dentro de la zona al principio determinada, para lo cual deberá obtener en cada caso permiso de la Secretaría de Fomento, correspondiendo a esta oficina determinar de acuerdo con los contratistas la forma en que han de verificarse todas las construcciones a que se refiere este artículo. Caso de que la Secretaría de Fomento y los contratistas no estuvieren de acuerdo en la forma en que hubieran de hacerse tales construcciones, el punto lo decidirán expertos nombrados uno por cada parte y un tercero, para el caso de discordia, designado por los otros expertos. Es entendido que todo será para el servicio exclusivo de la empresa, sin perjuicio de terceros de mejor derecho, tomando las precauciones que exijan la seguridad y salubridad públicas y el tráfico por las calles y caminos.

IV

Los contratistas tendrán derecho, sin que esto implique monopolio, a utilizar todos los ríos que crucen terrenos nacionales o municipales para el establecimiento de plantas de energía eléctrica y líneas de trasmisión y para fuerza de alumbrado, para el uso exclusivo de la Empresa o de alguna población si lo permitiere el Poder Ejecutivo. Los contratistas deberán pagar el canon establecido por la ley, de acuerdo en un todo con ésta. Los contratistas tendrán derecho a cortar en terrenos baldíos las maderas que fueren necesarias para el uso de su Empresa exclusivamente, ajustándose en un todo a las leyes vigentes y sin perjuicio de terceros de mejor derecho. En igual forma podrán hacer uso de todo material de construcción como piedra, cal, barro, etc.

V

La empresa o empresas de los contratistas o sus causahabientes que se formen de acuerdo con este contrato para explotar el petróleo y los hidrocarburos, serán considerados como de utilidad pública. En consecuencia se promoverán por

BIBLIOTECA

quien corresponda los juicios de expropiación de los terrenos municipales o de particulares que sean indispensables para las necesidades mencionadas en el artículo segundo y con estricta observancia de las leyes de la República. Es entendido que las indemnizaciones que por estas expropiaciones hayan de pagarse serán a cargo de los contratistas.

VI

Los baldíos ocupados por los edificios, vías de comunicación e instalaciones industriales, serán usados gratuitamente por la Empresa y para la seguridad de la misma, se le otorgará el título o títulos correspondientes.

VII

En compensación de los derechos otorgados y de las concesiones expresamente consignadas en este contrato, además de las inversiones consignadas en el artículo primero, los contratistas pagarán al Gobierno en la Tesorería General de la República el diez por ciento del valor del petróleo y demás sustancias hidrocarburadas que extraigan de los depósitos comprendidos en este contrato y que sean de propiedad del Estado o denunciados por particulares o compañías que los hubieren cedido a los contratistas; y el dos y medio por ciento del valor de las mismas sustancias será pagado a la Municipalidad del cantón donde se explote el petróleo, distribuyendo ésta la mitad del producto neto que obtenga por partes iguales entre los demás municipios de la provincia a que pertenezca; el depósito se hará, para verificar este pago, en el Banco Internacional de Costa Rica a la orden del referido o referidos municipios, que deberán dedicarlo exclusivamente a construcción y conservación de sus vías públicas y al mejoramiento higiénico de su jurisdicción, de acuerdo con las respectivas Secretarías de Estado. Los giros que se expidan contra ese depósito deberán ir firmados para su pago, por el señor Secretario de Estado, por el Gobernador de la provincia y por el Presidente municipal respectivo. El valor que servirá de base para el pago de este canon será el precio medio obtenido por los contratistas durante cada año por el producto de las sustancias crudas a bordo en Nueva York o en otro puerto de venta. Para la fijación del precio se tendrá en cuenta el informe que envíe el Cónsul de Costa Rica del puerto respectivo junto con el Visto Bueno del Jefe del Departamento de Comercio del mismo lugar. Para determinar dicho precio se deducirá solamente el costo exacto del transporte del petróleo desde la orilla del pozo hasta el lugar de venta que se escoja para dicha fijación.

Queda a opción del Gobierno y del Municipio tomar parte o el todo del tanto por ciento que a cada uno corresponde en sustancias crudas o su equivalente en productos refinados, y en tal caso, los contratistas deben hacer la entrega en cualquier lugar que el Gobierno o el Municipio indiquen entre los conectados con las fuentes por instalaciones de tubería para el transporte perteneciente a los contratistas, o en cualesquiera de las refinerías que establezcan éstos en el país. Tratándose de sustancias crudas el costo del transporte en esta forma, no deberá exceder de dos centavos oro americano por barril de ciento sesenta y tres litros y doscientos veinticuatro mililitros, y si se tratare de productos refinados el Gobierno o la Municipalidad reconocerán los gastos ocasionados por la refinación y el costo exacto del transporte.

VIII

El idioma para todo lo que a esta Empresa se refiera deberá ser el castellano.

IX

El Poder Ejecutivo podrá fiscalizar los manejos de la Compañía en cuanto se refiera a los intereses fiscales y municipales.

X

Los contratistas se comprometen a suministrar gratis al Gobierno, a la orilla del pozo, el petróleo crudo que deseara tomar para el funcionamiento de los ferrocarriles ahora existentes de su Empresa y que él administre, gas de las tuberías de los contratistas para el alumbrado de edificios y escuelas del Gobierno y de los Municipios, y a transportar los mismos por el costo exacto a los lugares que indique el Gobierno y que estuvieren conectados por instalaciones de transporte de propiedad de los contratistas.

Asimismo se obligan los contratistas a suministrar gratis y en las mismas condiciones que para el Ferrocarril al Pacífico el petróleo crudo para el Ferrocarril de Guanacaste siempre que tal Ferrocarril sea Empresa del Gobierno, aun cuando éste no lo administre. Esta obligación referente al Ferrocarril de Guanacaste se mantendrá sobre la base de una producción diaria no menor de ocho mil barriles obtenida por los contratistas.

XI

Los contratistas tendrán derecho durante el tiempo de este contrato: a) a exportar libre de servicio de muellaje y de todo derecho de exportación, el carbón, el petróleo y todos los productos hidrocarburados que obtengan de la zona concedida, ya sean en estado natural, refinado o elaborado en otras formas; b) a importar libre de servicio de muellaje y de derecho de aduana, maquinaria para gas, para refinar petróleo, para beneficiar el carbón y todos los productos hidrocarburados. Las tuberías para estas industrias, así como los accesorios para las mismas, tanques, perforadoras y accesorios, bombas, útiles y sustancias químicas para el laboratorio, explosivos y sus accesorios, fulminantes y baterías para los mismos, todo en la cantidad requerida para los usos de la Empresa y de los contratistas.

Si los contratistas necesitaren importar artículos que se han de descargar en la zona concedida donde no haya puerto habilitado, podrán hacer dicha importación siempre que al hacer el pedido lo hayan comunicado a la Secretaría de Hacienda y que al desembarcar los objetos esté presente un empleado del Gobierno encargado de verificar y hacer el registro de ley. Los gastos que se ocasionen con motivo de este servicio serán por cuenta de los contratistas y reembolsados por éstos al Gobierno.

c) Los contratistas y los capitales que inviertan en esta Empresa, así como sus productos, estarán exentos de todo impuesto especial ya sea nacional o municipal, pero no de los nacionales que sean de carácter general que existan hoy o que en lo futuro se establecieren.

XII

Los contratistas tendrán exclusivo derecho durante cuatro años en el área determinada para localizar, medir o hacer que se localicen y midan los depósitos que ellos desean hacer producir comercialmente durante el tiempo que rindieren fruto o ganancia esos depósitos, dentro de los términos de este contrato.

Los contratistas presentarán o harán que sean presentados durante el siguiente año al de la localización, a la Secretaría de Fomento, planos de dichas medidas describiendo con sus respectivos mojones y linderos los terrenos localizados; la presentación de los planos de dichas medidas reservará para los contratistas durante el tiempo de este contrato, los depósitos comprendidos en los límites de dichas medidas. Pero la superficie total que los contratistas tendrán derecho a localizar, medir y explotar o hacer que se localice, mida y explote, no excederá del área descrita al principio.

XIII

Los derechos del subsuelo en cuanto a los depósitos serán de propiedad exclusiva de los contratistas durante el término de este contrato, pero en cuanto a las demás sustancias se estará a lo que dicten las leyes del país para su explotación.

Es entendido que durante la vigencia de este contrato nadie sino los contratistas podrán aprovecharse de las materias hidrocarburadas concedidas, pero la superficie seguirá siendo de propiedad del Estado, el cual dispondrá de las tierras conforme a la ley.

XIV

Las obligaciones de los contratistas quedarán en suspenso si ocurriere un caso fortuito o de fuerza mayor como guerras, huelgas, inundaciones, incendios o cualquiera otra circunstancia semejante que impida su cumplimiento. La suspensión durará solamente el tiempo del impedimento y dos meses más. Los contratistas avisarán al Gobierno cuando tales circunstancias imprevistas o de fuerza mayor se presenten y el Gobierno manifestará por escrito su convencimiento de tales circunstancias; sin este requisito no se considerará que existe impedimento de fuerza mayor para los efectos de este contrato. En caso de discrepancia se estará a lo que resuelvan los tribunales de Costa Rica.

XV

Este contrato caducará y así podrá declararlo administrativamente el Gobierno en los siguientes casos: si no se hacen las inversiones de dinero estipuladas; si no se hacen las exploraciones y explotaciones en los terrenos indicados; si no se pagan oportunamente los derechos de que habla el artículo sétimo; si se cede este contrato a Estado o Gobierno extranjeros; si los contratistas presentan reclamo diplomático originado por motivo del presente contrato, o si se traspasa ya sea por venta, arriendo, hipoteca o de cualquier otro modo, salvo el previo consentimiento del Poder Legislativo. No se declarará la caducidad antes de haberse oído a los contratistas en su defensa.

XVI

Los concesionarios tendrán derecho a denunciar este contrato en cualquier tiempo sin lugar a indemnización alguna al Estado, ni de éste para con los cesionarios.

XVII

Los contratistas se comprometen a respetar los derechos de tercero que en cualquier forma legal puedan hacer valer porque los depósitos que se les conceden son únicamente los de propiedad nacional.

En todo caso los contratistas respetarán las poblaciones existentes que queden dentro de su concesión y no podrán sin permiso especial del Congreso hacer exploraciones o explotaciones dentro de ellas. Las poblaciones de que aquí se habla son aquellas que tengan más de doscientos habitantes.

Los contratistas no podrán impedir el libre tránsito y comercio de los costarricenses y extranjeros, y la actuación administrativa, judicial, militar, etc., dentro del radio que abarca la concesión.

XVIII

Si alguna vez el Gobierno no estuviere satisfecho con los progresos hechos por los contratistas en el taladro de pozos o en la explotación de los depósitos, esto se le notificará por escrito a los contratistas y éstos ejecutarán o harán ejecutar los trabajos necesarios que tiendan a aumentar y corregir la proporción y sistema de taladros o la explotación comercial, y si no atendieren la amonestación del Gobierno, después de sesenta días de comunicada y no dieren prueba de estar ejecutando esas labores con los métodos modernos y actividad comercial, el Gobierno tendrá derecho a mandar un experto de reconocida reputación para que investigue los métodos de trabajo y comercio adoptados por los contratistas y para que discuta las mismas con los contratistas según las condiciones generales que prevalezcan en los terrenos petrolíferos de Costa Rica y en los mercados de aceite en el mundo. Si los contratistas y dicho experto no convinieren en los métodos, trabajo y venta de los productos, los contratistas nombrarán otro experto y éstos un tercer experto independiente y los tres arbitrarán los puntos en cuestión, y su fallo o el fallo de la mayoría será ejecutivo en los puntos que resuelvan. El pago de los servicios y gastos del tercer experto será a cargo de la parte contra la cual se dé el fallo. La sentencia de los árbitros podrá traer la cancelación parcial de este contrato en uno o varios de los pozos en explotación, objeto del juicio arbitral, y estos depósitos pasarán a poder del Estado si dentro de noventa días de notificada la sentencia a los contratistas no corrigieren los defectos de acuerdo con el fallo.

XIX

Siendo el propósito de los contratistas formar la Compañía con capital nacional para el objeto de este contrato, ofrecerán sus acciones en Centro América hasta por tres meses contados de la fecha en que se haya publicado en La Gaceta este contrato como ley de la República. Caso de que no fueran suscritas podrán conseguir el capital que creyeren necesario en el extranjero. Las acciones tendrán el valor nominal de cien colones de oro cada una.

XX

El término de este contrato será de treinta años que se contarán desde la fecha de la promulgación de esta ley. Si después de este término el Gobierno quisiese celebrar un nuevo contrato, los contratistas tendrán la preferencia en iguales condiciones que las mejores propuestas por cualquiera persona que se presentare.

XXI

El domicilio principal de la Compañía que se forme deberá estar siempre en Costa Rica.

XXII

Los contratistas se obligan a proporcionar a sus operarios, peones y empleados, todos los medios preventivos y curativos contra los peligros del clima y enfermedades que contrajeren en la zona de los trabajos; construirán habitaciones higiénicas y mantendrán a su costo, servicio gratuito de médico y medicinas para todos sus servidores y sus familiares que estén en las zonas de exploración o de explotación debiendo someterse a las leyes y reglamentos generales que se dicten sobre la materia.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente contrato en la ciudad de San José, a los seis días del mes de octubre de mil novecientos veintiuno.—Narciso Blanco.—Felipe Mayorga R.

Casa Presidencial.—San José, a los seis días del mes de octubre de mil novecientos veintiuno.—Apruébase el contrato anterior.—Acosta. El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Narciso Blanco.

INFORMES

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

N°.39

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

S. D.

Dirección e Inspección General de Obras Públicas.— San José, febrero de 1922.

La crisis financiera que se ha hecho sentir en el país, ha sido notoria en grado sumo en esta Sección de Obras Públicas en donde se ha luchado con tesón admirable por afrontar las perentorias exigencias que demandan las principales vías de comunicación y los edificios nacionales. Al esfuerzo personal del señor Ministro se debe en mayor parte las reparaciones que se han podido hacer en las diferentes obras existentes y la construcción, reparación y mantenimiento de los diversos trayectos de macadam entre las provincias de Alajuela, Heredia, San José y Cartago y la construcción de cuatro importantes puentes en San José y reparación y mantenimiento de 53 puentes en toda la República.

La construcción de los puentes entre San Francisco y Zapote; 2 en el camino a Patarrá sobre el río Damas, todos de mampostería y el valioso puente de hierro en el río de Oro en Santa Ana, construído en el Taller de Obras Públicas, ha habilitado mejor las agrícolas regiones del Sur y Este de la capital.

Con la macadamización de las carreteras de Alajuela a Heredia, San José y Cartago, se ha fomentado el acercamiento comercial y social entre los pueblos de dichas provincias facilitando el establecimiento de dos importantes empresas de auto-camiones que hacen viajes hasta Barba, en Heredia, y hasta Agua Caliente, en Cartago con regularidad itineraria que indiscutiblemente ha dado gran empuje a la industria, al comercio y a la agricultura nacionales. Actualmente queda por hacer el desvío de la cuesta La Cañada entre Río Segundo y Alajuela y una vez terminado ese trabajo, el tráfico quedará expedito para automóviles y camiones hasta aquella ciudad. Por gestiones particulares del señor Ministro y la buena voluntad de vecinos interesados se obtuvo suscripción de Bonos de Carreteras y así se han llevado a cabo trabajos importantes en 5 secciones en la provincia de Alajuela, 9 en la de Heredia, 2 en la de Cartago y 7 en San José, con un gasto total de ₡ 88,875-10.

Este sistema de bonos tiene la desventaja de que si no se obtiene la suscripción de la suma total necesaria para la obra que se va emprender, y se principia

con una suma inicial insuficiente, los interesados que han prometido cubrir hasta el total vuélvense morosos y el trabajo ya emprendido debe terminarse a costa de los mayores sacrificios.

Es también muy corriente que los suscritores de bonos se consideren con derechos para administrar la obra para que se destina el dinero suscrito por ellos y como esto suscitaría intrigas lugareñas y no siempre quedaría garantizada la buena administración, esta oficina se ha opuesto a ceder sus atribuciones en ese sentido, pero encareciéndoles su inteligente intervención como vigilantes con la seguridad de que todas las sugestiones y observaciones pertinentes que se nos haga en cuanto a adminisrtración y tecnicismo serán atendidas con solicitud poniendo así mismo a disposición de quienes lo deseen los libros todos de la Dirección y las explicaciones que creyeren conveniente pedir, al respecto, a la Secretaría, de modo que haya plena satisfacción del correcto manejo de los fondos correspondientes a cada trabajo.

En toda la República se atendió a la reparación y mantenimiento de 108 secciones de carretera con un gasto de ₡ 219.386-40, (véase el informe del señor Contador, cuadro N°. 1).

Al atender los trayectos de carreteras se prestó especial solicitud a los puentes que por su construcción antigua no son ya eficientes para el tráfico actual y se reforzaron aquellos que fué necesario y se atendió a la reparación y mantenimiento de cincuenta y siete con un gasto de ₡ 60,398-72.

El adelanto del comercio y la agricultura con los elementos de transporte que actualmente entran al país obliga a poner todo cuidado al problema de resistencia de los puentes que existen. La deficiencia de puentes que no son de mampostería, y el arreglo de las carreteras, exige erogaciones que exceden en mucho a la suma presupuestada. Acerca de este punto creo pertinente atraer su atención a fin de que en futuros presupuestos pueda hacerse cálculos serios que eviten la desorientación de las finanzas.

Los edificios nacionales exigen asimismo especial atención so pena de convertirse en ruinas, y el hálito de progreso que invade todo, demanda fuertes erogaciones aun cuando un intransigente espíritu de economías nos obliga a ser parcos en los trabajos que se hacen necesarios. Acerca de esta sección debo hacer manifestación categórica de que las sumas asignadas en presupuesto son irrisorias y a ningún resultado práctico financiero se puede llegar haciéndose ilusiones con cantidades reducidas en el presupuesto que nunca serán suficientes para llenar las exigencias de la realidad y sólo sirven para alimentar ilusiones en los espíritus poco versados acerca de un satisfactorio balance financiero.

Los gastos hechos en «Edificios» y en «Mobiliario» y «Utiles» ascienden a varias veces las cantidades presupuestadas en la Cartera de Fomento y es preciso que llame su atención hacia el informe detallado del señor Contador de esta Dirección en donde se observa que de la cantidad de ₡ 362.761-84 gastado en edificios que sumada con la de ₡ 415.83-20 gastada en Mobiliario y Utiles, da un total de ₡ 404.345-09, corresponde un gasto de ₡ 315.291-53 a las Carteras de Guerra y Marina, Gobernación y Policía, Instrucción Pública, Relaciones Exteriores, Gracia, Culto y Beneficencia en conjunto y no en su totalidad a Fomento como a primera vista parece.

La salubridad pública y las necesidades de la agricultura en pequeña escala exigen a menudo la atención en cuanto a cañerías se refiere. En el año se emprendieron trabajos de construcción, reparación y mejoramiento en las de 13 poblaciones y se hizo estudio para nuevas instalaciones en proyecto con un gasto de ₡ 21.861-49.

El servicio de «Parques» en toda la República, que por su índole como agente de salubridad y ornato es indispensable, se hizo con un gasto de ₡ 68.815-00, cantidad que no guarda proporción con la suma que se asignó en el presupuesto respectivo. Es verdaderamente de sentir que se asignara en presupuesto sumas reducidísimas para la atención de servicios que demandan fuertes gastos indispensables, ocasionando así un desequilibrio en las finanzas que sólo zozobras deja en el País.

Atenta esta oficina a la importancia que entraña la construcción del muelle de atraque para navíos de alto bordo en Puntarenas, ha facilitado en la medida de sus facultades, cuantos datos le han sido pedidos por empresas interesadas en la licitación hecha al efecto y tiene la esperanza de haber provocado un afán de competencia que redundará en positivo beneficio para el País, que contará en breve plazo con uno de los factores más importantes para el fomento del Comercio Internacional convirtiéndose en un probable centro de navegación futuro, por la índole magnífica de su situación físico-geográfica.

Los problemas para habilitar el puerto de Puntarenas merecen una inteligente atención y en tal sentido esta oficina se empeña afanosamente.

La Sección de Patentes de Invento ha sido atendida a satisfacción y se hicieron en el año 23 inscripciones cuyo detalle se encontrará en el legajo de anexos.

Se firmaron en esta oficina 4 contratos cuya copia se adjunta, que fueron debidamente sancionados por el Ejecutivo.

En la Secretaría de esta Dirección con un reducido personal, se ha atendido con esmero cuanto asunto se ha presentado y además de las resoluciones extra-oficiales y las que de modo informal se han atendido, de los libros aparece que se han despachado 3,842 comunicaciones en el año hábil, lo que más o menos da un promedio de 13 comunicaciones diarias.

El personal con que se trabaja en esta Dirección es idóneo, y su colaboración inteligente presta facilidades admirables para el trabajo en el despacho de los asuntos en general.

El problema de compras de materiales merece atención particular y de ello da una idea clara el informe del encargado señor don Evaristo Jiménez (véase en los anexos).

Intimamente ligada con la Dirección General de Obras Públicas la oficina de Catastro, ha prestado su valiosísimo contingente al servicio, especialmente en el ramo de ingeniería, en virtud de ser el Jefe de dicha oficina, señor Daniel González Víquez, un ingeniero en extremo grado laborioso e inteligente que cifra su mayor empeño en dar a quienes le rodean cuantas luces le es posible, y en hacer, sin miramiento alguno y con desinterés honrado, todo el bien que está a su alcance, a sus semejantes y a su Patria.

Del señor Secretario muy atentamente,

M. E. VÁZQUEZ
Director Gral. de Obras Públicas.

Taller de la Dirección General de Obras Públicas

Informe General de los trabajos ejecutados en el Taller de Obras Públicas y sus dependencias durante el año económico de 1921

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

San José, enero de 1922.

En cumplimiento de lo ordenado por esa Dirección en su circular número 6 del 17 de diciembre del pasado año, vengo a informar a usted de todos los trabajos emprendidos y obras ejecutadas por medio del Taller de Obras Públicas y sus dependencias, durante el lapso trascurrido del 1°. de enero al 31 de diciembre del año económico próximo pasado de 1921.

Detallaré esta exposición de trabajos dividiendo en secciones la parte expositiva de este informe para su mejor comprensión y claridad, como sigue:

REPARACIONES Y CONSERVACION EDIFICIOS NACIONALES

Cuartel Buena Vista

Repellos de varias paredes, construcción de cuatro columnas de 4 metros de alto; varios caños; por el lado Este se hizo una pared de ladrillo; varias cajas de registro para servicio de la cloaca; construcción de otra pared por el lado Sur; destrucción en la parte interior de una pared de adobes de 20 metros de largo; hechura de un portón de hierro dulce de 3 metros de alto por 2,90 metros de ancho; una plantilla de hierro fundido de 2 metros 50 centímetros de largo, 48 parrillas para la misma y una chimenea de siete metros de largo; desarme de un trecho de cañería; reparación de lavabos, excusados; construcción de una hornilla para servicio de la cocina militar; demolición de una hornilla vieja; construcción de dos tramos de una escala de cemento armado para servicio del fortín N°. 4; se reforzó el planché del tercer piso del fortín; hechura del pasamanos y de una plataforma de forma circular para el emplazamiento de ametralladoras que miden 1,95 metros de diámetro por 2,15 metros de altura; repello de 60 metros cuadrados en el interior del fortín N°. 4; repello de 4 ventanillas interiores del mismo; lista la armadura de hierro del resto del trabajo; arreglo de canoas, goteras: acera por el lado Norte del edificio.

Arcadas del Teatro Nacional

Reparación y cambio de algunas piezas de la armadura, cambio total de toda la tablilla del cielo, reparación de todo el techo y las canoas; se levantaron 35 centímetros de alto sobre el nivel del ático con sus correspondientes capiteles y molduras, repello completo de la cornisa, se le dió pintura a dos manos a todo el cielo, además a la parte de los arcos se les quitó el estuco y se le dió alabastina blanca, se hizo la instalación completa de la luz.

Reparación del Taller de Obras Públicas

Construcción de un galerón de 13 por 3 metros para la instalación de un quebrador de piedra, hechura de otro galerón de 18 por 5 metros todo forrado con traslapo, con tres ventanas y un tragaluz de vidrio destinado a guardar materiales del departamento de mecánica.

Construcción de otro galerón de 8 metros para guardar toda la maquinaria de carreteras, hechura de una pared de cemento armado de 3 metros 20 centímetros por 10 centímetros de grueso, esto al lado Oeste para proteger la bodega de hierro, cemento, hierro etc., reparación del cuarto destinado a charolar, construcción de estanterías, instalación de dos pararrayos, arreglo de canoas, tubos, instalación eléctrica y varias reparaciones en la casa habitada por el jefe de los talleres.

Primera Sección de Policía

Arreglo de la cloaca, reparación de excusados, arreglo del techo para evitar goteras y reparación de un tabique.

Cárcel de Mujeres

Reparación de la cañería, excusado, lavabo, hechura de canoas, reparación de varios trastos de cocina, arreglo de los calabozos y hechura de un tabique de 5 varas de largo por 3 de alto.

Casa Presidencial

Reparación de un tanque para servicio del agua, hechura de varias ratoneras, moldes para queques, batidores de huevos, regaderas para servicio del jardín, varias macetas con sus correspondientes platos, arreglo de varios trastos de cocina, construcción de tres paredes de distintas dimensiones, cuatro pilastras con sus respectivas basas, cuatro caños de distintas dimensiones todos cimentados, instalación de un trecho de cloaca de 13 metros con su caja de registro y su cenicero, colocación de dos tazas para servicio del excusado, relleno de una zanja de 6 metros de largo, hechura de un enlosado de 10 metros, 104 de metros de repello sobre tela metálica, hechura de varias gradas, construcción de una cortina de 13 por 0.25 metros de grueso, reparación de 220 metros de repello, instalación de dos pilas y sus respectivas bateas para lavar ropa, instalación de una pila para lavar trastos de la cocina, cambio de tabiques para así acondicionar mejor los departamentos interiores y una infinidad de remiendos de poca importancia tanto en el ramo de carpintería como en el de albañilería; construcción de 159 metros cuadrados de tabique doble forro con tablilla, colocación de 76 metros cuadrados de vidriera para los corredores, 51 metros cuadrados de zócalo con tela metálica, 89 metros cuadrados de enrejillado de madera también para los corredores, 73 metros cuadrados tabique doble forro de tabla para el comedor y la cocina, 21 metros cuadrados de piso, reparación de 15 metros de piso, construcción de dos departamentos para servicio del garage que miden 6 x 7 ½ metros, reparación de varios cielos y pisos, colocación de varias puertas, ventanas, hechura de 20 varas de canoa media caña, 18 ganchos y 12 varas de tubo de ¾, instalación de baños, excusados, una tina, tanque de agua caliente, varias pilas, hechura de un enladrillado en el piso del baño que mide 20 metros cuadrados, enchape del mismo, reparación de la acera que queda alrededor del edificio y hechura de un puente para la entrada de los autos.

Se le puso papel tapiz a 176 metros cuadrados; 483,12 metros cuadrados de pared forrada en manta, papel periódico y pintura de aceite a tres manos, 68 metros cuadrados de pared forrada en manta, papel periódico y papel tapiz, 611 metros cuadrados de pared forrada en manta, papel periódico y alabastine blanca y un total de 5012,82 metros cuadrados de pared pintada a dos manos. En el jardín interior se hizo un enladrillado que mide 68,50 metros, se hizo una instalación completa eléctrica de día y de noche para dar servicio de alumbrado, cocina, timbres, teléfonos, plancha, calentadores, etc. con fuerza eléctrica de ambas empresas, colocación de astas de banderas, reparación de excusados, desarme de una cañería de 2 pulgadas, hechura de 56 jardineras, aros de alambre, hechura de una gradería para colocar macetas, varios cuadros, atriles, colocación de varios llavines, cerraduras, picaportes, etc., hechura de una caja especial para guardar llaves, arreglo de un cofre para viaje, empañado de 8 vidrieras, construcción de un palomar, varias reparaciones en el garage.

Una vez que estuvo lista la casa se procedió al desarme del mobiliario que estaba instalado en la Casa Amarilla para pasarlo a la actual Casa Presidencial, armada de nuevo de todo el mobiliario e instalación de todos los objetos de dicha casa, además se han hecho durante todo el año de 1921 infinidad de trabajos pequeños que sería imposible enumerar por falta de espacio, por un carpintero y su ayudante que están perennemente en la Casa Presidencial a la orden de la señora del señor Presidente.

Comandancia de Plaza

Reparación del techo y de una pared divisoria con la Primera Sección, arreglo de excusados y colocación de un tanque de absorción.

Dirección General de Bandas

Reparación de varios instrumentos, arreglo de los excusados, canoas, tubos y de un lavabo.

Contabilidad Nacional

Reforzar un piso en uno de los departamentos para impedir que se hundiera, reparación de varios tabiques, reparación del tanque de los excusados.

Secretaría de Instrucción Pública

Reparación de los excusados y colocación de una araña eléctrica.

Alcaldías primera, segunda, tercera y cuarta

Reparaciones interiores en cada una de las oficinas con el objeto de prestarles mayor comodidad, arreglo de la cañería, excusados, etc.

Dirección General de Obras Públicas

Arreglo total del nuevo local (altos de la Casa Presidencial) colocación de tabiques en las distintas dependencias, cambio de puertas y ventanas, postura de vidrios, cerraduras, picaportes, empañado de varias vidrieras, darle pintura a algunos salones, construcción en la azotea de una plataforma de madera para secar planos y por último hacer el traslado de las oficinas que estaban instaladas en los altos del edificio de Correos y Telégrafos al nuevo local.

Intendencia Militar

Hechura de 500 cantimploras, 2500 platos y 400 jarros de zinc.

Secretaría de Fomento

Arreglo total del nuevo local, acondicionando todos los departamentos de manera que quedasen lo más cómodo posible, se le dió pintura a todos los departamentos, se hicieron varias ventanas, linternillas, puertas, se colocó un cancel, se hizo una instalación completa de timbres, teléfonos y luz para servicio de dicha Secretaría, de las distintas dependencias de la Dirección General de Obras Públicas y por último se hizo el traslado de las oficinas que estaban instaladas en los altos del Edificio de Correos y Telégrafos al nuevo local.

Liceo de Costa Rica

Limpieza de la cloaca, arreglo de varios excusados y lavabo, hechura de un caño de 10 metros, construcción de la acera lado Norte del edificio, lo mismo que la hechura del portón y su colocación que queda de ese mismo lado, se hicieron varios remiendos de albañilería en el interior, colocación de dos rejillas en los desagües, hechura de varias gradas y de una plataforma en la entrada que mide 2,50 metros por 1,70 metro, colocación de vidrios, empañado de otros, y gran variedad de remiendos de poca importancia.

Museo Nacional

Se hizo el trastejo de todo el edificio, reparación de diez jaulas grandes para distintos animales, colocación a las mismas 76 basas para darles más sostén, construcción de dos tarimas, tres estanterías, reparación de las guarniciones de varias ventanas, limpieza de la cañería, empacada de 4 llaves, colocación de 6 varas de canoa 10 varas de tubo, construcción de una pila para peces, que miden 3,18 metros por 2,14 metros figura ovalada, hechura de otra para un caimán de 2,50 metros por 0.40 metros construcción de un caño de 9 x 15, infinidad de reparaciones en el departamento de animales, hechura de un chiquero para un cariblanco que mide 2 x 2 x 0,75 m., construcción de la acera por la parte de la calle lado Sur del edificio.

Dirección General de Detectives

Reparación de un excusado, lavabo y un baño, arreglo de varios tabiques para dar más comodidad a otros departamentos.

Teatro Nacional

Reparación de orinales, excusados, hechura de un enladrillado en la parte de la entrada, enladrillado de los pasillos del jardín, hechura de un pasillo de 10 metros de largo por 2 metros de ancho por 4 varas de alto; este pasillo ponía en comunicación la puerta lateral del lado derecho con la bodega que queda por detrás del Teatro, ahí se acondicionó un galerón de 13 x 7 metros haciéndole un piso de 14 metros por 18, hechura de 4 puertas, un tabique, una tarima para la orquesta de

10 x 2 metros, cuatro mesas ordinarias de 7 x 1 ½ varas y un estante de 12 x 2 varas; todo esto fué destinado al servicio de cenas para los bailes que se efectuaron en el Teatro Nacional del 15 de setiembre, 12 de octubre y 31 de diciembre de 1921.

Escuela Mauro Fernández

Reparación de excusados y orinales, construcción de 7 departamentos para excusados de concreto para la planta baja del edificio de 2 metros de alto por 1,30 metros de ancho con su correspondiente canoa de concreto, largo 4 metros, hechura de otra canoa de 4 metros de largo para servicio de los orinales, repellada de la parte alta y baja del edificio, reconstrucción de basas de concreto para los pisos, reconstrucción de 90 pilastras de ladrillo, reparación de pisos y de los corredores de la parte alta, todo de concreto. Reconstrucción de 529 metros cuadrados de piso con sus enviguetados, acepillar 350 tabloncillos viejos que están en buen estado para colocarlos nuevamente. Hechura de 51 metros 60 centímetros de cielo de tablilla, hechura de 7 puertas para los excusados, reparación de 24 vidrieras, darle pintuta a todos los cielos, puertas y ventanas de la parte alta y baja del edificio, 4987.60 metros cuadrados de pintura de cal color a las paredes, 83.70 metros cuadrados pintura de la baranda de la parte alta, hechura de 44 metros de cornisa, 66 metros de repello al lado Oeste del edificio, colocación de molduras y batientes, picaportes, vidrios a 17 linternillas y sus respectivas cremonas, se le dieron a 2891, 76 metros cuadrados de pintura a las paredes y cielos del edificios, en la parte baja se hicieron infinidad de remiendos de poca importancia para entregar el edificio en condiciones de ser utilizado para una de las escuelas de la capital; unos meses después se hizo una pila en el patio que queda al lado Este y se colocó un portón de hierro que se hizo en el departamento de mecánica del Taller de Obras Públicas, lo mismo que en el patio interior se colocaron dos aparatos para el juego de basket-ball que obsequió el Ministro de Fomento.

Aduana Central

Reparación del techo para así evitar las goteras, reparación completa de los arietes y asistencia permanente de los mismos durante el año de 1921.

Secretaría de Guerra

Coger varias goteras, arreglo del excusado, de un lavabo y hacerle en varias ocasiones algunos trabajos al auto.

Palacio de Justicia

Reparación de canoas y tubos.

Cuartel de Artillería

Colocación de un piso que mide 132 metros cuadrados, hechura de un marco para tres puertas, lo mismo que las guarniciones; alistar dos marcos para las ventanas y 6 guarniciones, colocación de 13 rejillas y repello de 68 metros cuadrados, colocación de tablilla en los cielos de la parte alta, alistar madera para la hechura de varias ventanas, reparación del techo de dos fortines, cerrar una puerta que daba comunicación con la Penitenciaría y abrir otra puerta al mis-

mo departamento que dé comunicación al Cuartel, hechura de varias linternillas de de 1 m. x 0.60 y su colocación, se hizo un caño detrás del almacén de implementos de guerra y un relleno emparejándolo con cemento, limpiar uno de los fortines de la Penitenciaría.

Reparación de las casas que quedan detrás del Teatro Nacional

Instalación de 14 metros de tubo de cloaca, hechura de un baño, dos cajas de registro, colocación de una taza de excusado, hechura de dos gradas, colocación de un cielo de gangoche de 2.20 x 2.30, 28 guarniciones, 72 varas de traslapo, 8 vidrios, 4 hojas de madera para ventana, infinidad de remiendos interiores en los cielos, 82 metros 60 centímetros de papel tapiz y pintura a las puertas y ventanas de las dos casas.

Inspección General de Hacienda

Perforación de 14 metros 80 centímetros en el pavimento de la caballeriza, arreglo de las canoas, reparación de la acera, cambio de canoas y tubos, coger las goteras en la parte del techo de zinc y trastejo del resto.

Archivos Nacionales

Reparación de 5 tragaluces cambiándoles el sistema de vidriera, reparación de excusados, pintura de 22 metros 0.9 centímetros a tres manos a los mismos tragaluces, pintura a todas las puertas y ventanas del edificio, lo mismo que la parte exterior se le dió alabastine blanca y de color a la fachada.

Dirección General de Estadística

Cambio completo de reglas y cadenillos, poner pies de amigo, levantar la armadura unos 0.60 centímetros de alto por 19 metros de ancho, colocación de una limahoya de 8 metros, hechura de un cañón del techo de 6 metros de alto por 15, se dió pintura a 114 metros 15 centímetros cuadrados a dos manos.

En la parte alta ocupada por el Registro del Estado Civil se le dió 82 metros cuadrados papel tapiz y 14 metros 20 centímetros pintura de aceite (corresponde a las puertas).

Imprenta Nacional

Terminación de una parte del techo de 8 metros de largo por 6 metros de ancho, cambiándole el zinc, esto del lado Este con todo y tragaluces; del lado Oeste se cambió todo el tiro de canoa por nueva, colocación en la parte interior de 14 cajas en los tubos de desagüe de las mismas canoas, colocación de cornisas y rodapiés, de 10 vidrieras, destaqueo de la cloaca, reparación de los tanques de los excusados, arreglo de goteras, destrucción del trecho viejo en un trecho de 6 metros de ancho por 18 metros de largo, suspenderlo unas 18 pulgadas por el alto, colocación de hierro de techo nuevo al nivel del anterior, cambiar un trecho de canoas de 18 metros.

Agencia Primera Principal de Policía

Reparación de excusados.

Escuela Juan Rudín

Reparación de la cañería, destaqueo de la cloaca, arreglo de goteras y postura de vidrios.

Secretaría de Fomento

Reparación de un baño, hechura de una pila, instalación de dos lavabos y excusados, colocación de varias puertas y ventanas, 33 vidrios, cerraduras corrientes, llavines, se fijaron las vidrieras que dan a los corredores, destrucción de varios forros de tabla, hechura de varios remiendos etc., instalación completa de timbres, teléfonos, pintura de los distintos departamentos, colocación de un cancel y por último el traslado de las oficinas de la Secretaría que estaban instaladas en el edificio de Correos y Telégrafos, al nuevo local.

Dirección General de Detectives

Reparación de varios pisos.

Escuela Normal de Heredia

Reparación del techo para coger las goteras, cambio de tubos y canoas.

Biblioteca Nacional

Cambio de toda la armadura del techo, colocación de tubos y canoas, arreglo de una vidriera, varios pisos, calzada de una pared, hechura de un caño y pintada a dos manos la cantidad de 795,99 metros.

Palacio Nacional

Arreglo de los excusados y de la cloaca.

Pagaduría Nacional

Arreglo de los excusados, reparación del lavabo destaqueando el desagüe que estaba obstruído.

Caballeriza Nacional

Construcción de un galerón de 7 metros de ancho por 10 metros de largo, colocación de varias riostras en el galerón viejo, cambio de un tiro de solera de 8 varas, colocación de 7 horcones con sus correspondientes basas, hechura de un marco para montar la máquina de quebrar maíz, de 10 canoas para servicio de las bestias, 10 rejillas de madera para guardar el heno y reparación de todas las canoas viejas.

Hospital de Alajuela

Enderezar tres vigas de acero suave de 5 x 3 x 4.

Municipalidad de San José

Enderezar cuatro vigas de acero y cortarlas ½ x 4 x 6.

Municipalidad de Heredia

Hechura de cuatro laines.

Escuela de Aplicación de Heredia

Arreglo de tubos, canoas, excusados, coger todas las goteras y tornear varias piezas de bronce para servicio de los excusados.

Antiguo local del Cuartel de Artillería.—Cruz Roja Costarricense

Abrir un boquete para la hechura de una puerta de ½ cuerpo con su linternilla y marco completo con dos hojas de madera, colocación de la misma con su llavín y picaportes correspondientes, hechura de un bastidor de madera, de varias puertas, reparaciones en el techo del salón, colocación de un excusado y un lavabo, varios remiendos de albañilería; se le dió pintura de alabastine a dos manos a 154 metros y de aceite a 33 metros cuadrados; también se le dió alabastine a un cielo que mide 97,32 metros.

Antiguo local del Cuartel de Artillería.—Registro Militar

Apertura de un boquete para colocar una puerta de ½ cuerpo con su respectivo marco, picaportes, llavín, etc., hechura de varias puertas interiores, infinidad de reparaciones de carpintería y albañilería, instalación de una pila y de un excusado, darle alabastine a 150 metros cuadrados a dos manos, 33 metros cuadrados de pintura de aceite, 97 metros cuadrados alabastine a un cielo doble forro.

Juzgado del Crimen de San José

Instalación de un tanque de absorción y reparación de los excusados.

Cuartel de Policía de Heredia

Destaqueo de la cloaca y arreglo de los excusados.

Instituto de Alajuela

Reparación de excusados y coger todas las goteras del edificio.

Edificio Metálico

Arreglo de un desagüe, todas las fuentes, reparación de la cañería, además se le ha dado pintura a todos los departamentos de la parte baja del edificio, a la baranda de todos los balcones interiores y algunos departamentos de la planta alta.

Almacén Escolar (antiguo Cuartel de Artillería)

Apertura de tres buques para puertas y arreglo de dos de ellos, cierre de la zanja de la cloaca en un tanto de 22 metros, reparación de los pisos, colocación de tapas de cemento armado sobre el caño, hechura de 6 gradas, construcción de un tabique de 5 metros 95 centímetros de largo por 3,35 metros de alto, otro ídem de 18,50 metros de largo por 2,85 metros de alto con un enrejado de madera forma petatillo, colocación de 7 rejas, hechura de otro tabique, colocación de un marco para una vidriera y otro para un portón, hechura de tres departamentos para los excusados de 1,2 m. por 2,25 m. de alto con sus respectivas puertas de tablilla, reparación de dos puertas viejas y colocación de las mismas, hechura de un piso nuevo, se colocaron varias cerraduras, construcción de dos vidrieras con sus respectivos escaparates para exhibición de mercaderías, dos pares de puertillas de tablilla con sus bastidores, instalación de una pila para servicio de lavabo y un excusado, se le dió alabastine a dos manos a 486 metros y pintura de aceite a 47 metros a dos manos.

Oficina del Catastro

Reparación de cerraduras, llaves, colocación de un tabique, se le dió pintura de aceite a 149,62 metros y 47 metros de pintura de aceite a dos manos.

Registro Civil

Arreglo de toda la armadura interior, destrucción de una pared, trastejo de todo el techo; se colocaron 82 metros cuadrados de papel tapiz y se le dió pintura a las puertas y ventanas en un tanto de 14,20 metros.

Oficina Dirección General de Minas

Se le dió pintura de aceite a dos manos a 124,11 metros cuadrados.

Casa Amarilla (actual Secretaría de Relaciones Exteriores

Se le dió alabastine a toda la parte exterior, además se hizo en el departamento de mecánica del taller un portón de hierro de 2,50 m. por 1,50 m. de alto.

Arreglo local para la Bomba Knox (antiguo Cuartel de Artillería)

Ampliación del portón de madera y reparación del mismo, hechura de 8 basas de cemento armado para la construcción de un galerón para guardar la bomba, colocación de 23 planchas de cemento armado a la entrada de la plazoleta.

Aserradero anexo al Taller de Obras Públicas situado en un lote detrás del Liceo de Costa Rica

Se construyó un galerón con todas las comodidades del caso para instalar las distintas máquinas de aserrar, labrar 4 piezas de 6 x 7 pulgadas para la hechura de un marco, alistar otras 4 piezas para hacer el marco del carro del aserradero, alistar 5 piezas más para hacer la planta donde ha de correr el carro.

Oficina de la Profilaxis

Se le dió a 251,40 metros cuadrados pintura de aceite a dos manos.

Dirección General de Estadística

Se le dió a 114,15 metros cuadrados pintura de aceite a dos manos.

Departamento de Ankilostomiasis

Se le dió a 32,80 metros cuadrados pintura de aceite a dos manos.

Oficina Liquidación del Banco Comercial

Se le dió a 200,74 metros cuadrados pintura de aceite a dos manos.

Antigua Agencia Principal de Policía (propiedad de Ricardo Monge)

Se le dió a 242,20 metros cuadrados pintura de aceite a dos manos.

Reparación autos, camiones, motores gasolina

En este departamento se han reparado en distintas ocasiones los autos que están al servicio de la Casa Preisidencial y demás Secretarías de Estado, lo mismo

que los camiones que están al servicio del Taller de Obras Públicas y los de carreteras. Las reparaciones consisten en cambio de resortes, hechura de piezas nuevas, descarbonada del motor, cambio de varillas, ejes, cuñas, tornillos, reparación de la llave del tanque de la gasolina, radiador, reparación completa de algunos de los motores etc.; al camión federal se le hizo toda la caceta en lo que se refiere al ramo de carpintería y mecánica.

Se reparó un motor de gasolina que vino de Limón en muy mal estado.

Bomba Knox

Se hizo una reparación completa en el motor, se le soldó con aluminio el carter haciéndole una pieza nueva que estaba quebrada, se desencarbonó y se esmeriló, se le cambiaron casi todos los tornillos, se repararon todas las válvulas y empaques, se ajustó todo el movimiento de la máquina, se repararon varios tubos rotos, llaves y algunos piezas que estaban en mal estado.

Para llevar a cabo esta reparación hubo necesidad primero que hacerle una reparación completa a las bombas pequeñas de vapor y ponerlas al servicio público.

CONSERVACION PARQUES NACIONALES

Parque Nacional

Se concluyó de canalizar todo el parque haciéndole caños interiores de cemento y sus respectivas tapas también de cemento armado, se hicieron todas las cajas de registro necesarias, hechura de una caja para una llave de detención, se cambió la instalación de la cañería, colocación de varias rejillas de hierro hechas en el departamento de mecánica, se hicieron varios rellenos de tierra especialmente donde estaba el lago el cual se quitó, se arreglaron con escombro y piedra quebrada las dos calles lado Norte y lado Oeste pasándole varias veces la aplanadora de vapor pequeña; se abrieron para servicio de puertas dos boquetes de 2½ metros.

Parque Morazán

Apertura de tres puertas para servicio de 3 metros de ancho cada una, repelladas; de otras 3 puertas de las mismas dimensiones en los otros parques, reparación de todo el enladrillado, se arreglaron los caños de ambos lados de la calle.

Parque Bolívar

Hechura de una pared de 12 metros de largo por 0.60 centímetros de ancho, construcción de 28 metros de talud de 0.50 metros de grueso y un pavimento de concreto de 78 metros por 1 metro; colocación del pedestal para el busto de Simón Bolívar.

Plaza Mora Fernández

Destrucción de las columnas de piedra y de los muros que estaban alrededor, hechura de una puerta de 3 metros y otra de 2½ metros, tapar 17 metros de caño con tapas de cemento.

Hechura de una caja de 24 x 24, se enladrillaron 400 metros con mosaico, se quitaron 33 m. 40 remate de piedra y se volvieron a colocar, colocación de 4 rejillas, hechura de otra caja de 15 x 25, colocación de 4 columnas de cemento

para hacer la instalación eléctrica que fué subterránea y por último se construyó el pedestal del monumento y colocación de la estatua de don Juan Mora Fernández que se inauguró el 15 de setiembre de 1921.

Parque Central

Reparación de 30 metros cuadrados de enladrillado y colocación de 11 bancas de cemento armado estilo moderno.

Plaza Juegos de Heredia

Se hizo en el departamento de mecánica un portón de hierro de 2 metros 90 centímetros por 1 m. 50 de alto.

Parque de Heredia

En el taller de mecánica se hizo una glorieta que fué colocada.

Parquecito frente a la iglesia del Carmen

Hechura y colocación de tres tramos de baranda del mismo estilo de la que existe en ese lugar.

Parque España

Reparación de la acera y hechura de la base para colocar la piedra fundamental del monumento de Isabel la Católica.

Parque de Puntarenas

Hechura de 41 cajas de empate para la conexión de la luz y de 40 capiteles

Parque de Alajuela

Se hicieron 75 columnas de cemento armado para la instalación de la luz lo mismo que 33 capiteles.

Cementerio de Alajuela

Se hizo una acera que tiene 524 metros cuadrados de ladrillo mosaico, se hicieron 1048 metros lineales de cordón y caños de concreto, una pila de mampostería de 1 metro 75 centímetros por 1 metro.

Plaza de la Agonía (Alajuela)

Se removieron y se colocaron nuevamente 18 metros lineales de cordón de piedra y se encascotaron 18 metros cuadrados para colocar mosaico.

TRABAJOS EN PUENTES Y CARRETERAS NACIONLES

Carretera de Cartago.—Reparación de la aplanadora, instalación de un ramal de cañería en El Alto y hechura de varias piezas para las distintas maquinarias que están trabajando.

Carretera de Coronado.—Reparación de la aplanadora, quebrador y de un motor eléctrico, reparación de distintas herramientas, etc.

Carretera de Echeverría.—Traslado de maquinaria, reparación del motor, herramientas y hechura de infinidad de piezas de las distintas máquinas que están en servicio.

Carretera de San Pedro (Montes de Oca a Coronado).—Arreglo de varias piezas del motor que está en servicio, reparación de herramientas, hechura de una zaranda, etc.

Carretera desvío de Los Anonos.—Reparación del motor eléctrico, traslado de maquinaria y arreglo de varias piezas de las distintas máquinas.

Carretera de la Pitahaya.—Instalación completa de la maquinaria.

Carretera de Río Segundo.—Instalación completa de la maquinaria.

Carreteras Nacionales.—Hechura de varios repuestos, reparación de la aplanadora, quebradores, resortes y arreglo de varias herramientas destinadas al servicio de carreteras.

Puentes.—Reconstrucción del puente de Paso Agres en Orotina.

Puente Turrialba.—Reparación del puente, hechura de una plataforma que mide 22 metros de largo y sus correspondientes barandas.

Puente entre Curridabat y el Asilo de Las Mercedes.—Reparación del puente y cambio de todo el tabloncillo.

Puente entre San Francisco y el Asilo de Las Mercedes.—Reparación del puente y cambio del tabloncillo.

Puente en el camino de Coronado.—Se enderezaron unas vigas para la reparación de este puente.

Puente sobre el río Molino (Cartago).—Se enderezaron 7 vigas de 7 metros de largo para la reparación de este puente.

Puente de Cañas en Aserrí.—Se alistaron varios rieles de ferrocarril y se cambiaron algunos tabloncillos en este puente.

Reparación del puente de la Fábrica.—Bajo la dirección del ingeniero señor Manuel A. Víquez, el departamento de mecánica ejecutó el siguiente trabajo en el puente de la Fábrica:

Se quitaron dos muros de piedra que dividían el peso del puente en tres secciones para reponerlos por unos postes de hierro fundido riostrados con piezas de hierro ángulo empalmadas. Se colocaron como 40 quintales dehierro doble T en el piso.

Se cambiaron las barandas de hierro por balaustres de cemento armado, aprovechando la oportunidad para hacer más ancho dicho puente, la escala también se hizo nueva.

Reparación del puente Chiquero (Carretera de Santa Ana).—Reparación de todo el puente.

Reparación del puente San Rajael (Carretera de Santa Ana).—Arreglo de las vigas y cambio de parte del tabloncillo.

Reparación del puente Porrogres (Carretera de Santa Ana).—Arreglo de las barandas del puente y de algunas vigas.

Reparación del puente Güitite (Carretera de Atenas).—Arreglo de las vigas, cambiarle tabloncillos y reparación de las barandas.

Construcción del puente sobre el río del Oro (Santa Ana).—Construcción de un puente de 11 metros 45 centímetros de largo por 3 metros 50 centímetros de ancho, las barandas que se le hicieron y se colocaron, son de 2 metros de alto.

DEPARTAMENTO DE MAQUINARIA DEL TALLER OBRAS PUBLICAS

Se reparó una sierra colgante, un torno de madera, el esmeril de afilar cuchillas y un torno pequeño de hierro.

SECCION DEPARTAMENTO DE MOSAICO

En este departamente se hicieron 17 bancas de cemento armado y estilo moderno que han sido colocadas en el Parque Central, 45 tubos de cemento para cloaca para servicio del Cuartel Buena Vista.

Para servicio de distintos edificios públicos se hizo el siguiente ladrillo mosaico:

54 metros cuadrados de ladrillo pedrín de 15 x 20 centímetros
56 — — — — — — 20 x 20 —
5 — — — — guarda
550 — — — — corriente
1760 ladrillos de dibujo

Ladrillo hecho y que está en depósito:

770 ladrillos color rojo
1557 ladrillos color negro
180 ladrillos de dibujo

En este departamento se hicieron además 2 pilas de granito, 1 pila de granito, 4 columnas cemento armado, 5 lavatorios estilo moderno, 5 columnas para el Parque Juan Santamaría (Alajuela).

REPARACION MAQUINAS ESCRIBIR

En este taller se abrió por espacio de unos seis meses una sección especial destinada a la reparación de máquinas de escribir de todas las oficinas del Gobierno, la cual prestó grandes servicios y produjo una gran economía para el Estado; en dicha sección se repararon máquinas de todas las oficinas de la República, pero debido a no existir en el Presupuesto una partida especial para el sostenimiento, la Secretaría de Fomento se vió precisada a suspenderlo.

En la sección reparación de máquinas de escribir durante el tiempo que estuvo en servicio se repararon las siguientes máquinas:

Dirección General de Obras Públicas	2	máquinas	de	escribir
Secretaría Fomento	1	—	—	—
Archivos Nacionales	1	—	—	—
Comandancia de Plaza	2	—	—	—
Casa Presidencial	2	—	—	—
Inspección General de Hacienda	1	—	—	—
Alcaldía Segunda de San José	2	—	—	—
Gobernación de Cartago	1	—	—	—
Juzgado del Crimen de San José	1	—	—	—
Agencia Principal de Policía de San José	2	—	—	—
Secretaría del Congreso	2	—	—	—
Secretaría de Hacienda	1	—	—	—
Archivos Nacionales	1	—	—	—
Alcaldía Primera de San José	1	—	—	—
Sala de Casación	1	—	—	—
Secretaría de la Corte	1	—	—	—
Jefatura Política de Palmares	1	—	—	—
Pagaduría Nacional	2	—	—	—

Administración Ferrocarril al Pacífico.....	1	máquinas	de	escribir
Dirección General de Bandas.....	1	—	—	—
Gobernación de Cartago.....	1	—	—	—
Agencia de Policía de Montes de Oca.....	1	—	—	—
Resguardo de Heredia.....	1	—	—	—
Colegio de San Luis de Cartago.....	2	—	—	—
Secretaría de Instrucción Pública.....	1	—	—	—
Promotoría Fiscal.....	1	—	—	—
Oficina planillero Dirección General O. P...	1	—	—	—
Oficina Contabilidad Dirección General O.P.	1	—	—	—
Total	36	máquinas reparadas		

Hay que tomar en cuenta que muchas de estas máquinas venían en pésimo estado; a muchas de ellas hubo que hacerles varias piezas además de la limpieza general.

MOBILIARIO CONSTRUIDO DURANTE EL AÑO DE 1921 EN EL TALLER DE OBRAS PUBLICAS PARA SERVICIO DE DISTINTAS OFICINAS PUBLICAS

Curso libre de Costura

Construcción de 4 docenas de bancos, una tarima, un tablero liso, un biombo, un escritorio, una tabla para ribetear, de dos perchas, una mesa para colocar vasos, ocho repisas.

Juzgado Civil de Alajuela

Construcción de dos escritorios de cedro, doce sillas corrientes, tres mesas, una mesa para máquina de escribir, seis sillones de caoba charolados, un sofá de caoba charolado, una biblioteca charolada.

Departamento Sanitario Escolar

Construcción de un escritorio estilo americano y de un sillón tapizado.

Dirección General de Detectives

Construcción de un sofá, una paragüera, dos mesas escritorio y diez camones.

Museo Nacional

Construcción de siete sillones de caoba, un armario archivo y una carretilla para el acarreo de carne.

Secretaría de Instrucción Pública

Construcción de un escritorio estilo americano, un escritorio de cortina, una librería, dos librerías estilo americano, una silla giratoria para escritorio, un armario y reparación de varios muebles.

Liceo de Costa Rica

Construcción de un escritorio charolado, un estante para colocar libros, un armarito archivo, estantería para el gabinete de física, unos aparatos para los gusanos de seda y varias vidrieras.

Casa Particular del señor Presidente de la República

Construcción de una cama estilo Luis XV, un biombo portátil, una caja para guardar música, un armario esquinero con hoja de vidrio, una mesa escritorio charolada, dos mesas grandes, un armario ordinario para servicio de la cocina, una variedad de repisas varios tamaños, dos canceles, dos vidrieras, doce puertas de medio cuerpo, nueve cuadros distintos tamaños, tres camones, cuatro macetas estilo moderno charoladas, un armario de tres cuerpos

Torneada de doce patas y hechura de dos resortes para cama.

Dirección General de Obras Públicas

Construcción de una caja, una puerta vidriera, dos botiquines.

Secretaría de Fomento

Construcción de una caja para limpiar zapatos, un escritorio, de una mesita para máquina de escribir.

Secretaría de Guerra

Construcción de un escritorio charolado.

Club Centenario

Construcción de tres sillas plegadizas, cuatro mesas cuadradas, dos mesas octagonales, seis mesas pequeñas para servicio de café, un escritorio.

Dirección General de Minas

Construcción de una paragüera, un escritorio, una percha, una silla para escritorio.

Departamento de Fundición y de Modelado

Hechura de varios modelos

Secretaría de Relaciones Exteriores

Reparación de varios muebles, de un sofá estilo Luis XV y una silla giratoria para escritorio.

Escuela de Farmacia

Construcción de dos tarimas, una mesa, dos banquillos para mesa para máquina de escribir, una mesa para máquina de escribir, doce sillas.

Dirección General de Municipios

Construcción de un armario para archivo, una silla de escritorio, cuatro sillas corrientes.

Escuela de Julia Lang

Construcción de un juego de basket-ball.

Escuela de Buenaventura Corrales

Construcción de un juego de basket-ball.

Gobernación de Limón

Construcción de una paragüera, dos mesas de noche, un tocador, dos roperos, un juego completo de comedor, un juego completo de sala, media docena de mecedoras para corredor, dos camas; todo este mobiliario es charolado.

Cuartel Buena Vista

Construcción de seis banquillos.

Almacén Escolar

Construcción de dos mesitas.

Capitanía del Puerto Limón

Construcción de una mesa grande medio charol, un escritorio charolado, un armario archivo.

Centenario Religioso del Sagrado Corazón de Jesús

Construcción de un arco según modelo dado.

Escuela Mauro Fernández

Construcción de un juego de basket-ball.

Inspección General de Hacienda

Construcción de dos camas charoladas, un armario charolado, una paragüera charolada, un tocador charolado, dos mesas de noche charoladas.

Cárcel de Mujeres

Construcción de cinco puertas con sus marcos, cuatro marcos, molduras y guarniciones, seis mesitas especiales para lavatorios, un escritorio, tres mesas, una librería, un armario para archivo.

Dirección General de Policía

Construcción de una de las ambulancias, reparación del carro para conducir ebrios, construcción de un armario grande para archivos.

Dirección General de Bandas

Construcción de 60 atriles y reparación de otros tantos.

Juzgado del Crimen de Limón

Construcción de un escritorio, dos mesas, una mesa para máquina de escribir, seis sillas.

Teatro Nacional

Reparación de varias sillas.

Estanque en San Roque de Barba

Para la construcción de dicho estanque se hizo en el taller un molde especial de madera para la chorreada de dicho estanque.

Muebles construidos para depósito oficinas públicas

1 escritorio, 18 sillas tapizadas, 1 biblioteca, 1 mesa para máquina de escribir, 150 sillas plegadizas.

Varios

Para la celebración de las fiestas cívicas se hicieron en la plaza de toros dos tablados, uno a la orden de la Comisión de Fiestas y el otro a la orden del Presidente de la República y empleados del Gobierno.

Durante todo el año de 1921 se sostuvo un guarda para que cuidase el hangar de La Sabana donde estaba guardado el aeroplano *Costa Rica*.

Sección administrativa del Taller de Obras Públicas

Está servida por un jefe de oficina y un auxiliar, los cuales se encargan del despacho de todos los asuntos concernientes a la buena marcha del establecimiento, tales como correspondencia, registro general de operarios, ejecución de planillas semanales, presupuestos, informes diarios de la salida de materiales, detalle mensual de lo gastado en cada una de las Secretarías de Estado, colección del archivo, inventarios, etc.

Las entradas y salidas de materiales están controladas por dos libros que se llevan para dicho objeto; éstos son: *Libro Bodega de Materiales* y *Libro Operaciones Diarias*.

Se despacharon durante el año de 1921 150 notas, todas de carácter oficial.

Sección Bodegas

Las bodegas del taller están a cargo de un empleado de toda confianza y responsabilidad, desligado de todo compromiso para el buen cumplimiento de su deber.

Para cuido del taller está establecido el servicio de tres guardas de los cuales dos de ellos hacen servicio de día y de noche por turnos y el otro se encarga de hacer servicio solamente de noche por fuera del taller para así evitar cualquier peligro.

Conclusión

Todos los trabajos que quedan detallados en el presente informe así como la dirección e inspección de ellos han estado a cargo de diferentes empleados y obreros del Taller de la Dirección General de Obras Públicas con sus varias dependencias y tengo la satisfacción de consignar que todos estos empleados y obreros han cumplido fielmente con su deber y son dignos del puesto que ocupan.

Con muestras de la mejor consideración y respeto quedo del señor Director muy attº. y s. servidor,

Manuel Antillón
Jefe y Conductor de Trabajos de la D. G. O .P.

Contabilidad de la Dirección General de Obras Públicas

Sr. Director e Inspector General de Obras Públicas

Pte.

San José, 15 de febrero de 1922.

En observancia de la nota circular de Ud. Nº. 6 de 17 de diciembre último, acompaño a Ud. los cuadros demostrativos Nos. 1, 2 y 3 de lo gastado durante el año económico de 1º. de enero al 31 de diciembre de 1921 conforme a los documentos recibidos en esta Contabilidad y que sirven de comprobantes.

Según el Cuadro Nº. 1, el cual comprende detalladamente toda erogación, el total general de lo gastado asciende a la suma de ₡ 774,806-75.

Para mayor claridad, en los cuadros Nº. 2 y 3 se expresa lo gastado separadamente en materiales y mobiliario respectivamente.

Respetuosamente de Ud. muy attº. s. s.,

J. Mora C.

CUADRO Nº 1

Estado general de los gastos
con cargo a las cuentas que a continuación se expresan

EDIFICIOS NACIONALES

Nuevo edificio por cuenta de capital.

CUARTEL BUENA VISTA

Jornales	₡	10237 40
Materiales		4604 89
	₡	14842 29

REPARACIONES

Cuartel de Artillería	₡	4145 00
Penitenciaría		649 75
Registro Militar		178 80
Comandancia de Plaza		131 95
Secretaría de Fomento y Dirección de Obras Públicas		2976 20
Taller de Obras Públicas		50181 96
Escuela Mauro Fernández		13547 55
Teatro Nacional		10217 35
Casa de habitación del Presidente		1395 45
Inspección General de Escuelas		202 80
Liceo de Costa Rica		4713 25
Oficina Telégrafos Cartago		116 95
Biblioteca Nacional		1459 30
Edificio Metálico		2566 25
Aduana Principal		2379 40
Escuela Normal		1520 10
Escuela de Aplicación de Heredia		1311 85
Instituto Nacional de Alajuela		6465 05
Cuartel de Alajuela		1733 35
Muelle Grande de Puntarenas		1606 80
Kiosco Parque Morazán		2359 85
Tablado Presidencial		943 60
Palco Presidencial en La Sabana		394 30
Inspección General de Hacienda		592 50
Hangar de La Sabana		1823 75
Autos y coches oficiales		5428 90
Camiones tractores y motores		3337 40
Oficina Profilaxis Venérea		181 80
Dirección General de Bandas		90 75
Mina Palmichal		978 15
Roca Carballo (Ferrocarril al Pacífico)		228 00
Casa contigua Teatro Nacional		498 50
Secretaría de Gobernación		37 50
Cuartel Policía Primera Sección		347 90
Palacio Municipal de San Ramón		17071 10
Colegio Superior de Señoritas		908 60
Imprenta Nacional		1834 25
Museo Nacional		2355 10
Cárcel de Mujeres		473 50
Dirección General de Estadística		1135 40
Ankylostomiasis		42 75
Archivos Nacionales		1478 35
Registro Civil		143 20
Oficina El Catastro		136 05
Intendencia Militar		1087 90
Palacio de Justicia		47 50
Caballeriza Nacional		1359 55
Cuartel Policía Segunda Sección		440 75
Agencia Principal de Policía		98 35
Oficina Liquidación Banco Comercial		114 75
Escuela anexa «Colegio de Señoritas»		543 15
Antigua Agencia de Policía		27 00
Hospital de Alajuela		7304 60
Oficina Tributación		134 00
Cárcel de Alajuela		125 70
Juzgados y Alcaldías		564 05

Club Centro América		
Casa Presidencial (U. F. Cº)	₡	29 25
Escuela Miguel Obregón		22302 35
Bomba Knox		2009 70
Edificio «La Garita»		1507 20
Secretaría Relaciones Exteriores		61 50
Escuela Juan Rudín		440 70
Secretaría de Guerra		217 75
Secretaría de Hacienda		373 95
Casa Sucesión Tinoco		318 70
Casa para el Obispo de Alajuela		84 50
Cuadrante de Cahuita		1230 05
Bomba excusados		28 50
Local Cruz Roja		217 05
Dirección General de Minas		797 30
Escuela de San Antonio de Belén		93 00
Cuartel Policía de Heredia		5 00
Palacio de Justicia C. A		190 00
Correos y Telégrafos		329 50
Casa Amarilla		265 40
Palacio Nacional		148 00
Edificio bomberos		256 85
La Mansión		581 80
Almacén Escolar		1211 15
Campamento de Coto		2982 95
Palacio Episcopal		204 00
Fiestas Centenario		36 00
Secretaría de Instrucción Pública		241 55
Palacio Arzobispal		5 00
Panteón de Alajuela		12000 00
Dirección General de Policía		1255 00
Gobernación de Liberia		578 30
Fiesta religiosa		246 00
Dirección de Detectives		865 80
Iglesia San Rafael de Desamparados		7 50
Inspección de Asilo de Ancianos de Cartago		518 50
Gastos generales		48 00
Materiales salidos de la bodega del taller (Cuadro Nº 2)		5386 45
		128677 74
Total de edificios	₡	347919 60

CARRETERAS Y CAMINOS

PROVINCIA DE SAN JOSE

San José a Tres Ríos	₡	2245 85
Las Pavas		66 50
Guadalupe a Mata de Plátano		104 00
Cuesta río Virilla		471 50
Guadalupe		838 75
Mata de Plátano a Guadalupe		227 50
San Antonio de Coronado		1334 75
San Francisco Dos Ríos al Zapote		3250 75
San Pedro de Guadalupe		2055 95
San Rafael de Coronado		2000 45
Sabanilla a Villa Colón		117 00
Aserrí (calle principal)		424 50
Colón a Puriscal		3984 25
Tarrazú		3006 50
San Antonio a Santiago		772 00
Acosta a Tarbaca		213 45
La Sabana a Colón		188 90
Cuesta «Los Anonos»		1976 65
Purral a Guadalupe		285 00
San José al Virilla		85 50
Carretera Los Anonos		5295 35
Camino de Paquita		1282 20
La Uruca		30 00
Turrubares		48 40
Calle de La Sabana		1245 75
Camino El General		393 90
Aserrí a Acosta		1505 70
Camino de Tarbaca		6 00
Calles San José		13 00
Coronado		2448 95
San Pedro de Montes de Oca		37 50
Piedras Negras a Quebrada Grande		417 00

Tibás	₡	220 75
Coronado a Guadalupe		27 00
Alto de Las Palomas		24 00
Las Lajas		85 00
Villa Colón		884 25
San José		1373 10
Cuesta Los Obandos		109 00
Hatillo a Alajuelita		358 25
Río Chiquero a San Rafael		94 00
Torres al Virilla		44 00
San Rafael de Desamparados		698 00
San Francisco de Dos Ríos a San José		70 75
María Aguilar a Desamparados		218 00
San Miguel a Desamparados		475 00
Cuesta del Tablazo		244 25
	₡	41298 85

POR CUENTA DE BONOS

Guadalupe—San Vicente	₡	5556 40
Coronado—San José, Guadalupe—Cuesta Marcelo, San Pedro—Guadalupe, Cuesta Núnez		30268 55
Cuesta Los Anonos		3727 90
Zapote a San Pedro de Montes de Oca		208 00
	₡	39760 85

PROVINCIA DE ALAJUELA

Alajuela a Grecia	₡	3939 25
Grecia a San Carlos		3720 35
Alajuela		3972 40
La Maravilla		5174 50
San Ramón a Esparta		788 25
La Angostura		1230 90
Vara Blanca a San Miguel		199 00
Poró a río Alumbre		286 75
San Mateo a Esparta		342 50
San Ramón a Candelaria		624 65
Camino al Volcán Poás		1479 00
Alajuela a San Pedro de Poás		465 00
San Mateo a Orotina		204 00
Atenas a Grecia		909 10
Atenas a San Mateo		476 00
Turrubares		150 00
Río Cuarto a Grecia		723 15
Palmares a Río Grande		224 00
Cariblanco a Vara Blanca		4258 20
Grecia a Zarcero		1600 20
Río Grande a Candelaria		2302 00
San Carlos a Zarcero		2301 75
Palmares a San Ramón		2352 25
Río Cuarto a Toro Amarillo		1262 40
Desecho de Barranquilla—San Carlos		42 50
Espino a San Carlos		514 50
Plaza Colón al Mesón		53 00
Grecia al Espino		48 00
Villa Quesada		96 00
San Mateo al Higuito		84 00
Cuesta—Carrizal		27 50
San Antonio		24 00
San Mateo a Concepción		200 85
Colorado a Vigía		33 75
Río Segundo		741 35
	₡	40851 05

POR CUENTA DE BONOS

Grecia—San Roque, Mesón—Poró		
Río Segnndo	₡	2529 70
Alajuela		6224 20
Barreal a Bermúdez		1168 50
Barreal a la Pitahaya		2040 25
		432 75
	₡	12395 40

PROVINCIA DE CARTAGO

Camino al Muñeco		
Camino del Infiernillo	₡	865 20
Sanatorio a Tierra Blanca		551 10
Pacayas a Cervantes		102 50
Cartago a Tierra Blanca		741 65
Tres Ríos a Cartago y Alto de Cartago		150 00
Navarro		17904 05
		72 00
	₡	20386 50

Por cuenta de Bonos

Turrialba—Aragón	₡	3607 50
Camino al Muñeco		1161 00
	₡	4768 50

PROVINCIA DE HEREDIA

Virilla a Bermúdez	₡	2164 75
Echeverría a La Bermúdez		1979 40
San Francisco a San Antonio		7899 40
Cuesta río Virilla		193 00
Cuesta Virilla a Santo Domingo		152 00
Sarapiquí		490 75
La Pitahaya		339 60
Heredia		8 50
San Antonio a Heredia		48 00
Heredia		480 35
San Joaquín de Heredia		210 00
Virilla a Heredia		416 00
San José a Heredia		160 50
Barba a Heredia		344 00
	₡	14886 25

Por cuenta de Bonos

Echeverría a Bermúdez	₡	11023 40
San Francisco a San Antonio		3788 35
San Rafael de Heredia		3845 35
Heredia a Santo Domingo		4042 80
San Antonio a Heredia		3915 35
Echeverría a San Joaquín de Flores		767 25
San José a San Antonio de Belén		3229 30
Camino Barrio Mercedes		1322 55
San Antonio a Pitahaya		16 00
	₡	31950 35

PROVINCIA DE PUNTARENAS

Esparta a Barranca	₡	137 75

PROVINCIA DE GUANACASTE

Desvío de Santa Rosa	₡	603 25
Gastos generales de carreteras	₡	4255 95
Materiales salidos de la bodega del taller (Cuadro Nº 2)		8091 70
Total de carreteras y caminos	₡	219386 40

PUENTES

Provincia de San José

San Francisco	₡	237 90
Las Damas Patarrá Segundo Paso		4941 75
Las Damas Patarrá Primer Paso		4698 00
Candelaria		533 90
Los Anonos		272 40
Pavas		11 00
Chiquero		1549 10
Torres		196 00
Río Cañas		266 25
Tarrazú		274 50
Parrita		110 00
Las Quebradillas		123 70
Puente del río del Oro		3320 15
Jaris y Virilla		81 00
Tiribí		1049 90
Curridabat y Tres Ríos		841 60
Puente-Agrá		73 95
San José		326 95
San Rafael a Santa Ana		1031 95
Quebradilla		75 00
Quebraditos y Las Pilas		92 50
Puentes Coronado		59 00
Puente de La Fábrica		238 75
	₡	20405 25

Provincia de Alajuela

Puente de Piedra de Grecia	₡	48 50
Paso Agres		9161 45
La Angostura		967 90
Güitite		1883 45
San Antonio		36 00
Puente Desagüe		600 00
Alajuela		547 95
Río Colorado		42 00
Sarchí		176 70
Zaragoza		94 85
San Carlos		370 00
Palmito		49 00
Barranca		28 00
Barranquilla		21 00
Espino		254 10
Trojas		79 20
Río Poás		12 00
Río Grande a Grecia		6 00
Puente Vigía		159 80
Rosales		104 00
	₡	14641 90

Provincia de Guanacaste

Bebedero	₡	20 00

Provincia de Cartago

Fajardo	₡	450 00
Turrialba		3507 95
Reventazón		621 00
Naranjo		473 00
Cartago		97 50
El Molino		180 25
	₡	5329 70

PROVINCIA DE HEREDIA

Puente Zanjón		206 15
Bermúdez		884 55
Sarapiquí		193 30
	₡	1284 00
Gastos generales de puentes		352 90
Materiales salidos de la bodega del taller (Cuadro Nº 2)		18364 97
Total de puentes	₡	60398 72

PARQUES

Morazán	₡	3353 80
Nacional		13801 45
Central		1196 50
Bosque de Los Niños		84 00
Parque de Heredia		293 50
Plaza de Heredia		76 35
Parque del Carmen		77 50
Parque frente al Banco de Costa Rica		645 65
Parque Bolívar		1852 75
Parque Juan Santamaría		735 00
Parque de Alajuela		3536 70
Plaza Juan Mora Fernández		4459 30
Parque de Puntarenas		503 70
Parque Catedral de Alajuela		465 00
Plaza La Agonía		246 00
Gastos generales de parques	₡	31327 20
Materiales salidos del taller (Cuadro Nº 2)		21890 40
Total de parques	₡	68815 05

CAÑERIA—CLOACAS

Cañería de Puntarenas	₡	4558 90
Cloacas de Puntarenas		71 95
Cañería de Grecia		69 00
San Miguel y San Luis		9000 00
Cañería de Puriscal		4841 50
Santa Bárbara de Heredia		42 65
Cañería de Guanacaste		14 50
Ochomogo, cañería de Cartago		15 00
Zarcero, cañería de Alajuela		26 00
Sabanilla, Montes de Oca		175 00
Vuelta de Jorco		80 00
San Joaquín de Heredia		140 65
Barba de Heredia		330 85
Gastos generales de cañería	₡	19365 00
Materiales salidos de la bodega del taller (Cuadro Nº 2)		651 80
Total cañerías	₡	1843 69
		21861 49
Mueblaje y útiles (Cuadro Nº 3)	₡	41583 20
Total general	₡	774806 75

RESUMEN

Nuevo edificio por cuenta de «capital»	₡	14842 29

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

Edificios nacionales—Reparaciones	₡	347919 60	
Carreteras y caminos		219386 40	
Puentes		60398 72	
Parques		68815 05	
Cañerías		21861 49	
Mueblaje y útiles (Cuadro nº 3)		41583 20	759964 46
Total general			₡ 774806 75

BALANCE

Cuenta bodega de materiales	Debe	Haber
A materiales que han entrado....	₡ 188683 68	
Por materiales que han salido.....		₡ 172575 55
Existencia y saldo.....		16108 13
Sumas iguales...	₡ 188683 68	₡ 188683 68

Dirección General de Obras Públicas.—Contabilidad.—J. Mora C.

Cuadro Nº 2

Estado de los materiales que han salido de la bodega, según órdenes de la Dirección General y del Taller de Obras Públicas, y que se han invertido en los trabajos que a continuación se expresan, durante el año económico de 1921.

EDIFICIOS

Taller de Obras Públicas.....	₡	22519 50
Registro Civil.....		53 67
Dirección General de Obras Públicas		1115 48
Cárcel de Mujeres.....		1625 85
Liceo de Costa Rica		2871 84
Hangar de la Sabana		5 70
Colegio de Señoritas		530 84
Correos y Telégrafos.....		70 62
Escuela Normal.....		818 07
Maquinaria Volio		12 44
Edificio Metálico.....		1932 74
Museo Nacional		1201 94
Escuela Mauro Fernández.		1497 02
Escuela Juan Rudin.....		65 53
Escuela de Aplicación de Heredia		166 61
Escuela Mora, Heredia.....		0 20
Instituto de Alajuela.....		3052 01
Escuela Miguel Obregón, Alajuela.....		1446 12
Escuela Farmacia.....		306 25
Casa habitación del Sr. Presidente.....		281 00
Casa Presidencial (antigua)		2441 55
Juzgados y Alcaldías.....		1155 89
Palacio de Justicia.		314 56
Agencia Segunda de Policía.....		86 73
Agencia Principal de Policía		98 79
Biblioteca Nacional		1345 54
Pagaduría Nacional.....		46 65
Teatro Nacional		986 18
Palacio Nacional		70 48
Casas contiguas Teatro Nacional.....		474 72
Capitanía Puerto Limón		450 39
Imprenta Nacional.....		2393 47
Municipalidad de Nicoya.....		700 50
Penitenciaría		1057 57
Comandancia de Plaza.....		101 26
Cuartel Policía Primera Sección		342 07
Dirección General de Policía.....		165 03
Cuartel Policía Segunda Sección.....		20 53
Cuartel Policía Tercera Sección		15 53
Camiones, Tractores y Motores		9809 67
Cuartel Policía Heredia.....		45 38
Cuartel de Artillería		4191 58
Autos y Coches Oficiales.....		2355 44
Colegio San Luis Gonzaga de Cartago.		8 17
Aplanadoras y Quebradores		527 14
Ambulancia.....		273 74
Aduana Principal.....		268 98
Almacén Escolar.....		2182 21

Oficinas Públicas		
Banco Internacional	₡	3650 68
Oficina Profilaxis Venérea		1 50
Biblioteca Normal		419 83
Oficina de Investigación		3 00
Dirección General de Detectives		387 92
Oficina de Ankylostomiasis		24 59
Secretaría de Gobernación		85 11
Secretaría de Instrucción Pública		239 00
Secretaría de Guerra		275 88
Secretaría de Fomento		109 90
Secretaría de Hacienda		2474 72
Secretaría de Relaciones Exteriores		793 62
Colegio Salesiano		728 55
Mina Palmichal		115 50
Cuenta Regadera		664 24
Congreso		30 97
Agencia Policía Palmares		42 04
Inspección de Hacienda		6 60
Ferrocarril al Pacífico		1529 20
Intendencia General Militar		305 16
Inspección de Municipios		1235 43
Taller de Costura Colegio de Señoritas		560 08
Pueblo Nuevo de Coto		32 16
Archivos Nacionales		1946 85
Iglesia San Rafael de Desamparados		1219 72
Gobernación de San José		1409 55
Gobernación de Limón		20 56
Dirección General de Bandas		1617 31
Promotoría Fiscal		458 33
Caballeriza Nacional		1 34
Sección Comercial		960 39
Oficina Liquidación Banco Comercial		2 70
Oficina del Catastro		129 89
Dirección General de Estadística		125 48
Dirección General de Minas		1721 93
Cruz Roja		294 67
Hospital de Alajuela		386 00
Casa de Refugio		162 30
Palacio Episcopal		8 85
Contabilidad Nacional		70 27
Escuela Anexa al Colegio de Señoritas		25 92
Inspección de Escuelas		89 80
Tributación Directa		523 69
Contaduría Escolar		9 49
Casa Presidencial (Edificio U. F. Co.)		20 00
Fiestas Centenario		25546 57
Bomba Knox		51 98
Bomba Excusados		1679 94
Cárcel de Varones		49 29
Iglesia de San Ramón		41 56
Avión Costa Rica		207 27
Tablado Presidencial		112 50
Fábrica Nacional de Licores		266 54
Registro Militar		408 00
Jefatura Política de Palmares		144 01
Club Centroamericano		3 50
Casa Obispo de Alajuela		225 56
Palacio Municipal de San Ramón		1348 38
Fiesta Religiosa		515 95
Casa Amarilla		806 93
Registro de la Propiedad		254 75
Venta de Materiales		486 36
Gota de Leche		304 00
		0 75
	₡	128677 74

CAÑERIAS

Cañería de San Joaquín	₡	325 90
Cañería de Barba		817 19
Cañería de Liberia		23 10
Cañeria de Santo Domingo		592 00
Cañería de Puriscal		85 50
	₡	1843 69

PUENTES

Puente Pasoagres	₡	1444 23
Puente Patarrá		917 53
Puente Paso Hondo		518 00
Puente Turrialba		5905 20
Puente San Francisco		113 80
Puente Uruca Santa Ana		52 80
Puente Los Anonos		1192 58
Puente del Molino		24 00
Puente El Oro		2623 78
Puente Torres		262 50
Puente Chiquero		677 99
Puente Güitite		1955 15
Puente Reventazón		78 00
Puente Poás		126 60
Herramientas Puentes		43 20
Puente de Curridabat a Tres Ríos		2 40
Puente Las Bermúdez		78 00
Puente La Angostura Alajuela		577 50
Puente Tiribí Tres Ríos		446 30
Puente San Rafael		325 83
Puente de La Fábrica		52 50
Puente Cañas Aserrí		72 00
Puente San Antonio		216 53
Puente Virilla		3 00
Puente Desamparados		655 55
	₡	18364 97

PARQUES

Parque Nacional	₡	4778 09
Kiosco Parque Morazán		446 75
Parque Morazán		1108 34
Parque del Carmen		90 15
Parque Central		773 04
Plaza Juegos Florales Heredia		123 46
Bosque de los Niños		3 00
Parque de Heredia		73 10
Parque España		124 85
Parque de Alajuela		1474 08
Parque Bolívar		1840 88
Plaza Mora Fernández Las Arcadas		4445 67
Parques Nacionales		69 06
Parque Mauro Fernández		22 50
Parque Santamaría, Alajuela		168 50
Parque de Puntarenas		55 98
	₡	15597 45

CARRETERAS

Carretera Coronado	₡	3868 43
Maquinarias Carreteras		414 38
Carretera Tres Ríos		147 31
Carretera Los Anonos		638 14
Carretera San Isidro		71 00
Carretera San José a Tres Ríos		270 00
Carretera San Carlos		20 90
Carretera San Francisco a San Antonio		98 10
Carretera de Cartago		1163 62
Carretera La Pitahaya		439 25
Calles de San José		77 15
Carretera Tarrazú		4 80
Carretera Zapote		9 25
Carretera Echeverría		202 65
Carretera San Pedro de Guadalupe		74 10
Carretera Río Segundo de Alajuela		191 40
Carretera Santa Ana		0 48
Carretera San Pedro de Coronado		0 95
Carretera de Alajuela		386 49
Carretera La Uruca		13 30
	₡	8091 70

RESUMEN

Total Edificios	₡	128677 74
„ Cañerías		1843 69
„ Puentes		18364 97
„ Parques		15597 45
„ Carreteras		8091 70
TOTAL GENERAL	₡	172575 55

Dirección General de Obras Públicas.—Contabilidad.

J. MORA C.

CUADRO Nº 3

MUEBLAJE Y UTILES

AÑO 1921

Casa Presidencial	₡	2628 90
Escuela Mauro Fernández		387 55
Departamento Sanatorio Escolar		72 00
Dirección de Detectives		404 50
Oficinas Públicas		6580 40
Secretaría de Instrucción Pública		996 50
Taller de Obras Públicas		3142 85
Casa habitación del Presidente		1669 25
Dirección de Obras Públicas		2589 55
Dirección General de Policía		293 00
Taller Costura Colegio Superior de Señoritas		148 80
Imprenta Nacional		200 95
Teatro Nacional		110 50
Liceo de Costa Rica		480 05
Dirección General de Correos		119 50
Penitenciaría		30 00
Secretaría de Hacienda		200 65
Secretaría del Congreso		190 50
Museo Nacional		271 50
Oficina Profilaxis Venérea		63 30
Biblioteca Nacional		179 90
Alcaldía Segunda		437 15
Dirección General de Telégrafos		151 20
Corte Suprema de Justicia		457 10
Gobernación de San José		30 00
Cuartel Policía Segunda Sección		237 00
Cuartel de Artillería		105 00
Secretaría de Guerra		328 40
Inspección General de Hacienda		1720 25
Juzgado Civil de Alajuela		291 90
Registro Público		10 00
Juzgado del Crimen de San José		30 00
Jefatura Política de Palmares		36 00
Pagaduría Nacional		24 50
Agencia Principal de Policía		263 60
Administración Ferrocarril al Pacífico		62 25
Dirección General de Bandas		1004 40
Secretaría de Fomento		221 05
Cuartel Policía Primera Sección		37 50
Oficina Petrolera		402 85
Club Centenario		707 60
Palacio Episcopal		955 50
Comandancia de Plaza		31 25
Escuela Normal		141 80
Dirección de Minas		423 80
Dirección General de Estadística		36 00
Sala de Casación		21 25
Juzgado de lo Contencioso Administrativo		37 50
Registro Civil		25 00
Facultad de Farmacia		111 00
Oficina del Catastro		174 85

Colegio San Luis Gonzaga, Cartago	₡	206 25
Facultad de Medicina		135 00
Escuela de Farmacia		546 15
Secretaría de Gobernación		674 00
Cárcel de Mujeres		891 00
Fiesta religiosa		6 00
Inspección de Municipios		1227 10
Secretaría de Relaciones Exteriores		89 15
Gobernación de Limón		3629 95
Comandancia en Jefe		18 75
Administración Correos de Puntarenas		2800 00
Caballeriza Nacional		108 00
Capitanía Puerto Limón		1126 45
Juzgado Civil de Heredia		56 25
Juzgado del Crimen de Heredia		36 90
Almacén Escolar		263 10
Juzgado del Crimen de Limón		422 75
Promotoría Fiscal		70 00
	₡	41583 20

Dirección General de Obras Públicas.—Contabilidad.

J. Mora C.

Departamento de Estadística de Carreteras, Archivo de Planos y Departamento Heliográfico

Señor Director e Inspector General de Obras Públicas

S. D.

San José, 17 de enero de 1922.

Muy señor nuestro:

En atención a su atenta circular N°. 6 de 17 de diciembre próximo pasado, tenemos el gusto de presentar a Ud. el informe de los trabajos ejecutados en los departamentos Estadística de Carreteras, Archivo de Planos y Departamento Heliográfico que están a nuestro cargo, durante el año que terminó el 31 de diciembre próximo pasado.

Estadística de Carreteras

Provincia de San José	37	carreteras
» » Alajuela	25	»
» » Heredia	12	»
» » Cartago	7	»
Total	81	carreteras

En esta Sección se notará que ha sido poco el movimiento, pero ello se debe a que los encargados de las diferentes carreteras y secciones, no mandan informe o dato alguno, sobre los trabajos que ejecutan, a pesar de habérseles enviado una circular a su debido tiempo. El único que ha pasado a esta oficina datos referentes a los varios trabajos que inspecciona, es el inspector de carreteras don Víctor Gutiérrez

Trayectos de carretera atendidos durante el año

Provincia de San José.—San José a Tres Ríos, San José a Las Pavas, San José a río Virilla, San Antonio de Coronado, Mata de Plátano a Guadalupe, San Francisco de Dos Ríos a Zapote, San Pedro de Montes de Oca a Guadalupe, Sabana a Villa Colón, Sabana a los Anonos, Calle nueva de Villa Colón, Villa Colón, Puriscal y Jaris, Carretera a Tarrazú, San Antonio a centro Puriscal, Aserrí al centro, Acosta a Tarbaca, San Rafael de Coronado, Carretera Coronado, Purral y Guadalupe, desvío cuesta de Los Anonos, camino a Paquita, San José a La Uruca, macadam Este de La Sabana, camino al General, calle al Ojo de Agua, Aserrí a Acosta, calle frente a la cusa del Ministro Inglés, San José a Cartago, Quebrada Grande a Piedras Negras, San José a San Pedro de Montes de Oca, Hatillo a Alajuelita, río Chiquero a San Rafael, San Rafael a Desamparados, Cuesta del Tablazo, Cuesta de Núñez, Cuesta de Las Lajas.

Provincia de Alajuela.—Alajuela a Grecia, Grecia a San Carlos, nivelación carreteras Alajuela, carretera La Maravilla, San Ramón a Esparta, carretera a La Angostura, Vara Blanca a San Miguel, El Poró al río del Alumbre, San Mateo a Esparta, camino del volcán Poás, Alajuela a San Pedro de Poás, San Mateo a Orotina, San Ramón a Candelaria, Atenas a Grecia, San Mateo a Atenas, Río Cuarto a Grecia, carretera a Turrúcares, carretera lado Sur de Turrubares, Palmares a Río Grande, Cariblanco a Vara Blanca, Grecia a Zarcero, Río Grande a Candelaria, Zarcero a San Carlos, San Ramón a Palmares, Toro Amarillo a Río Cuarto.

Provincia de Heredia.—Virilla a La Bermúdez, Echeverría a La Bermúdez, San Francisco a San Antonio, cuesta del río Virilla a Santo Domingo, Heredia a Alajuela, Heredia a La Pitahaya, Heredia a Santa Bárbara, carretera a Sarapiquí, Heredia a San Antonio, San Joaquín a Heredia, San Rafael a Heredia, Heredia a Santo Domingo, calle a San Rafael de Heredia.

Provincia de Cartago.—Camino al Muñeco, Cartago al Sanatorio, Pacayas a Cervantes, camino al Encierrillo, Cartago a Tierra Blanca, Carretera Nacional, El Alto a Cartago.

Carreteras provincia de San José

Vía a Escasú, distrito de Mata Redonda, Zapote a San Francisco, Hatillo, Montes de Oca, carretera de Coronado, San Antonio de Coronado, San Rafael de Coronado y La Uruca.

Localización y alomado	9610	metros
Construcción macadam.	4535	»
Reparación macadam	2625	»
Construcción cunetas	19750	»
Reparación cunetas.	1300	»
Total de la provincia de San José	37820	metros

Construcción de 10 puentes, 21 alcantarillas, 5 atarjeas y reparación de 3.

Carreteras provincia de Cartago

Localización y alomado	1550	metros
Construcción macadam	1550	»
Reparación macadam	9	»
Construcción cunetas	3100	»
Reparación cunetas	895	»
Total de la provincia de Cartago	7095	metros

Construcción de 2 puentes y reparación de 5.

Carreteras provincia de Heredia

Barreal a La Bermúdez, San Francisco a Heredia y San Antonio a Heredia.

Localización y alomado	9100	metros
Construcción macadam	8300	»
Reparación macadam	3350	»
Reparación cunetas	6400	»
Total de la provincia de Heredia	27150	metros

Reparación de un puente, construcción de 5 alcantarillas y reparación de 3.

Carreteras provincia de Alajuela

Carretera de Río Segundo

Localización y alomado	876	metros
Construcción macadam	876	»
Reparación cunetas	1700	»
Total de la provincia de Alajuela	3452	metros

Este año si los encargados de las carreteras mandan sus datos mensualmente, esta oficina podrá llevar una estadística eficiente, que arroje un dato correcto cada fin de año.

Archivo de planos

Arduo ha sido el trabajo para poner de nuevo al día este archivo, donde hay de cinco a seis mil planos y levantamientos. Hoy se encuentran nuevamente colocados los planos que estaban catalogados en su respectiva sección y provincia, obedeciendo a un orden numérico o alfabético, y los planos nuevos que se han presentado para ser archivados, han sido catalogados y distribuidos en las diferentes secciones a que pertenecen también bajo numeración.

Al hacer el nuevo arreglo, colocación y distribución de los planos, se ha tomado en cuenta lo incómodo o inadecuado de los muebles en que están puestos, y se han hecho en rollos de 10 poniendo a cada rollo una colilla con la descripción numérica a que obedecen, siendo por consiguiente muy fácil encontrar al instante el plano que se busque, ya sea en una o en otra sección.

También hemos dispuesto, señor Director, ir copiando poco a poco como el trabajo lo permita los planos que están deteriorados, y que son importantes a fin de evitar su destrucción, y que puedan ser consultados, como lo son por ese Centro técnico. Durante el año de que informamos se hicieron 218 copias heliográficas. Los planos archivados durante el año fueron los siguientes:

Caminos, Carreteras y Calles.	San José	4	planos
» » » »	Cartago	1	»
» » » »	Alajuela	4	»
» » » »	Heredia	1	»
» » » »	Puntarenas	0	»
» » » »	Limón	1	»
» » » »	Guanacaste	0	»
Terrenos	San José	1	»
»	Cartago	0	»
»	Alajuela	1	»
»	Heredia	1	»
»	Puntarenas	0	»
»	Limón	0	»
»	Guanacaste	1	»
Puentes	San José	0	»
»	Cartago	1	»
»	Alajuela	1	»
»	Heredia	0	»
»	Puntarenas	0	»
»	Limón	0	»
»	Guanacaste	0	»
Escuelas y colegios	San José	0	»
» » »	Cartago	0	»
» » »	Heredia	0	»
» » »	Alajuela	0	»
» » »	Puntarenas	3	»
» » »	Limón	0	»
» » »	Guanacaste	0	»
Ciudades y pueblos	San José	0	»
» » »	Cartago	1	»
» » »	Alajuela	0	»
» » »	Heredia	0	»
» » »	Puntarenas	0	»
» » »	Limón	1	»
» » »	Guanacaste	0	»
Cloacas y cañerías	San José	0	»
» » »	Cartago	0	»
» » »	Alajuela	1	»
» » »	Heredia	3	»
» » »	Puntarenas	0	»
» » »	Limón	0	»
» » »	Guanacaste	1	»

Parques	San José	0	planos
»	Cartago	0	»
»	Alajuela	0	»
»	Heredia	0	»
Límites	San José	0	»
»	Cartago	0	»
»	Alajuela	0	»
»	Heredia	0	»
Hidrografía	San José	0	»
»	Cartago	0	»
»	Alajuela	1	»
»	Heredia	0	»
Sección mapas		4	»
Lotes Santa Clara		0	»
Ferrocarril al Pacífico		1	»
Ferrocarril al Atlántico		1	»
Propiedades particulares		2	»
Total al año		36	planos

Además está a nuestro cargo la distribución de útiles de dibujo y de escritorio, para los diferentes departamentos de esta Direccion, para lo cual hay que hacer el presupuesto semestral, correspondiente a cada oficina, de acuerdo con lo gastado por cada una de ellas.

Durante el conflicto con Panamá, el Ministerio de la Guerra necesitó planos y datos de la región invadida, para encontrar las rutas más cortas y de más fácil acceso. Nuestra labor en esos momentos en hacer copias de planos, suministrar datos y facilitar con demarcaciones nuevas en los mismos y lo más breve posible fué constante durante el día y durante gran parte de la noche; el señor Ministro de la Guerra dispuso que fuéramos dados de alta en el servicio activo de las armas, quedando a las órdenes del Ministerio a su cargo. El número de copias y planos hechos para las diferentes expediciones fué de 70, no habiendo seguido por haberse suspendido el envío de tropas.

Dejamos así vertido el informe que se ha servido pedirnos y aprovechamos la oportunidad para suscribirnos de Ud. con toda consideración muy atentos y s. servidores,

A. M. Blanco
Jefe

S. Castro
Auxiliar

San José, 28 de diciembre de 1921.

Sr. Director Gral. de Obras Públicas.

P.

En contestación a su atenta circular Nº. 6 de 17 del corriente en la cual me solicita un informe de los trabajos que he tenido a mi cargo desde julio del pre sente año hasta la fecha, pues como Ud. sabe hasta esa fecha pude hacerme cargo de los trabajos, pues en meses anteriores estuve con permiso por enfermedad comprobada. Trabajos que yo he atendido: Río Segundo, San Antonio de Belén, San Joaquín de Flores.

En Río Segundo comencé los trabajos de macadam el día 20 de julio con dirección a Alajuela, partiendo de la estación pero cuando hube caminado como 150 metros me dieron orden de regresar hasta encontrar la cuadrilla que venía de Echeverría hacia Río Segundo y así lo hice y en esta fecha tengo el placer de manifestarle que está conectado el camino y listo para aplanchar; con la mayor economía posible he llevado a cabo los mencionados trabajos de macadamización.

Máquinas con que he contado para esos trabajos: un magnífico tractor marca «Case» manejado con gasolina y un quebrador de primera clase marca «Reliance» montado en una cureña para su fácil trasporte, tiene conectado un elevador y una zaranda en lugar de clasificador, pues no lo tengo ni me ha hecho mucha falta puesto que mis máquinas están a la intemperie y dicho clasificador sufriría mucho con eso y resultaría algo incómodo.

Cuento además con buenos tajos de piedra cerca del quebrador adonde mantengo una cuadrilla de barreteros que ayudados con dinamita me dan la piedra suficiente para los trabajos.

El ancho del macadam mide 3 metros de luz entre cordones de piedra que próximamente dan un pie los dos juntos quedando tres metros veintidós centímetros de ancho con todo y cordón, con un espesor no menos de veinticinco centímetros.

Hasta en la semana entrante podré aplanchar por no haber tenido antes aplanadora: cortes no he tenido que hacer pero sí algunos rellenos de poca importancia en algunos puntos lo más medio metro en cortas distancias.

Visitas de mis Jefes: con frecuencia ha visitado mis trabajos el señor Ministro acompañado alguna vez de Ud. además, he tenido visitas de paso como la del señor Ministro de la Guerra y las Compañías de transportes y afincados interesados en el camino.

El vecindario en su totalidad se muestra satisfecho con los trabajos, entre ellos hay capitalistas pero a excepción de don Juan Bastos ninguno de los otros se ha preocupado por suscribir bonos, en cambio algunos alajuelenses sí han suscrito bonos pero actualmente los trabajos los está sosteniendo el Gobierno, pues los bonos se agotaron.

Carreteras de San Antonio de Belén: a principios de octubre más o menos se emprendieron trabajos en la carretera de San Antonio de Belén partiendo del lugar llamado el cruce de la Asunción con dirección a San Antonio; en ese lugar ya estaba iniciado el trabajo de macadam por Gobiernos anteriores en gran parte con cordón y encascotado, quedando que hacer el trabajo de lastrado y aplanchado como en una distancia de quinientas varas; para comenzar el trabajo se contó con bonos de vecinos del lugar y don Fermín González galantemente obsequió su gran tajo de lastre sin más condición que le lastraran la salida para que no le trozara la finca la Carretera, pero actualmente quedaron los trabajos paralizados por fal-

ta de bonos, quedando terminado una distancia como de 600 metros; hay que tomar en cuenta también que don Juan María Solera R. obsequió al camino, jornales por valor de ₡ 115-00 y don Guillermo Flores ₡ 45-00. Yo tengo encargo del señor Ministro de solicitar más bonos y dar aviso a Ud. cuando los tenga para continuar los trabajos en dicha Carretera.

Echeverría de San Joaquín de Flores: a solicitud de vecinos se emprendieron unos trabajos en esa carretera de tierra, pues estaba en tan mal estado que no tenían cómo trasportar sus cosechas de café, se hicieron los trabajos necesarios para dar comodidad de tránsito y se gastó el bono de mil colones que un vecino del lugar había suscrito y setecientos colones más; no contando con más dinero se suspendió el trabajo para continuarlo cuando ellos se resuelvan suscribir más bonos.

Así queda terminado el informe que Ud. me pide.

Soy de Ud. muy atto. y S. S.

R. Gómez U.
Inspector de Carretera

San José, 13 de enero de 1922.

Señor Director General de Obras Públicas

S. O.

Con el mayor placer, y en cumplimiento de su atenta circular Nº. 6 de 17 de diciembre de 1921, tengo el honor de presentar a Ud. el informe de los trabajos que se han ejecutado en las diferentes carreteras durante el año de 1921.

Sobresalen en los trabajos que se ejecutan, los desvíos, que debido a su labor meritoria se llevan a la práctica, pues éstos evitan las pesadas gradientes, convirtiendo verdaderos barrancos en suaves carreteras.

Hay entre los trabajos de macadamización defectos en su construcción de que no se puede culpar a ese centro, del cual es Ud. digno jefe, por las dificultades que se presentan, tanto en la parte económica como en la selección y aplicación de materiales, que dicho sin preocupación alguna dan un resultado fatal y antieconómico: me refiero al lastre tan aplicado en la construcción de éstas. Su resultado es funesto como dije antes, si se emplea como único factor; mas si es aplicado con prudencia lo considero indispensable.

Le hablo en esta forma, sincera, porque al verter mi informe tendré que incluir en la categoría de Macadam calzadas con cobertiva de lastre que ni se aproxima siquiera al verdadero macadam. El servicio de cantoneros lo considero deficiente, en atención a que este personal no cuenta con los elementos que debiera contar para el buen servicio. En primer término, debe estar revestido de autoridad suficiente para cortar tantos abusos que se cometen, ora en el tráfico y en la ocupación de las vías con obstáculos, que imposibilitan éste. Además, deben tener, en mi concepto, todos los elementos necesarios: buenas herramientas, y sobre todo, el material de piedra lista en diferentes formas y tamaños para que pueda recorrer su trayecto y tenerlo en buen estado: de lo contrario, como dije antes, el servicio no puede ser eficiente.

A mi cargo he tenido trabajos en que se han hecho durante el año: 21,136 m. de localización y alomado, 15,261 m. de macadam; se han construido 12 puentes; se construyeron 26 alcantarillas y se repararon 12; se construyeron 5 atarjeas y se repararon 3; se construyeron 22,850 m. de cunetas y se repararon 10,295 m., conforme se especifica en el cuadro adjunto.

Soy del señor Director con el debido respeto atento y seguro servidor,

V. Gutiérrez B.
Inspector encargado de carreteras

CARRETERAS, PUENTES Y ALCANTARILLAS

ENERO A DICIEMBRE DE 1921

CARRETERAS	Localización y alomado	Construcción macadam	Reparación macadam	Construcción puentes	Reparación puentes	Construcción alcantarillas	Reparación alcantarillas	Construcción atarjeas	Reparación atarjeas	Construcción cunetas	Reparación cunetas
PROVINCIA DE SAN JOSÉ											
Vía a Escasú	850 m.	575 m.	1600 m.	6	2	6	1	2	2	850 m.	850 m.
Distrito de Mata Redonda	650	35	....	....	....	....	1	1	1	1500	....
Zapote a San Francisco	700	500	450	1	....	5	5	2	....	3500	....
Hatillo	225	....	225	2	....	....	....	....	....	....	450
Montes de Oca	1600	1200	....	1	3	....	....	....	....	3200	....
Carretera de Coronado	3500	1700	....	....	....	5	2	....	....	7000	....
San Antonio de Coronado	1250	525	....	....	....	3	....	....	....	1400	....
San Rafael de Coronado	835	....	....	....	....	2	....	....	....	1600	....
La Uruca	....	....	350	....	1	....	....	....	....	700	....
PROVINCIA DE CARTAGO											
Cartago	1550	1550	9	2	5	....	....	....	....	3100	895
PROVINCIA DE HEREDIA											
Barreal a La Bermúdez	6000	6000	3000	....	1	3	3	....	....	....	1200
San Francisco a Heredia	1300	1300	....	....	....	2	....	....	....	....	1600
San Antonio a Heredia	1800	1000	350	....	....	....	....	....	....	....	3600
PROVINCIA DE ALAJUELA											
Carretera de Río Segundo	876	876	....	....	....	....	....	....	....	....	1700
TOTALES	21136 m.	15261 m.	5984 m.	12	12	26	12	5	3	22850 m.	10292 m.

V. GUTIÉRREZ B.
Inspector encargado de carreteras

Nº. 1

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

San José, 1º. de enero de 1922.

Cumpliendo lo ordenado por Ud. acerca del informe anual referente a mi labor como Comprador de Materiales, muy poco tengo que decir de alguna importancia, pues a pesar de la crisis del Erario el crédito del Gobierno en el comercio se sostuvo uniforme hasta el tercer trimestre, época en que algunas casas importantes suspendieron la entrega de mercaderías por cuanto se les debe sumas fuertes a las cuales no se hizo abono conforme lo solicitaron, de modo que únicamente sostuvieron sus relaciones comerciales sin alteración hasta el último de diciembre, la casa Fortich & Espriella, Tomás Fernández & Hno., la Botica Francesa, National Lumber Cº., Adolfo García, Adela v. de Jiménez, Costa Rica Commission Cº. Casas cuya buena voluntad merecen especial mención.

Es de lamentar que el sistema de Compra de Materiales esté basado en el crédito, y en las condiciones de retardo en la cancelación de las obligaciones con el comercio, lo que obliga al comerciante a subir los precios de las mercaderías que entrega para el Gobierno en cantidad considerable, de manera que las erogaciones del Estado efectuadas en tal forma, habrían disminuído de un 50 a 60 % si se hubiese pagado al contado.

Esta tesis siempre la ha sustentado esta Dirección y es lamentable que se haya tropezado con dificultades para establecer el más económico sistema de compras al contado.

En el año se han efectuado compras de materiales por medio de esta oficina por valor de (₡ 135,774-57) ciento treinta y cinco mil setecientos setenta y cuatro colones cincuenta y siete céntimos.

Soy de Ud. muy attº. y s. servidor,

EVARISTO JIMÉNEZ
Comprador de materiales

San José, 1º. de enero de 1922.

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

Cumpliendo lo ordenado por Ud. informo acerca de las labores en esta oficina en el año mil novecientos veintiuno.

A fines de 1920 por ausencia del Planillero y Archivador de Notas, siendo auxiliar del Jefe de esta oficina me correspondió llenar la vacante, y con notable esfuerzo conseguí poner al día el archivo de notas que encontré de modo informal y con exagerado atraso.

El cargo de Planillero estimo que ha sido desempeñado a satisfacción de Ud. y con la regularidad debida, y el sistema seguido en esta dependencia parece ser el más adecuado para evitar el atraso de pago de jornales a los operarios de las distintas obras en ejecución. A pesar de nuestros esfuerzos a menudo sucede que los

jornales de trabajos alejados de la capital llegan con atraso de pocos días, y como cada uno de los operarios necesita el pago de sus trabajos puntual para proveer las necesidades de sus familias, ocurre que los encargados de esos trabajos encuentran serias dificultades para conseguir un personal que no deje que desear, sin embargo la habilidad de cada uno de los Jefes de trabajos encuentra modo de remediar en algo esa deficiencia.

La suma de (₡ 430,810-35) cuatrocientos treinta mil ochocientos diez colones treinta y cinco céntimos, que arrojan los libros de la Contabilidad, y que es la correspondiente al total de lo gastado en jornales de Obras Públicas durante este año, dará una idea de la labor de esta oficina que por razones de economía ha sido desempeñada únicamente por mí, obligándome a un exceso de labor que en verdad resulta renumerada con gran insuficiencia, pero eso queda a su criterio o al del señor Ministro de Fomento, ya que el espíritu de justicia hará notar que habiendo suprimido la plaza de auxiliar que es necesaria, el exceso de labor del empleado que desempeña a satisfacción el cargo, debería ser debidamente recompensado. La dotación actual resulta ridícula, dadas las obligaciones de la oficina.

Con algunas importantes modificaciones sugeridas por el señor Secretario de la Dirección don Alcibiades Rivera, el archivo de notas en general quedará perfectamente manuable y muy cómodo para revisar en pocos momentos en busca del dato que tuvieren a bien solicitar.

Sin más, con toda consideración, quedo de Ud. muy atentamente seguro servidor,

A. Troyo M.
Planillero y Archivero de Notas

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

San José, 8 de febrero de 1922.

Durante el año que termina, la inspección que se ha hecho a los puentes ha sido de bastante provecho, aun cuando por falta de dinero no se ha efectuado el trabajo que se debiera.

En el puente de *La Balsa*, sobre el río Grande, carretera Alajuela a San José, se cambiaron cerca de 80 tabloncillos. En el río *Cinto* se reconstruyó el puente por cuenta de vecinos, dando la Dirección el tabloncillo (carretera a San José). *Corrogres*, camino San José al Virilla (Este Santa Ana), se reconstruyeron las barandas. *Chiquero*, se reconstruyó haciendo reparaciones de mucha importancia en su reforma y se puso tabloncillo nuevo (carretera a San José). Puente *San Rafael* (San José a Villa Colón), se le hicieron reparaciones parecidas a las de Chiquero. *Tiribí*, en el mismo camino, también se le hizo alguna reparación. *Río Oro* (San José-Villa Colón), se reconstruyó nuevo en los talleres de Obras Públicas, pues el que había fué destruido, y se hizo de una armadura fuerte para resistir peso de 10 toneladas. *La Angostura*, puente colgante (por contrato), sobre el río Grande, que une a San Pablo de Puriscal con el Ferrocarril en el punto llamado Las Quebradas; ya está al terminarse. *Paso Agres*, puente colgante también terminado hace dos meses, faltando únicamente el tabloncillo (reconstrucción). *Picagres*, que une Piedras Negras con Puriscal (Santiago), bastiones nuevos y puente (contrato), ya en servicio. Entre Turrúcares y Piedras Negras, puente sobre el *Virilla*, se puso el tabloncillo nuevo, lo mismo que al puente entre San José y San Juan de Dios. Río *Tiribí:* reparacio-

nes al puente entre San Francisco de Dos Ríos y San Antonio (Las Mercedes) lo mismo que parte del tabloncillo nuevo. Puente nuevo de arco (mampostería) sobre el *María Aguilar*, entre Zapote y San Francisco. Fortaleza al puente *Puruses* y reparación, lo mismo, con nuevo tabloncillo (San José-Cartago). Fortaleza y tabloncillo nuevo al de María Aguilar (San José-Cartago); a éste se le están arreglando las barandas. En Turrialba, puente sobre el río del mismo nombre, se cambió toda la armadura del piso y las barandas, el tabloncillo se puso nuevo pero fué por cuenta del Municipio, lo mismo que la pintura. Puente sobre el río *Reventazón*, entre Turrialba y Tuis, actualmente en construcción uno nuevo para reponer el actual que es muy débil, se construye en los talleres. Sobre el río *Las Lajas*, entre San Joaquín (Heredia) y Santa Bárbara, se hizo un bastión y se colocó un puente de armadura de hierro, construido en los talleres del mismo estilo que el de río Oro. Para el río *Güitite*, por indicación de vecinos se hizo un puente, el cual no está como es debido, y habría que hacerle un trabajo para que preste la seguridad que debe tener, está entre Atenas y Palmares. Para *Sarapiquí* se hizo un puente pequeño, angosto, para paso de a pie.

Hay, además, algunos que se les ha hecho reparaciones que no vale la pena mencionar.

Debo decirle también que entre los que se han inspeccionado hay algunos en que se debía haber puesto mano a la obra en su reparación, pero ya por *a*, ya por *b* no se ha hecho aún; todo por no haber dinero, mejor dicho. Entre éstos le mencionaré algunos: río *Damas*, entre Desamparados y San Antonio, mampostería el arco y aletones en pésimo estado. Sobre el *Turrubares*, entre San Pedro y San Luis, hay que hacer un aletón para retener el relleno de entrada Norte al puente. Puentes carretera San José-Cartago demasiado débiles para el servicio de transportes modernos. Estos puentes, siendo tan cortos, deberían reconstruirse de mampostería. Así como éstos hay muchos que ya para estos tiempos de progreso se deben sustituir por puentes de arco o por armaduras que puedan resistir pesos de 10 toneladas, lo menos.

He visitado también un sinnúmero de puentes en que casi todos hay que remover el tabloncillo, como en el puente sobre el *Tiribí*, entre Los Anonos y Pavas; *Surubres* y *Jesús María*, entre Higuito y San Rafael, Esparta; el *Tigre*, entre Orotina y Puriscal, y casi todos los de la carretera a San Carlos. La pintura es otra cosa en que hay que poner atención, pues hay puentes que por falta de ésta no durarán sino una décima parte de lo que debieran.

Son dos cosas que he observado: el gasto tan grande de tabloncillo que se ha hecho y que se tiene que hacer para reparar todos los puentes de la República y la pintura que se ha de gastar en todos ellos; pudiendo en lo sucesivo reponer los puentes de hierro por mampostería y los que hubiere que hacer nuevos hacerlos de calicanto o cemento armado, que así se hace el gasto de una vez para siempre.

Yo creo que habiendo dinero se haría todo esto, pero faltando, tenemos que *remendar* y lástima grande, porque un camino sin puentes buenos y seguros no es camino.

A los esfuerzos que se han hecho en esa Dirección es a lo que se debe todo lo que se deja en el año que termina, pues han sido muchas las contrariedades que esa oficina ha tenido para hacerlo.

Ahora mande a su subalterno y servidor,

JUAN QUIRÓS B.
Inspector de Puentes de la Dirección Gral. de O. P.

San José, 8 de febrero de 1922.

Señor Director General de Obras Públicas

P.

Doy a Ud. el informe de los trabajos efectuados por mí y de orden de ese centro durante el año de 1921.

Estudio de un camino para automóviles de Cartago a Tierra Blanca y el Sanatorio Carit.

Estudios, planos y presupuesto de un proyecto cañería para San Luis y San Miguel Sur de Santo Domingo de Heredia.

Estudios, plano y vigilancia en la construcción de una presa para la cañería de la ciudad de Santo Domingo, sobre el río Pará.

Estudios complementarios, localización de los mismos, para la construcción de la cañería de Santiago del Puriscal y vigilancia de los trabajos de la misma, hasta terminar su ejecución.

Estudios, planos y presupuesto de la cañería de Villa Quesada, San Carlos.

Estudios, planos y presupuestos para el proyecto de reformas de la cañería de Alfaro Ruiz, Zarcero.

Estudios, planos y presupuestos del proyecto de cañería para San Miguel, El Higuito, San Rafael y la villa de Desamparados, todos en el cantón del mismo nombre.

Estudios, planos, presupuestos del proyecto de cañería para la ciudad de Santa Cruz, con su correspondiente plano de cuadrante, para incluir su distribución.

Inspección e informe sobre las reparaciones que debieran hacerse en el puente sobre el río Aguas Zarcas, San Carlos.

Inspección e informe sobre las reparaciones en el camino del Callejón al Muelle San Carlos. Estudio del trazado de un camino entre Villa Quesada y Florencia, San Carlos.

Inspección, reparaciones e informe del puente de hierro sobre el río San Rafael, San Carlos.

Inspección e informe sobre los trabajos que se estaban llevando a cabo en el Palacio Municipal de San Ramón.

Inspección e informe de un trayecto de camino para empedrar entre la villa de Palmares y el Panteón.

Inspección e informe del camino entre Naranjo y Atenas.

Inspección e informe sobre los puentes de hierro en el río Grande, en las carreteras entre Naranjo y Atenas, Atenas y Grecia.

Inspección e informe sobre el camino entre Atenas y Grecia.

Inspección e informe sobre las reparaciones de la carretera entre Alajuela, Grecia y Naranjo.

Inspección e informe sobre las reparaciones de los puentes sobre los ríos Rosales, Pilas, Tacares y Poás.

Inspección e informe sobre el puente de la quebrada del Güitite.

En Santa Cruz del Guanacaste se hizo lo siguiente:

Estudio para desviar una parte de camino entre Santa Bárbara y la ciudad.

Ampliación del cuadrante de Tempate.

Trazado de un camino para desviar la cuesta entre Huacas y Porte Golpe.

Quitada de presas y canalización del río Santa Rosa.

Estudio e inspección de los trabajos que se llevaron a cabo para quitar una quebrada que còrría en el camino a Bolsón.

Inspección e informe de los puentes sobre el río Grande entre Naranjo y San Ramón, un puente sobre la quebrada llamada El Zanjón, sobre el río Barranca, también del cantón del Naranjo. Inspección ocular e informe para el trazado de un camino entre Palmares y Alajuela. Inspección de los trabajos del camino del Agua Caliente al Muñeco de Cartago.

Creo haber cumplido con lo ordenado en su circular.

De Ud. atto. seguro servidor,

MIGUEL MOLINA M.
Auxiliar de Obras Públicas

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

San José, enero 16 de 1922.

Los trabajos ejecutados por mi en el año de 1921, son los siguientes:
Estudio y presupuesto para la cañería de Bagaces.
Estudio y presupuesto para la cañería de Sabanilla de Alajuela.
Estudio y presupuesto para la cañería de Patarrá.
Estudio para la ampliación de la cañería de San Antonio de Desamparados.
Estudio para la ampliación de la cañería de Desamparados.
Informe sobre defectos y mejoras de la cañería de Zarcero.
Informe y mejoras para la cañería de Juan Viñas.
Estudio y presupuesto para la cañería de Quebradas en Santo Domingo de Heredia.
Nivelación para la conducción del agua para el tanque de la cañería de San Luis de Santo Domingo de Heredia.
Informe y estudio para echar el agua del Para Blanco a la paja de agua de San Miguel de Santo Domingo de Heredia.
Varios viajes a Santo Domingo de Heredia para ver la presa y trabajos en la cañería.
Varios viajes a San Luis de Santo Domingo para ver trabajos de la cañería.
Trazado y plano para un camino de Turrialba a San Juan de Turrialba.
Inspección para dar un informe sobre trabajos de un puente en Mata de Plátano (Guadalupe)
Inspección de puentes en construcción en San Antonio y Patarrá (Desamparados).
Vlaje a Vuelta de Jorco para inspeccionar la cañería.
Varios informes sobre diferentes asuntos dados en esta oficina.

Sin otro particular, soy del Sr. Director, muy atento y seguro servidor,

M. CARRANZA
Aux. de la Dirección Gral. de O. P.

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

San José, febrero 15 de 1922.

En cumplimiento a su atenta Circnlar N°. 6, tengo el honor de enviarle el informe de los trabajos ejecutados por esta Sección durante el año que ha terminado.

Plano y presupuesto de la fachada de la iglesia del Carmen.

Plano y presupuesto de la fachada de la iglesia de Cañas.

Plano y presupuesto de la fachada de la ermita de San Padro de Barba.

Plano de las modificaciones de la iglesia de Curridabat.

Plano de un monumento católico para Heredia.

Inspección y plano de la cúpula de la iglesla de río Segundo e informe sobre el cambio del tejado.

Plano y dirección de los trabajos del Parque Juan Mora Fernández para colocar la estatua.

Plano de la nueva glorieta en el Parque Nacional.

Planos y presupuesto de la nueva Primera Sección de Policía para reconstruirla en el tote que fué de la United Fruit.

Planos y licitación para casilleros y canceles en Puntarenas.

Planos del casillero, canceles, puerta principal y balcones para el Palacio de San Ramón.

Planos del Hospital de Palmares en construcción.

Plano de una puerta de hierro y una garita para la Casa Presidencial.

Planos y presupuestos de las casas quemadas donadas por el Dr. Carit, para reconstruirlas.

Visitas frecuentes a los trabajos del Hospicio de Incurables.

Plano del pedestal para el busto de Bolívar en el Parque Bolívar.

Inspección del lugar, plano y presupuesto de un puente de arco sobre el río Toyogres.

Inspección del lugar, plano y presupuesto de un puente de arco sobre el río Cacao en Atenas.

Inspección del lugar, plano y presupuesto de un puente de arco en la misma jurisdicción.

Dictámenes sobre licitaciones de plantas eléctricas en Esparta, Chomes, Cañas y Liberia.

Distámenes sobre denuncios de particulares a solicitud del Promotor Fiscal.

Esta Sección se ha ocupado también en inspeccionar los diversos trabajos nacionales, y ha vertido informes relacionados con las propiedades del Estado a petición de funcionarios públicos.

Soy de Ud. muy atento y s. s.,

GMO. GARGOLLO
Auxiliar Arquitecto

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

San José, 23 de diciembre de 1921.

Refiriéndome a la Circular N°. 6, paso a informar sobre los trabajos por mí hechos durante el presente año:

Febrero 3.—Estudio del desvío de la sección de caminos entre Zapote y San Francisco de Dos Ríos, donde se construyó el puente. Medí las zonas que se debían tomar y procedí a localizar las cercas correspondientes para dejar el camino en buenas condiciones de servicio.

Abril 20.—Desvío del camino para habilitar el puente sobre el río Damas. En este asunto tuve molestias desde el estudio hasta el día 25 de octubre que procedí a localizar el trazado.

Todo se debió a la mala colocación del puente, con lo cual se creyó dejarlo en mejor lugar, no siendo sino lo que trajo fué dificultades y nunca mejoramiento en la colocación. Actualmente se encuentra ya al servicio público la zona de la izquierda del río, pues en la que se toma a la derecha, el dueño de ella pretende que le boten una casa en mal estado, de lo cual no hay necesidad, toda vez que no se obtiene ninguna ventaja.

Setiembre 21.—Nivelación de la cuesta frente al beneficio de don Jesús Núñez quien se quejó que con el trazado del encargado del trabajo le dejaban las entradas en pésima condición, asunto que quedó terminado.

Octubre 3.—Localización y nivelación de la calle que une San Vicente con Guadalupe; en la localización ha habido varias dificultades por motivo puramente del lugar, esto es diferencia en los vecinos, con lo cual hube de ir varias veces para poder terminar dicho trabajo, no sin dejar de manifestar que aún no ha sido puesta en su totalidad al servicio público.

Octubre 28.—Medida de las carreteras que unen esta ciudad con Guadalupe, contestando cargos del Municipio de aquel lugar, en que se reprochaba los trabajos de esta Dirección, para probarles las ventajas de los trabajos iniciados.

Noviembre 12.—Medida de las zonas que se tomaron para la calle entre San Vicente y Guadalupe.

Noviembre 26.—Medida del lote que el Gobierno donó a la Iglesia Católica, detrás de la Aduana para la iglesia del Corazón de Jesús.

Noviembre 28.—Informe sobre el permiso solicitado por la Sinclair & Gordon para construir una bodega en terreno del Gobierno, en la cuesta del Tablazo.

Diciembre 4.—Informe sobre la solicitud del señor Arzobispo, para desviar la acequia de la cañería antigua y trasladar la casa del jefe del Laboratorio a otro lugar, con el objeto de cuadrar el terreno donado para la iglesia del Corazón de Jesús, y avalúo del posible costo.

Diciembre 12.—Desvío de la cuesta de la Cañada, Carretera a Alajuela y nivelación de la misma.

Diciembre 18.—Estudio y trazado para alinear la carretera a Cartago en Montes de Oca.

El resto del año he trabajado en la Oficina del Catastro.

Enero 24.—El señor Enrique Morales hizo el estudio del trazado del camino a Paquita.

Soy de Ud. muy attento y s. s.

E. Artavia M.

Informe de los trabajos ejecutados en diferentes edificios de la provincia de Alajuela, en el año de 1921

Señor Director General de Obras Públicas

S. D.

San José, 14 de febrero 1922.

Cuartel.—30 armarios pequeños para la Banda Militar. Una mesa para máquina de escribir para uso de la Secretaría de la Comandancia. Un escritorio para el Cuerpo de Guardia y un banco.

Cárcel.—Canoas y tubos nuevos y un banco.

Instituto.—Un tabique movible de 5 metros por 3 m. 50 de alto.

Escuela «Miguel Obregón».—Las canoas y tubos exteriores del edificio y rótulo y pintura del alero.

Hospital.—9 metros de cancel con dos puertas. 3 m. 40 estantería y 3 m. 40 de mostrador para botiquín. Pintar todo el interior del edificio con pintura de agua; y las puertas, ventanas, columnas y soleras de los corredores con pintura de aceite. Una camilla para conducir enfermos. El arreglo del galerón del tanque de las cloacas. 2.10 m. de caño tapado con 7 cajas de registro. La tapa del tanque de 5 metros por 3.40 m. con repello por dentro y fuera, con dos cajas de registro en los dos extremos con tapas de madera. Un caño descubierto de 7 metros por 15 ctms de ancho. Taladrar 9 tubos de cañería con 76 huecos cada uno. 6 columnas de mampostería de 162 ctms. por 46 ctms. en cuadro. 62 metros de cimiento para un pabellón destinado a salón de mujeres de 50 metros de ancho por 10 de largo. 122 metros de cimiento de 80 ctms. por 50 ctms. de ancho. 122 metros de marco y 130 metros de solera.

Debo advertir que el cimiento fué hecho dos veces por haber cambiado de idea la Junta y sí se aprovechó todo el material; lo perdido fué la mano de obra.

Su subalterno y s. servidor,

JAIME SOLÍS B.

Copia de los contratos hechos durante el año de 1921

Nº 16

MANUEL E. VÁZQUEZ, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por una parte, y CONSTANTINO ALBERTAZZI ALBERTAZZI, mayor, casado, artesano, de este vecindario, por otra parte, hemos convenido en el siguiente contrato:

I

Albertazzi Albertazzi, que en adelante se llamará contratista, se obliga a construir un puente en el camino entre San Antonio de Desamparados y Patarrá sobre el primer paso del río Damas, de acuerdo con el plano de la obra, del que recibirá copia dejando otra firmada en esta Dirección.

Las estacas que deben localizar la construcción serán fijadas por el Ingeniero de esta Dirección *y en caso de que una vez termiuado el puente resultare un volumen mayor del calculado, el exceso le será reconocido en proporción al valor de la obra, y en caso contrario, en esa misma proporción se hará la deducción correspondiente.*

II

La Dirección de Obras Públicas se obliga a suministrar al contratista una parte del material necesario para la obra en el mismo lugar del trabajo. Estos materiales serán, piedra redonda para cimientos y henchimientos, piedra grande para sillares de paramento y dovelas de los arcos, cal y arena. El cemento para las obras de concreto será suministrado por el contratista.

III

El contratista queda obligado a suministrar una buena obra de mano, ejecutando por su cuenta las excavaciones necesarias y la construcción de la formaleta cuyo material también debe suministrarlo.

IV

La mampostería llevará los paramentos exteriores de piedra labrada y a codal en hileras de 30 centímetros más o menos de alto a soga y tesón, según arte, advirtiendo que las piedras a tesón han de llevar un largo de cola de 60 centímetros por lo menos. Los sillares esquineros se labrarán de una sola piedra, a la que se le dará el ángulo, forma e inclinación convenientes. Los riñones o parte interior de la construcción se hará de cal y canto con mezcla de cal y arena, en la proporción de una de cal por tres de arena. Los cimientos que han de construirse sobre terreno firme, se construirán de concreto en proporción de una parte de cemento marca Portland, tres de arena bien lavada y cinco de piedra quebrada en tamaños de cinco centímetros. Las junturas de los sillares no pasarán de un centímetro y serán revocadas con mezcla de cemento romano. La bóveda llevará un repello de mezcla de cemento romano en la parte superior.

V

La obra se entregará concluida tres meses después de firmado el presente contrato. La Dirección se reserva el derecho de ejercer la vigilancia de los trabajos y el contratista acatará las observaciones que se le hagan para la buena ejecución de la obra o en vía de mejora.

VI

La Dirección de Obras Públicas pagará al contratista por las obras descritas la suma de ₡ 4,200.00 (cuatro mil doscientos colones) en la siguiente forma: ₡ 800.00 (ochocientos colones) una vez firmado el contrato; ₡ 2.400.00 (dos mil cuatrocientos colones) en cuotas quincenales de ₡ 400.00 (cuatrocientos colones), siempre que a juicio de esta Dirección lo ejecutado represente esos valores, y ₡ 1,000.00 (mil colones) en la fecha que fuese recibida la obra a satisfacción por este Centro y este pago se hará por medio de un pagaré a un año de plazo sin devengar intereses.

VII

La Dirección de Obras Públicas indicará al contratista la persona encargada de suministrar los materiales especificados.

VIII

Presente el Licenciado Adán Acosta, mayor, casado, vecino de aquí, manifiesta que se constituye fiador de mancomun et in solidum para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el contratista, hasta por la suma del valor total de la obra.

IX

Este contrato necesita para su validez de la aprobación del Ministerio de Fomento.

En fe de lo estipulado, firmamos todos en San José, a las tres de la tarde del trece de enero de mil novecientos veintiuno.—(f) M. E. Vázquez.—(f) Constantino Albertazzi.—(f) Adán Acosta.—(f) A. Rivera G., Secretario.

Secretaría de Fomento.—A los catorce días de enero de mil novecientos veintiuno.—Apruébase el contrato anterior.—(f) Narciso Blanco.

Nota.-Por exceso de mampostería se pagó al contratista ₡ 539.00 más. (f) A. Rivera G., Srio.

Nº 17

Manuel E. Vázquez, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por una parte, y Federico Peralta Sancho, mayor, casado, ingeniero, actualmente residente en esta ciudad, por la otra, hemos convenido en lo siguiente:

I

La Dirección General de Obras Públicas recibe al señor Peralta Sancho el puente «Chiberre» construido en Paraíso de Cartago, según contrato número 15, que aparece a los folios 26, 27 y 28 de este libro y firmado el 2 de diciembre de 1920, en la inteligencia de que el contratista garantiza la obra en la siguiente forma:

1°.—Queda sometida a prueba la construcción del referido puente de «Chiberre» durante un año a partir de esta fecha.

2°.—En caso de que en el término de prueba sufriese el puente algún desperfecto de importancia en el arco, el señor Peralta se obliga a reconstruir ese arco en las condiciones que la Dirección de Obras Públicas tuviere a bien indicar. Y para en caso de incumplimiento de lo estipulado, desde luego renuncia el señor Peralta a sus fueros y domicilio.

En fe de lo anterior, firmamos con el Secretario de la Oficina, a las catorce horas del cinco de abril de mil novecientos veintiuno.—(f) M. E. Vázquez.—(f) Fed. Peralta.—(f) A. Rivera G., Secretario.

Secretaría de Fomento.—A las quince horas del cinco de abril de mil novecientos veintiuno.—Apruébase en todas sus partes el convenio anterior.—(f) Narciso Blanco.

Nº 18

Manuel E. Vázquez, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado para este acto por la Secretaría de Fomento por una parte, y Juan Delgado, mayor de edad, casado, empresario y vecino de esta capital, por la otra, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

Delgado, que en adelante se llamará el contratista, se compromete a construir los dos casilleros y los dos canceles para la Oficina Postal de la ciudad de Puntarenas, que fué licitada, y de acuerdo con la licitación y el plano del cual recibirá una copia dejando un duplicado firmado por él en esta oficina. Los muebles se construirán de cedro amargo perfectamente sano y seco, debiendo encerarse una vez colocados en el lugar que se indicará.

Las ventanillas de los casilleros serán de vidrio corriente, provistos de cerraduras finas, provistos de tres o cuatro llaves diferentes para cada casilla. Los números serán ejecutados al dorado con bordes negros.

Los canceles estarán provistos de gavetas con cerraduras y estantes debajo del mostrador. El cancel del centro tendrá dos buzones o cajas para recoger la correspondencia y en sus bocas se colocarán las placas metálicas de gozne. Los vidrios serán también de clase corriente, empañados de blanco y filetes. Tanto los materiales como la obra de mano se exige de primera clase, rechazándose los que no reunan estas condiciones.

La parte de ferretería será sometida a la aprobación de este Centro antes de ser colocada.

II

La Dirección de Obras Públicas pagará a Delgado por la construcción de los muebles especificados la suma de ₡ 4,475.75 (cuatro mil cuatrocientos setenta y cinco colones setenta y cinco céntimos) en la siguiente forma: ₡ 200.00 (doscientos colones) semanales mientras dure el trabajo; y el resto, al entregar el trabajo en su lugar a completa satisfacción del ingeniero que designe la Dirección, el último de enero de mil novecientos veintidós o antes.

III

La Dirección de Obras Públicas queda obligada a conseguir el libre trasporte de los muebles en el Ferrocarril del Pacífico y a suministrar al contratista los pasajes de ida y vuelta para los operarios que se han de ocupar en armar los muebles en Puntarenas.

IV

El contratista queda obligado a acatar las observaciones que este Centro tenga a bien hacer con referencia a la buena ejecución de las obras, siempre que se ciñan al plano respectivo.

V

El contratista presenta como fiador solidario, tanto para el fiel cumplimiento de las cláusulas del presente contrato, así como de las cantidades que se adelantan, al señor don Alfredo Martin Carranza, mayor de edad, soltero, costarricense y vecino de esta capital, quien estando presente las acepta y firma en este acto.

VI

Este contrato necesita para su validez de la aprobación de la Secretaría de Fomento.

En fe de lo cual firmamos en San José, a los veintiún días del mes de setiembre de mil novecientos veintiuno.— (f) M. E. Vázquez.—(f) Juan Delgado.—(f) Alfredo Martin C.—(f) A. Rivera G., Secretario.

Secretaría de Fomento.—San José, veintiuno de setiembre de mil novecientos veintiuno.—Apruébase el contrato anterior.—Narciso Blanco.

Manuel Emigdio Vázquez, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado, por una parte, y Vicente E. Gregg, mayor de edad, ingeniero civil, norteamericano, vecino de aquí, han convenido en lo siguiente;—como adicional al contrato celebrado por el señor Gregg y la Dirección General de Obras Públicas, para la construcción del puente sobre el río Grande en el punto llamado «La Angostura», con fecha 2 de agosto de 1919 y aprobado por el Poder Ejecutivo el 6 del mismo mes.

I

El contratista señor Gregg se compromete a entregar terminado, a satisfacción de la Dirección General de Obras Públicas, el puente en «La Angostura», doce semanas después de haber sido firmado y aprobado por el Ejecutivo este contrato.

II

La Dirección General de Obras Públicas facilitará al señor Gregg cuatro barriles de cemento, cuyo valor, junto con el de otros materiales suministrados, se abonará en cuenta, y cien colones semanales para ayudar al pago de planillas.

III

Cuando la Dirección de Obras Públicas haya recibido oficialmente el puente listo para el servicio público, pagará al contratista señor Gregg el saldo que hubiere a su favor.

IV

En caso de incumplimiento de este convenio, queda la Dirección de Obras Públicas en libertad de continuar los trabajos del puente en referencia sin perjuicio de ulteriores diligencias que motivare tal incumplimiento.

V

El señor Guyon H. Massey, mayor, comerciante, norteamericano, vecino de aquí, entendido en este convenio adicional, acepta sus estipulaciones como fiador solidario del señor Gregg y en la inteligencia de que para su validez necesita este contrato la aprobación del Ejecutivo, firmamos con el Secretario, a las nueve horas del dieciocho de octubre de mil novecientos veintiuno.—(f) M. E. Vázquez.—(f) Vicente E. Gregg.—(f) G. H. Massey.—(f) A. Rivera G., Secretario.

Secretaria de Estado en el Despacho de Fomento.—San José, a los dieciocho días de octubre de mil novecientos veintiuno.—Apruébase el contrato anterior.—(f) Narciso Blanco.

Las patentes de invento hechas durante el año de 1921, son las siguientes:

Inscripción número doscientos treinta (230). Patente de Invento sobre *Un cepillo especial para limpiar pisos*, (según diseño que se presenta) a favor del señor Juan Romagosa Sánchez, mayor de edad, casado, comerciante y de este vecindario.—San José, 26 de enero de 1921.

Inscripción número doscientos treinta y uno (231). Patente de Invento sobre *Deflectoras distribuidoras de calor para calderas* a favor de Teodoro Larrey, mecánico, y Luis Godard, comerciante, ambos ciudadanos mexicanos, residentes en México. D. F.—Apoderado especial: Juan Francisco Echeverría y Aguilar, ingeniero civil.—San José, 31 de enero de 1921.

Inscripción número doscientos treinta y dos (232). Patente de Invento de *Mejora introducida en la fabricación de ruedas de carros y carretas*, a favor de Arnaldo Ghisellini Scarvi, italiano, residente en Cartago.—San José, 11 de febrero de 1921. Se refiere exclusivamente a la reparación de las ruedas deterioradas y a la mejora del sistema de construcción consistente en la forma de aplicación y afianzamiento de las piezas—de las del sistema conocido e inscrito con el Nº. 168 en el libro de esta Dirección.—11 de febrero de 1921.

Inscripción número doscientos treinta y tres (233). Patente de Invento sobre *Un sistema de control y amplificación de corrientes eléctricas por medio de tubos de vacío* a favor de la *Radio Corporation of America*. Incorporada bajo las leyes del Estado de Delaware con oficinas en 233 Broadway City County & State of New York, U. S. A. Representada por George Scarlett, de Sonsa.—Apoderado especial, Ingº. don Juan Francisco Echeverría y Aguilar.—San José, 18 de febrero de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO (234). Patente de Invento sobre *Mejoras en sistemas de antenas de radiación para señales radiográficas* a favor de la *General Electric Company* de Nueva York, quien a su vez la traspasó a la *Radio Corporation of America*. Incorporada bajo las leyes de Delaware con oficinas en 233 Broadway City. Representada por GEORGE SCARLETT, de Sonsa.—Apoderado especial, Ingº. don J. Francisco Echeverría y Aguilar.—San José, 3 de marzo de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS TREINTA Y CINCO (235). Patente de Invento sobre *Mejoras en sistemas de antenas de radiación para señales radiográficas* a favor de la *General Electric Company* de Nueva York, quien a su vez la traspasó a la *Radio Corporation of America*. Incorporada bajo las leyes de Delaware, con oficinas en 233 Broadway City. Representada por GEORGE SCARLETT, de Sonsa.—Apoderado especial: Ingº. don J. Francisco Echeverría y Aguilar.—San José, 5 de marzo de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS TREINTA Y SEIS (236). Patente de Invento sobre *Un aparato para contrabalancear los objetos de las perturbaciones estáticas y para retener las señales radiográficas* a favor de la *Radio Corporation of America*. Incorporada bajo las leyes de Delaware con oficinas en 233 Broadway City. Representada por GEORGE SCARLETT. Apoderado especial: Ingº. don Juan Francisco Echeverría y Aguilar.—6 de marzo de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS TREINTA Y SIETE (237). Patente de Invento sobre *Sistemas Receptores Radiográficos con una disposición perfeccionada de antena para fines de recepción* a favor de la *Radio Corporation of America*. Incorporada bajo las leyes de Delaware, Estados Unidos de América.—Apoderado especial: Ingº. don Juan Francisco Echeverría y Aguilar.—San José, 31 de marzo de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO (238). Patente de Invento sobre *Un aparato para impregnar madera* que han llamado *Wood Impregnative Apparatus* a favor de los señores JOHN HARRIS DUNSTAN, Superitendente, y ROBERT ALLISON DAVIS, Ingeniero Jefe, ambos mayores de edad, ciudadanos de Estados Unidos de América y vecinos de Slidell, Estado de Lousiana, EE. UU. de A. Apoderado especial: Licenciado don Manuel Solera Víquez.—San José, 1º. de abril de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS TREINTA Y NUEVE (239). Patente de Invento sobre *Una nueva y mejorada combinación de sierra vertical y de cinta, para aserrar madera* a favor de los señores ROBERT SHORTS DENISON, canadiense, y VICENT GREGG EDWARS, norteamericano, empresario el primero e ingeniero el segundo, ambos mayores de edad, casados y de este vecindario.—Apoderado especial: don Manuel Solera Víquez.—San José, 1º. de junio de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA (240). Patente de Invento sobre un *Procedimiento nuevo y perfeccionado para convertir hidrocarburos líquidos y espesos en hidrocarburos menos espesos que alcanzan ebullición a un grado de calor menos alto que los primeros* a favor del señor WILLIAM MONEY PENNY MC. COMB, mayor de edad, ingeniero, ciudadano de los Estados Unidos de América, domiciliado en 51 East 42nd. Street, ciudad, condado y Estado de Nueva York, EE. UU. de América.—Apoderado especial: Lic. don Manuel Solera Víquez.—San José, 8 de junio de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA Y UNO (241). Patente de Invento sobre *El arte y tratamiento de pirogenación* (cracking) de hidrocarbonos a favor de *The Kansas City Gasoline Company* domiciliada en Kansas, Estados Unidos de América.—Apoderado especial: Ingº. don J. Francisco Echeverría y Aguilar.—San José, 10 de junio de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS (242). Patente de Invento sobre *Un sistema de marcas de numeración progresiva para el ganado vacuno y caballar* a favor del señor don FÉLIX CHOUSY, ingeniero agrónomo, domiciliado en San Salvador, América Central.—Apoderado especial: don Luis Acosta García.—San José, 14 de junio de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA Y TRES (243). Patente de Invento sobre *Dispositivos Tales como por ejemplo tubos de rayos X que funcionan por la producción de una descarga de electron y especialmente a una descarga de electron producida independientemente de la ionización gaseosa* a favor de la *International General Electric Company Inc.* Domiciliada en Nueva York de los EE. UU. de A., cesionaria de los derechos de invento del señor WILLIAM KELLES KEARSLEY Jr. Apoderado especial: Ingº. civil don J. Francisco Echeverría y Aguilar.—San José, 24 de junio de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA Y CUATRO (244). Patente de Invento sobre *Lámparas de Incandescencia y más especialmente las de filamento metálico* a favor de la *International General Electric Company Incorporated* domiciliada en 120 Broadway City, County and State of New York, U. S. A.—Apoderado especial: Ingº. don J. Francisco Echeverría y Aguilar.—San José, 10 de agosto de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO (245). Patente de Invento sobre *Un aparato para rotular negativos fotográficos mecánicamente* a favor del señor JOSÉ CONCEPCIÓN SOTILLO PICORNELL, venezolano, fotógrafo y residente en esta ciudad.—San José, 22 de agosto de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA Y SEIS (246). Invento de un Preparado Medicinal llamado *Iodarsenol* a favor del señor doctor don JOSÉ CORVETTI BERTOZZI, mayor de edad, soltero, médico, italiano y de este vecindario.—San José, 22 de setiembre de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA Y SIETE (247). Invento de un *Procedimiento para fabricar objetos de arte de cemento que tienen apariencia de porcelana* a favor de los señores GONZALO JIMÉNEZ y JOSÉ MIGUEL ALFARO FLORES, mayores de edad, por ley el primero, solteros, costarricenses y de este vecindario. San José, 6 de octubre de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO (248). Invento de *Un nuevo y útil procedimiento que se adapta particularmente a la destilación de la pizarra bituminosa. Lignito, turba, carbón de bujía y carbón bituminoso* a favor de la *Industrial Process Engineering Co.* Corporación organizada bajo las leyes de Delaware, EE. UU. de A. Domiciliada en Nº. 320 North Grand Avenue, San Louis Missouri, EE. UU. de A.—Apoderado especial: don RICARDO FOURNIER Q.—San José, 11 de octubre de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE (249). Invento de «*Nuevos y útiles procedimientos para tratar sustancias y mercaderías para mantenerlas en su estado original, impidiendo así su descomposición, alteración y putrefacción*» a favor del señor FRANCIS PATRIDGE MC. COLL, quien es mayor de edad, fabricante, domiciliado en Ridgewood, Estado de New Jersey, de los Estados Unidos de América.—San José, 14 de octubre de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CINCUENTA (250). Invento de «*Un procedimiento y aparato para descortezar nueces*» a favor del señor WALL HARREN, ciudadano de los Estados Unidos de Norte América, vecino de la ciudad de Galveston, Condado de Galveston, Estado de Texas.—Apoderado especial: don Jorge Aragón Ramírez.—San José, 9 de noviembre de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CINCUENTA Y UNO (251). Patente de Invento de *Un aparato o máquina para extraer el almidón de yuca o de cualquier otro tubérculo y frutas, el cual aparato sirve también para extraer el aceite de coco* a favor de ROBERT SHORTS DENISON, canadiense y vecino de esta ciudad.—San José, 29 de noviembre de 1921.

INSCRIPCIÓN NÚMERO DOSCIENTOS CINCUENTA Y DOS (252). Invento de *Un procedimiento perfeccionado para fabricar cepillos, escobas y felpudos de fibra de la corteza del coco que garantiza su duración y economía* a favor de MARÍA LUISA, ADELA y ZOILA ANGULO MENA, vecinas de Puntarenas.—San José, 27 de diciembre de 1921.

FERROCARRIL AL PACIFICO

INFORME

de las operaciones del Ferrocarril al Pacífico, correspondientes al año de 1921, presentado a la Secretaría de Fomento, por el Presidente del Consejo Administrativo de la Empresa, Ingeniero don Nicolás Chavarría Mora.

Nº 2270

San José, mayo 22 de 1922.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

El Consejo Administrativo del Ferrocarril al Pacífico que tengo el honor de presidir, se complace en presentar por mi medio el informe correspondiente a la Administración del Ferrocarril durante el año de 1921, y al efecto remite a U. el informe presentado a este Consejo por el señor Administrador General y los demás informes y cuadros de la Contabilidad que le acompañan.

La labor practicada durante los ocho meses a que ese informe se refiere, no ha sido ni pequeña ni deficiente; amoldada a las circunstancias y limitada a los recursos de la empresa, acusa resultados superiores a los que eran de esperarse, y si bien se comienza apenas en la obra de regeneración de este Ferrocarril, constituido en elemento primordial de la vida económica del país y en la más valiosa y preciada propiedad nacional, puede asegurarse desde luego que esa evolución está sentada ya sobre sus bases en el trabajo realizado hasta hoy.

El Consejo Administrativo se complace en manifestar que a la actividad y celo con que el señor Administrador desempeña sus funciones, se deberá en gran parte que esa regeneración se realice.

Este Consejo en cumplimiento de su deber, ha remitido periódicamente a ese Ministerio copia de todos sus acuerdos, de suerte que mediante ellos ha podido darse cuenta el Gobierno de las varias y múltiples disposiciones que han iniciado y dirigido el movimiento regular y el evolutivo de la empresa, cuyo buen servicio y desarrollo tanto le preocupa. Debido a esta circunstancia, omito repetir ahora aquellas disposiciones y me limito a llamar su atención hacia los informes inclusos que acusan la ejecución y trascendencia beneficiosa de los acuerdos tomados por el Consejo, con lo cual éste considera que ha cumplido debidamente con su mandato. Es mi deseo que asimismo sea considerado por el Gobierno y especialmente por Ud.

Soy del Sr. Ministro muy Atto. y S. S.,

N. Chavarría Mora
Presidente del Consejo Administrativo

Señores miembros del Consejo Administrativo
del Ferrocarril al Pacífico

Presente

Cumple a mi deber el presentaros el informe correspondiente al año que terminó el 31 de diciembre próximo pasado relativo al servicio del Ferrocarril, a su estado y desarrollo.

Honrado por vosotros con el cargo de Administrador de esta empresa, por renuncia de mi antecesor Mr. F. G. Williamson, no fué sino con la fe que infunde el interés por el bien de ella misma, que acepté el cargo. Ese mismo interés y el deseo de corresponder debidamente a la confianza en mí depositada, me ha movido a aprovechar todo momento y ocasión propicios para hacer, a falta de conocimientos técnicos y prácticos en la materia, acopio de experiencia y a proceder sin prejuicios ni violencias sino en la mejor forma y con el mayor acierto, en el desempeño de mi cometido, contando de antemano con vuestra benevolencia, muchas veces demostrada, y con vuestro sabio consejo y dirección siempre mantenidos.

Este informe, por referirse a todo el año de 1921 incluye un período de cerca de cinco meses anteriores a la creación de la Junta que representáis, durante el cual esta empresa continuó dependiendo directamente de la Secretaría de Fomento. Debido a esta circunstancia es fuerza que prescinda de considerar la administración de aquel período, del cual conozco apenas lo que en su laconismo expresan los números que la Contabilidad arroja dentro de los cuadros que se acompañan.

*
* *

Son condiciones fundamentales de un buen servicio ferroviario, la vía, el material rodante, el personal de servicio y la administración. Secundariamente lo es el combustible, aunque tratándose de la leña debe considerarse también como fundamental su sustitución, por los inconvenientes que reviste y los perjuicios que ocasiona.

Considerada en sus condiciones técnicas, la vía del Ferrocarril al Pacífico difiere en mucho actualmente de como fué su construcción primitiva, pues a medida que las eventualidades del tiempo la dañaban especialmente durante los primeros años en que los rellenos cedieron para consolidarse y se modificaron los cortes con los derrumbes

mientras obtenían los taludes su apropiada inclinación, se repararon, ligeramente apenas, aquellos daños a fin de restablecer prontamente y sin mayor costo el tráfico interrumpido. Otras veces, daños de consideración ocasionados por fuertes avenidas se remediaron de manera provisional que se ha mantenido hasta hoy con perjuicio grande para el material rodante, como sucede con el paso de «Las Lapas» en que barrido el gran terraplén por el torrente de la quebrada, se llevó la línea por el pie de los cerros que circundan aquel paso con una curva obligada de 36 grados, bastante para desgastar en breve tiempo de uso el material rodante y perjudicar notablemente las locomotoras.

En la sección comprendida entre Orotina y Puntarenas han sido y serán aun causa de constante peligro y de interrupción frecuente, la roca de Carballo y el puente de La Boca. La primera implica el doble peligro de la roca cortada perpendicularmente desde su gran altura para dar paso a la vía, con desprendimientos frecuentes a causa de su desintegración y el mar al pie de la vía azotándola y lavando y barriendo sus soportes en las grandes mareas. El segundo, de madera, sustituye provisionalmente el puente de hierro que cayó al faltarle la base a los cilindros de soporte, los cuales al desprenderse de él se sumergieron demostrando así la inconsistencia del suelo sobre el cual se edificaron. Desde que se construyó el primer puente de madera ha tenido que reponerse en parte cada año a consecuencia de las fuertes avenidas del río especialmente en los meses de setiembre y octubre. El que existía al tomar vosotros posesión de vuestro cargo adolecía de varios defectos de construcción que limitaban su resistencia al paso de trenes ligeros, impidiendo el de las máquinas pesadas, aparte de que por la poca distancia entre las secciones de los pilotes de soporte, se facilitaba la formación de represas, aumentando de esta suerte el peligro de ser barrido el puente por el río en sus crecimientos. En efecto, durante el mes de setiembre ppdo., y no obstante haberse repuesto con anterioridad todos los pilotes dañados, parte del puente fué destruido dos veces consecutivas por el río y restablecido prontamente, hasta que la fuerte avenida ocurrida el 11 de octubre siguiente lo barrió casi por completo, obligando su reconstrucción general por no ser aconsejable mantenerlo en el mismo lugar ni a la misma altura que tenía. Al construir nuevamente esta obra, sirvió de mucho la experiencia adquirida con el anterior; y terminado y puesto al servicio público en menos de dos meses de trabajo, sin haber contado de antemano con material alguno de construcción disponible al iniciarse su construcción, facilita desde entonces el movimiento con Puntarenas, dando paso seguro a todos los trenes y promete, por su solidez y acondicionamiento, mayor seguridad de resistencia a las periódicas avenidas del río.

En cuanto a la roca de Carballo, vuestra determinación de emprender los trabajos del desvío que la evite así como también al túnel del mismo nombre, ha resuelto la dificultad. A este respecto llamo vuestra atención hacia el informe del Ingeniero Consultor encargado

de este trabajo y por el cual veréis que hasta el 31 de diciembre próximo pasado y sobre la total extensión de 3 kilómetros que tiene el desvío, se habían construido 2,725 pies lineales o sean aproximadamente 835 metros de vía lista para enrielarse; 29-53 metros cúbicos de mampostería en alcantarillas y montaban las excavaciones y trocha a 6,403 yardas cúbicas. Todo este trabajo representa una inversión de ₡ 15,715-38. Por lo demás, tiene en mano el Ferrocarril la cantidad de rieles y de traviesas para toda la extensión de este trabajo, bastante avanzado en este momento. El Ingeniero en Jefe, Mr. Gregg, espera terminarlo y ponerlo al servicio público en agosto próximo.

Por lo que se refiere al puente de La Boca es muy sensible que no pueda tomarse una determinación definitiva todavía para su construcción de acero, debido a la naturaleza del subsuelo, tanto en el lecho del río como en toda la extensión al Oeste del mismo, de formación sedimentaria, cuya profundidad sin encontrar firmeza para el soporte de una obra pesada parece traspasar los límites de lo practicable y permitido por la ciencia. Con todo, si este inconveniente se pudiera vencer no sería posible asegurarse, de otra parte, contra la amenaza latente que en aquella región presentan los rebalses del río, los cuales pueden cortar la vía tanto a uno como a otro lado, de tal suerte que ocurrido esto quedaría aislado el puente sin prestar servicio alguno. De todos estos inconvenientes surgió la primitiva idea del desvío a través del puente de la carretera y del Ferrocarril en el trayecto del Roble a Esparta, cuya solidez es completa así como su estabilidad. Actualmente el señor Ingeniero Consultor verifica su primitivo estudio con el deseo de mejorarlo en la sección comprendida entre el río Esparta y las llanuras de Apéstegui, alejándose en lo posible de las orillas del Barranca en previsión de sus inundaciones.

Además de estos puntos salientes de la vía, el estado general de ella al recibirla vosotros, no podía ser más ruinosa, tanto por su inconsistencia motivada por la mala condición de las traviesas en cantidad tal que ha hecho imposible una pronta reparación, como por la deficiencia de los desagües y la falta casi absoluta de balaste, lo cual fué causa durante el invierno pasado de constantes descarrilamientos y no pocos daños al material rodante que caía a cada paso a la presión de su propio peso en los baches formados por aquellas causas. A remediar ese deplorable estado de la vía, sin lo cual no era posible mantener ni mucho menos aumentar el tráfico, dediqué desde el primer momento toda mi atención, y al efecto, con vuestro acuerdo, se dividió la vía en dos secciones, primera y segunda, a cargo cada una de ellas de un maestro de caminos, aprovechando los dos antiguos y experimentados empleados ya conocidos en este servicio y se nombró un ingeniero, apto y conocedor de esta clase de trabajos, con el carácter de Jefe de la vía provisto de todos los elementos de locomoción y de trabajo indispensables para el mejor desempeño de su cometido. Debido a estas disposiciones la condición de la vía fué mejorando cada

vez más, el servicio regularizándose en proporción y ocurriendo con menos frecuencia los accidentes. El propio día que me hice cargo de la Administración de la empresa ocurrieron cuatro descarrilamientos y no menos de uno casi diariamente por los dos primeros meses; en cambio, actualmente apenas si ocurre alguno y no siempre por motivo de la vía cuanto por el material rodante u otras causas.

El cambio de traviesas se ha efectuado hasta el límite que ha permitido la adquisición de ellas. Por esto dispusisteis mejorar su precio, lo que ha permitido obtener las suficientes para reponer durante los tres primeros meses del corriente año mayor número que en el segundo semestre del pasado en que apenas pudieron renovarse 12,300 traviesas. El número total que debe reponerse no es menor de 150,000, mas en la imposibilidad de hacerlo de una vez, se va hasta donde se puede, optando por intercalar las nuevas donde es más preciso, especialmente en las curvas que son las que exigen mayor resistencia. Hasta ahora se han repuesto como 30,000 traviesas desde que me hice cargo de la Administración, lo que equivale casi a la tercera parte de la cantidad que se considera como de más urgente reposición y la que se estima en 96,000 traviesas. Yo no dudo que en lo que falta del corriente año pueda realizarse el cambio de 10,000 a 15,000 más.

Los desagües de la vía han requerido la construcción de nuevas alcantarillas y en muchos lugares de la vía la amplitud de los cortes para ahondar aquéllos y dar a la trocha más amplitud en la base para levantarla a fin de impedir la formación de los baches en el invierno causada por la retención de las aguas e inundación de la vía.

La alcantarilla de Concepción fué reparada de serios daños que amenazaban su completa ruina y ahora es objeto de estudio, por disposición vuestra, la de «Lapas» con el propósito de volver a dar a aquella sección las condiciones técnicas de su principio haciendo el gran relleno que, con una curva mínima, reemplace a la actual tan inconveniente y peligrosa.

El balaste se prodiga en toda la línea como elemento de solidez del cual carecía ésta casi en absoluto. En algunas secciones y hasta donde lo han permitido los escasos elementos de trasporte de los trenes de trabajo, se ha realizado esta mejora en toda forma, tal como se proyecta hacer en toda la extensión de la vía.

El estudio ordenado por vosotros de la estación de Ciruelas se ha terminado eliminando el inconveniente que hoy presenta la proximidad del switch de entrada del ramal de Alajuela al río, lo cual obliga la parada de los trenes en el puente y a hacer sobre éste los movimientos de retroceso y de arranque para su entrada y salida al ramal de Alajuela, por motivo de la gradiente en curva del brazo Este de dicha entrada. Este inconveniente bien grave de suyo y que acusa un lamentable error de pasadas administraciones del Ferrocarril, se evitaría llevando la «Y» griega de aquella estación hacia el Oeste donde el terreno es más alto y más plano y permite una tangente muchísimo

mayor entre el puente y el brazo izquierno de la «Y» griega que es a la vez el de entrada del ramal. Muy pronto se ejecutará este trabajo cuyo presupuesto de costo será sometido a vuestra aprobación.

Edificios

Como edificio nuevo solamente se ha construido la casa para uso del Agente en la estación de Río Grande, siguiendo un plano diseñado por el Ingeniero Consultor, así como una construcción especial a base de cemento armado. El costo de esta obra fué de ₡ 5,191-31. Por lo demás, casi todos los edificios y bodegas de las estaciones comprendidas entre esta Capital y Puntarenas, con excepción de las de Ciruelas y Cambalache, se encuentran en un estado casi de ruina que ha exigido constantes reparaciones ya que no es posible acometer de una vez y desde luego tanta reforma en tanta obra de reconstrucción obligada de esta empresa.

A propósito de esto he de referirme a vuestro intento de ampliar debidamente las estaciones de esta capital, Turrúcares, Atenas y Orotina por ser necesario al incremento del tráfico y para lo cual se han iniciado ya algunas gestiones y expuesto el caso al Gobierno, que es a quien en definitiva corresponde la adquisición de esas propiedades por estar limitada la facultad de vuestra Junta al empleo de los productos de la empresa del Ferrocarril en el mantenimiento del tráfico, la conservación, ensanche y mejora de la vía y aumento y mejora del material rodante exclusivamente.

Omito extenderme más acerca de la vía y sus anexos por cuanto es innecesario al objeto de mi detallada información, la cual encontraréis en el adjunto informe del Ingeniero de la vía, don Federico Gutiérrez B.; informe que acusa el ímprobo trabajo que este competente y activo empleado se ha impuesto en cumplimiento de su deber.

Material rodante

A excepción de las dos locomotoras Nos. 17 y 18 y de los 15 carros de cajón, los 10 planos con 5 marcos para repuesto, los 5 para ganado y los 5 góndolas para lastre, importados últimamente, todo el resto del material rodante del Ferrocarril, con pocas excepciones de algunos coches de pasajeros, es viejo y apenas si se conserva en regular estado de servicio. Las máquinas de reducida potencia que son seis, exigen constantes reparaciones y prestan muy deficiente servicio; pueden considerarse, a lo sumo, como auxiliares del tráfico. De las cuatro máquinas alemanas Nos. 9, 10, 11 y 12 que al ser modificadas hace algún tiempo en estos talleres del Ferrocarril perdieron buena parte de su poder tractor, no han podido usarse más de dos, las Nos. 11 y 12 debido esto a la reparación general que aún no se ha terminado, de la Nº 10, cuya caja de fuego se cambió y a la imposibilidad de la Nº 9 de prestar mayor servicio que el del patio de esta estación por las varias reparaciones que exige también. Para atender a estas reparaciones se pidieron a la casa constructora en Berlín

varias piezas importantes de repuesto; unas de ellas llegaron ya y las otras están próximas a recibirse según aviso de envío. Abrigo la esperanza de que estas cuatro locomotoras, que indudablemente son de superior estilo y construcción, queden no muy tardado expeditas para el servicio. Siguen en orden, las máquinas Nos. 15 y 16, las cuales necesitaron reparación formal en el cambio de los tanques y requieren el uso del carbón por carecer de carro para el combustible, lo que ha obligado, por falta de aquél, a proveerlas de leña, siendo preciso agregarles un carro plano cargado de esta última, que sigue inmediato a la máquina, recargando la marcha del tren y haciendo bien dispendiosa la alimentación de la hoguera. Estas máquinas sin embargo prestan buen servicio que mejorará con el uso de carbón al evitarse el inconveniente originado por la falta de éste.

Las nuevas locomotoras Nos. 17 y 18 son las que verdaderamente han realizado, con el auxilio de las dos alemanas, Nos. 11 y 12, el servicio del tráfico de carga que ha sido en el año de 1921 mayor que en los anteriores, especialmente en los meses trascurridos del presente.

El servicio de pasajeros se hace con 10 coches de primera clase y 9 de segunda; se tienen además 2 carros de salón. De los carros de conductores (cabooses) hay en servicio 5, y de equipaje 3. Con frecuencia se encuentran algunos de todos estos carros en la reparación por daños corrientes o por accidentes a que están expuestos mientras no se arreglen las imperfecciones y defectos de que adolece la empresa en general.

Había el 31 de diciembre próximo pasado 40 carros de cajón y 27 carros planos, todos de 20 toneladas; 11 carros para ganado y 12 góndolas. En este número están incluidos los carros nuevos importados en el año, que fueron 35, de manera que apenas están en servicio de carga 55 carros del anterior equipo del Ferrocarril, cantidad que requiere frecuente reparación. Los carros que faltan del equipo anterior a la fecha de vuestra creación se explican como sigue: destruidos totalmente por el uso, por accidentes o por chispas, 24; convertidos en carros de 10 toneladas para acarreo de leñas y trenes de trabajo, 8; dedicado a la cuadrilla de carpinteros, 1; convertido en carro de auxilio, 1, y dedicado al servicio del tanque del martinete, 1; sumando en conjunto 35 carros. Casualmente el mismo número introducido en el año 1921.

Hay además 5 motores de gasolina, de los cuales el más pequeño, Nº 5, introducido últimamente, está al servicio del Ingeniero de la vía; otro, Nº 4, de 14 asientos, que muy pronto se pondrá al servicio público, cuando se termine el cambio en su sistema motriz; el Nº 3, en reparación por desperfecto sufrido en un choque, y los Nos. 1 y 2 en servicio.

Talleres

En las reparaciones del material rodante, así como en la satisfacción de otras necesidades de la empresa, han prestado su valioso contingente los talleres mecánico y de reparación, trabajo constante y minucioso que podéis apreciar debidamente en el informe detallado que acompaño de los jefes respectivos.

El taller mecánico, a cuyo frente se encuentra un reconocido maestro experimentado en trabajos de esta índole, reflexivo y prudente en sus determinaciones, condiciones éstas indispensables para la mejor conservación de las locomotoras y de la maquinaria a su cuidado, ha atendido a todas las órdenes de trabajo emanadas de los otros departamentos; ha cuidado del funcionamiento y conservación de la maquinaria del taller y ha mantenido en servicio con especial empeño, la casi totalidad de las locomotoras, a pesar de las deficiencias de éstas, algunas de las cuales han exigido reparaciones fundamentales y otras de carácter general de suyo dispendioso. Debido a este esfuerzo ha podido atenderse en el año a la variedad de servicios y necesidades del tráfico, así como al movimiento de los trenes de ambas divisiones, dedicados a reparar la vía.

En el taller de reparación, atendido también por un jefe de especiales conocimientos en este género de trabajos y de condiciones personales muy recomendables, se construyó un coche de pasajeros, se hicieron reparaciones generales a 6 coches y reparaciones corrientes a 5. Se repararon 58 carros de carga y fueron reparados casi en su totalidad 49 carros, dos cabooses, un carro de equipaje y un carro de auxilio con su equipo correspondiente y además, los muebles y útiles que se ordenaron para diversas dependencias del Ferrocarril, así como también ligeras reparaciones de algunos edificios. Gracias a estos dos departamentos ha podido realizar el Ferrocarril sin interrupción el movimiento del año con un equipo tan limitado e incompleto.

Los nuevos carros llegados en 1921 vinieron provistos de ruedas de 3-¼" de cara en vez de 4" lo cual unido al mal estado de la línea, abierta en muchas partes y expuesta en general a ceder a la menor fricción de las ruedas, contribuyó a una serie de descarrilamientos que obligaron al cambio de aquéllas por otras nuevas de 4" de cara que en número de 200 se habían pedido con anterioridad. Verificado este cambio se regularizó el servicio de estos carros, de los cuales quedan 8 sin este arreglo en espera de un nuevo pedido de ruedas autorizado por vosotros.

En la provisión del material rodante del Ferrocarril han privado diversos criterios sin que hasta ahora se haya determinado el tipo que conviene adoptar. De aquí que exista tanta variedad en el equipo actual, lo que dificulta su reparación y convierte en un verdadero problema todo pedido que se haga al extranjero sobre el particular. Siguiendo vuestras indicaciones al respecto se ha ordenado al Maestro Mecánico y al Jefe de la reparación que determinen los modelos más

adaptables, a su juicio, a las peculiaridades y condiciones de la empresa, procurando no sacrificar la bondad y resistencia del material a la baratura del mismo. A este respecto considero que por muchas razones debe procurarse en primer término obtener la mejor calidad en los artículos que se compren y abandonar la idea de que el precio constituye la mayor ventaja, como ha sido costumbre creerlo. Y este criterio que es salvador para toda empresa, se impone en la del Ferrocarril por la circunstancia de no ser precisa una economía tan mal entendida en su manejo, desde luego que no se trata de distribuir ganancias ni dividendos que mantengan el valor de acciones respectivas del capital, sino de una empresa de orden fundamental en la economía de la Nación, que es su exclusiva dueña, y que cifra en ella las más halagüeñas esperanzas para el futuro a medida que mantenga el mejor servicio y que avance en la región del Pacífico, la de más intensa población, la más rica en productos naturales y la que encierra inmenso territorio no abierto aún a la acción del trabajo remunerador.

Combustible

Ha sido práctica mantenida en este Ferrocarril desde el primer día de su explotación el uso de la leña como principal combustible y si ha llegado a usarse algunas veces el carbón, ha sido como auxiliar de aquélla en muy limitada proporción. El uso de la leña en cuyo favor no se aduce otra razón que la de ser un producto nacional y de menor costo, apenas si se concibe que perdure en una empresa de esta magnitud, que debe propender a aquellas economías que no impliquen deficiencias en el servicio ni ocasionen daños de otro género a intereses propios y a los agentes principales de su producción como son las propiedades a través de las cuales pasa. Digo de sus propios intereses por no ser pequeño el daño que las chispas de la leña ocasiona a los coches, a los carros en general, a los pasajeros y a la carga, así como también a las traviesas de la trocha, al piso de los puentes, a las estaciones y a las leñas recibidas y dispuestas para su consumo a uno y otro lado de la vía. Aparte de esto, la elocuencia de los números de nuestra Contabilidad acusa un fuerte gasto en el acarreo y estiva de esas leñas en sus depósitos y una pérdida de más de 20%, procedente del mal acomodo de los leños por los vendedores al presentarlos para su entrega y de la variedad de las clases a pesar de lo dispuesto por las circulares de la empresa. De aquí que el costo efectivo de la leña alcance, en proporción a su eficacia calorífica, un precio no muy inferior al del carbón, sin tener, por lo demás, ninguna de las ventajas de éste que no requiere la ocupación de trenes para su acarreo y distribución; que no produce incendios por el menor tamaño, lo liviano y la poca duración de sus chispas; que mantiene la intensidad de calor en las calderas; que permite graduar su consumo y acondicionarse mejor durante la marcha del tren y que es, en fin, más manuable y apropiado al uso de las locomotoras.

La leña como producto material es elocuente testimonio de que las tierras que la producen están incultas; su producción, que es espontánea, no es lo que constituye su valor sino el trabajo empleado en aprovecharla, y ese trabajo en países como el nuestro, donde los brazos escasean, resultaría de mayor provecho para la economía nacional si se dedicaran a la producción de frutos llamados a satisfacer necesidades indispensables para la vida y por lo tanto más beneficiosos.

Las leñas se reciben a todo aquel que las acomoda al lado de la línea, con lo que se multiplica el número de vendedores y por consiguiente el de las quejas y reclamos de éstos por todo aquello que no satisface a sus deseos; y la empresa que carece de suficientes carros para alzar en tiempo esas leñas y que cuando lo hace sacrifica parte de sus entradas, distrayendo esos carros del tráfico general, ni repone esta pérdida ni es considerada por aquéllos. Estas razones que poco a poco trajeron a vuestro ánimo la convicción de ser la leña muy inconveniente y la necesidad de reponerla por el carbón como combustible principal, sin perjuicio de usar como auxiliar leñas de superior calidad, promovieron la licitación por 5,000 toneladas de carbón, publicada en «La Gaceta» de 24 de junio de 1921.

Esta licitación, no obstante el número de concurrentes y el haberse diferido el recibo de las propuestas hasta el 30 de setiembre, no dió ningún resultado inmediato por la circunstancia de encontrarse elevado el precio a que se ofrecía el carbón en algunas de ellas, por la no inclusión de la descarga en Puntarenas en casi todas y por la falta en todas ellas del tiempo requerido para la descarga que el Ferrocarril no podía tomar a su cuidado por cantidad mayor de 200 toneladas diarias. Además, todas aquellas propuestas exigían la apertura de un crédito bancario en el mercado de procedencia del carbón, exigencia equivalente a aprontar al contado el valor total del embarque, lo que sobrepasaba las posibilidades pecuniarias del Ferrocarril, pues ningún banco asumía esa responsabilidad sin el depósito consiguiente de la cantidad garantizada. Con todo, aquella licitación abrió negociaciones de otra índole al respecto, hasta que pudo al fin llegarse en enero próximo pasado a un arreglo satisfactorio, que aunque falló al fin por motivo del naufragio de la nave que conducía el cargamento, originó a su vez una operación posterior por 2,182 toneladas a $ 11-60 la tonelada de 2,240 libras a bordo en Puntarenas, con facultad de descarga mínima de 150 toneladas al día y con plazo de 30, 60, 90 y 120 días, dividido en pagos iguales con el interés de 8 % anual. Yo confío en que para lo sucesivo obtendrá el Ferrocarril mayores facilidades para estas compras de carbón, a medida que cumpliendo con los pagos afiance su crédito en el exterior. La compra de leñas está ahora reducida a la de guayacán y la de mangle, reputadas como las mejores y de las cuales pueden obtenerse de 3 a 5,000 cordadas al año, bastante para auxiliar el consumo de 5 a 6,000 toneladas de carbón, cantidades ambas que a mi entender llenan cumplidamente las necesidades de la empresa, cal-

culando un recorrido de 1,200 kilómetros diarios de tren con un promedio de 8 trenes.

Las mayores ventajas en el uso del combustible se obtendrían con aceite (petróleo grudo) cuya eficiencia calorífica es de 1½ a 1¾ mayor que la del carbón, es decir que 7 barriles de aceite equivalen en resultados caloríficos a tonelada y media o tonelada y tres cuartos, de 2,240 libras de carbón. Ahora bien, el valor de 7 barriles de aceite depositado en su respectivo tanque en Puntarenas no sería mucho mayor de $ 13-25 oro americano que cuesta la tonelada de carbón ya descargado en aquella estación y equivaldría a una y media tonelada, a lo menos, de éste. De otra parte, el aceite se presta a un mejor control y mayor economía en su consumo y aunque requiera la provisión de tanques de depósito, de carros de tanque para su distribución y de arreglo de las locomotoras para su aplicación, todo lo cual implica fuerte gasto, proporciona de otra parte una economía no menor de $ 30,000 oro americano al año. Sobre esta mejora habéis pensado ya y es de desearse que podáis llevarla a feliz término prontamente.

Personal

El personal de servicio, salvo muy raras excepciones corregidas a tiempo, ha cumplido satistactoriamente con su deber. Esto se ha conseguido no sin luchar contra el espíritu de indiferencia y de intriga que ha caracterizado en toda parte y en todo tiempo a las empresas administradas directamente por los Gobiernos.

La creencia en el empleado que viene al servicio con la credencial de partidario o de favorito del superior, de que no es preciso hacer méritos en el desempeño de su cargo para merecerlo, es de funestos resultados para la disciplina y buena marcha de las empresas. Asimismo lo es la de querer impresionar al público con motivo de tratarse de bienes nacionales, contra la Administración cuando así conviene a particulares intereses tergiversando los hechos deliberadamente y creando una falsa opinión de ellos, con perjuicio verdadero de la disciplina, por ser tal procedimiento muy eficaz para el éxito de la intriga y para mantener soliviantado el ánimo de los empleados rebeldes a ella. De otra parte, la idea de que la empresa es nacional suele hacer concebir en muchos de los subalternos la creencia de que es un bien común en el sentido que pueden defraudarla o ser al menos indiferentes en el cuidado y resguardo de los intereses de la misma, cuya guarda se les confía. Pero lo que resulta aún más sensible es la poca escrupulosidad de determinado público que tiende a favorecer el fraude cuando de él se beneficia, ya sea induciendo a los empleados del tráfico a tolerar las deficiencias en el valor de los pasajes o de otra manera presentándoles la ocasión para hacer mediar entre ellos el dinero que de otro modo debiera pasar por la ventanilla del agente encargado del expendio de los tiquetes. Y tendencia igual se advierte en otros casos de parte de los proveedores de materiales para la empresa.

De aquí la necesidad de mantener una rigurosa exigencia de exactitud en los subalternos encargados del manejo de fondos de la empresa y el deber de la Administración de no tolerar a este respecto la menor falta aunque prescinda, en las determinaciones que adopte, de una rigurosa comprobación de hechos que con frecuencia resulta bien difícil y es casi siempre enojoso y de trascendencia mucho más perjudicial para el empleado retirado. Es debido a este criterio, que he mantenido con vuestra venia, que la empresa ha venido surgiendo en todos sus aspectos de actividad a pesar de los múltiples inconvenientes originados por lo deficiente de sus materiales elementos; y puedo decir con verdadera satisfacción que hoy confiamos, al respecto, en la honradez de nuestros subalternos.

La necesidad de poder contar con un personal apto para los casos obligados de reposición de empleados y para atender al incremento del servicio, determinó en vosotros la creación de una escuela de conductores y el mantenimiento de un número determinado de aprendices en el taller mecánico. Aquella medida no se ha hecho efectiva todavía por falta de determinados elementos de aprendizaje que bien pronto confío en adquirir; mas esta última sí se ha mantenido desde un principio con un número de 10 plazas.

El sueldo de los empleados del tráfico fué aumentado durante el año de que doy cuenta, hasta donde fué posible, atendidos los productos de la empresa y sus innúmeras necesidades; con todo, habrán de mejorarse algunas otras dotaciones de los demás departamentos donde el trabajo ha aumentado también en proporción. La especificación de éstos os la presentaré oportunamente con el proyecto del nuevo presupuesto que habéis ordenado elaborar.

Administración

El resultado efectivo de la Administración del Ferrocarril durante el año de 1921 se revela en el importante informe del señor Auditor y en los cuadros de la Contabilidad que os acompaño. De ellos resaltan como puntos salientes los que siguen:

Los productos alcanzaron a ₡ 1.401,061-35, excediendo en ₡ 233,000-14 a los del año anterior de 1920. Los gastos ascendieron a ₡ 1.421,452-39, con un exceso de ₡ 228,426-67 comparados con los de 1920. Este excedente proviene en mucha parte del mayor trabajo realizado en el mantenimiento y mejora de la vía como podrá observarse por el estado respectivo, que acusa un aumento notable en lastre, traviesas, reparaciones, lecho y estructura de la vía, o sea, costo colocación traviesas, rieles, lastrado, alineación y nivelación, terraplenes, cortes y rellenos, refacciones, enrielado y guarda-vías. También la construcción del nuevo puente en La Boca, todo lo cual monta a ₡ 120,154-42; en la partida de gastos de trasporte, cuyo excedente monta a ₡ 70,512-63, y por último, en el mayor gasto de combustible que ascendió en el año a ₡ 463,029-33, cantidad excesiva que com-

prende el infortunado embarque de carbón del «Marina Quesada», contratado por el Gobierno a un precio relativamente alto y el del «Astmahco I», importado por vosotros en cantidad de 1,700 toneladas a un precio que resulta de ₡ 100-00 por tonelada grande, puesto en el patio de la estación de Puntarenas. Este precio, atendido el de cotización en el mercado de procedencia, no fué caro, pero el tipo de cambio a que se liquidó ese embarque estaba alto en aquel entonces. También arrojan excedentes sobre el gasto de 1920 las partidas del mantenimiento del equipo en ₡ 18,878-51 y la de gastos generales en ₡ 18,881-11, motivado en el primero, por la importación de 5 marcos para carros y reparación de coches, y en el segundo, por dietas del Consejo, pensionados, papelería y útiles de escritorio y sueldos del Inspector. Como resultado final aparece un déficit entre los productos y los gastos de 1921, de ₡ 20,391-00 contra el de ₡ 24,964-67 en 1920. Ese déficit no puede considerarse como pérdida en las operaciones del año de que os doy cuenta, pues aunque ella resulta del balance de las entradas y de las salidas, en el monto de estas últimas y para el arreglo de los libros han tenido que figurar partidas que corresponden al año de 1920 por un total de ₡ 40,642-83 como puede observarse del importante informe del señor Auditor General que acompaño al presente. Hay que advertir también que en las erogaciones del año 1921 no se han llevado a la cuenta capital, según ha sido costumbre hacerlo en años anteriores, las inversiones en mejoras, como serían en el caso presente, la construcción del puente de Boca, reconstrucción total de coches y carros hechos nuevos, y de locomotoras, lastrado etc. Las distribuciones de las erogaciones se han ajustado en un todo a lo que prescribe la práctica de finanza ferroviaria, no elevando así, ficticiamente la cuenta capital representativa del costo de la obra.

La competencia del Jefe de la Contabilidad hace resaltar, con toda claridad, en los cuadros que os presento, el movimiento habido durante el año. Cuidadosamente detallada cada cuenta, da en su examen una idea perfecta de su origen y desarrollo; de aquí que el conjunto revele a la simple vista la perfección del sistema de contabilidad establecido, tan pronto como, reorganizado aquel departamento bajo la autoridad muy experimentada y competente de su Jefe el señor Auditor, se le auxilió con el reconocido contabilista, cuya labor como Jefe de los libros, elogio y con razón. Entre estos cuadros está el marcado con el Nº 17 que condensa la estadística del movimiento del Ferrocarril durante el año 1921. Por él observaréis que se trasportaron en el año, 77.893,452 kilos de carga general; que el kilometraje de carros cargados alcanzó a 644,703 con un producto por kilómetro de ₡ 1-31; que el número de pasajeros trasportados alcanzó a 208,049; que el promedio de trayecto recorrido por cada pasajero fué de 34 kilómetros con un producto por pasajero, por kilómetro, de ₡ 0.05888; que el kilometraje de coches de pasajeros fué de 560620, dando un producto por kilómetro de coche de ₡ 0.74. En cuanto al

combustible ese mismo cuadro da un total, en leña consumida de 13,420 cordadas con un costo, ya recogida para su inmediato consumo, de ₡ 228,472-95; y en carbón un total de 2.474,652 kilos con un valor de ₡ 234,556-38. Estos valores acusan un consumo en el año por kilómetro recorrido de ₡ 1-80 y un consumo por kilómetro de carro de ₡ 0.384. El kilometraje total de trenes alcanzó a 257,294 kilómetros, y como el producto del movimiento en el año fué de ₡ 1.401,061-39 resulta un producto por kilómetro de tren de ₡ 5.445. Deducido del trasporte general el correspondiente a objetos y servicios de la empresa, queda el producto comercial del Ferrocarril en ₡ 767,348-89, lo que da como producto por cada 1,000 kilos, por kilómetro, ₡ 0.176.

Varias y muy importantes reformas habéis acordado respecto de la tarifa de fletes, reformas que han tendido más a favorecer las industrias nacionales que a la empresa misma, tal como lo impone el carácter netamente nacional de ésta. Sin embargo, en algunos casos no ha sido posible llevar esa liberalidad a los extremos solicitados por los interesados, pues si por atender a éstos se reducen las entradas, de hecho convertidas hoy en la mitad casi de lo que fueron en años anteriores, por razón del demérito de nuestra moneda, no sería posible hacer surgir la empresa del estado casi de ruina general en que la recibisteis, ni mucho menos de mejorarla en su trazado general ni aun menos todavía impulsarla como habéis pensado, hacia las regiones del Norte, donde ella, y sólo ella con perseverancia y con fe, podrá penetrar, llevando el sello nacional que la distingue y que tanto halaga el amor patrio. Fuerza es, pues, limitar esas liberalidades a lo más preciso, a lo que real y verdaderamente exija la vida de las industrias que al amparo del Ferrocarril existen, ya que por lo demás, todo cuanto el público paga a la empresa, ésta lo devuelve en servirle mejor. El Ferrocarril al Pacífico, por la importantísima función que ejerce en nuestra economía interna bien merece que reciba, en el producto de sus servicios y hasta donde sus necesidades lo exijan, la contribución de los costarricenses.

No bastaron las entradas por sí mismas para poner al día el crédito de la empresa, con el pago de todas las deudas anteriores a vuestra instalación y que estaban pendientes de él y hubo necesidad entonces de obtener, además del crédito de ₡ 15,000-00 en cuenta corriente, abierto por el Banco de Costa Rica con garantía de los Bonos de Conversión que pertenecen al Ferrocarril, crédito que se ha mantenido como reserva únicamente sin haberse hecho hasta ahora uso de él, un préstamo del mismo Banco, a fines de diciembre próximo pasado de ₡ 75,000-00 pagaderos por retiros de ₡ 300-00 diarios de las entradas generales allí depositadas, constituyéndose la obligación de verificar tales depósitos por todo el tiempo que subsista esta deuda. Con esta suma se cubrieron todas las cuentas pendientes de pago y su amortización se ha realizado normalmente, conforme se estipuló, sin entrabar en nada la marcha corriente de la empresa, cuyas compras y pedi-

dos se cubren sin dilación. Debido a esto y en mucha parte también a la publicidad que se da cada semana, en concreto, y cada mes en detalle al movimiento de entradas y salidas del Ferrocarril, es satisfactorio observar cómo mejora el crédito de la empresa, para la cual, hoy por hoy, no sería difícil obtener dentro y fuera del país, los recursos que fuesen necesarios a un pronto aumento de material rodante y a mejoras de todo género en su movimiento, si así se desease.

A una administración, en mi concepto, tan afortunada por sus resultados, como es la de que os doy cuenta, han contribuido, fuera de vosotros en primer término, que la habéis informado y dirigido, los jefes de los departamentos que en ella me auxilían, especialmente el de la Auditoría, don Manuel G. Escalante, quien es por sí mismo prenda segura de acierto en todo lo referente al desempeño de su importantísimo cargo, auxiliado a su vez por el competente Jefe de los libros, don Raúl L. Bonilla; el Ingeniero Consultor, Mr. V. E. Gregg, encargado especialmente de los trabajos del Desvío; el de la vía, don Federico Gutiérrez B., quien a pesar del relativo corto tiempo que lleva de servicio, presenta ya a la vista del público viajero, las importantes mejoras efectuadas en la vía; el del tráfico, don Aníbal S. Chacón, quien sin mayor recargo ha duplicado el servicio para mejor atender las necesidades crecientes de los trasportes, especialmente el del café que no ha sufrido demoras de ningún género, y cuya cantidad de sacos, en esta temporada, sobrepasa a la de años anteriores; los de los talleres de mecánica y de reparación, don Abdón Yglesias y don Alfredo Mills, de cuyo trabajo me he ocupado antes; y finalmente el del almacén, don Claudio Quirós, cuyo cuidado y economía en el manejo de los valores que guarda, montantes el 31 de diciembre próximo pasado a ₡ 269,858-93, son manifiestos y que he podido apreciar en el tiempo que llevo en el desempeño de mi cargo.

Para terminar debo haceros observar que en el monto de las entradas figuran valorizados los diferentes servicios prestados por el Ferrocarril al Gobierno desde la fecha en que se constituyó la Junta que representáis. Esos servicios montan a ₡ 43,787-64, por fletes, trenes y coches especiales, pases de ferrocarril, etc. Si a esa cantidad, no entrada en efectivo, se agrega la de ₡ 37,817-55 que a la Caja del Ferrocarril debe el Gobierno por giros no pagados y por fletes de leña para la Fábrica Nacional de Licores, se tiene un total de valores retenidos montante a ₡ 81,605-19 al 31 de diciembre próximo pasado y cuyo empleo en las necesidades corrientes de la empresa habría sido de gran utilidad para ésta.

*
* *

Son parte de este informe los que acompaño en el siguiente orden:

Nº 1 del Auditor General
» 2 » Ingeniero Consultor
» 3 » Ingeniero Jefe de la vía
» 4 » Jefe de Tráfico
» 5 » Maestro Mecánico
» 6 » Jefe del Taller de Reparaciones
» 7 » Almacenista

Y finalmente 17 cuadros de la Contabilidad que acusan, en conjunto y cada uno en detalle, las operaciones todas de la empresa durante el año de 1921, primero de vuestra gestión administrativa.

Felizmente para vosotros, la evidencia de los hechos, a pesar de no poderse apreciar sino con el tiempo las consecuencias beneficiosas de muchos de ellos, marca de manera irrefutable la época desde la cual ejercéis vuestro delicado cargo. En los siete primeros meses de vuestra gestión directora, últimos del año a que este informe se refiere, la empresa del Ferrocarril al Pacífico venció los mayores obstáculos y echó las bases, por decirlo así, de su completa regeneración. Esto fué debido a las resoluciones que adoptasteis entonces y en especial a que vuestra presencia en el gobierno de la empresa dió motivo para que la confianza pública fuese completa y se le facilitasen dinero y elementos de todo género para su movimiento y desarrollo. Si el público no se da cuenta por el momento de ello, por cuanto es tendencia humana el olvidar hoy las dificultades de ayer cuando se inicia y se continúa un proceso de mejora, llegará no muy tardado a comprenderlo así cuando, a su paso por la vía, eche de menos los peligros que ocasionaron siempre sus temores y los inconvenientes que merecieron sus justas críticas.

Confío en que mi pequeña labor en la Administración General del Ferrocarril al Pacífico, en la parte correspondiente al año próximo pasado no quedará olvidada por vosotros, ya que sabéis bien mi devoción por esta obra y cuál ha sido mi esfuerzo por corresponder a la confianza que me dispensasteis al elegirme para el honroso puesto que en ella desempeño.

Con toda consideración quedo de vosotros muy atento y seguro servidor,

R. YGLESIAS
Administrador General

San José, mayo 10 de 1922.

INFORME DEL AUDITOR GENERAL

FERROCARRIL AL PACÍFICO
COSTA RICA

San José, 22 de febrero de 1922.

Señor Administrador General del Ferrocarril al Pacífico

S. D.

Señor Administrador:

De acuerdo con sus instrucciones, tengo el placer de presentarle el informe general que corresponde al movimiento económico de la Empresa, durante el año que termina el 31 de diciembre de 1921.

Los cuadros que acompaño, condensan las operaciones generales y dan los pormenores necesarios para la justa apreciación del movimiento; pero por vía de ilustración, voy a permitirme hacer acerca de ellos algunos comentarios que considero pertinentes, en obsequio de la mayor claridad que debe aportar quien, por sus funciones especiales, está en más íntimo contacto con los libros.

Las entradas y los gastos de explotación, se descomponen como sigue:

ENTRADAS

Fletes	₡	844348 89
Pasajes		416818 15
Encomiendas		65086 94
Equipajes		6605 83
Bodegajes		2976 55
Coches y trenes especiales		48839 75
Movimiento de carros,		10864 75
Sobretasa Pueblo Nuevo		810 00
Productos varios		4710 53

GASTOS

Mantenimiento de la vía	₡	381479 29
Mantenimiento del equipo		217915 46
Gastos de trasporte		718181 61
Gastos generales		103876 03
Totales	₡ 1401061 39	₡ 1421452 39
Para igualar	20391 00	
Sumas iguales	₡ 1421452 39	₡ 1421452 39

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

De los números arriba consignados se desprende que la explotación arroja una pérdida de ₡ 20391·00 pero debe tomarse muy en cuenta que las tendencias de la Administración actual, no descansan en el anhelo de mostrar utilidades numéricas, levantando indebida e inconsideradamente los valores de las cuentas capitales, sino en invertir juiciosa y metódicamente los productos de la empresa en su propio sostenimiento y en todas aquellas obras que tienden a mejorar las condiciones, no solamente del material rodante, sino también de la vía y sus anexos, que, desgraciadamente, se han recibido en un estado lamentable.

Siguiendo las prácticas establecidas, habríamos podido presentar durante el año a que me refiero, una utilidad numérica de gran importancia; pero se ha prescindido de vanidades insustanciales y hemos cargado a los gastos todas las sumas desembolsadas que legítimamente les corresponden. De este procedimiento proviene que la explotación del año muestre pérdida; pero como se detalla en los cuadros respectivos, esta pérdida se debe a los trabajos de reparación ejecutados y que hacemos figurar íntegramente en el capítulo de gastos, entre los cuales figuran varios que por su naturaleza podrían descartarse de la explotación, toda vez que constituyen mejoras importantes que trascienden al futuro y que son desembolsos obligados, por consecuencia directa del pasado.

De estos gastos, los más salientes por la suma que representan, son:

Lastrado de la vía	₡	14425 28
Renovación de traviesas		65274 31
Renovación de rieles		21249 40
Derrumbamientos y lavados		10531 55
Sostenimiento y reconstrucción puente de La Boca		46124 35
Reparación locomotoras		89716 32
Reparación de coches		33139 15
Reparación carros carga		72559 26
Maquinaria y herramientas taller		10019 18
Suman	₡	363038 80

invertidos en mejoras de la vía y del material rodante, cuyos buenos resultados empiezan a palparse, y que han salido de los propios recursos de la empresa.

Con motivo de la diferencia de sistemas adoptados en épocas anteriores y la actual, no considero de importancia el hacer comparaciones numéricas entre períodos anteriores y el corriente, porque no imperando el mismo critero para la distribución de cuentas y los cargos a los capítulos respectivos, el resultado de esas comparaciones tiene que ser perfectamente absurdo; pero siguiendo la costumbre establecida, consigno a continuación los números que muestran el volumen total de las operaciones de 1920 y las correspondientes de 1921, que se condensan así:

Productos en 1920	₡	1168061 25
Productos en 1921		1401061 39
Diferencia a favor de 1921	₡	233000 14
Gastos en 1920	₡	1193025 72
Gastos en 1921		1421452 39
Diferencia a favor de 1920	₡	228426 67

COMPARACIÓN

Diferencia a favor de 1921	₡	233000 14
Menos diferencia a favor de 1920		228426 67
Neto a favor de 1921	₡	4573 47

Ha de notarse que en los gastos correspondientes a 1920, se omitieron ₡ 40642-47 que junto con los ₡ 4573-47 arriba detallados, hacen un total a favor de las operaciones de 1921 que monta a ₡ 45215-94.

Los gastos omitidos en las operaciones de 1920 se descomponen así:

Exceso con que figuró el inventario de papelería	₡	3627 00
Reclamo Eusebio Ortiz correspondiente a carbón de 1920		456 79
Deducido en exceso a los gastos del telégrafo, por cargo erróneo a los señores Felipe J. Alvarado & Cª		27 55
Valor de giros expedidos por la Secretaría de Fomento, por gastos en 1920, no tomados en cuenta y que se detallan en la cuenta de Ganancias y Pérdidas, cuadro Nº. 11		3306 12
Reclamo no reconocido sobre tiquetes Tropical Trading Cº		266 63
Balance de la cuenta de premios no saldada en 1920		48035 27
Suman	₡	55719 36
Menos: Deducciones hechas a los conductores y no pagadas	₡	67 26
Comprobantes de pago expedidos erróneamente en 1918 y 1919		49 90
Diferencia en la cuenta del Gobierno		2 71
Petróleo omitido en el inventario de Puntarenas		407 41
Producto de una letra de Chandler Motor Cº. que según los libros no figuraba debitado		412 16
571 barriles de cemento recibidos sin factura		12927 44
Reclamo reconocido por la West India, correspondiente a 1920		192 15
Suma acreditada por error a la United Fruit Cº. en en 1920		1017 50
Total	₡	15076 53
Monto de lo omitido	₡	40642 83

Los gastos totales en relación con las entradas, tienen un exceso de 1.45 por ciento. Eliminando de las entradas aquellos capítulos cuya tarifa no requiere revisión, que son todos los detallados al principio de este informe, excepto los fletes, queda el excedente de gastos recayendo sobre ellos, en una proporción de dos y medio por ciento. Esto significa que las cuotas establecidas en la tarifa de fletes son deficientes y requieren un aumento proporcional para buscar el equilibrio de que hoy carecemos entre las entradas y las salidas; pero como la Empresa tiene pendientes de resolución varios problemas de trascendental importancia, para los cuales no está convenientemente preparada, siendo uno de ellos el cambio de combustible de leña por el de carbón; capítulo que consume la tercera parte de las entra-

das de la Empresa y siendo superior el costo del segundo en relación con el del primero, tendremos un aumento de gasto por este concepto, que estimo en ₡ 67312-79, tomando como base los kilómetros de carro correspondientes al año próximo pasado (1205323) y calculándolos a ₡ 0.44 el kilómetro de carro, según promedios obtenidos en el estudio respectivo. Este aumento de gasto representa el 7.97 por ciento del movimiento total de fletes. Si a este porcentaje se agrega el anteriormente citado, de dos y medio, se obtiene un total de 01.47 por ciento que imperiosamente debe agregare a la tarifa de fletes para establecer el equilibrio indisdensable entre gastos y productos.

II

La cuenta del Supremo Gobierno, con esta empresa, por servicios prestados, arrojaba el 31 de diciembre último un saldo de ₡ 81605-19, que se descomponen así:

Servicios prestados desde la fundación de la Junta de Gobierno	₡	43787 64
Giros del Gobierno existentes en caja		34437 15
Giros de la Fábrica Nacional de Licores existentes en caja		3380 40

Me permito indicar a Ud. la conveniencia de entrar en arreglos con la Secretaría de Fomento, a fin de que se disponga cubrir el saldo citado de ₡ 43787-64 con giros contra el Tesoro Público y que en lo sucesivo las cuentas mensuales que pasamos a la Contabilidad Nacional, nos sean cubiertas en igual forma, para convertirlas en efectivo tan pronto como las condiciones del Tesoro lo permitan.

III

El gran total de ₡ 279706-98 que figura en el cuadro Nº. 16, constituye la suma que en los años allí indicados, dejó de figurar en los Gastos de Explotación, en lo concerniente al material rodante, y que erróneamente se hizo figurar en cuenta capital.

Con motivo del cambio de situación de aquella época a la presente, en que concurren las circunstancias de alza de precios en el exterior y depreciación de moneda en el interior, el aumento con que ese capítulo figura en los libros, no es desproporcionado; razón por la cual, no hemos hecho el traspaso que, en otras circunstancias, habría sido indispensable.

IV

En el cuadro Nº. 11, descomposición de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, figura la suma de ₡ 4084-59 que es el balance de las cuentas que no han podido cobrarse por cuanto los deudores no han respondido a las repetidas instancias que se les han hecho con ese fin.

El hecho de haberlas pasado por Pérdidas y Ganancias, no significa en manera alguna que la Empresa haya renunciado a su derecho de cobro y si Ud. se sirve disponerlo en esa forma, las pasaré al Fiscal Específico para que por las vías legales, gestione su recaudación.

Creo que dada la claridad con que se han preparado los anexos de este informe, resulta oficioso cualquier otro comentario; razón por la cual, termino aquí, suscribiéndome del señor Administrador, con toda consideración muy atento y seguro servidor,

M. G. Escalante
Auditor General

INFORME DEL INGENIERO CONSULTOR

FERROCARRIL AL PACÍFICO
COSTA RICA

San José, 28 de febrero de 1922.

Señor don Rafael Iglesias
Admor. Gral. del Ferrocarril al Pacífico
P.

Muy señor mío:

En cumplimiento de sus instrucciones, fecha 14 de los corrientes, tengo el gusto de enviar a Ud. el siguiente informe referente al trabajo ejecutado por mí durante el año que terminó en diciembre próximo pasado.

Llamado por el señor Administrador M. Williamson el 1°. de marzo después de una vacación de seis meses, entré otra vez en servicio como Ingeniero Consultor. Durante este mes fui a examinar varios puentes en la vía, las romanas de San José y Puntarenas, y al fin de mes recibí instrucciones de hacer una casa para el Agente de Atenas; principiando este trabajo el 31 de marzo en la preparación de los materiales disponibles en el patio de San José. El presupuesto de costo era de ₡ 2200-00 solamente para los jornales de los trabajadores, y el ladrillo, cemento, cal, pintura, herramientas. Gasto en planilla, ₡ 1536-48 y en materiales nuevos más o menos ₡ 700-00.

En los libros de la Auditoría se anotó el costo de esta casa por la suma de ₡ 5191.31.

En el mes de setiembre comencé los trabajos del desvío de Carballo, abriendo primero el carril conforme al estudio hecho por mí durante la Administración de don Ricardo Jiménez. Después de la inspección de la vía por Ud. y los señores del Consejo, llevé a cabo la limpieza de la trocha; el pedimento de las herramientas para hacer las excavaciones, y los materiales para un campamento de 60 hombres. En seguida entrando en ese trabajo formal con el siguiente resultado, incluyendo un estudio nuevo del desvío Barranca:

Gastos hasta el 31 de diciembre de 1921, en total ₡ 16582-38 incluyendo herramientas, materiales y fletes.....	₡ 3605 50	
Desvío Carballo. Localización.....	629 70	
Desvío Barranca.....	867 00	
Mampostería 29.53 m³ a 70	2057 10	
Excavaciones 6403 m³ y trocha.....	9423 08	₡ 16582 38

La extensión total del Desvío es de 3 kilómetros; y en diciembre 31 próximo pasado quedó listo para los rieles, 2725 pies lineales.

El estudio nuevo del Desvío Barranca está concluido pero no tengo satisfacción de la parte del río Esparta hasta las llanuras de Apestegui; y tan pronto como sea posible voy a revisarla, evitando los peligros de la proximidad del río Barranca y reduciendo el perfil que es demasiado fuerte.

Att°. y s. s.,

VICENTE E. GREGG,
Ingeniero Consultor

INFORME DEL JEFE DE LA VIA

FERRÓCARRIL AL PACÍFICO
COSTA RICA

Orotina, 19 de abril de 1922.

Señor don Rafael Iglesias
Administrador General

Muy estimado señor:

Adjunto el informe de los trabajos ejecutados en la vía desde julio de 1921 hasta marzo de 1922, inclusives, y una exposición de los trabajos, mejoras y adquisiciones que, a mi juicio, deben efectuarse durante el presente año, tanto en la vía como en los talleres de San José. Este informe es puramente expositivo; la falta de un empleado en mi oficina me ha impedido recoger, para el período comprendido en el informe, los datos estadísticos que permiten establecer comparaciones y predecir resultados económicos.

De usted atto. y S. S.,

FED. GUTIÉRREZ B.
Jefe de Vía

Los trabajos ejecutados en la vía desde julio de 1921, hasta marzo de 1922, inclusives, pueden resumirse así:

MANTENIMIENTO EN GENERAL.—Durante los meses de julio, agosto, setiembre, octubre y noviembre, el trabajo general de la vía se redujo a mantener abiertos los desagües laterales existentes, y abrir nuevos en los lugares de mayor urgencia; para activar esa operación se aumentó el personal de los trenes de trabajo de ambas divisiones de 8 a 25 hombres; a desyerbar la línea y chapear los callejones de la vía. La falta casi absoluta de traviesas, la escasez de material rodante, la urgencia de atender a los desagües y las dificultades pecuniarias de la Empresa, no permitieron desarrollar durante los mencionados meses un programa de mejora substancial. La vía se encontraba en pésimas condiciones para resistir el invierno, y los resultados no se hicieron esperar, sucediéndose los descarrilamientos con una frecuencia desalentadora, debidos unas veces al mal estado de las traviesas, otras a la inconsistencia de la cama de la vía, y no pocas, a defectos del material rodante, tales como llanta angosta, trocha dispareja, excentricidad o falta de paralelismo de las ruedas, carretillos inadecuados para la capacidad del marco, base rígida de las máquinas 17 y 18 desproporcionada al grado de curvatura de la vía, y por último,

las cejas de las ruedas tan gastadas, que a cada rato mordían las puntas de cambiavía y se montaban en los sapos. Los defectos del material rodante no se han corregido en la proporción que ha mejorado la vía durante los meses de verano, y fresco está todavía el recuerdo de las ruedas de llanta normal que fué necesario desechar por falta de centricidad, paralelismo y trocha uniforme.

Es práctica corriente, recomendada por las mejores autoridades, dejar un juego de media a tres cuartos de pulgada entre la trocha de las ruedas y la de vía, y del examen que hace poco practicamos, por encargo de la Administración, el Jefe de los talleres de reparación Mr. A. Mills, el Ingeniero Consultor Mr. V. E. Gregg y el suscrito, resultó que la trocha teórica de la vía y la actual de las ruedas eran ambas de 42 pulgadas. En estas condiciones las cejas ruedan muy forzadas contra la cabeza del riel, y la menor irregularidad de la vía, o los defectos inherentes a nuestro material rodante, provocan descarrilamientos con el consiguiente deterioro del material y demoras al movimiento de los trenes. Este defecto, en lo que atañe a la vía, quedará corregido dentro de poco, por medio de una plancha de media pulgada de grueso que se remachará a las medidas.

Durante el segundo semestre de 1921 se colocaron 12300 traviesas, y 15000 durante los tres primeros meses de 1922. Según informe que presenté a la Administración en noviembre próximo pasado, el número de traviesas que deben cambiarse durante el presente año asciende a 96,000, y a 50,000 las que deben cambiarse durante los próximos dos años. Insisto nuevamente en que este número no debe restringirse si el deseo de la Administración es poner la vía en condiciones de seguridad. Hay secciones, como las de Pavas, San Antonio, Turrúcares, Escobal, Concepción, Cascajal y Cambalache, las cuales exigen atención inmediata en traviesas y balasto, y considero oportuno recordar aquí la economía y rapidez que representará poner máquinas grandes en los trenes de trabajo de ambas divisiones, así como también la celebración de nuevos contratos con personas de responsabilidad y la extención de los existentes para la entrega de traviesas. Si en vez de tener una máquina pequeña con un convoy de tres planos o góndolas, se tuviera una grande con un convoy de diez planos o góndolas, el tren no demoraría en el tajo aguardando por material, sino que, dejando en el tajo la mitad de su convoy vacío, sale a descargar la otra mitad, mientras la primera se está cargando.

Salvo en Matamoros, la vía se ha balastado sólo en aquellos puntos que requerían atención inmediata y calculo en 5,000 el número de yardas cúbicas de balasto que se ha distribuido en esta forma. A mi llegada al Ferrocarril encontré que el único tajo en explotación era el del Km. 96, que da un material formado de detritus de brescia o conglomerado volcánico, rico en silicatos de alumina y muy pobre en condiciones de resistencia a la trituración, de ínfima cohesión, fácilmente convertible en polvo y barro. Abandoné este tajo y comencé a explotar el depósito del Km. 92, que da una roca fragmentaria de origen volcánico, de una resistencia apenas inferior a la de la diorita, y proveniente de la desintegración del macizo de Caldera por los agentes naturales. Este material, mezclado algunas veces con arena, se usa exclusivamente como balasto en la 2ª. División, y aunque no es aún tiempo de apreciar sus resultados, las indicaciones hasta ahora no pueden ser más prometedoras. En el Desvío de la Roca hay otro depósito del mismo material, en condiciones de explotación todavía más favorables que las del Km. 92, y es mi intento aprovecharlo tan pronto se haya tendido la línea del Desvío. En la 1ª. División abrí nuevamente el tajo del Km. 35, pero los resultados fueron negativos, no por la calidad del material que es de primera clase, sino por su dureza, que elevaba hasta ₡ 35-00 el costo de un góndola cargado con 12 yardas cúbicas. En su lugar se explota ahora un tajo en el Km. 46, de donde se extrae una roca com-

puesta de traquita, gneiss y granito. Se explota en menor escala otro tajo en el Km. 11¼, al lado Oeste del puente de Torres, de donde se obtiene un asperón calcáreo, rico en basalto y feldespato, de excelentes propiedades cimentadoras.— Creo que este tajo está llamado a explotarse más tarde en grandes proporciones, tanto por la calidad del material como por su magnitud y la circunstancia de estar situado casi en el extremo Este del Ferrocarril, donde la gradiente ayuda al acarreo. Por el momento hay cuatro hombres removiendo la tierra superficial y aflojando balasto, con el objeto de ampliar el corte y tender un apartadero que usarán los trenes de trabajo. Calculo que de este tajo se pueden extraer 200,000 yardas cúbicas de balasto, cantidad más que suficiente para balastar toda la vía.

En enero del presente año se comenzó una nivelación pareja, partiendo del Km. 83½ (Matamoros) hacia el Este. La línea se ha levantado 18 pulgadas con balasto del Km. 92, y se viene cambiando todas las traviesas en mal estado, dando a los taludes la inclinación del ángulo de reposo del material, y a los desagües las dimensiones requeridas. Las traviesas y el balasto se acomodan con la cuadrilla del tren de trabajo, mientras que los desagües y taludes se acondicionan con una cuadrilla de 15 hombres. La primera cuadrilla está autorizada para componerse de 60 hombres. El trayecto entre Matamoros y Ceiba es, sin disputa, el peor de toda la vía, y por este motivo se le ha dado preferencia; le sigue en malas condiciones el trayecto entre Caldera y Matamoros, tanto por falta de traviesas como de balasto. Pienso hacer otro trabajo formal entre Orotina y Escobal, una vez arreglados los puntos malos en el resto de la 1ª. División. Con la entrada de la estación lluviosa, las cuadrillas regulares deben dedicarse a sus secciones correspondientes, y el sistema de concentrarlas para ciertos trabajos de mejora en grande escala, tiene que abandonarse por fuerza. Por este motivo he insistido en aumentar las cuadrillas extras, las cuales no tendrán razón de ser, tan pronto vuelva la vía a sus condiciones normales.

Roca y Angostura.—La Roca de Carballo ha recibido atención preferente dentro de los limitados recursos de la Empresa. En el mes de setiembre próximo pasado se reemplazaron los rieles de 40 y 50 libras con rieles de 56 libras, los cuales ofrecen mayor rigidez y resistencia. Desgraciadamente, estos últimos rieles, que fueron comprados de segunda mano, no son ni de sección uniforme (he podido comprobar tres secciones diferentes), ni están gastados por parejo, de modo que en casi todas las uniones hay un tope molesto para los pasajeros y nocivo para el material rodante. En marzo se colocaron 30 piezas de níspero de 8" x 12" x 14', las cuales descansan y van clavadas por el extremo exterior sobre pilotes verticales empotrados por su base en la roca y sujetos con concreto. Este artificio ha sostenido los chiqueros a pesar de las últimas marejadas, y espero que haya pocas molestias este año. Han ocurrido derrumbes de poca consideración, los cuales han sido removidos en el acto y sólo una vez fué demorado el tren N°. 2 por espacio de 1½ horas.

En Angostura ha continuado el cambio de rieles de un modo sistemático. El agua salada ha corroído la mayor parte de los rieles colocados anteriormente, y la remoción de ellos es inaplazable.

Las corrientes de la marea continúan su obra erosiva del lado del Estero, y los 30 carros de piedra que se han echado apenas son paliativo que retarda lo que necesariamente ocurrirá, si no se draga la orilla opuesta y se protege la Angostura con un muro de concreto, o una triple hilera de pilotes reforzados con un rip-rap de consideración. Angostura, Roca y Boca, son los puntos más débiles del Ferrocarril, y es digna de todo encomio la tarea, hoy día en ejecución, del Desvío de Caldera que eliminará la Roca y el Túnel de Carballo.

DERRUMBES.—Entre Balsa y Concepción ocurrieron algunos pequeños derrumbes en octubre y noviembre. A principios de noviembre cayó uno en Salitral de 400 yardas cúbicas de piedra y lodo, de las cuales se ha removido la mitad. Para remover rápida y económicamente la otra mitad, se necesita el concurso de la pala de vapor. Por el momento dicho derrumbe no amenaza seriamente con interrumpir el tráfico, pero es de temer que con la entrada de las aguas continúe resbalando y llegue a constituir una seria molestia. El cerro está rajado a unos 200 pies arriba de la línea; el agua penetra por la rajadura, satura el terreno, de consistencia arcillosa, lo semi-liquefica y lo hace resbalar sobre los estratos más duros. Igual fenómeno se presenta en los Kms. 45 y 53½. El remedio para impedir estos derrumbes consiste, además del uso liberal de la pala de vapor, en construir desagües radiales y transversales, que corten las aguas antes de hundirse en las grietas del terreno.

TERRAPLÉN DE SALITRAL.—El problema del terraplén de Salitral, donde a principios del año pasado se construyó una atarjea con la intención de cortar las aguas, tiene el mismo origen que los derrumbes antes citados. El terraplén tiene 120 pies de largo, está formado de arcillas y descansa sobre terreno vegetal compacto, mezclado con piedras pequeñas y medianas, y se inclina 8 grados próximamente bajo la horizontal. Por el lado Norte de la línea baja una depresión, por donde discurre agua en abundancia durante la estación lluviosa. El agua superficial cae a la atarjea y escapa por el Oeste del terraplén, por un lugar donde es poco probable que ocasione daño alguno; no así la corriente subterránea que sale a la superficie original del terreno, de donde sube por capilaridad al terraplén, lo satura, lo hace ampliarse por su base y descender proporcionalmente en la cresta. En noviembre llegó a bajar 14 pulgadas en un solo día. El remedio radical sería remover la arcilla de que está formado el terraplén y reponerla con piedra gruesa que no ofrezca resistencia al paso de las aguas. Un remedio parcial sería construir una alcantarilla donde el hundimiento ha sido mayor. La alcantarilla que primitivamente se construyó queda fuera de la línea de fractura y en apariencia no presta ningún servicio.

PUENTE DE BOCA.—La reparación del puente de madera fué acometida en julio. El puente que encontró el suscrito se componía de 46 tramos de 11 pies centro a centro, o sea un largo total de 506 pies; había de 4 a 6 pilotes por sección, de un diámetro de 8 a 12 pulgadas, 2 largueros de 12" x 14" x 11' sujetos a cabezales de 12" x 12" x 10', por medio de zapatas de 12" x 18" x 36"; zapatas y largueros iban amarrados entre sí por medio de pasadores lisos de 5/8" x 18". La acción de la lignoria y el teredo se había hecho sentir notablemente sobre los pilotes, en especial los de mangle caballero, a tal punto que sólo máquinas del tipo de la 1 a la 8 podían cruzar el puente con relativa seguridad.

Esto obligaba a movilizar dos máquinas para el servicio de los trenes regulares, una pequeña de Puntarenas al lado Oeste del puente, y otra grande de este último punto en adelante. El servicio de extras se efectuaba generalmente con máquinas pequeñas de Puntarenas a Orotina, y con máquinas grandes de Orotina a San José. Hacía algún tiempo que con objeto de reforzar los tramos más débiles, se habían clavado tramos intermedios, lo cual, si bien aumentaba la estabilidad del puente, le restaba luz, y las probabilidades de que se formaran presas de basura eran mayores. Un examen minucioso de las secciones intermedias reveló que los pilotes estaban todos deteriorados por la acción del taredo y la lignoria, y se resolvió no reponerlos sino reforzar las secciones principales. Durante los meses de julio y agosto se clavaron 50 pilotes, sin demorar los trenes regulares. El

método adoptado para probar la resistencia de los pilotes viejos consistía en suspender por medio de gatas y calzas, toda la sobrestructura, dejando libres los pilotes en cada sección y se daba a cada pilote un tirón con el martinete a media máquina. El pilote que soportaba esta prueba se consideraba resistente, y el que cedía un poco se renovaba en el acto. Desde mediados de agosto el río Barranca comenzó a crecer con frecuencia y arrastraba buena cantidad de basura y árboles, los cuales eran inmediatamente removidos por la cuadrilla del martinete.

El 2 de setiembre, en las primeras horas de la noche, una creciente del río arrastró 4 secciones con sus cabezales y largueros, quedando conectados los rieles y traviesas. El trasbordo fué organizado al día siguiente, y se procedió sin demora a reponer los tramos perdidos. El 11 a las 14.30 horas, quedó restablecido el tráfico directo con el paso de la máquina 14 y 3 cargados. Procedí también a cambiar los rieles de 40 y 50 libras que había en el puente por otros de 56 libras.

El 26 de setiembre, a las 21 horas, el río arrastró 4 tramos, dejando, como la vez anterior, el enrielado intacto. El 2 de octubre, a las 20 horas, estaba terminada la reparación y restablecido el tráfico directo.

Desde el 1° de enero de 1921 hasta esa fecha se habían gastado ₡ 18,000 en el mantenimiento del puente. Las reparaciones parciales y remoción de basura se prolongaron hasta el 11 de octubre, día en que, a las 18 horas, una enorme avenida del río se llevó los 8 tramos del canal y todo el enrielado del puente, de extremo a extremo, dejando tan seriamente afectada la estabilidad de las secciones y tramos que quedaron en pie, que era evidente la necesidad de construir un puente nuevo. Las dos terceras partes del enrielado y la tercera parte de las traviesas, fueron recobradas algunos días más tarde en la desembocadura del río, a 1 Km. de la línea. El trasbordo quedó organizado a los tres días, aprovechando la parte del puente en pie, la cual fué acondicionada con traviesas y tablas por la Empresa, mientras que don Abelardo Esquivel tomó por contrato el cruce de pasajeros en el canal, y de fletes de orilla a orilla. Dos embarcaciones de 20 toneladas de capacidad cada una fueron puestas en servicio. Decidida la construcción de un puente todo nuevo, procedí a formar los terraplenes para los accesos en ambas orillas, así como también a desviar las líneas existentes. El 22 de octubre se clavó el primer tramo. El plan adoptado difiere en algunos puntos del puente primitivo. Los tramos se hicieron de 12 pies centro a centro, 4 pilotes por sección, de un diámetro mínimo de 12 pulgadas, y en vez de 2 largueros de 11 pies de largo que descansaban sobre zapatas, coloqué 3 largueros de 15 pies, los cuales descansan directamente sobre los cabezales, y se mantienen en posición sujetos por un extremo con un pasador de ¾"x 18", y por el otro con un bloque de 3"x 12"x 12", de modo que este extremo se hace cargo de las deflecciones y actúa como el soporte de expansión de los puentes de acero. Di además un pie adicional de altura a la línea, para obtener una luz mayor. Los pilotes usados varían en largo de 18 a 30 pies, y tienen una penetración media de 8 pies en la arena que forma el lecho del río. Se clavaban hasta que rechazaba el martinete. Las maderas escogidas para pilotes fueron níspero colorado, tempisque, guapinol, guachipelín y madero negro; en los cabezales, largueros y traviesas usé níspero colorado, guapinol, cristóbal, cenízaro y guanacaste. Los pilotes se pagaron a ₡ 0.75 el pie lineal y la madera de cuadro a ₡ 0.20 el pie superficial (board-foot). En los detalles secundarios me ajusté a las prácticas establecidas en ese género de obras. Mi objeto era construir un puente usable por cualquiera máquina de la Empresa y abolir la movilización de 2 máquinas, una grande y otra pequeña, para el servicio de los trenes regulares. El 6 de diciembre, a las 17.30 horas cruzó la máquina 12, conductor y maquinista don Juan Solís, con 3 coches y un caboose. El puente ha soportado bien el tráfico intenso del verano,

y la única observación que cabe es que debemos completar la reserva de pilotes y largueros hasta tener 36 de los primeros y 24 de los segundos, para no demorar la reparación en caso de probables lavados durante los meses de junio, setiembre y octubre. Los gastos de construcción ascendieron a ₡ 28,000.

Puente de acero en Boca.—Hasta la fecha no se han practicado sondeos para determinar si hay roca en el subsuelo del lado Oeste del puente a una profundidad económica para levantar una estructura de acero. Pero aun en el caso de que existan condiciones favorables, el río Barranca amenaza cortar la vía como a medio kilómetro de ambas orillas actuales, lo cual significa que, además de la construcción misma del puente, habría que encajonar el río dentro de ciertos límites por medio de dos represas cuya estabilidad sería un nuevo problema por la naturaleza del suelo. En caso de que después de un estudio sobre el terreno, se vea que estas dificultades pueden vencerse sin dispendios exagerados, recomendaría la adopción de un diseño para el puente en proyecto que tome en cuenta el aumento futuro de peso en las locomotoras. Las especificaciones normales de carga de Theodore Cooper, E - 30, me parecen las más adecuadas para el caso. Estas especificaciones consisten en dos locomotoras *Consolidation,* acopladas, con un peso de 15,000 libras sobre los carretillos delanteros, 120,000 libras sobre las motrices y 78,000 sobre el tender, seguidas por una carga uniforme de 3,000 libras por pie lineal. El puente pesaría próximamente 800 toneladas, que al costo de $ 120.00 por tonelada, erección inclusive, representa un valor de $ 96,000.00. Los puentes que la Northern ha construído durante los últimos diez años se conforman con estas especificaciones de carga, y cito este ejemplo por vía de ilustración.

Desvío de Barranca.—El proyecto de Desvío de Barranca presenta un punto débil en las inmediaciones de río Esparta, donde atraviesa un terreno que ha resbalado por efecto de las filtraciones del río Barranca, pero me inclino a creer que no constituye una dificultad insuperable, y que mediante un corte que llegue hasta el plano de resbalamiento, y un talud que deje este mismo plano descarnado, desaparecerán las probabilidades de interrupciones serias. La distancia del Km. 97 a Barranca por el desvío proyectado, es de 5½ kilómetros; la de Barranca a Roble de 4½ kilómetros; la del Kilómetro 97 a Roble, siguiendo la línea actual, es de 3 kilómetros, de modo que la distancia entre San José y Puntarenas aumentaría en 7 kilómetros con el desvío en cuestión. Para los efectos del mantenimiento de la vía, el aumento sería sólo de dos y medio Kilómetros que es la diferencia entre el Kilómetro 97 y Barranca, y entre el mismo Kilómetro y Roble. Mientras no se haga un estudio minucioso de ambas proposiciones, tanto del punto de vista técnico como del económico, no se puede decidir cuál de los dos proyectos es más recomendable. El único trabajo existente es la localización preliminar de Mr. V. E. Gregg, acerca de la cual dictaminó desfavorablemente el ingeniero don Manuel Antonio Víquez.

Pisos de puentes.—Las traviesas y guarda-riel exterior sobre el Jesús María han sido reparados con un costo de ₡ 2500. Las traviesas son de 6" x 8" x 8" y el guarda-riel exterior de 4" x 6". Para el arreglo de los demás puentes he adoptado como norma traviesas de 6" x 8" x 10" y guarda-riel exterior de 6" x 8", lo cual da mayor solidez y estabilidad a la vía. He abandonado el sistema de cabacotear las traviesas por considerarlo nocivo a la vida de las mismas, y he decidido sujetarlas a las cejas de los largueros por medio de tornillos ¾" x 9", para impedir el movimiento lateral. Estos tornillos se colocan cada 4 ó 5 traviesas, dos tornillos por traviesa, uno en cada larguero. Hay traviesas y guarda-riel exterior listos para tres puentes más, y sólo aguardo que lleguen las platinas (tie plates) pedidas,

para efectuar un trabajo formal. Los plate-girdes de río Segundo y Quebrada Seca, como también la alcantarilla del Kilómetro 5¼, Ramal de Alajuela, se encuentran sin guarda-riel interior, el cual se colocará cuando se renueven las traviesas, y asimismo voy a extender, como es práctica, los guarda-rieles interiores de Torres, Virilla, Bermúdez y Ciruelas.

Para la pasarela del puente de Río Grande se están cortando en los Talleres de Puntarenas rieles de 40 libras, los cuales irán sujetos a los largueros por medio de escuadras. Las ventajas de estas mejoras en el piso de los puentes podrán apreciarse dentro de poco.

Pintura de puentes.—La pintura de puentes ha recibido atención preferente. En diciembre del año pasado se comenzó la de Jesús María, la cual fue terminada en marzo, con un costo de ₡ 4,500. Adopté la llamada mezcla de alquitrán de Cunninghan, la cual se compone de alquitrán, cemento y kerosene, combinados en proporciones variables. La pintura vieja se raspa con espátulas, piquetas y cepillos de alambre de acero, hasta dejar las vigas limpias de pintura y herrumbre; se pasa luego una mano de aceite de linaza y dos de la mezcla de alquitrán, dando a las tres manos el tiempo suficiente para que sequen. El trabajo se viene haciendo por contrato a ₡ 0.25 el pie cuadrado de superficie raspada, oleada y pintada; la Empresa suministra los ingredientes, y corren por cuenta del contratista las herramientas, cuerdas, andamios y demás útiles de trabajo. Hay una cuadrilla de pintores en Barranca, y otra en Quebrada Bermúdez, Quebrada Seca y Río Segundo, y está autorizada la formación de una tercera cuadrilla para pintar el muelle de la Y, el galerón de coches y el tanque de agua de Puntarenas. La importancia de este trabajo puede aquilitarse recordando la rapidez con que se oxida el acero expuesto a la intemperie. Las cuadrillas de pintores se ocuparán, incidentalmente, de repintar y poner los postes de kilómetro que falten, y pintar las placas de cambia-vía, a precios que se fijarán en su oportunidad.

Trabajos de albañilería.—La cuadrilla de albañiles ha reparado las alcantarillas de Concepción, Km. 5¼ del ramal de Alajuela, Quebradas y Salitral; ha construido 40 alcantarillas pequeñas entre Concepción y Balsa, levantado el fondo del tanque de Tornos para que las máquinas grandes pudieran servirse de él, arreglado en debida forma las represas que surten de agua los tanques de Ciruelas, Balsa y Escobal. Actualmente se ocupa de reparar una alcantarilla de bóveda en el empalme con el Ferrocarril de Costa Rica, los pilares del acceso Este del puente de Barranca, y el muro de sostenimiento del lado Oeste del mismo puente. El trabajo de mayor trascendencia llevado a cabo por la cuadrilla de albañiles durante el período comprendido en el presente informe es el de la alcantarilla grande de Concepción, cuyo piso estaba seriamente deteriorado por las piedras que el río arrastra en la época de lluvia y cuya salida estaba minada al punto de amenazar con la pérdida de toda la estructura y el hundimiento del terraplén en un porvenir muy cercano. El piso fué cubierto con lajas y piedras grandes empotradas en concreto, y a la salida se formó un plano inclinado, con los mismos materiales, que da escape fácil y rápido a las aguas. Se colocaron 160 yardas cúbicas de concreto, y la alcantarilla se encuentra ahora bien acondicionada para resistir por muchos años. El personal de la cuadrilla de albañiles ha sido aumentado de 11 a 18 plazas para atender en debida forma los trabajos mencionados, y los que quedan por hacer, entre los cuales figura la reconstrucción de la alcantarilla de Lapas, la reparación de las alcantarillas en el trayecto de Matamoros a Orotina, y la construcción de unas cincuenta alcantarillas pequeñas entre Hacienda Vieja y San José, para reemplazar las existentes de tierra, que no ofrecen ninguna seguridad al paso de los

trenes, ni eficiencia para el drenaje de la región adyacente. La construcción de una casa-mata de concreto en los alrededores de Atenas, entra en el programa de construcción de este año.

EDIFICIOS.—La cuadrilla de carpinteros ha trasladado el campamento de Cambalache, del cerro del mismo nombre a las inmediaciones de la Agencia, reparado la Estación de Cambalache, acondicionado la Estación y el Campamento de Cascajal, las estaciones y bodegas de Turrúcares, Atenas, Esparta, Orotina y Concepción, arreglado los toriles de Roble y Orotina, y construido en Orotina un garage para el motor del Jefe de la Vía. En materia de edificios queda mucho por hacer, y la cuadrilla de carpinteros es insuficiente con su personal actual, para atender a las necesidades más urgentes del servicio. Prácticamente hay que reparar todos los edificios de la vía, y algunos como las estaciones de Orotina, Hacienda Vieja, Balsa, Atenas y Turrúcares hay que hacerlos todos nuevos. Los toriles de San Antonio y Alajuela quedarán arreglados dentro de poco. Creo oportuno adoptar como norma para los nuevos edificios el concreto armado, que reune la permanencia y solidez a la elegancia. Las estaciones de Marichal y Cantillo se quemaron durante el verano, debido a las chispas de las locomotoras.

TRAVIESAS QUEMADAS.—No me ha sido posible llevar un registro completo de las traviesas colocadas, quemadas por las chispas de las locomotoras. Calculo su número en 2,000, con un valor aproximado de ₡ 5,000.

LEVANTAMIENTOS.—He practicado levantamientos de los patios de Orotina y Ciruelas, y de las curvas de Lapas. El patio de Orotina resulta insuficiente para las demandas del tráfico, y está en proyecto la adquisición por la Empresa de una faja de terreno para edificar bodega y estación nuevas, mejor localizadas con respecto al movimiento de trenes y pasajeros; tender nuevos apartaderos y aumentar la capacidad de los existentes hasta 80 ó 100 carros. La estación de Ciruelas debe moverse hacia el Oeste, lo mismo que la Y, a fin de impedir que los trenes paren sobre el puente, y para eliminar la pesada gradiente del brazo Este.

El levantamiento de Lapas servirá para el estudio de la alcantarilla y el desvío, y comprende las curvas entre los Km. 47¼ y 48¼, las dos alcantarillas viejas y toda la región inmediata, con el fin de estudiar y comparar las distintas soluciones posibles.

Conviene practicar un levantamiento general y detallado de toda la vía, con sus pertenencias, marcando con monumentos de riel los orígenes y fines de curva, los centros de las tangentes y los puntos más importantes para centrar la vía debidamente. Deben también correrse niveles y colocar bench-marks sobre concreto, cada kilómetro, con el fin de establecer las gradientes sobre una base científica, acondicionada a la fuerza tractora de las máquinas y al grado de curvatura. En combinación con este trabajo se determinarían las posiciones astronómicas de puntos como San José, San Antonio, Ciruelas, Alajuela, Atenas, Concepción, Orotina, Cambalache, Roble, Esparta y Puntarenas, con el fin de tener un mapa general que merezca toda fe. Este mapa podría servir de base, junto con el del Ferrocarril de Costa Rica, para la primera carta exacta del país. La magnitud de este trabajo y la dedicación que presupone, no permiten que se lleve a cabo con el personal actual.

CURVAS.—Fuera de Lapas, hay curvas en Siquiares, Tornos, Quebradas, Km. 53, Concepción, Km. 57½, Dantas y Salitral, que conviene rectificar, ya sea ampliando los terraplenes, ya cortando el paredón. Hay otras curvas pequeñas, reversas las más, que se han formado para rodear algún lavado, o por la premura

de la construcción, como sucede frente a la Agencia de Cascajal. En términos generales, creo que debiéramos adoptar como norma para estas mejoras, una curvatura máxima de 18 grados. Lapas tiene 36 grados en su parte más cerrada. Entre las curvas antes nombradas, hay algunas que llegan hasta 28 grados, y con el auxilio de la pala de vapor y un tren de trabajo, se pueden ir corrigiendo sistemáticamente.

RIELES NUEVOS.—Para renovar los rieles más gastados en estas curvas es necesario pedir 50 toneladas de riel de 50 libras, A. S. C. E. Standard, con agujeros de 7/8 de pulgada colocados a 2½ y 7½ pulgadas de los extremos del riel. Como no hay riel suficiente de 56 y 60 libras para una renovación pareja, este pedido es inevitable. Hay rieles en Lapas donde el 50% de la cabeza ha desaparecido, molida por a ceja de las máquinas.

PATIOS.—Fuera del patio de Orotina, del cual se ha hecho mención, debemos aumentar los de Roble, Jesús María, Jiménez, Hidalgo, Ceiba y San José, para acondicionarlos al aumento del tráfico, y cambiar la localización del apartadero de Mastate y el brazo Oeste de la Y de Castro, por estar localizados los sapos en curva. El riel necesario para estos ensanches se tomará de las curvas donde se colocarán rieles nuevos.

TURRÚCARES.—La eliminación de la gradiente en Turrúcares será considerada este año, y creo posible una mejora sustancial.

INSTRUMENTOS.—La Empresa adquirió, para uso de la vía, un nivel y un tránsito. Hacen falta dos miras inglesas (una de estadia y otra de nivelación), y dos cintas de acero de 100 pies cada una, con divisiones decimales.

MOTORES.—A principios del corriente año la Empresa adquirió un motor para el Jefe de Vía. Sus características son: 2 cilindros, 2 tiempos, acoplamiento directo al eje posterior, batería de acumulador, cilindros enfriados por aire, 8 caballos de fuerza y asiento para 4 personas. Por término medio consume un galón por cada 16 millas (26 kilómetros) de marcha, y desarrolla una velocidad media de 40 kilómetros (24 millas) por hora. Ha dado excelentes resultados por su rapidez, potencia y facilidad con que se quita de la vía. Su costo completo fué de ₡ 2000, y se pidió por medio de la Northern. Los Maestros de Caminos tendrían mejor control sobre sus cuadrillas, y podrían trasladarse con mayor rapidez e independencia a cualquier lugar donde su presencia fuera necesaria, como descarrilamientos, derrumbes, lavados y demás accidentes, si dispusieran de un motor como el del Jefe de la Vía. Pedidos directamente estos motores, su costo podría reducirse en un 20 %. Hago hincapié en las ventajas de esta adquisición, que muy pronto resarciría a la Empresa del desembolso, en la forma del mejor servicio y control más inmediato y eficaz.

TALLERES.—Aunque la cuestión de talleres pertenece a otro departamento, voy a permitirme algunas sugestiones que pueden contribuir al mejoramiento general.

TALLER DE REPARACIÓN.—El edificio del Taller de Reparación es insuficiente para el actual número de carros y su capacidad debiera aumentarse en un 100 % para que haya lugar especial, cubierto, para barnizar los carros y coches.

Taller Mecánico.—La capacidad del edificio es también deficiente; debiera dotársele de:

a) un motor eléctrico de 40 ó 50 caballos de fuerza, cuya operación y mantenimiento resultaría un 50% más barato que el sistema actual de caldera, aparte de que ocuparía menos espacio;
b) un compresor grande de aire para remaches de carros y calderas;
c) un compresor portátil para trabajos más pequeños en el Taller, y revisión de remaches de los puentes de la vía;
d) un punshing shear;
e) un wheel lathe para locomotoras y carros;
f) una caldera pequeña para un martillo de vapor en la herrería.

Hace falta un round house con capacidad, por el momento, de 6 máquinas, y facilidades para ensancharla más adelante; y mantener separados los departamentos de calderas, fundiciones y herramientas. El edificio que hay ahora es de armazón de madera, y mi recomendación sería por una de acero.

Fed. Gutiérrez B.
Jefe de Vía

Orotina, 19 de abril de 1922.

INFORME DEL JEFE DE TRAFICO

FERROCARRIL AL PACÍFICO
COSTA RICA

San José, 27 de febrero de 1922.

Señor Admor. del Ferrocarril al Pacífico

S. D.

En el año que terminó el 31 de diciembre último, se corrieron los trenes que indican los itinerarios N°. 14 que dejó de regir el 23 de enero, N°. 15 que rigió hasta el 1°. de marzo y el N°. 16 que está en vigencia con excepción del tren de Puntarenas a Esparta que se corría de día de por medio, menos los domingos que salían en la mañana para Puntarenas y en la tarde para Esparta, a las horas del itinerario. A principios de setiembre, de orden de la Administración, se estableció diariamente.

El servicio de pasajeros entre San José y Puntarenas se hacía con un coche de 1ª. clase y dos de 2ª., a veces se aumentaron los de 1ª. a dos y tres,—según las necesidades que se presentaban,—hasta que se pusieron invariablemente dos de 1ª. y dos de 2ª., desde el 26 de junio, de orden de la Administración.

El material rodante para pasajeros era deficiente y no se encontraba en buenas condiciones, sin embargo, también se usó en el transporte de tropas a Puntarenas, con motivo del incidente con Panamá con toda regularidad, sin perjudicar el servicio ordinario. Ultimamente se han reparado varios coches que estaban inútiles y ruinosos; con ellos se ha mejorado el tráfico.

Los trenes de carga contaban solamente con catorce carros plataformas y veintiocho carros cajones, algunos en mal estado; no obstante todo eso, se transportó toda la carga y se atendió al público con los carros que solicitó para el café, trozas y madera aserrada.

En el mes de mayo llegaron los carros «Magor»: quince de cajón, serie 240 a 254; diez plataforma, serie 640 a 649; cinco para ganado, serie 310 a 314; y cinco para balastre, serie 710 a 714. Los primeros se pusieron al servicio el 7 de junio, los segundos el 11 del mismo mes, con tan mala suerte que se descarrilaban constantemente, por tener las llantas angostas y la vía mal acondicionada, en la cual se trabajó mucho para componerla, y a los carretillos de los carros se les puso cadenillas de seguridad, sin ningún resultado. A principios de octubre se apartaron para cambiarles las ruedas y así se ha estado haciendo. Algunos de ellos actualmente están en servicio.

Las máquinas Nos. 17 y 18 salieron al servicio el 2 y 21 de marzo, respectivamente; con ellas se llenó una necesidad grande, porque las otras casi en cada carrera, después que llegaban, había que repararlas en el taller.

«Durante el año hubo muy poco cambio de empleados, los más se componen de brequeros, quienes en la primera semana del mes de febrero se declararon en huelga: preguntados por qué lo hacían, constestaron que por el poco sueldo. El día anterior, el señor Administrador había elevado el sueldo de ellos de tres colones que ganaban a tres y medio por día (de ₡ 90-00 a ₡ 105-00 por mes). Ese dato se dió a los conductores don Enrique Mangel que tenía que salir a las 5 horas y a don José Antonio Masís con el local a las 6 y 30 horas, pero según ellos no atendieron los brequeros. Dichos conductores se mostraron fríos en ese trance y no tomaron ningún interés para solventar la huelga. Los brequeros se retiraron en grupo formando ligas a cien y doscientos metros de la Estación, para impedir a los compañeros que vinieran al trabajo, pues tenían la intención de que los trenes no salieran ese día. Al fin con la ayuda del maestro mecánico que facilitó empleados del taller más o menos idóneos en el manejo del aire de los breques, salieron los trenes con poco atraso. Los brequeros que llegaron en el tren de Alajuela y de Puntarenas, también fueron agregados a la huelga, con excepción de dos que no valieron las amenazas de sus compañeros. Esos brequeros estuvieron tres días por los alrededores la Estación, se dió orden de no permitirles entrar al interior y fueron sustituidos definitivamente. Se ha prejuzgado, sin poderse averiguar con certeza, que esa huelga fué instada y dirigida por algún empleado, ya por el reemplazo de don Alberto Zúñiga como Jefe de Tráfico, o ya por haberse nombrado en su lugar al señor Solera. De todos modos fué útil, porque se prescindió en algunos que se supone robaban mercaderías de los carros en tránsito, pues de esos tiempos aparecían bultos rotos sin poderse averiguar el autor,—y con el cambio desaparecieron los daños.»

Por no tener completa seguridad en el puente de Boca, a pesar de los reparos que se le hicieron en la reconstrucción efectuada a fines del año anterior, se ordenó que las máquinas pequeñas pasaran los trenes por el puente y las grandes quedaran al Este de ese lugar para los trenes del día siguiente, economizando de esa manera el combustible. Los personales de los trenes con rumbo Oeste, seguían en los mismos a Puntarenas para regresar otro día. Esta disposición duró hasta el mes de agosto, de esa época hasta el 6 de diciembre se siguieron trayendo las máquinas a Orotina con cargados o vacíos, pues no siempre había carga que transportar, para regresar a Boca al día siguiente por sus trenes correspondientes.

En el mes de julio se registraron muchos descarrilamientos, no sólo en la vía principal sino también en los ramales de Esparta y Alajuela. Muchas ocasiones los personales de los trenes trabajaron toda la noche encarrilando y parte del día siguiente.

Las interrupciones del tráfico y muchos atrasos se debieron: 1°., al mal estado de la vía, que por las lluvias en invierno aflojan el terreno; 2°., a los daños producidos por las grandes crecientes del río Barranca al puente de Boca; 3°., a las fuertes marejadas en la Roca de Carballo, que desquician los andamios; y 4°., al uso de los carros «Magor».

Sería prolijo enumerar los accidentes ocurridos; citaré como graves los siguientes:

Enero 19.—El carro de ganado N°. 300 recién construido venía con leña para la Fábrica de Licores, se incendió en Marichal por las chispas de la máquina y quedó destruido completamente; Conductor, don Enrique Mangel.

Marzo 19.—El carro plataforma N°. 624 al retroceder el tren en el patio de Balsa, se partió, quedando completamente destrozado; Conductor, don José Palma.

Abril 12.—Para acá del puente de Ciruelas la máquina 11 que venía con el tren de dulce de Alajuela, se le rompió la cruceta y el cilindro adelante izquierdo: maquinista, don Domingo Bolaños.

Junio 3.—Por fuertes marejadas en la Roca hubo que trasbordar pasajeros del tren de San José y en la noche lavaron tres andamios que se repararon en tres horas del día siguiente.

Junio 4.—Al Oeste de la Estación de Balsa se descarriló el tender de la máquina 18 y cuatro carros, hubo trasbordo de los pasajeros de los trenes de Puntarenas y San José, las encomiendas llegaron otro día, tardaron para expeditar la vía ocho y media horas.

Junio 11.—El tren de carga salió de San José con siete carros «Magor» vacíos y fueron descarrilados en Salitral. Se trasbordaron los pasajeros de Puntarenas y San José.

Junio 16.—Las marejadas en Roca falsearon dos andamios y torcieron un riel; el tren salió de Puntarenas hasta las doce y media.

Julio 29.—Máquina 18, Conductor Mangel, salió de San José a las 5, y a las 5-55, en Kilómetro 27 (Siquiares), al pasar por un riel dañado, se descarriló con el tender y un carro vacío, quedaron volcados al Norte de la línea. La máquina 5 que llegaba a Balsa se trajo con materiales para encarrilar.

Julio 30.—En la tarde salió de San José la máquina 4 con la grúa y operarios de la Northern Railway al Kilómetro 27: trabajaron seis horas, alzaron el tender y el carro vacío, que fueron llevados a Turrúcares. La grúa y máquina 5, Conductor Romeo Jiménez, se trajeron a Ciruelas. El Jefe de la vía, don Federico Gutiérrez, avisó que la línea estaría expedita para los trenes ordinarios del día siguiente.

Julio 31.—A las 4 salió de San José la máquina 4 con los operarios de la Northern para continuar la alzada de la 18, de Ciruelas llevaron la grúa y la máquina 5. A las 8-30 avisó el Jefe de la vía que demoraran el tren de San José en Ciruelas, hasta las doce, y se resolvió que partiera de San José a las 11. Para no fastidiar a los pasajeros en un solo lugar, se demoró el tren en San Antonio y Ciruelas, de éste punto salió a las 12.55 para Kilómetro 27. En Atenas se detuvo el tren de Puntarenas para no hacer presa en Turrúcares, donde estaba la extra de carga máquina 10, el tender de la 18 y el carro cajón. El Jefe de la vía había avisado que a las 13-15 podían pasar y a las 13-35 notició que se había roto una cadena de la grúa, que tardarían como una hora más para desocupar la vía: inmediatamente se hizo salir de Atenas el tren de Puntarenas y se dió orden de trasbordo. El tren de Puntarenas dejó en Turrúcares el coche salón y dos carros de ganado que traía de Salinas. Después del trasbordo alzaron la 18 y fué conducida a Ciruelas. De Alajuela salió la máquina 15 por el ganado. El 1°. de agosto entró al Taller la 18, que por suerte los daños que recibió no fueron de consideración.

Julio 31.—En la tarde se presentaron derrumbes al Oeste del Túnel de Carballo y en la Roca; fueron quitados en la noche y pasó la máquina 9 con cargados para Orotina.

Agosto 25.—Se rompió un pilote del puente de Boca.

Agosto 28.—Máquina 11, Conductor Francisco Hernández, que traía el tren de Puntarenas, descarriló en la Roca (Kilómetro 95½) a las 10 horas; con la Extra de trabajo se devolvieron los pasajeros a Puntarenas para salir a las 13, a fin de encontrar en la Roca el tren de San José y se dieron las órdenes de trasbordar los pasajeros; pero el Jefe de la vía se opuso al trasbordo ofreciendo que a las 16 daría la vía expedita. A las 14 se insistió en el trasbordo y el Jefe se opuso de nuevo;

con la protesta de los pasajeros se demoró el tren de San José en Cambalache. A las 16 comunicó dicho Jefe de vía que no había podido hacer nada, que el trasbordo se imponía; se alistó otra máquina y salió el tren de Puntarenas a las 17, llegando a San José a las 24 horas.

Agosto 29.—Por el accidente de la 11, hubo trasbordo del tren de Puntarenas, para lo cual se enviaron coches de San José. A las 10-20 encarrilaron la 11 en Roca y a las 13-30 fué expeditada la vía.

Setiembre 2.—Entre las 20 y 21 horas, se llevó el río como 42 pies de los tramos del puente de Boca.

Setiembre 3.—Quedó todo arreglado para trasbordar en Boca pasajeros y encomiendas que no excedan de 50 kilogramos.

Setiembre 3.—En Kilómetro 47 (Mangos) a la máquina 17 se ie quebró un eje del tender. Se auxilió desde San José con máquina 15 y trasbordaron los pasajeros de San José.

Setiembre 6.—Lavados en la Roca de Carballo, y la vía en Angostura fué aterrada.

Setiembre 28.—Tren de Alajuela, para allá de Pavas (Kilómetro 7 ½) descarriló un carro cajón; hubo trasbordo del tren de Puntarenas y el que iba para Alajuela. Tardaron encarrilando 19 horas. Ayer entre 20 y 20-30 el río lavó cuatro tramos del puente Boca: la vía quedó sólo para pasar carritos y principió a organizarse el trasbordo para el siguiente día.

Octubre 3.—Pasaron dos coches y cargados por el puente de Boca. El tren de Puntarenas en Kilómetro 84½ (cerca de Matamoros), máquina 10, Conductor don Francisco Sancho, descarriló el carro 711 de carbón. Se practicó trasbordo.

Octubre 7.—Extra con rumbo Oeste, máquina 17, Conductor José Palma, al salir de la curva del Kilómetro 30 (cerca de Turrúcares) descarriló un carro local, que quedó volcado, y otros vacíos,—tres rieles se volcaron al Sur. Se trasbordó a las 15 y 15. La máquina 18, Conductor F. Hernández, que salió en auxilio de San José, en Kilómetro 27¼ también se descarriló, por haberse volcado dos rieles, lado Norte de la curva.

Octubre 11.—A las 17-30 horas la gran creciente del río se llevó totalmente el puente de Boca y los alambres del telégrafo y teléfono; el 13 a las 15 se restableció el primero y a la misma hora del 14 el segundo.

Octubre 13.—Se estableció el trasbordo, menos para mujeres y niños.

Octubre 14.—Se estableció el trasbordo para toda clase de personas; lo mismo que los fletes y encomiendas, con un recargo de seis colones por tonelada. Además el señor Sagel estableció servicio de fletes por gasolinas de Puntarenas a Mata de Limón, a donde se le proveía de carros.

Octubre 20.—En Kilómetro 58 (cerca de Salitral) debido a 8 horas de temporal hubo un gran derrumbe; trasbordó el tren de Puntarenas y el de San José.

Octubre 22.—El tren de San José, máquina 18, Conductor Hernández, descarriló el caboose en Kilómetro 80¼ (para allá de Cascajal), demoró 45 minutos; en Kilómetro 82¾ (cerca de Matamoros) descarriló el coche 22, demoró 2-30 horas; en Kilómetro 84¼ (para allá de Matamoros) descarriló el caboose: la máquina hundió la línea. Los pasajeros fueron llevados en dos carros cajones a Boca. Encarrilaron a las 24 horas y apartaron los coches en Matamoros. La máquina 6, Conductor Moya, fué a auxiliarlos desde Orotina.

Noviembre 19.—La extra de carga máquina 18 con rumbo al Este, en Kilómetro 26¼ (para acá de Turrúcares) descarriló un carro local, tardó 4 horas encarrilándolo; se trasbordaron los pasajeros del tren de Puntarenas con los coches del tren que salió para Alajuela y llevaron los de este lugar en el motor N°. 4.

Diciembre 6.—El puente de Boca quedó terminado. A las 18-05 pasó la máquina 12 y a las 20 la máquina 18. Tráfico directo.

Diciembre 15.—El carro cajón Nº. 201 en patio de Alajuela se le reventó la cadena del breque, corrió hasta la curva de Kilómetro 2½ (cerca de Ciruelas), en donde se descarriló y despedazó; las mercaderías que contenía se dañaron.

Diciembre 17.—La extra de carga, máquina 17, Conductor don Romeo Jiménez, en kilómetro 53½ (entre Quebradas y Concepción) descarriló el carro cajón 228; demoró encarrilando 8-30 horas. Se trasbordaron los pasajeros del tren de San José y el de Puntarenas.

Diciembre 20.—Al descoplar la máquina 6 para tomar un carro en Turrúcares, se fué el tren hasta Kilómetro 32¼, donde fué detenido. No hubo novedad en el material rodante.

Diciembre 29.—La estación de Marichal amaneció completamente destruida por el fuego.

Las líneas telegráficas han prestado servicio con regularidad. Se ha cambiado el alambre en varias partes, cerca de la costa, por estar deteriorado, así como también espigas y cruceros.

Desgracias personales ocurrieron las siguientes:

Marzo 20.—Emiliano Castillo, peón de una cuadrilla de sección, saltó del tren cerca de Balsa; recibió contusiones leves.

Abril 12.—En el tren que iba para Alajuela, a un kilómetro de Ciruelas, José Barrantes al pasar de un balcón a otro, se golpeó en un poste, cayó y fué alzado por los empleados del tren; los golpes no fueron de consideración.

Abril 14.—Un niño, en el patio de Puntarenas, al llegar el tren de San José intentó tomar el tren con mucha imprudencia y le fué estropeado el pie izquierdo. Lo condujeron al Hospital.

Junio 5.—Al Oeste del puente de río Segundo, cerca de la estación de Ojo de Agua, en la mañana hallaron el cuerpo de Adán Navarro, con el cráneo despedazado, muerto probablemente por la extra máquina 16, maquinista Jesús Pérez, Conductor Antonio Solano, que había pasado a las 24-30 horas rumbo Este. Se dió cuenta a las autoridades de Alajuela.

Setiembre 7.—Manuel Loría, peón de la cuadrilla de Alajuela, sufrió una lesión en una pierna, por descarrilamiento de un carrito cargado con traviesas y balastre; fué llevado al Hospital.

Setiembre 15.—Frente a la ventanilla de venta de tiquetes de Orotina fué muerto don Manuel Casares, recibidor de leña y traviesas de esta Empresa, por la extra de carga, máquina 10, maquinista don Juan Solís, Conductor don Horacio Carranza.

Diciembre 24.—En el patio de Concepción, el especial de Puntarenas, máquina 5, maquinista don Federico Loaiza, Conductor don Rafael Escobar, de un fuerte golpe en la cabeza dejaron muerta a Adelaida Castro.

Dejo así relacionado el informe del Departamento del Tráfico, correspondiente al año anterior.

Con toda consideración me suscribo de Ud. atento s. s.,

A. S. Chacón
Jefe de Tráfico

INFORME DEL MAESTRO MECANICO

FERROCARRIL AL PACÍFICO
COSTA RICA

San José, febrero 27 de 1922.

Señor Administrador General

Pte.

Muy señor mío:

Ruego a usted encontrar adjunto el informe que me pide de los trabajos ejecutados en mi departamento, y que corresponde al año de 1921.

De usted atto. y S. S.,

A. IGLESIAS
Maestro Mecánico

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de enero

Arreglo de 150 tornillos para reparación puente Jesús María y Virilla.
Pizarrón para croquis de trenes oficina tráfico San José.
Hechura de tres platinas para agujas switch para apartadero Ceiba.
Reparación de cinco hachas y cuatro cuñas para rajar leña patio Orotina.
Hechura de un taburete para agente de Turrúcares.
Reparación de varias lámparas señales y canfineras del almacén.
Hechura de dos puentes de madera para carga y descarga, bodega San José.
Hechura de dos docenas de baldes, usando latas de gasolina vacías.
Reparación cañería tanque Pozón.
Pintura de banderas de lata para servicio de la vía.
Reparación linternilla Almacén San José.
Hechura de seis torches o antorchas para reparación túnel Cambalache.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de febrero

Hechura de un escritorio para uso oficina Administrador General.
Hechura de 50 placas para señal kilometraje (placas de hierro).
Hechura de lincas y pines para uso trenes.
Hechura de seis rasquetas para limpia parte de hierro en puentes.

Armada de dos carros para vía (carros trabajo cuadrilla).
Hechura de 50 pines varios tamaños para puente La Boca.
Hechura de 6 aldabones para switch (uso vía general).
Hechura de 6 banderas de lata (uso de la vía).
Hechura de una tijereta para Agente El Roble (cuenta a cobrar al agente).
Hechura de mancuernas y reparación aguja switch para apartadero Balsa.
Hechura de una caja grande para herramientas sección Escobal.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de marzo

Hechura de varias brocas para rachet (uso de la vía general).
Hechura de 2 blocks de hierro (cuenta Dirección General Obras Públicas).
Hechura de 2 cinceles y 2 rasquetas para reparación puente Torres.
Armar y poner breque a dos carros vía (carros cuadrilla).
Arreglo puerta y poner nueva cerradura a la oficina almacén contabilidad.
Hechura de dos llaves fijas para manguera de aire (uso trenes).
Plataforma de madera para limpiar el túnel de Cambalache.
Reparación baranda del patio de San José.
Reparación carro cuadrilla Sección San Antonio.
Armar y poner breque a dos carritos de cuadrilla para sección Orotina.
Reparación Bodega de fletes de San José.
Hechura de diferentes tamaños de puntas de hierro para túnel de Carballo.
Reparación de 11 cuñas y 3 mazos para rajar leña patio Orotina.
Reparación escritorio oficina de tráfico San José.
Reparación de una silla para Agencia San José.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de abril

Hechura de una escalera, reparar unos barrenos y afilar un cuchillo para trabajos en la Roca Carballo.
Poner resorte en la puerta y cambiar dos vidrios en oficina tráfico.
Hacer un taburete para agente Roble.
Reparación y poner cerradura a escritorio oficina Administrador General.
Niples varios tamaños para instalación cañería casa agente Atenas.
Reparación estación Concepción.
Hechura de nuevos niples para cañería casa agente Atenas.
Hechura de 6 aldabones para switch para sección Nº 8.
Reparación techo Bodega de fletes de San José.
Hechura de dos sapos vía Nº 7 y dos Nº 8 para almacén (uso vía general).
Reparación 6 cajas de madera de la Cervecería Traube (cuenta daños y pérdidas).
Hechura de 28 tornillos y arandelas especiales para puente La Boca.
Hechura de un puente de madera para carga y descarga (Agencia Concepción).
Hacer 12 abrazaderas para switch y huecos a dos agujas (Y) Puntarenas.
Reparación techo oficina Administrador General y almacén San José.
Reparación tornillos para mazo vapor Puntarenas.
Hechura de dos cinceles y reglas para puente La Boca.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de mayo

Hechura de 50 laines de madera varios tamaños para puente La Boca.
Hacer 6 cuñas para rajar leña para Fábrica Nacional de Licores (cuenta a cobrar).
Reparación techo oficina Administrador General.
Hechura de 6 varas pata chancho uso general de la vía.
Hechura de 25 pines y 25 laines para puente La Boca.
Reparación buzón oficina Administrador General.
Reparación mostrador para uso del cajero.
Hechura de 12 cuñas para rajar leña, sección Nº 9.

Reparación lavatorio Secretaría Administración.
Reparación 14 niveles para vía general.
Hechura de 25 cruceros y 25 gasas vía telegráfica, secciones 13 y 15.
Hechura de 8 resortes espirales para bomba de Puntarenas.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de junio

Hacer huecos a dos agujas para switch de Hidalgo.
Fundición de 24 ganchos de bronce para ventana de coche.
Reparar el carro 217 (cuenta a cobrar a Fernando Castro).
Forja de una varilla de acero para bomba Jesús María.
Reparación corredor almacén.
Hechura de 30 soportes para canastas, 24 soportes para marcadores y 24 arandelas para balcón de coche, todo de hierro fundido.
Reparación piso oficina Contabilidad.
Reparación techo estación San José.
Hechura de 36 laines para puente La Boca (madera varios tamaños).
Caldear varios tornillos para puente La Boca.
Hechura de una tijereta para uso maestro de caminos.
Arreglo de un coupling, cuenta a cobrar a Mr. Gregg, Ingeniero.
Hechura de una tijereta para inspector de trenes.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de julio

Arreglo barriles para empaque carros que vendrán de Limón.
Torches (2) para el Taller de Puntarenas (trabajos varios).
Hechura de 36 laines de madera varios tamaños para puente La Boca.
Cortar 10 pedazos de riel (cuenta a cobrar a don Luis Laporace).
Reparación carretillo de bodega para Agencia Orotina.
Fundir 24 bronces para carro, 12 bronces para coche, 20 bronces para coches varios, 48 zapatas para carro, 48 zapatas para puerta carro.
Hechura de tres carritos para vía.
Hechura de nuevos laines de madera para puente La Boca.
Hechura de una tijereta para agente Escobal.
Poner manigueta a 6 latas vacías para que sirvan de baldes.
Hechura de 2 tijeretas para uso de los guardas de estación San José.
Repararión a 2 agujas para switch vía general.
Hechura de 6 asientos de madera para uso Agencias.
Hechura de varias cadenas de seguridad para carros en general.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de agosto

Hechura de 36 laines de madera diferentes tamaños, y reglas para nivelar el puente La Boca.
Fundición de 39 ganchos de bronce para celosías coche.
Reparación llave de chorro para tanque en Barranca.
Reparación carrito de cuadrilla sección Escobal.
Arreglo cuchillos para trabajos trocha en el Desvío Carballo.
Reparación plantillas vía general (248).
Hechura de mil arandelas de hierro (cuadradas) para uso general vía.
Hechura de 23 abrazaderas de hierro para vía general.
Hechura de 100 laines más de madera para puente La Boca.
Hechura de una tijereta para casa conductores en Orotina.
Reparación de 2 carritos de vía sección Orotina.
Hechura de 2 llaves fijas para uso general de la vía.
Hechura de lincas y pines para equipo de trenes.
Hechura de 4 llaves fijas para emplantillar vía Desvío Carballo.
Hechura de una tijereta para el Inspector trenes (a estación Alajuela).
Hechura y ajuste de 2 piezas de acero para Fábrica Nacional Licores.

Trabajos varios ejcutados en los talleres en el mes de setiembre

Arreglo de 20 plantillas para vía con hueco ovalado.
Hechura de 25 laines de madera para el puente de La Boca.
Hechura de 6 aldabones para switch vía general.
Reparación de dos sapos para switch., y hechura de seis platinas para muñeco de vía (uso general de la vía).
Arreglo de huecos en 30 plantillas para vía.
Hechura de 2 cajones grandes para herramientas del Desvío.
Hechura de 6 barrenos de acero para tajos de balastre.
Hechura de 15 pines de hierro para reparación estación Cambalache.
Arreglo de 160 tablas para camastros de peones del Desvío.
Hechura de 2 barrenos acero para tajo Río Grande.
Hechura de 2 puntas de acero para Roca Carballo.
Hechura de un armario para ropa y herramientas del Jefe de vía.
Hechura de 2 reglas para nivelar el puente de La Boca.
Hechura de 6 cuñas para rajar leña sección Nº 1.
Hechura de 25 laines de madera de varios tamaños para puente La Boca.
Hechura de 6 brocas para ratchet (uso vía general).
Fundir y babitar 2 biolas para la lancha Santa Rosa (cuenta Ministerio de Hacienda).
Corte a 10 pedazos de riel para alcantarillas varias.
Construcción chimenea para bomba Jesús María.
Construcción de una mesa para el recibidor de materiales (Orotina).
Reparación torche grande para descarrilamientos.
Hechura de 25 laines de madera para puente La Boca.
Hechura de block de acero para la Fábrica Nacional de Licores.
Hechura (fundición) de varias zapatas para carros y locomotoras.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de octubre

Hechura de 2 barrenos para tajo San Antonio.
Hechura de eje para trolley para servicio Jefe de vía.
Reparación cañería bomba Jesús María.
Construcción armario y mesa de noche para Jefe de vía.
Hechura de 2 llaves fijas para tornillos de vía.
Hechura de 100 laines de madera varios tamaños para puente La Boca.
Hechura de 4 cortafríos para servicio de la vía general.
Hechura de 12 cuñas y 6 barrenos para tajo San Antonio.
Hechura de una platina hierro acerado para el Consejero don Nicolás Chavarría.
Instalación alumbrado eléctrico en el corredor Contabilidad.
Hechura de 2 barrenos para el Desvío de la Roca.
Hechura de 2 barrenos para el Desvío de Carballo.
Hechura de 3 barrenos más para el Desvío de la Roca.
Arreglo de 40 reglas para el campamento de Caldera.
Hechura de 12 cuñas para rajar leña patio Orotina.
Hechura de 100 pines de hierro varios tamaños para puente La Boca.
Hechura de 2 agujas para switch (uso vía).
Reparación de un trolley para maestro de caminos I. Mora R.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de noviembre

Hechura de una tijereta para el maquinista del tren de Alajuela.
Hechura de 10 cuñas para rajar leña en el patio de San José.
Hechura de 2 varillas de hierro para tajo San Antonio.
Arreglo de 8 tornillos para el cambia-vía patio Orotina.
Hechura de 2 cortafríos, 2 barras corta-remaches, 2 barras de uña pequeñas, 2 cinceles y 2 llaves fijas para equipo carro auxilio Nº 904.

Fundición de 50 bronces para carros.
Hechura de 8 tijeretas para empleados Puntarenas.
Hechura de 6 tornillos para grúa Puntarenas.
Arreglo de 2 barrenas para puente La Boca.
Hechura de una mesa para máquina de escribir uso Agencia San José.
Arreglo del cajón para el mimeógrafo oficina Contabilidad.

Trabajos varios ejecutados en los talleres en el mes de diciembre

Hechura de 19 perillas de madera para puertas edificios Puntarenas.
Fundición de 200 zapatas para carros y coches.
Arreglo de 18 tornillos para taller Puntarenas.
Arreglo de 4 tornillos para grúa pequeña Puntarenas.
Hechura de 2 cortafríos y 2 cinceles para puente La Boca.
Hechura de 2 mazos tallantes para tajo San Antonio.

A. YGLESIAS
Maestro Mecánico

M. ARIAS
Jefe del Taller de Reparación

Reparación de maquinarias fijas

Enero

Reparación torno Nº 2
Reparación caldera del taller

Febrero

Reparación cepillo grande
— del martinete
— fragua del taller

Marzo

Reparación mazo de vapor
— bomba del taller
— caldera del taller
— mesa de la piedra esmeril

Abril

Reparación máquina rollers Puntarenas
— taladro taller mecánico
— mazo de vapor
— torno Nº 2

Mayo

Reparación gata hidráulica taller
— torno pequeño
— polea trasmisión
— torno de ruedas

Junio

Reparación compresor de aire
— gata de aire taller
— torno pequeño

Agosto

Reparación acepilladora grande
Reparación bomba del taller

Setiembre

Reparación mazo de vapor
— torno pequeño
— taladro grande
— mesa piedra esmeril
— gata de aire
— del martinete
— caldera del taller

Octubre

Reparación taladro grande
— torno pequeño
— torno de ruedas
— eje trasmisión taller
— bomba de aire taller
— mazo de vapor

Noviembre

Reparación torno grande Nº 2
— caldera taller
— eje trasmisión
— hidráulica taller
Construcción máquina dobladillar uso hojalatero

Equipo de trabajo

Reparación pala de vapor
Martinete La Boca

Diciembre

Reparación eje trasmisión taller
— torno Nº 2
Construcción máquina dobladillar uso hojalatero
Reparación mazo de vapor

Reparación de herramientas del taller

Enero

Construcción cuchillas para torno
Reparacion cortafríos uso taller
Reparación cinceles varios

Febrero

Reparación sierras cinta varias
Construcción bota-remaches uso taller
Construcción llaves fijas varias
Reparación cinceles varios del taller

Marzo

Reparación tenazas para fragua
Reparación sierras cinta varias
Reparación cuchillas para torno
Polea del taller
Taladro taller de reparación
Reparación cortafríos varios

Abril

Reparación cuchillas para torno
— brocas varias
— cinceles varios
— sierras cinta varias
Llaves fijas uso taller
Chops para brocas varios

Mayo

Reparación cuchillas varias para torno
Reparación sierras cinta varias

Junio

Reparación gatas uso taller
Reparación cuchillas para torno
Reparación bota-remaches
Reparación herramientas herrero
Llaves fijas cuarto de aire

Julio

Reparación cuchillas torno varias
Reparación taladro del taller reparaciones
Reparación gatas uso del taller
Reparación punzones para calderetero

Agosto

Reparación cuchillas varias torno
— sierras cinta varias
— tenaza herrero
— mazos calderetero

Setiembre

Reparación cuchillas para torno
Reparación cinceles varios
Júego llaves para uso taller
Barra bota-remaches
Reparación gatas uso taller
— sierras cinta varias
— brocas varias para ratchet

Octubre

Reparación cortafríos varios
Llaves fijas uso taller
Reparación cuchillas varias para torno
— cinceles varios uso taller
— brocas varias para taller
— gatas uso taller
Hechura de punzones herrería
Reparación tarrajas uso taller
Hechura de numeración acero

Noviembre

Reparación mazo de vapor
Reparación cuchillas para torno
Punzones para calderetero
Reparación cortafríos varios
— sierras cinta varias
— brocas varias para taller
Numeración acero para taller
Reparación cortadora de tubos taller
Reparación gatas uso taller

Diciembre

Reparación cuchillas varias para torno
Reparación sierras cinta varias

Equipo de trabajo

Pala de vapor
Grúa Puntarenas

Reparación de máquinas

Enero 1921

Locomotora No. 1.—Reparación inyector L. R.
Reparación triple valve del alijo (tender)
Reparación llave de vapor del maquinista
Parrillas nuevas
Reparación cuñas y puentes en general
Ajuste empaque barra pistón R. L.
Reparación casilla
Empaque llaves vapor en general
Ajuste tubo vapor bomba
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 4.—Reparación triple valve del alijo (tender)
Reparación tubos arena L. R.
Ajuste llaves de vapor inyectores ambos lados
Reparación llaves de purga de los cilindros
Manguera inyector lado R.
Reparación llave de vapor del maquinista
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 6.—Reparación cajas atrás ruedas del alijo L.
Ajuste empaque barra pistón L.
Empaque contra cajas en general
Reparación puntes y cuñas
Empaques llaves en general
Reparación inyectores ambos lados
Empaque juntas y limpia equipo de aire
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 8.—Reparación tubos frenos de aire
Empaque llaves en general
Ajuste empaque barra de distribución L. R.
Cuñas nuevas bronce brazo principal ambos lados
Cuña nueva a caja R. B.
Reparación resorte entre ruedas motoras y auxiliares L. R.
Ajuste collares excéntricas
Reparación inyector L. y R.
Reparación tanque
Reparación release valve
Ajuste bronce brazo principal y middle connection L.
Llaves nuevas para cilindros
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 9.—Cambio de caja y bronce en alijo carretillo L.
Ajuste junta tubo inyector L.
Reparación cuñas caja R. B.
Empaque llave vapor bomba
Empaque contra caja R. B.
Reparación tubos frenos de aire
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 10.—Reparación llave de vapor del maquinista
Reparación dientes del cuadrante
Reparación inyector L. y R.

Ajuste válvula de vapor de la bomba
Reparación llaves de purga de la bomba
Reparación casilla
Forro nuevo cilindro R.
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Febrero

Locomotora No. 1.—Cambio de tornillos y cuñas en general
Cambio de manguera inyector R.
Reparación del reflector (espejo)
Reparación del dawn grate
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 4.—Empaque contra cajas L. F.
Reducir valve Steam Packing R. S.
Limpiar válvula triple y pistón alijo
Cambiar tuerca inyector L.

Locomotora No. 5.—Esmerilar válvulas en general
Reparar válvula triple
Reparado válvula tubo vapor del lubricador
Empaque junta tubo vapor de inyector R. S.
Reparación tubo soplete
Reparación nivel del caldero
Poner puentes en el Nozzle tep
Reducir espacio entre máquina y alijo
Resocar draw-head atrás
Arreglo quemador de carburo
Cambio de gasa resorte L. M. y L. B.
Cambio manguera inyector R. S.
Cambio de niple manguera inyector L. S.
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 6.—Resocado puentes y cuñas en general
Empaque contra cajas ruedas atrás
Corregido breque (graduación) vapor
Cambio de tornillos presión a cuñas Main Pin R.
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 8.—Cambio de llaves de cilindro ambos lados
Empaque ambos inyectores
Cambiado tubo aceitera válvula de distribución R.
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 10.—Reparación inyector R. y L.
Reparación tirante breque R.
Reparación resortes R.
Reparación llaves de cilindro ambos lados
Lavado de caldera y limpia de fluses
Reparación llave de vapor del lubricador.

Locomotora No. 11.—Empaque cajas Poney truck R.
Cambio mechas lubricar en general
Reparación empaque barra pistón R.
Ajustar bronce caja L. D. del Poney truck
Reducir distancia entre máquina y alijo
Lavado de la caldera y limpia de fluses.
Cambio de parrillas.
Reparación fluses.

Locomotora No. 12.—Reparación Throttle valve bomba
Cambiar hanger resorte R. B.
Cambio de zapatas L. F.
Laines nuevos a paralela parte atrás L.
Resocar puentes y cuñas en general
Limpia de la llave de maquinista
Ajustar bronce brazo principal R.
Limpia de fluses y lavado de caldera.

Locomotora No. 15.—Cambio de tornillos y cuñas en disco excéntrica marcha adelante
Expandear fluses en Back tube sheet (espejo)
Empacar bomba de aire
Empacar llaves general de inyectores
Nuevos frotadores a barra pistón ambos lados
Reparación llave del maquinista
Colocar vidrieras en la casilla
Cambiar zapatas en ruedas motriz L. S.
Cambio bronces brazo principal R.
Cuñas nuevas a bronces brazo principal R.
Reparación graduación L.
Nuevo tapón a engrasadora brazo auxiliar R.
Nueva aceitera en empaque barra pistón L.
Resocar cuñas caja R. B.
Reparación bronce del bushing brazo auxiliar de adelante L.
Reparación inyectores ambos lados
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Marzo

Locomotora No. 1.—Suspensión coletas atrás de los resortes L. B. y R. L.
Cambio de pasadores a los hangers de los resortes
Manguera nueva a inyector R.
Resocar puentes y cuñas en general
Limpiar llave del maquinista
Cambio de trompa de la máquina
Lavado de caldera y limpia de fluses
Arreglada del depósito del Head light
Arreglo escuadras que sostienen la trompa
Socar las cuñas en los cilinder saddle
Cambio de pines que agarran los hangers del Truck Center
Resocar cuñas y puentes en general
Empaque a contra cajas del Poney Truck
Resocar las escuadras del Reversing Lever Quadrante
Enlainar los Big End Brass ambos lados
Ajustar los bronce brazo principal R.
Cambio laines en los cross head
Levantar la máquina de adelante
Arreglar el inyector R.
Cambio de tapones de descarga.

Locomotora No. 4.—Lavado de la caldera y limpia de fluses
Arreglar el piticout
Cambiar el bemper de la máquina
Ajuste empaque barra pistón R. S.
Tapón nuevo a engrasadora brazo principal R.
Cambio de contra-tuerca engrasadora brazo ppl. L.

Limpiar válvula triple
Reparación pistón aire tender
Esmerilar llaves en general de vapor y de aire.

Locomotora No. 16.—Ajuste cruceta ambos lados
Reparación Small end ambos lados
Reparación cenicero
Empaque throttle valve
Reparación inyectores ambos lados
Reparación knucle point pin
Ajuste asiento llave de vapor
Empaque niveles
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Reparación cuña caja centro L.
Empaque contra-cajas en general
Ajuste asiento válvula del soplete
Espandear fluses
Reparación tubos arenera.

Abril

Locomotora No. 11.—Anillos nuevos junta válvula de distribución
Reparación llave de cilindro L.
Reparación inyector L.
Ajuste empaque barra pistón R.
Ajuste empaque barra pistón L.
Empaque a contra-cajas en general
Reparación inyectores
Reparación gobernador
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 9.—Ajuste cuñas en ruedas atrás R. B.
Reparación tubo de aire del alijo
Limpiar la llave del maquinista
Reparación puente caja R. S.
Reparación resorte L. B.
Reparación cuña caja del centro
Ajuste bronce brazo auxiliar R.
Reparación tubos arenera
Reparación del pito
Reparación de las llaves de ambos cilindros
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 5.—Lavado de caldera y limpia de fluses
Socar la graduación del breque de la máquina
Ajuste tubo regulador de la bomba
Reparación llave del maquinista
Reparación spring hanger rueda atrás L.
Reparación llave de vapor del lubricador

Locomotora No. 17.—Resocar tuercas en el poney truck
Limpiar llave del maquinista
Limpiar y cambiar un pascón de las mangueras inyectoras
Levantar el alijo de la parte de atrás
Empacar tubo inyector L.
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 12.—Cambio de resorte L. M.
Poner tapa en la ventilación de la casilla
Lavado de caldera y limpiar fluses
Corregido juego entre máquina y tender
Arreglar pin del breque
Empacar caja R. M.
Ajustar crucetas ambos lados
Empacada llave vapor del soplete.

Locomotora No. 10.—Ajuste crucetas ambos lados
Ajuste cuñas en cajas en general
Reducidas las paralelas ambos lados
Poner zapatas nuevas al lado R.
Lavado de caldera y limpia de fluses
Esmerilar válvulas en general
Limpia de la llave del maquinista
Ajuste empaque barra del pistón L.

Locomotora No. 1.—Reparación ambos inyectores
Reparación check valves
Cambiar el exhaust nozzle
Empacar las llaves del nivel
Espandear fluses
Resocar tornillos y cuñas
Empaque contra-cajas en general
Arreglo de las mechas general
Limpiar la llave del maquinista
Regulada la graduación del breque del tender
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 16.—Espandear fluses, lavado de la caldera y limpia de fluses
Reparación bomba de aire
Limpia del check valve bomba
Limpia de la válvula del maquinista
Reparación del gobernador
Reparación puentes y cuñas en general
Empaque cajas ambos lados
Reparación inyector R. y L.

Locomotora No. 18.—Arreglar tubo arenera lado R.
Ajuste empaque barra pistón ambos lados
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Mayo

Locomotora No. 12.—Empaque caja carretillos tender adelante
Asegurada de tubos arenera
Reparación llave de cilindro L. F.
Cambiar tres parrillas
Lavador de caldera y limpia de fluses
Reparación check de los inyectores
Limpia de los pascones de las mangueras
Esmerilar y empaque llaves de vapor de la bomba
Reparación lubricador y soplete
Reparación palancas
Resocar tornillos de los puentes

Reparación del headlight
Empacar llaves de vapor en general
Limpia de la llave de maquinista
Lavado de caldera y limpia de fluses
Reparación junta caldera al inyector
Lavado del tanque
Limpiar el gobernador.

Locomotora No. 5.—Reparación cuña L. B.
Corrección a la barra de la palanca
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 9.—Arreglo llaves de purga de la bomba
Nuevo tapón engrasadora brazo rueda adelante L.
Regular manómetro
Reparación cuadrante
Empaque contra-caja carretillo L.
Reparación parrilla (cambio de dos)
Zapata a la rueda de atrás de la máquina.
Cambio bronce a brazo principal L.
Manguera nueva a inyector R.
Reparación triple válvula del tender
Arreglo farola del frente
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Empaque al throttle valve
Reparación tubo vapor del manómetro
Limpia del check valve inyector R.
Arreglo de la llave de purga a la bomba L.
Reparación salida de agua del tanque
Reparación tirante atrás del breque de la máquina.

Locomotora No. 16.—Lavado de caldera y limpia de fluses
Reparación pistón cilindro R.
Empaque cajas ruedas auxiliares atrás
Resocar graduación breque máquina
Reparación ambos inyectores
Empaque throttle valve
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 17.—Reducir small end R.
Reparación bodeguilla del poney truck
Lavar caldera y limpia de fluses
Reparar tubo arena L.
Empaque tubos inyectores ambos lados
Llave nueva para purga del nivel
Ajuste en la válvula del pito

Locomotora No. 10.—Cambio tubo de descarga de la bomba
Ajuste empaque tubo inyector R.
Empaque contra-caja carretillo adelante L. del alijo
Empaque throttle valve
Empaque nuevo a flange válvula inyector R.
Reparación inyector L.
Espande de fluses
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 11.—Equalizer equilibrados
Empaque barra pistón ambos lados
Arreglo al pin del small end L. D.
Empaque a caja del centro L.
Empaque caja del poney truck de atrás R.
Lavar la caldera y limpia de fluses
Esmerilado check valve del inyector R.
Tubo aceite caja distribución L. (nuevo)
Resocado cuña caja R. M.
Arreglo cuña cruceta R. S.
Reducido breque de vapor de la máquina
Reparación triple válvula tender (alijo)
Cambio de 4 zapatas en la máquina
Cambio plato del centro en alijo
Reducción al small end pin y big end L. D.
Empaque lubricador
Se resocaron las cuñas bronces en general.

Locomotora No. 12.—Cuña nueva entre alijo y máquina
Lavado de caldera y limpia de fluses
Esmerilar throttle valve
Reparación al triple válvula del alijo
Limpia de la llave del maquinista
Limpia y reparación del gobernador
Reparación checks ambos inyectores
Conectada de las parrillas
Reparación dinamo eléctrico.

Locomotora No. 18.—Tapón a engrasadora pin R. F.
Tuerca a bronce brazo principal R.
Resocar tuercas a pin de la cruceta L.
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Junio

Locomotora No. 11.—Nuevo hanger a resorte L. D.
Empaque cajas
Mechas nuevas en general
Reducir distancia entre la máquina y el tender
Casting nuevo en la máquina
Levantada de los hangers de las zapatas del truck L.
Reparación de los checks de ambos inyectores
Empacar la bomba
Limpia de la triple válvula
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 17.—Llave de purga cilindro R.
Resocar knucle pin ambos lados
Resocar pin block links R.
Poner nuevas mechas y empaque cajas en general
Lavado de la caldera y limpia de los fluses

Locomotora No. 12.—Limpia de los check válvula para los dos inyectores
Limpiar la triple válvula del alijo
Reparación llave vapor de la bomba
Lavado de la caldera y limpia de los fluses.

Locomotora No. 10.—Ajuste barra pistón L.
Reparación llave vapor del maquinista
Ajuste junta tubo vapor inyector R.
Tapones nuevos para descarga del agua
Reparación cuñas y puentes del centro
Empaque llaves en general
Reparación casilla
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Limpiar inyectores y pascones manguera

Locomotora No. 9.—Arreglo del pito
Cambio de mechas a caja R. B.
Empaque contra-cajas ruedas motoras
Reparación llave del maquinista
Empaque throttle valve
Fulcrum nuevo (pin)
Reparación bomba de aire
Tacos nuevos en el side road L.
Reparación cuñas en caja R. M.
Ajuste asiento llave de vapor del breque
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Reparación válvula de vapor del soplete

Julio

Locomotora No. 11.—Reparación tubos arenera
Reparación check del release valve
Ajuste a los dos checks de la caldera.

Locomotora No. 17.—Reparación resorte de atrás L.
Reparación pistón del cilindro breque R.
Reparación gobernador de alta presión
Reparación tubo arenas L.
Manguera nueva para mojar el carbón
Cedazo nuevo a tanque máquina
Reparación llave cilindro L.
Forro a todos los tubos de la casilla
Limpia fluses y lavado de caldera
Limpia a todo el freno de aire.

Locomotora No. 5.—Arreglar llave del agua L. S.
Grapas nuevas del resorte L. M.
Reparación graduación del breque de la máquina
Ajuste del feed valve de aire de la llave del maquinista
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 15.—Lavado de caldera y limpia de fluses
Espandear tres fluses
Cambio de tapones de descarga
Reparación parrillas
Limpia del freno de aire
Empaque llaves en general
Nueva copa para aceitar breque de vapor
Nuevo tapón engrasadora brazo auxiliar R.
Reparación tubos arenera
Limpiar llave del maquinista
Regular la bomba de aire
Cambio llaves de los cilindros. (Nuevas planchas caja humo)

Locomotora No. 11.—Nueva caja en poney truck (contra-caja)
Nuevos bronces en truck atrás del alijo
Empaque contra-cajas en general
Cuña nueva a caja L. B.
Limpiar triple valve en alijo
Limpiar la llave del maquinista
Empaque juntas entrada de vapor al nivel
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Arreglo de las parrillas.

Locomotora No. 10.—Empaque contra-caja poney truck atrás L.
Ajuste válvulas de distribución ambos lados
Plancha uueva en caja de humo
Nuevo fost plate
Espandear fluses
Ajuste empaque barras de pistón L.
Socar cuña de caja R. M.
Socar knucle point pin ambos lados
Nueva tapón a engrasadora en meaddle connection R. S.
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Agosto

Locomotora No. 17.—Reparación ajuste empaque inyector L.
Reparación tubo soplete
Reparación llave de descarga
Ajuste asiento válvula de vapor.
Lavado de caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 15.—Arreglar juego parrillas
Reparación release válvula
Reparación check inyector R.
Resoca de disco marcha adelante L. S.
Reparación Reversing Lever Lach
Ajuste barra pistón R.
Empaque cajas del alijo
Reparación inyectores
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Reparación graduación breque de la máquina
Nuevo tubo a arenera L. S.

Locomotora No. 9.—Lavado de la caldera y limpia de fluses
Reparación graduación breque de vapor
Ajuste cuñas y bronce en general
Ajuste junta tubos vapor de ambos inyectores
Arreglo luz de carburo
Asegurado plato inferior del poney truck
Arreglo tubo del lubricador cilindro L.
Reparación resorte caja L. B.
Arreglo tirante breque de vapor
Arreglo movimiento llaves de purga
Ajuste empaque barra pistón L.

Locomotora No. 11.—Pines nuevos a balancines ruedas atrás
Limpia de la llave de maquinista
Arreglo frenos de aire
Reparación de la casilla
Reparación de la trompa
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Engrasadoras nuevas a brazo principal L.
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 10.—Conexión del train line pipe al triple del tender
Empaque del throttle valve
Esmerilar y limpiar check inyector R.
Resoca tornillos paralela L. S.
Ajuste cuñas bronce brazo principal R. S.
Reparación ambos inyectores
Lavado de caldera y limpia de fluses
Regular resortes y balancines de la máquina
Nuevo juego de aros para las ruedas de la máquina.

Locomotora No. 12.—Reparación tornillos de ajuste reflector plate
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Ajuste junta tubo lubricador R. S.
Empaque cajas tender L. S.
Nueva manguera de aire
Esmerilar throttle válvula
Reparación del gobernador de la bomba
Reparación triple válvula del tender (alijo)
Reparación del lubricador
Ajuste empaque barra pistón L. S.
Reducción graduación frenos máquina
Reparación ambos tubos arenera
Resocar equalizer L. B. y R. B.
Arreglo barra mover parrillas
Reparación tubo soplete
Limpiar la llave del maquinista
Nuevo full crum pin
Empaque llaves de vapor.

Locomotora No. 15.—Lavado de la caldera limpia de fluses
Nuevo empaque a tapa caja bomba aire
Empaque llaves y justa tubo vapor
Reparación arenera
Regular cuñas cajas
Disco marcha adelante L Resocado.
Limpia conductos aceite en los collares
Arreglo manubrio coupling trazero.

Locomotora No. 6.—Arreglo del down grate
Reparación tubo del soplete
Resocar tornillo bronce brazo principal R.
Arreglo anillo nosal
Ajuste cuñas en cajas general
Cambio pascones manguera inyectores ambos lados
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Ajuste juntas tubo aceite lubricador
Limpiar válvula del maquinista.

Locomotora No. 8.—Ajuste empaque válvula de vapor ambos lados
Nueva llave de purga a cilindro lado R.
Cambio de dos resortes a la máquina
Arreglo cenicero
Nuevo tapón engrasadora brazo auxiliar L.
Reparación lubricador
Empaque llaves de vapor en general
Limpia de la llave del maquinista
Nueva manguera en inyector R.
Arreglo graduación breque de vapor
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Setiembre

Locomotora No. 10.—Empaque ambos inyectores
Empacar cajas motrices y auxiliares
Reparación tubo arenera
Nueva manguera a inyector L.
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Levante de todas las cuñas de las cajas.

Locomotora No. 4.—Lavado de caldera y limpia de fluses
Arreglo breque tender y máquina
Cambio espiga break red lever
Ajuste cuñas y puentes en general
Reparación del gobernador
Limpia de la llave del maquinista
Arreglo pin center poney truck.

Locomotora No. 1.—Lavado de caldera y limpia de fluses
Suspensión del petticoat
Nueva engrasadora brazo auxiliar R. S.
Reparación cuadrante
Reparación freno de aire del alijo
Empaque cajas en general de los carretillos alijo
Cambio de mechas a todas las cajas
Zapatas nuevas a la máquina ambos lados.

Locomotora No. 15.—Lavado de caldera y limpia de fluses
Reparación check valve inyector R.
— tubos aceite de la válvula de distribución
— llave del maquinista
— de la bomba de aire
— de la parrilla.

Octubre

Locomotora No. 10.—Lavado de la caldera y limpia de fluses
Espandear varios fluses
Suspensión de cuñas cajas R. B. y L. B.
Resocar tornillos brazos auxiliares L.

Locomotora No. 11.—Reparación inyector L.
Reparación cilindro breque del alijo
Ajuste junta tubo inyector R.
Instalación de luz eléctrica parte atrás del alijo
Reparación tacos de la caldera parte atrás
Ajuste cross head brazos auxiliares y principales
Empaque cajas en general
Limpia de la llave del maquinista
Limpia de la bomba de aire
Ajuste llaves del cilindro
Contra-tuérca para engrasadora R. F.

Noviembre

Locomotora No. 17.—Empaque throttle valve
Empaque pistón bomba y conexión tubo exhaust
Reparación llave de purga de atrás cilindro R.
Reparación llave de vapor del maquinista
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Ajuste empaque barra pistón R.
Reparación inyector R.

Locomotora No. 16.—Lavado de la caldera y limpia de fluses
Reparación tapa cilindro R.
Enlainar cross head
Resocar puentes y cuñas en general
Resocar tornillos de los excentric strap
Resocar graduación máquina
Empaque llaves en general.

Locomotora No. 8.—Socar cuñas a ruedas R. F.
Graduar breque de vapor
Reparación inyector L.
Reparación gobernador
Limpia llave del maquinista
Lavar caldera y limpia de fluses.

Diciembre

Locomotora No. 8.—Cambio de cilindros
Limpiar la llave del maquinista
Limpiar y reparar triple del tender (alijo)
Arreglar graduación breque de la máquina
Nuevo excentric red
Reparación tubo del aire L.
Reparación luz del farol del frente
Lavado de la caldera y limpia de fluses
Ajuste empaque barra pistón R.
Empaque nuevo a ambos inyectores
Ajuste llave de vapor de la bomba.

Locomotora No. 4.—Lavado de la caldera y limpia de fluses
Nuevo tornillo presión a cuña bronce brazo auxiliar L. S.
Socar cuña caja L. S.
Nuevas mechas a cajas en general
Cambio overflow pipe inyector R.
Reparación tubos y arenera
Empaque nuevo a collares en general
Limpia de llave del maquinista
Limpia del triple válvula del alijo
Limpia del tubo del generador.

Locomotora No. 12.—Empaque cajas L. B.
Esmerilar checks ambos inyectores
Cambio de trompa
Reparación del dinamo eléctrico
Nuevo spring saddle L. F.
Lavado de la caldera y limpia de fluses.

Locomotora No. 17.—Lavado de la caldera y limpia de fluses
Reparación dinamo eléctrico
— instalación eléctrica
— tubo inyector L.
— gobernador

Durante el año se hizo reparación general a la máquina Nº 16, a la que se le cambió de forma a los tanques, igual que a la máquina Nº 15.

A la máquina Nº 8 se le hizo varias serias reparaciones, y puede decirse que fué casi una reparación general.

Actualmente está en reparación general la máquina Nº 10.

San José, 27 de febrero de 1922.

INFORME DEL JEFE DEL TALLER DE REPARACION

FERROCARRIL AL PACÍFICO
COSTA RICA

San José, febrero 27 de 1922.

Señor Administrador General

Pte.

Muy señor mío:

Cumpliendo con sus instrucciones, le ruego encontrar adjunto el informe que me ordenó y que corresponde a los trabajos ejecutados en mi departamento, durante el año de 1921.

De Ud. attº. s. s.,

A. MILLS
Jefe del Taller de Reparación

Reparación de coches en el mes de enero

Coche Nº 29.—Construcción.
— 7.—Reparación plataforma.
— 6.—Reparación ruedas.
— 5.—Reparación general. (Puesto al servicio el 28 de febrero).

Reparación de coches en el mes de febrero

Coche Nº 29.—Construcción.
— 5.—Reparación general. (Puesto al servicio el 28 de febrero).

Reparación de coches en el mes de marzo

Coche Nº 29.—Construcción.
— 1.—Reparación ruedas y freno de aire.
— 20.—Reparación platos del centro.

Reparación de coches en el mes de abril

Coche Nº 29.—Construcción.
— 23.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 26.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de diciembre).

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y T.T.
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

Reparación de coches en el mes de mayo

Coche Nº 29.—Construcción.
— 23.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 26.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de diciembre).
— 6.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de noviembre).
— 3.—Reparación bronces, carretillos y balancines.
— 9.—Reparación ruedas y carretillos.

Reparación de coches en el mes de junio

Coche Nº 29.—Construcción.
— 23.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 26.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de diciembre).
— 6.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de noviembre).
— 1.—Reparación carretillos.

Reparación de coches en el mes de julio

Coche Nº 29.—Construcción.
— 23.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 26.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de diciembre).
— 6.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de noviembre).
— 21.—Reparación balcones y carretillos.
— 3.—Reparación balcones, frenos de aire y carretillos.

Reparación de coches en el mes de agosto

Coche Nº 29.—Construcción.
— 23.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 26.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de diciembre).
— 6.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de noviembre).

Reparación de coches en el mes de setiembre

Coche Nº 29.—Construcción.
— 23.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 26.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de diciembre).
— 6.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de noviembre).

Reparación de coches en el mes de octubre

Coche Nº 29.—Construcción.
— 26.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de diciembre).
— 6.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de noviembre).

Reparación de coches en el mes de noviembre

Coche Nº 29.—Construcción.
— 26.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de diciembre).
— 6.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de noviembre).
— 25.—Reparación general. (Puesto al servicio el 14 de diciembre).

Reparación de coches en el mes de diciembre

Coche Nº 29.—Construcción. (Puesto al servicio el 3 de enero de 1922). Este coche fué marcado al salir de construcción con el Nº 10, coche de 1ª clase.
— 26.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de diciembre).
— 25.—Reparación general. (Puesto al servicio el 14 de diciembre).
— 1.—Reparación general. (Pronto será puesto al servicio).
— 9.—Reparación general. (Pronto será puesto al servicio).

Reparación de carros de carga en el mes de enero

Carro Nº 215.—Puertas nuevas.
— 219.—Reparación carretillos, techo, cabeceras y frenos de aire.
— 228.—Reparación general. (Puesto al servicio en febrero).
— 701.—Reparación general. (Puesto al servicio el 23 de enero).
— 306.—Reparación general. (Puesto al servicio el 27 de enero).
— 604.—Reparación general. (Puesto al servicio el 3 de enero).
— 606.—Desarme. (Fuera de servicio, material en mal estado).
— 802.—Contra bolsa nueva.
— 223.—Reparación carretillos y cambio platos del centro.
— 215.—Reparación carretillos y ruedas.
— 623.—Reparación general. (Puesto al servicio el 2 dé enero).
— 305.—Reparación general. (Puesto al servicio el 11 de febrero).
— 226.—Reparación general. (Puesto al servicio el 19 de febrero).

Reparación de carros de carga en el mes de febrero

Carro Nº 202.—Puertas nuevas.
— 219.—Resocar aros y tornear ruedas.
— 222.—Puertas nuevas.
— 215.—Resocar aros y tornear ruedas.
— 706.—Reparación general. (Puesto al servicio el 21 de abril).
— 231.—Reparación general. (Puesto al servicio el 19 de abril).
— 64.—Reparación general. (Puesto al servicio el 24 de abril).
— 627.—Reparación general. (Puesto al servicio el 26 de abril).
— 300.—Reparación general. (Puesto al servicio el 28 de febrero). Marcado con Nº 606.
— 614.—Reparación general. (Puesto al servicio el 24 de febrero).
— 51.—Reparación general. (Puesto al servicio el 29 de abril).
— 301.—Reparación general. (Puesto al servicio el 9 de abril).

Reparación de carros de carga en el mes de marzo

Carro Nº 706.—Reparación general. (Puesto al servicio el 21 de abril).
— 231.—Reparación general. (Puerto al servicio el 19 de abril).
— 64.—Reparación general. (Puesto al servicio el 24 de abril).
— 627.—Reparación general. (Puesto al servicio el 26 de abril).
— 51.—Reparación general. (Puesto al servicio el 29 de abril).
— 301.—Reparación general. (Puesto al servicio el 9 de abril).
— 302.—Cabeceras, costados y techo nuevo.
— 221.—Reparación trompas, techo y carretillos.
— 202.—Tornear ruedas.
— 63.—Reparación general. (Puesto al servicio el 18 de junio).
— 60.—(Cab.) Reparación costado.

Carro Nº 212.—Reparación general. (Puesto al servicio el 29 de marzo).
— 609.—Reparación bastidores y tornear ruedas.
— 206.—Reparación general. (Puesto al servicio el 27 de abril).
— 202.—Resocar aros ruedas.
— 226.—Reparación carretillos.
— 803.—Reparación general. (Puesto al servicio el 2 de abril). Tren de trabajo.
— 204.—Reparación puertas y costados.
— 610.—Reparación general. (Puesto al servicio el 5 de abril). Tren de trabajo

Reparación de carros de carga en el mes de abril

Carro Nº 626.—Reparación general. (Puesto al servicio el 27 de abril).
— 602.—Reparación general. (Puesto al servicio el 14 de abril). Servicio leña.
— 212.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de abril). Servicio leña.
— 603.—Reparación del piso.
— 624.—Reparación general. (Puesto al servicio el 18 de abril).
— 303.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de mayo). Servicio leña.
— 704.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de mayo). Tren trabajo.
— 202.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de mayo). Servicio leña.
— 233.—Cambio de ruedas.
— 208.—Resocar aros ruedas en general.

Reparación de carros de carga en el mes de mayo

Carro Nº 303.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de mayo).
— 704.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de mayo).
— 202.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de mayo).
— 228.—Reparación bolsa y carretillos.
— 621.—Reparación carretillos y resocar aros.
Equipaje 51.—Reparación carretillos y resocar ruedas.
Carro Nº 221.—Reparación soportes y carretillos.
— 229.—Reparación soportes y carretillos.
— 200.—Reparación platos del centro,
— 217.—Reparación soportes, carretillos, cabeceras, techo, puertas y pintura nueva.
— 215.—Cambiar dos cajas y un carretillo.
— 224.—Reparación soportes y carretillos.

Reparación de carros de carga en el mes de junio

Carro Nº 222.—Reparación soportes y equipo de aire.
— 219.—Reparación soportes y carretillos.
— 228.—Reparación carretillos.
Equipaje 51.—Reparación carretillos.
Carro Nº 216.—Reparación cajas y carretillos.
— 232.—Reparación ruedas y carretillos.
— 234.—Reparación carretillos y resocar aros.
Caboose 61.—Reparación general. (Puesto al servicio el 11 de agosto).
Carro Nº 214.—Reparación techo.
— 210.—Reparación techo.
— 203.—Puertas nuevas.
— 641.—Reparación carretillos.
— 228.—Reparación carretillos y cambio de dos ruedas.

Reparación de carros de carga en el mes de julio

Carro Nº 242.—Reparación carretillos.
Caboose 61.—Reparación general. (Puesto al servicio el 11 de agosto).
Carro Nº 229.—Reparación carretillos y cambio de marco.
Caboose 60.—Reparación carretillos y frenos de aire.
Carro Nº 229.—Reparación general. (Puesto al servicio el 11 de agosto).
— 224.—Reparación soportes.
Caboose 63.—Cambio techo.
Carro Nº 208.—Reparación general. (Puesto al servicio el 23 de agosto).
— 225.—Reparación general. (Puesto al servicio el 11 de agosto).
— 218.—Reparación general. (Puesto al servicio el 17 de agosto).
— 222.—Reparación general. (Puesto al servicio el 22 de setiembre).
— 215.—Reparación general. (Puesto al servicio el 23 de agosto).
— 234.—Reparación general. (Puesto al servicio el 29 de agosto).
— 605.—Reparación general. (Puesto al servicio el 27 de agosto).
— 202.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 212.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 233.—Reparación general. (Puesto al servicio el 26 de setiembre).

Reparación de carros de carga en el mes de agosto

Carro Nº 222.—Reparación general. (Puesto al servicio el 22 de setiembre).
— 202.—Reparación general. (Puesto al servicio el 22 de setiembre).
— 212.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 233.—Reparación general. (Puesto al servicio el 26 de setiembre).
— 704.—Reparación soportes.
Equipaje 52.—Reparación general. (Puesto al servicio el 7 de setiembre).
Carro Nº 630.—Reparación soportes y carretillos.
— 214.—Reparación general. (Puesto al servicio el 30 de setiembre).
— 204.—Reparación general. (Puesto al servicio el 4 de octubre).
— 614.—Con este carro se construyó el carro auxilio Nº 904. (Puesto al servicio el 26 de octubre).

Reparación de carros de carga en el mes de setiembre

Carro Nº 204.—Reparación general. (Puesto al servicio el 4 de octubre).
— 614.—Con este carro se construyó el carro auxilio Nº 904.
— 222.—Reparación general. (Puesto al servicio el 22 de setiembre).
— 202.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 212.—Reparación general. (Puesto al servicio el 12 de setiembre).
— 233.—Reparación general. (Puesto al servicio el 26 de setiembre).
Equipaje 52.—Reparación general. (Puesto al servicio el 7 de setiembre).
Carro Nº 214.—Reparación general. (Puesto al servicio el 30 de setiembre).
Caboose 62.—Reparación general. (Puesto al servicio el 14 de octubre).
— 63.—Reparación general. (Puesto al servicio el 18 de octubre).
Carro Nº 223.—Reparación general. (Puesto al servicio el 22 de octubre).

Reparación de carros de carga en el mes de octubre

Caboose 62.—Reparación general. (Puesto al servicio el 14 de octubre).
— 63.—Reparación general. (Puesto al servicio el 18 de octubre).
Carro Nº 223.—Reparación general. (Puesto al servicio el 22 de octubre).
— 207.—Reparación general. (Puesto al servicio el 25 de octubre).
— 224.—Reparación general. (Puesto al servicio el 25 de octubre).
— 801.—Reparación general. (Puesto al servicio el 8 de noviembre).
— 226.—Reparación carretillos.

Reparación de carros de carga en el mes de noviembre

Carro Nº 801.—Reparación general. (Puesto al servicio el 8 de noviembre).
— 203.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de noviembre).
— 205.—Reparación general. (Puesto al servicio el 15 de noviembre).
— 231.—Reparación carretillos.
— 207.—Reparación carretillos y cajas.
— 100.—Reparación techo y carretillos.
— 222.—Reparación carretillos.
— 213.—Reparación general. (Puesto al servicio el 8 de diciembre).
— 624.—Reparación general. (Puesto al servicio el 8 de diciembre).
Equipaje 50.—Reparación carretillos y frenos de aire.
Carro Nº 225.—Reparación general. (Puesto al servicio el 14 de diciembre).
— 200.—Reparación general. (Puesto al servicio el 14 de diciembre).
— 221.—Reparación general. (Puesto al servicio el 21 de dieiembre).

Reparación de carros de carga en el mes de diciembre

Carro Nº 209.—Reparación general. (Puesto al servicio el 6 de diciembre). Marcado al salir de reparación con el Nº 105.
— 213.—Reparación general. (Puesto al servicio el 8 de diciembre).
— 624.—Reparación general. (Puesto al servicio el 8 de diciembre).
— 225.—Reparación general. (Puesto al servicio el 14 de diciembre).
— 200.—Reparación general. (Puesto al servicio el 14 de diciembre).
— 221.—Reparación general. (Puesto al servicio el 21 de diciembre).
Equipaje 50.—Reparación general. (Puesto al servicio el 3 de enero de 1922).
Carro Nº 228.—Reparación general. (Puesto al servicio el 6 de enero de 1922).
— 235.—Reparación general. (Puesto al servicio el 3 de enero de 1922).
— 232.—Reparación general. (Puesto al servicio el 8 de febrero de 1922).
— 223.—Cambios platos y reparación carretillos.
— 224.—Puertas nuevas y reparación carretillos y frenos de aire.
— 216.—Reparación general. (Puesto al servicio el 30 de enero de 1922).

Reparación y renovación de carros motores

Durante el año se ha hecho reparaciones varias a todos los autos de esta Empresa y se ha armado y puesto al servicio el auto «Orotina». (Hoy Nº 4).

A este carro motor se le quitó el motor que tenía marca «Avery» y se le equipó con el motor de un auto que se compró marca «Ytala» de 75 H. P., 6 cilindros. Actualmente está calculado para un arrastre de 25 a 30 pasajeros. Le será cambiada la trasmisión de cadena que actualmente tiene, y se le pondrá trasmisión de tornillo sin fin.

Detalle de carros y coches de 1917 a 1922

Coches de 1ª clase Nos.....	1	
	2	
	3	
	4	
	5	
	6	
	7	
	8	
	9	
	10	
Coches de 2ª clase Nos.....	20	
	21	
	22	
	23	
	24	
	25	
	26	
	27	
	28	
Coches de salón Nos	40	(Presidencial)
	41	
Equipajes Nos.....	50	
	51	
	52	
Cabooses Nos.....	60	
	61	
	62	
	63	
	64	(Destruído, hoy campamento Jefe de Patio)
Carros de cajón de 20 toneladas Nos.	200	
	201	(Destruído, no construído)
Con el carro Nº.....	202	Se construyó el carro 103 para leña, 10 tn.
	203	
Con el carro Nº.....	204	Se construyó el carro 104 para leña, 10 tn.
	205	
	206	
	207	
Con el carro Nº.....	208	Se construyó el carro cajón Nº 100, 10 tn.
Con el carro Nº.....	209	Se construyó el carro 105 para leña, 10 tn.
	210	
	211	
Con el carro Nº.....	212	Se construyó el carro 102 para leña, 10 tn.
	213	
	214	
Con el carro Nº.....	215	Se construyó el carro 101
	216	
	217	
	218	Destruído, no construído
	219	

	220	Destruído, no construído
	221	
	222	
	223	
	224	
	225	
	226	
Con el carro Nº.....	227	Se construyó el carro vía y obras, marcado con el número 903
	228	
	229	
	230	Destruído, no construído
	231	
	232	
	233	
	234	
	235	

Material rodante llegado a fines de 1921

Carros de cajón de 20 toneladas Nos.	240	
	241	
	242	
	243	
	244	
	245	
	246	
	247	
	248	
	249	
	250	
	251	
	252	
	253	
	254	

Material rodante viejo

Carros para ganado de 20 toneladas Nos.	300	Destruído, no construído
	301	
	302	
	303	Destruído, no construído
	304	
	305	
	306	
	307	Destruído, no construído

Material rodante últimamente llegado

Carros para ganado Nos.....	310	
	311	
	312	
	313	
	314	

Material rodante viejo.—Góndolas

Con el carro Nº.....	700	Se construyó el carro plano Nº 601
	701	
	702	
	703	
Con el carro Nº...	704	Se construyó el carro plano Nº 602
	705	
Con el carro Nº.	706	Se construyó el carro plano Nº 603

Carros Góndolas material rodante últimamente llegado

Nos.	710	
	711	
	712	
	713	
	714	

Carros Góndolas panameños

Nos.	900	
	901	

Carros planos de 20 toneladas material rodante viejo

Nos.	600	
	601	
	602	
	603	Destruído, no construído
	604	
	605	
	606	
	607	
	608	Destruído, no construído
	609	Destruído, no construído
	610	Destruído, no construído
	611	
	612	
	613	Destruído, no construído
Con el carro Nº.....	614	Se construyó el carro auxilio Nº 904
	615	Destruído, no construído
	616	Destruído, no construído
	617	Destruído, no construído
	618	Destruído, no construído
	619	Destruído, no construído
	620	Destruído, no construído
	621	
	622	
	623	
	624	
	625	Destruído, no construído
	626	
	627	
	628	Destruído, no construído
	629	Destruído, no construído
	630	
	631	

Carros planos de 20 toneladas últimamente llegados

Nos. 640
641
642
643
644
645
646
647
648
649

Carros planos para el servicio de trenes de trabajo solamente

(Material rodante viejo) de 20 toneladas

Nos.	800	Destruído
	801	
	802	Destrdído
	803	
	804	Destruído
Carro Nº.....	805	Está como tanque de agua para el Martinete, en la División de Puntarenas.

Carros de cajón que se les ha cambiado las ruedas

Carros de cajón Nos.....	240	Carros planos Nos.....	640
	241		641
	242		642
	243		643
	245		644
	246		645
	247		646
	250		647
	251		648
	252		649
	254		

INFORME DEL ALMACENISTA

FERROCARRIL AL PACÍFICO
COSTA RICA

San José, febrero 27 de 1922.

Señor Administrador General

P.

Muy señor mío:

Acatando lo ordenado por Ud. en circular fechada el 14 del corriente, con relación al movimiento habido en los diferentes Departamentos de la Empresa durante el año pasado, le doy el informe que corresponde al Almacén de Materiales:

Existencia en enero de 1921.....	₡	196897 75		
Entradas en el año de 1921.....		283367 27		
Salidas en el año de 1921..... ...		.....	₡	210406 09
Saldo el 31 de diciembre de 1921....		.....		269858 93
	₡	480265 02	₡	480265 02

La partida de entradas de ₡ 283367.75, se descompone en una pequeña parte de materiales comprados en plaza, y el resto en otros que ha sido necesario pedirlos al exterior, como fluses para locomotoras, ruedas y llantas para las mismas, ruedas para carros, aceites, gasolina, repuestos para carros, marcos para los mismos, gatas, dinamos, pinturas y muchos otros artículos y herramientas absolutamente indispensables de que se carecía en el año de 1920.

Respecto a los materiales salidos durante el año de 1921, que están comprendidos en la suma de ₡ 210406.09, me es satisfactorio decirle que se han hecho las economías posibles para evitar derroches muy explicables en una Empresa de tanta magnitud como es un ferrocarril.

De Ud. muy attº. s. s.,

C. QUIRÓS B.
Almacenista

Nº 1

FERROCARRIL AL PACIFICO

Detalle de productos y gastos explotación. Año de 1921

PRODUCTOS

Fletes	₡	844348 89
Pasajes		416818 15
Encomiendas		65086 94
Equipajes		6605 83
Bodegajes		2976 55
Coches y trenes especiales		48839 75
Movimiento de carros		10864 75
Pueblo Nuevo (Apartadero)		810 00
Varios		4710 53
Total	₡	1401061 39

GASTOS

MANTENIMIENTO DE LA VIA Y SUS ANEXOS

1	Superintendencia	₡	15644 90
2	Lastre		14425 28
3	Traviesas		65274 31
4	Rieles		21249 40
5	Otros materiales		4783 00
6	Reparaciones lecho y armadura de la vía		103113 63
7	Limpia, desyerba y desagües		40630 72
8	Cercas, cruces y guarda-ganados		473 97
9	Puentes, estacadas y alcantarillas		12120 57
10	Derrumbes y lavados		5837 67
11	Edificios, patios y anexos		14348 55
12	Líneas telégrafo y teléfono		3280 08
13	Reparaciones equipo trabajo		20216 33
14	Herramientas y suministros		7500 51
15	Papelería y útiles escritorio		1037 83
16	Daños a personas		52 00
17	Derrumbes y lavados Roca		4693 88
18	Puente La Boca		46124 35
19	Otros gastos		358 68
20	Túneles		313 63
	Total	₡	381479 29

MANTENIMIENTO DEL EQUIPO

21	Superintendencia		
22	Reparación y renovación locomotoras	₡	11927 90
23	» » » coches		89716 32
24	» » » carros		33139 15
25	» » » autos		72559 26
26	Maquinaria y herramientas talleres		5810 11
27	Papelería y útiles escritorio		10019 18
28	Daños a personas		1191 89
29	Suministros y gastos talleres		373 75
30	Fundición		
			—(6822 10)
	Total	₡	217915 46

GASTOS DE TRANSPORTE

31	Superintendencia	₡	4887 16
32	Despachadores y gastos		6693 76
33	Servicio Estaciones.—Sueldos		71035 27
34	Suministros y gastos Estaciones		4324 78
35	Servicio de trenes.—Sueldos		49971 81
36	Suministros y gastos trenes		8409 65
37	Servicio de locomotoras.—Sueldos		35241 80
38	Limpiadores y suministros		7156 65
39	Suministros para locomotoras		5497 34
40	Guardas, vigías y switcheros		9481 51
41	Combustible para locomotoras		463029 33
42	Agua para locomotoras		3263 04
43	Lubricantes para locomotoras		6907 92
44	Descarrilamientos		7047 23
45	Daños a personas		644 00
46	Pérdidas y daños		3351 86
47	Papelería y útiles escritorio		21159 74
48	Anuncios		2932 20
49	Otros gastos		331 25
50	Gasolina y suministros para autos		5670 62
51	Oficinas telegráficas y telefónicas		1639 61
52	Trasbordo Boca		—(494 92)
	Total	₡	718181 61

GASTOS GENERALES

53	Sueldos y gastos oficiales generales	₡	24636 16
54	Sueldos y gastos empleados y ayudantes		52032 97
55	Suministros y gastos oficinas generales		1742 99
56	Gastos judiciales		3691 31
57	Papelería y útiles escritorio		6878 04
58	Aseguros		2300 51
59	Intereses y descuentos		1523 99
60	Servicio Médico		1926 50
61	Pensiones		2664 00
62	Otros gastos		459 56
63	Dietas Consejo Administrativo		6020 00
	Total	₡	103876 03

Resumen y comparación total con el año anterior

PRODUCTOS	1920	1921	Más	Menos
Fletes	₡ 692470 34	₡ 844348 89	₡ 151878 55	.....
Pasajes	360387 10	416818 15	56431 05	.....
Encomiendas	51525 35	65086 94	13561 59	.....
Equipajes	6542 20	6605 83	63 63	.....
Bodegajes	3221 75	2976 55	.....	₡ 245 20
Coches y trenes especiales	36652 20	48839 75	12187 55	.....
Movimiento de carros	5621 75	10864 75	5243 00	.....
Pueblo Nuevo (apartadero)	.....	810 00	.....	.....
Varios	11640 56	4710 53	.....	6930 03
	₡ 1168061 25	₡ 1401061 39	₡ 239365 37	₡ 7175 23

GASTOS	1920	1921	Más	Menos
Mantenimiento de la vía y anexos	₡ 261324 87	₡ 381479 29	₡ 120154 42	.....
Mantenimiento del equipo	199036 95	217915 46	18878 51	.....
Gastos de transporte	647668 98	718181 61	70512 63	.....
Gastos generales	84994 92	103876 03	18881 11	.....
	₡ 1193025 72	₡ 1421452 39	₡ 228426 67	.....
Pérdida	₡ 24964 47	₡ 20391 00	.....	.....

San José, enero 28 de 1922.

R. L. BONILLA
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. ESCALANTE
Auditor General

FERROCARRIL AL PACIFICO

Nº 2

Detalle de productos de exportación. Año de 1921

ESTACIONES	Fletes	Pasajes	Encomiendas	Equipajes	Bodegajes	Coches y trenes especiales	Movimiento de carros	Productos varios	TOTAL
San José	₡ 380388 01	₡ 152240 70	₡ 28546 69	₡ 3001 00	₡ 1469 45	₡ 34144 85	₡ 7076 95	₡ 2693 08	₡ 609560 53
Sabana	.....	6488 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6488 00
Pavas	534 10	3929 75	52 05	2 15	1 50	.....	.....	.....	4519 55
San Antonio	21684 75	13575 05	1651 77	18 91	65 85	137 50	.....	.....	37133 83
Ojo de Agua	4751 70	2896 85	288 30	.....	0 30	.....	.....	.....	7937 15
Ciruelas	1618 65	4830 50	213 70	1 65	4 90	.....	.....	.....	6669 40
San Rafael	.....	935 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	935 25
Alajuela	55826 88	24504 25	2181 82	77 96	69 00	1672 50	.....	.....	84342 41
Turrúcares	9306 26	9495 55	1185 06	15 45	125 20	138 50	.....	1 25	20267 27
Atenas	21748 07	18987 00	2136 17	15 70	310 85	.....	.....	168 30	43366 09
Balsa	3803 65	4208 55	347 00	1 20	.....	.....	.....	.....	8360 40
Escobal	1512 44	2316 15	143 19	4 30	1 00	.....	.....	.....	3977 08
Concepción	3079 86	1719 90	209 80	.....	31 00	.....	.....	4 90	5045 46
Hacienda Vieja	4681 04	2364 60	520 81	2 40	12 70	.....	.....	.....	7581 55
Orotina	28638 60	26653 75	5525 89	35 25	323 50	721 05	12 00	25 00	61935 04
Coyolar	12498 63	3154 55	1536 33	7 00	20 00	.....	.....	1 10	17217 61
Cascajal	3090 02	1593 25	231 90	0 60	.....	.....	.....	.....	4915 77
Cambalache	144 00	424 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	568 50
Roble	1957 99	4618 60	343 50	13 45	0 85	.....	.....	.....	6934 39
Barranca	1521 98	878 40	416 17	2 45	20 70	.....	.....	600 00	3439 70
Esparta	6588 67	10032 55	4643 48	65 33	.....	.....	.....	.....	21330 03
Puntarenas	275110 64	104892 55	14754 31	3341 03	519 75	12025 35	3776 00	2026 90	416446 53
Conductores	5862 95	16077 90	149 00	.....	.....	.....	.....	.....	22089 85
Totales	₡ 844348 89	₡ 416818 15	₡ 65086 94	₡ 6605 83	₡ 2976 55	₡ 48839 75	₡ 10864 75	₡ 5520 53	₡ 1401061 39

R. L. Bonilla
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. Escalante
Auditor General

FERROCARRIL AL PACIFICO

Nº 3

Resumen comparativo de productos y gastos. Años 1920 y 1921

MESES	1920				1921			
	Productos	Gastos	Utilidad	Pérdida	Productos	Gastos	Utilidad	Pérdida
Enero	₡ 124569 30	₡ 82407 81	₡ 42161 49	.....	₡ 126653 50	₡ 117196 01	₡ 9457 49	
Febrero	133523 80	82120 06	51403 74	.....	152586 80	108061 30	44525 50	
Marzo	138462 00	86860 48	51601 52	.....	167541 92	121487 30	46054 62	
Abril	98834 29	72452 35	26381 94	.....	143314 05	105435 50	37878 55	
Mayo	101805 00	101408 42	396 58	.....	110128 05	102543 48	7584 57	
Junio	85222 95	95584 09	.....	₡ 10361 14	95164 10	105608 53	.....	₡ 10444 43
Julio	90926 65	125012 13	.....	34085 48	112746 59	109485 88	3260 71	
Agosto	84861 56	88391 14	.....	3529 58	110888 65	137720 23	.....	26831 58
Setiembre	81730 75	89266 27	.....	7535 52	98946 39	136081 61	.....	37135 22
Octubre	60895 15	85965 33	.....	25070 18	76225 30	122208 16	.....	45981 86
Noviembre	67882 75	97816 56	.....	29933 81	73665 62	119745 88	.....	46080 26
Diciembre	99347 05	185741 08	.....	86394 03	133199 42	135878 51	.....	2679 09
Totales	₡ 1168061 25	₡ 1193025 72	.....	₡ 24964 47	₡ 1401061 39	₡ 1421452 39	₡ 148761 44	₡ 20391 00

NOTA:—Pérdida año 1920 s/. estado ..... ₡ 24964 47

MÁS: Partidas omitidas por varios gastos del año... 40642 83

Pérdida real año 1920..... ..... ₡ 65607 30

San José, 28 de enero de 1922.

R. L. BONILLA
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. ESCALANTE
Auditor General

FERROCARRIL AL PACIFICO

Nº 4

ESTADO GENERAL DE GASTOS DE EXPLOTACION AÑO 1921 Y DISTRIBUCION DE LOS MISMOS

GASTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL GASTOS
Mantenimiento Vía	₡ 27179 81	₡ 24463 00	₡ 31200 07	₡ 24194 14	₡ 25964 84	₡ 26886 30	₡ 30959 23	₡ 37005 10	₡ 37984 34	₡ 39890 52	₡ 39336 70	₡ 36415 24	₡ 381479 29
Mantenimiento Equipo	18849 64	10295 88	13377 65	14986 94	13974 16	13070 83	13421 23	29632 74	19259 86	18007 42	18207 78	34831 33	217915 46
Gastos Transporte	62489 26	62062 88	68209 21	60909 10	57325 75	53526 30	54419 97	62615 12	71104 82	55408 47	53503 53	56607 20	718181 61
Gastos Generales	8677 30	11239 54	8700 37	5345 32	5278 73	12125 10	10685 45	8467 27	7732 59	8901 75	8697 87	8024 74	103876 03
Total erogaciones	₡ 117196 01	₡ 108061 30	₡ 121487 30	₡ 105435 50	₡ 102543 48	₡ 105608 53	₡ 109485 88	₡ 137720 23	₡ 136081 61	₡ 122208 16	₡ 119745 88	₡ 135878 51	₡ 1421452 39
Gastos por Mejoras en la Vía													
Lastrado	₡ 320 83	₡ 50 00	₡ 1198 25	₡ 98 90	₡ 61 59	₡ 1492 30	₡ 2094 89	₡ 1410 69	₡ 576 53	₡ 1746 74	₡ 2899 94	₡ 2474 62	₡ 14425 28
Traviesas	8831 84	8335 89	9257 06	2715 13	5142 99	5002 80	5613 65	4391 84	4259 64	5375 21	4859 35	1488 91	65274 31
Rieles	2154 13	2121 73	2121 73	2089 33	2121 73	2121 73	2121 73	2121 73	2121 73	2153 23	0 60	.....	21249 40
Reparación Edificios	716 60	261 72	631 23	1033 32	1023 80	1794 94	1025 57	1097 30	1448 64	2173 56	2081 76	1060 11	14348 55
Reparación Puentes y Anexos	1215 48	339 42	580 25	1003 22	232 76	228 22	451 40	1842 21	1132 95	1599 98	1287 96	2206 72	12120 57
Puente Boca	63 40	60 95	3267 00	146 58	3915 76	1068 55	2090 67	2276 66	8756 97	5413 82	8199 77	10864 22	46124 35
Total	₡ 13302 28	₡ 11169 71	₡ 17055 52	₡ 7086 48	₡ 12498 63	₡ 11708 54	₡ 13397 91	₡ 13140 43	₡ 18296 46	₡ 18462 54	₡ 19329 38	₡ 18094 58	₡ 173542 46
Gastos Mejoras Equipo													
Reparaciones y Renovaciones													
Locomotoras	₡ 4514 96	₡ 3025 04	₡ 3167 28	₡ 6943 09	₡ 5072 04	₡ 4494 05	₡ 5030 06	₡ 18056 00	₡ 7548 27	₡ 5908 17	₡ 4000 14	₡ 9093 91	₡ 89716 32
Proporción cuenta 29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12863 31	.....
Coches	7586 21	1492 78	1258 85	1086 13	2090 24	1847 65	972 72	2259 29	2770 99	1599 82	2986 72	2436 34	33139 15
Proporción cuenta 29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4751 41	.....
Carros	4498 56	2848 48	4806 63	3166 98	2493 90	2332 85	3361 27	5626 10	3929 67	4966 06	3851 37	20274 02	72559 26
Proporción cuenta 29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10403 37	.....
Autos	248 15	353 83	548 95	295 02	267 07	155 39	190 90	281 48	612 30	1017 97	810 22	195 79	5810 11
Proporción cuenta 29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	833 04	.....
Total	₡ 16847 88	₡ 7720 13	₡ 9781 71	₡ 11491 22	₡ 9923 25	₡ 8829 94	₡ 9554 95	₡ 26222 87	₡ 14861 23	₡ 13492 02	₡ 11648 45	₡ 60851 19	₡ 201224 84

RESUMEN:

Total gastos comunes	₡ 1046685 09	Productos	₡ 1401061 39
Total gastos por mejoras	374767 30	Gastos comunes	1046685 09
Total gastos explotación	₡ 1421452 39	Saldo	₡ 354376 30
		MÁS:—Saldo Productos y Gastos Explotación 1921	20391 00
		Total Gastos por mejoras, Vía y Equipo..	₡ 374767 30

R. L. Bonilla
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. Escalante
Auditor General

San José, enero 28 de 1922

Nº 5

FERROCARRIL AL PACIFICO

Balance de prueba final al 31 diciembre 1921

Caja			₡	52485 95
Banco				32949 95
Agentes y Conductores				1171 30
Comprobantes a pagar			₡	44049 67
Materiales				269858 93
Inversiones				12793272 02
Vía y Ramales	₡	10657548 20		
Equipo		1679037 72		
Edificios		289744 25		
Maquinaria y herramientas		96672 25		
Líneas telegráficas		30531 70		
Mueblaje y útiles		39737 90		
Supremo Gobierno				441842 98
Cuentas personales				90731 18
Pagador				53 85
Leña 8787 P. C				1848 26
Carbón 259,040 kilos				20567 37
Traviesas 2082				7768 15
Rieles 768				48209 92
Papelería y útiles				25808 77
Materiales Puntarenas				4333 68
Giros tercios				2209 10
Material en suspenso				48 74
Planillas				21610 45
Sueldos por pagar				825 25
Banco Costa Rica.—Cuenta Garantía Crédito por ₡ 15000 00				28100 00
Banco Costa Rica.—Cuenta Empréstito				73398 60
Capital				12793272 02
Sumas			₡ 13377208 07	₡ 13377208 07

R. L. Bonilla
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. Escalante
Auditor General

FERROCARRIL AL PACIFICO

Nº 6

Estado General al 31 diciembre 1921

ACTIVO

INVERSIONES

Vía y ramales.	₡	10657548 20		
Equipo		1679037 72		
Edificios.....		289744 25		
Maquinaria y herramientas.....		96672 25		
Líneas telégrafc y teléfono		30531 70		
Mueblaje y útiles.....		39737 90	..... ₡	12793272 02
Caja en efectivo y otros valores.....	₡	52483 95		
Banco Costa Rica, saldo en cuenta corriente...		32949 95	₡ 85435 90	
Agentes y Conductores, carga a cobrar y correcciones	₡	1171 30		
Cuentas personales, varios deudores.....		101855 94		
Pagador, saldo.....		53 85	103081 09	
Materiales San José según inventario.....	₡	269858 93		
Materiales Puntarenas según inventario.....		4333 68		
Papelería y útiles escritorio según inventario..		25808 77		
Leña 8787 p. c.....		1848 26		
Carbón 259,040 kilos		20567 37		
Traviesas 2082		7768 15		
Rieles 768 (nuevos).....		48209 92	378395 08	
Total activo flotante.....		.....	.....	566912 07
Material en suspenso.		.....	.....	48 74
Bonos Conversión Deuda Interna en poder Banco Costa Rica, garantía crédito por ₡ 15,000.		.....	.....	28100 00
Total.....		.....	.....	₡ 13388332 83

PASIVO

Banco Costa Rica, según Empréstito.....	₡	73398 60		
Comprobantes a pagar, según estado.....		44049 67		
Giros tercios años 1918 1919		2209 10		
Planillas pendientes de pago		21610 45		
Sueldos por pagar, rezagados durante el año ..		825 25		
Cuentas personales, varios acreedores según estado.....		11124 76		
Total pasivo flotante		.....	.....	₡ 153217 83
Supremo Gobierno, cuenta general		.....	.....	441842 98
Capital, valor invertido en la Empresa.....		.....	.....	12793272 02
Total.....		.....	.....	₡ 13388332 83

NOTA.—Véase estado especial de *Material Rodante* que muestra la *situación real* de esta cuenta al día 31 de diciembre de 1921. Las otras cuentas de *Inversiones*, están sujetas a un estudio, distribución científica de sus sub-cuentas desde el año 1902.

San José, 28 de enero de 1922.

R. L. BONILLA
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. ESCALANTE
Auditor General

Nº 7

FERROCARRIL AL PACIFICO

Inversiones enero a diciembre de 1921

(Capital acumulado durante el año 1921)

VÍA Y RAMALES.....			₡	43622 97
«Y» Puntarenas.....	₡	160 09		
Desvío Barranca (en construcción).....		12702 47		
Desvío Carballo (en construcción)		16582 38		
Costo terreno desvío Caldera.....		7320 00		
Tarjea Salitral.....		3548 47		
Faja terreno switch Puntarenas.....		1000 00		
Ranas y apartaderos.....		2309 56		
La Ceiba K. 77.....	₡	398 30		
La Balsa.....		661 88		
Hidalgo.....		169 38		
Pueblo Nuevo.....		1088 00		
MATERIAL RODANTE.				707293 35
Nuevo equipo adquirido en el año como sigue:				
Compra del Gobierno a Jº M. Motley y Baldwin Locomotivy Works (Administración Williamson. Feb. 1921.				
1 locomotora Nº 17 (Baldwin).	₡	129700 04		
1 locomotora Nº 18 (Baldwin).....		125449 75	₡	255149 79
CARROS (MOTLEY)				
15 Carros cajón Nos. 240 a 254.....	₡	228537 50		
5 Carros ganado Nos. 310 a 314.....		68236 71		
10 Carros planos Nos. 640 a 649..... ...		92904 81		
5 Carros para lastre (Góndolas).....		62464 54		452143 56
EDIFICIOS				7462 10
Bodega Turrúcares.—Ampliación.	₡	823 49		
Casa Agente Atenas.—Costo de la costrucción .		5191 31		
Taller Mecánica San José.—Ampliación		88 20		
Galerón Esparta.—Para locomotoras....		498 63		
Estación Santa Rita.—Madera para su construcción.....		207 10		
Tanque para Agua. —K. 5 Ramal Alajuela costo de la obra.....		653 37		
MUEBLES Y ÚTILES.....				895 32
1 escritorio Administrador General.....	₡	366 57		
1 tránsito para Ingeniero de la vía.....		528 75		
EQUIPO DE TRABAJO.....				3229 29
4 carros para trabajo de la vía				
Total inversiones del año...			₡	762503 03

RESUMEN:

Inversiones del año	₡	762503 03
Menos: Descargo hecho a *cuenta Vía y Ramales* por valor rieles debitados a Construcciones Varias.		
Desvío Barranca en el año 1920.....		80789 20
Total inversiones de capital	₡	681713 83

San José, 28 de enero de 1922.

Vº Bº

R. L. BONILLA
Tenedor de Libros

M. G. ESCALANTE
Auditor General

Nº 8

FERROCARRIL AL PACIFICO

Cuentas corrientes.—Saldos al 31 de diciembre de 1921

Folio	Cuenta		Deudores		Acreedores
7	Mariano Coronado.....	₡	50 00		
12	Miguel Macaya & Cº.....		38 75		
16	Costa Rica Commissión Cº		.....	₡	4373 30
18	Clodomiro Urcuyo.....		1385 85		
26	Felipe J. Alvarado & Cº.....		12355 65		
35	Santiago Fernández.....		1232 30		
41	Vicente E. Gregg.....		76 00		
43	Guillermo Niehaus.....		.....		94 50
48	Fábrica Nacional de Licores		220 20		
52	The Aguacate Mines.		.....		3468 40
56	Sauter & Cº.....		.....		24 00
57	R. E. Smyth & Cº.....		1618 80		
64	M. Vitoria & Cº.....		.....		203 60
71	Fernando Castro C.....		7042 42		
76	Lamman Huete.....		.....		149 00
76	Rodolfo Traube.....		.....		205 25
81	Northern Railway Cº.....		3687 12		
82	José Joaquín Rodríguez.....		231 40		
83	Fábricas Hielo San José.....		131 30		
87	A. Borsing & Cº Berlín.....		20249 60		
89	Municipalidad de Esparta.		.....		870 90
91	Alberto Aragón.....		1295 90		
97	Supremo Gobierno Cuenta Elecciones.....		.....		807 65
99	Clemente Rodríguez e Hijos.....		22 35		
108	Embargos y retenciones.....		.....		858 16
113	Municipalidad de Puntarenas.....		199 35		
115	Supremo Gobierno Cuenta Servicios.....		43787 64		
115	Alberto Fait.		50 00		
115	O. L. Kirtley.....		12 00		
125	Pacific Mail $ 205.06.....		799 73		
	Pasan	₡	94486 36	₡	11054 76

	Vienen	₡ 94486 36	₡ 11054 76
128	West India Oil Cº	.....	426 30
130	Pan American Trading Cº...	.....	4677 52
136	Tropical Trading Cº.....	35 45	
138	James M. Motley	6713 18	
211	Premios	5668 75	
	James Nelson.....	56 02	
62	León & Rodríguez.	.....	70 00
		₡ 106959 76	₡ 16228 58
	Balance.....	.....	90731 18
		₡ 106959 76	₡ 106959 76

RESUMEN:

Deudores oro	$	12417 38
Acreedores oro		5103 82
Balance	$	7313 56
Premios....		5668 75
	$	12982 31
Deudores colones.....		88873 63
Total deudores		101855 94
Acreedores		11124 76
Balance	₡	90731 18

San José, 28 de enero de 1922.

R. L. Bonilla
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. Escalante
Auditor General

Nº 9

FERROCARRIL AL PACIFICO

Agentes y Conductores.—Saldos al 31 de diciembre de 1921

AGENTES		Deudores	Acreedores
P. Araya.....	San José..... ...	₡ 942 50	
T. Porras.	Pavas.....	17 55	
J. I. Torres.....	San Antonio..... ..	.....	₡ 3 55
R. Cabezas.....	Ojo de Agua	0 60	
E. Delgado	Ciruelas	0 20	
F. Solera	Alajuela.	4 90	
B. Herrera.....	Turrúcares.....	.....	0 20
D. Roldán	Atenas	1 40	
L. Barquero	Balsa.....	5 00	
J. Ulloa.....	Escobal	0 80	
R. E. Hidalgo.....	Concepción	15 50	
A. Mora	Orotina	0 75	
Pasan		₡ 989 20	₡ 3 75

Vienen	₡ 989 20	₡	3 75
L. Pérez..... Coyolar	15 05		
J. Moreno.... .... Coyolar	15 00		
P. Salas ..... Caseajal	15 75		
A. Saborío..... ..... Roble	14 80		
R. Sibaja..... Barranca	2 25		
J. Brenes .... Esparta	0 15		
J. G. Pereira..... Puntarenas	92 90		

CONDUCTORES

J. Palma..	0 50	
R. Escobar.	1 90	
J. J. Flores.....	.....	1 95
F. Sancho	7 40	
F. Hernández.....	0 70	
H. Carranza	22 20	
R. Villafranca	.....	0 95
C. Sáenz.....	0 15	
Saldo deudor.....	.....	1171 30
Totales	₡ 1177 95	₡ 1177 95

San José, 28 de enero de 1922.

R. L. Bonilla
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. Escalante
Auditor General

Nº 10

FERROCARRIL AL PACIFICO

Comprobante de Caja pendiente de pago diciembre 31 de 1921

Fecha	Comprob. Nº	A favor de:	Valor
1920.—Junio 11	1142	Roberto León	₡ 9 00
— 18	1186	Juan Murillo	23 00
Dicbre. 6	1942	Mariano Cruz	18 00
1921.—Enero 12	39	Ramón Gutiérrez	185 50
— 14	66	Ramón Gutiérrez	98 30
Marzo 31	537	Agustín Bravo	0 55
Mayo 18	960	Carlos Valladares	4 00
Nobre. 23	1658	José Brunetti	30 00
— —	1659	Ferdando Rudín	15 85
— —	1661	Municipio Alajuela	15 00
— —	1664	Alberto Echandi	8 00
— —	1666	Empresa Luz Orotina	10 50
— —	1667	H. T. Purdy	75 00
— —	1668	Comité Nacional Beneficencia	828 50
— —	1674	Rafael Salas	77 25
— —	1675	Manuel E. Vargas	30 30
— —	1676	Aníbal Figueroa	264 00
— —	1680	José L. Salas	24 00
— —	1681	Cipriano Córdoba	84 00
— —	1682	Rafael Murillo	30 00
— —	1683	Santiago Ovares	151 20
— —	1685	José Fernández R	36 00
— —	1686	Antonio Agüero	88 80
— —	1687	Ramón Guerrero	12 00
— —	1688	Rafael Vargas	81 60
— —	1689	H. Desanti	81 00
— —	1690	Enrique Flores	48 60
— —	1691	Ramón Auchin	18 00
— —	1693	Luis Contreras	30 00
— —	1695	Luis A. Vargas	117 00
— —	1696	Francisco Jiménez	24 00
— —	1697	Rosario Montero	45 00
— —	1698	Antonio Guerrero	24 30
— —	1699	José Castillo	20 50
— —	1700	G. Castro	94 05
— —	1701	E. Montoya	75 00
— —	1702	Francisco Zamora	12 00
— —	1703	Francisco Gutiérrez	74 10
— 26	1705	Francisco Zamora	10 20
— —	1707	Rafael Salas	30 00
— —	1708	Miguel Macaya & Cº	68 80
— —	1709	Clemente Rodríguez e Hijos	25 00
— —	1710	Espriella & Cº	7 60
— —	1711	Carlos Mathes	4 00
— —	1712	Alvarez & Cleves	20 50
— —	1713	José María Castillo	2 25
— 30	1714	Compañía Industrial El Laberinto	90 00
— —	1717	Municipio Alajuela	15 00
— —	1718	Empresa Luz Puntarenas	168 00
— —	1719	Gota Leche	39 40
— —	1722	Eliseo Herrera	54 00
— —	1727	Empresa Transportes Marítimos Punts.	39 50
— —	1728	Nicolás Lizano	264 60
		Pasan	₡ 3703 25

Fecha	Comprob. Nº	A favor de:	Valor
		Vienen	₡ 3703 25
Nobre. 30	1729	Héctor Esquivel	53 20
— —	1730	Clemente Rodríguez e Hijos.....	8 70
— —	1731	Espriella & Cº.....	21 60
— —	1732	Alvarez & Cleves	10 80
— —	1733	M. Macaya & Cº.....	43 60
— —	1736	National Lumber Cº	54 50
— —	1747	Francisco Zamora.....	70 80
— —	1748	Eleodoro Picado	41 25
— —	1752	E. Castillo	37 30
— —	1753	Francisco Vindas	124 20
— —	1754	Zacarías Herrera.....	206 40
— —	1756	J. Berrocal	78 30
— —	1757	Francisco León	24 00
— —	1755	Luis A. Vargas	27 60
— —	1758	R. Guerrero.....	33 00
— —	1759	José Castillo.....	48 00
— —	1760	Rosario Montero.....	12 00
— —	1761	Rafael Murillo	33 00
— —	1762	Abel Guerrero	9 00
— —	1763	José Guerrero.....	78 00
— —	1764	C. Aguilar.....	46 55
— —	1765	C. Córdoba	12 00
— —	1766	E. Montoya	72 00
— —	1767	J. A. Figueroa.....	279 85
— —	1768	José L. Salas	438 70
— —	1769	Manuel E. Vargas	224 75
— —	1772	Gonzalo Castro	84 00
— —	1773	Pacific Lumber Co.....	12222 55
Dicbre. 7	1775	José Vargas.....	70 00
— —	1778	Aníbal Figueroa	563 25
— —	1780	Municipio Alajuela.....	15 00
— —	1781	María v. de Lines.	19 35
— —	1782	Sauter & Co.....	157 50
— 9	1786	Imprenta Alsina	255 00
— —	1787	Trejos Hermanos.....	155 00
— —	1788	Clemente Rodríguez e Hijos.....	26 45
— —	1789	Compañía El Laberito.....	40 05
— —	1790	Botica Francesa	5 00
— —	1791	Miguel Macaya & Co.....	8 20
— —	1792	Koberg & Co.....	13 80
— —	1793	J. P. Arango & Co.	12 40
— —	1795	José L. Salas	251 25
— —	1796	Manuel E. Vargas	814 65
— —	1799	José Guerrero	163 50
— —	1801	Guillermo Guerrero.....	126 00
— —	1803	Gonzalo Castro	79 80
— —	1805	John Mc Donald.....	30 00
— —	1806	Leopoldo Guerrero.....	18 00
— —	1811	José A. Figueroa	353 65
— 10	1812	Felipe J. Alvarado & Co.	81 20
— 15	1815	José Montero	47 50
— —	1816	María v. de Lines	112 80
— —	1822	Diario del Comercio.....	15 00
— —	1828	Clemente Rodríguez é Hijos.....	465 45
— —	1829	Miguel Macaya & Co.....	79 80
— 16	1830	Espriella & Co.....	100 15
— —	1831	Koberg & Co	11 50
— —	1835	Alberto Carvajal	324 45
— —	1837	Pablo Brenes	63 75
— —	1838	J. A. Figueroa.....	117 00
		Pasan	₡ 22695 45

Fecha	Comprob. Nº	A favor de:	Valor
		Vienen	₡ 22695 45
Dicbre. 16	1839	Pedro Quirós	428 30
— 17	1840	José L. Salas	256 20
— —	1843	Rafael Sibaja	15 00
— —	1844	Manuel E. Vargas	377 75
— —	1845	Cupertino Aguilar.....	161 40
— —	1846	José Guerrero	16 80
— —	1847	Liberato Mena	17 05
— —	1848	Gonzalo Castro	91 20
— —	1849	Francisco Zamora.....	63 00
— 21	1855	Felipe J. Alvarado & Co.....	80 05
— 23	1856	Empresa Luz Puntarenas.....	84 00
— —	1857	María v. de Lines	20 00
— —	1858	Tomás Fernández & Hermano.....	4 70
— —	1859	Felipe J. Alvarado & Co.....	3 85
— —	1860	Comité Nacional Beneficencia.....	968 35
— —	1861	Gota Leche...	53 40
— —	1862	Empresa Transportes Marítimos Punts...	56 25
— —	1863	Felipe J. Alvarado & Co.....	47 85
— —	1864	Cajero del F. C. al P.....	139 90
— —	1867	H. Alvarez	513 35
— —	1868	Pedro Quirós.....	287 55
— —	1869	José J. González	127 45
— —	1870	José A. León	1110 00
— —	1871	Manuel E. Vargas.....	429 75
— —	1872	Antonio León.....	279 95
— —	1873	Nicolás Lizano	426 69
— —	1874	Rafael Coronado.....	99 35
— —	1875	Pedro Méndez	48 00
— —	1876	C. Sandoval	24 00
— —	1877	A. Agüero.....	116 25
— —	1878	Luis Vargas	213 00
— —	1879	A. Sampelallo	395 40
— 24	1882	Compañía El Laberinto	8 10
— —	1883	Espriella & Co.	65 00
— —	1884	Miguel Macaya & Co.....	61 75
— —	1885	Clemente Rodríguez e Hijos	65 00
— —	1886	Clemente Rodríguez e Hijos	62 45
— 29	1891	Empresa Luz Orotina	10 50
— —	1892	Abel Brenes	2 00
— —	1893	Juan Umaña.....	39 00
— —	1894	Pacific Lumber Co.....	1057 60
— —	1895	Imprenta Nacional.....	1363 00
— —	1896	Pedro Canale	1996 58
— 31	1898	Miguel Macaya & Co.....	34 60
— —	1899	Clemente Rodríguez e Hijos.....	11 25
— —	1900	Compañía El Laberinto	6 30
— —	1901	Koberg & Co	2 60
— —	1902	Jesús Mª Castro	219 50
— —	1904	José L. Salas	375 60
— —	1905	Enriqueta Hine.....	453 75
— —	1906	Enrique Flores	582 75
— —	1907	José J. González	48 00
— —	1908	Manuel E. Vargas	1685 95
— —	1909	Santiago Güel	375 75
— —	1910	Antonio León	198 00
— —	1912	A. Figueroa	624 00
— —	1913	Juan R. Salas	260 25
— —	1915	Salvador Arauz	252 00
— —	1916	Guillermo Guerrero.....	102 00
— —	1917	Daniel Berrocal	139 20
		Pasan	₡ 39753 72

Fecha	Comprob. Nº	A favor de:	Valor
		Vienen	₡ 39753 72
Dicbre. 31	1918	Francisco Zamora	42 00
— —	1919	José J. González	27 00
— —	1920	Pablo Brenes	75 00
— —	1921	Fraucisco Jiménez.	56 50
— —	1922	Lamman & Huete	823 70
— —	1923	Otoniel Brenes	70 00
— —	1924	Pedro Méndez	13 50
— —	1925	José Guerrero	532 50
— —	1926	Gabriel Meléndez	227 75
— —	1927	Rafael Salas	117 00
— —	1930	Cajero del F. C. al P.	119 50
— —	1931	José Mª Vargas.	70 00
— —	1932	Fausto Flores	24 00
— —	1933	Doctor Acosta	65 00
— —	1934	Imprenta Nacional.	1804 50
— —	1935	Trejos Hermanos	228 00
		Total	₡ 44049 67

San José, enero 28 de 1922.

R. L. BONILLA
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. ESCALANTE
Auditor General

Nº 11

FERROCARRIL AL PACIFICO

Estado de Pérdidas y Ganancias. Año 1921

			Pérdidas	Ganancias
1921				
Enero	31.	—Absorción cuenta «Derechos de Particulares» indebidamente considerada en el Pasivo de la Empresa.	..... ₡	1100 00
		Tres por ciento agentes y conductores, sumas deducidas hasta el año 1918, no cobradas.....	.....	67 26
		Comprobantes por pagar expedidos indebidamente—Nos. 1918, 3209, de octubre 1918—3839 de diciembre 1918 y 488 de febrero 1919.....	.....	49 90
		Errores en inventario de Papelería y Utiles al 31 diciembre 1920..... ₡	3627 00	
		Diferencias en enteros hechos y sumas recibidas del Supremo Gobierno en oro americano.....	.....	2 71
Febrero		—$ 103-01 pagados al señor Eusebio Ortiz por reclamo de carbón (agotado en noviembre de 1920). Acuerdo Nº 7 de la Secretaría de Fomento, del 11 de enero de 1921	456 79	
		Diferencia entre el saldo de la cuenta «Materiales en Puntarenas» y el valor según inventario al 28 de febrero 1921	.....	2801 51
Marzo		—Valor de 715 galones petróleo dejado de tomar en cuenta en inventario de Materiales Puntarenas.....	.....	407 41
Abril	15.	—Producto de la venta de una letra enviada por Chandler Motor Car Co. para esta Empresa, valor que según los libros no aparecían adeudando. $ 93-04 al 443 % cambio.....	.....	412 16
Julio		—Valor cargado de más a Felipe J. Alvarado & Co. en cuenta a cobrar Nº 40, formulada por ₡ 186-00 debiendo ser por ₡ 158-45, mitad sueldos de un inspector y dos guardas de líneas telegráficas en noviembre 1920.....	27 55	
Setbre.	30.	—Valor de los siguientes giros expedidos por la Secretaría de Fomento en año 1920 y que no fueron tomados en cuenta por la Empresa en los gastos de ese año:		
		1920.—Marzo 27.—Nº 1446.—Cables..... ₡	40 20	
		Abril —Nº 1546.—Entierro Carlos Morales.....	372 00	
		Nº 1547.—Entierro Fray Navarro, Bonilla y Guevara	1408 00	
		Nº 1548. — Fotografías explosión.....	38 00	
		Nº 1658.—Gastos de escritura..	25 00	
		Agto. 21.—Nº 2265.—Juan L. Mora, materiales.....	28 00	
		Nº 2271.—Durán & Mora, materiales.....	12 00	
		Nº 2302.—Botica Oriental, materiales.....	6 25	
		Stbre. 16.—Nº 2373.—Cables sobre carbón	41 95	
		Otbre. 22.—Nº 2522.—Director Obras Públicas, cuentas.....	30 00	
		Nobre. 9.—Nº 2591.— Alumbrado	150 39	
		Dbre. 7.—Nº 2700.—Alumbrado.....	154 33	
		Dbre. 28.—Nº 2776.—J. J. Jiménez, daños incendio.....	1000 00	3306 12
		Pasan ..... ₡	7417 46 ₡	4840 95

1921		Pérdidas	Ganancias
	Vienen	₡ 7417 46	₡ 4840 95
Setbre.	30.—Valor de 571 barriles cemento recibidos por la Empresa sin factura en el año 1920	.....	12927 44
	Valor de 693 blocks tiquetes de libro faltantes en factura Tropical Trading Cº.....	266 63	
	Ajuste de la cuenta Premios por diferencias en cambios durante el año 1920, cuenta no liquidada al 31 diciembre 1920.....	48035 27	
Dicbre.	—$ 8280-00 pagados por el Supremo Gobierno a Woodhams & Co., como cancelación de su reclamo por carbón enviado por vapor «Belén Quesada», parte del cual no fué recibido por la Empresa, correspondiendo este pago al carbón no recibido	33120 00	
Dicbre.	—$ 45-75 que la West India reconoce al Ferrocarril al Pacífico por reclamo de un barril aceite «Galena Perfection» faltante en año 1920	.....	192 15
	Comprobante Nº 2665 del 19 setiembre 1920 a favor de la United Fruit Co. anulado al expedir el Nº 2044 del 20 de diciembre 1920, con el que se pagó la madera recibida a que se refiere el mencionado comprobante Nº 2665	.....	1017 50
	Ajuste de la cuenta Premios al 31 de diciembre de 1921.....	.....	1379 25

SALDOS QUE SE ABSORBEN POR INCOBRABLES AÑOS 1916, 17, 18, 19 y 1920.

Julián Venegas	₡ 30 00
Porfirio Molina	1043 50
Rafael Bolívar	417 85
Alfredo Cano.....	18 00
Manel D. Araya	127 83
José Marenco.....	18 20
Isidoro Pilotín	11 00
Eduardo Estrada.....	44 00
Roberto Madrigal.....	100 00
José Trinidad Mora	81 63
Juan R. Brenes.....	155 92
Manuel Barrionuevo	10 63
Rubén Angulo.....	144 00
Carlos Gómez Braga.....	580 75
José Hernández R.....	17 65
Rafael Cubero	41 00
Juan Suñol.....	16 00
Mauricio Soto.....	81 00
José Araya Zúñiga	33 30
J. Roberto Quirós.....	63 88
Mercedes Zúñiga.....	124 60
J. M. Quirós.....	74 20
Carlos Argüello.....	216 03
Pedro Barrientos.....	18 38
Teófilo Broun..... ...	0 44
Juan J. Mora	14 75
Max. Diermerson.....	300 00
Gerardo Matamoros..... ..	23 20
Hine & Protti	1 05
Vicente Porras	1 00
Pedro Rojas	12 00
Rafael Zamora.....	9 75
Francisco Campos.....	149 75
Isaac Muñoz	3 65
José Ma. Sandoval	87 40
J. Ignacio Valle.....	5 00
Manuel Garita.....	95 15
Total Deudores.	₡ 4172 49
Pasan	₡ 4172 49 ₡ 88839 36 ₡ 20357 29

1921			Pérdidas	Ganancias
	Vienen	₡ 4172 49	₡ 88839 36	₡ 20357 29
	Menos:			
	ACREDORES			
	M. H. Massey.....	₡ 6 00		
	Jorge Castro G.....	1 55		
	Benito Araya	3 00		
	Gonzalo Valladares....	77 35		
	Total Acreedores.....	₡ 87 90	4084 59	
Dicbre.	—Exceso de los Gastos sobre los Productos del año 1921 así:			
	Gastos de Explotación	₡ 1421452 39		
	Productos Explotación.....	1401061 39	20391 00	
	Saldo que se traspasa a cargo del Supremo Gobierno		..... .	92957 66
	Totales.....		₡ 113314 95	₡ 113314 95

San José, enero 28 de 1922.

R. L. BONILLA
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. ESCALANTE
Auditor General

Nº 12

FERROCARRIL AL PACIFICO

Estado General de Gastos y Productos
Año 1921 y porcentajes respectivos

Gastos	%	DISTRIBUCION	%	Productos
		Fletes 77899452 kilos.	60.2%	₡ 844348 89
		Pasajes 208049 pasajeros	29.8—	416818 15
		Encomiendas	4.6—	65086 94
		Equipajes.	0.5—	6605 83
		Bodegajes.	0.2—	2976 55
		Coches y trenes especiales	3.5 —	48839 75
		Movimiento de carros.	0.8—	10864 75
		Varios	0.4—	5520 53
		Total	100%	₡ 1401061 39
₡ 65274 31	4.6%	Traviesas 39011.		
21217 38	1.5—	Rieles 338 (nuevos).		
463029 33	32.6 —	Combustible.		
		₡ 228472 95 leña 1342043 p. c. 234556 38 carbón 2474652 kilos.		
207011 74	14.6—	Materiales.		
30259 50	2.1—	Papelería y útiles.		
		Planillas.		
206211 25	14.5—	Vía.		
233992 54	16.4—	Tráfico.		
97450 35	6.9—	Talleres.		
76669 13	5.4—	Empleados generales.		
20336 86	1.4—	Otros gastos diversos.		
₡ 1421452 39	100%	Total.		
		Pérdida.		₡ 20391 00
₡ 1421452 39				₡ 1421452 39

San José, 28 enero 1922.

R. L. BONILLA
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. ESCALANTE
Auditor General

Nº 13

FERROCARRIL AL PACIFICO

Inventario de material rodante 31 diciembre de 1921

Existencia de Máquinas

Máquina Nº 1 en servicio.
— 4 — —
— 5 — —
— 6 — —
— 8 — —
— 9 — —
— 10 en reparación.
— 11 en servicio.
— 12 — —
— 14 — —
— 15 — —
— 16 — —
— 17 — —
— 18 — —
Un martinette.
Una grúa.
Una pala en reparación.
Motor Nº 1.—6 cilindros en servicio.
— 2.—4 cilindros en reparación.
— 3.—4 cilindros en reparación.
— 4.—6 cilindros en servicio.

Coches Primera Clase

Nº 1 en reparación.
— 2 en servicio.
— 3 — —
— 4 — —
— 5 — —
— 6 — —
— 7 — —
— 8 — —
— 9 en reparación.
— 10 en servicio.
— 40 en servicio.
— 41 en reparación.

Coches Segunda Clase

Nº 20 en servicio.
— 21 en servicio.
— 22 en reparación.
— 23 en servicio.
— 24 — —
— 25 — —
— 26 — —
— 27 — —
— 28 — —

Equipajes y Cabooses

Nº 50 en servicio equipajes.
— 51 — — —
— 52 — — —
— 60 — — del Conductor
— 61 — — —
— 62 — — —
— 63 — — —
— 64 — — —
s/n en Puntarenas.
s/n en mal estado San José.

Carros Plataforma

Nº 600 en servicio.—Viejo.
— 602 — — —
— 604 — — —
— 605 — — —
— 606 — — —
— 607 — — —
— 611 — — —
— 612 — — —
— 614 — — carro de auxilio.
— 621 — — Viejo.
— 623 — — —
— 624 — — —
— 630 — — —
— 631 — — —
— 626 — — —
— 627 en la reparación trabajo.
— 801 en servicio para trabajo.
— 802 en servicio para trabajo.
— 803 en servicio para trabajo.
— 706 en reparación.
— 640 nuevo.
— 641 —
— 642 —
— 643 —
— 644 —
— 645 —
— 646 —
— 647 —
— 648 —
— 649 —

Carros Cajón

Nº 200 en servicio.—Viejo.
— 201 — — en ramal Alajuela.

Nº 205 en servicio en ramal Alajuela
— 206 — — — — —
— 207 — — viejo — —
— 208 — — —
— 209 — — —
— 210 — — —
— 211 — — —
— 213 — — —
— 214 para trabajo.
— 216 en reparación.
— 217 en servicio.—Viejo.
— 218 — — —
— 219 — — —
— 221 — — —
— 222 — — —
— 223 — — —
— 224 — — —
— 225 — — —
— 226 — — —
— 228 — — —
— 229 — — —
— 231 — — —
— 232 — — —
— 233 — — —
— 234 — — —
— 235 — —
— 202 para trabajo.
— 203 — —
— 100 — leña.—Viejo.
— 101 — — —
— 102 — — —
— 103 — — —
— 903 — campamento.
— 204 — campamento.
— 240 nuevo en reparación.
— 241 —
— 242 —
— 243 —
— 244 —
— 245 —

Nº 246 nuevo
— 247 —
— 248 —
— 249 —
— 250 —
— 251 —
— 252 —
— 253 —
— 254 —

Carros Ganado

Nº 301 viejo.
— 302 —
— 305 —
— 304 —
— 306 —
— 303 para leña.
— 310 nuevo.
— 311 —
— 312 —
— 313 —
— 314 —

Carros Góndolas

Nº 700 viejo.
— 701 —
— 702 —
— 703 —
— 704 plano.—Trabajo en reparación.
— 705 viejo.
— 706 plano.—Trabajo en reparación.
— 900 viejo. Panameña.
— 901 viejo. Panameña.
— 710 nuevo.
— 711 —
— 712 —
— 713 —
— 714 —

Carro Nº 614 pasó a ser el Nº 904.

(f) A. S. Chacón
Jefe de Tráfico

R. L. Bonilla
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. Escalante
Auditor General

FERROCARRIL AL PACIFICO

Nº 14

Estadística de pasajes correspondientes al año de 1921

ESTACIONES	Pimera claae		Segunda clase		Total		Promedio de distancia recorrida por cada pasajero	Promedio de producto por pasajero		Pasajeros trasportados en un kilómetro		
	Pasajes	Valor	Pasajes	Valor	Pasajes	Valor		1ª	2ª	1ª clase	2ª clase	Total
San José	27629	₡ 88182 65	27996	₡ 63788 10	55625	₡ 151920 75	45.5	3.19	2.27	1259037	1275762	2534799
Sabana	911	1305 28	5602	5733 27	6513	7038 55	20.4	1.43	1.02	18664	114645	133309
Pavas	485	534 37	4500	3541 53	4985	4075 90	15.7	1.10	0.79	7634	70830	78464
San Antonio	3281	4318 35	10511	9884 65	13792	14203 00	18.8	1.32	0.94	61691	197693	259384
San Rafael	185	180 03	1221	856 42	1406	1036 45	14.0	0.97	0.70	2572	17128	19700
Ojo de Agua	625	599 45	3582	2454 07	4207	3053 52	13.7	0.96	0.72	8563	49081	57644
Ciruelas	959	944 06	5950	4211 89	6909	5155 95	14.1	0.99	0.71	13486	84237	97723
Alajuela	5819	9714 48	12897	15379 12	18716	25093 60	23.9	1.67	1.19	138777	307582	446359
Turrúcares	1029	1635 92	7216	8194 33	8245	9830 25	22.7	1.59	1.14	23370	163886	187256
Atenas	2695	5330 17	10028	14166 33	12723	19496 50	28.2	1.97	1.42	76145	283326	359471
Balsa	100	189 46	3101	4196 49	3201	4385 95	27.0	1.90	1.36	2706	83929	86635
Escobal	173	329 13	1507	2047 87	1680	2377 00	27.1	1.90	1.36	4701	40957	45658
Concepción	220	512 62	756	1258 23	976	1770 85	33.2	2.33	1.66	7323	25164	32487
Hacienda Vieja	145	288 20	1534	2177 70	1679	2465 90	28.4	1.99	1.42	4117	43554	47671
Orotina	2135	3630 24	19503	23687 06	21638	27317 30	24.2	1.70	1.22	51860	473741	525601
Coyolar	453	608 85	2716	2607 45	3169	3216 30	19.2	1.34	0.96	8697	52149	60846
Cascajal	61	110 35	1191	1539 00	1252	1649 35	25.8	1.97	1.29	1576	30780	32356
Cambalache	5	12 66	277	428 79	282	441 45	31.0	2.53	1.55	180	8575	8755
Roble	1022	1677 24	2700	3165 06	3722	4842 30	23.4	1.64	1.17	26817	63301	90118
Barranca	202	180 10	1215	773 75	1417	953 85	12.7	0.89	0.64	2572	15475	18047
Esparta	1990	4052 27	4740	6894 38	6730	10946 65	29.1	2.02	1.45	57889	137887	195776
Puntarenas	11340	48048 09	17842	53746 16	29182	101794 25	60.3	4.33	3.01	686401	1074923	1761324
Más «observaciones»	.....	.....	.....	.....	.....	13752 53	....	....	....	.....	.....	
TOTAL	61464	₡ 172333 97	146585	₡ 230731 65	208049	₡ 416818 15	34.0	2.80	1.57	2464778	4614605	7079383

OBSERVACIONES

Monto según estados de las Agencias		₡ 403065 62
MÁS:— Recaudaciones de Conductores:		
En efectivo	₡ 16077 90	
En órdenes de Gobierno	11346 58	
	27424 48	
Pases de cumplimiento y beneficencia	₡ 962 30	28386 78
		₡ 431452 40
MENOS:—Impuesto de beneficencia y Gota de Leche	12763 45	
Impuesto de la Municpalidad de Esparta	1617 75	
Comisiones ventas de tiquetes	239 10	
Devoluciones pasajes cobrados de más	₡ 13 95	14634 25
Total neto recibido		₡ 416818 15

R. L. BONILLA
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. ESCALANTE
Auditor General

San José, enero 28 de 1922

FERROCARRIL AL PACIFICO

ESTADISTICA DE FLETES CORRESPONDIENTE AL AÑO 1921

Nº 15

	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SETIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		TOTALES	
	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	KILOS	VALOR
San José	911.217	₡ 15.784 40	1.307.373	₡ 24.250 60	1.000.671	₡ 30.556 80	1.231.264	₡ 21.056 45	728.146	₡ 14.298.65	583.724	₡ 11.847.40	542.657	₡ 8.821 70	509.065	₡ 9.012.80	434.219	₡ 6.878 10	488.683	₡ 6.752 20	515.515	₡ 9.000 85	791.938	₡ 13.660 65	9.044.472	₡ 171.920 60
Pavas	1.833	18 05	2.897	18 70	2.906	40 95	654	8 20	868	7 20	784	9 55	715	7 10	884	8 35	1.133	8 30	1.069	10 70	1.144	9 65	1.603	25 50	16.490	172 25
San Antonio	161.553	1.738 90	441.630	7.113 70	319.601	5.072 85	203.005	2.974 20	93.329	945 40	41.833	168 85	56.273	248 45	54.280	243 30	46.652	213 65	53.204	233 60	42.931	190 05	128.677	1.026 75	1.642.968	20.169 70
Ojo de Agua	25.922	114 25	52.194	144 95	30.051	90 65	67.709	205 55	10.613	40 25	15.540	59 15	51.380	133 50	30.220	96 25	7.713	28 85	35.592	73 75	26.581	67 35	20.773	73 65	374.288	1.148 15
Ciruelas	20.337	78 50	19.537	82 90	40.296	343 30	19.757	109 20	18.533	92 55	10.501	44 90	13.911	58 90	30.885	100 90	14.621	56 25	15.480	39 70	14.943	53 15	27.850	65 65	246.651	1.125 90
Alajuela	620.901	4.379 95	753.989	7.711 35	826.054	6.591 80	750.743	5.730 05	818.668	5.305 70	522.088	2.915 85	471.761	2.579 00	473.811	2.576 20	344.153	1.761 30	315.838	1.734 05	462.983	2.736 45	510.450	3.515 15	6.869.439	47.536 85
Turrúcares	266.293	1.189 85	225.761	1.181 95	226.003	1.218 30	192.030	865 25	109.966	546 60	107.920	553 35	65.269	337 00	216.807	875 85	187.817	796 75	102.685	574 15	96.649	473 65	131.525	676 50	1.928.725	9.291 20
Atenas	287.304	2.092 10	413.716	3.173 25	323.411	2.823 45	364.503	3.522 80	225.436	1.870 50	218.043	1.535 70	224.424	1.516 45	162.022	1.246 45	111.386	728 65	98.706	663 15	116.500	1.063 40	216.081	1.657 30	2.761.532	21.993 20
Balsa	79.140	532 10	55.770	351 90	63.069	305 30	45.785	253 40	11.178	75 35	25.561	151 80	216.155	686 60	59.777	363 45	79.616	379 00	70.308	452 25	48.173	333.80	71.315	486 60	825.847	4.371 55
Escobal	18.135	120 75	5.256	41 35	6.706	63 95	10.260	106 45	19.458	171 80	23.544	179 05	97.27	78 80	23.380	170 65	36.647	236 40	32.290	252 55	24.698	168 75	21.244	139 60	231.345	1.730 10
Concepción	30.408	178 95	24.010	46 20	17.679	126 50	4.310	50 55	50.434	357 95	3.679	30 20	8.433	152 25	19.591	155 15	7.360	60 85	6.163	51 50	121.751	2.194 55	68.328	784 30	362.146	4.188 95
Hacienda Vieja	50.506	539 80	52.073	589 70	29.813	360 95	49.507	366 55	18.096	246 40	16.188	169 05	10.635	144 05	26.283	300 10	61.545	681 50	23.688	272 35	40.135	473 05	43.644	535 45	422.113	4.680 95
Orotina	131.570	1.619 30	186.224	1.483 10	260.534	2.675 15	224.872	2.172 20	205.525	2.015 15	171.136	1.383 85	145.520	1.397 45	335.651	2.401 90	425.729	4.236 35	273.761	2.730 60	276.114	2.795 60	228.629	2.491 25	2.865.265	27.401 90
Coyolar	355.676	2.390 25	323.928	3.308 40	234.255	2.526 85	203.348	2.360 00	182.802	1.973 85	265.543	2.840 25	225.770	2.115 80	386.369	3.389 70	403.994	4.105 70	311.462	3.577 75	209.481	1.973 65	406.277	3.284 15	3.508.905	33.846 35
Cascajal	62.955	242 20	94.827	625 25	61.373	551 15	86.463	713 20	197.069	1.519 60	86.095	847 65	139.260	1.349 50	86.651	819 00	69.352	686 15	34.327	334 90	35.052	313 00	11.320	131 25	964.744	8.132 85
Cambalache	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Roble	22.307	152 35	8.122	237 15	28.156	193 35	5.656	289 10	6.545	181 80	11.049	176 45	2.134	41 65	21.513	203 30	19.493	581 85	37.697	270 15	2.281	20 95	47.655	759 05	212.608	3.007 15
Barranca	14.058	155 70	26.071	311 60	19.607	218 20	18.011	68 70	61.604	707 35	57.423	678 80	31.966	395 00	33.822	416 65	23.782	275 65	20.942	203 25	17.224	210 50	21.138	234 75	345.648	3.876 15
Esparta	122.381	1.049 05	96.852	1.032 55	222.581	1.725 10	58.045	458 15	120.166	1.598 25	174.417	1.819 80	124.072	1.165 30	62.174	689 60	79.588	1.086 10	120.644	1.025 75	63.241	884 80	78.912	903 15	1.323.073	13.437 60
Puntarenas	2.074.002	32.023 20	1.703.437	30.401 65	1.853.234	34.850 65	1.748.328	30.842 30	1.976.892	33.444 30	1.639.804	25.618 35	2.494.426	38.169 85	2.407.674	37.563 55	2.165.067	31.025 60	1.533.673	22.869 20	638.357	8.983 85	2.837.860	48.899 50	23.072.754	374.692 00
Conductores	2.626.857	12.313 65	3.046.792	13.218 35	1.961.285	5.304 62	1.715.048	7.136 25	1.528.704	3.363 62	2.040.127	6.992 70	843.527	5.173.95	1.017.905	8.679 20	1.173.086	6.304 30	1.287.661	5.639 21	1.723.168	7.461 89	1.910.479	10.037 75	20.874.439	91.625 49
TOTAL	7.883.155	₡ 76.713 30	8.840.459	₡ 95.324 60	7.527.285	₡ 95.639 87	6.999.298	₡ 79.288 55	6.384.032	₡ 68.762 27	6.014.999	₡ 58.022 70	5.678.015	₡ 64.592.30	5.958.764	₡ 69.312 35	5.692.953	₡ 60.131 30	4.861.873	₡ 47.760 76	4.476.921	₡ 39.412 94	7.575.698	₡ 89.387.95	77.893.452	₡ 844.348 89
Proporción kilos por kilómetro	475.066.707		588.786.905		590.766.037		489.737.801		424.720.630		358.386.041		398.964.175		428.118.282		370.174.799		321.059.611		222.802.537		546.665.950		5.215.249.475	
Promedio kilómetros recorridos	60		66		78		70		67		59		70		72		65		66		50		72		67	

R. L. BONILLA
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. ESCALANTE
Auditor General

Nº 16

FERROCARRIL AL PACIFICO

Estado de cuenta "Material Rodante" al 31 de diciembre de 1921
Comparación entre el valor que acusa lo existente y el saldo de esta cuenta según los libros

LOCOMOTORAS

1	Locomora Nº	1	₡	23500 00	
1	—	4		19131 72	
1	—	5		19036 78	
1	—	6		26961 40	
1	—	8		27827 25	
1	—	9		25400 82	
1	—	10 (en reparación total)		27936 79	
1	—	11		30930 52	
1	—	12		30930 52	
1	—	14 (La Gandoca) sin valor		.....	
1	—	15		11812 55	
1	—	16		11812 56	
1	—	17 (nueva 1921)		129700 04	
1	—	18 (nueva 1921)		125449 75	₡ 510433 70
Total.. 614					

COCHES 1ª CLASE

12	Números 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-40-41.		
9	Números 20 a 28.—Segunda Clase.		
Total.. 21	(Importados 13—construídos 8)		165112 69

EQUIPAJES Y CABOOSES

8	Números 50-51-52-60-61-62-63-64		42681 40
2	Sin número.		
Total.. 10			

CARROS PLATAFORMA

20	Números 600-603-604-605-606-607-611-612-614-621 623-624-630-631-626-627-801-802-803-706 (viejos reconstruídos).	₡ 48101 20		
10	Números 640 al 649 (nuevos 1921)	92904 81		141006 01
Total.. 30				
	Pasan		₡	859233 80

Vienen			₡	859233 80

CARROS CAJON

36 Números 200–201–205–206–207–208–209–210–211–213 214–216–217–218–219–221–222–223–224–225 226–228–229–231–232–233–234–235–202–203 100–102–103–101–903–204 (viejos reconstruídos).....	₡	98892 00		
15 Números 240 a 254 (nuevos 1921)		228537 50	₡	327429 50
Total.. 51				

CARROS GANADO

6 Números 301–302–305–304–306–303	₡	22530 00		
5 Números 310 al 314 (nuevos 1921).....		68236 71		90766 71
Total.. 11				

CARROS GONDOLAS

9 Números 700–701–702–703–704–705–706–900 (Panameño) 901 (Panameño) viejos reparados.	₡	20625 30		
5 Números 710 a 714 (nuevos 1921)		62464 54		83089 84

EQUIPO DE TRABAJO

13 Carros viejos en servicio.....	₡	4201 00		
4 Nuevos (1921)		3229 29	₡ 7430 29	
Total.. 17				
1 Martinete.....	₡	12000 00		
1 Grúa (estimación).....		5002 80		
1 Pala vapor.....		5002 80	22005 60	29436 89

MOTORES (AUTOS)

1 Número 1.....	₡	2393 85		
1 — 2.....		1948 36		
1 — 3.....		2011 79		
1 — 4.....		3021 00	₡ 9375 00	
Total inventario			₡	1399330 74
Saldo según cuenta del Mayor.....				1679037 72
Diferencia.....			₡	279706 98

que se explica como sigue: Cargos a Material Rodante en vez de a Gastos Explotación (Mantenimiento del Equipo) por reparaciones, renovaciones y reconstrucciones a locomotoras, coches y carros así:

Libro	Mayor	Nº	2	folio	15	año 1906.....	₡	63 79	
—	—		2	—	77	— 1907.....		27636 50	
—	—		2	—	129[158	— 1908.....		9826 21	
—	—		2	—	221	— 1910.....		2045 68	
—	—		2	—	301[376	— 1913.....		14082 69	
—	—		2	—	376–77	— 1014.....		26342 78	
—	—		2	—	377[461	— 1915.....		39709 53	
—	—		2	—	461	— 1916		12200 25	
—	—		2	—	461[489	— 1917		21206 43	
—	—		2	—	489	— 1918.....		8746 41	
—	—		3	—	22	— 1919.....		9380 66	₡ 171899 93

Locomotora Nº 3 destruída por explosión 1920:

Costo.....	₡	40205 00	
Descargaron de cuenta Material Rodante		30000 00	
Diferencia.....	₡	10205 00	10205 00
Total cargos indebidos de 1906 a 1919.....			₡ 182104 93

Material Rodante inutilizado y perdido en el trascurso del tiempo, no reconstruído y que dejaron de abonar a esa cuenta:

Locomotoras	Números 2–7.—Carros 65–202–215–220–230 707–708–709–300–303–307–603–608–609–610 613–615–616–617–618–619–620–625–628–269 800–804–805.....	97902 05
Gran total.....		₡ 279706 98

Este total es el valor que habría que descargar de la cuenta Material Rodante para dejarla en su justo valor, esto es, en lo que realmente representa el equipo de la Empresa el día 31 de diciembre de 1921.

San José, 28 de enero de 1922.

R. L. Bonilla
Tenedor de Libros,

Vº Bº
M. G. Escalante
Auditor General

Nº 17

FERROCARRIL AL PACIFICO

Estadística de Trafico. Año 1921

FLETES

Kilos transportados		77893452
Producto	₡	844348.89
Proporción kilos transportados en un kilómetro		5215249475
Promedio de trayecto recorrido		67 kilómetros
Producto por 1000 kilos por kilómetro	₡	0.16190 (*)
Kilometraje de carros cargados		644703
Producto por kilómetro de carro	₡	1.31

PASAJES

Pasajeros transportados		208049
Producto	₡	416818.15
Proporción pasajeros transportados en un kilómetro		7079383
Promedio de trayecto recorrido		34 kilómetros
Producto por pasajero por kilómetro	₡	0.05888
Kilometraje de coches		560620
Producto por kilómetro de coche	₡	0.74

COMBUSTIBLE PARA LOCOMOTORAS

Leña 1342043 piés cúbicos			₡ 228472.95
Carbón 2474652 kilos			234556.38
Total			₡ 463029.33
Consumo por kilómetro de tren	₡	1.80	
Consumo por kilómetro de carro		0.384	

Kilometraje total de trenes (transporte)		257294
Productos de explotación	₡	1401061.39
Producto por kilómetro de tren	₡	5.445
(*) Nota.—*Fletes: total kilos por kilómetro*		5215249475
Menos: por cuenta de la empresa		855000000
Kilos por kilómetro, flete comercial.		4360249475
Producto bruto		844348.89
Menos: por cuenta de la empresa		77000.00
Neto	₡	767348.89

Producto 1000 kilos por kilómetro (sin los fletes de la empresa) ₡ 0.176

R. L. Bonilla
Tenedor de Libros

Vº Bº
M. G. Escalante
Auditor General

FELIPE J. ALVARADO & Co.

San José, 7 de marzo de 1922.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

S. D.

Muy señor nuestro:

Con gusto damos a Ud. el informe que se sirve solicitar en su atenta circular del 11 del mes recién pasado.

Durante el año 1921 se han hecho las mejoras que pasamos a narrar en nuestros negocios de Plantas Hidro-eléctricas y Teléfonos.

Planta de San Antonio de Belén

Se han hecho trabajos en la zanja, que consta de cuatro kilómetros de extensión, de limpieza, pues durante la estación de aguas las continuas crecientes llenan de lodo y piedras el cauce: para facilitar la operación de limpieza se están haciendo compuertas a distancia de 500 metros una de otra de las cuales han quedado terminadas dos y se ha dado principio a la construcción de otras.

Las líneas conductoras de la corriente han sido instaladas en postería de hierro, cambiando un trayecto que había en postería de madera.

Se han construido y terminado tres casas para empleados y se han protegido las dos grandes compuertas de la presa y estanques, con casas cubiertas de techo de hierro galvanizado.

La línea telefónica entre las diferentes plantas ha sido colocada en postería de hierro para mayor seguridad en el servicio y para que éste sea más eficaz.

Planta de Río Segundo

En esta planta fué necesario cambiar el tubo conductor del agua a la turbina y se hizo una nueva casa para el Administrador. Ese trabajo ha quedado ya terminado y la planta puesta de nuevo al servicio.

Planta de Porrosatí

Actualmente se está cambiando el tubo que se encontraba completamente inutilizado y creemos terminar durante el corriente año ese trabajo. Lo mismo que el tubo, la maquinaria de esta planta se encuentra en muy mal estado, por lo cual se está cambiando también. Después de tres años de no prestar servicio esta planta esperamos ponerla de nuevo a trabajar una vez terminados los cambios indicados, o cual confiamos será en el curso de este año.

Planta de Hatillo

En esta planta se ha ampliado la zanja en casi toda su extensión y se ha cambiado un generador monofásico por otro trifásico que desarrolla doscientos kilovatios, máximo que se puede aprovechar con la cantidad de agua del río. Actualmente está llevando parte del alumbrado incandescente y los teatros.

Líneas Generales

En la ciudad se están cambiando los postes que se encuentran en mal estado y mejorando considerablemente la instalación mediante el aumento de cobre en los puntos donde el voltaje no es lo suficiente alto. Se ha extendido el servicio hasta el poblado de Paso Ancho y actualmente estamos extendiendo nuestras líneas en el barrio Luján y por otros lugares donde hay solicitud de corriente.

Teléfonos

Ha quedado ya terminado el trabajo de instalación de un cable de cien números, pedido en 1919, para extender el servicio de la ciudad: se han cambiado varias cajas de distribución del sistema antiguo por otras modernas y más pequeñas. Actualmente nos ocupamos de cambiar varios cables que han sido dañados por los incendios, lo que representa una pérdida positiva para nuestra empresa, pues no hemos logrado conseguir aseguro que nos proteja.

Seguimos mejorando este servicio paulatinamente y esperamos que muy pronto podamos aumentar el número de abonados, una vez que sea posible obtener rápidamente materiales del exterior.

Dejamos en esa forma satisfechos sus deseos y quedamos de Ud. muy atentos y s. s.,

Felipe J. Alvarado & Co.

TEATRO NACIONAL

San José, 15 de febrero de 1922.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

S. D.

Señor:

Tengo el honor de corresponder a la orden de ese Ministerio informando a Ud. sobre el establecimiento a mi cargo.

En el Teatro Nacional no ha sido posible ejecutar una labor eficiente, no por falta de voluntad de mi parte, sino por motivos de orden económico que esa Secretaría mejor que nadie conoce, pues hasta el personal mismo del Teatro ha sido reducido al escaso número de tres individuos, sin que esto haya sido motivo para que todas las dependencias de este establecimiento estén en el más completo orden y aseo.

El Teatro Nacional en el curso del año trascurrido ha abierto sus salas para que en ellas se efectúen dos grandes bailes con motivo de las Fiestas Centenarias: uno del elemento social capitolino, que tuvo verificativo la noche del 15 de setiembre, y otro de los Gremios Obreros que lo tuvo la noche del 18 del mismo mes. Sobre ambas fiestas tuve el honor de informar en su oportunidad a esa Secretaría.

También tuvieron lugar en el Coliseo con fines de beneficencia, 4 conciertos.

En el mes de marzo fué concedido el uso de este Teatro a la Compañía Dramática «Mercedes Navarro», la que debutó el 2 del propio mes, y dió su última función el 27 del mismo mes, habiendo tenido una entrada bruta como producto de sus 21 representaciones, la suma de ₡ 12,912-25.

En el mes de octubre debutó en este mismo Coliseo, la «Compañía de Opera Italiana Bracale» que dió su primera función el 30, y su último espectáculo en la noche del 16 de noviembre, habiendo tenido un producto general por sus 18 representaciones, de ₡ 91,324-50.

La Empresa Teatral «Hermanos Soler» también presentó en este Teatro 12 espectáculos, con una entrada de ₡ 12,855-50.

Durante el año el establecimiento ha recibido la visita de 1714 personas, en su mayoría turistas, habiendo sido debidamente atendidos, y habiéndoseles dado también, cuantos informes necesitaron sobre este Teatro, que es sin duda el primero de la República.

No teniendo más que informar a esa Secretaría, tengo el placer de suscribirme con todo respeto su atento s. s.,

JENARO CASTRO MÉNDEZ

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

RELOJERO OFICIAL

San José, 14 de febrero de 1922.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

S. D.

Señor:

Tengo el gusto de enviarle a Ud. para imponerlo de mi labor como relojero oficial, el presente informe.

He tratado de desempeñar lo mejor que me ha sido posible mis funciones de relojero oficial, con el fin de cumplir lo que la ley prescribe y para evitar las críticas que la prensa o particulares podrían dirigir a esa Secretaría.

Como ya he indicado en informes anteriores, la ciudad ha aumentado considerablemente; numerosas son las oficinas nuevas que se crean para el buen desarrollo de los servicios públicos. Cada una de ellas, por regla general, tiene su respectivo reloj. Por otra parte, hay numerosos relojes sumamente viejos, los cuales por lo mismo, hay que estarlos reparando con frecuencia y tenerlos en constante observación. Esto me ocasiona a veces grandes desembolsos porque de mi propio peculio tengo que comprar a mis colegas los accesorios necesarios para ponerlos en buen estado.

Los trabajos los ejecuto lo más pronto que me es posible para evitar trastornos en las oficinas y los hago lo mejor que puedo, para que sean duraderos.

Unicamente me he tardado un poco en componer el reloj de la Penitenciaría debido a su mal estado; varias fueron las piezas nuevas que tuve que ponerle para dejarlo en buenas condiciones.

A pesar de las dificultades anotadas, la hora oficial que se me da la mantengo hasta donde me es posible en todos los relojes del Gobierno.

Como lo he indicado anteriormente es necesario que el Gobierno compre algunos relojes para reponer los que están casi inservibles por sus dilatados servicios.

Los relojes que he reparado son los siguientes:

1 del Registro de la Propiedad
1 de la Corte Suprema de Justicia
1 del Resguardo
1 del Teatro Nacional
1 de la Alcaldía Segunda
1 de la Casa Presidencial
1 de la Oficina de Ankilostomiasis

1 del Cuerpo de Bomberos
1 del Ministerio de la Guerra
1 de la Comandancia de Plaza
1 de la Contaduría Mayor
1 del Departamento de Paquetes Postales
8 de varias escuelas
1 del Colegio de Señoritas
1 de la Cárcel de Mujeres
1 de la Alcaldía Primera
1 del Cuartel Bella Vista
1 del Cuartel de la Segunda Sección de Policía.

Estos y los demás pertenecientes al Gobierno suman ciento cincuenta relojes que están siempre bajo mi constante vigilancia.

En espera de que el señor Secretario de Estado encuentre mi labor eficiente, me suscribo de Ud. atento s. s.,

GREGORIO SOTO Q

NORTHERN RAILWAY COMPANY

San José, febrero 23 de 1922.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

Su Despacho

Señor:

A continuación tengo el honor de rendir a Ud. el informe anual de los trabajos y operaciones de la Northern Railway Company durante el año que terminó el 31 de diciembre de 1921.

Vía

El total de millas de línea en explotación, incluyendo las vías principales, desvíos, ramales y estribos, al finalizar el año era de 65,540.

Durante el año se prolongaron las vías en el Muelle Nacional en una distancia de 0.028 millas.

Renovación de rieles y traviesas

Rieles	50 libras	60 libras	Total
Usados	28	10	38

Traviesas	Creosotadas	Del país	Desvíos	Total
Nuevas	28	14383	2	14413
Usadas	550	.....	....	550
	578	14383	2	14963

Entre las Millas 19½ y 22½ los rieles de 50 libras fueron cambiados por rieles de 60 libras.

Lastre y reparación de vías

Del depósito de Lastre de Sterling se extrajeron los siguientes materiales:

Lastre	49	carros
Arenón	356	»
Piedra	21	»
Total	426	carros

Que fueron distribuidos en la forma siguiente:

Lastre

Reparación de vías	14	carros
Vendido a particulares	35	»
Total	49	carros

Arenón y piedra

Reparación de vías	15	carros
Reparación de edificios	31	»
Reparación de puentes	24	»
Vendido a particulares	307	»
Total	377	carros

Durante el año se efectuaron los siguientes trabajos:

Número total de pies de vía balastada	46,781
Número total de pies de vía nivelada	157,869
Número total de pies de desagües limpiados	65,654
Número total de millas de trocha limpiadas	248.7
Número total de millas de trocha desyerbadas	93.6
Número total de carros de lastre, tierra, arenón y piedra cargados y descargados	6,367

Palas de vapor

Pala Nº. X-2099

Trabajó durante los meses de mayo a diciembre en la Milla 5¼ y cargó 6,367 carros de tierra y piedra que fueron distribuidos en la forma siguiente:

Para el relleno en los terrenos del Hospital en Limón	5721	carros
Para el muro de protección del puente de Guácimo	12	»
Para el relleno en 12 Millas (Ferrocarril de C. R.)	80	»
Para el relleno en 2 Millas (Ferrocarril de C. R.)	19	»
Distribuidos entre las Millas 5 y 6 de la Northern Railway Company	535	»
Total	6367	carros

Pala Nº. X-2016

Durante el mes de diciembre trabajó en el depósito de Lastre de Sterling cargando 153 carros de los cuales:

Fueron utilizados en balasto de vía	80	carros
Fueron utilizados en el Estribo de Monte Verde	3	»
Fueron utilizados para la nueva calle del Hospital de Limón	70	»
Total	153	carros

Derrumbes y lavados

Durante el año de 1921 no han ocurrido ni derrumbes ni lavados en las líneas de esta Empresa.

Mejoras y trabajos especiales

Se redujo la curva en la Milla 2½ Estribo de Liverpool.
Igual trabajo se efectuó en la curva de la Milla 5¼.
Se prolongaron las tuberías de cañería para las nuevas casas de empleados en los terrenos del Hospital.

OBRAS

Puentes

Se repararon todos los puentes pequeños de acero entre Moin y Zent.

Edificios

Limón.—Se reparó el tanque de depósito de petróleo crudo.
Se repararon los edificios de las bodegas de materiales y de aceites; la casa de habitación del Jefe de Talleres y el edificio de la Estación.
Se hicieron alteraciones en el Garage de carritos motor y se construyó un cobertizo para guardar material rodante.

Sandoval.—Se destruyeron la casa del mandador de la cuadrilla y el campamento de peones y se construyeron una casa nueva para el mandador, dos casitas para peones y un galerón para carros.

Río Madre.—Se destruyó el campamento viejo y se construyeron una casa nueva para el mandador de la cuadrilla, dos casas para peones y un cobertizo para carros y herramientas.

Zent.—Se reparó el edificio de la Estación.

Estrada.—Se destruyó el galerón viejo para carros.

Beverly.—Se construyeron una casa para el mandador de la cuadrilla, tres casitas de dos cuartos cada una para peones y un galerón para carros.

Material rodante

Durante el año se hicieron reparaciones de consideración al siguiente material rodante:

6 locomotoras
31 carros de pasajeros
116 carros de carga
6 carros de trabajo

Fueron pintados 5 carros de pasajeros y 9 carros de carga.
Fueron reconstruidos el carro para trasporte de fruta N°. 843 y los carros campamento Nos. X-2046 y X-2047 y el carro campamento N°. X-2039 fué equipado con baño e inodoro.

Muelle Nacional

Durante el año se hicieron reparaciones generales al Muelle Nacional, lo mismo que los siguientes trabajos:

Se inspeccionaron, repararon y reforzaron los pilotes creosotados los cuales fueron forrados con láminas de cobre.

Se reforzaron y cambiaron algunos de los tirantes y guarda rieles.

Se hicieron y colocaron nuevos protectores de jarcia.

Se repararon los equipos y botes para los buzos.

Se repararon los botes para servicio del muelle, uno de la United Fruit Company y la lancha de la Capitanía de Puerto.

Se repararon y reforzaron los postes de dique.

Se reparó la plataforma de la bodega del Gobierno.

Se construyó una nueva plataforma para el desembarque de pasajeros.

Se colocaron nuevos pescantes de botes en el muelle.

Se pintó y arregló la casa de la bomba.

Estadística

El movimiento financiero y de trasportes fué el siguiente:

Total de entradas, oro americano		$ 750,910-18
Total de gastos, oro americano		$ 592,516-97
Pasajeros trasportados		82,772
Exportaciones: Bananos	Racimos	3.411,266
Flete local	Kilos	14.865,853
Encomiendas	Kilos	106,745
Ganado caballar	Cabezas	132
Ganado vacuno	Cabezas	303
Madera	Pies lineales	2.451,989

Con toda consideración soy del señor Ministro,

Su atento y s. servidor,

G. P. Chittenden
Administrador

COSTA RICA RAILWAY COMPANY LTD.

San José, febrero 23 de 1922.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

Su Despacho

Señor:

Tengo el honor de presentar a Ud. el informe de los trabajos y operaciones de la Costa Rica Railway Company Ltd., durante el año que terminó el 31 de diciembre de 1921.

VÍA

El total de millas de líneas férreas en explotación, que incluye la vía principal, ramales, desvíos y estribos, al finalizar el año era de 189,474.

Durante el año se construyeron:

Nuevo estribo en Monte Verde, Milla 32½	0.324	millas
Nuevo estribo en Monte Verde, tanque de aceite	0.032	»
Prolongación del apartadero de La Gloria	0.034	»
Extensión del estribo de Turrialba	0.014	»
Total	0.404	millas

Y se removieron:

El estribo de la Milla 47¼	0.038	millas
El estribo de la Milla 56-1	0.031	»
Arreglo del apartadero Milla 47¾, Línea Vieja	0.009	»
Apartadero de la Bodega de Cartago	0.081	»
Total	0.159	millas

RENOVACIÓN DE RIELES Y TRAVIESAS

RIELES	50 LIBRAS	60 LIBRAS	TOTAL
Nuevos	....	56	56
Usados	31	10	41
Total	31	66	97

Traviesas	Creosotadas	Del país	Desvíos	Total
Nuevas	....	21394	10	21404
Usadas	135	.....	....	135
Total	135	21394	10	21539

En Las Lomas se cambiaron 0.159 millas de rieles de 50 libras por rieles de 60 libras y en Peralta 0.322 millas de la misma clase de rieles.

Lastre y reparación de vías

Del depósito de Lastre de El Yas se han extraído los siguientes materiales, durante el año:

Lastre	230	carros
Arenón	19	»
Piedra	49	»
Total	298	carros

Que fueron distribuidos en la forma siguiente:

Lastre

Reparación de vías	158	carros
Reparación de edificios	27	»
Reparación de puentes	45	»
Total	230	carros

Arenón y piedra

Reparación de vías	45	carros
Reparación de edificios	5	»
Reparación de puentes	18	»
Total	68	carros

Durante el año se llevaron a cabo los siguientes trabajos:

Número total de pies de vía balastada	65,212
Número total de pies de vía nivelada	246,254
Número total de pies de zanjas limpiadas	379,399
Número total de millas de vía desyerbada	356.0
Número total de millas de trocha limpiada	434.0
Número total de carros de lastre y piedra cargados y descargados	281
Número total de carros de arenón cargados y descargados	17
Número total de carros de piedra y tierra cargados y descargados	7,862

Palas de vapor

Pala Nº. X-2006

Durante los meses de enero a marzo trabajó en la Milla 59¾ cargando 5,936 carros de tierra y piedra, que fueron descargados cerca de ese mismo lugar.

De marzo a mayo trabajó en la Milla 53½ de la Línea Vieja y cargó 1,226 carros de tierra y piedra, descargando 554 carros debajo del puente Este de Guácimo; 476 en el lavado de Parismina y 196 en el Ramal de Río Frío.

Pala Nº. X-2099

Durante enero trabajó en el nuevo estribo de Monte Verde, cargando 499 carros de tierra y piedra, de los cuales 235 fueron utilizados en el nivelado de dicho estribo; 192 en la Milla 45⅛ y 72 en el puente de Guácimo.

Durante febrero cargó 48 carros de piedra y tierra en la Milla 46¾ que fueron descargados en el puente de Guácimo.

Derrumbes y lavados

Durante el año ocurrieron los siguientes derrumbes:

Enero 24.—En la Milla 45¾.
Junio 15.—En las Millas 45¾ y 68.
Julio 16.—En la Milla 45¾.
Julio 22.—En la Milla 45¾.
Julio 25.—En la Milla 36.
Julio 29.—En la Milla 45¾.
Agosto 3.—En la Milla 35¾.
Agosto 16.—En la Milla 40½.
Agosto 26.—En las Millas 48 y 54¼.
Setiembre 5.—En las Millas 76½ y 76¾
Setiembre 22.—En la Milla 59¾.
Octubre 14.—En la Milla 45¾.
Octubre 15.—En la Milla 45¾.
Octubre 16.—En la Milla 45¾.
Noviembre 4.—En las Millas 41 y 48.
Noviembre 5.—En las Millas 58, 59¾ y 79.
Noviembre 9.—En la Milla 47¼.
Noviembre 11.—En la Milla 48½.

Ocurrió el día 11 de noviembre un lavado al lado Este del puente de Torito.

Mejoras y trabajos especiales

Durante el año se iniciaron los siguientes trabajos:

Construcción de un nuevo apartadero en Alajuela.
Construcción de un nuevo apartadero en la Milla 32½.

Y se terminaron los siguientes trabajos y mejoras:

Relleno en la Milla 45⅛.
Se limpió el derrumbo de Piedra del Fuego.
Se arregló el relleno entre las Millas 47 y 47½.

Se arregló el dique de Barbilla.
Se rellenó el lavado de Parismina.
Se hizo un relleno debajo del puente Este del río Guácimo.
Se balastó la vía entre las Millas 33 y 34, lo mismo que entre las Millas 57 y 58.
Se construyó un muro de protección en el río Matina en la Milla 21½.
Se reparó la presa y la caja de toma de agua para la cañería de Siquirres.

OBRAS

Puentes y Alcantarillas

Se reparó la estructura o puente de pilotes para las líneas férreas del edificio de la Aduana de Limón.
Se cambiaron los puentes de las Millas 68, 73, 94, 96, 99 y 115.
Se hicieron reparaciones de consideración en los puentes de Moin y Guácimo.
Se construyó un nuevo tramo de puente en Torito.
Los puentes de Bonilla, Parismina, Reventazón, Chiriquí, Guayabo, Ciruelas, Río Segundo, New Jersey, Jiménez, San Juan Este, San Juan Oeste y Foxhall fueron raspados, limpiados y pintados.
Se reparó el bastión del lado Oeste del puente de Río Segundo.
Se prolongó la alcantarilla de la Milla 58¼.
Se hizo un relleno debajo del puente Este del río Guácimo.

Edificios

Durante el año se efectuaron los siguientes trabajos de reparación y construcción de edificios:

Limón.—Se construyeron una nueva oficina para el Despachador de Trenes y una prolongación a la bodega de fletes.
Se reparó el edificio de la estación.

Cocal.—Se construyó una nueva plataforma para pasajeros y carga.

Cimarrones.—Se destruyeron la casa del mandador de la cuadrilla, el campamento y cocina para peones y se construyeron una casa nueva para el mandador de la cuadrilla, dos casitas para peones y un cobertizo para carros.

Matina.—Se reparó el edificio de la estación.

Siquirres.—Se reparó el edificio de la estación y se construyeron trece casitas para empleados en ese lugar.

Parismina.—Se construyeron una casa para el mandador de la cuadrilla, tres casitas para peones y un cobertizo para carros. El campamento viejo fué destruido.

Santa Clara.—Se construyó una casa para el mandador de la cuadrilla.

Guápiles.—Se reparó el edificio de la estación.

Las Lomas.—Se reparó el edificio de la estación.

San José.—Se construyó un cuarto provisional para las baterías de telégrafo.

Alajuela.—Se construyó una casa para el mandador de la cuadrilla.

Varios

Para el servicio de los distintos departamentos de la Empresa, fueron suministrados 796 trenes de trabajo durante el año 1921.

1068 carros de mercaderías de importación fueron trasportados durante el año, con un promedio de 1.2 días de tránsito entre Limón y San José.

Material rodante

Durante el año se hicieron reparaciones de consideración a:

12 locomotoras
43 carros de pasajeros
225 carros de carga
5 carros de trabajo

Fueron reconstruidos:

1 carro de pasajeros
9 carros de carga
1 carro para campamento
1 carro para conductores

Y fueron pintados:

19 carros de pasajeros
23 carros de carga

Talleres

En los talleres de San José fué instalada una máquina eléctrica para soldar metales.

Muelle Metálico

Durante el año se efectuaron los siguientes trabajos en dicho muelle:

El muelle fué raspado y alquitranado.

Se reparó el piso del muelle.

Se cambiaron algunas barras, tirantes y pilotes de protección.

Se hicieron pernos nuevos para las grúas, los cuales fueron reforzados, alquitranados y pintados.

Se repararon los pilotes que se encuentran dentro del agua.

Se repararon la casa de habitación y oficina del Superintendente del muelle.

Se repararon los carretillos para mercaderías, las eslingas y carritos para servicio del muelle.

Se construyó una plataforma para las bodegas del Gobierno.

Se construyeron un nuevo embarcadero para pasajeros y otro para ganado.

Se arregló el taller de herrería del muelle, instalándose una fragua nueva.

Se pintaron los postes de la luz eléctrica.

Se repararon los equipos y botes para buzos.

Se arreglaron los botes para el servicio del muelle.

Fueron engrasados y pintados los repuestos para reparaciones del muelle.

Estadística

El movimiento financiero y de trasportes fué el siguiente:

Total de entradas, oro americano		$ 1.299,611-80
Total de gastos, oro americano		$ 1.644,916-93
Total de pasajeros trasportados		998,743
Exportaciones: Cueros	Kilos	44,238
Exportaciones: Café	Kilos	9.583,333
Exportaciones: Bananos	Racimos	2.269,996
Importaciones	Kilos	11.410,471
Flete local	Kilos	68.427,966
Encomiendas	Kilos	2.986,020
Ganado caballar	Cabezas	1,321
Ganado vacuno	Cabezas	18,652
Madera	Pies lineales	5.695,559

Con protestas de mi distinguida consideración, soy del señor Ministro su atento y s. servidor,

G. P. Chittenden
Administrador

UNITED FRUIT COMPANY

San José, febrero 23 de 1922.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

Su Despacho

Señor:

Tengo el honor de presentar a Ud. el informe de las operaciones de la United Fruit Company, en esta República, durante el año de 1921.

Cultivo de bananos

El 31 de diciembre teníamos cultivadas:

En el distriso de Santa Clara	99	hectáreas
En el distrito de Siquirres	2663	»
En el distrito de Zent	1530	»
En el distrito de Río Banano	604	»
En el distrito de Estrella	2732	»
Total	7628	hectáreas

Exportación de bananos

La exportación de bananos durante el año fué de:

Vía Puerto Limón	5.591,813	racimos
Vía Guabito (Sixaola)	2.726,768	»
Total	8.318,581	racimos

De la cantidad exportada fueron destinados a:

Estados Unidos de Norte América	6.666,661	racimos
Inglaterra	1.651,920	»
Total	8.318,581	racimos

Naranjas y grape-fruit

La exportación de naranjas y grape-fruit fué la siguiente:

Naranjas	1885 cajas
Grape-fruit	390 »
Total	2275 cajas

Departamento de Hospitales

El movimiento de enfermos en el Hospital de la Compañía en Limón, durante el año, fué el siguiente:

Entradas	4272
Salidas	4008
Defunciones	156
Quedaban en el Hospital el 31 de diciembre	108

El número de enfermos atendidos en el Hospital de la Compañía durante el año, por cuenta de la Junta de Caridad de Limón fué:

Entradas	503
Salidas	465
Defunciones	25
Quedaban en el Hospital el 31 de diciembre	13

Soy del señor Secretario con toda consideración muy atento y s. servidor,

G. P. Chittenden
Administrador

DIRECCION GENERAL DE MINERIA

San José, 28 de febrero de 1922.

Señor don Narciso Blanco Mora, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

S. D.

Con el presente oficio tengo el agrado de presentar a Ud. una reseña sintética de la labor de esta Dirección General en el año de 1921, junto con los anexos más indispensables. He tocado ciertos puntos doctrinarios, técnicos, legales o administrativos, que requieren más completa exposición, la misma que será objeto de informes especiales.

Aprovecho esta oportunidad para expresar mi agradecimiento al señor Presidente de la República y a Ud., por la confianza que en mí depositaron al encargarme la organización y desempeño de este nuevo e importante Departamento de la Administración Pública. Asimismo, deseo exteriorizar mi gratitud a los demás señores Secretarios de Estado por la parte que les ha cabido en mi nombramiento, y por las repetidas pruebas de estimación que de ellos he recibido.

De Ud. con toda consideración, muy attº. y s. s.,

J. BALTA
Director General de Minería y Petróleo

CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN.—La creación de este nuevo departamento de la Administración Pública, data implícitamente del 24 de junio del año próximo pasado, fecha del acuerdo Nº. 116 en virtud del cual, «mientras no se decreten las reformas legislativas a las Ordenanzas y demás leyes de minería, y no se organice el departamento especial de la industria de minas y petróleo de que se ha hecho mérito, no se admitan nuevas proposiciones de contratos de esta índole, y quedan pendientes en esta Secretaría los que actualmente están en trámite». (Anexo I).

La creación explícita fué decretada el 24 de diciembre último, definiendo con toda claridad sus atribuciones y programa, en los siguientes términos: «Establecer un departamento técnico para que tenga a su cuidado el estudio de todos los asuntos relacionados con el petróleo, sustancias similares y minas en general; y a vigilancia del buen cumplimiento de los contratos existentes sobre minas y petróleo». (Anexo II).

ATRIBUCIONES.—Las atribuciones de esta Dirección, conforme al acuerdo trascrito, son, desde el punto de vista técnico y técnico-legal, estudio de todos los asuntos públicos relativos al petróleo y minas en general, y vigilancia del buen cumplimiento de contratos y concesiones.

En lo primero, tiene que estar comprendido todo lo relativo a:

Discusión y preparación de nuevos contratos y concesiones.
Nueva legislación y reglamentación.
Estudios geológicos y levantamiento de planos y mapas.
Enseñanza técnica, vulgarización de conocimientos y propaganda.
Necesidades de la industria.

Entre lo segundo, figuran en primer término las concesiones de petróleo y carbón ya otorgadas, y los contratos para la explotación de minas metalíferas o de otros minerales.

Para cumplir y realizar la primera parte, se necesita sin duda, una dedicación y una especialización considerables. A lo primero estoy decidido, y lo segundo, o sea la especialización la he adquirido felizmente durante los 30 años que he ejercido la ingeniería de minas, junto con funciones públicas, en que he tenido que estudiar y resolver numerosos problemas legales y administrativos referentes al petróleo, carbón y minerales en general.

Para la segunda parte, o sea la vigilancia del cumplimiento de contratos y concesiones, precisa también una gran consagración y la preparación técnica del caso, como puede demostrarse con un examen rápido de dos contratos típicos que son el de la «Costa Rica Oil Corporation» y el de la «Abangares Mining Syndicate». Todo en ellos requiere la intervención de funcionarios gubernativos, principalmente técnicos. Así lo demuestra la simple lectura de los artículos 1°, 2°, 3°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10, 11, 13 y 14, del primer contrato; y los artículos 1°, 3°, 5°, 6°, 7°, 8°, 10 y 14, del segundo. (Anexos III y IV).

Para la ejecución de estas atribuciones, la Dirección General de Minería y Petróleo necesita personal auxiliar, con la preparación suficiente, y material apropiado. El primero habrá que irlo contratando, conforme se vaya comprobando su necesidad. Lo segundo, sería conveniente irlo adquiriendo e instalando desde ahora en previsión de las necesidades más inmediatas; y puede ser desde luego el siguiente:

Un pequeño museo de minerales industriales, metalíferos o no, y combustibles.
Una biblioteca especial, comprendiendo no sólo libros, sino también revistas.
Un gabinete de topografía y dibujo, con pocos pero buenos instrumentos.

PROGRAMA.—Para cumplir el doble propósito de su creación, la Dirección General de Minería y Petróleo se ha trazado un programa máximo, cuya realización demanda tiempo, y un programa mínimo de realización inmediata, que anualmente se irá formulando. El máximo, no sólo es vasto, sino que será creciente y progresivo, siguiendo unas veces, adelantando otras, el desarrollo de la minería. El mínimo para 1921 se ha realizado porque comprendía los proyectos de reforma radical y completa de la legislación minera vigente, así como de la ley sobre concesiones de petróleo, que están ya preparados y que serán presentados en la presente legislatura al Congreso. También comprendía el Primer Padrón de Minas y la Primera Estadística Minera de la República, obras ambas que están listas y serán publicadas en breve.

Cabe también distinguir en el programa de una institución como la Dirección de mi cargo, lo que es permanente y lo que es transitorio. Es de este carácter la

reforma de la legislación, porque pasarán muchos años antes de que sea necesaria una nueva. Es permanente, lo que podemos llamar la función fisiológica de este órgano de la Administración.

Teniendo en cuenta las ideas enunciadas y el acuerdo por el que se ha creado la institución, el programa general dentro de cuyos términos está incluido el máximo y el mínimo, lo transitorio y lo permanente, tiene que ser sin duda como sigue:

1.—Legislación y tributación minera en general.

Leyes, reglamentos, resoluciones y acuerdos sobre asuntos de interés general y particular.

2.—Legislación y tributación especial para petróleo y similares.

Leyes, reglamentos, resoluciones y acuerdos sobre asuntos de interés general y particular.

Reglamentación para extracción, refinación y trasporte.

3.—Legislación del trabajo, en relación con la minería en general y el petróleo en especial.

4.—Padrón general de minas.

5.—Estadística minera y petrolífera.

6.—Levantamiento de planos catastrales y mineros.

7.—Mapa topográfico, minero y geológico de la República.

8.—Enseñanza técnica, vulgarización de conocimientos y propaganda.

Boletín de la Dirección.

Escuela de Minas.

Conferencias.

9.—Concesiones y contratos.

10.—Vigilancia del cumplimiento de las obligaciones de concesionarios y contratistas.

11.—Cumplimiento de las obligaciones del Estado hacia los mismos.

12.—Vigilancia del cumplimiento de leyes y reglamentos.

13.—Estudios geológicos y geográficos por el Estado solo, o asociado a individuos o compañías nacionales o extranjeras.

14.—Exploraciones mineras o petroleras en cooperación, análoga a la anterior.

15.—Necesidades especiales de la industria, que deben satisfacer los Poderes Públicos para su progreso.

Como se ve, todos los puntos del programa salvo los tres primeros en su parte legislativa, tienen carácter de permanencia. Aparentemente los N°. 6 y 7, son transitorios, pero por el tiempo que demandan y los perfeccionamientos y ampliaciones que hay que introducir en ellos, son prácticamente permanentes. Dentro de cada uno de los 12 puntos del programa permanente, hay un máximo y un mínimo anual.

El máximo coincide con el mínimo, si éste no es cero, que puede serlo por diversas circunstancias en todos estos puntos, salvo en los Nos. 6, 7, 13, 14 y 15. Es decir, que si se forma el padrón, se compila la estadística, se publica el boletín o se crea la escuela, hay que proceder por entero, sin perjuicio de los perfeccionamientos anuales que sean posibles y oportunos; y que la vigilancia en los diversos casos contemplados en el programa, hay que hacerla completa y efectiva. Pero el levantamiento de planos y mapas y los estudios geológicos y exploraciones, pueden abarcar anualmente mayor o menor extensión del territorio, y tener mayor o menor amplitud o detalles.

Tuve oportunidad de dar a conocer al público este programa y el modo de realizarlo, en un reportaje que me hizo el «Diario del Comercio», que fué bien acogido por la opinión general, y que creo oportuno agregar a esta memoria. (Anexo V).

PRESUPUESTO.—La realización del programa reseñado, aun cuando se le reduzca a sus mínimas proporciones, produce el efecto de ser muy costosa.

En todas partes, toda reforma, todo adelanto, se combate, entre otras razones, con la de que no habrá de dónde sacar dinero para llevarla a cabo. Así se combatió la creación del Cuerpo de Ingenieros de Minas en el Perú. Pues bien, el dinero para su sostenimiento fué aumentando todos los años, hasta el punto de que si en los primeros, sólo contó con unas dos o tres mil libras y un local modestísimo, ahora gasta unas veinte mil, y posee biblioteca riquísima, museos y laboratorios, todo instalado en un palacio.

De los puntos del programa de la Dirección de Minería y Petróleo de Costa Rica, la legislación, los reglamentos, la vigilancia de la ejecución de concesiones, no necesita dinero casi, lo que requiere es conocimiento del asunto, actividad y sobre todo apoyo y confianza del Ejecutivo y del Congreso, sin lo cual nada es posible hacer.

La estadística minera requiere algún gasto, pero pequeño, por los viajes y honorarios del o de los comisionados para recoger en los lugares mismos los diversos datos. Los estudios geológicos y geográficos y los levantamiento de planos y mapas, sí exigen desembolsos relativamente fuertes, pero se pueden realizar lentamente al principio, y más rápidamente después, en proporción a los recursos con que se cuente. Y éstos van a ser mucho más abundantes de lo que a primera vista parece. En primer lugar, la contribución territorial minera como signo y condición de la propiedad, en sustitución al trabajo permanente, puede sufragar en gran parte esos gastos. Después la contribución análoga que deben pagar todos los concesionarios de petróleo, con el doble fin de incrementar, inmediatamente, sin esperar que salte este líquido las rentas generales de la Nación; y reducir automáticamente las extravagantes extensiones concedidas. En seguida, el pago por los propietarios de minas a los peritos que levanten, con propósitos de mensura y reposición de hitos, los planes de sus pertenencias o concesiones. Por último, la cooperación voluntaria para los estudios geológicos de los propietarios del suelo, sea que el Congreso declare que el petróleo y el carbón no han dejado de pertenecer en ninguna época al Estado, sea que acepte el interregno que comprende desde el 28 de julio de 1868, hasta el 26 de noviembre de 1913. Este último requiere explicación, no para el caso de que se convierta en ley el proyecto del señor Sáurez, sino para el caso contrario. No para lo primero, porque todos los propietarios estarán interesados en que se hagan estudios de sus terrenos por geólogos imparciales como serían los del Gobierno, y que se les dé a conocer oportunamente los resultados. Pero, se dirá, y en el supuesto de que el debate principista y legalista dé el triunfo a los que sostienen que el Estado no se despojó por la ley del 68 de los derechos de propietario, que las Ordenanzas de Minería le otorgaban sobre los *betúmenes y jugos de tierra.* ¿Qué interés pueden tener los agricultores en los estudios geológicos? Dejando el interés superior que todo costarricense debe tener en estudios y trabajos que redunden en beneficio general, tendrán el interés particular derivado del artículo 16 de esa ley, que abre camino a una fórmuna transaccional entre los subsuelistas y los antisubsuelistas, y que interesando a los dueños del suelo en la producción minera, los decidirá a contribuir a esos estudios, para tener derecho a pedir los informes respectivos.

En uno u otro caso el Gobierno, merced al incentivo del petróleo, podrá conseguir la cooperación pecuniaria y eficacísima del capital nacional o extranjero, para llevar a cabo esos estudios con provecho recíproco, conforme a un convenio análogo al que acaba de celebrar para exploraciones petrolíferas el Gobierno mexicano».

ANEXIONES.—El 1°. de setiembre acordó el Presidente de la República que todo lo relativo a las fuerzas hidráulicas se tramitara y resolviera por conducto de

la Dirección General de Minería y Petróleo, pues había quedado acéfala esta sección de la Secretaría de Fomento, a causa de haber fallecido el cumplido empleado que la tenía a su cargo. (Anexo VII).

Además, y con motivo de haberse producido un grave conflicto en la Colonia de Tilarán, por la ocupación de terrenos de propiedad privada, el Gobierno me comisionó para que como delegado especial, estudiara sobre el terreno la situación territorial en esa zona, y propusiera las medidas conducentes a solucionar el conflicto. (Anexo VIII).

Por lo honroso que fué para mí, no pasaré en silencio, la representación de la Secretaría de Instrucción Pública para los exámenes de bachillerato, con que me invistió el Gobierno. En el acto de distribución de diplomas y clausura del Liceo, pronuncié un discurso que me parece fuera de sitio, como anexo de la presente exposición. (Anexo IX).

SECCIONES ACTUALES.—De lo anterior se desprende que corren por esta Dirección los siguientes grupos de negocios públicos, o que comprende las siguientes secciones:

Minas en general.
Petróleo y similares.
Fuerzas hidráulicas.
Terrenos de Tilarán y cuestiones análogas.

TRABAJOS DE OFICINA Y COLABORADORES.—Toda la labor de oficina se ha hecho con el inteligente y activo empleado don Mario de la Ossa, quien desempeña las funciones de Secretario. Sólo recientemente hemos contado con la ayuda de la distinguida señorita Anita Castro Argüello. Sin embargo la estadística del trabajo ofrece las siguientes cifras:

Oficios y circulares	151
Telegramas	39
Informes	14
Decretos y acuerdos	29

En enero y febrero estas cifras son mucho mayores proporcionalmente e irán con toda probabilidad aumentando más, porque el movimiento se intensifica más cada día.

Como colaboradores eventuales he tenido al ilustrado ingeniero don Eusebio Ortiz para la estadística minera, y al erudito señor Juan Rafael Víquez Segreda para el padrón de minas. En el viaje a Tilarán me acompañaron los señores ingeniero don Gonzalo Truque y Hernán Gutiérrez, cuya inteligente colaboración me fué utilísima.

MINAS EN GENERAL Y PETROLEO, CARBON Y SIMILARES

SUSPENSIÓN DEL OTORGAMIENTO DE NUEVAS CONCESIONES DE PETRÓLEO. El acuerdo Nº. 116 de 24 de junio, poniendo en suspenso el otorgamiento de nuevas concesiones de petróleo y similares que indiqué al principio, ha obligado a reservar numerosas peticiones.

Además, y por igual razón, el Presidente de la República vetó la autorización legislativa para contratar con don Jorge Castro González. (Anexos X y XI).

Para poder dar a los expedientes respectivos el curso a que haya lugar, según la prelación de tiempo o de conveniencia nacional, convendría que el Gobierno se ajustara a una pauta o fórmula única pero suficientemente elástica, que permitiera tener en cuenta las diferentes circunstancias que concurran en cada petición, y esa pauta sería la que fuera como proyecto de ley general al Congreso, de modo que aprobada que ella fuera, quedarían aprobadas automáticamente todas las concesiones otorgadas *ad referendum* por el Ejecutivo.

LEY GENERAL DE MINERÍA.—Aun cuando estoy preparando una exposición detallada para justificar la adopción del proyecto, que dentro de muy breves días someteré a la consideración del Gobierno, puedo desde ahora indicar sus rasgos característicos, en comparación con la legislación vigente.

En primer lugar, el trabajo obligatorio para conservar la propiedad, está reemplazado por el pago de una módica contribución que se dedica al fomento de la industria minera, sea por el sostenimiento de las instituciones administrativas y técnicas indispensables, sea por la construcción de vías de trasporte.

La sustanciación de los denuncios y la adjudicación de la propiedad, la harán funcionarios administrativos y no judiciales.

La forma de la pertenencia o unidad de las propiedades, será un sólido que tenga como base en la superficie un rectángulo de 200 x 100 m. y estará limitado por cuatro planos verticales, perteneciendo al adjudicatario y pudiendo explotar todas las materias minerales útiles contenidas, susceptibles de constituir propiedad minera en general, salvo las que son o sean en el futuro objeto de legislación especial, como el petróleo, agua, gases, combustibles, helio, etc. Esta definición geométrica de la propiedad ofrece notables ventajas sobre la que rige en la actualidad según la ley Nº. 56 de 31 de julio de 1902, en virtud de la cual las pertenencias están limitadas por dos planos verticales perpendiculares a la dirección de la veta o filón, y dos superficies paralelas a su inclinación. Supone esta forma que los yacimientos a que se refiere son tabulares y de dirección constante, y que como su explotación va a alcanzar enormes profundidades en poco tiempo, es indispensable asegurar al minero la propiedad y la facultad legal de trabajar en ellos, hasta hondura indefinida.

La participación para el Estado hasta del 3 % en el valor bruto de los productos exportables, se mantiene casi conforme a lo prescrito por la legislación actual.

COMPILACIÓN DEL SEÑOR BLEN. COOPERACIÓN DEL JUEZ DE LO CONTENCIOSO.—La ley general no era posible prepararla sin estudiar en su totalidad la legislación de este ramo, antigua y moderna, y con este fin se adquirió la interesante compilación del laborioso empleado de la Biblioteca Nacional don Adolfo Blen, la misma que completada y puesta con el día, se ha catalogado en fichas, que serán publicadas junto con el proyecto para facilitar el estudio de las reformas, teniendo a la vista lo que va a ser reformado.

En el mismo orden de ideas solicité la cooperación del señor Juez de lo Contencioso Administrativo. Desgraciadamente no le ha sido posible prestármela por las razones que da en respuesta a mi oficio. (Anexo XII, a) y b).

REFORMA DEL ARTÍCULO 39 DE LAS ORDENANZAS DE MINERÍA.—Este artículo es como sigue: «Porque es muy justo y conveniente premiar con especialidad y distinción a los que se dedican a los descubrimientos de nuevos minerales y venas metálicas que en ellos se crían, a proporción del mérito, importancia y utilidad de tal descubrimiento, se ha convenido en que los descubridores de uno o

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

muchos cerros minerales absolutamente nuevos, en que no haya ninguna mina ni cata abierta, puedan adquirir en la veta principal que más les agrade tres pertenencias continuas o interrumpidas, con las medidas que después se dirán, y que si hubieren descubierto más vetas, pueden tener una pertenencia en cada veta determinando y señalando dichas pertenencias dentro del término de diez días».

La reforma aprobada en el Congreso por decreto N°. 98 de 13 de agosto próximo pasado, dice:

«Artículo único.—El artículo 39 de las Ordenanzas de Minería, se leerá así: Artículo 39.—Se tendrán asimismo por descubridores a todos aquellos que se presenten denunciando una nueva mina y se les adjudicará a cada uno de ellos tres pertenencias por veta, siempre que su número no exceda de cinco personas, pues en este caso tendrán sólo al máximo de pertenencias o sea el que corresponde a los cinco descubridores, debiendo ser éstos mayores de 18 años».

Habiéndome pedido informe sobre si debía promulgarse o vetarse, expedí el que figura en el Anexo VIII.

LEY ESPECIAL REFERENTE AL PETRÓLEO.—Sólo falta redactar la exposición de motivos para entregar a Ud. el proyecto respectivo, cuyas características diferenciales son las siguientes:

Inspección de los trabajos por el Gobierno.

Pago de una módica contribución territorial por hectárea, con el objeto de que el Fisco perciba alguna utilidad inmediata del monopolio que se concede sobre extensiones considerables, y con el objeto de limitar automáticamente estas extensiones.

Participación moderada del Estado.

Otras disposiciones que puntualizaré en la exposición de motivos.

PADRÓN GENERAL DE MINAS.—Este documento oficial debe publicarse semestralmente, y deben aparecer en él las propiedades mineras que estén corrientes en los pagos de la contribución, las multadas y las que hayan caído en abandono.

Su objeto principal es el de cobranza de las cuotas con que los mineros contribuyen al fomento de su propia industria, mediante enseñanza técnica; estudios geológicos, exploraciones y vías de comunicación. Pero también es un documento de la estadística, útil para muchos otros fines. El que está listo para ser publicado no es sino una relación de las propiedades actuales en que constan los siguientes datos:

Ubicación
Fechas del denuncio y de la adjudicación
Nombres de los denunciantes
Nombres de los propietarios actuales
Clasificación según la materia denunciada
Extensión adjudicada

Todo según el plan detallado que consta en el Anexo XIV.

ESTADÍSTICA MINERA.—La estadística se publicará todos los años. La que hemos compilado para 1920, sigue en lo que ha sido posible el plan aprobado por Ud. que es el siguiente:

Introducción histórica
Recursos minerales
Pertenencias y concesiones
Metales

Producción en años anteriores
Producción actual
Oro
Manganeso
Plata
Otros metales
Perspectivas para el futuro
Materias no metalíferas
Carbón
Petróleo
Aguas minerales
Sal marina
Materiales de construcción y ornamentación
Oficinas metalúrgicas
Operarios, salarios y accidentes del trabajo
Tributación minera
Instalaciones hidráulicas

PLANOS CATASTRALES Y MINEROS.—No se ha levantado ninguno, pero se han reunido algunos presentados por las empresas mineras en cumplimiento del decreto ejecutivo Nº. 5 del 1º. de noviembre del año último. (Anexo XVI).

ENSEÑANZA MINERA, VULGARIZACIÓN DE CONOCIMIENTOS Y PROPAGANDA. El informe de la comisión nombrada para que presente un proyecto de creación y organización de un centro de enseñanza técnica en sus diversos ramos, estará listo en abril y no se olvidará en él lo relativo a la enseñanza minera. (Anexo XVII).

Para la vulgarización de conocimientos científicos, industriales, legales y administrativos y para la propaganda dentro y fuera, le era indispensable al Departamento que tengo el honor de dirigir, un órgano de publicidad. Llenará esta necesidad el boletín decretado por el Gobierno. (Anexo XVIII).

Con el propósito de vulgarizar algunas nociones científicas e industriales sobre petróleo y carbón, acepté gustoso la invitación que me hizo el Director del Liceo de Costa Rica, y dicté una serie de lecciones o conferencias que por la concurrencia y por lo publicado en los diarios, creo que resultaron del agrado general y ofrecieron alguna utilidad.

CONCESIONES Y CONTRATOS.—Algunos informes he tenido la oportunidad de presentar a pedido del Congreso o del Gobierno, sobre proyectos de contratos y concesiones, entre los cuales merecen citarse los siguientes:

Sobre la concesión Goyenaga. (Adexo XIX).
— — concesión Mayorga Rivas. (Anexo XX).
— — concesión Jorge Castro González. (Anexo XXI).
— — reforma del contrato Hereley. (Anexo XXII).
— — proporción relativa de la participación del Estado en petróleo bruto o refinado. (Anexo XXIII).

Sobre la publicación oficial de la escritura de constitución de la Compañía Nacional de Hidrocarburos del Pacífico. (Anexo XXIV).

Sobre la propuesta de Héctor Zúñiga Mora, Miguel Tomás Acevedo y compañeros. (Anexo XXV).

VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATOS, LEYES Y REGLAMENTOS. En algunas ocasiones la Secretaría de Hacienda había espontáneamente pedido

informe a esta Dirección General sobre la importación liberada de mercaderías, máquinas, etc., en atención a la especialidad de la mayor parte de estos artículos. Así tuve oportunidad de informar sobre un pedido de la Costa Rica Oil Corporation (Anexo XXVI), y sobre los de otras empresas. Mis informes se ajustan a los contratos en el caso de existir, o a la ley Nº. 21 de 20 de junio de 1910. Recientemente por ese mismo Despacho se ha expedido el acuerdo Nº. 5 en virtud del cual, antes de decretar la exoneración de derechos de aduana que una empresa minera solicite, se oirá a la Dirección General de Minería, la cual indicará los artículos que en su concepto no estén amparados por la ley o por contratos vigentes. Anexo XXVII).

Con igual propósito de vigilancia del cumplimiento de contratos he ido a Cahuita, donde la Costa Rica Oil Corporation perfora un pozo.

Para cautelar los intereses fiscales se expidió el decreto Nº. 10 relativo a las formalidades que deben llenarse antes de conceder autorización para exportar minerales de cualquier clase o productos metalúrgicos. La forma definitiva de esta reglamentación será la que aconseje la práctica. Por lo pronto se ha cumplido, atendiéndose principalmente al propósito que se tuvo para dictarlo. (Anexo XXVIII).

VIAJES DE ESTUDIO.—Poco ha sido lo hecho en este orden por falta de tiempo y elementos. En primer lugar he estado absorbido por la labor de índole legal y administrativa; y en segundo, no se ha contado con recursos por no haber habido oportunidad de organizar la cooperación de empresas y particulares. Sin embargo, he realizado algunos estudios preliminares o viajes de reconocimiento, como son: los de Cahuita, (petróleo); Líbano, (oro); Tablazo, (carbón); y Tipantí, (hidrocarburos sólidos). Están listos los informes técnicos sobre estas cuatro localidades, los mismos que serán publicados en el boletín de la Dirección.

INFORMES DE COMPAÑÍAS MINERAS.—Como medio informativo para estudiar y poner en práctica los medios apropiados para el desarrollo y fomento de la industria minera, se ha decretado que las empresas mineras presenten informes detallados sobre sus operaciones anuales, indicando los tropiezos o dificultades que hayan tenido que vencer para su marcha, y el apoyo que podrían prestarles los Poderes Públicos. (Anexo XXIX).

PATENTES DE PRIVILEGIO.—Como esta Dirección General es el defensor nato de los intereses mineros de la República, considero muy acertado el decreto ejecutivo Nº. 4 de 29 de octubre del año próximo pasado, en virtud del cual para otorgar una patente de privilegio de invención o de mejora que se relacione con la minería o la metalurgia, será necesario dictamen favorable de la Dirección General de Minería. (Anexo XXX).

FUERZAS HIDRAULICAS

REFORMA DEL REGLAMENTO DE 16 DE SETIEMBRE DE 1911.—No hay duda que el reglamento de 1911 fué bien concebido, pero era necesario introducir en él algunas reformas aconsejadas por la experiencia adquirida durante los diez años que ha estado en vigencia. El Gobierno, en vista de la exposición que le presenté, dictó el decreto de reforma el 22 de octubre del año último. (Anexo XXXI, a) y b).

AUMENTO DEL IMPUESTO.—El impuesto que se pagaba antes de esa fecha era excesivamente reducido, y aun duplicado como ha sido es siempre exiguo si se compara con lo que se cobra en otros países. La facultad del Ejecutivo para hacer el aumento es indiscutible porque la ley no lo fija dejándolo a su arbitrio, porque los concesionarios quedan sujetos a lo que dispongan las leyes o reglamentos, y porque es inalienable la libertad del Poder Público para crear, suprimir, aumentar o disminuir impuestos. Todos, o casi todos los concesionarios, con una o dos excepciones, han pagado el aumento sin objeción alguna; y si hubiera habido resistencia apreciable, fácil habría sido enviar al Congreso un proyecto creando un impuesto, igual o mayor que el recargo decretado, sobre todas las caídas de aguas de la República concedidas o por conceder.

PADRÓN DE FUERZAS HIDRÁULICAS.—El nuevo reglamento trae como consecuencia la publicación semestral del padrón de fuerzas hidráulicas en que figuren las concesiones vigentes, las que han incurrido en multa y las abandonadas por falta de pago del impuesto. Este documento saldrá en mayo para la cobranza de junio.

LEY DE AGUAS PARA FUERZA.—La ley vigente de 1910 satisfizo las necesidades de la época. Después de once años se necesita dictar otra en la cual se clasifiquen las concesiones, según que sean para fines privados o públicos; y se estipule el pago de impuesto por todas, cualquiera que sea su origen, pero debiendo ser menor para las que van a satisfacer necesidades generales, como son luz, calor, y fuerza de las poblaciones, con tal de que las tarifas para estos servicios sean moderadas, y no susceptible de aumento arbitrario por las empresas que los hagan.

LITIGIOS.—Con motivo de las concesiones otorgadas o solicitadas, se originan litigios de carácter administrativo en los que se procura ante todo la conciliación, inspirándose este Departamento para sus informes a esa Secretaría en lo prescrito por el artículo 3°. de la ley de 1910, que dice a la letra:

«Artículo 3°.—La facultad de dar concesiones de fuerzas hidráulicas pertenece exclusivamente al Poder Ejecutivo, quien tiene además el derecho de supervigilancia sobre la utilización de tales fuerzas».

Los más interesantes del año han sido el de Alvarado Millet con Lindo Brothers, (Anexo XXXII, a) y b); y el de Seevers con Brealey, (Anexo XXXIII); que han sido resueltos satisfactoriamente para el Estado y para las partes.

CONCESIONES OTORAGDAS.—Las concesiones en los nueve primeros meses del año fueron 41, con 766¼ de caballos, y las otorgadas en los tres últimos 17, con 694,70 caballos. (Anexo XXXIV, a), b) y c).

TERRENOS DE TILARAN Y CUESTIONES ANALOGAS

NOMBRAMIENTO.—Con motivo de ciertos disturbios ocurridos en Tilarán por la ocupación de terrenos pertenecientes a don Lorenzo Telles, el Gobierno me comisionó para que estudiara sobre el terreno la situación territorial y propusiera los medios convenientes para solucionarla.

LA SOLUCIÓN.—Aun cuando el informe ha sido presentado y aprobado con posterioridad al 31 de diciembre, que es el límite de la presente memoria, no considero impertinente decir algo al respecto. Creo que la solución ha sido feliz, porque

deja a los colonos en posesión de las tierras por ellos aprovechadas e indemniza satisfactoriamente al propietario legal sin gravar al Fisco. Tal vez esta solución será aplicable a cuestiones análogas, y entonces las diversas comisiones de agrimensores que habrá que nombrar tendrán como oficina central la Dirección General de Minería y Petróleo, constituyéndose así una sección en que se ventilen los asuntos de tierras. Son éstos aparentemente heterogéneos con los mineros y petroleros, pero en realidad están estrechamente vinculados con ellos, entre otras razones porque se han adjudicado terrenos y bosques a las regiones mineras, por la necesidad de madera en las minas, y porque hay leyes y contratos que relacionan la concesión de éstas con los denuncios, ventas y adjudicaciones de terrenos y bosques. Además, sea cual fuere la resolución final del Congreso respecto al proyecto llamado Ley del Subsuelo, siempre habrá que tener en cuenta si el propietario del suelo es el Estado o un particular; y en las adjudicaciones de terrenos siempre habrá que prestar detenida atención a su riqueza minera, para hacer las salvedades del caso o para su valorización.

LEY DE TIERRAS Y BOSQUES.—Una de las causas de los conflictos entre los agricultores en pequeño y los propietarios en latifundios, es la prohibición de denunciar terrenos baldíos prescrita por el decreto N°. 1 de 25 de agosto de 1902, renovada por la ley N°. 55 de 23 de julio de 1913, que sólo dejó vigente la que favorecía a «las cabezas de familia» y concordante en el fondo con el decreto N°. 7 de 22 de octubre de 1903, que derogó los artículos 530 al 534 del Código Fiscal, referentes a la adquisición de tierras, mediante la ocupación y el cultivo. (Anexo XXXV, a), b), c).

Pero en esas leyes de prohibición general de denuncio o de adquisición de tierras, se ofrece implícitamente una ley o una reglamentación, pues comienzan declarando que la prohibición será sólo mientras se emita una u otra.

Razones de conveniencia nacional y el compromiso contraído por los Poderes Públicos, militan pues en favor de que se dicte la ley general que esté en armonía con los principios modernos y con los intereses del Estado y de los particulares.

CONCLUSION

Si hubiera contado con personal y material, estoy seguro de que habría realizado labor más intensa y eficaz. He hecho todo lo que he podido poniendo al servicio exclusivo de Costa Rica todo mi tiempo y todo mi esfuerzo intelectual y material. Ojalá durante el año de 1922 sea posible organizar el estudio geológico-minero del territorio, y la enseñanza para formar profesionales costarricenses que presten provechosos servicios a su país, sea prestándoselos a las empresas mineras, sea al Estado en sus departamentos técnicos.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica