



1857

Ferrocarril Eléctrico al Pacífico

150 Aniversario

1972



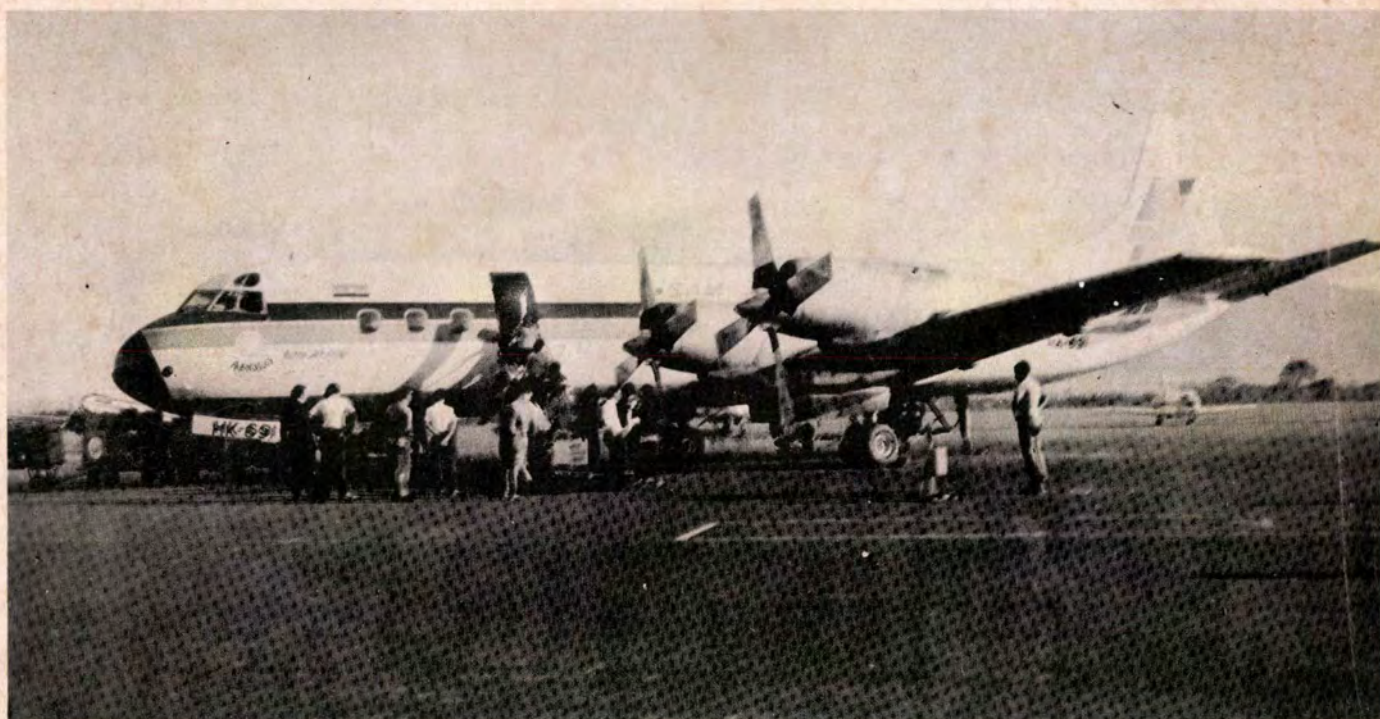
LA SOCIEDAD AERONAUTICA DE MEDELLIN CONSOLIDADA S.A.

Oficina Principal:
Medellín, Calle:51
Nº53-34.



Tel.:315-277
Apdos.:Aéreo:10-85
Nacional:20-71
Telex No.06774

LINEA AEREA INTERNACIONAL COLOMBIANA



FELICITA AL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO, CON
MOTIVO DE SU 115 ANIVERSARIO.

LA EMPRESA AEREA QUE LO LLEVA A SAN ANDRES-CARTAGENA-
CALI-BOGOTA-SIN CAMBIO DE AVION Y LE OFRECE CONEXIONES
CON LAS DEMAS CIUDADES DE COLOMBIA, EL PAIS MAS BARATO
PARA SUS COMPRAS

LLAMENOS A LOS TELEFONOS:
22-97-94 y 23-23-21, VISITENOS 25 VS.
AL ESTE DE LA RADIOGRAFICA O SU
AGENCIA DE VIAJES.

385
M

REVISTA DEL 115 ANIVERSARIO

Ferrocarril Eléctrico al Pacífico

EDITADA POR: E. U. S. A. COORD. : OF. REL. PUB. INCOP.

COMENTARIO

Si hay una empresa nacional de la que el país pueda estar orgulloso, sin duda alguna, ella es el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

Esta fue una empresa que se inició, como diríamos popularmente, a brincos y a saltos. La historia del Ferrocarril al Pacífico está descrita en las más impresionantes páginas de los anales patrios y su huella es indeleble en el suceder nacional. Arranca esta empresa en los brazos del ilustre ex-Presidente de la República y Benemérito de la Patria, don Juan Rafael Mora Porras. Es a este ilustre personaje de nuestra historia, a quien debemos atribuir la concepción de esta idea de lograr un camino de fierro, para llevar el "grano de oro" hasta Puntarenas.

Don Juan Rafael Mora celebró, en 1854, el primer contrato para llevar adelante los planes de esta magna empresa nacional. Mediante este contrato, se construyó y dio en administración el primer tramo ferrocarrilero que hubo en Centro América: el "Burrocarril" de Barranca a Puntarenas. Fue este, como dice la historia, un rústico medio de transporte que tuvo poca vida y muy poco uso. En su "Historia de los Ferrocarriles", don Joaquín Fernández Montúfar nos hace una breve y exacta narración de lo que era aquél "ferrocarril": "Aquél era un rústico ferrocarril constituido por una trocha de dos metros de ancho por tres leguas de largo, sobre la que descansaban dos rieles colocados sobre troncos de árboles sin desbastar. Unos cuantos puentecillos de madera hacían las veces de alcantarillas. Sobre esta primitiva vía se movilizaban media docena de coches omnibus, provistos tan sólo de bancos y cubiertos por un techo de madera barnizada que se deslizaban a una velocidad de cinco kilómetros por hora, arrastrados por una mula cada uno"

Don Cleto González Víquez, en un pasaje de su historia de Puntarenas, nos refiere que este ferrocarril era usado por perezosos, vagos, paráliticos y cazadores que desde el tren tiraban a los animales que encontraban a una y otra vera del camino.

Como quiera que lo veamos este fue el inicio de lo que con el correr de los años fue tomando fuerza y calor, no sólo entre el ciudadano común, sino entre los gobernantes y los costarricenses en general. Construída la primera parte: Barranca-Puntarenas, hubo otros contratos y concesiones para continuar la obra, según se podrá apreciar en la lectura que enseguida hallarán nuestros lectores en esta publicación de aniversario del Ferrocarril al Pacífico.

En esos intentos pasaron los años y no fue sino hasta 1882, durante el tercer período de gobierno del General don Tomás Guardia, que prosperó otra iniciativa. Esta fue la de construir el tramo de ferrocarril de Esparta a Puntarenas. Esta obra estuvo lista varios años después y prestó un valiosísimo servicio a los exportadores de café, quienes hacían llegar sus carretas cargadas del precioso fruto, hasta aquella localidad. En Esparta, eran cargados en el tren para arribarlos a Puntarenas, donde eran embarcados para llegar a su destino en el exterior. Cabe aquí reconocer el enorme valor de aquella actitud de don Tomás Guardia, quien se dispuso a todo trance llevar adelante la obra, comprendiendo la gran necesidad que tenía el país de un ferrocarril que nos llevara al Pacífico. Este es otro factor que aquílata los méritos de la valiosa labor de Gobierno, desplegada por don Tomás.

Al llevarse la vía desde San José a Puntarenas, éstas se unieron en el punto conocido hoy como El Roble de Puntarenas. El servicio de ferrocarril a Esparta, se estuvo prestando hasta hace algunos años. Fue desmantelado por una disposición de la Municipalidad de Esparta, dizque por necesitar los terrenos ocupados por la vía férrea y demás instalaciones administrativas. De no haberse producido esa disposición hoy tendríamos en Esparta, un histórico tramo ferrocarrilero de un alto valor intrínseco.

Tuvo que llegar a la Presidencia de la República otro enérgico y visionario estadista, como lo fue don Rafael Yglesias Castro. Este insigne compatriota había emigrado al exterior y allá se



FERTILIZANTES DE CENTROAMERICA S.A. (FERTICA), FELICITA AL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO (INCOP), ANTES FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO, CON MOTIVO DEL 115 ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DE ESTA IMPORTANTE EMPRESA FERROCARRILERA, CUYOS SERVICIOS HAN SIDO EL MAS POSITIVO BENEFICIO A LA AGRICULTURA DEL PAIS CON EL TRANSPORTE DE FERTILIZANTES Y PRODUCTOS AGRICOLAS.

EL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO, HA CONTRIBUIDO ASI EN ESTA IMPORTANTE ACTIVIDAD NACIONAL, COMO LO HA HECHO CON TANTAS OTRAS, FAVORECIENDO EFECTIVAMENTE EL DESARROLLO ECONOMICO DE LA NACION Y A LA SUPERACION DEL NIVEL DE VIDA DE NUESTRO PUEBLO, META EN LA CUAL SE ENCUENTRA UNIDAS EN EL ESFUERZO CONJUNTO NUESTRA INDUSTRIA DE FERTILIZANTES PARA LA AGRICULTURA EN CARRIZAL DE PUNTARENAS.

SAN JOSE, NOVIEMBRE DE 1972

empapó de una serie de hechos y circunstancias que al regresar al país, le permitieron ver la situación nacional con una mayor amplitud de criterios. En ese entonces, casi toda la labor de los gobiernos y esfuerzos del país, estaban concentrados en la construcción del ferrocarril al Atlántico. Don Rafael Yglesias decidió, de un plumazo, reactivar el proyecto de construir la ferrovía del Pacífico y así firmó el contrato respectivo con Mr. William H. Lynn. Este empresario tomó la obra con el mayor empeño y dedicación. Llevó adelante el proyecto de forma que en el plazo estipulado, tuvo completada esta magna obra, que con el tiempo se ha venido mejorando y afianzando, hasta convertirse en orgullo nacional.

Conviene agregar aquí que alrededor de esta obra, se tejieron toda una serie de sucesos nacionales. En más de una oportunidad los gobiernos que la propulsaron se vieron compelidos a desistir en sus empeños, debido a fuertes presiones de numerosos sectores. Entre los argumentos que esgrimían quienes se opusieron a la construcción del Ferrocarril al Pacífico, estaban la falta de recursos del país. Otros alegaban que era una obra innecesaria y que no podíamos embarcarnos en un proyecto de tantas proporciones como éste, porque no estábamos capacitados.

Pero hay más aún, sobre el tema. Hace poco el señor Presidente de la República, don José Figueres, dijo, refiriéndose a la reestructuración de la Orquesta Sinfónica Nacional, que no se podían tener violines, sin tractores. Y esa es una frase que encaja bien en este comentario.

Efectivamente encajan dichas palabras por cuanto quienes hemos auscultado la trayectoria histórica en la construcción de nuestra principal empresa ferrocarrilera, sabemos cómo, están ligadas la construcción de nuestro flamante Teatro Nacional y esta gran empresa. Ambas fueron obras de proporciones desmedidas, si se quiere, para nuestras posibilidades en aquellos días. Por esto las dos construcciones: el Ferrocarril al Pacífico y el Teatro Nacional, significaron todo un reto al desarrollo cultural y al progreso nacional.

Los costarricenses recogimos el guante y le hicimos frente a la situación que se nos planteaba. Gracias al enorme esfuerzo de nuestro pueblo, mejor guiado por los emprendedores y visionarios gobernantes de la época, salimos avantes.

Hoy tenemos una preciosa joya cultural engarzada en el corazón de San José irradiando cultura a los cuatro vientos para todos los que nos cobijamos bajo este cielo y una sólida y prestigiada empresa ferroviaria que nos señala el derrotero para encauzar nuestras ansias de progreso.



Discurso del Obispo. Monseñor Román Arrieta, Obispo de Tilarán, en el momento de dirigirse a la feligresía puntarenense, durante los actos de inauguración de las obras construídas por el Instituto de Puertos de aquél puerto del Pacífico.

ACEROS ROAG

IMPORTADORES DE

ACEROS

EN TODOS

DIAMETROS

TELEFONO: 21-97-52 APARTADO: 5225

ALMACEN FONT LTDA.

SALUDA AL

INSTITUTO COSTARRICENSE
DE PUERTOS DEL PACIFICO

AL CELEBRAR SUS 115 AÑOS DE EFICIENTE

LABOR EL

"FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO"

Y LE DA LAS GRACIAS POR LA OPORTUNIDAD

DE HABERLES SERVIDO DURANTE

MUCHOS AÑOS

JUNTA DIRECTIVA



D.FERNANDO VALVERDE VEGA
PRESIDENTE



D. OSCAR CHAVES ESQUIVEL
VICEPRESIDENTE



D. CARLOS L. JIMENEZ MAFFIO
DIRECTOR



D. JOSE S. DELCORE ALVARADO
DIRECTOR



ING. ARMANDO BALMA ESQUIVEL
DIRECTOR



D. JUAN R. SOTOMAYOR V.
DIRECTOR



LIC. CLARENCIO BARTH VARGAS
DIRECTOR



JAPDEVA

JUNTA DE ADMINISTRACION PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONOMICO DE LA
VERTIENTE ATLANTICA.

FELICITA CALUROSAMENTE

AL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

EN SU

115 ANIVERSARIO

Limón, 12 de Noviembre de 1972

Gerencia



ING. ALVARO GOMEZ ALFARO
ASISTENTE TECNICO DE
GERENCIA



ING. RAFAEL PARIS STEFFENS
GERENTE GENERAL



ORLANDO CASTRO MURILLO
ASISTENTE ADMINISTRATIVO
DE GERENCIA



LIC. FERNANDO MURILLO BONILLA
AUDITOR



ING. STANLEY PERALTA ARIAS
GERENTE DIREC. DE
FERROCARRILES

CAMARA DE GANADEROS DEL PACIFICO

SE COMPLACE EN FELICITAR AL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO,
CON MOTIVO DE LA CELEBRACION DE SUS 115 AÑOS, AL SERVICIO
DEL DESARROLLO DEL PAIS.

ASIMISMO, HACE VOTOS PORQUE ESTA SOLIDA EMPRESA FERROVIARIA
SIGA POR LOS CAUCES DEL PROGRESO Y FORTALECIMIENTO
EN QUE HASTA LA FECHA HA VENIDO EMPEÑADO,
PARA BENEFICIO Y ORGULLO DE TODOS LOS COSTARRICENSES.

SELF CHEMICAL

PRODUCTOS QUIMICOS PARA LA INDUSTRIA

DESATORADORES PARA TUBERIAS,
TRATAMIENTO DE AGUAS INDUSTRIALES. ADITIVOS PARA MOTORES ELECTRICOS
Y CALDEROS.

ING. JOSE LUIS PANIAGUA

MANAGER GENERAL

TEL.: 22 70 90

SAN JOSE, COSTA RICA

BOX.: 149

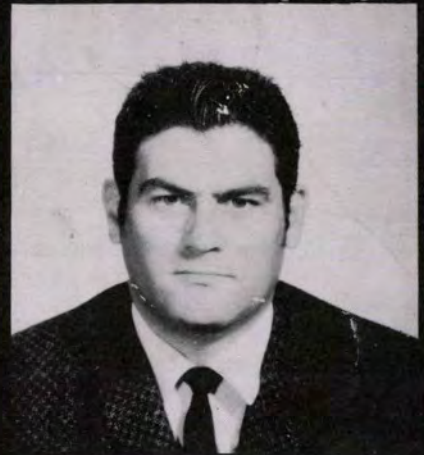
JEFES DEPARTAMENTALES



RONALD WOODBRIDG GONZALEZ
JEFE DPTO. DE PERSONAL



LIC. ERNESTO GUARDIA HINE
JEFE DPTO. LEGAL



ING. ALVARO GOMEZ ALFARO
JEFE DPTO. INGENIERIA



ANTONIO TOSSI BONILLA
JEFE DPTO. SERV. GENERALES



RODRIGO MARIN CONEJO
JEFE DPTO. BALNEARIO DE
OJO DE AGUA



EDUARDO ANGULO OBANDO
JEFE DPTO. ADM. PORTUARIA.



ALVARO SALAS GONZALEZ
JEFE DPTO. FINANCIERO



JUAN BTA. VARGAS SOTO
JEFE DPTO. COMERCIAL



MARCO T. ALVARADO BARRANTES
JEFE DPTO. TRAFICO

La Corporación Municipal de San José

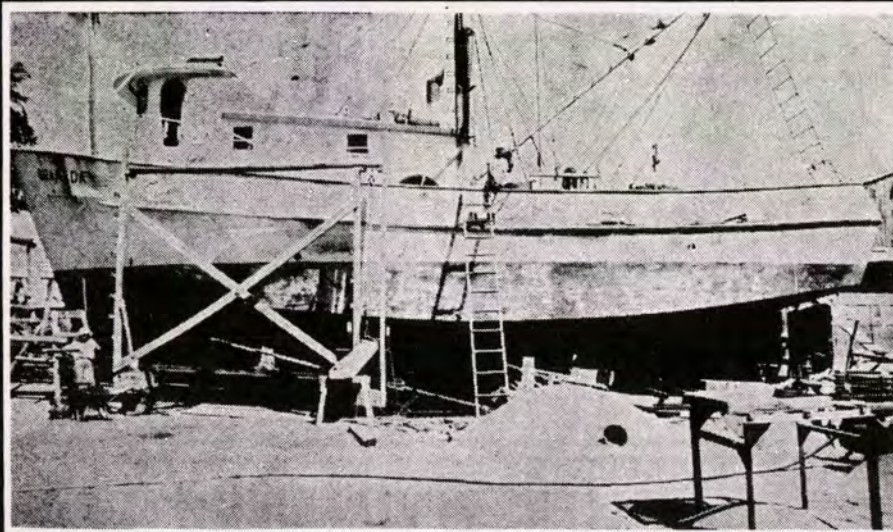
Se une con todo entusiasmo a la celebración de los 115 años del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, durante este mes de Noviembre de 1972.

Al felicitar a esta gran empresa Ferrocarrilera la Corporación Municipal de San José, felicita a los grandes y visionarios próceres de la patria que concibieron tan beneficioso proyecto. Al correr de los años el Ferrocarril al Pacífico, se ha convertido en el medio efectivo para el transporte de productos y pasajeros, llevando y trayendo riqueza de y hacia una vasta región que es emporio nacional, contribuyendo efectivamente al desarrollo social y material de los pueblos del litoral del Pacífico y por ende de San José.

Esperamos que el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, hoy administrado por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, continúe consolidándose y afianzando la actividad del transporte ferrocarrilero en Costa Rica y que sus servicios, sean cada vez mejores y acordes con el desarrollo nacional y la actividad ferrocarrilera en el mundo.

DEPARTAMENTO DE RELACIONES PUBLICAS

Manley Ltda.



Astillero

TALLER MECANICO
Reparación en general
Cocal, Puntarenas
Teléfono 61-08-71



ALVARO ALVAREZ CORRALES
Jefe Sección Relaciones Públicas



LUIS MAINIERI SOLANO
Jefe Sección Almacenes



ALICIA MIRANDA MIRANDA
Jefe Sección Contabilidad



MANUEL QUESADA VARGAS
Jefe Sección IBM



LUIS B. ACUÑA CALDERON
Jefe Sección Planillas



EDUARDO CORDERO PEREZ
Jefe Sección Control de Presupuesto



HUMBERTO ZAPPAROLI A.
Jefe Sección Talleres

JEFES DE SECCION



JUAN BTA. LOPEZ ALVAREZ
Jefe Sección Control Auditoria



GUIDO CHAVES SOTO
Jefe Sección Seguridad Social



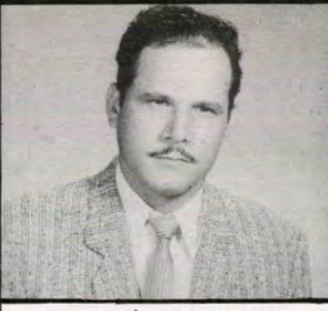
GILBERTO RODRIGUEZ V.
Jefe Sección Proveeduría



AGUSTIN MURILLO GAIRAUD
Jefe Sección Imp. y Enc.



VICTOR ROJAS VARELA
Jefe Sección Tesorería y Pagaduría.



ALBERTO GOMEZ LOBO
Jefe Sección Planta de Tareas



OLGA M. CAMBRONERO SOTO
Secretaría Junta Directiva

SERVICIO NACIONAL DE
ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADO



**POR UN
FUTURO MEJOR**

Muestra la fotografía la perforación de uno de los cuatro pozos que constituyen las fuentes del nuevo acueducto de Puntarenas, con una producción de 100 litros de agua por segundo. Los pozos fueron construidos en la finca Socorrito. El nuevo sistema de abastecimiento de agua potable y las mejoras en el alcantarillado sanitario de Pun-



tarenas representan una inversión de ₡ 16.662.540.00 y serán llevadas a cabo por el consorcio EYLA-CyP, bajo contrato con el SNAA. El proyecto forma parte del programa de las cinco ciudades, que se financia en dos terceras partes de su costo con préstamo del BID y en una tercera parte con recursos nacionales.

PROGRAMA DE LAS CINCO CIUDADES

Nuevo acueducto y mejoras al sistema de alcantarillado sanitario de Puntarenas

EL SERVICIO NACIONAL DE ACUEDUCTOS
Y ALCANTARILLADOS SE COMPLACE EN
SALUDAR CORDIALMENTE AL FERROCARRIL
AL PACIFICO, CON MOTIVO DE LA CELEBRA-
CION DE LOS 115 AÑOS DEL COMIENZO DE
SUS OPERACIONES.

PROLEGOMENOS

"El Ferrocarril al Pacífico está considerado como la empresa nacional más importante que tiene el país. Juega un papel principal en el comercio, la industria y la agricultura nacionales, no solamente por el capital en él invertido y el número de trabajadores que en él se ganan el sustento propio y el de sus familias, sino porque ha llegado a ser nuestra principal vía de comunicación con al exterior y por servir al mismo tiempo de contrapeso al Ferrocarril del Norte, manteniendo con su esfuerzo reducidos los fletes a una justa tasa".

Con ese introito, que ofrece una sinopsis verdadera de lo que es y significa nuestra empresa ferrovial del Oeste, se abre la primera foja de la "**Breve reseña del Ferrocarril al Pacífico desde sus comienzos hasta nuestros días**", que ha tenido la gentileza de pasarnos su ameritado autor don Miguel Angel Castro Carazo, y la cual no por "Breve", como rezan las carátulas, deja de ser una enjundiosa y notable monografía que todo costarricense habrá de recordar, así por su valor histórico, como por el rol que le compete para el estudio económico del país. -

Castro Carazo parte del año 1879 —cuando el General Guardia, inspirado por su sueño de la vía interoceánica, decretó "la prohibición de denunciar baldíos en una zona de diez millas a una y otra orilla del trazado del ferrocarril entre Puntarenas y Limón" y sigue la trayectoria de la empresa hasta alcanzar las realidades admirables de la época actual, cuando el Administrador Cortés lleva la electromotora a la borda de los trasatlánticos acoderados al muelle del Pacífico, para embarcar por Puntarenas el café de los turrialbeños ! .

Esa trayectoria, esbozada en el importante opúsculo que comentamos, bien pudiera mostrar su arranque en días más lejanos, ya que está ligada a la que determinan las constantes inquietudes del progreso nacional.

La carreta

Nosotros creemos encontrar la raíz del Ferrocarril en un decreto emitido por don Juan Rafael Mora el 24 de marzo de 1854, por el cual hubo de concedérsele a don Joaquín Jiménez el derecho exclusivo de usar carros de cuatro ruedas para la conducción del café al puerto de Puntarenas o al de Tárcoles. Ese decreto expresa:

Nº 4.— Juan Rafael Mora, Presidente de la República de Costa Rica, Considerando: *I.—Que es muy conveniente promover la importación de carros extranjeros y estimular la conducción de los frutos del país a los puertos de la República por medio de vehículos cómodos, seguros y que garanticen la carga contra los riesgos del tránsito. II.—Que ningún empresario quiere dar principio a tan importante obra por no tener seguridad de sacar beneficio alguno de semejante especulación, si es que cualquiera otra persona pudiera aprovecharse de los gastos que aquél deba hacer previamente para desvanecer todos los obstáculos de una nueva empresa. III.—Que el Gobierno ha esperado por mucho tiempo que el interés individual promoviera esta mejora en favor del país en general y del comercio en particular, y se ha convencido*

con sentimiento que jamás se logrará tamaño bien si el no lo promueve por medio de concesiones especiales, Decreto: **Artículo 1º**—Se concede a don Joaquín Jiménez, por el término de 3 años, el derecho exclusivo de usar carros de cuatro ruedas para la conducción de café al Puerto de Puntarenas o al de Tárcoles, si éste se habilitare para comercio del país. **Artículo 2º**—Para poder gozar de este privilegio, el señor Jiménez es obligado a tener listas para el tráfico, el día 1º de febrero del año próximo de 1855, cincuenta carretas en la forma y clase que expresa el artículo 5º. **Artículo 3º**—El señor Jiménez es obligado también a poner, el segundo año del privilegio, veinte carros más y para el tercero, ha de completar el número de noventa. **Artículo 4º**—El Gobierno concede además al referido Jiménez la gracia especial de apropiarse el derecho sobre exportaciones de café en toda la cantidad de este fruto que conduzca a Puntarenas o Tárcoles, en sus propios carros, durante los tres años siguientes a la fecha en que se concluyen los tres primeros del privilegio exclusivo. **Artículo 5º**—Los carros deben ser precisamente de cuatro ruedas altas, y éstas construídas de rayos: las llantas deben tener por lo menos cuatro y media pulgadas inglesas de ancho: las ruedas delanteras deben estar metidas de cada lado más que las traseras cuatro y media de las pulgadas dichas; de suerte que las dos ruedas laterales caminen sobre un espacio de nueve pulgadas y todas cuatro sobre el de diez y ocho. Los carros todos deben ser cubiertos con algún género impermeable para librar la carga de la lluvia. Dado en San José, a los veinticuatro días del mes de marzo de mil ochocientos cincuenta y cuatro.—Juan Rafael Mora.—El Ministro de Estado en el Despacho de Gobernación,—Joaquín Bernardo Calvo". (Del Boletín Oficial Nº 19 del 30 de marzo de 1854).



Estación Central del F.E. al P. Este es el edificio principal, donde se alojan las oficinas centrales del ferrocarril eléctrico al Pacífico. La sólida construcción de este edificio, fue hecha hace más de 20 años y desde entonces sirve como epicentro de las actividades ferrocarrileras y portuarias del Pacífico de nuestro país.

LA CORPORACION MUNICIPAL DE PUNTARENAS

Con satisfacción y orgullo nos complace hacer llegar nuestra calurosa felicitación y homenaje al FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO y su ente administrador el INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO, INCOP., al celebrar sus 115 años de existencia al servicio de Costa Rica.

Esta gran empresa ferrocarrilera arranca desde los albores de nuestra vida republicana y trasciende al través de todo un siglo y tres lustros, hasta nuestros días, proyectándose como el más sólido monumento al progreso nacional. Por eso al saludar a esta empresa ferrocarrilera en tan magna ocasión, rendimos homenaje a sus insignes y máximos propulsores: don JUAN RAFAEL MORA PORRAS, al General don TOMAS GUARDIA GUTIERREZ, a don RAFAEL IGLESIAS CASTRO, a don RICARDO JIMENEZ OREAMUNO, a don CLETO GONZALEZ VIQUEZ y a don LEON CORTES CASTRO. Todos ellos desde la Presidencia de la República, ejercida en su oportunidad, supieron apreciar el enorme valor y gran futuro de la empresa, sobre cuyos rieles discurriría el progreso de Costa Rica, como efectivamente está sucediendo.

Asimismo rendimos nuestro sincero homenaje al trabajador ferroviario que en el transcurso de estos 115 años, con el esfuerzo y sudor de su trabajo diario, ha contribuído a consolidar y fortalecer al Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, desde sus más destacadas, hasta sus más humildes labores, ganándose el reconocimiento en la historia, como los héroes sin nombre.

El Burrocarril

A los pocos meses—el 24 de julio de 1854—el Congreso dio aprobación a los catorce artículos contenidos en la **“Contrata celebrada con don Ricardo Farrer, para construir un camino de fierro o de madera de esta ciudad al Puerto de Puntarenas”**; y en 12 de noviembre de 1857, o sea tres años más tarde, quedó listo el trayecto de Puntarenas a Barranca y fue ampliada la concesión Farrer a efecto de proseguir los trabajos hacia el interior.

Esa línea de nueve millas construída por Mr. Farrer entre Puntarenas y Barranca, a pesar de su rusticidad, posee un alto valor histórico, tanto porque vino a ser piedra angular de la obra magna que cuarenta años después se acometiera, como por constituir el primer ferrocarril que se tendió en Centro América. En aquellos días no se contaba con el invento de Stephenson, y, en defecto de locomotoras, los carros eran halados por mulas o burros, debido a lo cual los puntareños bautizaron a la empresa con el saleroso apodo de **Burrocarril**.

El escritor francés monsieur Belly trazó la siguiente pintura del “Burrocarril”: “Nada más molesto ni más primitivo que la instalación de esta vía,—dice. Una trocha de dos metros de ancho y tres leguas de largo, abierta en la selva; dos rieles puestos sobre troncos de árboles sin desbistar; unos cuantos puentecitos de madera cuyas tablas no ajustaban y media docena de coches ómnibus provistos tan sólo de bancos y cubiertos de un techo de madera barnizada. Las necesidades del servicio no exigían la locomotora, porque este pedazo de vía sin salida no podía contar con una gran circulación de viajeros. Aparte de la explotación de la madera que se sacaba por ella, tan sólo se empleaba para trenes de excursionistas o de cazadores. Sin bajar del ómnibus se podían matar venados”. (Costa Rica en el siglo XIX. Fernández Guardia, Pág. 471). El publicista irlandés mister Maegher, dejó, por su parte, estas impresiones: “Es un ferrocarril de nueve millas de largo. Construído por un grupo de especuladores ingleses con un costo de ochenta mil dólares y la ilusión de que iba a llevar a la Barranca y a traer de allí todas las mercaderías que van para el interior y la capital y las que de estos lugares proceden, el día que lo concluyeron despertaron sus dueños para darse cuenta de que, para que pagase esta especulación era preciso cobrar por un quintal de café, en las nueve millas de ferrocarril, casi tanto como cuesta o podría costar el transporte total en carreta de bueyes o a lomo de mula. De suerte que esta es una empresa en la que se va perdiendo, si no es ya, a la hora actual, una pérdida irreparable. Nadie hace uso de ella, a no ser los cojos, los perezosos, los enfermos y los ciegos. Una mula infeliz hace las veces de locomotora, y es en verdad cosa triste ver a este animal sumiso, arrastrando sobre la arena un vehículo vacío y con dos docenas de ventanillas a lo largo de nueve millas y a la velocidad de dos por hora”. (Trad. Fernández Guardia. Pág. 296).

Vías Interoceánicas

Conviene observar que, durante aquella época de nuestro “Burrocarril” arribaron a Costa Rica europeos de mucha sabiduría y empresa, con el ánimo de poder montar aquí un servicio de transporte intermarítimo, capaz de competir con el ferrocarril que Mr. Aspinwall, Mr. Chauncey y Mr. Stephens habían establecido en Panamá. El ferrocarril panameño no sólo había dado mucho que hacer a los constructores, sino que, aún después de estre-

nado—en enero de 1855—,ofrecía serios inconvenientes, para dar abasto a todas las exigencias comerciales del mundo. Don Francisco Kurtze figuró entre esos ilustres inmigrantes que visitaran nuestro país entonces; y, ansioso de interesar al capital extranjero en un ferrocarril costarricense, escribió en los términos más vivaces sobre las ventajas de establecer una buena empresa aquí, y tiñó de negro la obra panameña a fin de realzar el contraste en nuestro favor.

Otras rutas

Es evidente que ante descripciones tan aterradoras, propias de una página de Lemonnier, las gentes se dieron a pensar en otras rutas como la de Tehuntepec, de Honduras, de Punta del Mico (en Nicaragua), la del río San Juan, y la de Costa Rica, que permitieran la construcción de un ferrocarril menos mortífero que el de Panamá; y que pareciéndoles la de Costa Rica más ventajosa, no cejaron en la tarea de confeccionar proyectos tras proyectos para “ferrocarrilizar” al país.

Una ruta de Bocas del Toro a Golfo Dulce y un ferrocarril de sangre

Así se explica cómo aquí, sobre el fracaso del “Burrocarril”, el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo a efecto de que celebrase un contrato para la construcción de una ferrovía entre Bocas del Toro y Golfo Dulce (decreto N^o 27 de 18 de julio de 1860), que hubiera corrido por gran parte de la zona que posteriormente adscribiera a Panamá el Laudo White, de no malograrse el tal contra-

SASTRERIA GUSMAN ARROYO S.A.

Trajes en los últimos estilos Americanos y
Europeos

Casimires Ingleses y Españoles importados
directamente para usted

Sistema de Corte y Confección Italiano,
para mayor confort y elegancia

ESPECIALIDAD EN TODO TIPO DE UNIFORMES

EXPERIENCIA - SERIEDAD - PRESTIGIO

SAN JOSE, COSTA RICA

Avenida 10, Calle 11

TELEFONO: 21 97 72

to; se explica, igualmente, por qué el Presidente Castro dispuso que el mismo don Francisco Kurtze formalizara, en 1866, un convenio con el General Fremont, desde Nueva York, para la construcción de una línea que enlazase a Limón con Caldera; y cómo pasados tres años, el Presidente don Jesús Jiménez convocó al Congreso (decreto N^o 1 de 22 de enero de 1870), con el objeto de que: 1^o—Examinara y decidiera lo conveniente sobre el contrato de canal interoceánico celebrado con Nicaragua; 2^o—Examinara de la misma manera, el celebrado con don Joaquín Fernández Oreamuno para la construcción de un ferrocarril de sangre que partiera de la ciudad de San José, hasta uno de los puertos de la República en el Océano Pacífico; y 3^o—Determinara sobre la declaratoria de caducidad del contrato sobre ferrocarril interoceánico celebrado con don Eduardo Reilly en 9 de junio de 1869. Más adelante volvió a plantearse el proyecto de ferrovía interoceánica, pero hubo de escollar "ante las preocupaciones, ante el frío escepticismo y ante el justo temor de comprometer a la República en esa empresa, que, con apariencias de razón, podía creerse superior a sus recursos", según lo declarara el Presidente Guardia en su Mensaje de 1^o de octubre de 1873.



Secretaria de la Gerencia. He aquí una abnegada servidora de esta institución, quien va a cumplir ya 20 años de servicio. Se trata de doña Julieta Casal de Vargas, quien en estos momentos ocupa la posición de Secretaria Ejecutiva de la gerencia general.

El estudio de los ferrocarriles en Costa Rica por don Ricardo Jiménez

Refiriéndose a esos repetidos planes de vía interoceánica, manifiesta don Ricardo Jiménez, en su magistral Prefacio al libro de Kurtze, lo siguiente: "Corresponde a Kurtze el mérito indiscutible de ser el autor del primer proyecto de nuestro ferrocarril de mar a mar. La idea y el primer estudio científico de la obra le pertenecen; y cuando se escriba la historia de los ferrocarriles de la República, su folleto servirá de piedra angular. No sólo fue el precursor de Latham, González Ramírez y de los otros ingenieros de la primera época de la construcción de la línea, sino que el trazado suyo es sustancialmente el mismo trazado del actual ferrocarril que corre entre Limón y las cercanías de Caldera. Con toda modestia dice Kurtze que "la localización de la vía está tan claramente indicada por la naturaleza misma, que el ingeniero está exento de la tarea de elegir". Pero el hecho es que él tuvo buenos ojos para mirar la naturaleza, gran competencia técnica y buen juicio para discernir y acertar, sin haber podido aprovecharse de tanteos ajenos que no existían. Desde aquel momento quedábamos a cubierto de que los ingenieros que le siguieran incurriesen en errores fatales. Así lo parecía; sin embargo, después hubo conatos de traer el ferrocarril por rutas enteramente distintas de las señaladas por Kurtze. Anstutz estudió la una, la del Pacífico, y Scherzer la otra, la de Santa Clara. Se quiso venir de Puntarenas por Esparta, como ahora dicen; de Siquirres por Carrillo; pero en definitiva no hubo modo de pasar ni de Esparta ni de Carrillo. El ingeniero Merival, años después, estudió dos líneas: una que debía pasar por Esparza, San Mateo, San Pablo, Piedras Negras y La Sabana; otra por Esparza, San Ramón, Naranjo, Grecia y San Antonio de Belén; y Mr. Marbury hizo posteriormente otro trazado que partía de Alajuela, y que hasta la confluencia del río Jesús María con el Machuca era muy semejante al del actual ferrocarril. Desde allí la línea se apartaba y se dirigía hacia el Norte hasta cruzar el río de la Barranca cerca de donde se juntan sus aguas con las del río de Esparza. Todas estas líneas resultaban inaceptables, o por muy costosas o por sus gradientes muy pesadas. A la postre fue forzoso buscar en los valles del Reventazón y el Río Grande el rastro de las pisadas de Kurtze. El tiempo justiciero le dio la razón. La línea de Kurtze iba algún tanto más hacia el Sur que la actual. De Limón a Matina venía más o menos por el carril de la Northern Railway Company, y evitaba así los pantanos costaneros que atraviesa la Línea del Ferrocarril de Costa Rica. De Siquirres para acá tomaba la orilla derecha del



Abonos Agro, S.A.

San José, Costa Rica

P. O. BOX 2007

CABLE ADDRESS:
"AGRO"

CON ESPECIAL REGOCIJO FELICITA AL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
CON MOTIVO DE CUMPLIR 115 AÑOS DE SERVIR EFICIENTEMENTE Y CONTRIBUIR
POSITIVAMENTE AL DESARROLLO DEL PAIS.

ALMACENES EN TODO EL PAIS...



cerca de su finca

con: FERTILIZANTES para cada cultivo y cada tierra – QUIMICOS AGRICOLAS, hierbicidas, insecticidas, etc. – MATERIALES DE CONSTRUCCION – FERRETERIA.

y... el mejor servicio técnico

San José – SACO No.1	Tel.: 21-26-29
San José – SACO No.2	Tel.: 21-70-78
Heredia – CEA	Tel.: 47-05-31 47-09-99
Cartago El Granjero	Tel.: 51-06-29
Turrialba – SACO No.3	Tel.: 56-00-43
Alajuela – SAGAL	Tel.: 41-05-81
Grecia – SAGAL	Tel.: 44-50-07
Atenas – SAGAL	
Naranjo – SAP	Tel.: 45-00-26
Palmares – SAP	Tel.: 44-01-07
San Ramón – SAP	Tel.: 405
Liberia – D.A.G.	Tel.: 66-04-47
Guápiles Sucursal La Rita	
S. I. del General – El Arado	Tel.: 71-05-34
Palmar Norte – El Arado	



20 TECNICOS AGRICOLAS
18 AÑOS DE EXPERIENCIA
15 ALMACENES EN TODO EL PAIS
Y FACILIDADES DE CREDITO

Reventazón, en vez de la izquierda por donde ahora se viene; y el cruce del Río no debía hacerse en La Junta, sino en Angostura, punto inmejorable para el puente. La línea de Kurtze habría estado a salvo de los deslizamientos de Las Lomas, que tanto han dado que hacer. De Angostura a Cartago Kurtze venía acercándose lo más posible al nivel de las aguas del Reventazón y entraba al Valle del Guarco por el Sur de la ciudad a unos dos décimos de milla de la presente estación de Cartago, lo que le permitía llegar a Ochomogo por una comba mayor que la del Ferrocarril de Costa Rica, y, por lo mismo, con una gradiente mucho menos sensible. A la Unión y Curridabat las dejaba al Norte, y entraba a San José por donde está la estación del Pacífico, o tal vez un poco más hacia el Sur. Desde San José hasta Santo Domingo de San Mateo (Orotina), se orillaba cuanto podía, y más que la presente línea del Ferrocarril al Pacífico, al Virilla y al río Grande, consecuente con su propósito lógico de tomar por guía una y otra vertiente del país, para atenuar la gradiente, el curso de las aguas, desde que se parten en la altura de Ochomogo. Los puentes de los ríos Torres y Virilla los situaba Kurtze cerca de sus desembocaduras en el Tiribí, del mismo modo que hoy sucede; la línea no tocaba en San Antonio de Belén y se dirigía al Río Grande, casi derechamente, por un arco más rebajado que el del Ferrocarril por donde hoy vamos; y salvaba el río Grande a cosa de tres kilómetros más abajo del sitio escogido después por Marbury para cruzarlo, y adoptado luego por González Ramírez. Serpenteaba, enseguida, como la actual, por las faldas de los cerros que van a morir en la orilla derecha del río Grande y salía a las Llanuras de Santo Domingo (Orotina), a unas mil quinientas varas al sur de la población; y de allí se endilgaba, casi por derecho, hacia Caldera, pasando el río Jesús María a menos de un kilómetro y medio, aguas abajo, de su confluencia con el río Machuca; es decir, a menos de un kilómetro y medio del puente por donde ahora corren los trenes. No diré que la ruta de hoy esté calcada sobre la de Kurtze, pero sí que ambas van, desde San José hasta Caldera, apareadas como las dos orillas de un río. ¿Las modificaciones de los ingenieros posteriores mejoraron todo el trazado Kurtze? El punto no parece muy claro y no es de aquellos que se presten a ser decididos con acierto por un profano; pero de todas maneras, el hecho definitivo y patente, es que el rumbo general de la línea, de mar a mar, fue señalado por Kurtze. El puerto terminal de Limón él lo escogió y por él quedaron marcados los lugares de los muelles y hasta delineado el actual malecón . . .”



Busto del Rey Garabito. Don Hernán Maffioli, Jefe de la Sección de Fundición de los Talleres del Ferrocarril al Pacífico, manipula, ayudado de Pedro Ramírez, el busto del legendario rey indígena Garabito. La confección de esta obra fue ordenada por la Junta Directiva del entonces Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, a un alto costo, a pesar de que fue hecha en nuestros propios talleres mecánicos.



Solucionando un problema. En el salón de sesiones de la Junta Directiva del Instituto de Puertos, se ven reunidos varios dirigentes sindicales con el Gerente de esta Institución y su Asistente Administrativo, don Orlando Castro. Estas reuniones son regulares entre ambas partes, para, mediante el diálogo, lograr subsanar diferencias y problemas que se suscitan regularmente, aquí igual que en toda empresa, donde hay miles de trabajadores, como tiene esta institución.

**TALLER
VARGAS
MATAMOROS S. A.**



Rectificación General de Motores
Diesel y Gasolina

AL SALUDAR

**AL FERROCARRIL ELECTRICO
AL PACIFICO,
CON MOTIVO DE SUS 115 AÑOS
AL SERVICIO DEL DESARROLLO DE
COSTA RICA,
APROVECHAMOS PARA PONERNOS A
LAS GRATAS ORDENES DE NUESTROS
ESTIMABLES CLIENTES Y AMIGOS.**

**NUESTRAS NUEVAS INSTALACIONES SE
TRASLADARON A LA URUCA,
DONDE ESPERAMOS PODERLE SERVIR
CADA DIA MEJOR.**

Carretera a la Uruca, entrada a La Peregrina

Guillermo Vargas M.

Bernal Vargas P.

Gerentes

Tel.: 21-79-25

San José, Costa Rica

**FABRICA DE PAPAS
Y MANI SALADO**

La Guaría



**HAGA SUS PEDIDOS AL POR MAYOR Y
DETALLE.**

EXCELENTE SERVICIO A DOMICILIO

CALIDAD

HIGIENE

BUENOS PRECIOS

Sabanilla, Montes de Oca
400 varas Este de la Iglesia.-

Tel.: 25-31-23

MESEN HERMANOS

LLAMENOS

DON RICARDO JIMENEZ OREAMUNO

Durante la primera Administración de don Ricardo Jiménez, quedó terminada la ferrovía al Pacífico y pudo establecerse el servicio directo de trenes entre San José y Puntarenas; se hizo el empréstito inglés, que permitió cancelar la deuda contraída por el Gral. Guardia para construir el Ferrocarril al Atlántico y los bonos emitidos por el Presidente Yglesias para saneamiento de Limón; dejando un saldo de Lbs. 332.000, con las cuales el Presidente González Flores pudo montar el Banco Internacional.

Además, logró cerrar una operación en Francia para redimir los bonos que pesaban sobre el Ferrocarril al Pacífico y librar así a esa empresa de todo compromiso. Se construyó el Muelle del Estero para expedir el cabotaje con Guanacaste y Golfo Dulce.

Durante su segunda Administración se estableció la electrificación del Ferrocarril al Pacífico; se tendió el gran puente del Tempisque para la comunicación guanacaste-

ca; se hizo el muelle en Puerto Soley y se procedió a construir el Muelle Grande de Puntarenas, dejando comenzada la erección de los pilotes, hechos los contratos de todos los materiales y, además, depositados cuatro millones de colones en las arcas nacionales para la total terminación de aquella importantísima obra. Fundó el Banco Nacional de Seguros.

Durante su tercera Administración se está transformando en todos los aspectos el Ferrocarril al Pacífico a fin de ponerlo en el más alto pie de producción y eficiencia; se ha terminado la estación de Puntarenas y se va a construir un edificio para Aduana, en el mismo lote donde hoy se encuentra la antigua. Se ha renovado completamente la gran Aduana de Limón; se ha procedido a construir y mejorar carreteras en una extensión mayor de 200 Kms.; se está trabajando en la obra magna de la cañería para abastecer las poblaciones del Pacífico habilitadas por el Electrocarriil y se han dictado trascendentales medidas económicas para proteger y fomentar la riqueza agrícola de Costa Rica.



Recordando el ayer. Cuántos hijos o nietos de los aquí captados se verán conmovidos por esta familiar escena, que nos regala la historia de nuestro centenario ferrocarril? Este sí que es un verdadero documento histórico de la década de los 30. De izq. a der., encontramos a doña Elena de Montealegre de Gurdián, esposa de don Raúl Gurdián, quien aparece también en esta foto. Inmediatamente después el ex-Presidente de la República, don León Cortés, seguido de una distinguida dama de aquél entonces. Luego, don Ricardo Jiménez Oreamuno, seguidos de tres damas, hasta encontrar a don Raúl Gurdián, quien desempeñar varios ministerios en distintas administraciones públicas. Queda a nuestros lectores el identificar a las personas que no pudimos nosotros.

Planta Empacadora de Barranca S.A.

FELICITA AL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO,

CON MOTIVO DE LA CELEBRACION DEL 115 ANIVERSARIO

DE LA FUNDACION DEL FERROCARRIL AL PACIFICO,

BAJO SU ADMINISTRACION

EL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO HA SIDO

Y ES HOY UNA INSTITUCION QUE TRABAJA POR EL DESARROLLO

DE UNA DE LAS REGIONES MAS IMPORTANTES DE NUESTRO PAIS.

NUESTRO CORDIAL SALUDO AL
FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
AL CUMPLIR, EN ESTA FECHA, EL
115 ANIVERSARIO

DE SU FUNDACION, Y NOS UNIMOS A LA CELEBRACION DE TAN GRAN
ACONTECIMIENTO, HACIENDO PROPICIA LA OCASION
PARA FELICITAR AL INCOP, COMO
EMPRESA ADMINISTRADORA DE DICHO FERROCARRIL.



LOS MUEBLES DE METALIN NO TIENEN FIN Y SIGUEN IMPONIENDO LA MODA

San José, Noviembre de 1972

EL FERROCARRIL A ESPARTA

Contrato Argüello-Myers

Como queda visto, los trabajos del Atlántico vinieron a absorber todas las atenciones y recursos de los Gobiernos, desde el año 70 y a eclipsar los planes para la comunicación con el Pacífico. Sin embargo, en 20 de abril de 1882, el Ministro don Manuel Argüello Mora contrató con Mr. Myers la construcción de la línea que, completando el trazado del primitivo "Burrocarril", debía unir a Puntarenas con Esparta; y no puede olvidarse que un año después—1^o de diciembre de 1883—esa sección ferroviaria quedó inaugurada por don Jorge Ross y don Carlos F. Willis; empero, asimismo, hay que recordar que muy en seguida hasta se pensó en el desmantelamiento de tal sección, por considerarse que "el Gobierno no debe ni puede seguir gastando fuertes sumas de dinero en la conservación de una vía de escasísima importancia para el tráfico comercial, no sólo por lo muy limitado de éste hacia el Pacífico, sino por la mala construcción del ferrocarril que lo hace inadecuado aun para el transporte de pasajeros" (La Gaceta de 12 de diciembre de 1883).

El problema de don Próspero

Las luchas que surgen cuando hay que imponer obras de progreso en medios retrógrados, no se hicieron esperar entonces, pues el gremio de carreteros alzó su protesta contra el ferrocarril Puntarenas-Esparta por la competencia que venía a hacerles; y fue preciso demostrarles, por medio del preclaro ingeniero don Luis Matamoras, las ventajas económicas que todos ellos obtendrían dejando sus cargas en la estación de Esparta y no en el muelle de Puntarenas, para decidirlos a solicitar del Gobierno presidido por don Próspero Fernández que no quitase los rieles, ni diera curso a la ley proyectada para desmantelar el ferrocarril. Acerca de este tópico expresa el señor González Viquez en su folleto sobre el Puerto de Puntarenas: . . . "El Presidente Fernández accedió gustosamente y el café se fue a Puntarenas más rápidamente y con mayor seguridad, con el resultado de que los fletes percibidos no sólo cubrieron todos los gastos, sino que dejaron utilidades para la empresa . . . El ensayo ése—de lle-



Moderno equipo de radio. El señor despachador, en la mesa de controles del moderno y eficiente equipo de radio-comunicación recientemente adquirido por el Instituto de Puertos, para regular y controlar el movimiento de los trenes del Fe-

var el café en tren—mató la ley que desmantelaba el ferrocarril, y éste fue entregado luego en administración a don Luis Matamoras, quien en informe de 1885 dice que la línea había sido muy mejorada, que se había traído una segunda locomotora y que la explotación no dejaba pérdida. Entre las mejoras que menciona está la de haber corrido los rieles a la orilla del Estero, bajando la línea, de lo que resultó que ese año el mar no hizo ningún daño, siendo así que en los anteriores la línea era lavada por el embate de las olas". (Pág. 75).

Aquellas rebeldías de nuestros carreteros contra las locomotoras, el año 83, vinieron a demostrar, una vez más, toda la razón que tuvo el progresista rey español, don Carlos III, cuando exclamó, en cierta ocasión, que "los pueblos, como los niños, siempre lloran cuando se les lava la cara . . . !"

Después del ingeniero Matamoras vinieron a servir la Superintendencia de ese ferrocarril don Alberto Villaseñor (nombrado el 21 de junio de 1889), y luego don Lucas



Las comunicaciones de ayer. Este era el viejo equipo de comunicaciones que tenía nuestra empresa hasta hace algunos años, cuando fue renovado por un moderno y eficiente equipo de radio-comunicaciones inalámbrico.



Distinguidas autoridades. Esta gráfica recoge el momento en que en la Casa del Ferrocarril, en el Roble de Puntarenas, se reúnan un grupo de distinguidas autoridades puntarenenses, con otras altas autoridades del Gobierno Central.

Fernández (nombrado en 18 de mayo de 1894); y no omitiremos reseñar que fue don Joaquín Lizano quien inauguró la Agencia del ferrocarril en Puntarenas, por acuerdo del 28 de junio de 1881.

El Presidente Soto habló en su Mensaje de 1888 acerca de lo mucho que "importa pensar en un camino de hierro al Pacífico" (sic); pero consagrado como estaba, según se ha visto, a impulsar la obra del Atlántico con arreglo a lo convenido en la contrata Soto-Keith, no le fue posible darle cristalización a sus anhelos.

La ruta por San Ramón

Cuando ocupó el poder el doctor don Carlos Durán, su Ministro don Alejandro Alvarado García hubo de cerrar un convenio con la firma Cyril Smith y Cooper con el objeto de llevar a efecto el trazado de Merivale que pasaba el ferrocarril por Esparza, San Ramón, Naranjo y San Antonio de Belén, a fin de que tan importantes centros agrícolas llegasen a ser, a la vez, emporios de altísimo cartel comercial. Smith tuvo que depositar en el Tesoro Nacional diez mil pesos para garantizar la contrata y, como ésta no pudo luego realizarse, el Ministro Alvarado García hizo que esa suma quedara a favor del Fisco, estableciendo así un admirable precedente con positivo provecho para el Estado, que, de ese modo, siempre fue el ganancioso.

El Presidente Durán

El Presidente Durán estaba empeñado en esa malograda empresa y así lo corroboran las siguientes declaraciones consignadas en su Mensaje del 1º de mayo de 1890: "...El negocio del Ferrocarril al Pacífico, que ya conocéis por haber dado vuestra aprobación al contrato firmado por el señor Secretario de Fomento y el empresario, señor Smith, va progresando de un modo satisfactorio. Se ha organizado ya en Londres la Compañía que ha de dar vida al proyecto y los informes recibidos hacen esperar que se obtengan los fondos necesarios para dar término a una obra de que ha de reportar al país cuantiosos provechos, ya porque entrarán en activa explotación nuestros terrenos del Sur; ya porque se aumentarán nuestro comercio y relaciones con Centro América y demás pueblos del Pacífico, como porque atraeremos gran parte del tráfico comercial interoceánico y porque nos servirá esa línea de regulador del Ferrocarril al Atlántico".



Labor de seguridad. Don Guido Chaves, Jefe de la Sección de Seguridad, del Instituto de Puertos y su auxiliar Miguel Muñoz, cuando realizaban sus labores de seguridad en el Muelle Grande de Puntarenas.



BRAVO RUDIN LTDA.

(La Casa del Tornillo)
Paseo Estudiantes

Teléfono: 22-51-74

Apartado: 3238

**LA UNICA CASA ESPECIALIZADA EN
TORNILLOS EN CENTROAMERICA**

**OFRECEMOS TAMBIEN TODA CLASE
DE RESORTES**

**CONSULTENOS POR EL REMACHE
AVEX, EL REMACHE CIEGO MODERNO
Y LA TUERCA INSERTO NUTSERT,
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE
ESTOS PRODUCTOS**

El problema económico del Presidente Rodríguez

Cuando el sesudo Presidente Rodríguez quiso impulsar los planes de Merival para tender rieles hasta Esparza, hallóse con que las arcas nacionales estaban exhaustas y apenas si cubrían los trabajos de Fomento que se desarrollaban en Limón: "el drenaje del suelo, la instalación de una cañería y la formación de malecones", obras todas de mucha importancia y costo. "Resiente el país—decía el Licdo. Rodríguez al Congreso—una gran perturbación en el cambio internacional. Ello nada tiene de extraño. Durante la construcción del ferrocarril venían fondos del extranjero aplicables a sus trabajos, y concluída esa obra, en vez de venir fondos del exterior, salen del país para el pago de los intereses de aquellos capitales. El pago de esos intereses absorbe gran parte de los productos de exportación y no queda bastante para atender a las obligaciones del Gobierno y del comercio en el exterior. Esas razones y la de haber sido excepcionalmente pequeña la cosecha del café explican fundamentalmente la situación anómala a que me referí. A consecuencia de eso sobrevino la depreciación de la moneda fiduciaria; pero las disposiciones del Gobierno y el esfuerzo aunado de los principales capitalistas del país, neutralizaron los efectos de esa depreciación en su primer momento y encauzaron de nuevo la confianza general en favor del medio circulante". (Mensaje del 1º de mayo de 1892).

La mano de Yglesias

Conforme queda visto, todas las aspiraciones y contrataciones anteriores al año 95 no salieron del terreno especulativo o de la zona de las "idealidades amables",— para decirlo con el Maestro Astúa—ora porque las capacidades del Fisco vedaran la materialización de los proyectos o bien porque la magna empresa desarrollada en las vertientes del Caribe hurgaba todas las inquietudes oficiales y no permitía solución al problema ferroviario del Pacífico.

La mano enérgica del Presidente Yglesias rubricó la ley N^o 83 de 29 de julio de 1895, que venía, como Atalante, a imponer orden en el Caos, y ordenó, sin pérdida de tiempo, la construcción de una línea de ferrocarril al Pacífico, "que llevara riqueza y prosperidad a muchos de los más feraces, sanos y poblados distritos de la República; que trajese consigo el abaratamiento seguro de los artículos de primera necesidad; que ensanchara inmediatamente el cultivo de las tierras por ese ferrocarril habilitadas; que ensanchara los horizontes de nuestro comercio y que viniese a establecer una competencia hoy por todos considerada indispensable, con la empresa del Ferrocarril del Norte", según rezan los fundamentos de tan memorable decreto. Y así tocó a él—como en prosa castelariana lo dijera Alejandro Aguilar Machado—"roturar las gigantescas moles de nuestras agrestes montañas, colocando en su lugar los rieles por donde hubo de discurrir luego, llevando vida a lugares abandonados por la mano del hombre, ufana y altanera, la locomotora". (Opiniones y Discursos, pág. 80).



Foto Histórica. He aquí una fotografía del ex-Presidente de la República, don Rafael Yglesias Castro. A su izquierda, al fondo, se puede apreciar una pintura del puente sobre el río Grande, una de las grandes construcciones en la obra del Ferrocarril al Pacífico.

Coto & Malavasi Ltda.

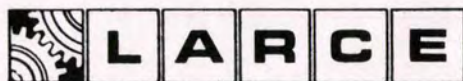
ALMACO

TELS.: 22-02-41 y 22-90-74 APDO.:3411

LES AGRADECEMOS LA
OPORTUNIDAD QUE NOS HAN
BRINDADO AL SERVIRLES CON
NUESTRAS MAQUINAS DE SUMAR
ADDOX,
Y NOS COMPLACEMOS EN SALUDAR
AL FERROCARRIL
ELECTRICO
AL PACIFICO
EN SU
115 ANIVERSARIO



Vieja Fuente del F.C. Esta fuente estuvo funcionando en los jardines del ferrocarril durante mucho tiempo, hasta que por causas desconocidas se olvidaron de atenderla. Esta y la que estaba frente a la antigua Universidad Nacional, fueron las primeras fuentes que hubo en nuestra capital.



ALBERTO L. ARCE S. A.

*QUE EL PROGRESO NACIONAL SIGA CONTANDO,
 EN LOS PROXIMOS AÑOS, CON EL GRAN APORTE QUE HA VENIDO
 DANDO AL TRAVES DE SUS 115 AÑOS DE EXISTENCIA DEL
 FERROCARRIL AL PACIFICO AYER
 Y FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
 EN NUESTROS DIAS.*

REDUSA

RETANA Y DURAN S.A.

AGENTES DE ADUANA

Y

VAPORES

TELEFONO 21 39 85

APARTADO 10129

SAN JOSE

COSTA RICA

NUESTRA FELICITACION AL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

EN SU 115 ANIVERSARIO

LA CONSTRUCCION DEL PACIFICO

Don Rafael Yglesias Castro

Refiriéndose al Presidente Yglesias, escribe el brillante historiador Hernán G. Peralta: "... La juventud de este hombre, es un ejemplo para los jóvenes de hoy y de mañana. Cuando levantó el látigo contra el capital y organizó la situación económica de Costa Rica con una clarividencia sin igual, recordaría sus días de lucha con cariño y con placer, porque la escuela de la vida nutrió su cerebro poderoso con la materia prima que había de producirle sus proyectos de reforma; porque él, vástago de próceres, interrumpió su carrera universitaria para pedirle al trabajo el pan de sus once hermanos y la tranquilidad de su casa atribulada por la pérdida de bienes (para ganarse la vida se enganchó de simple guarda en el puerto de Mazatlán, sirviendo en las escoltas que conducían las barras de plata de las minas de Sinaloa); porque conoció la miseria de los que nada tienen; ... porque abandonó un camino donde fácilmente pudo construirse su torre de marfil para lanzarse a las agitaciones de la vida pública con un ardoroso anhelo de consagrarse al servicio del país; porque edificó su obra en medio de las descargas de la tempestad y pudo decir después con la cabeza erguida y la mirada luminosa: "Con un brazo, empuñando el escudo, detuve la revolución; y con el otro brazo empujé el carro del progreso". (Don Rafael Yglesias, por Hernán G. Peralta. Pág. 22).

Y en verdad, con ese brazo progresista pudo empujar hacia su realización los añejos proyectos sobre camino de acero a nuestro litoral en el Pacífico, y darle inmediato comienzo a tan gigantesca empresa. Al emitir los decretos de julio y agosto del 95 no se dio punto de reposo el dinamismo del señor Yglesias y puso en funciones a una comisión integrada por el doctor Calnek, el doctor Echeverría, el ingeniero Matamoros, los capitanes náuticos Pearce y Fradin, los agricultores don Mariano Carazo y don José Quirós y el dibujante don Francisco de la Paz, a fin de "que estudiaran la ruta y determinaran el lugar más aparente para el servicio del puerto".



Activista Sindical. La srta. Thais Rodríguez Sandoval, una de las activista sindicales de esta empresa, habla durante la Asamblea General de la Unión Ferroviaria Nacional, celebrada últimamente. Atrás, el Secretario General de la UFN, don Lisandro Sosa Sandf, don Claudio Gamboa, don Miguel Barquero y don Marco Tulio Alvarado Barrantes.



Cuadrillas en acción. Varias cuadrillas de la vía del Ferrocarril al Pacífico, en acción cuando procedían a renovar los durmientes que sostienen los rieles al paso de los trenes.

La ruta de Kurtze

El señor Kurtze, conforme se ha visto, había señalado desde 1866 esa ruta e indicado la conveniencia de fijar el puerto en Caldera. En la página 37 de su libro dice: "... San José está situado en una meseta muy bien cultivada, plantada tupidamente de cafetos, brillantes y que parecen gozar de su propia lozanía; constituyen el principal venero de la riqueza de la República. San José es una linda ciudad, limpia y próspera, de unos quince mil habitantes, y es asiento del Gobierno, universidad, cuño y del comercio principal. Probablemente es una de las ciudades más sanas del mundo; el termómetro oscila, a medio día, entre sesenta y seis y setenta y cinco grados, Fahrenheit; y mientras que en la estación más cálida rara vez pasa de ochenta grados, no cae más abajo de sesenta grados en las noches más frías. Desde San José, el camino corre por las mismas tierras altas y bien cultivadas, y descende gradualmente mil ochenta y seis pies, distribuidos de un modo parejo en quince millas o un poco más. Llegando al río Grande el camino cruza el río y se muda a la ribera derecha del mismo. Las catorce millas que hay entre río Grande y Santo Domingo tienen un descanso de mil doscientos cuarenta y cuatro pies e incluyen la única obra de ingeniería realmente difícil en toda la ruta, aunque por supuesto, la excesiva declividad que indica la nivelación de la carretera, está muy reducida en la ruta que ha de seguir el ferrocarril. Ya en Santo Domingo, cambia otra vez el carácter del terreno; el café cede el lugar a la caña de azúcar, el arroz, los frijoles y el maíz. De allí el camino descende hasta el puerto de Caldera, su término en el Pacífico. El descenso es uniforme y suave mil quinientos treinta y nueve pies en una distancia de doce millas. Único río que cruzar, el Jesús María. Largo del puente: unas cuarenta y cinco yardas".

La ruta del Ingeniero don Alberto González Ramírez

En la obra del señor Núñez Monge se lee: "El primer deseo del Gobierno del señor Yglesias fue que el punto terminal de ese ferrocarril fué el puerto del Pital, situado en la costa del Pacífico, al Sur de la desembocadura del río Grande de Tárcoles, pero el ilustre ingeniero don

Alberto González Ramírez (asistido por los ingenieros don Daniel González Víquez y don Manuel E. Vásquez), después de detenidos y razonados estudios, demostró que el verdadero punto terminal de esa magna obra debía ser Tivives, que está situado en la desembocadura del río Jesús María, entre Puntarenas y la boca del río Grande de Tárcoles. Las principales razones aducidas por el ingeniero González Ramírez fueron, que la ruta, a la par de ser más económica en su construcción, venía a llenar las verdaderas aspiraciones del país, teniendo un ferrocarril más corto en longitud que la vía del Atlántico, y, por consecuencia, más comercial". (Pág. 91).

Contrato Ulloa-Casement

El Congreso debatió el caso oyendo los informes de los técnicos y un año después dio su aprobación al contrato suscrito entre el Secretario de Fomento, doctor don Juan José Ulloa Giral, y Mr. William H. Lynn, como personero de la firma J. M. Casement, por el cual esta empresario quedó comprometido a construir, mediante una suma, de \$ 2.898.971.00 oro americano, "una vía férrea que partiendo de San José terminara en el puerto de Tivives". (Decreto N^o 46 del 6 de agosto de 1897).

La primera palada

El 1^o de setiembre de 1897 se hizo celebración fastuosa de "la primera palada" que los contratistas dieron al Sur de la capital para iniciar así los trabajos del ferrocarril; y por acuerdo del 7 de noviembre del año inmediato, refrendado por el Secretario de Hacienda don Juan Bautista Quirós, el Gobierno emitió la primera partida de bonos por un monto de \$ 138.000.00 dólares, para atender las obligaciones con Mr. Casement, declarando de curso legal aun los cupones anexos que se extendieran por intereses. Oportuno es aquí recordar que los saldos de esas emisiones de bonos autorizados por el Gobierno del señor Yglesias para hacer frente a la construcción, vinieron a ser cubiertos durante la primera Presidencia de don Ricardo Jiménez con el dinero que se obtuvo mediante el empréstito suscrito en París el 9 de mayo de 1911.

Textiles de Lana Ltda
 3135 San José Calle Rica 3135

SWEATERS "WINDSOR

TEL.: 26-09-48

APDO.: 3135

Calle Central, Avenidas 20 - 22

**FABRICANTES DE LOS MEJORES TEJIDOS
DEL PAIS**

**OFRECEN A SU ESTIMABLE CLIENTELA
CONJUNTO PARA SEÑORES, BLUSAS, SWETER,
ROPA PARA CABALLEROS Y NIÑOS**

SUPERIOR CALIDAD

**CREACIONES EXCLUSIVAS EN TERSURA Y
CONFECCION**

**HAGA SUS PEDIDOS AL POR MAYOR
O DETALLE**

**FRENTE A LOS TALLERES DEL
FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO**

Dificultades económicas y políticas

El empeño y la energía del Presidente Yglesias tropeaban, sin embargo, con serios escollos para avanzar rápidamente los trabajos. Las dificultades con el Gobierno de Zelaya exigían del nuestro, enormes desembolsos en la Cartera de Guerra; la política ocupaba la atención oficial, puesto que urgía sofocar los brotes revolucionarios de los opositores, y la Hacienda Pública arrojaba "un estado poco halagüeño"—según lo expresara el Primer Designado don Demetrio Yglesias Llorente, en su Mensaje de 1899—ya que las entradas sólo sumaron \$7.276.376.00, al paso que las erogaciones totalizaban más de 8.000.000.00 de pesos costarricenses. El mismo don Demetrio observa que fue menester "introducir toda suerte de economías en los diversos órdenes administrativos", lo cual hizo que "la construcción del Ferrocarril al Pacífico continuara lentamente" (sic) en aquella época tan escambrosa.

Comentarios del Sr. Saper

El sabio geólogo alemán, Karl Saper, escribió entonces estas apreciaciones que corren en la página 157 de su libro Viajes y Estudios Centroamericanos, traducido por el laborioso doctor don Carlos Merz: "No tengo ninguna fe en el Ferrocarril al Pacífico . . . Don Rafael Yglesias puede ser un Gobernante muy capaz y desinteresado, pero creo que va a cometer el mismo error que Reyna Barrios en Guatemala . . . La zona del Pacífico no está habitada y la cosecha de café seguirá embarcándose por Limón . . . El proyecto de ferrocarril, así como el Teatro



cinas Administrativas. Semi-cubiertas por una arboleta en los jardines de los los del ferrocarril eléctrico al Pacífico, se aprecian las oficinas administrativas esta gran empresa ferroviaria. Fueron construidas durante la Administración don León Cortés Castro y aún siguen prestando eficientes servicios, más de 26 os después.

Nacional, son muy poco populares en Costa Rica. Durante mi permanencia allí el descontento culminó con un golpe revolucionario el 25 de febrero".

Los trenes llegan a San Antonio

A pesar de tantas luchas, el 1º de mayo de 1900 el Presidente Yglesias pudo transmitir a los Legisladores (pág. XVI del Mensaje), los siguientes informes: "De acuerdo con la localización final de la línea, ésta tendrá cincuenta y nueve millas de extensión hasta su punto terminal en el puerto de Tivives; de esta distancia están concluídos los trabajos de nivelación y mampostería en un trayecto de treinta y cinco millas. De las veinticuatro restantes, cinco millas, que requieren el trabajo más difícil y costoso, están terminadas en más de la mitad; las diez y nueve restantes son las que prestan mayores facilidades de construcción en todo el trayecto. Se han tendido doce millas de vía, ya balastadas, y el tren de construcción recorre la línea hasta San Antonio de Belén. Uno de los trabajos más importantes de esta vía férrea es el puente sobre el río Grande, cuya colocación se comenzará en noviembre próximo".

Un año después, en mayo de 1901, el mismo señor Yglesias consignó en su Mensaje: "Convencido el Gobierno de la gran importancia que para el progreso del país tiene la obra en construcción del Ferrocarril al Pacífico, a ella ha consagrado preferente atención. Este trayecto ferroviario es complemento indispensable del que nos pone en comunicación con el Atlántico, constituyendo ambos una vía interoceánica cuyos rendimientos en el porvenir están fuera de todo cálculo. Más aún, por el momento el Ferrocarril al Pacífico no sólo habilitará para la agricultura extensa zona de feraz territorio, sino que traerá también la emancipación del transporte internacional"

La labor del Presidente Yglesias

Al entregar la Presidencia de la República el señor Yglesias, quedaron construídos 39 kilómetros—cerca de ocho leguas—de ferrovía; de modo que los trenes ya podían llegar hasta el Río Grande. En la sección de Río Grande a Santo Domingo de San Mateo—39 kilómetros—estaba trabajándose la trocha; y en la división de Santo Domingo a Tivives, que cubre 26 kilómetros, nada se había logrado avanzar. "La parte terminada hasta Río Grande—observa el mismo señor Yglesias en su Mensaje de mayo de 1902—comprende una extensión de 39 kilómetros, la cual presta ya algún servicio al tráfico"; y luego añade: "La conclusión del puente sobre río Grande, obra la más importante por sus condiciones de estructura y longitud, vendrá a facilitar la pronta terminación del trayecto hasta Santo Domingo de San Mateo. La cantidad pagada al empresario hasta el 31 de marzo último (1902), es la de \$ 1.052.020.00 oro americano, equivalente, según los varios tipos de cambio a $\text{C}^{\text{r}} 2.589.788.00$. La cantidad de bonos emitida hasta igual fecha es de \$ 981.000.00 oro americano, habiendo de emitirse para completar el pago de todo el trabajo ejecutado hasta entonces, la suma de \$ 145.000.00, reservándose el Gobierno, como garantía de cumplimiento del contrato, la tercera parte de toda la emisión, o sean \$ 375.000.00 oro americano en dichos bonos".



PLYWOOD SHOP Ltda.

Calle 2 — Avenida 18
100 vs. Norte Ferrocarril al Pacífico
SAN JOSE, COSTA RICA
Tels. 22-28-25 y 22-29-25 Apdo. 10154

*AL FELICITAR AL FERROCARRIL
ELECTRICO AL PACIFICO,
AUGURAMOS MUCHOS Y MEJORES
AÑOS MAS DE ESTA PRESTIGIOSA
EMPRESA FERROCARRILERA QUE
DURANTE 115 AÑOS HA SABIDO
PRESTAR LOS MAS EFICIENTES
SERVICIOS, CONTRIBUYENDO
EFECTIVAMENTE AL DESARROLLO
NACIONAL.
ASIMISMO INFORMAMOS AL PUBLICO
EN GENERAL QUE TENEMOS
PLYWOOD DE PINO,
CAOBILLA,
GENIZARO,
CEDRO,
Y TODA CLASE DE MATERIALES
PARA LA CONSTRUCCION
Y DECORACION.*



LINEAS AEREAS COSTARRICENSES, A.

LINEAS AEREAS COSTARRICENSES, S.A.

SE MUESTRA MUY COMPLACIDA EN FELICITAR AL

INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO,

POR SER UNA INSTITUCION QUE TRABAJA POR EL DESARROLLO

DE UNA DE LAS REGIONES MAS IMPORTANTES DEL PAIS.

DE ESTE DESARROLLO, SURGIRAN NUEVAS ENTIDADES PRODUCTIVAS

QUE BENEFICIARAN A TODOS LOS COSTARRICENSES.

NOVIEMBRE, 1972

TRANSITARIA, S.A.

AGENCIA ADUANA Y VAPORES

- o EL COCO
- o LIMON
- o PUNTARENAS
- o SAN JOSE
- o PEÑAS BLANCAS

NOS UNIMOS AL REGOCIJO NACIONAL CON MOTIVO DE LA CELEBRACION

EN ESTE MES DE NOVIEMBRE, DE LOS 115 AÑOS DE SERVICIO DEL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

El puente de río Grande

Obra cumbre de esa construcción es sin duda, el puente sobre el río Grande, que fue comenzado simultáneamente por ambos estribos, consiguiéndose empalmarlos en el arco central con un resultado tan preciso que no hubo un solo milímetro de diferencia. En relación con este puente dice el libro del señor Núñez Monge: "... El puente de río Grande, cuya estructura es de acero, compuesto de un gran arco central y dos medios arcos laterales. Su longitud es de 219,38 metros, siendo construido por la fábrica Melican Bros., de los Estados Unidos. En la construcción de esa tan grande cuanto atrevida obra de ingeniería, se tuvo la dicha de no lamentarse ninguna desgracia en las personas que trabajaron en armarlo" (pág. 93). El ingeniero norteamericano Wilcox vino expresamente a montar ese puente, cuyo costo, en total, subió a doscientos mil dólares.

El Gobierno de Esquivel rescinde el contrato Casement

Durante el Gobierno de don Ascensión Esquivel vino a rescindir el contrato primitivo con Mr. Casement, merced a la inteligente influencia del Ministro de Fomento don Manuel de Jesús Jiménez, quien puso todo empeño para que el Gobierno asumiera los trabajos y los llevara pronto hasta Santo Domingo de San Mateo. Refiriéndose el caso el mismo don Ascensión expuso: "El problema que se planteaba a la Administración era el de seguir el contrato en los términos suscritos, llevando la línea hasta Tivives o el de rescindirlo y dar por concluida la obra en un punto que debía fijarse, aplazando de consiguiente para tiempos mejores la conexión férrea con el puerto. Si bien presentaba sus halagos la conclusión de la obra, ella imponía al país sacrificios enormes, tal vez superiores a sus fuerzas actuales, pues el trabajo por hacerse no sólo implicaba la terminación de la línea, sino también la necesidad de habilitar el puerto de Tivives para que prestara servicio eficaz. Hubo el Gobierno de decidirse por la rescisión y por fijar provisionalmente como punto terminal de la vía el pueblo de Santo Domingo de San Mateo. Abiertas las negociaciones con el señor Casement, contratista del Ferrocarril, llegó la Secretaría del ramo a la rescisión, envolviendo en ella todas las cuestiones pendientes con aquel empresario, muchas de las cuales a haberse discutido con ánimo hostil, habrían podido crear dificultades serias. En virtud del arreglo, entró el Gobierno en posesión del Ferrocarril y de todos sus anexos y activamente se ha procedido a dar los pasos conducentes con el fin de dejar expedita la vía mixta que hoy presta sus servicios regulares en aquella región" (Mensaje 1º de mayo de 1903).

El tren llega a Orotina

En el siguiente año logró normalizarse el tráfico hasta Orotina de tal modo que el señor Esquivel pudo manifestarle a los Diputados: "La liquidación de cuentas con Casement significa el descargo de una obligación que ha pesado mucho sobre el Tesoro Nacional. Hoy la obra que se contrató con aquel empresario está en condiciones de rendimiento y en el presente año empezará la nación a cosechar el fruto de su esfuerzo".

Las primeras oficinas

El señor Castro Carazo registra datos curiosos sobre el establecimiento de las primeras oficinas del Ferrocarril

en aquella época: "El día 23 de enero de 1903—dice— en el segundo piso del conocido edificio "La Alhambra" de esta capital, se abrieron las primeras oficinas del Ferrocarril. Al frente de ellas se encontraba el Intendente don Manuel Aragón y de portero don Jorge Fait León. Me cuenta el señor Fait, quien dicho sea de paso, aún continúa sirviendo al Ferrocarril, al que ha dedicado prácticamente su vida, que en esas primeras oficinas se hicieron las fórmulas de papelería necesarias, tomando como modelo las que tenía en uso el Ferrocarril del Norte. Días después vinieron a aumentar el personal de esa oficina don Ricardo Toledo, don Ricardo Giralt y don Dionisio Facio". Como Administrador General fue designado entonces don Otto Kertley (30 enero a 30 de mayo de 1903), a quien reemplazó don Alberto González Ramírez (30 de mayo a 1º de setiembre de 1903), y luego don Manuel G. Escalante (1º de setiembre de 1903 a 26 de marzo de 1904), don Alberto Villaseñor (26 de marzo de 1904 a 15 de diciembre de 1905), don Luis Matamoros (15 de diciembre de 1905 a 15 de mayo de 1906), don Nicolás Chavarría Mora (15 de mayo de 1906 a 1º de diciembre de 1906), don Juan Francisco Echeverría Aguilar (1º de diciembre de 1906 a 3 de noviembre de 1907), don Manuel G. Escalante, nuevamente (3 de noviembre de 1907 a 5 de julio de 1910), y don José Cabezas Bonilla (hasta 7 de mayo de 1914). Estos ocho Administradores tuvieron a su cargo, sucesivamente, la dirección de los trabajos para ir ampliando la vía, hasta que hubo de correr el primer tren ordinario entre San José y Puntarenas con el Administrador Cabezas.

Ramal de Alajuela

Volviendo a la línea, conviene recordar que en las postrimerías del Gobierno de Esquivel se autorizó una inversión para tender el ramal férreo que conecta la ciudad de Alajuela con la estación de Ciruelas y se procedió al trazado bajo la dirección expertísima de don Luis Matamoros. La obra demandó un gasto de ₡ 232.303.00 y comprende un tendido de ocho kilómetros. El servicio quedó abierto formalmente el 31 de marzo de 1907, según lo afirma en su estudio el señor Castro Carazo. Ayudaron al ingeniero Matamoros en esa labor don Luis N. Fournier, don Miguel Molina, don Arturo Quirós y don Guillermo Villegas. En su Mensaje de entrega don Ascensión consignó este resumen sobre la situación de la



Antigua Terminal del F.C. Estas eran las viejas instalaciones donde funcionaban las oficinas administrativas del ferrocarril al Pacífico el año de 1934, cuando tomó esta fotografía. Los comentarios quedan a nuestros lectores.

TROPICAL GAS COMPANY INC

TROPIGAS

ESPECIALISTAS EN GAS

SALUDA

Y

FELICITA

AL

FERROCARRIL

ELECTRICO

AL PACIFICO

AL CUMPLIR 115 AÑOS

DE TRANSPORTAR

EL PROGRESO


EN

COSTA RICA

SAN JOSE,

SETIEMBRE

1972

 *Distribuidora S.A.*

APARTADO 1548

TELEFONOS 22-62-00 • 22-64-00

SAN JOSE, COSTA RICA

SE COMPLACE

EN FELICITAR AL

FERROCARRIL

ELECTRICO

AL PACIFICO,

COMO INSTITUCION;

A LA HONORABLE

JUNTA DIRECTIVA

Y A LA GERENCIA,

EN EL DIA DEL

115 ANIVERSARIO

DE SU EXISTENCIA,

RECONOCIENDO SU EFICIENTE

Y MAGNIFICA LABOR

empresa: "Tocó a mi Gobierno en 1902 dar remate a la construcción del Ferrocarril al Pacífico entre Río Grande y Santo Domingo de San Mateo, lugar en que hubo de suspenderse la obra por falta de recursos, y le ha correspondido la gloria de reanudarla a mediados del mes de diciembre último, después de concienzudos estudios de la línea que debía seguirse, de conformidad con los decretos de 31 de julio de aquel año y de 30 de mayo de 1904, y obedeciendo a un plan en que, cambiando el punto terminal de ella por la ciudad de Puntarenas y extendida la zona que ha de beneficiar, mediante el ramal de Alajuela que ha venido a llenar un justo anhelo de los laboriosos habitantes de dicha provincia y al propio tiempo una necesidad evidente, se aviene más con los datos del problema económico que en el estado actual del país la indicada vía ha de resolver, como moderadora del precio de los trasportes y base para la explotación remunerativa de considerable extensión de tierras" (1^o de mayo de 1906).

Un andarivel en Lapas

Resuelto por el Congreso de la Administración Esquivel que fuera Puntarenas, en vez de Tivivez, el punto terminal del ferrocarril, correspondió al Presidente González Víquez acometer los trabajos de prosecución de la obra decretada; y para ello entró en negocios con la firma Cook de Nueva York, por medio de don Alberto Ortuño, a efecto de obtener un empréstito (1907), "que nos permita en términos ventajosos afrontar la situación difícil en que, de otro modo, nos encontraríamos" (sic), para adelantar la construcción y reconstruir algunas secciones de la línea, como la de Lapas, donde por los derrumbamientos se había destruído totalmente, lo cual obligaba a establecer allí el servicio de trasbordo por medio de un andarivel asaz incómodo y peligroso. Sobre el precipicio profundo hubo que tender un cable de unos 200 metros, del cual pendía una jaula en la que se metían los pasajeros para poder pasar al otro lado. Esa jaula era movida por cordeles y cuando uno de éstos se rompía, quedaban los pasajeros paralizados, en medio abismo, esperando auxilios que los librase de la muerte !

El contrato con Knowlton

El Presidente González Víquez consideraba que "trabajos ejecutados por administración en pequeñas dosis tenían que resultar muy lentos y que salir al cabo no bien hechos y con costo desproporcionado; en tanto que si pudieran contratarse por secciones, se acabaría de prisa y con economía" (sic); y, consecuente con esa idea vino a celebrar el 4 de setiembre de 1908 un contrato con Mr. Warren H. Knowlton para construir la línea entre Cascajal y El Roble.

Informe de Matamoras sobre la sección Cascajal - Roble

El entonces Director de Obras Públicas, don Luis Matamoras, pasó un informe que dice: "... El señor Knowlton llegó al país y procedió inmediatamente a los reconocimientos y estudios preliminares de la mejor línea que podría trazarse... La línea localizada arranca del Cascajal entre Trinidad y Coyolar, de la línea actual, baja y cruza el río Jesús María, muy cerca de su confluencia con el Machuca, remonta con una ligera gradiente el cerro de Cambalache para caer en la ensenada de Caldera, que atraviesa hasta llegar al pie del cerro de Carballo y

rodea por la costa la punta de este cerro hasta llegar al río de la Barranca, atravesándolo en su desembocadura en el mar, para entroncar en El Roble con el Ferrocarril de Puntarenas. La longitud total del trayecto así descrito, mide 19,420 metros, de los cuales cerca de la mitad serán recorridos a nivel y con muy ligera curvatura. El cerro de Cambalache ha sido objeto de muy detallados estudios, pudiéndose aún construir la línea en corte abierto, pero el resultado de los trabajos del ingeniero Knowlton da como más económico para su construcción, más corto, con mucho menos curvatura y mucho menor gradiente, el empleo de un pequeño túnel de 328 metros de longitud. El costo total de la obra, incluyendo nivelaciones, puentes, material fijo de la vía, con durmientes creosotados y gastos de administración alcanza a la suma de \$ 575.000.00, o sea un promedio por milla de \$ 47.582.92".

El Gobierno de Jiménez asume los trabajos

Don Enrique Jiménez Núñez, Secretario de Fomento, en su Memoria del año 10 expone: "De conformidad con los contratos celebrados con el señor Knowlton, aprobados por decretos de 4 de setiembre de 1908 y 13 de febrero de 1909, la sección de vía entre Cascajal y El Roble debió ser concluída y entregada al Gobierno el 30 de abril de 1910. Una serie de dificultades impidieron al señor Knowlton el cumplimiento de esa obligación dentro del plazo estipulado y fueron éstas de tal carácter, que el Gobierno ajustando sus actos a una equidad severa, no podía en rigor de justicia aplicar las penas establecidas en el contrato por demora en las entregas de las obras. No obstante que a principios de noviembre quedaron algunos trabajos por ejecutar, de los comprendidos dentro de las obligaciones del señor Knowlton, creyó conveniente el Gobierno entrar en arreglos para recibir la obra, a fin de organizar, desde luego, la explotación de esa vía completa. Resultado de esos arreglos es el contrato firmado el 2 de noviembre citado".

Otro Documento histórico. Durante los actos realizados en los jardines del carril al Pacífico, cuando se compraron cuatro nuevas locomotoras eléctricas en cómodas poltronas de mimbre, el ex-Presidente de la República Mario Echandi Jiménez y la señora madre del también ex-Presidente, don Cortés Castro, doña Julia Castro. Con ellos, el Padre Arrieta. Atras, arre cámara el Lic. don Oscar Cruz Salazar, quien ocupara el cargo de auditor de institución, durante muchos años.



Esa obra de Mr. Knowlton fue siempre muy discutida por los inconvenientes de requerir dos túneles, el de Carballo y el de Cambalache—cuyo ademe y arreglo ulterior costó mucho trabajo y dinero,—por circunvalar el peñón de Carballo en un punto muy peligroso y por atravesar el río Barranca en su propia ría, lo cual exigía un puente muy grande, muy caro y expuesto a sufrir la embestida de las mareas y el azote de las crecientes invernales. Se refiere que cuando el mismo Knowlton ya había llevado la trocha a las alturas de Cambalache, encontróse con que no había por donde buscar una bajada que ofreciera facilidades para alcanzar la costa, en cuya virtud tuvo que rectificar sus planes y adoptar los del ingeniero Matamoros, conduciendo la línea por lo que hoy se llama "el corte de Matamoros".

Los vaticinios de don Cleto

El Gobierno de don Cleto no sólo se esmeró en la obra material, sino que puso especial cuidado en la organización de los servicios para ir comercializando la empresa. "Es natural prever—dice en su Mensaje del 19 de mayo de 1909—que, terminado el ferrocarril, las proporciones de la importación y exportación por esa vía se modificarán sensiblemente; y que, para cuando se abra el Canal de Panamá, Puntarenas competirá ventajosamente con Limón. Aún podemos predecir que la exportación del café preferirá la vía del Pacífico, pues el exportador sabe que para la época en que se despacha el café el buen tiempo es allí seguro; en tanto que para la misma época son muy probables los temporales del lado del Atlántico". El 23 de marzo de 1907 se emitió el Reglamento General del Ferrocarril al Pacífico, ordenado por el Ministro Rohmosey; y el 3 de diciembre de 1909 se puso en ejecución la Ley General de Ferrocarriles.



Otro documento histórico. En esta gráfica aparecen el actual Jefe del Departamento Comercial don Juan Bta. Vargas, primero izquierda, con John Wayne y su compañera, en visita a nuestro país en su yate propio, haciendo la travesía de Puntarenas a San José y viceversa, en nuestro Ferrocarril. Como se aprecia en la foto, fue atendido por don Juan Vargas y el Actual Jefe del Departamento de Tráfico de esta empresa, don Marco Tulio Alvarado Barrantes.



Distinguida Progenitora. Esta es doña Julia Castro De Cortés, madre del desaparecido ex-Presidente de la República, don León Cortés, quien fuera uno de los presidentes que más obras y beneficios realizó en favor de nuestra empresa ferrocarrilera. La foto fue hecha con motivo de los actos cuando se compraron las últimas máquinas eléctricas, que adquirió nuestra empresa.

LA FABRICA NACIONAL DE LICORES

SALUDA AL FERROCARRIL
ELECTRICO AL PACIFICO,
EN SU 115 ANIVERSARIO, Y LE
DESEA MUY BUEN EXITO
EN SU DIARIA LABOR
EN BENEFICIO
DEL
PROGRESO
NACIONAL



CORREDORES MARITIMOS Y ADUANEROS, S. A.

EDIFICIO RODO o CALLE 2, AVS. 3/5
 TELEFONO: 22-50-50 o CABLE: "CORMAR"
 APARTADO: 2420 o SAN JOSE, COSTA RICA.

SAN JOSE

LIMON

PUNTARENAS

SANTAMARIA

PEÑAS BLANCAS

GOLFITO

PASO CANOA

EATON
Equipo Industrial

MONTACARGAS

Yale[®]

**DE 4000
Y 6000
LIBRAS**

CON LLANTAS NEUMATICAS

REPUESTOS Y SERVICIO
GARANTIZADOS



Solicite mayor información a su
Distribuidor YALE:

SERVICIOS UNIDOS, S. A.

TELEFONO 22-24-66 APARTADO 859, SAN JOSE
FRENTE A LA PLAZOLETA DE LA SOLEDAD

EL GOCE DE LA LOCOMOCION

La caída de un puente acarrió al ramal ferroviario atrasos sin cuento mientras se procedió a la construcción de andarivel suspendido sobre el río. Por eso en los primeros días el despacho de encomiendas y mercaderías fue llevado sobre un corredor de tablas, con su pasamano formado por un cable acerado, que a su vez sirvió de cómodo tránsito a la gente.

Y una vez más podemos observar cómo los sucesos se repiten, pues en este río y durante años ya lejanos, hubo una barca de alquiler para que el pueblo pudiera pasar sus trebejos, a veces montando las carretas, con todo y bueyes. De aquí que a lo que se llama Barranca, antiguamente fuese nombrado "La Barca"

En el año 1907 el gobierno de González Víquez pidió a Norte América una locomotora, la Número Ocho, que fue despachada de Filadelfia rápidamente.

El país tuvo que pagarla con un costo mayor del calculado, porque en la negociación (siempre la negociación), intervinieron agencias comerciales, y hasta un diplomático nuestro, que fue hombre sandunguero, a quienes hubo que pagarles comisiones y gastos extras.

Lamentable resultó el caso, pues demostró que ha sido vieja maña, entre altos colaboradores de gobierno, beneficiarse con los recursos que benefician al pueblo.

Vino la nueva locomotora a reemplazar a la Número Siete, que por sus largos años de servicios caminaba desajustada, toda hecha un ay de mí. Por lo mismo, fue reparada por completo, incluso la caldera, lo que era mucho decir debido a la carestía de herramientas indispensables, así como al desconcierto que tenía el personal con

que trabajaba nuestro jefe. Poco después él torneó los cilindros de la máquina, en Esparta, ajustando a los mismos una ingeniosa combinación de engranajes y poleas para hacer girar, dentro de ellos, un eje con su cuchilla a fin de dejarlos pulidos y redondos.

Por primera vez muchos hombres vieron colocar nuevos aros a las ruedas, cosa más complicada que lo que hacía don Florentino con los suyos.

Lo dicho me recuerda que en Esparta no hubo torno para acondicionar las ruedas. El Ferrocarril de Costa Rica tuvo dos, uno de los cuales aprendí a usar; el otro, muy grande y pesado, estuvo por largos años a cargo de un operario costarricense que fue llamado, que llamaron "El Mono", el cual las dejaba perfectas, bien cortadas las cejas, excepto las centrales que corren sin ellas.

Tienen las ruedas, a trechos, una costra endurecida: son los cayos de la locomotora que se hacen saltar a fuerza de cincel y martillo. La operación enlaza sonidos de campana clarísima, audibles a larga distancia. Los nudos se forman por el resbalón o patinada cuando son frenadas, o cuando se arrastran fijadas a causa de las lluvias ligeras; pero una vez limpia la superficie, el torno hace parejo el trabajo, eternamente monótono, devanando la cuchilla de pico de lora vuelto hacia arriba —cuchillas que tenían entonces como tres cuartas de largo— larguísima colochos que al fin se rompen cuando la herramienta pierde el filo. A veces el tornero los recogía haciendo sogas que colgaba de los postes de madera vecinos a su máquina, y que al herrumbrarse parecían coronas de espigas.

Digo de paso que en otros trabajos de torno, para mantener el filo de la herramienta que devana el acero,



Puente sobre el río Grande. Esta es la estructura de acero del Puente sobre el río Grande, soportando el paso de un convoy de varios carros de nuestro Ferrocarril. Este puente fue construido a principios de siglo con un valor de alrededor de 200.000 pesos oro y aún sigue prestando valiosísimos servicios en nuestro sistema ferroviario.

se usaba una gota de agua enjabonada, almacenada en un tarro viejo de pintura.

Cuando llegué a Esparta hacía mucho tiempo que se había instalado el andarivel, seguramente hecho por Chico Guido, hombre insustituible para esta clase de obras. Tenía como cesta un encierro de tablas, con triangulares asas de hierro enganchadas a unas carruchas que corrían a lo largo de un cable, todo moviéndose como un juguete sobre el rumoroso espejo de las aguas del río, que a pocos pasos llegan a besar el mar. El paraje ahí es muy risueño, abierto y anchuroso, recorrido por brisas con olor a montaña y marisco, con playones y alfaques que en noches de luna parecían mesas de brillantes, en ocasiones regados de sardinas, y siempre, debido al regolfar de las aguas, escogido estuario de aves marinas y lagartos.

El andarivel estaba propulsado por un motor a vapor, instalado en una casucha y atendido por Nano Badilla, un hombre fino, concentrado en su trabajo, que honró a su tierra: Esparta; muy entendido en varios oficios y hasta práctico corredor de locomotoras.

Una mañana que me detuve frente a su pequeña isla de trabajo, corrió a orinarse junto a mi máquina "sin hacer dibujos o señas con la orina" como dijo Quevedo, que sigo citando. De pronto, y sin saber que él andaba en esas, subí a usar el inyector de la locomotora, el del lado derecho, que soltó un chorro de agua hirviendo que el pobre hombre recibió en el brazo izquierdo, cuando aún no había terminado el chisquete. Dos días después supe que se hallaba atrocemente quemado, e incapacitado para todo.

Cuando pude verlo le di toda clase de excusas; andaba ligeramente decaído, aunque sí muy pálido y no tuvo una sola palabra de queja a pesar de la horrenda herida que se veía hecha una bolsa de agua en carne viva.

Badilla y su hermano Juan, un santo laico, fueron hombres de finísima fibra, muy queridos por serios y respetuosos sin ser zalameros, nada holgazanes y, en resolución, dos hijos del campo, en donde, para recordar a Unamuno, quedan ahogadas nuestras dos semillas más malignas: "la vanidad y la envidia"

Gloria y grande fue para mí haber trabajado con artesanos de cordura, incapaces de bajezas o felonías que convierten al hombre en un miserable, y al trabajo en un veneno para el alma.

Mi aprendizaje como maquinista comenzó en esa época, viajando diariamente a Puntarenas mientras ayudábamos a Carazo en la armadura de la Ocho, que estuvo lista creo antes del mes: trabajábamos con mucha incomodidad en un galerón que hubo de reforzarse con madera de cuadro para colgar varias de las piezas y un teclé que nos ayudó a montar la caldera sobre los marcos de la máquina.

Guiado de su lumen naturale mi maestro resolvió todo problema. La armó sin los planos de fábrica, desaparecidos en San José, por hacerle el daño, pues no hay hombres que no tenga enemigos gratuitos.

Fue, pues, una escuela práctica, y la aproveché para observar el trabajo de los empleados de la máquina, a quienes me dedicaba a mantenerles el fuego y el agua en su punto. Ellos me explicaban el momento para hacerlo,

Industrias

Montelandia Ltda.



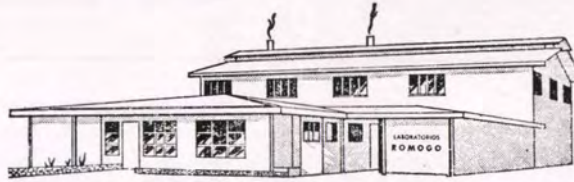
Avenida Segunda – Calle 10-12
50 vs. Oeste del I.N.S. – Teléfono 21-49-54
San José

ANA MARIA RODRIGUEZ e HIJOS

La mejor manufactura en América Central

Catres, Camas, Cunas, Muebles de
Metal, Camarotes
Equipo Médico Hospitalario

LABORATORIOS ROMOGO LTDA.



FABRICANTES DE:
PERFUMERIA Y PRODUCTOS DE BELLEZA

DALEY Y LEYDA

PRODUCTOS PARA EL CUIDADO DE LOS NIÑOS

"MINENE"

TELEFONO 21 73 92

SAN JOSE, COSTA RICA

APARTADO 3764

CONVERTIDORA PAPEL Y CARTON

Severo Hernández J.

FELICITA AL:

"INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO"
CON MOTIVO DE CUMPLIR 115 AÑOS DE FUNDACION DE SU
FERROCARRIL

Y HACE EXTENSIVA ESTA FELICITACION A LOS SRES.:

Ing. RAFAEL PARIS ARIAS
Gerente General

Ing. STANLEY PERALTA
Gerente de Ferrocarriles

Y DEMAS PERSONAL, QUIENES HAN LLEVADO AL EXITO DICHA EMPRESA, EN
BENEFICIO DE LA CIUDADANIA COSTARRICENSE.

y cómo arrojar leña al interior de la caja de fuego sin estropear el espejo o tabique de la misma.

Me permitían hacer los cambios de coches y vagones de carga que se ordenaban en los patios y límites de la estación, o ir a la Y griega a falta de tornamesa para cambiar la posición de la máquina; llevarla, en fin, a la toma de agua, a veces carrereándola.

Para no cansar digo que pronto aprendí su manejo, que es sencillo, y por eso escapé de ser fogonero, grosero oficio que a veces dura toda una vida entre hombres acorralados de ignorancia.

Todas estas cosas las hacía al principio por el deseo de adquirir preparación, que sólo a base de paciencia se logra en nuestros ferrocarriles, no así en otros países donde los obreros se especializan, pero, esto, no deja de ser un inconveniente cuando se piensa en la situación económica.

En cuanto a las reglas que rigen el movimiento de los trenes, cuyo conocimiento es muy importante, poco aprendí, pues en el ramal en donde estaba el tránsito era uniforme: dos trenes, uno de carga y otro de pasajeros. Por eso no sucedieron accidentes en aquel minúsculo ferrocarril.

Aprovechando las circunstancias que me procuraba el ejercicio de maquinista, en breve me atreví a solicitar la plaza que, con ese fin, iban a necesitar los hermanos e ingenieros Knowlton en la ruta, ya muy adelantada, que venía de Cascajal a El Roble, en la jurisdicción de Punta Arenas.

Mi petición fue aceptada. El día que mi maestro me comunicó el nombramiento, aprobado por el Administrador general don Manuel G. Escalante, yo respiraba felicidad, casi me sentía un dios.

Era, con efecto, una carrera que no hubiera logrado en tan corto tiempo en el ferrocarril inglés, empresa que andando el tiempo comprendió la necesidad de reemplazar a los sajones con los hijos del país, sobre todo por cuestiones económicas, se entiende.

Con todo, hubo maquinistas costarricenses en ella. Abdón Iglesias, Manuel Arias, Ricardo Segreda, y más adelante Jorge Esquivel. Los tres primeros estaban muy envejecidos cuando los conocí. Era medio ciego Abdón, muy sordo el segundo, y excedido de suciedad relampagueante Segreda, que siendo hombre de buena estatura y buenas facciones, tenía fea apariencia debido a sus descuidos personales. Lo recuerdo con un "chonete" (sombrero), viejo y ensartado hasta las orejas, con la copa rota.

En cambio, flotaba en aquel ambiente la joyante apariencia del maquinista Solari, entonces en sus años mozos. Me parece que fue el primero que vistió indumentaria apropiada, gruesos anteojos para defender la vista del polvo y el humo así como guantes para el trabajo.

Para mí estos maquinistas fueron esupendos ejemplos de orientación, y por ello me resultaban mejor que muchos holgazanes de la ciudad de San José, expertos en no hacer nada.

De Jorge Esquivel, mi tocayo, diré que muy joven marchó a Nueva York. En esa ciudad vivió en casa de una tía mía. Cuando regresó entró directamente a servir como maquinista en la empresa extranjera. Una tarde, a dos pasos de la estación, atropelló un carro para transportes tirado por un par de percherones que constituían el orgullo de su dueño, un español. Las bestias quedaron destrozadas, el propietario salvado milagrosamente y el portón que cerraba el paso a la bodega de la estación, arruinado. Desde entonces el Ferrocarril protege su tráfico y el ajeno por medio de barreras.

Fuera de Esparta otros hombres conocí que trabajaban a perfección, entre ellos un alemán bigotudo (aún no había entrado la moda de raparse los mostachos), muy serio y eficiente, pero desdeñoso. Descansaba o aprovechaba la hora entera que nos daban para ir al almuerzo



Trio de Directores. Los directores de esta institución, Ing. don Armando Balma Esquivel, don Carlos Luis Jiménez Maffio y don José Santos De Icore Alvarado, sorprendidos en un momento durante una fiesta celebrada en Ojo de Agua.



Un trio Singular. El Presidente de la República, don José Figueres Ferrer, conversa con el Embajador de la Unión Soviética en nuestro país, señor Vladimir Kasimirov, ante el Ministro de Economía, Industria y Comercio, Lic. Jorge Sánchez Méndez. La foto fue hecha frente a la nueva terminal del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, construídas recientemente en Punta Arenas.

Inzadi

RC7

La caja registradora **Inzadi RC7** estudiada y realizada para satisfacer las exigencias del amplio mercado comercial

- Funcionamiento eléctrico automatico.
- Elevada capacidad en el detalle y en el total
- Ticket completo con detalle de cada partida, total y cambio.
- Escritura bicolor.
- Cinta de control detallada de las ventas y de las extracciones.
- Control de los boletines de caja
- Símbolos, fecha y escritura publicitaria.
- Línea moderna y elegante.



**ENRIQUE HERRERO & CIA.
LIMITADA**

Costado suroeste del
TEATRO NACIONAL

TELEFONOS: 22-76-87
21-36-65



1942

30 AÑOS DE

SEGURO SOCIAL

EN COSTA RICA

1972

HOSPITAL
MONSEÑOR V./M. SANABRIA
PUNTARENAS
SOLIDARIDAD :
ESFUERZO DE TODOS,
AL SERVICIO DE TODOS



**EL SEGURO NO ES LUCRO...
ES LEGITIMO DERECHO SOCIAL!**



Procesión en Ferrocarril. Una solemne procesion por tren se realiza todos los años desde San José a Puntarenas y viceversa, en la que cientos de personas viajan acompañando al Corazón de Jesús, Santo Patrono de esta empresa. Adelante la maquina adornada con el tricolor nacional y la imagen del Corazón de Jesús, es seguida por una preciosa carroza bellamente adornada con ángeles, representados por encantadoras niñas, en la que viaja un Corazón de Jesús y una banda de musica.

porque traía su **lunch**; en cambio éramos muchos los que a grandes zancajos vencíamos la distancia y las cuestras para ir a almorzar. A dos pasos del europeo estaba un negro haitiano, que fue el "Pulgarcito" de la empresa, de nombre Joe.

Era muy educado y tratable, y ostentaba recios bigotes castaños. Como obrero, muy fino para trabajos minuciosos. Era él quien hacía llaves para cerraduras y candados. A veces recibía el modelo marcado en un pedazo de barra de jabón criollo, color amarillo.

Dale que dale estaba todo el día el objeto, sirviéndose de sierras de mano, punzones, cinceles de media caña, limatones y limas finas y livianas con lo que iba dejando las cosas bien hechas y hasta bonitas.

El simpático haitiano nos marcaba las herramientas con nuestras iniciales, pero a escondidas de Mr. Lucas. Nos hacía fichas de bronce, cuadradas, con el número impreso que cada cual tenía, para ser colocadas en el tablero erizado de clavos y expuesto a las horas de entrada, puesto a la orilla de una puerta con acceso a la oficina encargada de registrar el tiempo.

En cambio en el Pacífico, se había instalado una máquina automática en donde los obreros marcaban las horas y salidas en sus respectivas tarjetas.

En el Atlántico, el empleado de dicha obligación se llamó Carlos Blanco y fue su jefe don Gerardo Montealegre, hombre caballeroso, activo, que había recibido esmerada educación en San Francisco de California, siendo experto contabilista, raras veces equivocó el efectivo en oro americano que entre sobres recibíamos los días de pago.

La empresa concedía a los dormilones cinco minutos pasada la hora de entrada; a veces podía uno permitirse el lujo de entrar pasadas dos horas, pero la infracción a la ley daba derecho al Ferrocarril a despedir al más pintado.

Finalmente diré que para Joe todo era fácil, no hubiera cambiado su banco de trabajo y la colección de sus herramientas por el ambiente de oficinas, en donde vi lo humano sembrado de preocupaciones, envidias, estupideces y hasta corrupciones.

En el Pacífico hubo dos o tres operarios competentes para componer desperfectos serios en las locomotoras. Entre ellos figuró Héctor Chartier, un día ya alejado mi compañero para redactar un dictamen que por causa criminal se le seguía al Ferrocarril de Costa Rica. Ello se debió a un exceso de velocidad no advertida por un maquinista sajón que mató a una lavandera, cuando ésta caminaba con su lío de ropa sucia sobre la cabeza y a lo largo de la vía, la que conduce a las ciudades de Heredia y Alajuela.

Consigno este apunte porque se me hizo curioso el hecho de que, ya mucho tiempo después de haberme separado de los talleres, fui elemento capacitado para sentir responsabilidades que, según nuestro peritazgo, puso a salvo a dicha Empresa.

Otro operario que recuerdo por su modestia y su quehacer fue Tatono Bolandi, hombre grueso, de pecho velloso y de pocas pulgas, pero un experto en la hechura de aceiteras de hojalata de que los muchachos hacían burla. En cuarto y banco aparte iba a desfogar sus cóleras, para luego servirse de su laminador, sus tijeras y su hornillo con cautines que acercaba a su mejilla a fin de comprobar el grado de calor antes de hacer la soldadura.

Fue curioso que Bolandi, como Joe, hablaran en falsete y que ambos fueran muy lujosos en el vestir. Joe salía de paseo con bombín, bastón y paletó, lo mismo que Tatono, hecho una perla, con zapatos de charol abotonados.

Tatono fue miembro de familia honorable, y ambos, los tipos exactos del "homo faber" (hombres fabricantes).

Y ahora continúo con el goce de la locomoción, que mi vida veinteañera ponía a hervir de significaciones.

Embebido como estaba, un día recordé aquellas paginas en donde el autor de **La Bestia Humana** compara una locomotora con un corcel, que agradece el cuidado y el pienso que lo robustecen, alegran y hacen brioso.



Cuadrilla de Demolición. Esta foto corresponde a los trabajos de demolición de la casa de la agencia en Puntarenas, cuando era demolida por trabajadores de la Sección Cuarta de Vía de Puntarenas. Aparecen los señores Luis Raul Jiménez Castro, Javier Sandoval Arias, Gerardo Brenes Mejía, Heriberto Morales Alvarado, José M. Cordero Chacón y Fernando Araya Mora, con parte del equipo utilizado en su dura labor.

¡Cómo admiraba entonces a Zola! El describió lo que nosotros sentíamos, atento a observar el trabajo, lo mismo que a mirar la respuesta de un gozne, válvula o combinación que pone a funcionar el vapor, para sugerirnos que la locomotora —como un ser vivo— parece agradecer el estímulo de quien la cuida, la padece y la ama.

TODO EJECUTIVO SABE

LO IMPORTANTE

**DE GRATIFICAR A SUS CLIENTES
Y SERVIDORES ...**

Con lo mejor!

UNA PLUMA O BOLIGRAFO PARKER



UN REGALO QUE LO DICE TODO

BAZAR PARKER LTDA.

TIENE SURTIDO, ADEMAS DEL DESEO
DE SERVIRLE; COMO USTED MERECE.

TEL. 21-36-03

50 vrs. Este y 50 Sur Librería Universal

SODA PALACE

CENTRO INTERNACIONAL
DEL BUEN COMER EN COSTA RICA



**LA MEJOR COCINA ESPAÑOLA
DE CENTROAMERICA**

ABIERTO DIA Y NOCHE

EN EL CORAZON DE SAN JOSE
Parque Central

NO VIVA APURADO; FUME PUROS DE LA
SODA PALACE

MARCAS EXCLUSIVAS:

ROI-TAN, WHITE OWL, FILIPINAS
FLOR DE CUBA, MONACO Y HOYOS
DE NICARAGUA
Y TODAS LAS MARCAS DE PRESTIGIO
INTERNACIONAL

Teléfono: 21-34-41 -0- Apartado: 4337

JIMMY'S MEAT SUPPLY LTDA

JIMMY[®]

JAMONES

TOCINETAS

SALAMIS

*EMBUTIDOS
FINOS*

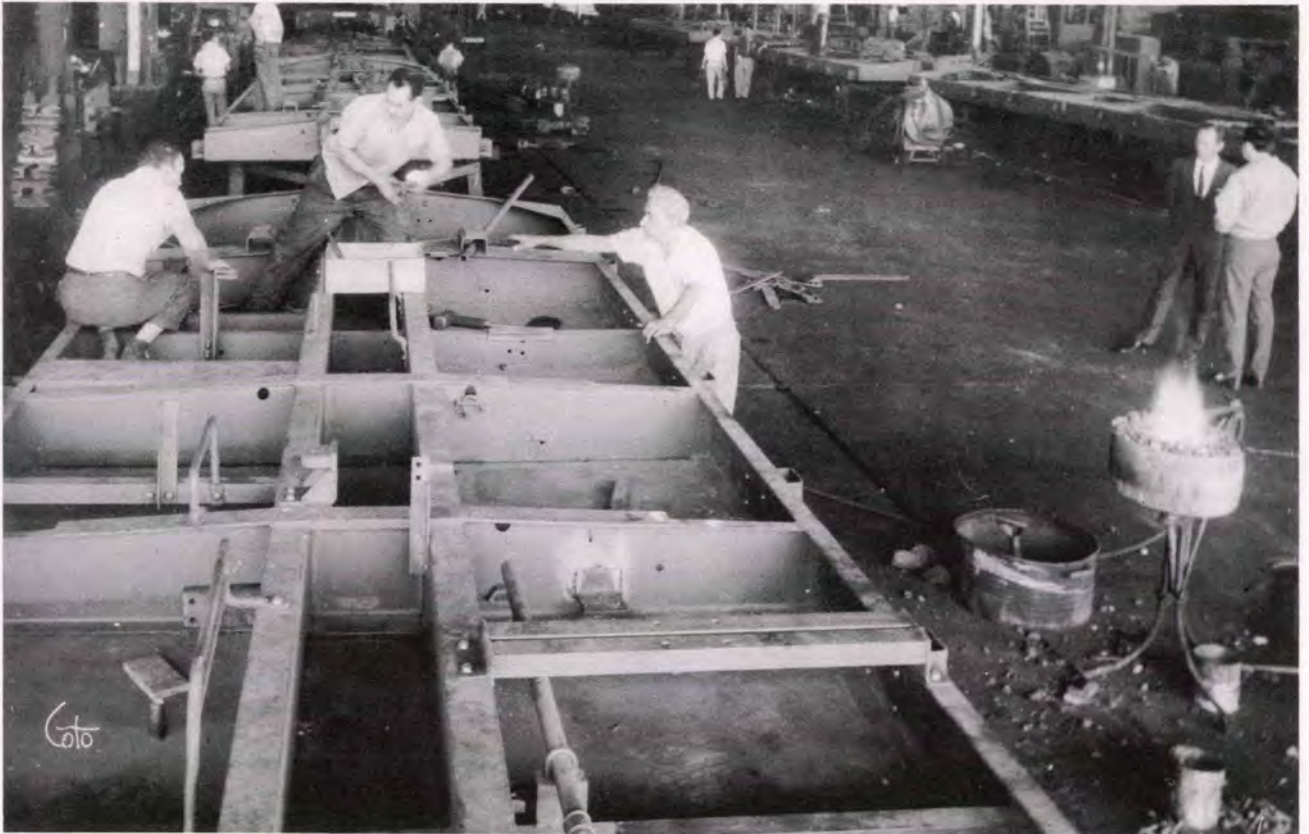
SALUDA AL

FERROCARRIL

ELECTRICO AL PACIFICO

CON MOTIVO DE SU

115 ANIVERSARIO



Coches en Construcción. Estos son algunos de los coches que se construyen constantemente en los talleres del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico. Como puede verse en la gráfica, varios operarios trabajan con ahinco sobre los armazones de dos coches, en sus primeras fases de construcción.

En nuestro tiempo el único combustible a mano era la leña, con su poquito de carbón para el tren de pasajeros que hacía el trayecto de San José a Orotina (66 kilómetros).

La leña aparecía no sólo en el taller, sino arrumbada en lugares convenientes, ahí en donde se calculaba que la locomotora llegaba exhausta.

Nos daban una orden para alzar cierta medida que llamaban **cordada**. Las lluvias y la humedad la echaban a perder y entonces se convertía en cuestión de Estado para los sufridos fogoneros; pero gracias siempre a Carazo, que en todo estaba, contábamos con los durmientes que aserrados en trozos, cuánto más viejos mejores.

El regionalismo intervino en el término, debido a las defunciones que traía consigo la construcción de nuestros ferrocarriles en climas inhóspitos. Entonces se decía que cada durmiente representaba un hombre muerto.

La leña de mangle (árbol de nuestros trópicos que alcanza altura y se emplea en las tenerías) era acarreada en los esteros. Ardía como el mejor carbón de coque. Con todo no la usábamos mucho a consecuencia de la sal que la impregna y la hace muy crepitante, dañando de paso a la caldera.

Nuestras locomotoras, marca **Rógers**, números Seis y Siete, cada una con treinta y cinco toneladas de peso y tres pares de ruedas, estaban diseñadas para ferrocarriles de vía angosta, como todos los de Centro América. La vía normal tiene una distancia entre carriles de 1.676 metros. Eran bajas, sin frenos automáticos. Para dete-

nerlas la maniobra del freno se me hacía divertida. La Hacia el fogonero y los empleados del tren, los "breque-ros" sirviéndose de los que aparecían en cada extremo de coche. El de la locomotora, colocado en el furgón, estaba formado por un aro con radios, sujeto a un perno o árbol de freno, con cadena, ensamblado a un grueso muñón que al hacerlo girar tiraba de los timones.

Los timones acercaban las "zapatas", que son las almohadillas en forma de media luna que aprietan a cada rueda. Por lo general el fogonero metía un garrote entre los radios del aro a fin de apretarlas. El maquinista, a su vez, aplicaba el contravapor todo el tiempo que tardaba en bajar las cuestas, sin lograr mucho éxito, (disminución de velocidad) y por el peso del ayudante acudía a lo dicho.



Entrega de capas. El joven Enrique Campos, de la Sección de Seguridad en el momento de hacer entrega de capas de vinyl a trabajadores de la v.f.a. Recibe las mismas el Sr. Marco A. Alvarado, Capataz de la Sección Segunda de Atenas.

REPRESENTACIONES TRANSOCEANICAS S. A.

San José, Costa Rica

Tels.: 21-53-11 y 21-54-11 Apto.: 1076

AGENTES GENERALES DE:

PRUDENTIAL—GRACE LINES INC.

CON SERVICIO REGULAR
DE CARGA Y PASAJEROS
DESDE PUERTOS DE LA
COSTA OESTE DE E. U. A.

A
PUNTARENAS
Y
SUR AMERICA.

Las máquinas no tenían más que los aparatos corrientes y al uso de una época que casi estuvo desprovista de técnica cuando fueron construídas. Las afeaba el gran tamaño de las chimeneas —en forma de globo— que soportaban, casi a flor de boca, un cedazo para evitar la salida de los carbones encendidos que tanto fastidieron a los pasajeros de antaño.

Acerca del asunto nos contaba el maestro Chinchilla que en ese ramal los muchachos acostumbraban vender a los pasajeros una rama seca para que se sacudieran las chispas.

Con todo, siempre hubo incendios a la vera de los sitios de pastura, resecos en los meses del verano, ocasionando perjuicios en las alambradas, y, por consiguiente, permitiendo la escapatoria del ganado.

Muchos fueron los terneros que mi inexperiencia de principiante hizo trizas, casi todos metidos entre los durmientes descarnados. Por eso fueron varias las quejas y reclamos al ferrocarril, sin otras consecuencias que el buen humor añadido al chiste de los empleados.

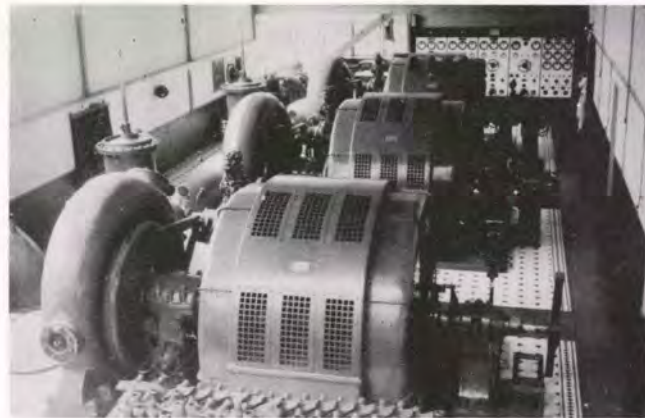
Una vez ocurrió un descarrilamiento en donde por poco pierde la vida el maquinista Guerrero, de quien hablaré más adelante. Caminando de noche con la locomotora a la inversa, que era la Número Ocho, ésta se volcó al chocar con su propio carro de lastre, que aparecía montado sobre un hermoso novillo. Quedó el cuadrúpedo hecho una masa de carne, que gentes de Barranca aprovecharon en parte. Total, un día de trabajo fatigoso para volver a su lugar a la locomotora, tarea en la que desplegó mi maestro su pericia admirable.

Dicha máquina, que aún se conserva, tiene cuarenta toneladas de peso, poca cosa, pero nosotros la considerábamos como algo imponente dada la costumbre de trabajar con las pequeñas.

En los patios del ferrocarril, en San José, hubo una enana, que se llamó **La Gandoca**. Yo la conocí cuando era ya un zurrón viejo, que a veces pusieron en camino, dejando tras de sí el más gracioso chicoleo. Parece que **La Gandoca** había sido propiedad de contrabandistas panameños, y fue traída a nuestro ferrocarril en una de tantas disputas por problemas limítrofes.



Rectificación de la vfa. El Gerente General del Instituto de Puertos, Ing. don Rafael París, explica ante un mapa a varios funcionarios de esta empresa los planes de rectificación de la vfa del ferrocarril al Pacífico. Escuchan la explicación el Jefe del Departamento Legal, Lic. Ernesto Guardia Hine, el Asistente Técnico de la Gerencia, Ing. Claudio J. Volio, el Asistente Administrativo, don Orlando Castro Murillo, el Jefe del Departamento de Tráfico, don Marco Tulio Alvarado y el Jefe del Departamento Comercial, don Juan Bta. Vargas Soto.



Turbinas de Tacares. Estas son algunas de las turbinas que generan energía eléctrica en la planta hidroeléctrica de Tacares, para impulsar las máquinas y otras actividades laborales de esta empresa ferrocarrilera.



Un poco del ayer. He aquí una valiosa fuente de historia de nuestra empresa ferroviaria. En esta gráfica encontramos reunidos a dos de los más ilustres ex-mandatarios costarricenses. Don Ricardo Jiménez Oreamuno y don León Cortés Castro. El motivo de la foto difícilmente lo hemos podido precisar, aunque sabemos que la foto data de los años '30, cuando don Ricardo Jiménez ejercía la Presidencia de la República.

Algunos llamaban a las locomotoras Seis y Siete, con los nombres de "la Santa Rosa" (de seguro para honrar una vez más el nombre de la batalla contra los filibusteros yanquis de 1856) y "la General Fernández", sin duda como homenaje a don Próspero Fernández, el presidente que ordenó la expulsión de los jesuitas.

Ambas padecían de males de orina, que no otra cosa eran los derrames continuos, por dentro y por fuera. A poco de andar había que detenerse para alzar presión. De ahí que en aquellos días los trenes que salían de Esparta se formaran con apenas dos o tres coches para pasajeros. Yo los encontré confortables y bien pintados, la mayoría construidos en el exterior.

Debido a las forzadas demoras, menudeaban las protestas que maldecían, cuando no al ferrocarril, a los maquinistas, pues el hilo se rompe por lo más delgado.

Un día, yendo rumbo a Esparta con la Número Siete, me detuve al pie de una famosa cuesta, llamada El Guaitil. A poco salió al camino, ladera abajo y entre espesos matorrales, una familia con sus bártulos al hombro y con ella un muchacho que al verme en la ventanilla de la máquina volvió la cara hacia una mujer a quien le dijo: "Mama, mirallí que jovencillo es el cocinero", ingenuidad que celebramos con grandes risotadas.

ALMACEN LA GARANTIA

*NOS UNIMOS, COMPLACIDOS,
AL REGOCIJO QUE EN ESTOS
MOMENTOS EMBARGA AL PAIS CON
MOTIVO DE ESTARSE CELEBRANDO
115 AÑOS DEL INICIO DEL
FERROCARRIL EN COSTA RICA,
SIENDO LA PRIMERA EMPRESA
FERROVIARIA QUE HUBO EN
CENTRO AMERICA
Y HOY SIGUE JUBILOSA,
PARA BENEFICIO Y ORGULLO DE
NUESTRO PAIS.*

Todavía en 1911 hubo en aquellos deslindes campesinos que no conocían los trenes; y antaño los "josefinos" (gentes de la capital) los tuvieron como cosa diabólica, santiguándose cuando salían de la antigua y primera estación que estuvo, según le oí decir a una de mis tías abuelas, ubicada en la esquina que hoy ocupa la Iglesia del Carmen.

Por el estilo de los del ramal Esparta-Puntarenas, partían los de San José a Santo Domingo, hoy Orotina; no obstante las ventajas de llevar un buen equipo de operarios, máquinas relativamente nuevas, y algo de carbón, los atrasos eran continuos, tanto por la mala vía como por los aguaceros que motivaban los derrumbes.

Así las cosas, no era pues de extrañarse que los periódicos del día, (entre ellos **El Noticiero**, que editaban los hermanos Briceño, guanacastecos), censuraran las deficiencias y, lo que era peor, el regalo constante de los boletos para el viaje, pues todo el mundo quería viajar de gorra.

Luego vino la revista **De todos colores**, que escribía e ilustraba su director, el mexicano Juan Cumplido, la cual explotaba a su sabor, cada sábado, la zarabanda ferroviaria. Recuerdo que una de sus caricaturas representaba a un viajero encomendándose a bien morir con un cura de capuchón y largo rosario prendido a las enaguas; otra mostraba a un tipo frente a un notario que recogía en su protocolo el dato testamentario y, en el fondo del dibujo el trencito y sus coches, señalados con una calavera y las tibias en cruz.

Surgía, pues, la historia ferroviaria en aquellos píos tiempos, como un viacrucis, o mejor como un infierno espantable, con los robos a discreción y el Credo en boca de todo prójimo.

Todavía en los días del último gobierno de González Víquez, desorientado y malucón, nuestra empresa dio señales de rutina. Todo era desbarajuste y poca entrada, al extremo de que tuvo partidarios para que suspendiera el servicio y fuera sustituido por la carretera al puerto de Puntarenas.

Pero los hermanos Cortés Castro (1), justo es reconocerlo, se entregaron con toda energía a restaurar el servicio. Cayeron muchos hombres, varios conductores, y tales fueron las medidas y el acierto, que el Ferrocarril recobró su prestigio y se pagó asimismo los gastos, dejando de paso miles de colones que engrosaron el erario nacional.



Ejemplo de humildad. He aquí un magnífico ejemplo de humildad en la persona de quien en esos momentos tenía la más alta investidura de la república. Don Francisco José Orlich, sentado sobre el caño de la acera, mientras oye a su amigo y ex-Ministro de Hacienda, don Bernal Jiménez.

No se puede engañar a la naturaleza...



“MANTEQUILLA ES MANTEQUILLA”

El sabor lo dice todo...

Lo único con gusto a mantequilla es mantequilla PURA Dos Pinos, porque es natural, deliciosa, y se hace de leche... nada más que de leche pasteurizada. Si paladar se dará cuenta que solo DOS PINOS tiene sabor a MANTEQUILLA PURA, garantizada!

Dos Pinos
CALIDAD INMEJORABLE EN PRODUCTOS LACTEOS





UN FERROCARRILERO HOY RETIRADO DE LA BREGA, NOS OFRECE SUS IMPRESIONES EN 30 AÑOS DE LABORES

Indagando acerca de viejos ex-servidores de nuestra empresa ferrocarrilera, una mañana a mediados del mes de octubre último nos escapamos un rato hacia la casa de don Marcial Ulloa Piedra, quien trabajó para aquí durante más de 30 años.

Al llegar a su casa le encontramos muy dispuesto y activo, como siempre lo fue en sus largos años de servicio para el ferrocarril. Nos saludó muy atentamente y nos pasó adelante. Luego de ofrecernos algo de tomar, empezó a narrarnos una larga cadena de viejas anécdotas y pasajes históricos, que nos permitiremos transcribir en esta revista del Aniversario 115 del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

Luego, continúa contestando a nuestras preguntas:

Nació en San Rafael de Desamparados, el 24 de febrero de 1900. Mi padre se llama, —siguió agregando—, José Ulloa Mora y mi madre María Piedra Quesada. El primero trabajó en esta empresa, interinamente, en Pavas, Escobal y Cascajal, como Agente.

Yo —agrega—, comencé a trabajar para el Ferrocarril en el año 1918. Recuerdo muy bien que era un mes de diciembre. Me inicié en la Agencia de Pavas, pasando luego a Concepción. Posteriormente, ocupé el cargo de Agente Relevador, cargo con el que pasé por todas las estaciones. Después fui nombrado conductor de tren, puesto que desempeñé por espacio de 12 años de acuerdo con mis capacidades y mi práctica en el oficio. Llegué a formar parte del Despacho de Trenes, como Despachador. Este es el sueño que más se añora cuando se empieza en el Departamento de Tráfico.

En el año 1937 me fui a probar suerte al Ferrocarril del Sur. Por diferentes razones volví otra vez a esta empresa en el año 1940, otra vez al Despacho de Trenes. En ese despacho estuve hasta el 31 de mayo de 1960. Trabajé por espacio de 31 años con el Ferrocarril, siendo jubilado en 1960.

¿Cómo se hacía para trabajar en el Ferrocarril?

Había muchos problemas. En ese tiempo, con respecto a la entrada y salida del personal, era cuestión de política. Era necesario tener un olfato suficiente para saber quién iba a ganar y una agilidad de gato para caer siempre "parado". Lo que más importante era, sin duda alguna, era dedicarse a trabajar sin hacer ostentación de banderías políticas de ninguna clase.

La época más feliz para mí fue cuando ocupé el cargo de Conductor de Tren, por el conocimiento de distintas personas y sus formas de vida. Me hizo tener el conocimiento más amplio de compañerismo.

En mi tiempo, era jefe el Sr. Alberto Zúñiga. Como jefe del Despacho de Trenes estaba don Clodomiro Jiménez Jara.

Yo comencé a trabajar en el tiempo de los Tinoco. El Administrador de esta Empresa en ese tiempo era Roberto Tinoco; luego vinieron otros administradores. Una de las administraciones más discutidas fue la de don José Cabezas Bonilla. Este hombre no era ilustrado, ni estudiado, pero sí tenía un sentido práctico de las cosas que francamente asombraba. De inteligencia muy activa y una mente muy ágil. Quiero mencionar una anécdota muy importante. "Cierta vez en que construíamos el ramal entre Caldera y Barranca, para desviarnos de la "Roca de Carballo" y el Tunel del mismo nombre, nos encontrábamos haciendo un relleno demasiado grande en el Km. 96. El jefe del Desvío era Francisco Sánchez"; "Chino Sánchez". Yo conducía un tren con una máquina muy pequeña que sólo manejaba 3 carros de lastre; estaba descargando sobre ese puente del relleno, cuando apareció el Motor de Don José Cabezas, el Administrador, y paró donde nos encontrábamos descargando; y dirigiéndose al "Chino", le dijo: ¡Chino, cuándo ba' star esto! El "Chino" se rascó la cabeza con la mano izquierda. Entonces don José le dijo: ¡no me vaya a salir con el cuento del indio"! Contestó "Chino": Y cuál es el cuento del indio? La respondió don José: "estaban dos indios parados viendo hacia un cerro, cuando le dijo un indio al otro: "En cuántos canastados pasarías ese cerro al otro lado? A lo que respondió el otro indio: "Si el canasto es de la mitad del cerro, en dos viajes"". Así quiso explicar que si a la máquina se le pusieran más carros, mucho lastre se sacaría.

¿Cuánto ganaba usted en aquél entonces? Cuando comencé a trabajar en este Ferrocarril, en la Agencia de Pavas, ganaba ₡ 60.00 colones mensuales, que para mí era un gran sueldo, ya que en la Central de Telégrafos donde trabajaba antes, ganaba ₡ 40.00 y sin embargo ese sueldo me alcanzaba para vivir. La mensualidad de mi mantenimiento costábame ₡ 15.00 al mes. Cuando me ascendieron a Agente Relevador empecé a ganar ₡ 125.00, recuerdo que fue la primera vez que conocí un billete de cien colones (₡ 100.00).

Cuando me jubilaron, o sea cuando terminé de trabajar para el Ferrocarril, ganaba ₡ 1.200.00. Claro que el tiempo había transcurrido. Era ya el año 1960.

Tengo un hijo adoptivo que lo crié desde que tenía dos años. Traté de formarlo dándole un buen ejemplo y consejos muy sanos. No pude hacerlo estudiado por la situación económica, pero él sólo ha sabido superarse hasta ocupar hoy un puesto de responsabilidad y de confianza, como es el de ENCARGADO DE LA TESORERIA DE PUNTARENAS. Se trata de don Guido Sibaja Rodríguez. Francamente, me siento orgulloso de él.

¿Tiene alguna anécdota que nos pueda contar?

Anécdotas tengo muchas. Gastaríamos mucho papel en mencionarlas, pero voy a hablar de una que creo que es la más importante:

“En el año 1922 estaba trabajando en la Agencia de Puntarenas y uno de mis compañeros era don Eduardo Mora Brenes (Lalo). En ese tiempo yo era un tipo petulante, de chaleco y corbata, pues alternaba con la sociedad puntarenense. Un día, cuando llegué a acostarme, encontré que todas mis lindas corbatas estaban anudadas unas con otras, formando como una red de instalación eléctrica. Este travieso compañero (Lalo), había arreglado un dispositivo en tal forma, que al abrir la puerta de la casa, se declaró como un incendio y prendieron fuego todas mis lindas corbatas que estaban impregnadas de canfín, que usaban para las lámparas. Estuvo a punto de causar la destrucción de la estación por esa broma tan pesada. Así como ese tipo de bromas sería largo de contar las diabluras que este genial humorista hacía a los demás compañeros.



Mensaje a Cooperativistas. El Vice-Presidente de la Junta Directiva de esta institución, Lic. don Oscar Chaves Esquivel, dirige un mensaje a los miembros de la Cooperativa de Ahorro y Crédito del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, con motivo de celebrar los 10 años de su fundación, durante la fiesta celebrada en nuestro Balneario de Ojo de Agua, con esa ocasión.



En las Bodegas. Luego de inaugurar las bodegas construidas, durante la Administración Orlich, por el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, en Puntarenas, posaron ante varias estibas de sacos y cajas, el Presidente de la República, don Francisco J. Orlich y su Ministro de Hacienda, don Bernal Jiménez.

Rosago S.A.

Sirviendo a Centro América desde Costa Rica

FELICITA MUY CORDIALMENTE AL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO,

POR ESTAR CUMPLIENDO, EN ESTA FECHA, SU 115 ANIVERSARIO DE FUNDACION,

AL MISMO TIEMPO QUE FELICITA AL INCOP, COMO EMPRESA ADMINISTRADORA

DEL MISMO.

SAN JOSE, NOVIEMBRE DE 1972



AGENCIAS UNIDAS, S. A.

Central
Telefónica: 21-46-77

Establecida en 1933

Apartado 10112, San José, Costa Rica

Télex: CR 128

AGENTES DE VAPORES EN: PUERTO LIMON SAN JOSE PUNTARENAS

C. N. LLOYD BRASILEIRO

INTER-AMERICAN SHIPPING CORP.

MITSUI O.S.K. LINES LTD.

UNITED PHILIPPINE LINE

VAASA LINE

WESTFAL LARSEN LINE

"39 años de experiencia al servicio de los importadores y exportadores costarricenses con servicios directos a los principales puertos de los 5 continentes".

DEPARTAMENTO DE SEGUROS Y RECLAMOS

Agentes de: "The Institute of London Underwriters"

CENTRAL TELEFONICA: 21 46 77

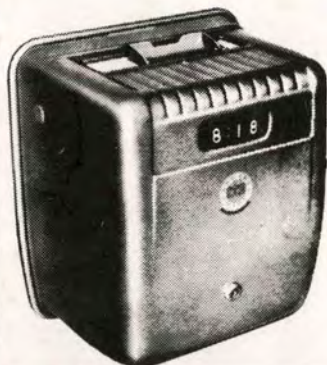
RELOJES MARCADORES

ITR

AUTOMATICOS

LOS TRENES DEL FERROCARRIL ELECTRICO
AL PACIFICO SALEN Y LLEGAN
PUNTUALMENTE CON LA HORA ITR

*ITR: EL RELOJ MARCADOR DE
LAS EMPRESAS*



Las Instituciones del Estado y las empresas privadas controlan el tiempo de labor de su personal, con Relojes Marcadores ITR.

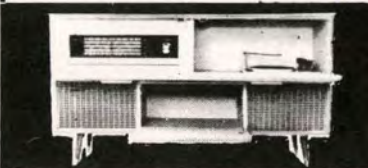
Corwalt s.a.

Para sus Artículos Electrodomésticos
DESPACHO CENTRAL

Edificio Mendiola, Av. Ctl. Cs. 9 y 11
Lado Oeste Cine Capri

Nos Especializamos en Marcas de renombrado
Prestigio:

SIEMENS - WESTINGHOUSE - HOT-POINT
PROTOS - NATIONAL - PFAFF - ETC.



OFERTA ESPECIAL
DE NAVIDAD

Precio Contado a
12 MESES:

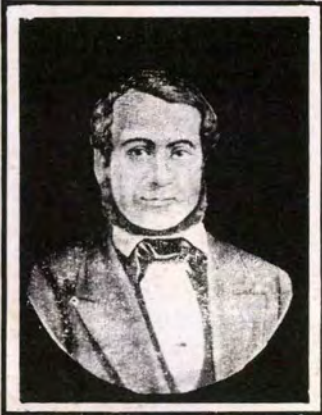
En las famosas CONSOLAS SIEMENS

10 MODELOS a escoger. Además le obsequiamos:
2 Discos L. P., 2 de 45 RPM y 1 Antena de F. M.
instalada. Le recibimos su aparato usado desde
¢ 300.00 a ¢ 1.500.00 según su estado.

ADQUIERALA EN: CORWALT S.A.



LA PRESIDENCIA



D. JUAN RAFAEL MORA P.



D. RAFAEL IGLESIAS C.



D. LEON CORTES CASTRO

CON ORGULLO POR EL EXITO QUE HA CONSTITUIDO AL TRAVES DE NUESTRAS OBRAS EN CENTRO AMERICA, - NUESTRO FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO DEL OCEANO - A LOS QUE CON SU ESFUERZO HAN CONTRIBUIDO

ASIMISMO SE COMPLACE EN CONFIRMAR LOS TRIUNFOS ALCANZADOS EN ESTA OBRA FERROVIARIA QUE HOY, AL CELEBRAR SUS 115 AÑOS DE FERIA NACIONAL, CONFIRMA LA FIRME DECISION DE LOS ILUSTRES PATRICIOS QUE LA CONVIRTIERON EN UNA

VALGA LA OPORTUNIDAD PARA RECORDAR A ALGUNOS DE LOS QUE LE DIERON VIDA, IMPULSAR Y FORTALECER DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX: DON JUAN RAFAEL MORA PORRAS, GENERAL DON TOMAS GUARDIA GUARDIA, DON MATEO MORA MUNO, DON CLETO GONZALEZ VIQUEZ Y DON LEON CORTES CASTRO.





DE LA REPUBLICA

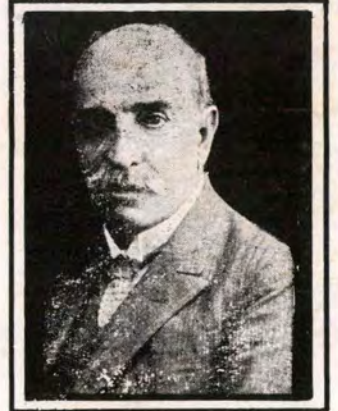
STRA HISTORIA LA PRIMERA GRAN EMPRESA FERROVIARIA ESTABLECIDA
FICO—, SALUDA CALUROSAMENTE A TODOS LOS QUE EN ELLA LABORAN Y
UIDO A CONSOLIDAR ESTA EMPRESA NACIONAL.

S POR LOS VISIONARIOS GOBERNANTES QUE CONCIBIERON ESTA MAGNA
L ACTIVIDAD, HACE CONSTAR EN LOS ANALES DE LA HISTORIA PATRIA LA
RON EN UNA DE LAS MAS PRECIADAS REALIDADES COSTARRICENSES.

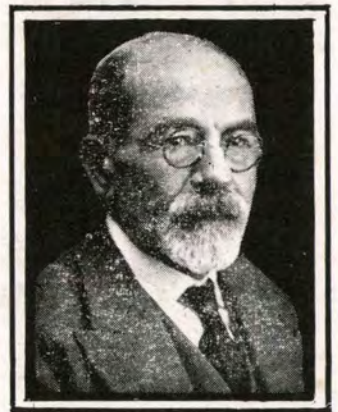
QUELLOS ILUSTRES PRESIDENTES DE LA REPUBLICA:
UTIERREZ, DON RAFAEL IGLESIAS CASTRO, DON RICARDO JIMENEZ OREA-
QUIENES JUNTO A OTROS CONSAGRADOS COMPATRIOTAS LUCHARON POR
PASADO, AL FERROCARRIL AL PACIFICO, FRUCTIFICANDO TAN NOBLES
HELOS.



GENERAL D. TOMAS GUARDIA



D. RICARDO JIMENEZ O.



D. CLETO GONZALEZ V.





SE COMPLACE EN FELICITAR A NUESTROS ESTIMABLES CLIENTES:

"FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO"

AL CUMPLIR EL 115 ANIVERSARIO DE LA INAUGURACION

DEL PRIMER FERROCARRIL

EN CENTRO AMERICA

Chevron



FELICITA AL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

EN SU 115 ANIVERSARIO Y LE DESEA MUCHO EXITO

EN EL FUTURO

COMPAÑIA PETROLERA CHEVRON

EL COCAL, LAS PAVAS, SAN JOSE.-



Gran propulsor. El ex-Presidente de la República, don Rafael Yglesias Castro, cuyo monumento se alza en uno de los jardines de los patios del ferrocarril eléctrico al Pacífico, es uno de los grandes propulsores de esta magna obra, orgullo nacional.

Una historia muy importante en mí, es la siguiente:

Al desatarse el conflicto con Panamá en 1921, yo pedí licencia al Ferrocarril Caldérico, que así se llamaba en ese tiempo, para ingresar al ejército; permiso que me fue concedido. Nos asignaron al Pacífico Sur, donde había ocurrido la fatalidad de perder casi un regimiento entero por una emboscada de los panameños en el Río Coto. Una tropa de 1000 hombres salimos de San José, por vía férrea, conduciendo el tren el maquinista Roberto Acosta. Al salir de San José le pedí al "Ñato Acosta", —como cariñosamente le decíamos—, que me hiciera una parada en Cascajal, donde mi padre estaba prestando los servicios como Agente. Efectivamente, al llegar a Cascajal, el tren paró y yo pude despedirme del "Viejo", recibiendo de él un abrazo y como único consejo me dijo: "¡Hijo, sed prudente, pero no cobarde!". En ese tren viajó también otro jovenzuelo amigo, Carlos Luis Fallas, (q.d.d.g.) quien relató todo esto en su libro "MARCOS RAMIREZ". Con su facilidad de expresión y ajustándose siempre a la mayor veracidad, el libro resultó bastante atractivo e interesante. Mandaba ese ejército el General Villegas, quien ya estaba muy anciano. Desembarcamos cerca de Dominical, donde había que esperar órdenes. Estas llegaron en manos de dos maratonistas: el "SANJUANILLO" y "OCTAVIO ROJAS GUEVARA", quien dicho sea de paso fue maquinista en esta empresa y actualmente es un **Jefe Director de un Ferrocarril Ecuatoriano**.

El General Villegas fue relevado del mando por el Gral. Cabezas, pues se encontraba enfermo. Ahí estuvi-

mos mucho tiempo haciendo reconocimiento por mar y por tierra, hasta que llegó el aviso que se había firmado el armisticio.

Francamente la tropa no recibió con agrado ese aviso, ya que todos deseábamos entrar en acción. Para mí, el personaje más destacado de la aventura, fue la Sra. Andrea Venegas, a quien al regreso le pusimos una magnífica medalla de oro por todos sus cuidados hacia nosotros los soldados. Al regresar a San José, tuve la satisfacción de recibir mis salarios como si hubiere trabajado en ese tiempo. Mucho agradecí este gesto a la empresa.

Faros nuevos sobre el Golfo de Nicoya. Todo un moderno y eficiente conjunto de faros eléctricos ha sido instalado por esta institución en diferentes puntos sobre la costa que embolsa las aguas del Golfo de Nicoya. Aquí uno de estos modernos faros, que se instalaron a un alto costo por cuadrillas de trabajadores y técnicos del INCOP. Estos faros han venido a facilitar la navegación nacional e internacional sobre nuestro litoral Pacífico.



F. REIMERS & Co.

y su representada

AEG-TELEFUNKEN
Berlín////Frankfurt

**PRESENTAN UN SALUDO CORDIAL AL
FERROCARRIL ELECTRICO
AL PACIFICO**

**LA AEG TELEFUNKEN SE SIENTE
COMPLACIDA DE HABER
SUMINISTRADO AL FERROCARRIL
LOCOMOTORAS, EQUIPO E
INSTALACIONES AEG QUE POR MAS
DE 40 AÑOS HAN PRESTADO
SERVICIOS QUE HAN CONTRIBUIDO
EN BUENA FORMA AL ACTUAL
DESARROLLO DE LA EMPRESA**

**LA AEG-TELEFUNKEN Y SU
REPRESENTACION EN COSTA RICA
DESEAN, A LA VEZ, RENDIR UN
SINCERO HOMENAJE AL
FERROCARRIL POR LA CAPACIDAD
TECNICA Y LA PERMANENTE
EFICIENCIA DEMOSTRADAS POR SU
PLANTEL EN LA OPERACION Y
MANTENIMIENTO DE TODOS
SUS EQUIPOS DURANTE TAN
LARGO NUMERO
DE AÑOS.**

San José, Noviembre, 1972

¿Qué experiencias importantes tuvo aquí en el Ferrocarril?

La más grande experiencia que tuve fue cuando firmé, con mis iniciales, la primera orden de tren, como DESPACHADOR, autorizado por don Aníbal Santos Chacón, el cual, en ese tiempo, era el JEFE DE TRAFICO. Experiencias tristes también tuve. Por ejemplo, cuando en Caldera uno de mis Brequeros, a quien apodábamos "Costa Rica", una de las ruedas de un carro le amputó parte del talón del pie izquierdo. Lo llevamos al Hospital de Puntarenas y cuando el doctor lo examinó, le sacaba pedazos de hueso con sus pinzas. No me di cuenta de más, pues caí desmayado a lo largo del piso de la sala. En otra ocasión venía trepando, de Atenas al este, con cuatro carros cargados, caboose y con una vaporina pequeña (máquina pequeña). Yo traía un maquinista emergente, es decir, que me lo habían asignado por razones de índole personal. El titular se vio impedido de presentarse a su trabajo. El Jefe de Tráfico me dijo que me llevara al Maquinista de Patio, que era el "Negro Samuel", de larga práctica como FOGONERO. El jefe me dijo: ¡tenga cuidado con el "Negro"! Como anteriormente decía, trepando Atenas, al este, que para esas máquinas tan pequeñas la pendiente era muy fuerte, llegamos a Turrúcares. Casi no se veía el agua en el nivel de la caldera, cuando el tren hizo la parada en Turrúcares. Yo me metí en la estación a firmar unos manifiestos, cuando observé que el tren se movía hacia atrás. Salí, y con espanto observé que la máquina tenía colocado el tubo de tomar agua, y por lo tanto estaba inmóvil. El tren comenzaba a tomar velocidad y me agarré de uno de los pasamanos de un carro, y así me pude trepar, para poner los frenos de mano y poder apretar todos los frenos de los carros, hasta llegar al caboose. El brequero de atrás, OTTO MOYA SANCHEZ, al ver retroceder el tren, se agarró del caboose mientras aquí cobraba mayor velocidad. Entonces le ordené a Otto que se lanzara del tren; que yo lo haría parar. Hay que tomar en cuenta que era de noche, y cuando Otto se tiró, no ví más que las innumerables vueltas que daba la lámpara de señales. En ese momento hice una invocación al Corazón de Jesús para que nos ayudara, y me ayudara a detener el tren. Aflojé el breque del caboose volviendo a apretar nuevamente, y entonces noté cómo el tren mermaba su velocidad hasta llegar a detenerse. (Lo que pasó fue que por la inexperiencia del maquinista, el brequero de adelante cortó el tren para poder que la máquina avanzara un metro, más, al ceder los frenos de aire, no hubo cómo parar el tren). Esta era la vaporina N.º 4, allá por el año 1926.

Una de las tradiciones en el Ferrocarril, es la celebración de los festejos del Corazón de Jesús, fiesta a la que siempre asisto en agradecimiento a su ayuda. Mi fe en El evitó la tragedia que se hubiera producido al volcarse el tren.

Y hablando del Corazón de Jesús, devotos como hemos sido todos los ferrocarrileros cuando un caboose salía nuevo, o de reparación, de los talleres, ya traía una imagen con su debido marco, para adornar la "casa del personal de tren", que es el caboose. En una ocasión, siendo Jefe de Tráfico el Sr. Aníbal Chacón, hombre muy piadoso, caballero mariano, etc., al hacer una inspección, notó que los cabooses eran adornados con figuras pornográficas; mujeres escizas de ropas, lo que no fue del agrado del mencionado jefe, motivando una circular

a todo el personal de tren que decía: "Se previene al personal de tren que a más tardar en 8 días, deben ser retirados de los cabooses tantos cuadros pornográficos que desdice mucho de la moral" Cuando don Aníbal, una semana después, pasaba revisando dichos cabooses, encontró que en el caboose del Conductor Carlos Alfaro Iglesias, si bien ya no habían cuadros inmorales, tampoco estaba la imagen del Corazón de Jesús. Llamó don Aníbal al Conductor Alfaro y le preguntó qué pasaba con la imagen del Corazón de Jesús, a lo que don Carlos, contestó: "Retiré esa imagen acatando sus órdenes y la

circular, ya que la imagen se mostraba semidesnuda . Don Aníbal no dijo nada, pero aquella salida de ese recordado y buen amigo, hizo época en todo el personal.

Y finalmente . . . Bueno, joven, por último quiero dejar un mensaje a todos los empleados de este instituto.

" . . . Quiero recordarle a los jóvenes que recién se inician en estas actividades, que nunca esperen hacer fortuna como Ferrocarrileros. Todos hemos salido pobres, pero felices. Para lograr esa felicidad, hay que trabajar y hacerlo honestamente"

MOSAICOS DONINELLI LTDA.

Fundada en 1906

FELICITA CORDIALMENTE AL

*FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
EN SU 115 ANIVERSARIO*

PISOS

TERRAZO

MOSAICO

ENCHAPES

GRADERIAS

Oficinas y Planta en Carretera a Desamparados,

Teléfono: 26-13-88

Sabía Ud...?

SABIA USTED QUE EN LOS ULTIMOS SEIS MESES LOS TRABAJADORES RETIRARON ONCE MILLONES DE COLONES DEL BANCO POPULAR?

SABIA USTED QUE CON ESE DINERO SE PODRIAN HABER SOLUCIONADO 1.100 CASOS DE VIVIENDA A TRABAJADORES DE BAJOS INGRESOS ?

SABIA USTED QUE POR EL RETIRO QUE HIZO, LAS LINEAS DE CREDITO EN SU MAYORIA ESTAN CERRADAS ?

SABIA USTED QUE EL AHORRO ESTA GANANDO UNA BONIFICACION Y QUE PERMANENTEMENTE ESTA A SU DISPOSICION ?

...AHORA LO SABE.

EL NO RETIRO DE AHORROS AUMENTA EL CAPITAL DEL BANCO Y LE DA MAS POSIBILIDADES PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS ECONOMICO-SOCIALES DEL TRABAJADOR.

"EL AHORRO SOLIDARIO DE TODOS LOS TRABAJADORES, ES UNA FORMA DE VIVIR EN COMUNIDAD".

Departamento de Relaciones Públicas

Banco Popular y de Desarrollo Comunal

REALIDADES SOCIALES DEL FERRO

00-*****-00

Como algo muy ligado a la historia del Ferrocarril, no sólo cabe destacar lo meramente material, sino también la fundación y marcha de su Cooperativa de Ahorro y Crédito, fortalecida y apoyada por trabajadores todos que somos del INCOP. Esta nuestra Cooperativa, dirigida por elementos de garra y lucha en pro del trabajador ferrocarrilero, terminó con los prestamistas usureros y en mucho ha solventado grandes necesidades en préstamos para viviendas, auxilios a huérfanos, becas y otros tantos programas que nos llenan de orgullo a los Socios de COOPEFER.

Reconocimiento grande de agradecimiento debe ser para los dirigentes de nuestra Cooperativa, que por ella dan lo mejor de su esfuerzo, lucha y abnegación en beneficio de todos los hogares del trabajador ferroviario del Pacífico.

Román Villegas A.
Agente Cascajal.



Jefe de Administración Portuaria. Don Eduardo Angulo Obundo, Jefe del Departamento de Administración Portuaria de Puntarenas, sonriente al lado de doña Virginia de Parfs Steffens, esposa del gerente de esta institución, la Prof. Mercedes Esquivel de Angulo. La foto fue hecha con motivo de la fiesta a los antiguos servidores del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, realizada en Ojo de Agua, el 24 de julio último.

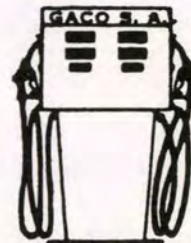


Felices en la fiesta. Así parecen estar estos estimados compañeros de labores, al ser captados por la cámara de German Campos, en la mesa en que departan durante la fiesta a los más antiguos trabaja-



Entre compañeros. Los señores don Hernán Montero, Didier Muriilo, Luis Demetrio Baeza y don Oscar Mora, parecen disfrutar plenamente de la grata compañía del Gerente General del INCOP, Ing. Rafael Parfs Steffens.

Taller Gaco S. A.



Av. 28 Calles 20-20 Bis (Barrio Cuba)

REPARACION E INSTALACION DE TODO EQUIPO
PARA GASOLINERAS

REPARACION DE COMPRESORES DE AIRE
GATAS-ENGRASADORAS-MAQUINAS DE LAVAR
BOMBAS PARA AGUA
Y REPUESTOS

TELEFONO: 21-59-40

Gerente: RODRIGO CONEJO FERNANDEZ



TRANSPORTES INTERNACIONALES
CENTRO — AMERICANOS

SERVICIOS
DIARIOS DE
COSTA RICA.
DAILY SERVICE
FROM C.R.

- PANAMA
- NICARAGUA
- HONDURAS
- SALVADOR
- GUATEMALA
- MEXICO



VISITENOS
PASEO
ESTUDIANTES
COSTADO
NORTE
IGLESIA LA
SOLEDAD
TELEFONO:
21 89 54

ESPECIALES BALLESTERO

HATILLO CENTRO —O— TEL.: 26 13 53 Y 26 12 73



SEÑORES:

Padres de familia de los Barrios
del Sur:

Envíe a sus hijos a las escuelas
de San José, PROTEGIDOS
por expertas señoritas, debida-
mente uniformadas y con ex-
celente servicio de autobuses.

PUNTUALIDAD
SERIEDAD
RESPETO

ESPECIAL

SERVICIO DE EXCURSION
DENTRO Y FUERA
DEL PAIS

LLAMENOS

"AL CUMPLIR 115 AÑOS EL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO" 1857—Noviembre—1972

Me solicitó la Empresa del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, una reseña histórica de esa importante vía, —que ahora cumple un siglo y tres lustros—, lo que comprueba su importancia. No sólo prolongó su existencia, sino que ha venido superándose para servir mejor al país, a sus fuerzas vivas, y desde luego a los ciudadanos, que se benefician grandemente con la movilización rápida y el bajo costo de los pasajes y las tarifas de carga.

Acepté de inmediato, porque me pareció que se reconocía mi labor de años, estudiando el desarrollo de las vías de comunicación y las empresas de transporte, lo que me permitió editar el año 1924, un texto que presenté con motivo del Centenario de don Jesús Jiménez, que fue premiado con Medalla de Oro. Ese libro ha sido muy solicitado aquí y en el exterior por la abundante documentación que contiene. También ha servido para la publicación de otros textos, menos compendiosos; uno del Licenciado don Joaquín Fernández Montufar y otro del profesor don Miguel Ángel Castro Carazo, que en alguna oportunidad sirvieron a la Empresa.

Ciertamente, Costa Rica se adelantó bastante al aprovechamiento de las vías férreas y el ensayo costó mucho dinero y muchas vidas. Sin pecar de alarmista, puedo decir que los rieles, particularmente los del Atlántico, están asentados sobre esqueletos humanos. Las calenturas endémicas, las lluvias constantes, los pantanos, el clima fuerte, la mala alimentación, tanto como la necesidad de movilizar trabajadores del interior del país o de otras latitudes, todo eso contribuyó a aumentar la pérdida de vidas.

Pero se impuso el progreso. Dominado el vapor para aplicarlo al movimiento de vehículos, por medio de calderas, se construyeron las primeras máquinas y después se planearon los ferrocarriles, cuyo objeto fue el poder transportar por tierra, de modo fácil, rápido y económico, personas y mercaderías. Es decir, unir poblaciones distantes. Habilitar nuevas tierras y hacer posible la formación de nuevos centros de población.

Costa Rica necesitaba ese sistema de movilización rápida y eficiente, pese a ser geográficamente, una garganta estrecha, pero con el problema de contar con el altiplano central muy poblado y grandes extensiones lejanas, sin medios de comunicación y despoblados. Había que vencer las distancias, los barrancos, los ríos caudalosos y profundos, las rocas, los pantanos, y todas las dificultades de una naturaleza bravía, poblada de bosques y de alimañas. La voluntad férrea, el interés de unir las dos costas, por medio de un camino de dos barras de hierro, paralelas, pudo más, pese al ingente sacrificio que exigió.

Tres serios problemas debían encararse con mano fuerte y resolución: a).— La topografía agreste, de altas rocas y profundidades por donde corren los caudalosos ríos; pobladas de bosques umbríos, rodeados de soledad; b).— La pobreza del Erario público. Sin dinero no es fácil construir grandes empresas, salvo que se apele al expediente de los empréstitos, que exigen viajes, comisiones y permiten las filtraciones, a más del pago de fuertes intereses. El negocio de los intereses es una página ne-

gra de las finanzas nacionales. No es el momento de entrar en explicaciones. Los periódicos de fin del siglo pasado y principios del actual, proporcionan el material de estudio; c).— Hay que agregar la ignorancia o la incompreensión, que permitieron, cuando se corrió la primera máquina de vapor entre la ciudad de Alajuela y la de Heredia, que las gentes se-hincaran, espantadas, con los brazos en cruz, creyendo que dentro de la caldera operaba el diablo.

Si en Argentina pudo decirse que los ferrocarriles crearon pueblos, en Costa Rica, por la escasez de población, por el apego de la mayoría de las familias a la tradición colonial de "—vivir bajo la sombra del campanario"—, ese beneficio no se produjo de inmediato. Alrededor de algunas estaciones, donde ya había viviendas, se formó una aldea, a lo sumo. Un caso, Santo Domingo de San Mateo. También la hoy Ciudad de Turrialba, que se benefició grandemente, cuando fue el punto terminal de la vía, proyectada hasta la costa del Pacífico y aprovechó también los días de auge, cuando ese centro era parada obligada, para que los pasajeros pudieran tener un descanso y llenaran sus necesidades fisiológicas.

La historia de la fundación de nuestros pueblos es otra: no se debe tanto a la carretera, ni al ferrocarril. Una familia pobre, se sentía desplazada en su pueblo y un día buscaba la montaña, para rodar tierras, en busca de un pedazo libre para instalarse, donde nadie se enterara de sus miserias. El varón y sus pequeños hijos, y la propia señora, —en defensa de la vida—, iniciaban la voltea de montaña, el descuaje de árboles, la limpia de la tierra donde plantar el rancho y también donde cultivar algo de lo indispensable. Tierras vírgenes, respondieron con holgura. Entonces se adquirieron las gallinas, el cerdo y la vaca. Ya fue teniendo la empresa visos de progreso. Pronto saltó el recuerdo de los ausentes, y el padre carga las alforjas con algunos de los productos de su



Moderna máquina Eléctrica. Esta es una de las últimas máquinas de tracción eléctrica compradas por esta empresa para reforzar el equipo de arrastre, modernizando nuestros sistemas de transporte. Por una de las ventanillas delanteras se suma uno de los maquinistas, encargados de su operación.

tierra, y va al pueblo, orgulloso, a probar que con su esfuerzo, con su trabajo y la Mano de Dios, ya es un propietario. Cuenta bellezas de la riqueza de la tierra, de la bondad del clima y de la abundancia de las aguas. Logra interesar al hermano o al primo y regresa con otro explorador con ilusiones de tener su propio terreno. Después sigue la llegada de nuevas familias, que se agrupan para sentirse menos solas, hasta formar un pequeño pueblo. Más tarde nacerá la ermita, la escuela y la plaza, apareciendo un nuevo pueblo, donde todos son familia, pero que tiene sus características, y luce en medio de la belleza del ambiente boscoso, seguramente poético. Perdónese la disgresión, pero la creo necesaria.

Desde el año 1854, —es decir, hace 118 años—, se pensó, por primera vez, en la construcción de un ferrocarril, de madera o de hierro, que uniera al puerto de Puntarenas con San José. Es decir, sustituir la carreta, la mula de carga o la cabalgadura, de paso lento, por un medio de transporte más rápido y eficiente. La obra proyectada debía terminarse en seis años. El señor Enrique Farrer, el contratista, sólo instaló un tranvía de mulas, entre Puntarenas y el río Barranca. A poco el contrato fue rescindido.

Es lo que el Licenciado Fernández Montufar llamó el BURRO-CARRIL. Un primer paso.

Siguieron una serie de ofertas, en diferentes años, para la construcción de un ferrocarril interoceánico; otro proyectado entre Bocas del Toro y Golfo Dulce; entre Limón y Caldera, Etc.. Todos fracasaron por el motivo fundamental de la financiación. Diferentes ingenieros y hombres de negocios, extranjeros, realizaron propuestas.

Por fin se inició la empresa mayor, la de unir la costa del Atlántico con la capital. Hubo una serie de estudios, muchas incidencias, planes de empréstitos, pero se comenzó a trabajar, siguiendo, según la expresión del Licenciado don Ricardo Jiménez, "las pisadas del ingeniero ale-

Soda Bar y Restaurante
OJO
DE AGUA

En esta fecha nos unimos al regocijo que embarga a los servidores del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, al estar celebrando el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, su 115 aniversario.

El Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, al igual que este balneario, el más importante centro turístico y de recreo del país, son obras de verdadero progreso técnico y social del país, que enorgullecen a todos los costarricenses.

mán don Francisco Kurtze", entre los valles del Reventazón y el Río Grande. Este ingeniero prestó muchos servicios a Costa Rica. Estudió sus valles, sus costas, sus montañas. La cruzó de uno a otro lado. Dejó estudios muy apreciables.

Costa Rica no contaba, entonces, sino con algunos agrimensores o licenciados geómetras, excepción hecha de los ingenieros don Miguel Angel Velásquez, que vino de México y se estableció definitivamente aquí; don Lesmes Jiménez, don Luis Matamoros, don Lucas Fernández, don Luis N. Fournier, don Leonidas Carranza y alguno otro cuyo nombre se haya escapado de la memoria. Lo importante es que nuestros técnicos fueron, finalmente, los que remataron la obra de progreso más grande del siglo pasado, como se verá más adelante.

Por Decreto N^o 14 de 25 de marzo de 1879, (hace 93 años), se autorizaron los arreglos para la construcción del Ferrocarril al Pacífico, desde Puntarenas hasta San José, a fin de UNIRLO con el que se avanzaba entre San José y Limón. Solamente se construyó, por medio del ingeniero don Gregorio Chamier, la sección Puntarenas—Esparta. Se puso en operación y en junio de 1881 se hizo el nombramiento de Agente de pasajes y fletes, en Puntarenas, recayendo en don Joaquín Lizano U. Se le asignó la dotación de sesenta pesos mensuales, obligado a supervisar a los otros empleados.

Ese mismo año hubo necesidad de rellenar la vía, en setiembre, y se contrató el trabajo con el cubano don Gas-



Moderna y confortable estación. Esta es la moderna y confortable estación del ferrocarril al Pacífico, recientemente construída en Puntarenas, a un alto costo. Como se aprecia se trata de un edificio funcional, que reúne una serie de instalaciones óptimas propias para que el público pueda esperar la salida y llegada de trenes, así como la atención debida.

APRENDA UN OFICIO



Instituto Politecnico

Teléfonos: 21-75-43 y 23-54-14 Apartado: 5289

Sastrería
Perforación y Verificación IBM
Programación IBM computadoras
Arreglos florales
Decoración de queques y pastillaje
Mecanografía
Electrodomésticos
Radio y televisión
Electrónica
Secretariado Ejecutivo
Inglés
Italiano
Dibujo
Escultura y Cerámica
Taquigrafía
Mecánica
Relaciones Humanas, Psicología Práctica
Oratoria, Relaciones Públicas
Eficiencia Administrativa
Curso de cobradores

CURSOS ESPECIALIZADOS CON TECNICOS ALTAMENTE CALIFICADOS-CARRERAS CORTAS PRACTICAS, ADAPTABLES A TODA PERSONA: HOMBRES Y MUJERES CON DESEOS DE SUPERACION:

Sastrería, Zapatería, Costura, Locutor Profesional, Barbería, Fotografía, Cocina, Vendedor Profesional, Mecánica General, Automotriz, Soldadura, Belleza, Música y Enfermería.

ACEPTAMOS PERSONAS DE 7 A 94 AÑOS
Unico recinto para todos los costarricenses

NOTA: todos los empleados del F.E. al Pacífico, gozarán del 20% de descuento hasta el 31 de diciembre

¡ES LO
QUE APRECIAN
LOS HOMBRES!



LA NUEVA ERA RADIAL

B.F. Goodrich

RINDE lo que vale
...Y MAS!

Las llantas RADIALES de B. F. GOODRICH rinden más del doble de kilometraje que las llantas convencionales. Las llantas RADIALES fueron creadas por B. F. GOODRICH para darle un manejo realmente suave y más agarre en las curvas y al frenar.



GT-100 RADIAL

Llanta deportiva de gran seguridad, más económica y menor resistencia al rodar

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE LAS LLANTAS RADIALES:



Teléfono 21-34-60 Apartado 545

LLANTAS RADIALES...

B.F. Goodrich

RINDE lo que vale
...Y MAS!

COMPRESAS Y OLVIDESE...
B. F. GOODRICH
ES SU LLANTA!

RADIAL B.F. Goodrich

Proporciona el único manejo suave que se conoce y es la única que rinde más del doble de kilometraje.

LETRAS BLANCAS EN

RELIEVE!

LLANTAS RADIALES DE B. F. GOODRICH son las llantas en cuyo diseño intervino eso que los hombres saben apreciar... ¡belleza! B. F. GOODRICH rinde lo que vale... y más!



par Sánchez, quien cobró 49 centavos por yarda cúbica. O resultaron muy fuertes las lluvias y las marejadas, tanto como para dejar la vía en el aire, o Chamier no hizo las cosas como era debido.

Más tarde, en el año 1882, se firmó un contrato de arriendo con el señor Juan Myrs, para concluir ese ferrocarril y dejarlo como "de primera clase". Se canceló al año siguiente, porque no se pasó de la simple oferta. Entonces, el año 1891 se contrató con el ingeniero costarricense don Luis Matamoros, la dirección, explotación y conservación del ferrocarril entre Puntarenas y Esparta. Comienza la participación de los nacionales. Aquí abandono la historia de ese primer tramo ferrocarrilero, para adentrarme en la historia de la obra mayor, el ferrocarril que debía entroncar en San José, que es el tema de este relato. En ese ínterin, aprovechando el cuidado de la vieja carretera nacional, el movimiento del café, de los pasajeros, se hacía en carreta. Eran caravanas que iban y venían acarreado carga. Traían la sal en tercios o sea envolturas en hojas de plátano. Fueron los días de oro de don Julio Sánchez y otros carreteros que hicieron fortuna y nombre, por su espíritu de servicio, por su honradez.

Otro paréntesis se impone. Debo justificar que se pensara, seriamente, en unir Puntarenas con Esparta. En los primeros días de la Colonia, se impuso la necesidad de fundar una ciudad, más bien una aldea, en las vecindades de la costa de Caldera (1574). Se escogió el nombre de Espíritu Santo y más tarde se le agregó "de ESPARZA" (1854). En 1879, tras varios cambios de asiento, por las incursiones de los piratas y seguramente también por las fiebres, se le cambió de lugar y de nombre: de ESPARZA por Esparta. Esa zona estaba bajo la jurisdicción de Alajuela, ya que la provincia se extendía hasta Bagaces.

Ahora que se aproxima la conmemoración del cuarto centenario de la existencia de la primitiva Ciudad del Espíritu Santo de Esparza, (1854), es el momento para corregir el error del cambio de nombre, y volver a llamarla Esparza. Pero más que ese cambio de nombre, interesa dejar claro que Esparza, aunque no fue propiamente un puerto, no estuvo sobre la costa; sirvió de puerta de entrada a la civilización europea. Tuvo en aquel momento histórico, más importancia que Cartago. Por su situación extraordinaria, por ser el paso obligado de las caravanas que se adentraban para explorar nuevas zonas, las que se organizaban en Nicoya, cuando no en la vecina Nicaragua; también por haber sido preferida la costa de Caldera para los desembarcos. Más tarde, el ferrocarril le señaló mayor importancia a Esparta por ser punto de descanso, como lo fue de los boyeros que hicieron el servicio de comunicación entre el interior y el puerto de Puntarenas; finalmente, se convirtió en mercado ganadero, muy activo. Allí se reunían las partidas provenientes del Guanacaste y las de Nicaragua. Los destazadores llegaban desde la víspera para proveerse.

El ganado sobrante se arreaba hasta las plazas del interior de Alajuela, Heredia, San José y Cartago. Cada una tenía su propio día de feria.

Vuelvo al Ferrocarril al Pacífico, que es lo fundamental en esta reseña histórica, que a mi juicio quedaría poco menos que trunca, sin estos apartes obligados, para señalar la importancia de la extensa zona que podía beneficiarse con la realización de obra tan costosa. En aquellos años era una empresa de titanes. Como fue la construcción del otro tramo ferrocarrilero, Limón—San José.



La Junta Directiva Coopefep. Estos son los integrantes de la actual Junta Directiva de la Cooperativa de Ahorro y Crédito de Empleados del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, (COOPEFEP). Son ellos, de izquierda a derecha: Aramis Ugalde, Franklin Chacon, don Guillermo Fernandez, (Gerente), don Miguel Barquero (Presidente), Beltrán Acuña, Gilberto Rodríguez, Gonzalo Vargas Luna y de espaldas la Srta. Thais Rodríguez Sandoval y don Carlos Reyes.



Mejoras en la vía Férrea. He aquí como habrá de quedar en poco tiempo la vía férrea a Puntarenas, cuando sean cambiados los soportes de la vía. La obra se ha emprendido con la finalidad de lograr una mayor estabilidad y confort a los pasajeros, así como duración en la vida de las piezas que se están cambiando.



Interior de Coche Salón. Aquí se puede apreciar la parte interior de uno de los coches salón construidos en nuestra empresa ferrocarrilera. Pueden apreciar los lectores el confort y amplitud del interior de este vehículo, en que los pasajeros viajan cómodamente sentados.

AGENCIA DE VIAJES



TELEFONOS:
21-71-47 Y 23-26-27

APARTADO 273
Diagonal al Correo
San José, Costa Rica

Quando viaje use los servicios de

A T A

la Agencia que trabaja por usted en los tramites respectivos

A T A . . . A L M U N D O C O N S U S E R V I C I O

Una verdadera revolución social, económica e histórica. Acercar a dos comarcas tan distantes, poco pobladas, carentes de comercio y de agricultura, en días de penuria, de escasas perspectivas. No podía contarse con obtener de inmediato pasaje y fletes suficientes. Fue una aventura de visionarios. De gobernantes con sentido claro de estadistas. Tender rieles para crear riqueza pública. Confiar en el futuro, más que en el presente, dejando de lado el pasado, que fue de inquietud, de zozobra y de acomodamiento. Un primer paso para comenzar la tarea de progreso. Los pueblos no pueden, no deben permanecer estáticos; hay obligación de asegurar su porvenir, el de las generaciones siguientes. Los dirigentes políticos tienen que ser los planeadores y ejecutantes de las empresas que ofrecen un futuro halagueño. Es posible fracasar, una y otra vez, pero se volverá a coger el impulso y se aprovechará la experiencia. Es la única forma de triunfar. A golpear de mazo hasta las rocas ceden.

Las figuras de los presidentes Guardia e Iglesias, don Tomás y don Rafael, respectivamente, —pese a sus errores—, quedaron unidos en ese afán de abrir caminos de hierro que crearán una nueva geografía, un nuevo destino a Costa Rica, y que aseguran su porvenir. Ellos pusieron su fe, su experiencia y sus desvelos; el pueblo costarricense debía aportar su trabajo, su iniciativa y su esfuerzo. Toda obra de embergadura exige un tanto de colaboración. No basta con tender rieles y construir puentes y salvar barrancos: hay que unir a ese esfuerzo, el privado, que extiende la agricultura, ensaya en la industria y desarrolla la ganadería; en fin, que responde con voluntad y tenacidad y un poco de inteligencia. La Costa Rica del siglo pasado no es ni sombra de la actual. La transformación de una simple aldea a una ciudad moderna, de

pequeños rascacielos, está a la vista. La hicieron posible los ferrocarriles: el del Atlántico y el del Pacífico. Quien lo dude, que vea las páginas de la Estadística. Que aprecie las fotografías de ayer y de hoy. Oportunamente, el Banco Nacional de Costa Rica, —con motivo de la conmemoración del Sesquicentenario de la Independencia Política—, está circulando un bellissimo album fotográfico, donde aparecen el San José viejo y el actual. Compruebe nuestra afirmación. No dudo en recalcar que allí está patente la obra creadora de los ferrocarriles. Facilitaron el ingreso del progreso; estimularon el turismo; hicieron posible la llegada de hombres de ciencia; también la atracción de capitales, y desde luego, la ampliación y solidez del comercio, la agricultura, la industria, la ganadería; todo lo que significa un bien nacional.

Después de un largo mariposear realizando estudios sobre el trayecto a cubrir, y de discutir si el punto terminal del Ferrocarril al Pacífico, debía ser en Puntarenas, Tivives o El Pital, se promulgó la ley definitiva, —hace ahora setenta y cinco años—, que aprobó el contrato celebrado entre el señor Ministro, don Juan J. Ulloa y el señor John S. Casement, para la construcción del Ferrocarril San José-Tivives, puerto que se abriría en la costa del Pacífico, en la ensenada de Caldera. La obra fue estimada en \$ 2.898.971 pesos oro americano, y debía ser entregada dentro del plazo de dos años . . . (Decreto N^o 46 de 6 de agosto de 1897). Se contaba con muy variados e interesantes estudios. La política y el localismo entraron en juego. Se inició una campaña de prensa y de tribuna, en la propia Cámara Legislativa, tratando de lograr que el puerto final fuera Puntarenas. Se argumentaba que de otra suerte, se produciría la muerte de Puntarenas. Se ignoraba que siempre sería el puente de unión con la



Otro aspecto festivo. En esta otra grafica departen cordialmente Fernando Parfís y su esposa; el actual Administrador Portuario, don Eduardo Angulo Obando y su esposa, La Prof. Mercedes de Angulo, la exdiputada doña Cecilia González, madre del actual Jefe de Personal, don Ronald Woodbrige González, el señor Edgar Guardiola, funcionario de esta empresa y don Antonio Tossi, alto personero del INCOP.

provincia de Guanacaste. Tampoco se pensó en que Guanacaste sería un granero y el asiento de la más próspera industria: la ganadería. Inclusive el turismo local es muy difícil que lo perdiera Puntarenas, por la belleza de sus costas y la atracción de los paseos dentro del Golfo.

En buena parte, el trayecto del Ferrocarril San José-Puntarenas, siguió el trazado estudiado por el Licenciado geómetra don Alberto González Ramírez. Es el momento de hacer justicia a ese ilustre ciudadano costarricense. Sus capacidades fueron ampliamente reconocidas en su momento. En particular se alabó su obra máxima, el puente sobre el río Birris, calculado, pedido y colocado por él, cuando trabajaba con la Compañía del Atlántico. Mr. Minor C. Keith, el año 1893, le extendió una carta de recomendación, donde pondera sus servicios.

Se explica que en el año 1885 se le encargaron los estudios para el Ferrocarril de San José-Tivives, los cuales fueron aprobados en noviembre de 1896. A su lado trabajaron entonces, sus compatriotas, ingeniero don Manuel Vásquez y don Daniel González Víquez, junto con el cubano don Andrés Navarrete y don Francisco de La Paz, que sirvieron como asistentes. En octubre del 96 entregó los planos, perfiles y los cálculos de la obra. Insistió en que la terminación del Ferrocarril en Tivives resultaba económica y vendría a llenar las necesidades del país, teniendo un ferrocarril más corto en longitud, que la vía al Atlántico.

La política, la inexperiencia, obligaron, más tarde, a cambiar la ruta y se perdieron años y dinero, en buscar

nuevas rutas para llegar a Puntarenas, no logrando otra cosa, que alargar inútilmente el trayecto a recorrer. Un día se utilizó la Roca de Carballo y se abrieron dos túneles, para terminar haciendo abandono de ese trayecto, y volver hacia Barranca. Hubo necesidad de construir puentes, alcantarillas, hacer drenajes y rellenos expropiar tierras y finalmente avenirse a alargar la vía, sobre tierras que entonces estaban poco menos que abandonadas.

Debo explicar que hay dos tipos de ferrocarriles: los que deben habilitar zonas agrícolas, graneros del futuro, los cuales pueden ir localizando esos centros, sin preocuparse por la extensión de la vía; otro es el ferrocarril comercial, que obligadamente debe ser corto. Entonces los fletes y los pasajes resultan económicos y desde luego, se sirve mejor al país y al comercio exterior. Sin olvidar que en el caso de Costa Rica se trataba de oponer una competencia al Ferrocarril del Atlántico.

El actual Ferrocarril Electrico al Pacífico no es hoy ni un ferrocarril agrícola ni tampoco lo es comercial. La vía a recorrer es demasiado extensa. Consecuentemente el costo de operación es alto. Se debe cobrar más por pasaje y por carga. Poco se ganó con apelar a la electricidad, o sea al uso del agua para mover el ferrocarril. Se sustituyeron el carbón importado y la leña nacional por el fluido eléctrico. Pero no se pudo asegurar la competencia a la Empresa Extranjera. Simplemente se comparten las ganancias. La Empresa nacional podría estar más próspera.

Quiero dejar constancia de que, efectivamente, se pensó en un ferrocarril agrícola. Los estudios del Ingeniero Marivele, tomaban en cuenta la habilitación de los Llanos del Pozo y los del Brasil de Santa Ana y el cantón de Mora, para volver hacia Concepción de Atenas, por las dificultades que ofrecían las zonas de Piedras Negras y Picagres. De suerte que se estuvo en posibilidad de habilitar el cantón de Puriscal, entonces granero de gran valor, con la oportunidad de incrementar la industria del tabaco. Al final sólo le quedó la comunicación con Turrucares, pero sin cintonar con una buena carretera.

El Presidente Iglesias consiguió que el Congreso, pese a las dificultades que oponía el Partido Republicano, con sus diputados, acordara que el punto final del Ferrocarril fuera Tivives. Contra su voluntad, porque don Rafael recomendaba el puerto del Pital. La oposición fue tenaz. Pese a que el Presidente Iglesias ofrecía trasladar a Tivives, e instalarlas debidamente, a todas las familias que

SOPAS DE POLLO Y FIDEOS



Tel.: 21-49-22 - Apdo.: 4762

Marca Registrada

L. CERCONE & HNO. LTDA.
SAN JOSE, COSTA RICA

COOPEFEP R.L.

NUESTRO SALUDO A LA EMPRESA, EN SU 115 ANIVERSARIO

El Consejo de Administración, La Gerencia y los 1.300 Asociados de Coopéfep R.L., celebramos con júbilo el 115 Aniversario de la fundación del Ferrocarril al Pacífico, convertido hoy por circunstancias especiales en Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, formulando los más sinceros votos porque su lucha en beneficio exclusivo de la Patria, sea coronado con el mayor de los éxitos.

Bajo la sombra protectora de la Empresa, dio sus primeros pasos nuestra cooperativa en 1962 y a partir de esa fecha, tenemos que reconocer, con justicia, que a su colaboración y protección debemos en gran parte la consolidación y el progreso de estos años. Por eso, en la conmemoración de tan importante fecha, rendimos tributo a los visionarios de 1854, de 1882, de 1895, de 1903, de 1910 y de 1930, quienes pusieron su mente y su corazón al servicio de Costa Rica, contribuyendo así a la formación de una empresa que es orgullo de los costarricenses.

Nuestro homenaje va también para los funcionarios que hoy tienen bajo su responsabilidad la supervivencia de la Empresa en esta época de transición, convencidos de que se encuentran en buenas manos, que la sabrán llevar en sus nuevas actividades, por la senda ansiada por todos, de trabajo y prosperidad.

Como compañeros, como trabajadores y como cooperativistas, nos unimos para celebrar este acontecimiento.

San José, noviembre de 1972

BODEGA DE GASES INDUSTRIALES

TELEFONO: 22-99-71

APARTADO: 2890

200 VS. OESTE ANGLOFORES

OXIGENO

ACETILENO

NITROGENO

HIDROGENO

AL SERVICIO INDUSTRIAL DE COSTA RICA

así lo quisieran. En vano se publicaron estudios de técnicos, razones, cálculos de costos, que subían mucho, de terminar el ferrocarril en Puntarenas. Triunfó el localismo. Todavía se está en espera de que se pueda convertir a Puntarenas en puerto de primera clase. Entonces se injurió al Presidente Iglesias manifestando que su único propósito, era beneficiar su finca "El Coyolar".

La construcción del ferrocarril se inició, exactamente, el año 1897, mediante el contrato con la sociedad norteamericana Lin-Casement, y como ya se dijo, siguiendo en buena parte, el trazado de González Ramírez y partiendo de San José.

El año 1902 se interrumpió el trabajo y se rescindió el contrato antes citado, para volver a discutir sobre el punto terminal. Hubo necesidad de indemnizar a la Compañía. Se había avanzado la obra en 66 kilómetros. Ya estaba en Santo Domingo de San Mateo, o sea Orotina. De allí a Tivives sólo restaban, según los planos de González Ramírez, 29 kilómetros, aproximadamente. Triunfó la tesis de terminar la vía en Puntarenas. Nuevos estudios y gastos. El Presidente Esquivel comisionó a los Ingenieros nacionales don Luis Matamoras y don Manuel Emigdio Vásquez, para estudiar dos rutas: Orotina-Jesús María-Esparta y Hacienda Vieja-Garabito-Llanos del Cacao-El Varón-Esparta. Incluso se pensó en la posibilidad de extender un ramal hasta San Ramón. La iniciativa no pasó del papel.

Otra iniciativa del Presidente Esquivel fue el desvío Ciruelas-Alajuela, con una longitud aproximada de ocho kilómetros. Hubo dos trazos. Contra la técnica prevaleció la testarudez, para no decir los intereses personalistas. Se deshechó el trazado que parecía más aconsejable. Los resultados están a la vista: un trayecto sin movimiento. Con la competencia de la carretera.

El año 1906, dispuso el Presidente González Víquez, don Cleto, continuar la obra, desde Orotina a Coyolar-La Ceiba-Cascajal y El Roble. El puente sobre el río Barranca se desquició y hubo otras dificultades, que se soslayaron. Se produjo otra suspensión de trabajos.

Mientras el Ferrocarril operó entre San José y Orotina, el viaje al puerto se completaba por medio de cabalgaduras, que seguían a San Mateo, por la trocha de la vieja carretera nacional a Puntarenas. No faltaban sus molestias, pero el viaje tenía mucho de pintoresco. Esa sección, San José-Orotina, fue entregada el 21 de octubre de 1910 y entró en servicio inmediatamente.

Le correspondió al Presidente Jiménez Oreamuno la continuación de la obra hacia Puntarenas. Se construyeron los túneles de Cambalache y Carballo; se hicieron trabajos de relleno para bordear la Roca de Carballo; se realizaron estudios para rumbar hacia el puente viejo de Barranca, etc. Muchos gastos; muchas opiniones. Pero un día de tantos se terminó la obra. Le tocó al Administrador don José Cabezas, rematar el desvío Caldera-Barranca.

A más de los servicios de nuestros connacionales González Ramírez, Matamoras y Vásquez, se contó con los de los señores don Daniel González Víquez, don Federico Gutiérrez Braun, don Luis N. Fournier y los de Mr. Greeg, ingeniero extranjero que dejó sus huesos en Costa Rica. Se le recuerda con cariño.



En plenas labores. Varios trabajadores del taller mecánico de San José, cuando estaban en plena labor, arreglando una de las piezas de la máquina que se ve al fondo. Aquí no sólo se arreglan los vagones, carros, coches y otros vehículos pesados, sino que los delicados motores de las máquinas eléctricas, como se puede apreciar en la gráfica.



Don Pepe inaugura terminal nuestra. El Presidente de la República, don José Figueres, en el momento que hablaba ante los cientos de personas frente a la nueva estación de nuestro ferrocarril en Puntarenas. Atrás se pueden apreciar el Presidente de la Junta Directiva del Instituto de Puertos, don Fernando Valverde Vega, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. don Rodolfo Silva Vargas.

De nada valió la opinión del técnico norteamericano Mr. Knowlton que llamó crimen comercial el desviar la ruta del ferrocarril de Cascajal o sus vecindades para pasarlo por Esparta, ni los estudios, planos y cálculos de otros técnicos, que aconsejaron un ferrocarril corto, es decir, que rematara en Tivives u otro lugar cercano. Pudo más la inexperiencia, el localismo.

Recientemente se ha estado pensando en acortar la vía férrea, sea sacando un ramal de Orotina a la costa del Pacífico, sea volviendo a habilitar la sección Roca de Carballo, que ahorra algunos kilómetros. Lo cierto es que priva el primitivo criterio: un ferrocarril comercial, es decir, de corta extensión.

INSTITUTO DE FOMENTO Y ASESORIA MUNICIPAL

iFam

APTDO. 10.187 TEL. 22-46-70
SAN JOSE, COSTA RICA

SALUDA AL FERROCARRIL
ELECTRICO AL PACIFICO, EN
SU 115 ANIVERSARIO Y HACE
RECONOCIMIENTO DE SU PERMANENTE
SERVICIO AL PUEBLO
COSTARRICENSE.

DURAN Hnos Ltda.



TEL: 21-13-63
• 150 VS. AL SUR
TEATRO MODERNO
CALLE AL PACIFICO
SAN JOSE C. R.

Esta es la historia del Ferrocarril al Pacífico, sucintamente relatada, en esta ocasión en que se conmemoran los ciento quince años de vida de la Empresa, tomando como fecha de nacimiento, el año 1857, o sea, la fecha en que se corrió el primer tren (**Burrocarril**), entre Barranca y Puntarenas.

Quedan por fuera las referencias a las mejoras de la Empresa, como la electrificación, la compra de material rodante en el exterior y la construcción ensayada con buenos resultados, en el país, en los propios talleres de de la Empresa. Se ha mejorado el equipo y se ha mejorado la vía, inclusive introduciendo variaciones para economizar kilómetros.

Es justo reconocer, en esta oportunidad, la participación acertada de técnicos extranjeros y la colaboración de los nacionales que han prestado su aporte, haciendo posible el mantenimiento de una empresa ferrocarrilera nacional, realizada con capital nacional y el crédito foráneo. Ese es el principal mérito de la Empresa. Representa el esfuerzo de un pueblo viril y de unos gobernantes preocupados, que vieron claro el problema nacional. No puede olvidarse, tampoco, a los Administradores o miembros de Juntas que han intervenido en el mejoramiento del Ferrocarril, ni a los trabajadores, que dieron todo su esfuerzo para cooperar en ese mismo plan.

El panorama era, a los comienzos, un tanto oscuro. Había que resolver los problemas que presentaban las rocas, los precipicios, los ríos profundos y amenazantes, particularmente en los meses de invierno; la zona inhóspita, desierta, que obligaba a acampar bajo ranchos improvisados, sometidos al rigor de la lluvia y de los vientos, mal comidos, sin otra esperanza que la de aguardar el nuevo día, con la esperanza de que fuera mejor. Los que estudiaron las diferentes rutas realmente se sacrificaron y contribuyeron a crear progreso, a dar al país nuevas perspectivas para el mejoramiento de su economía. Lástima fue que las gentes se aprovecharan de la nueva vía férrea para talar bosques sin otro propósito que el de con-

vertir las trozas en dinero. Descumbraron las alturas, totalmente, permitiendo el empobrecimiento de las tierras y creando desolación, donde antes hubo riqueza forestal y zoológica. Faltó un poco de orden administrativo.

Pero la Empresa del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico honra al país, pregona la capacidad de sus hombres de trabajo y justifica la intervención del Gobierno en las obras de bien público, que exigen inversiones fuertes, pero también ofrecen rendimientos óptimos.

Quien hoy viaje de la capital a Puntarenas, tiene la oportunidad de admirar campos labrantíos, fincas de ganado que revelan prosperidad y una serie de pequeños pueblos, donde se vive en paz, gracias al trabajo perseverante de sus pobladores. La paz del país, su culto a la democracia, reside en la división de la tierra y el afán progresista de sus ciudadanos. Es justo reconocer que los gobiernos se han preocupado por extender líneas férreas y caminos de tierra por todos los rumbos.

Se justifican las loas a los Presidentes Iglesias, Esquivel, González Víquez y Jiménez Oreamuno, por los empeños puestos para llevar el ferrocarril a la costa del Pacífico y unir las dos costas. Sin ellos estaría Costa Rica esperando mejores tiempos.

También se justifica el reconocimiento a las personas que han dirigido la Empresa, los Administradores, los miembros de las diferentes Juntas, que se empeñaron en mejorarla, sostenerla, hacerla producir, para justificar el inmenso esfuerzo realizado para lograr una vía férrea que uniera la capital con el puerto del Pacífico.

El esfuerzo realizado al través de 115 años está bien compensado y ha rendido ingentes beneficios a Costa Rica.

Francisco María Núñez

Octubre de 1972.



Un recuerdo muy añejo. Este sí que es un viejo recuerdo, que aunque no es parte del ferrocarril, tiene una gran relación. Es el muelle que durante muchos años sirvió de vía de acceso a la importación y exportación de productos en Puntarenas. La foto es de 1905 y en ella pueden apreciarse perfectamente las formas del vestir de la época, así como la clase de embarcaciones que en aquél entonces tocaban nuestro principal puerto del Pacífico.

Placas Metálicas Letras · Rótulos Emblemas

de alto acabado

**Costa Rica Metal
Plates Ltda.**

TEL.: 21-15-61 APDO.: 655

COSTA RICA CENTRO AMERICA

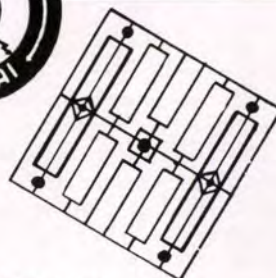
EN METAL

PERJAS PORTONES BARANDAS

SERVICIO A DOMICILIO CON

EQUIPO MOVIL PARA

REPARACIONES



TELEFONO 22-11-54

MARCO ANTONIO RUMOROSO JAUBERT

GERENTE PROPIETARIO

AV 26-28 - C. 24 - Bo. CUBA, SAN JOSE, C. R.

CABINAS SAN ISIDRO

Puntarenas frente al Mar



Bellísima playa, carretera panorámica y
Estación del Tren enfrente;
Cuatro piscinas al servicio de
nuestros clientes.

Cabinas de concreto, con refrigeradora, cocina y tras-
tos, aunque si usted no quiere cocinar puede usar
nuestro **Bar-Restaurante Familiar**

**Precios rebajados para lunas de miel o vacaciones fuera
de temporada.**

DIRECCIÓN PARA SUS RESERVACIONES:
Avenida 7ª Casa Nº 306 - Teléfono: 21 12 25

ASERRADERO LA TRINIDAD LTDA.

TEL.: 21-19-29 AP.: 1653

SAN JOSE

SALUDAMOS AL
FERROCARRIL ELECTRICO
AL PACIFICO,
CON MOTIVO DE ESTAR
CONMEMORANDO EN ESTE MES
DE NOVIEMBRE
EL 115 ANIVERSARIO
DE SU FUNDACION.

LA PRIMERA LOCOMOTORA QUE SE USO EN EL FERROCARRIL AL PACIFICO FUE TRAJIDA A SAN JOSE POR CARRETERA Y EN CARRETA DE BUEYES.

Es histórico que fue Joaquín Argüello, un viejo y conocido empresario de fletes de San José a Puntarenas y viceversa, quien realizara la titánica empresa de transportar de Puntarenas al conocido sitio de Ciruelas, la primera locomotora que se usó en el Ferrocarril al Pacífico.

Quienes conocieron a principios de este siglo a Joaquín Argüello, dicen que era oriundo de Palmares, un poco acholado, de fuerte complexión y de una fuerza extraordinaria, capaz de plantar un toro de las astas.

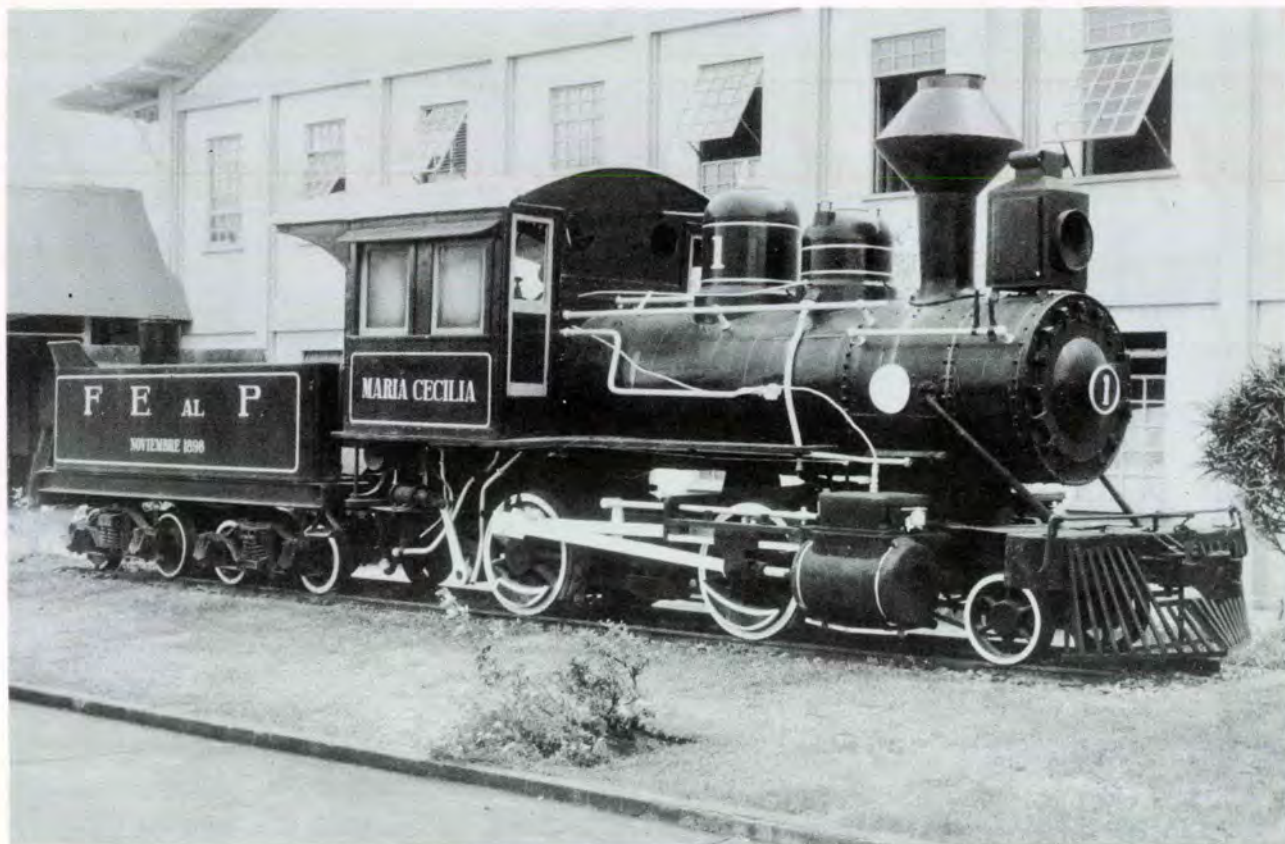
Su empresa estaba montada con varias unidades y sus boyeros eran gente escogida por su fuerza y su honradez. Su negocio consistía en el transporte de carga de San José a Puntarenas, especialmente café de exportación y del puerto a la capital toda clase de mercancía, liviana o pesada.

El transporte de esta locomotora duró doce días y en la proeza muchas carretas tuvieron que ser reparadas en el camino y no pocos animales bobinos murieron ante el esfuerzo desesperado a que fueron sometidos. Pero

Argüello cumplió su palabra al Presidente don Ascensión Esquivel Ibarra, dejada en prenda en la Casa Presidencial ante varias personalidades de la época, también empeñadas en la gran obra de ferrocarril que dejara inconclusa el gran Presidente Iglesias, al no haber podido conseguir apoyo electoral para una tercera presidencia.

El caso es que el 23 de enero de 1903, se abrieron al público las primeras oficinas del Ferrocarril, instaladas interinamente en el centro de la ciudad, en el segundo piso del almacén La Alhambra, actuando don Otto Kirtley como el primer administrador y don Manuel Aragón como el primer Intendente. En ese mismo año entró en servicio la "María Cecilia", la locomotora que transportara Joaquín Argüello a través de ciento veinte kilómetros por grandes desfiladeros y valles inclementes, subiendo la serranía del altiplano costarricense.

Ya retirado de sus peligrosas actividades y en la ancianidad, Argüello solía contar en rueda de amigos, que don Julio Sánchez Lépiz, que hizo un gran capital en Heredia, fue uno de sus boyeros que mejor le ayudaron en su formidable empresa, del acarreo de material pesado.



La María Cecilia. Esta es la primera maquina utilizada por esta empresa ferrocarrilera para el arrastre de los trenes del Ferrocarril al Pacífico. Su historia es relatada en un bonito artículo, inserto en esta misma publicación. Fue bautizada con el nombre de la hija de Mr. William H. Lynn, Srta. María Cecilia Lynn Yglesias. Mr. William, fue el empresario que contraro con don Rafael Yglesias la construcción del Ferrocarril al Pacífico, partiendo desde San José, para unirlo con el de Esparta a Puntarenas, que fuera construído por el General don Tomás Guardia.

AMERICAN DRY CLEANING LTDA.

(MERCADO CENTRAL)

*EL TEQUENDAMA OFRECE UN EXTENSO
SURTIDO EN ARTICULOS DE
COSTURA, HILOS,
BOTONES, PASAMONEDAS,
JOYERIA DE FANTASIA,
ARTICULOS ESCOLARES,
PRENSAS PARA PELO, ETC.*

VISITENOS EN EL MERCADO CENTRAL
DE SAN JOSE

Tienda EL TEQUENDAMA

JOSE VIVES

VICTORIA TERAN

LUIS G.MO. SOLANO S.

75 VARAS AL NORTE

DE LA

IGLESIA

LA DOLOROSA

San José

Tels.: 22-62-47 y 22-60-98

Agencias Maritimas, S. de R. L.

ADUANAS Y VAPORES

SAN JOSE

PUNTARENAS

LIMON

PEÑAS BLANCAS

AEROPUERTO J. SANTAMARIA

PASO CANOAS

APARTADO 3981

CABLE AGENMAR

TELEFONOS: 21-42-00 – 21-44-00 – 21-46-00

RINDE HOMENAJE A SUS FUNDADORES Y FELICITA A TODOS LOS QUE HOY,
A LOS 115 AÑOS, HAN LOGRADO CONSTITUIR EL INSTITUTO COSTARRICENSE

DE PUERTOS DEL PACIFICO

RESEÑA HISTORICA DEL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

Primeras Oficinas del Ferrocarril:

El 23 de enero de 1903, se abrieron al público las primeras oficinas del Ferrocarril, instaladas en el segundo piso de La Alhambra, actuando don Otto Kirtley como primer Administrador, y don Manuel Aragón como primer Intendente. Ese mismo año, entró en servicio la primera locomotora que se bautizó con el nombre de "MARIA CECILIA", como homenaje a la señorita Cecilia Lynn Iglesias, hija del Contratista. Fue el Ingeniero Warren H. Knowlton, a quien le tocó concluir los trabajos de construcción, al unir las estaciones de Cascajal y El Roble, el 22 de julio de 1910, para que al día siguiente, a las 3:15 horas, corriera el primer tren directo de Puntarenas a San José, con el que quedó oficialmente inaugurado el servicio directo de trenes de pasajeros y carga entre Puntarenas y San José. Titánica era la labor que realizaban los personales de los trenes por aquel entonces. No sólo se limitaban a atender lo relacionado con el tráfico ferroviario, sino que también tenían que atender la corta de leña, que era el combustible en uso. El tren regular llegaba a su destino después de doce horas de cruento viaje, sufriendo toda clase de penalidades tanto los empleados como los pasajeros. Cuentan los viejos ferrocarrileros que en el Ramal de Esparta, los empleados del Ferrocarril en ese lugar suministraban a cada pasajero una ramita para que durante la travesía exterminaran las chispas que lanzaba la locomotora, las que en varias ocasiones motivaron incendios que llevaron el terror y la inquietud a los pasajeros. Curioso era observar aquel cuadro, dicen los viejos empleados: los viajeros agitaban con febril entusiasmo las ramitas y daban la impresión de que estaban cazando mariposas.

La electrificación:

El 25 de setiembre de 1926 se contrató, entre la Secretaría de Fomento y la Compañía A.E.G., de Alemania, la electrificación del Ferrocarril, trabajo que concluyó el 6 de abril de 1930. En esa misma fecha, los periódicos de la capital comentaban la obra a grandes titulares, e informaban a la vez que se había escogido el día 8 de abril para correr el primer tren eléctrico de San José a Ciruelas. El señor Administrador Daniel González, temeroso de que ocurriera un accidente que acarreará responsabilidades a la Empresa, prohibió que viajaran particulares en el primer tren eléctrico, a pesar de que los técnicos de la A.E.G. insistían en que no había peligro alguno, y que para corroborar sus afirmaciones solicitaron al señor González, que se les permitiera a sus familiares viajar en ese tren. Llegó el 8 de abril de 1930. Desde las primeras horas de la mañana se dieron cita en la Estación de San José, funcionarios públicos, técnicos nacionales y extranjeros, la mayoría del personal de la Empresa, y una cantidad de público, que se situó en las aceras al frente de la estación, calle de por medio, pues prevalecía entre el público la idea de que la locomotora, al recibir la carga eléctrica, explotaría. Cuando don Carlos Holkemeyer, Jefe de Montaje, tomó los controles de la locomotora N° 1, la tensión de todos los presentes llegó al máximo. De pronto, poco a poco, pulgada a pulgada, el monstruo de acero, silenciosamente, comenzó a deslizarse por las paralelas, para luego tomar velocidad hasta

perdersé de vista. El público aplaudía frenéticamente al ver que la prueba más sensacional de los transportes nacionales había resultado un verdadero éxito. En la Estación de Ciruelas, en sencilla pero simbólica ceremonia, se cruzaron dos trenes; el de vapor que venía de Puntarenas y la primera locomotora eléctrica puesta en servicio. Representaban dos épocas del progreso de una Empresa Nacional, que hoy por hoy, es legítimo orgullo de todos los costarricenses.

(La anterior reseña histórica del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, fue tomada del Informe Anual del Ferrocarril al Pacífico, del año 1955).



Gráfica para la historia. Aquí tenemos toda una histórica fotografía tomada hace 17 años en el antiguo salón de sesiones de la Junta Directiva, del entonces Ferrocarril Eléctrico al Pacífico. Como figuras Centrales aparecen dos destacadas y muy queridas figuras de la vida nacional; el Ing. don Mario Quirós Sasso, Presidente de aquella Junta Directiva y don Francisco J. Orlich, entonces Ministro de Obras Públicas y miembro de este cuerpo deliberativo.

Una que ya no está. Esta vieja y vetusta máquina de vapor fue una de las muchas que durante décadas enteras estuvieron sirviendo en el Ferrocarril al Pacífico, no sólo en los patios para movilizar carga, sino que a lo largo de la vía de San José a Puntarenas.



DASA



TELEFONOS :
22 - 20 - 94 y 22 - 36 - 31
APARTADO :
4737

A NOMBRE DE SUS PRESTIGIADAS BATERIAS "VELOX"

SE COMPLACE EN FELICITAR AL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS

DEL PACIFICO, CON MOTIVO DEL ANIVERSARIO 115 DEL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO,

BAJO SU ACERTADA ADMINISTRACION

LA CASA DEL SOLDADOR S.A.

CASOLSA

Línea completa en electrodos, equipos accesorios, repuestos para Soldadura Eléctrica y Autógena



INFORMACION ESPECIFICA

SOBRE PROBLEMAS DE SOLDADURA

Representantes de:



TELEFONO: 22 76 66

Frente Abonos Agro Calle 16-18 Av. 3ª

HUMBERTO ALVAREZ SUCS. LTDA.

Agentes de Aduana
Tels.: 21-43-52 y 21-79-46
Apartado: 625
C. 2 Avdas. 8 y 10, N° 849
San José, Costa Rica

HACEMOS LLEGAR NUESTROS CORDIALES SALUDOS Y FELICITACIONES AL INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO, ADMINISTRADOR DEL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO, CON MOTIVO DE ESTAR CELEBRANDO EN ESTE MES DE NOVIEMBRE, ESTA PRESTIGIADA EMPRESA FERROCARRILERA SUS 115 AÑOS DE EXISTENCIA AL SERVICIO DEL PROGRESO NACIONAL.

ANECDOTAS EN EL "FERRO"

Hará unas tres décadas o más, cuando aún mucha técnica y productos modernos como los herbicidas no se conocían, los trabajos rústicos en la vía férrea no era asunto muy fácil. Para peones y capataces, el mantener sus secciones a sumo grado de limpieza, como hoy, en que debido a los avances y en parte a la organización presente, que si es de vanguardia en seguridad y todo, los trabajos de entonces, decíamos —costaban cuando menos mucha energía para quienes laboraban bajo esos agotadores soles en la zona baja del ferrocarril, como Cascajal, Jesús María, Salinas, etc., etc.—.

En cierta ocasión, la Sección de Cascajal procedía a una desyerba de esas bravas, en el sector llamado "Hidalgo". Ahí llegaban todos un día lunes, quizá un poco apáticos por el rato de juerga en la taquilla de Rafael Salas, el sábado por la noche y un tanto del domingo, donde posiblemente y en aquella época, —en que el "agua bendita" era artículo muy barato y al alcance de cualquier bolsillo—, pese a lo ínfimo de los salarios quizás a más de uno se le iba la mano y claro; el día lunes no se gozaba de mucha condición física para correr la "chinga" (machete pequeño), con destreza sobre la endemoniada Escobilla o el hiriente bledo acompañado de Dormilona punzante, por su espina rebelde y tosca.

Caía en ese turno el trabajador don Miguel Delgado o "Miguelillo", como cariñosamente lo llamaban siempre. Este buen liniero, hoy retirado de la empresa, tenía su picardía a flor de labios siempre, y todo lo componía con réplicas graciosas sin enojarse nunca.



Fiesta en el Roble. El Jefe del Departamento de Servicios Generales, don Antonio Tossi y su esposa, don Orlando Castro Murillo, cuando fungía como Jefe de Personal de esta empresa y su esposa, Hilda Marta Padilla de Castro, departen animadamente durante la fiesta celebrada en El Roble, de Puntarenas, luego de inaugurarse varias obras construídas en este puerto. Con ellos el Gerente del Banco Anglo en Barranca, don José A. Alfaro y su señora esposa.

"Miguelillo", con el resto de sus compañeros esa mañana del primer día de faena, no parecían dar la talla tanto en rendimiento como en lo más presentado de la limpieza: la vía. Su capataz, hombre recto y de mucha honradez en sus obligaciones, que como tal respondía ante sus superiores, muy pronto y en tono enérgico, aludió a todos por su ineficiencia laboral haciendo la observación muy popular de que al trabajo hay que ponerle "color". En otras palabras, rendimiento, presentación, a lo que "Miguelillo" respondió: "No traje achote para darle el color, como si se tratara de un arroz con pollo o macarrones a la italiana o a la tica.

La contestación fue una risa general. Pero ahí no pasó más, porque aquella cuadrilla, entre la que recuerdo a Digno Campos, Rafael Méndez Espinoza, y otros tantos ya fallecidos y otros retirados, fueron valores insignes, ejemplo de lucha y honradez para servirle al "ferro" con todo el corazón y forjar cimientos de solidez y grandeza, para la que hoy por hoy es una empresa nacional muy pujante. Todo, en aras del progreso y desarrollo del país, pues el ferrocarril es, además de una vía de exportación e importación, una fuente de turismo. También tiene encomendada la misión de darle auge al desarrollo portuario, que ya comienza a dar sus frutos.

Colaboración de:

Román Villegas A.
Agente del Ferrocarril en Cascajal



Saliendo del taller. Esta es una de las máquinas de patio, cuando era sacada de los talleres mecánicos de San José, luego de ser sometida a una reparación. Junto a ella se distinguen al actual Jefe del Departamento Comercial, don Juan Bta. Vargas, al Ingeniero Jefe de esta institución don Alvaro Gomez y al recientemente desaparecido Jenney Ramírez, lentes oscuros, quien trabajó en esta empresa durante muchos años.

MODERNA COMUNICACION

Pasaron los años y llegó el milagro a nuestro Ferrocarril; un sistema práctico y eficiente de comunicación. La radio-comunicación a lo largo de la vía, agilizando todo el movimiento y constituyendo una grande y poderosa economía que en el antiguo y problemático sistema causó tanta desazón; el antiguo cable subterráneo de telégrafo y teléfono que hoy debe merecer su puesto en lo inservible por una razón: por inefectivo después del tiempo calculado para su normal función y otro, porque a estas alturas de la economía, la técnica y lo moderno, resulta como viajar en carreta en vez del bus.

Un adalid de este milagro lo es el actual Ing. Eléctrico Claudio Volio Pacheco y su competente subalterno, Sr. Miguel Barquero que en materia de comunicación, hizo una larga práctica como becado en esa gran nación de Europa que se llama **ALEMANIA OCCIDENTAL**. Cabe también el honor a la Junta Directiva del **INCOP** y sus distinguidos Gerentes que no han escatimado esfuerzos y contenido económico para realizar en conjunto esa gran labor de dotar al Ferrocarril de su nunca soñado, el modernísimo sistema de **radio-comunicación**.

Román Villegas A.

Agente Cascajal.



Moderno equipo de Radio. He aquí a un grupo de distinguidos servidores del Ferrocarril al Pacífico, en el Departamento de Transportes, cuando se acababa de poner en servicio el moderno y eficiente equipo de radio-comunicación, instalado ha poco en esta empresa. Son ellos don Baylon Ramírez, don Maximo Pérez, don Ramiro González, don Carlos Luis Sánchez, Jefe de Despachadores de Trenes, don Jesús Alberto Sánchez Saborio, don Carlos M. Murillo González y don Marco Tulio Alvarado, Jefe del Departamento de Transportes y don Fernando Porras.

PACIFIC LUMBER COMPANY (STRUCK)

MADERAS

PLYWOOD

MATERIALES DE CONSTRUCCION

La Empresa maderera más antigua y de más prestigio en el país. Nuestra organización nos permite ofrecer el mejor servicio y los mejores precios de plaza. CONSULTENOS antes de construir o reparar su casa.

TELEFONOS:

22-11-25 - 22-30-70 - 21-07-34 - 22-09-25 - 22-61-94

APARTADO: 1930 - 98

VIDA EN EL FERROCARRIL

*Tienen los ferrocarriles,
algo de melancolía,
y también de los desfiles
esa mágica alegría.*

*Allí todo es movimiento,
todo es ligera inquietud
pero, hay cierto sentimiento
raras veces de quietud.*

*El día se desenvuelve
con increíble vaivén,
sobre todo cuando vuelve
de su recorrido el tren.*

*Con valentía y con ardor
y con corazón contento
gana el buen trabajador
para su hogar el sustento.*

*Y el viajero que anheloso
retorna con ilusión,
observa alegre y dichoso
las luces de la Estación.*

*Mientras otro que al partir
deja a su madre querida
llora en silencio al sentir
el adiós de despedida.*

*Y así, pasa cada día,
con su incansable vaivén,
recogiendo mercancía
en cada estación ... el tren ...*

*¡Oh gente trabajadora! ,
cumplid con vuestro deber,
y hallaréis a toda hora
la alegría y el placer.*

LUCERNA

Abril 5, 1957



Ex-Jefe de Transportes. Este es don Eduardo Mora, abnegado servidor de esta empresa, quien por muchos años trabajó en el Ferrocarril al Pacífico y últimamente ocupó el cargo de Jefe del Departamento de Transportes. Aquí cuando cumplía una labor en uno de los cabooses de esta empresa.

NAVIERA AZTA S.A.

LINEA NACIONAL

FELICITA AL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

EN EL 115 ANIVERSARIO DE SU FUNDACION



UNA SENCILLA PERO ESTIMADA OPINION

Nuestras primeras locomotoras alemanas, "A.E.G.", han sido por años una grandeza de máquinas, como asimismo lo son las "Siemens", también alemanas y recientemente adquiridas.

Un peón de vía, cuyo nombre me reservo, exhaltaba la capacidad y calidad de las A.E.G., en términos muy a lo tico, en estas palabras:

"Mira, señor Agente, a mí esas nuevas no me convencen", —refiriéndose a las Siemens— Buenas esas negras. "Esas condenadas (las A.E.G.), sí son valientes."

Y ahí, en esa expresión campesina, —fuera de un mejor castellano—, este amigo trabajador del "ferro" daba su sincera opinión de lo que creía mejor. Lógico que me hizo reír y mucho, hasta

no olvidar la cosa en muchos años, como un buen chiste.

Colaboración de:

Román Villegas A.
Agente del Ferrocarril en Cascajal

N. de R.:

Las máquinas eléctricas Siemens, que están en uso de esta empresa por alrededor de 10 años, han resultado ineficientes, debido a un desperfecto en sus motores, por lo cual está planteado un reclamo a la casa fabricante. Sin embargo, dejamos íntegro el texto de la colaboración, respetando una opinión como la puede tener cualquier ciudadano, así como hemos respetado la gramática del compañero Villegas, porque así guarda el verdadero sabor de nuestro típico ciudadano, expresándose corrientemente en sus chistes, su vida familiar, como escribe, etc..



Dirigentes Obreros y Bancarios en el INCOP. Los directores del Banco Popular y de Desarrollo Comunal, fueron recibidos en la sala de reuniones de la Unión Ferroviaria Nacional, UFN., por los dirigentes de esta agrupación gremial, como se aprecia en la gráfica.



Asamblea General de la UFN. Afiliados de la Unión Ferroviaria Nacional UFN, en la última Asamblea General celebrada por esa agrupación sindical.

Colchonería Alvarado Hnos. S. A.

Edificio antigua Botica Solera, Paso de la Vaca

VENTAS POR MAYOR Y DETALLE

TELEFONO 21-28-74 - APARTADO 8-4050

San José, Costa Rica



COLCHONES Y COLCHONETAS DE HENO Y ALGODON
TODO TIPO DE MUEBLES.

ALMOHADAS DE ESPUMA DE URETANO: SUAVES, FRESCAS Y ANTIALERGICAS,
MARCA DELICIA.

DEPARTAMENTO DE TIENDA Y BAZAR, CON TODO PARA LA DAMA, EL CABALLERO Y EL NIÑO,
CON LOS PRECIOS UNICOS DE ALVARADO HNOS.
PRECIOS ESPECIALES PARA LOS MAYORISTAS.—

R. SMYTH & CO. LTDA.

AGENCIA ADUANAS Y VAPORES

**San José, Limón, Puntarenas, Coco, Paso de Canoas
y Peñas Blancas.**

Calle 2^a Avenidas 3^a y 5^a

TELEFONOS: 22 64 61 - 22 66 61 - 21 96 57

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

FELICITA

A TODAS AQUELLAS PERSONAS QUE DE UNA U OTRA FORMA

HAN HECHO POSIBLE QUE EL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

HAYA LLEGADO YA A LOS 115 AÑOS DE PRESTAR VALIOSOS

SERVICIOS AL PAIS, Y RECUERDA CON PROFUNDO RESPETO A QUIENES, CON

GRAN VISION, TUVIERON LA FELIZ IDEA DE INSTALAR

ESTA PRIMERA EMPRESA FERROCARRILERA

EN CENTRO AMERICA

LA EXPLOTACION DEL PACIFICO

Inauguración del Ferrocarril San José - Puntarenas

En la Reseña del señor Castro Carazo se consigna el dato de que el primer tren directo entre Puntarenas y San José corrió con el Administrador Cabezas a las 3 y 15 minutos del veintitrés de julio de mil novecientos diez, bajo el primer Gobierno de don Ricardo Jiménez, a quien tocó así inaugurar la vía interoceánica de Costa Rica, para perpetuarse en la historia del progreso nacional, que habrá por siempre de tributarle homenajes a su nombre.

Un periodista en motocar

Al siguiente día pasó el primer motocar conduciendo al Secretario del Presidente—puesto que ocupaba a la sazón el autor de estas páginas—y a don Arturo Tinoco Jiménez, quienes iban al puerto con el objeto de acompañar al distinguido periodista don Ramón Caldera, que se embarcaba con rumbo a Nicaragua. El viaje resultó sin contratiempos, a pesar de que la línea no estaba aún bien planchada, y pudo realizarse en menos de seis horas.

Mr. Knox hace el Viaje interoceánico

Algún tiempo más tarde el famoso Secretario de Estado, Philander Knox, visitó Costa Rica y logró atravesarla desde Limón a Puntarenas, haciendo un trip muy feliz y rápido, puesto que la Compañía del Norte le ofreció una magnífica locomotora que lo trajo en cuatro horas de Limón a San José y lo llevó a Puntarenas en tres horas y media! El insigne estadista yanqui, al enterarse de las condiciones de nuestro nuevo ferrocarril, hizo entonces calurosos encomios de los esfuerzos del Administrador Cabezas para ponerlo en tan buen pie dentro de un lapso tan breve.

Un viaje antes del año 10

Con anterioridad al año diez, "los viajes" a Puntarenas presentaban una serie de dificultades y molestias al pasajero, que no son para olvidarlas. Si el tren no descarrilaba en Dantas o si las eternas peripecias de Lapas no le cerraban el paso, el arribo a Orotina se hacía después de tremendas cinco horas de soportar, dentro del carro, socollones pertinaces, que desesperaban al viajante y chisporroteos temibles que a la menor de bastos engendraban una quemazón de equipajes. Ya en Orotina era necesario acomodarse en una improvisada fonda para esperar a que el sol no achicharrase—en épocas de estío,—o a que "el chaparrón" cesara, si era en meses de invierno, y conseguir luego una cabalgadura de alquiler para trasladarse a Esparta. La caminata, en caballejos mohinos y de torpe andar, era cuestión de seis y siete horas, que unas veces se pasaban soportando polvaredas asfixiantes y otras recibiendo aguaceros torrenciales. En llegando a Esparta había que conseguir posada y acomodarse en "una tijeleta" donde zancudos, pulgas y alepates no le dejaban reposo al viajero. Muy temprano del otro día precisaba estar listo en la estación con las alforjas y malletines para disputarse con los promiscuos pasajeros un

campo en el convoy. Y luego . . . una hora larga, larguísima, en ferrocarril cimarrón para poderle telegrafiar a la familia: "¡ Por fin en Puntarenas ! ".



Primera Administración de don Ricardo Jiménez

Un año después de haber asumido la Presidencia don Ricardo Jiménez, esas penalidades del primitivo viaje a Puntarenas se esfumaban en la memoria como una pesadilla, pues ya había ferrocarril de verdad, para convertir el recorrido en un breve y plácido recreo. Del Mensaje, que ese Mandatario enviara a la Cámara el 1º de mayo de 1911, son estas palabras: "La obra pública en la que más trabajo se ha hecho desde mayo del año pasado (cuando asumió el Poder), es la del Ferrocarril al Pacífico. No sólo se tendieron los rieles entre Cascajal y El Roble, dando así paso franco a los trenes y quedando desde entonces expedita la comunicación desde la capital de la República hasta el puerto de Puntarenas, sino que se han efectuado mejoras de gran significación en la parte de línea anteriormente construída. Sin embargo, aún hay mucho que hacer: el ademe definitivo del túnel de Cambalache, que será obra costosa; un tajamar para impedir que las olas de la bahía de Caldera laven el lecho de la vía: salvar de un modo adecuado a las exigencias del tráfico, el arroyo de Lapas; terminar el balasto de la vía y alcantarillado: reconstruir el ramal de Esparta: completar el equipo de locomotoras y carros y algunos trabajos secundarios".

Todas estas mejoras a que alude el señor Jiménez quedaron coronadas en gran parte, cuando él entregó el Poder al Licdo. González Flores; y vióse entonces cómo aquel ferrocarril que en 1904 apenas tenía una entrada bruta de doscientos mil colones, en 1914 lograba subir

esa suma a muy cerca de ochocientos mil colones y dejaba un margen de veinticinco mil colones de utilidad, después de pagar sus gastos.

El costo y los rendimientos de nuestros ferrocarriles hasta 1913

A propósito de estos guarismos parécenos de ocasión reseñar que el señor Kurtz había calculado en 1866 que toda la obra del ferrocarril interoceánico entre Limón y Caldera, costaría unos doce millones de dólares, y que, según números hechos en 1914, toda esa obra vino a representar en la realidad un desembolso mayor de diez y siete Millones de dólares. El mismo don Ricardo Jiménez, al analizar ese interesantísimo punto en el Prefacio al libro de Kurtz, hace las siguientes observaciones de altísimo quilate histórico: "En la estimación sobre el costo del ferrocarril—escribe don Ricardo—si se le compara con el costo actual, parece que Kurtz se quedó un tanto bajo. No he visto ninguna publicación oficial que contenga el resumen definitivo de lo que haya costado la línea de Limón a Puntarenas; pero pienso que las siguientes cifras no estarían muy lejos de la verdad. Hasta el 30 de abril de 1878 la cuenta del Ferrocarril ascendía a \$ 8.643.167.00, oro antiguo de Costa Rica, y los trenes corrían hasta Pacuare, en la sección del Atlántico. En febrero de 1879 se contrató con Mr. M. C. Keith la construcción del trecho entre Pacuare y Siquirres por \$ 75.000.00, pero como el Gobierno debía poner durmientes y rieles, esa parte de línea puede haber costado unos \$ 100.000.00. Los puentes de hierro de Matina, Pacuare y otros pequeños de aquella sección no estaban

colocados; y es de creerse que todos ellos exigieron un desembolso de unos \$ 200.000.00. Vino luego la hechura de la línea entre Reventazón y Cartago. Aunque se contrató en \$ 6.000.000.00, Mr. Keith afirma que fue necesario invertir en la obra la suma de \$ 8.764.421.00. Valga su palabra. El Ferrocarril al Pacífico consumió \$ 6.787.595.00 (¢ 12.285.551.00). Total: \$ 24.495.185.00), sin contar lo del ramal de Santa Clara. De la



Terminal del F.C. en Puntarenas. El Gerente General del Instituto de Puertos, Ing. Rafael París, al fondo, de camisa blanca y anteojos oscuros, habla en Puntarenas, durante los actos de inauguración de varias obras construídas por esta institución en aquél puerto. Destacan en la foto también, el Obispo de Tilarán y Puntarenas, Monseñor Román Arrieta, de espaldas, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Silva, alto después de Monseñor Arrieta.

AEROMAR LTDA.

LA AGENCIA ADUANAL AEROMAR LTDA., SE COMPLACE EN HACER LLEGAR SU CALUROSO SALUDO AL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO, CON MOTIVO DE LA CELEBRACION DE SU 115 ANIVERSARIO.

EN TAN MAGNA OCASION, NOS UNIMOS AL REGOCIJO QUE ESTE HECHO CAUSA A TODOS LOS COSTARRICENSES Y FORMULA LOS MEJORES VOTOS PORQUE EL SIGNO DE PROGRESO QUE HA SIGNIFICADO AL TRAVES DE ESTOS 115 AÑOS, PERMANEZCA POR MUCHOS AÑOS MAS.

suma dicha hay que eliminar varias partidas. De lo gastado hasta noviembre de 1873, (\$ 5.916.125.00), lo aprovechado para la línea interoceánica fue el valor de las 21 millas y media de Limón a Matina, y 12,8 millas y media de Cartago a San José. Habría que rebajar, por lo tanto \$ 3.017.224.00, que representan el costo del ferrocarril de San José a Alajuela, y de los trabajos entre Cartago y Turrialba, que después no se utilizaron, y rebajar también el valor de 42 kilómetros que hay de Caldera a Puntarenas, o sean \$ 2.159.689.00. Hechas las rebajas, tendríamos de costo del ferrocarril a Caldera \$ 19.318.272.00, que, teniendo en cuenta el premio de 12.5 por ciento, se reducen a \$ 17.171.997.00. Kurtze había dicho doce millones de dólares. Para ser justos con él hay que tener presente que él hizo los cálculos en 1866 y que después de esa fecha los jornales subieron mucho, muy especialmente cuando los trabajos del ferrocarril coincidían con los de la Compañía francesa para la apertura del Canal de Panamá. No debe olvidarse, también, que en los primeros tiempos hubo mucho dinero malgastado, por múltiples causas: inexperiencia, error en comenzar los trabajos en Alajuela, lejos del mar y acarreado rieles y locomotoras por Panamá, y otros semejantes. Hechos todos estos cargos y descargos, el saldo que hubiera en contra de los cálculos de Kurtze quedaría siempre dentro de los límites de tolerancia usuales en esta clase de estimaciones previas, relativas a obras que por primera vez se ejecutan en un país. La equivocación de Keith y sus ingenieros no fue menor. Sus previsiones respecto a rendimientos no se realizaron, aunque es verdad que no podían realizarse, por no haberse terminado el ferrocarril trascontinental en la oportunidad señalada por Kurtze. Cuando vino la obra era tarde. Medio siglo después no llegamos todavía a los \$ 5.004.000.00 oro americano en que él estimaba las entradas anuales''

BAR Y RESTAURANT ASADOR EL PACIFICO

TODA CLASE DE LICORES

Y SERVICIO A LA CARTA

TELEFONO:

23 - 35 - 03

FRENTE A LA ESTACION DEL

FERROCARRIL

ELECTRICO AL

PACIFICO

LE ESPERAMOS



Cientos de Traviesas. Estas son las traviesas que están siendo fabricadas en la Fábrica de Productos de Concreto del País, para cambiarlas por las de madera que durante muchos años han venido siendo usadas para sustentar los rieles del Ferrocarril al Pacífico. Estas piezas son más consistentes y duraderas, además de que brindan un viaje más placentero y seguro al viajero, por lo que se están prefiriendo en la actualidad.

Producción

"En 1913, último año normal, el Ferrocarril del Este produjo \$ 2.482.160.00; y el del Occidente \$ 354.397.00. Hacen falta, pues, \$ 2.167.443.00. La falta no está en que la haya habido en el volumen de la carga transportada o en el número de los pasajeros; porque Kurtze anticipaba un transporte de 1.884.400 quintales y lo hubo en 1913, de 8.008.370 (Ferrocarril al Pacífico, 1.904.108; y Ferrocarril de Costa Rica, 6.104.262); y un movimiento de 284.000 viajeros, mientras que en el año citado viajaron 203.307 personas en el ferrocarril del Estado y 678.873 en el de la Compañía Inglesa. La carga ha sido mayor en la proporción de más de 4 a 1; y el número de pasajeros, en la de 3 a 1. La diferencia obedece a que la tarifa de Kurtze sobrepuja en mucho a las de hoy. Tarifas que en aquel tiempo se creyeron benéficas, en éste serían ruinosas para el público. Los gastos corrientes de administración y mantenimiento de la vía y del material rodante, los presupuso Kurtze en el 60 por ciento de las entradas. En 1913 los del Ferrocarril de Costa Rica consumieron el 59 por ciento; pero en el Ferrocarril al Pacífico los gastos de explotación fueron por valor de ₡ 811.255.00 y las entradas apenas alcanzaron a ₡ 758.690.00. Según las cuentas de Kurtze habría anualmente fondos para pagar ₡ 2.021.600.00 de intereses y dividendos; según las del Ferrocarril de Costa Rica, para arrendamiento y ganancia de la Compañía arrendataria, hubo ₡ 1.015.790.00; y según las del Ferrocarril al Pacífico, no hubo un céntimo para intereses . . . Eso sí, si se amalgamaran ambas líneas, pagarían de sobra los intereses que computó Kurtze sobre el valor del Ferrocarril Interocéánico". (Ricardo Jiménez. Pág. 8. Edic. 1918).

Incremento agrícola y comercial

Si los cálculos del señor Kurtze resultaron largos en cuanto al rendimiento de las dos divisiones de nuestro ferrocarril intermarino, en cambio quedaron cortos en lo que respecta a la productividad agrícola que por gracia de esas obras ha alcanzado Costa Rica. La empresa del Fe-



Muelle de Puntarenas. Varios vagones planos del ferrocarril salen del Muelle Grande de Puntarenas, transportando varias piezas de hierro, acercándose al edificio, que hasta hace poco ocupara la Capitanía de Puerto.

CARI S.A.



SALUDA Y FELICITA AL FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

EN TAN GRATA OCASION DE CELEBRAR SUS

115 AÑOS

*CONTRIBUYENDO EFECTIVAMENTE AL DESARROLLO INDUSTRIAL
Y AGROPECUARIO DEL PAIS.*

Cari, S.A.
Víctor Alberto Quirós Sasso — Presidente
Mario López Monge — Gerente.

ferrocarril al Caribe y el empeño de los Gobiernos sirvieron de imán para que el oro y el brazo se asentasen en aquella región selvática y trasformaran sus febriles pantanos en una zona de gran actividad agrícola, cuyos productos llegaron a constituir el segundo renglón de las rentas fiscales y a darle a la economía nacional hasta un cuarenta por ciento de sus entradas anuales. Cuando en 1883 se tendían los primeros rieles entre Limón y Matina, la cosecha de banano apenas redondeó cien mil racimos; en tanto que cuando el ferrocarril se inauguró, en 1890, con el empalme de línea entre Cartago y Reventazón, la producción excedió de un millón de racimos; y ya en 1913, cuando la vía principal y sus ramales adyacentes abrían paso a los trenes por toda la zona bananera, llegaron a exportarse más de doce millones de racimos.

Los beneficios de la división del Pacífico son tan recientes y vivos que huelga apuntarlos, sobre todo cuando ahí están pregonándolos los extensos arrozales del Sr. González; la preciosa finca Choluteca, de don J. Miguel Rodríguez; la ejemplar lechería Bonilla de don Ricardo Jiménez; la bellísima propiedad San Bernardo de don Max Soto; los grandes colmenares del Príncipe Segismundo de Prusia, en el kilómetro 97; la hacienda Coyolar de don Fernando Castro, donde no sólo ricas maderas y artículos de mercado se recogen, sino que cuenta con un hatillo Nelore (de la India), de unas mil cabezas, que están ofreciéndole a la industria pecuaria "los animales más adecuados para el engorde como para el tiro—bueyes de trabajo—en todo el país", según lo proclamó el admirable agricultor don Julio Sánchez; la gran hacienda Carrizal de don Enrique Pinto; la Rioja, del señor Apéstegui; la de Nuestro Amo, del señor Castro Beeche, y tantas y tantas sementeras menores que nuestros campesinos han ido formando a la vera de la línea para que haya más arroz, maíz, frijoles, carne, leche, manteca, legumbres, frutas, etc., en los mercados de la capital y del puerto de Puntarenas. En los años precedentes a 1910 el movimiento marítimo por Puntarenas nunca alcanzó más del quince por ciento calculado sobre el tonelaje de importaciones y exportaciones del país; en cambio, merced al Ferrocarril, las importaciones habidas por Puntarenas pronto sobrepasaron de la tercera parte del tonelaje de importación general, hasta conseguir, en 1933, que saliera por allí el cincuenta y dos por ciento del café que cultiva

Costa Rica. En el primer semestre del presente año 34 las tasas cobradas por Puntarenas han dejado ₡ 2.315.087.00, contra ₡ 1.917.711.00 que marca la Aduana de San José y ₡ 1.630.596.00 la de Limón.

**CREACIONES
DEPORTIVAS**

LUIS CHACON S. A.

FABRICA Y TIENDA DE ROPA

ESPECIALIDAD EN ARTICULOS Y

UNIFORMES DEPORTIVOS

TEL. 21-44-09 – SAN JOSE, C. R.

FRENTE A IGLESIA LA DOLOROSA

Y CONTIGUO

CINE MODERNO

APARTADO: 005812



Instrucción sobre Ofidios. Un grupo de trabajadores de la vía del ferrocarril al Pacífico, recibieron un curso sobre tratamiento antiofídicos y sueros para curar mordeduras de serpientes. En la gráfica, dos instructores del Centro de Sueros Antiofídicos, que tiene Salubridad Pública.



El día de la Concepción

En mayo de 1912 el Mensaje del Presidente Jiménez llegó al Congreso con estas declaraciones que vinieron a tener una gran trascendencia algunos años más tarde: "La acción del Ejecutivo en lo que se refiere a trabajos materiales se ha hecho sentir principalmente en el Ferrocarril al Pacífico. Mi propósito es que al terminar la presente Administración, la próxima no tenga que gastar sino para conservar y explotar la línea. . . . Las locomotoras se mueven ahora por medio de vapor; y en combustible se gastan alrededor de cien mil colones por año. Se usa bastante leña, pero es imprescindible usar también carbón de piedra. El servicio es caro y este año lo será mucho más si las dificultades de la huelga minera en Inglaterra y en Estados Unidos no se arreglan pronto. Pero no sólo es caro el sistema de vapor, sino que es causa, en la estación seca, de incendios que no es posible evitar. Estas circunstancias han hecho que el Ejecutivo ponga su atención en el problema de utilizar las aguas del río Grande en la producción de fuerza eléctrica. Si con parte de los cien mil colones gastados ahora en combustible o aún con los cien mil pudiéramos atender el servicio y amortización necesarios para mover los trenes por electricidad, habríamos conseguido un gran progreso".

Si el Ferrocarril Eléctrico que hoy tanto admiramos tuviese un calendario especial para memorar sus días faustos, aquel en que el Presidente Jiménez emitió esos conceptos sobre "la necesidad de mover los trenes por electricidad" —1º de mayo de 1912—habría de celebrarse como Día de la Concepción porque tales conceptos vinieron a ser el vientre donde se incubara esa obra maravillosa que se ha realizado más tarde para prez y provecho del pueblo costarricense.

El Mensaje del Presidente González Flores

El Gobierno del señor González Flores se encontró con la empresa sobre el pie de trabajo que había calculado el Presidente Jiménez en ese Mensaje del año 12; y de ese modo pudo informar al Congreso, a mediados del año 16, lo siguiente: "Ya hice mención de los gastos de explotación del Ferrocarril al Pacífico y cábeme la satisfacción de constatar que la relación entre esos gastos y los productos de la Empresa ha seguido un desarrollo favorable como se ve de la siguiente comparación: año 1914: productos ₡ 755.099.00; gastos ₡ 711.930.00; Sobrante: ₡ 43.169.00.—Año 1915: productos ₡ 683.996.00; gastos ₡ 598.318.00. Sobrante ₡ 85.678.00. Si bien es cierto que este modesto sobrante está muy lejos de ser un rendimiento adecuado a los intereses del capital invertido en esa obra, que se calcula hasta el 31 de diciembre de 1915 en ₡ 11.700.094.66, creo, sin embargo, que la parte de nuestra deuda que corresponde al costo de nuestro Ferrocarril Nacional, es la que menos debe dolernos, y que esta inversión nos produce indirectamente ventajas muy grandes, que compensan ampliamente la pérdida de intereses. Y estas ventajas indirectas tengo seguridad de que serán mucho mayores en día no muy lejano, cuando sea posible pensar en la realización del proyecto de mejorar el puerto de Puntarenas, que había llegado ya hasta el punto de estarse levantando los planos correspondientes en vísperas de la guerra, que nos obligó a desistir de la obra por lo pronto" (Alfredo González. Mensaje 1º de mayo de 1916).



El ex-Presidente Orlich. Aquí el querido y recordado ex-Presidente de la República, don Francisco J. Orlich, cuando inauguraba una de las obras, construídas durante su gobierno en esta empresa, en Puntarenas, como se puede leer en la placa pegada arriba de nuestra bandera. Con él varios altos funcionarios de su Gobierno.

"LA CALIFORNIA"

ASERRADERO Y DEPOSITO DE MADERAS

WILLIAM BREALEY & HNOS. SOC. LTDA.

Apartado 1558 - Teléfono 22-22-25

SAN JOSE, COSTA RICA

FABRICA DE SIERRAS Y CUCHILLAS,

"LA CALIFORNIA"

SALUDAN AL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

EN SU 115 ANIVERSARIO

— O —

LA FABRICA DE SIERRAS

Y CUCHILLAS

OFRECE TODO TIPO DE SIERRAS DE ACERO

DE LA MEJOR CALIDAD PARA ASERRADEROS

FERROCARRIL AL PACIFICO
ADMINISTRACION GENERAL

Circular No. A - 90

San Jose agosto 25 1921

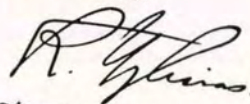
A los Agentes:

A fin de evitar en lo posible las reclamaciones del valor de los tiquetes expedidos en los casos de demora de los trenes, esta Administración dispone:

Que a partir de esta fecha, antes de abrirse el expendio de tiquetes en las estaciones terminales se informen los respectivos agentes de la salida del tren en su hora de itinerario. En caso de demora lo anunciarán así al público en la pizarra establecida para ello, y abrirán el expendio hasta media hora antes de la hora fijada para salida del tren.

En las demás estaciones los agentes no abran el expendio de tiquetes sin haberse informado antes de la carrera del tren y del itinerario que venga observando, procediendo a la venta de tiquetes dentro de la media hora anterior a aquella en que el tren deba llegar a su respectiva estación.

Atto. y S. S..



Administrador General

ru

Ferretería PUNTARENAS

*SALUDA AL
FERROCARRIL
ELECTRICO AL PACIFICO
Y SE UNE COMPLACIDA
A LA MAGNA CELEBRACION
EN LOS 115 AÑOS DE ESTA
IMPORTANTE
EMPRESA FERROCARRILERA*

Guillermo Mora
Gerente

Almacén LA CASA DE LA MAQUINARIA

APARTADO 3442
TELEFONO 22 86 92
CABLE: LACMA

PLANTAS COMPLETAS LLAVES EN MANO PARA:

Aserraderos - Fábricas de Muebles Metálicos y de Madera - Panaderías - Trefilado de Metales - Pintura y Secado de grandes series - Plásticas de Extrusión, Soplado e Inyección - Selección y Ensilado de Granos Maquinaria para trabajar metales - Maquinaria para trabajar la madera - Accesorios auxiliares - Herramientas y Piedras Esmeril de todas clases

REPRESENTANTES DE LAS MEJORES
FIRMAS EUROPEAS

FABRICA DE BATERIAS



Teléfonos: 22-59-56 y 22 57-30
Apartado: 4538
En la Marginal Autopista a El Coco

**SALUDA AL
FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO,
POR EL GRATO MOTIVO DE ESTAR
CELEBRANDO SUS 115 AÑOS DE FRUCTIFERA
LABOR EN BENEFICIO DEL DESARROLLO
NACIONAL, Y OFRECE TODA CLASE DE
ACUMULADORES PARA AUTOS,
CAMIONES Y TRACTORES**

La fábrica más grande de Centro América

BARROCO

MARCOS Y MOLDURAS
PARA CUADROS Y ESPEJOS

LACA PARA MUEBLES
CABOS PARA HERRAMIENTAS
MARCOS Y MOLDURAS
AL POR MAYOR Y DETALLE

ENMARCAMOS TODO TIPO DE
FOTOS, DIPLOMAS Y PINTURAS

LE AGRADECEMOS SU VISITA

Tel.: 22-68-02
Tel. Taller: 26-08-54
Dirección: 100 varas Este y 50 varas Norte
Clínica Bíblica

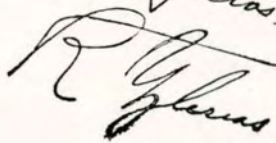
196
FERROCARRIL AL PACIFICO
COSTA RICA

Administración General
Circular No. A-121-

A todos los empleados:

San José, Abril 19-1922

Se nombra al Sr. Celino Guido, Jefe
del Taller de Pintarinas en sustitución de don
Victor Carranza, cuya renuncia se aceptó.-
Este nombramiento surte sus efectos desde
el 18 de las corrientes..



Administrador General



LICORES CAPITOLIO

R. CANET

LICORES NACIONALES Y EXTRANJEROS

SERVICIO A DOMICILIO

PRODUCTOS ENLATADOS

Y VARIEDAD DE BOCAS

SUB-DISTRIBUIDOR DE "TEGA"

ESQUINA SUR DEL CAPITOLIO, 25 VS. OESTE

TEL.: 22-31-25

A SUS ORDENES

Helene Curtis



LA MAXIMA AUTORIDAD

EN PRODUCTOS

PARA EL CABELLO

HELEN CURTIS,

PARA LA BELLEZA DE LA MUJER

COSTARRICENSE

TALLER CAPITOL



(Antiguamente
Taller
Alvarez Ltda.)

ENDEREZADO Y PINTURA

CON SU NUEVO HORNO

MECANICA EN GENERAL

SERVICIO DE GRUA

LAS 24 HORAS DEL DIA

CALLE CTL. AVDAS. 12 y 14

500 VS. SUR IGLESIA LA DOLOROSA

CONSULTENOS A LOS TELS.:

21-57-84 y 22-81-14



ROTULACIONES EXCLUSIVAS, S.A.

ESPECIALIDAD EN

PROPAGANDA COMERCIAL

ROTULOS PLASTICOS ILUMINADOS

INSTALADOS EN TAXIS

ROTULOS EN METAL

Y

ROTULACION COMERCIAL

Tel.: 23-51-58

Apdo.: 3691

San José, Costa Rica

196
FERROCARRIL AL PACIFICO
COSTA RICA

Apartado de Correo No. 543
Teléfono ALVARADO No. 682
Cable Code: A. B. C. 5th. Edition

Administración General -
Circular No. A-123

San José Mayo 17-922.

A todos los empleados:

Para mejor atender al servicio de reparaciones de aire en las locomotoras y carros, esta Administración dispone crear un departamento independiente del de los talleres y del taller de reparación, con el siguiente personal:

Jefe del departamento, don Arturo Flores.

Ayudantes: Recarero Brenes, Ruben Brenes, Alberto Rodríguez, Enrique Gutiérrez y Roberto Camacho, aprendiz, quienes disfrutarán de los mismos sueldos de que hoy gozan.

Es obligación del departamento de reparaciones de aire:

- 1º Regular la carrera de todos los pistones de los carros entre 57 7/8 pulgadas.
- 2º Atender a la limpieza de los cilindros y de las triples.
- 3º Examinar todas las juntas de aire, tanto en las locomotoras como en los carros.
- 4º Regular los inyectores y los dinamos de las locomotoras, de los lubricadores y de las bombas.

El departamento dependerá directamente de esta Administración al igual de los diversos talleres, y tendrá suprema inspección sobre el material rodante, en cuanto al servicio de aire únicamente y procederá sin demora a efectuar las reparaciones de conjunidades con el examen que verifique diariamente ^{del material} a la entrada y salida de los trenes y de los reportes de los Jefes de los demás departamentos y del Inspector del material rodante -

R. Iglesias.

Administrador General

[Handwritten mark]



**Este es el
extinguidor-inflador**

Inflex

EXTINGUIDOR
a base de anhídrido carbónico
Inflex
especial para vehículos en general
SANTO DOMINGO
MATAFUEGOS INFLEX S.A.
INDUSTRIA ARGENTINA

P.P. 150 Kg./cm²
P.V. Kg.
CAP. 300 Gr.

— MODO DE USARSE —

COMO MATAFUEGOS

A la alarma colocada y al momento de haber ocurrido el incendio, se debe sacar el extinguidor y dirigirlo hacia el fuego.

COMO INFLADOR

Antes que se abra, presionar y con el botón de la cámara a la izquierda, se debe sacar el extinguidor y dirigirlo hacia el neumático a inflar.

IMPORTANTE

Después de utilizarlo, cerrar bien la válvula para que no pierda y presionar el botón de la cámara a la izquierda, para que se abra. Verificar el nivel de gas, si éste ha disminuido, se deberá recargar en el momento de utilizarlo.

El extintor de doble propósito: eficaz prevención contra incendios, y práctico inflador de neumáticos a base de CO2 recargable.

Confíe su tranquilidad a un extintor-inflador **INFLEX**, el más útil accesorio de su auto, y de su hogar.

Su avanzado y utilitario diseño posibilita su utilización como mata-fuegos, o como inflador de emergencia con capacidad para el llenado de cuatro neumáticos de automóvil.

Por su calidad, ahora y siempre, la marca es **INFLEX**.



EQUIPOS CONTRA INCENDIO S.A.
APARTADO 1353 • SAN JOSE • COSTA RICA



equipos **NIETO** S.A.
Costado norte de la iglesia del Carmen
Tel. 22-67-55. Apdo. 1353

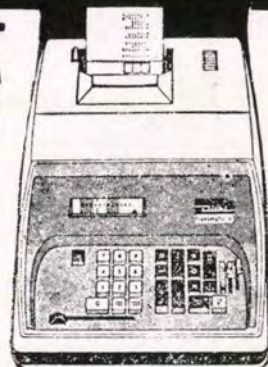
MADOLI

**MAQUINAS
DE OFICINA LTDA**

Diehl



ADLER



MAQUINAS DE OFICINA LTDA.

Distribuidores y Representantes de las mundialmente
Famosas máquinas para oficina:

ADLER, WALTHER, DIEHL Y GEHA

Tels.: 22-15-41 y 23-47-12

Apdo.: 2766

Taller de Servicio Autorizado

FORMULA BY
FERROCARRIL AL PACIFICO
COSTA RICA
AUDITORIA GENERAL

Circular No. 18

San José, Junio 24, de 1924.-

Señores: Jefes de Departamento,
Agentes y Conductores :-

Las únicas personas capacitadas para extender pases
oficiales, son las siguientes :-

Lic.	don Ricardo Jiménez Oreamuno.....	Presidente de la Republica
Don,	Carlos Volio Tinoco.....	Secretario Fomento
"	Pompilio Ruiz.....	" Seguridad
Lic.	don Rafael Arguello de Vars.....	" Gobernación
Prof.	" Napoleón Quesada.....	" Relaciones
Don.	" Tomás Soley Guell.....	" Instrucción
Lic.	" Arturo Volio Jiménez.....	" Hacienda
"	" Nicolas Oreamuno Ortíz.....	" Congreso
Gral.	" Ricardo Monge Chavarría.....	Presidente
Cnrl.	" Francisco Bonilla Carranza.....	Director Gral. Justicia
"	" Carlos Pacheco Dengo.....	" C. Justicia
"	" Anibal Coto Aguilar.....	" Policía.
"	" Ricardo Rodó Acesta.....	"
"	" Nicolás Ulloa Sáenz.....	Oficial Mayor de Seguridad
"	" Abel Roble Troyo.....	" Srío. Comandancia en Jefe.
"	" José María Pacheco Sancho.....	" Srío. Comand. Plaza San José
"	" Juan Rafael Guevara Cano.....	" " Heredia
Don	" Elías Baldioceda Muñoz.....	" " Limón
Prof.	" Regelio Sotela.....	" " Cartago
Don	" Elías Leiva Quirós.....	" " Alajuela
"	" Eloy Rodríguez.....	" " Puntarenas
"	" Alfredo Benavides.....	" " Guanacaste
"	" Elías Baldioceda.....	" " San José
Lic.	" Macedonio Esquivel.....	" " Cartago
Don	" Antonio Segura.....	" " Alajuela
"	" Ulices Acesta García.....	" " Heredia
"	" Rubén Coto.....	" " Guanacaste
		" " Puntarenas
		" " Limón
		" " de Hacienda
		" " Oficial Mayor de Fomento."

En consecuencia, solamente se deberán aceptar como
autorizados por el Supremo Gobierno los pases expedidos por cualquiera
de los funcionarios antes citados.-

De Uds. atto. y s.s.,

José Cabezas,
Administrador General.

RESEÑA HISTORICA DEL MUELLE DE PUNTARENAS.

Breve reseña histórica, extractada del libro "Holidays in Costa Rica", del escritor irlandés Francis Meagher, describiendo el puerto de Puntarenas allá por el año 1850, íntimamente ligado a la historia del ferrocarril.

"Mirado desde el ardiente Golfo de Nicoya, Puntarenas resulta hermoso, pero está bastante atrasado. No tiene maldón, ni muelle, ni embarcadero nuevo o viejo, ni nada que se le parezca. Se baja a tierra en un bote, bongo o lanchón, como le venga a uno en gana o lo permita el bolsillo. El bote cuesta un peso. A marea baja, las últimas cincuenta yardas del viaje hasta el pueblo, que son del cieno más pegajoso, tienen que hacerse a espaldas de un natural del país, cuyas rodillas, según puedo atestiguarlo, no son de lo más firme cuando se les pone a prueba de 200 libras de carne irlandesa, una escopeta de dos cañones y unas botas de montar por añadidura. Hay un puerto interno y otro externo. El último, el cual admite buques de considerable calado, es seguro, amplio y de fácil acceso. Sin embargo, los barcos que calan más de siete pies, necesitan la ayuda de lanchones o gabarras, lo que impone gastos y ofrece no pocos riesgos. El puerto interno está formado por la costa firme y un promontorio o lengua de arena sobre la que está diseminada la población y es sólo accesible por balandras, piraguas y goletas pequeñas"

"El desembarque de la mercadería era difícil y lento; los almacenes estaban situados (todavía lo están) en la calle principal a orillas del estero por donde se hacían los desembarques y embarques, operaciones que eran tan lentas que difícilmente una lancha podía realizar más de un viaje al día. Al llegar las lanchas a las orillas del estero, unos mozos hercúleos llevaban la mercadería a los almacenes caminando sobre las profundas y cálidas arenas de la calle. No se asumía ninguna clase de responsabilidades por las averías que ocurrieran tanto en el arribar la lancha como en las operaciones posteriores; el comerciante europeo estaba a merced de los naturales del país"



Gratas Visitas. Miembros de la Junta Directiva del Instituto de Puertos, administrador del ferrocarril eléctrico al Pacífico, acompañados de varios diputados visitan las instalaciones del Muelle Grande de Puntarenas. Adelante va el Director, don Carlos Luis Jiménez Maffio, seguido del diputado Ing. don Gonzalo Lizano, el Gerente de Ferrocarriles, Ing. Stanley Peralta, el diputado Lic. Jenaro Valverde, seguido de otros directores de la institución.

Durante el Gobierno de don Juan Rafael Mora, se hizo una exposición sobre el problema portuario del Pacífico, en la que se indicaba la conveniencia de un muelle de hierro ya que la madera es un material que está muy expuesto a la acción deteriorante de la "carcoma o gusano de mar". Se le informaba también al Presidente Mora que en Inglaterra se podía conseguir "un muelle de hierro de 402 pies de largo y 16 de ancho, por cosa de veinte mil dólares".

El 25 de noviembre de 1864, siendo Presidente don Jesús Jiménez, se emitió un Decreto por el que se ordenaba la construcción de un muelle, pero las condiciones del Tesoro Público no permitieron comenzar de inmediato la obra. No fue sino hasta en la segunda administración de don Jesús Jiménez en que se celebró un convenio con

el señor Benjamín Keeney, mediante el cual este último se comprometía a construir un muelle de hierro por la suma de treinta y nueve mil dólares, el que debería estar terminado antes de un año.

El Presidente don Tomás Guardia le traspasó a don Adolfo Knohr el contrato celebrado con Mr. Keeney, para que lo explotara durante veinte años, y en el año 1871 de nuevo el Estado tuvo que tomar dicho contrato mediante indemnización.

El muelle que construyó el señor Knohr estuvo prestando servicios a Puntarenas hasta 1929, año en que fue desmantelado.

El Presidente don Ricardo Jiménez Oreamuno, comprendiendo la necesidad de hacer un nuevo muelle de mayor tamaño, que pudiera responder a las necesidades del moderno Ferrocarril Eléctrico, llamó a ingenieros alemanes para que estudiaran el asunto y dieron comienzo a la obra. El muelle antiguo, que había contratado don Jesús Jiménez, sirvió a Costa Rica durante más de medio siglo, pero ya resultaba inadecuado para las exigencias del creciente tráfico marítimo y por esa razón don Ricardo Jiménez pen-

só en reponerlo, acometiendo tal empresa con mucho brío y sin pérdida de tiempo. El señor Jiménez Oreamuno dejó comenzada la erección de los pilotes e hizo los contratos sobre la adquisición de materiales y depositó todos los fondos (más de cuatro millones de colones), que se requerían para llevar a feliz término la obra.

La obra, que se había dado por administración, se inició el 3 de enero de 1927, bajo la dirección del Ing. Spring asistido por el ingeniero costarricense Efraín Artavia. En el curso del mes de marzo se comenzó la construcción del muro de arranque del muelle, y en abril los cimientos de la casa del mismo, trabajos que quedaron concluidos, el primero en el mes de junio y el segundo en el mes de agosto del mismo año. Con motivo de que el ingeniero Spring había renunciado, fue encargado como Jefe de la Construcción el ingeniero Cox y como Maestro de Obras el señor Gregg. En el mes de noviembre de 1927, el señor Cox se retiró y fue sustituido por el técnico don Víctor Ml. Brenes. Después fue encargado de la dirección de esa obra el ingeniero alemán señor Gerrit Goedhart, quien la dejó casi terminada, habiéndose hecho los últimos trabajos de colocación del piso bajo la dirección de Napoleón González.



ALFREDO ESQUIVEL
& Cia. Ltda. TEL. 22 92 22
 APT. 855 S.J.

SE COMPLACE EN FELICITAR AL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

*CON MOTIVO DE ESTAR CUMPLIENDO SU 115 ANIVERSARIO
 DE FUNDACION, EN ESTA FECHA.*

ASIMISMO, APROVECHA ESTA OPORTUNIDAD PARA FELICITAR A LA INCOP, COMO EMPRESA ADMINISTRADORA DEL

F. E. al P.

San José, Noviembre de 1972



Gratos Recuerdos. Don Mario Roa, hoy fotógrafo de la Nación, nos regala en esta foto suya, todo un cúmulo de recuerdos dentro de la historia de nuestro ferrocarril, con este grupo de ex-servidores y actuales compañeros de labores aun. Son ellos, de izq. a der., primera fila: Efraín García, Alfredo Soto Gutiérrez, Guillermo Vargas Mata, Alvaro Calvo Zelaya, actual Auditor de la Cía Nacional de Fuerza y Luz, Raúl Carazo Castillo, Ernesto Fernández Jovel, Julio Murillo Picado, Fernando Carmona Smith y Haffet Córdoba Arrieta. Etc. etc.

Este muelle, que es el actual, tiene un poco más de 330 metros de largo, contados a partir del muro de arranque, y en su parte profunda tiene más o menos 18 metros, a fin de facilitar el atraque de barcos de gran calado. Su costo supera los cuatro millones de colones.

El primer vapor que atracó fue el "Visurgis".

El Muelle de Punta Arenas, es pues, hoy por hoy, una conexión permanente con el mundo, ofreciendo grandes posibilidades al comercio nacional y fortaleciendo la economía de los costarricenses.



Diálogo Cordial. El Gerente General del Instituto de Puertos, Ing. Rafael Parfs, conversa amistosamente con dirigentes sindicales de la Unión Ferroviaria Nacional, el máximo organismo gremial de la empresa. De izq. a der.: Eduardo Carvajal, don Rafael Parfs, Claudio González y don Marco Tulio Alvarado.

Depósito de Licores EL PACIFICO

Toda Clase de Licores Nacionales y Extranjeros

LATERIA
CIGARROS
REFRESCOS
LICORES

SERVICIO A DOMICILIO

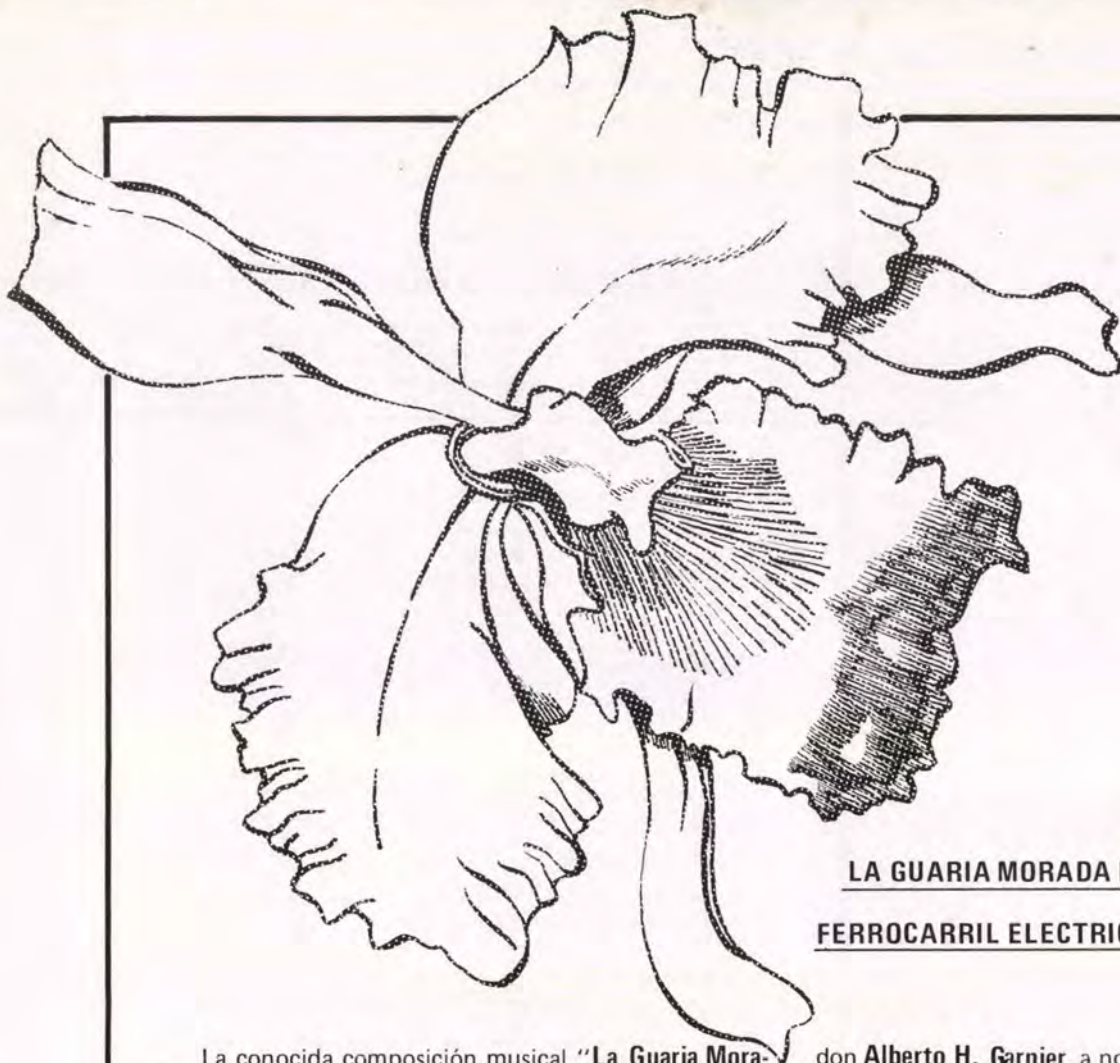
TODO LO
NECESITE
PARA SUS
FIESTAS

TELEFONO: 22 - 45 - 62 .

Frente a Talleres del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico



Sesión en Punta Arenas. La Junta Directiva del Instituto de Puertos, ente administrador del ferrocarril eléctrico al Pacífico, en una de sus regulares sesiones en Punta Arenas. De izq. a der., el Ing. Rafael Parfs, Gerente General; el Ing. Stanley Peralta, Gerente de Ferrocarriles; los directores don Carlos Luis Jimenez Maffio, don José Santos Delcore, Ing. Armando Balma, don Fernando Valverde, Presidente de la misma, don Juan Rafael Sotomayor Villanueva y el Auditor General, Lic. don Fernando Murillo y la Secretaria de la Junta Directiva, Srta. Olga Marta Cambronero Soto.



**LA GUARIA MORADA NACIO EN EL
FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO**

La conocida composición musical "**La Guaria Morada**", máxima expresión de nuestro folklore musical, tiene una historia muy pintoresca, cuyos principales pasajes nos proponemos hacer de conocimiento de nuestros lectores en esta breve nota. Por haberse querido usurpar en varias oportunidades el legítimo derecho de autor de "**La Guaria Morada**", y por haber sido una canción que nació sobre los rieles del **Ferrocarril Eléctrico al Pacífico**, nos hemos propuesto rendir un justo homenaje a sus compositores que los han dejado pasar desapercibidos en nuestro medio artístico.

Por allá del año de 1939 Carlos María López Castro y Roberto Gutiérrez Vargas se encontraban trabajando entre las estaciones de Barranca y Puntarenas como pintores de postes y señales del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, labor dura y agotadora que realizaban con gran cumplimiento bajo un calcinante sol tropical. Por las noches, estos dos personajes pernoctaban en la estación del Roble, pero antes de disfrutar de su merecido descanso se dedicaban, corrientemente, a rasgar sus guitarras buscando las notas, los compases y acordes de una melodía popular que tenían en mente; melodía que venía siendo inspirada por pintorescos paisajes de la vía del ferrocarril, especialmente las tapias de la hacienda **Rorhmoser** en Pavas y los techos de algunas humildes casitas de San Antonio de Belén, sobre las que se destacaban hermosos manojos de **guarias** que en las tardes de sol ofrecían todo un espectáculo de luz y colorido. Por mucho tiempo López y Gutiérrez estuvieron dedicados a componer esa canción, que tuviera un ritmo característico. Algunos meses después la Oficina de Publicidad de

don **Alberto H. Garnier**, a nombre de la **Fábrica Nacional de Licores**, abrió un certamen para premiar la mejor composición musical nacional del género popular. Carlos María López y Roberto Gutiérrez, entusiasmados por ese concurso se propusieron completar su composición musical. Con más interés, con más dedicación estos jóvenes compositores se dedicaron a su obra, habiéndole tocado la oportunidad al distinguido escritor y periodista don Joaquín Vargas Coto ser el primero en escuchar su letra y música de labios de sus autores, quienes habían acudido al hombre letrado para que diera su opinión sobre la letra de "**La Guaria Morada**". Don Joaquín Vargas Coto les manifestó que la letra había sido muy bien escogida y que era digna de participar en cualquier certamen nacional. Fue así como López y Gutiérrez, conocidos ahora en nuestro medio artístico como los **Talolingas**, acudieron al concurso de la Fábrica Nacional de Licores, habiendo obtenido con su bella composición musical el primer premio como se los había vaticinado Don Joaquín Vargas Coto.

Esta es a grandes rasgos la síntesis histórica de la primera y más popular de las composiciones musicales nacionales. La **Guaria Morada**, una canción que nació sobre los rieles del **Ferrocarril Eléctrico al Pacífico** y que hoy día se encuentra en grabaciones ortofónicas en **América** y **Europa**, en tanto que sus autores han pasado desapercibidos en nuestro medio artístico, sin que hasta el momento se les haya rendido el justo y merecido homenaje a que son acreedores. **Carlos María López Castro** y **Roberto Gutiérrez Vargas**.

**FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO
COSTA RICA, A. C.**



HORARIO N° 33

Regirá desde la hora 0.01

Del 1° de Diciembre de 1965
(ANULA EL HORARIO N° 32)

Para gobierno, información y cumplimiento de
los empleados únicamente.



- 1.—Los Boletines o Circulares, que se opongan a las instrucciones que contiene el presente horario, quedan anulados.
- 2.—El registro es obligatorio para todos los trenes.
- 3.—En el Ramal de Alajuela se considera como Rumbo ESTE de Ciruelas a Alajuela y como Rumbo OESTE de Alajuela a Ciruelas.
- 4.—Todos los trenes que salen del Ramal de Alajuela y entran a Ciruelas por la pierna Este, deben hacerlo debidamente controlados.
- 5.—Los Conductores y Maquinistas deben imponerse de los Boletines y Circulares y firmarlos, antes de salir en cada viaje.
- 6.—Todos los trenes, excepto los de primera clase, deben recibir señales del Semaforista antes de entrar a San José o Puntarenas.
- 7.—Antes de salir de San José, los Conductores y Maquinistas deben examinar y probar los frenos, cerciorándose de sus buenas condiciones de servicio. Las pruebas deben repetirse cada vez que tomen carros en el trayecto.
- 8.—El block o intervalo que debe guardar un tren que sigue a otro no debe ser menor de diez minutos y es obligatorio para todos los trenes.
Los Operadores procederán a detener a los trenes que sigan a otro con menos de ese tiempo.
- 9.—Dentro de los límites de patio puede usarse la vida real, dando vía libre a los trenes de primera clase conforme lo prescriben las reglas y protegiéndose contra los trenes de segunda clase.
Los trenes Extra deben moverse dentro de los límites de patio en condiciones de parar a la mitad de la distancia de su alcance de vista, a menos que se sepa que la vía real está expedita. (Regla N° 93 del Reglamento General).
- 10.—Las locomotoras no deben correr con los pantógrafos bajos, solamente autorizado por medio de una orden de tren. Cuando cese la corriente los trenes deben parar inmediatamente y protegerse por ambos rumbos.
- 11.—Los Motores al cruzar trenes arrastrados por locomotoras toman el apartadero. Solamente autorizados por una orden de tren mantendrán la vía real.
- 12.—Los trenes no deben exceder la velocidad máxima fijada para los puentes e indicada en las placas a la entrada de los mismos. Tampoco excederán la velocidad indicada por las placas correspondientes a los diferentes sectores de la vía, así como la fijada por medio de rótulos colocados en determinadas secciones de vía afectadas por condiciones especiales.
- 13.—Los carros vacíos deben movilizarse con las puertas cerradas.
Los Conductores y Jefes de Patio ordenarán a los Brequeeros el cumplimiento de esta Regla.
- 14.—Nos. 11 y 12 darán paso inmediato a todo tren que los alcance y deben mantener libre la vía real en Orotina.
- 15.—Dimensiones MAXIMAS admisibles para carga corriente en carros plataforma:
Altura 2.80 metros — Ancho 2.60 metros.
Los parales no deben exceder de 2.10 metros de altura desde el borde superior de las gazas del carro.
- 16.—Los Agentes no aceptarán y los Conductores no movilizarán carros que excedan las dimensiones anteriores, excepto en casos que debidamente autorizados, la carga se transporte como flete especial o en el carro diseñado y construido especialmente para el acarreo de artículos de gran tamaño. (Carro Macho o Bajo).
- 17.—Abreviaturas: P = Parada Regular
B = Parada de Bandera
T.F. = Teléfono
Y = Y griega
T = Tornamesa para Motores
N.E. = No electrificado.



REPARACION, ADAPTACION

Y BAQUETEO DE RADIADORES

EL NUEVO "RECORI" GUARDIAN DE
SU RADIADOR

PERFECTA LIMPIEZA DE RADIADORES,
COMO RECAMARAS DE AGUA DE SU
VEHICULO. PIDALO Y ASOMBRESE . . .

¢ 4.00 EL SOBRE.

18.—Velocidades MAXIMAS permisibles:

Las velocidades máximas están sujetas a las regulaciones establecidas e indicadas por medio de placas colocadas al lado de la vía. El número que indican las placas representa la velocidad máxima permisible en kilómetros por hora, de ese lugar en adelante hasta la placa siguiente, es decir, la velocidad está limitada por sectores entre una y otra placa.
(Tabla de velocidades en pág. 8).

19.—Capacidad de arrastre de las locomotoras. Tonelaje MAXIMO.

I) ENTRE BARRANCA Y PUNTARENAS AMBOS RUMBOS

Loc. Siemens	550 Toneladas	40 carros
Loc. 21	450 Toneladas	30 carros
Locs. 22 a 29	350 Toneladas	20 carros y 30 carros (x)

- (x) 20 carros Locomotoras A.E.G. con compresor pequeño. (37 m³ por hora).
- 30 carros Locomotoras A.E.G. con compresor grande. (114 m³ por hora).

II) Entre SAN JOSE Y BARRANCA RUMBO OESTE

Locs. Siemens	300 Toneladas	25 carros
Loc. 21	250 Toneladas	20 carros
Locs. 22 a 29	200 Toneladas	12 carros y 20 carros (x)

- (x) 12 carros Locomotoras A.E.G. con compresor pequeño.
- 20 carros Locomotoras A.E.G. con compresor grande.

III) ENTRE BARRANCA Y SAN JOSE RUMBO ESTE

Locs. Siemens	250 Toneladas	Trenes 2, 4 y 12
Locs. Siemens	265 Toneladas	Trenes de Fletes y Trenes 6, 8, y 10.
Locomotora 21	250 Toneladas	
Locs. 22 a 29	185 Toneladas	

IV) Entre Ciruelas y Montecillos, Rumbo Este, idéntico a (2)
Entre Montecillos y Ciruelas, Rumbo Oeste, idéntico a (3)

V) ENTRE MONTECILLOS Y ALAJUELA AMBOS RUMBOS

Locs. Siemens	210 Toneladas	20 carros
Loc. 21	185 Toneladas	16 carros
Locs. 22 a 29	160 Toneladas	12 y 16 carros(*)

- Patios: Locs. 17, 18 y 20 125 Toneladas 5 Carros
- (*) 12 carros Locomotoras A.E.G. con compresor pequeño.
- 16 carros Locomotoras A.E.G. con compresor grande.
- Patios: Locs. 15 y 16 350 Toneladas 25 Carros

NUMERO Y LONGITUD TOTAL DE LOS PUENTES, POR TIPOS DE CONSTRUCCION

PUENTE TORRES.—Localización: Kilómetro 11.—Luz: 95.65 mts., dividido en tres tramos por dos torres de 19 mts. de alto cada una.—Ancho del puente: 3.50 mts.—Altura del riel sobre el nivel del río: 32 metros.—Construido por Milliken Brothers, N. Y. en 1899.—Tipo de estructura: Deck Warren Truss.

SEGURIDAD ANTE TODO

SEGURIDAD ANTE TODO

Numero Estaciones	RUMBO OESTE TRENES MIXTOS						Llamadas Telefónicas	Facilidades	ESTACIONES	Paradas	Kilómetros de San José	RUMBO ESTE TRENES MIXTOS						Capacidad Apartaderos
	SEGUNDA CLASE		Primera Clase									SEGUNDA CLASE						
	DIARIO EXCEPTO LOS DOMINGOS	DIARIO	DIARIO									DIARIO	DIARIO EXCEPTO LOS DOMINGOS					
			11	9	7	5								3	1	2	4		6	8	10	12
1	5.30	3.01	17.30	7.01	15.15	9.15	D.S.	SAN JOSE		13.20	18.55	9.01	21.01	6.05	11.50			
2	5.35	3.06	17.34	7.06	15.20	9.20	T.F.	Sabana		2.75	13.12	18.47	8.52	20.53	5.57	11.41	12	
3	5.43	3.11	17.40	7.11	15.25	9.26	N.	Pavas	P.	6.25	13.05	18.39	8.47	20.48	5.52	11.35	12	
4	5.50						T.F.	Lizano		7.30	13.02	18.36	8.45	20.47	5.50	11.30	16	
5	5.55	3.16		7.16	15.32	9.32	T.F.	Electriona	B.	11.50	12.55	18.30			5.45	11.25	5	
6	6.05	3.21	17.51	7.22	15.38	9.41	F.S.	San Antonio	P.	14.39	12.50	18.25	8.35	20.38	5.40	11.20	11	
7	6.15	3.27	17.56	7.27	15.45	9.50	R.D.	Ojo de Agua	P.	18.72	12.38	18.13	8.28	20.33	5.35	11.05	20	
10	7.50	3.35	18.05	7.35	15.52	10.01	W.S.	CIRUELAS	P.	22.73	12.30	18.05	8.23	20.28	5.30	10.55	30	
11	7.56	3.40	18.09	7.40	15.58	10.06	T.F.	Fournier		26.75	12.18	17.53	8.16	20.20	5.23	10.36	15	
17	8.11	3.45	18.15	7.47	16.04	10.14	U.N.	Turrúcares	P.	30.32	12.10	17.46	8.11	20.15	5.18	10.30	12	
18	8.17	3.50	18.20	7.52	16.10	10.20	T.F.	Cebadilla	P.	34.60	12.01	17.36	8.06	20.10	5.12	10.20	10	
19	8.30	4.01	18.28	8.01	16.18	10.35	R.G.	ATENAS	P.	37.30	11.55	17.31	8.01	20.05	5.07	9.55	19	
20	8.40	4.08	18.34	8.07	16.24	10.42	G.S.	Balsa	P.	41.82	11.39	17.21	7.52	19.56	5.01	9.20	25	
21	8.47	4.14	18.39	8.12	16.31	10.49	T.F.	Poncho Mora		46.50	11.30	17.13	7.45	19.49	4.54	9.08	20	
23	9.01	4.20	18.45	8.17	16.38	10.56	X.C.	Escobal	P.	49.75	11.24	17.07	7.40	19.44	4.50	9.01	20	
24	9.08	4.26	18.50	8.21	16.43	11.01	S.M.	Quebradas	P.	52.55	11.18	17.01	7.35	19.39	4.45	8.52	20	
25	9.15	4.40	18.56	8.26	16.52	11.10	B.	Concepcion	P.	56.00	11.10	16.52	7.30	19.34	4.40	8.45	36	
26	9.20	4.45	19.01	8.30	16.57	11.15	T.F.	Dantas	B.	59.00	11.02	16.45	7.25	19.29	4.35	8.40	14	
27	9.25	4.50	19.06	8.35	17.03	11.21	Q.D.	Hacienda Vieja	P.	62.15	10.56	16.40	7.20	19.25	4.30	8.35	11	
29	9.50	5.01	19.20	8.45	17.15	11.35	U.S.	OPOTINA	P.	66.25	10.48	16.32	7.15	19.20	4.25	8.20	40	
30								Mastate	P.	69.38							4	
31	10.05	5.06	19.26	8.51	17.23	11.44	R.	Coyolar	P.	71.00	10.26	16.18	7.05	19.10	4.15	7.45	12	
32	10.20	5.10	19.30	8.55	17.28	11.50	T.F.	Pozón	P.	73.99	10.20	16.12	7.01	19.05	4.10	7.35	17	
34	10.26	5.15	19.35	8.59	17.34	11.56	G.	Ceiba	P.	76.35	10.15	16.07	6.55	19.01	4.05	7.28	8	
36	10.35	5.20	19.40	9.04	17.40	12.03	J.O.	Cascajal	P.	79.20	10.09	16.01	6.50	18.55	4.01	7.20	12	
37	10.40	5.26	19.45	9.09	17.47	12.11		MATAMOROS		83.90	9.59	15.53	6.46	18.48		6.59	1	
39	10.45	5.30	19.50	9.13	17.54	12.17	J.M.	Jesús María	P.	85.86	9.55	15.49	6.43	18.45	3.50	6.55	25	
41	10.55	5.35	19.55	9.18	18.01	12.24	T.F.	Salinas	B.	89.15	9.47	15.43	6.38	18.40	3.45	6.28	16	
43	10.59	5.38	20.01	9.22	18.07	12.28	T.F.	Mata Limón	P.	91.50	9.44	15.40	6.35	18.35	3.40	6.25	2	
44	11.15	5.42	20.03	9.25	18.15	12.32	F.	Caldera	P.	93.00	9.41	15.38	6.33	18.33	3.35	6.23	40	
45	11.22	5.47	20.08	9.35	18.25	12.40	T.F.	Cabezas	B.	97.00	9.35	15.30	6.26	18.25	3.25	6.10	16	
50	11.40	6.01	20.15	9.43	18.35	12.54	B.C.	BARRANCA	P.	102.00	9.25	15.23	6.20	18.18	3.19	6.01	40	
53	11.50	6.13	20.20	9.48	18.42	13.03	T.F.	Roble	P.	106.00	9.15	15.14	6.13	18.12	3.13	5.45	18	
54								San Isidro	P.	107.80								
56	12.01	6.20	20.27	9.55	18.50	13.10	T.F.	Chacarita	P.	110.00	9.09	15.03	6.08	18.08	3.08	5.38	15	
58	12.10	6.30	20.35	10.05	19.01	13.20	G.N.	PUNTARENAS		116.00	9.01	15.01	6.01	18.01	3.01	5.30		

11 9 7 5 3 1 EL RUMBO SUPERIOR ES EL ESTE CON LAS SIGUIENTES EXCEPCIONES: 2 4 6 8 10 12

- Nº 1 tiene superioridad sobre Nº 2 SAN JOSE a CONCEPCION.
- Nº 3 tiene superioridad sobre Nº 4 SAN JOSE a CONCEPCION y sobre Nº 8 SAN JOSE a CABEZAS.
- Nº 5 tiene superioridad sobre Nº 6 SAN JOSE a ATENAS y sobre Nº 2 SAN JOSE a CABEZAS.
- Nº 7 tiene superioridad sobre Nº 4 SAN JOSE a CIRUELAS y en CIRUELAS y sobre Nº 8 SAN JOSE a OROTINA y en OROTINA.
- Nº 9 tiene superioridad sobre Nº 10 SAN JOSE a CONCEPCION y sobre Nº 12 SAN JOSE a BARRANCA.
- Nº 11 tiene superioridad sobre Nº 10 SAN JOSE a LIZANO y sobre Nº 12 SAN JOSE ESCOBAL.

EL MINISTERIO DE AGRICULTURA Y GANADERIA

SALUDA AL

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

Y A SU ENTIDAD ADMINISTRADORA, EL INSTITUTO

COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO;

EN OCASION DEL 115 ANIVERSARIO DE SU FUNDACION,

Y HACE VOTOS PARA QUE SIGA ADELANTE

EN SU EMPEÑOSA LABOR DE

COLABORAR CON EL SECTOR

AGROPECUARIO DEL PAIS.

Número y Longitud de...

PUENTE VIRILLA.—Localización: Kilómetro 11.—Luz: 68.65 mts., dividido en dos tramos por una torre de 27 mts. de alto.—Ancho del puente: 3.50 mts.—Altura del riel sobre el nivel del río: 35.50 mts.—Construido por Milliken Brothers, N. Y. en 1899.—Tipo de estructura: Deck Warren Truss.

PUNTE BERMUDEZ.—Localización: Kilómetro 13.—Luz: 31.40 mts.—Ancho del puente: 4.05 mts.—Altura de la vía sobre el nivel del río: 8.40 mts.—Construido por Milliken Brothers, N. Y. en 1901.—Tipo de estructura: Deck Howe Truss.

PUNTE SECO.—Localización: Kilómetro 15.—Luz: 23.80 mts.—Ancho del puente: 4.15 mts.—Altura del riel sobre el nivel del río: 4.50 mts.—Construido por Milliken Brothers, N. Y. en 1902.—Tipo de estructura: Through Plate Girder.

PUNTE RIO SEGUNDO.—Localización: Kilómetro 18.—Luz: 23.80 mts.—Ancho: 4.15 mts.—Altura del riel sobre el nivel del río: 4.80 mts.—Construido por Milliken Brothers, N. Y. en 1902.—

PUNTE CIPUELAS.—Localización: Kilómetro 22.—Luz: 95.10 mts., dividido en tres tramos por dos torres de 15 mts. de alto cada una.—Altura del riel sobre el nivel del río: 25.20 mts.—Ancho del puente: 4.10 mts.—Construido por Milliken Brothers, N. Y. en 1901.—Tipo de estructura: Deck Howe Truss.

PUNTE RIO GRANDE.—Localización: Kilómetro 36.—Luz: 208.80 mts.—Ancho: 5 mts.—Altura del riel sobre el nivel del río: 93 mts.—Construido por Milliken Brothers, N. Y. en 1902.—Tipo de estructura: Two Hinged Deck Truss.

PUNTE JESUS MARIA.—Localización: Kilómetro 85.—Luz: 42.65 mts., dos apoyos de 133.90 mts., entre ambos.—Ancho: 5.15 mts., Altura del riel sobre el nivel del río: 4.75 mts.—Construido por Milliken Brothers, N. Y.—Tipo de estructura: Through Pratt Truss.

PUNTE BARRANCA.—Localización: Kilómetro 101.—Luz: 103.60 mts.—Ancho: 6 mts.—Altura del riel sobre el nivel del río: 9.70 mts.—Construido por Les Ateliers Metalurgiques, S. A., Bélgica, en 1907.—Tipo de estructura: Subdivided Pratt Truss.

VELOCIDADES MAXIMAS PERMISIBLES: (Regla 18)

Entre San José	y	Km. 10 P. 17	50 Kms./h.
Km. 10 P 17	"	Km. 12 placa	40 Kms./h.
Km. 12 placa	"	Km. 13 p. 16	50 Kms./h.
Km. 13 p. 16	"	San Antonio	40 Kms./h.
San Antonio	"	Ojo de Agua	55 Kms./h.
Ojo de Agua	"	Km. 26 placa	50 Kms./h.
Km. 26 placa	"	Km. 28 P. 5	40 Kms./h.
Km. 28 p. 5	"	Km. 33 placa	50 Kms./h.
Km. 33 placa	"	Atenas	40 Kms./h.
Atenas	"	Km. 39 placa	50 Kms./h.
Km. 39 placa	"	Km. 39 P. 21	40 Kms./h.
Km. 39 P. 21	"	Balsa	50 Kms./h.
Balsa	"	Km. 61 P. 20	40 Kms./h.
Km. 61 P. 20	"	Mastate	55 Kms./h.
Mastate	"	Km. 69 p. 27	45 Kms./h.
Km. 69 P. 27	"	Pozón	50 Kms./h.
Pozón	"	Ceiba	45 Kms./h.
Ceiba	"	Matamoros	50 Kms./h.
Matamoros	"	Jesús María	45 Kms./h.
Jesús María	"	Km. 93 p. 23	50 Kms./h.
Km. 93 P. 23	"	Cabezas	45 Kms./h.
Cabezas	"	Barranca	50 Kms./h.
Barranca	"	Puntarenas	55 Kms./h.

SEGURIDAD ANTE TODO

RAMAL DE ALAJUELA

RUMBO OESTE		TRENES		RUMBO ESTE			
Segunda Clase		MIXTOS		Segunda Clase			
Diario excepto Domingos	Facilidades	Kilómetros de Ciruelas	ESTACIONES	Número Estaciones	Llamadas Telegráficas	Capacidad Apartaderos	Diario excepto Domingos
13							14
7.10	T.	8	ALAJUELA	13	B.U.	40	6.40
7.16	...	5	Montecilos	12	...	13	6.33
...	...	...	Lagunillas	11	...	...	...
7.25	...	...	CIRUELAS	10	W.S.	30	6.25

EL RUMBO SUPERIOR ES EL ESTE

SEGURIDAD ANTE TODO

Nos. 1, 2, 3 y 4 harán servicio de pasaje en todas las estaciones.

Nos. 5, 6, 7, 8, 9 y 10 harán servicio de pasaje (Primera Clase) DE y PARA Ciruelas, Atenas, Orotina, Mata Limón, Barranca, Roble, San Isidro y Chacarita.

Nos. 11 y 12 harán servicio de pasaje en Plataformas de Cortijo, Kilómetro 31, Montes de Oca, Muñoz, Machuca, Figueroa, La Moncha, Playa Linda, Pan de Azúcar, Santa Rosa y Empacadora.

HORA OFICIAL
SAN JOSE — PUNTARENAS

ESTACIONES DE REGISTRO
SAN JOSE - CIRUELAS - ALAJUELA
OROTINA - PUNTARENAS

PATIOS
SAN ANTONIO - CIRUELAS - ATENAS - CONCEPCION
DANTAS - OROTINA CALDERA - BARRANCA FERTICA

Número Estación	Facilidades	ESTACIONES DE BANDERA	Capacidad Apartaderos	Kilómetros de San José
4	E.	Electriona	5	11.50
6	...	San Rafael	...	17.75
9	...	Nuestro Amo	...	21.05
14	...	Sánchez	...	24.90
15	...	Siquiara	...	27.40
16	N.E.	Santa Rita (Espuela)	1	29.00
21	...	Tornos	...	44.30
22	...	Mangos	...	47.25
26	E.	Dantas	...	59.00
28	...	Marichal	...	63.90
35	N.E.	Hidalgo (Espuela)	1	78.00
37	N.E.	Kilómetro 81 (Espuela)	1	81.00
38	...	Uvita	...	82.50
40	...	Cambalache	...	87.30
41	E.	Salinas	10	89.15
45	E.	Cabezas	16	97.00
47	...	Gregg	...	100.00
52	...	Rioja	...	104.00
55	...	Carrizal	...	108.00
57	...	Cocal	...	114.00

Número Estación	Facilidades	PLATAFORMAS	Capacidad Apartaderos	Kilómetros de San José
8	...	Cortijo	...	19.18
...	...	Kilómetro 31	...	31.00
...	...	Montes de Oca	...	32.00
33	...	Muñoz	...	76.00
...	...	Machuca	...	85.00
42	...	Figueroa	...	89.50
...	...	La Moncha	...	94.50
...	...	Playa Linda	...	96.25
46	...	Pan de Azúcar (Espuela)	1	99.25
51	...	Santa Rosa	...	103.30

Número Estación	Facilidades	APARTADEROS Y ESPUELAS	Capacidad Apartaderos	Kilómetros de San José
N.E.	...	Esso Standard Oil Co.	6	1.00
N.E.	...	Fábrega (Espuela)	1	1.05
...	...	Numar (Espuela)	6	1.10
...	...	Monopolio	6	1.90
...	...	Pavimentación (Espuela)	25	2.00
...	...	Clodomiro Jiménez	25	2.00
...	...	Texas Petroleum Co. (Espuela)	5	2.15
N.E.	...	Gulf	6	4.00
N.E.	...	Rohrmoser (Espuela)	5	4.95
N.E.	...	Ensambladora C. A. (Espuela)	4	6.00
...	...	Hopec (Espuela)	4	6.15
N.E.	...	Madrigal (Espuela)	4	6.25
E.	...	Carbonea C. R. (Espuela)	5	7.00
N.E.	...	Tropigás (Espuela)	2	8.00
...	...	Quimaga (Espuela)	6	14.50
N.E.	...	Collins (Espuela)	5	15.00
N.E.	...	Castro (Espuela)	6	69.88
E.	...	Empacadora	8	103.00
E.	...	FERTICA (Ramal)	...	108.00
E.	...	Plantel Minist. Transportes (Esp.)	10	109.00

T A R A (Aprox.)

SALONES:		STOCKS	11	Tons.
Nº 51	15 "	VOLTEOS	17	"
Nº 53	18 "	GÓNDOLAS	10	"
Nº 54	18 "	PLANOS	8	"
COCHES BLINDADOS	18 "	LOC. ELECTS.:		
COCHES MADERA	16 "	A. E. G.	56	"
JAPONESES	21 "	A. E. G. Loc. 21	60	"
EQUIPAJES	18 "	Siemens	60	"
CABOSES:		CARRO AUXILIAR:		
Madera	11 "	Nº 4000	15	"
Blindados	12 "	Nº 4001	8	"
CAJONES:		TANQUES	13	"
Del 500 al 643	12 "	MOTORES GRANDES.	2½	"
Del 644 al 693	13 "	MOTORES PEQUEÑOS	1	"
Del 694 al 799	11 "	TORRES y 46	7	"
1000	14 "			

PESO BRUTO (Aprox.)

CAJONES:	con leña	25	Tons
STOCKS:	con leña	24	"
	con ganado (18 Cab)	19	"
VOLTEOS:	con piedra	35	"
	con arena	36	"
GÓNDOLAS:	con arena	27	"
	con piedra	27	"
PLANOS:	con trozas	28	"
	con traviesas	26	"
	con piedra	23	"
	con rieles	28	"
	con tierra	15	"
	con balastro	15	"

ELEVACION SOBRE EL NIVEL DEL MAR

Lugar	Elevación	Lugar	Elevación
Puntarenas	4 metros	Concepción	281 metros
Chacarita	3 "	Quebradas	342 "
Carrizal	4 "	Escobal	376 "
Roble	5 "	Mangos	402 "
Rioja	11 "	Poncho Mora	417 "
Barranca	28 "	Tornos	419 "
La Junta	40 "	Balsa	425 "
Cabezas	6 "	Atenas	485 "
Caldera	4 "	Cebadilla	533 "
Mata de Limón	7 "	Turrúcares	639 "
Salinas	6 "	Siquiaries	707 "
Túnel	32 "	Fournier	729 "
Jesús María	9 "	Sánchez	717 "
Cascajal	105 "	Ciruelas	807 "
Ceiba	122 "	Ojo de Agua	832 "
Pozón	148 "	San Antonio	913 "
Coyolar	170 "	Lizano	1015 "
Orotina	224 "	Pavas	1043 "
Marichal	254 "	Sabana	1139 "
Hacienda Vieja	268 "	San José	1142 "
Dantas	265 "		



Jefe de Planillas. Don Franklin Cerdas es el actual Jefe de Planillas en el Departamento de Administración Portuaria de Puntarenas. Don Franklin, es uno de los antiguos servidores de la empresa en esa posición, la que ha venido ocupando desde hace muchos años.



Tercer Mes de Labores. Al cumplirse los tres primeros meses de labores del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, se produjo una conferencia de prensa en la cual se informó ampliamente sobre lo realizado en este corto lapso. A la reunión asistieron todos los altos funcionarios de la empresa, así como periodistas de todos los medios informativos del país.

JARDIN NACIONAL

PARA TODO TRABAJO FLORAL

C. A. VEGA

DESPACHO: TEL. 22-43-25

HABITACION: TEL. 25-08-68

PARA SU BODA

- FUNERALES

- REGALOS

75 VS. SUR IGLESIA LA DOLOROSA

SERVICIO DIURNO Y NOCTURNO



el hombre con
personalidad usa...



los varoniles productos

Lais
Laboratorios
COSTA RICA

Cortesía del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico

