

7

# INFORME

DIRIGIDO

AL EXCMO. SEÑOR GENERAL PRESIDENTE

de la República,

POR EL

HONORABLE SEÑOR SECRETARIO

DE

OBRAS PÚBLICAS,

Don Manuel Argüello.

San José de Costa-Rica.

1880.

Imprenta Nacional.

## Excelentísimo Señor General Presidente:

Al dar cuenta á V. E. de la inversion de los fondos destinados á las Obras Públicas Nacionales en el año económico que terminó el 30 de Abril próximo pasado, y de los resultados obtenidos en los diversos ramos que ellas comprenden, comenzaré por el asunto que más interesa al Gobierno y al Pueblo Costaricense: el

BIBLIOTECA ASAMBLEA LEGISLATIVA  
**Ferro-carril interoceánico.**

### I.

Un millon ochocientos noventa y dos mil ochocientos setenta y nueve pesos, seis centavos, fué la suma destinada en la Ley de presupuestos de 1879, para fomentar esta empresa. Pero, á pesar de no haberse economizado gasto alguno necesario, la erogacion ha sido menor de lo que se juzgó en vista de los grandes pedidos de materiales hechos al exterior, y de los muchos obreros que este trabajo demandaba.

En efecto, con un millon doscientos cincuenta y cinco mil novecientos sesenta pesos sesenta y seis centavos, se ha hecho frente á los fuertes gastos que exigian la administracion, el pago de materiales de toda especie, y el jornal de dos mil hombres ocupados en un trabajo incesante.

La línea interoceánica comprende cinco secciones, de las cuales hay una en explotacion, dos en construccion y dos localizadas ya, como sigue:

- 1<sup>a</sup>—Atlántica, en construccion.
- 2<sup>a</sup>—Central, en explotacion.
- 3<sup>a</sup>—Pacífico, en construccion (al terminarse.)
- 4<sup>a</sup>—Palma á Rio Sucio, localizada (comenzará á construirse en Julio.)
- 5<sup>a</sup>—Alajuela á Esparta, localizada.

La 1<sup>a</sup>, de setenta millas de extension, tiene cuarenta y cinco terminadas: la 2<sup>a</sup> mide veiete y siete: la 3<sup>a</sup>, trece, con diez terminadas y tres niveladas: la 4<sup>a</sup>, veinte y siete, que se salvan por un camino de herradura, de 3 070 de gradiente; y la 5<sup>a</sup>, treinta y nueve millas, que hoy se recorren por la carretera nacional.

Aunque la suma de millas de las cinco secciones, es de ciento setenta y seis, sólo pertenecen á la via interoceánica ciento sesenta y dos, pues las catorce de diferencia forman la rama de Cartago.

V. E. me permitirá que, invirtiendo el órden acostumbrado, principie este Informe por la seccion 3<sup>a</sup>, que es precisamente la última que se puso en construccion; pero que, por los rápidos progresos que en ella se notan, llama hoy más que las otras, la preferente atencion general.

## LÍNEA DEL PACÍFICO.

En el notable Manifiesto que en 16 de Mayo del año anterior, dirigió V. E. al Pueblo Costarricense, se leen los conceptos que á la letra copio:

“Desde que se iniciaron los trabajos de la construccion del Ferro-carril, entre esta Capital y la Ciudad de Limon, tuve la idea y formé el propósito de que la línea fuese interoceánica, como lo demandan la más alta conveniencia de esta República, y aún la de una gran parte del mundo, y como lo permiten la feliz posicion geográfica de Costa-Rica y el aumento progresivo de las rentas nacionales.

Estais impuestos, Conciudadanos, de las causas que me han movido á disponer la construccion de la línea férrea entre Puntarenas y esta Capital; y es satisfactorio para mí el aplauso general con que se ha recibido esta disposicion.

Los trabajos que se emprenden en la línea del Norte, no se hacen con todo el número de operarios que pudiera pagarse con el sobrante de las rentas, dedicado exclusivamente á la prosecucion de esa obra; y, por circunstancias especiales, se han malogrado las providencias del Gobierno, encaminadas á traer emigrantes de Canarias, de Cabo-Verde y de otros puntos, con el fin de aumentar el número de los trabajadores en el Ferro-carril.

Para construir la línea entre Puntarenas y esta Capital, siendo esa parte de la República más poblada que la del Norte, no faltarán brazos en número considerable. Y, por otra parte, emprender los trabajos simultáneamente en ambas líneas, es ocuparse en una misma obra, en la del Ferro-carril interoceánico, que ya no aparece, como ántes, un sueño dorado del patriotismo.”

La realizacion de esa esperanza, de que no todos participaban, ha venido á probar una vez más el profundo conocimiento práctico que V. E. tiene, de la topografía, recursos y necesidades de la República.

En efecto: los brazos no han faltado; las dificultades para la alimentacion de los trabajadores, con que tanto se ha luchado en otras secciones, no se han notado siquiera en la del Pacífico; y lo que hace doce meses, sólo era una promesa en cuyo cumplimiento muy pocos esperaban, hoy es un hecho positivo, que alienta á los espíritus tímidos, y aumenta la confianza de los que han tenido fé en el rico porvenir de este país.

La 1ª Division del Pacífico está, pues, casi concluida, y la locomotora recorre en pocos minutos el camino que ántes no hacían las carretas en cinco horas. El rio Barranca, que durante medio siglo ha desafiado la energía de los costarricenses; que ha costado tantas existencias y consumido tantos valores, no es ya apercebido en su paso, sino para contemplar el colosal y magnífico puente de hierro suspendido, que elimina el peligro y la incomodidad de su travesía.

Esta 1ª Division consta de trece millas, entre las que se han presentado algunas que contienen no ménos dificultades que cualquiera de las treinta y nueve que aun faltan que construir entre Esparta y Alajuela.

Cuatrocientos cuarenta mil doscientos sesenta y cinco pesos, noventa y cuatro centavos se han erogado hasta la fecha en los estudios, organizacion é instalacion, y costo del material de planta y rodante. En esta suma está incluido no sólo el valor de dos grandes casas de hierro (que servirán de estacion), taller mecánico, tornamesas, instrumentos científicos y herramientas de trabajo, sino tambien el de trece millas de rieles de acero destinados á la 2ª Division. El trabajo que falta para completar este trayecto, se estima en veinticinco mil pesos, y espero se entregará á la explotacion en Julio próximo:—su costo total será, pues, de un poco ménos de medio millon.

Puedo, por tanto, asegurar á V. E. que la tercera parte de la línea entre A-

lajuela y Puntarenas está vencida. Para demostrarlo, basta una ligera operación aritmética. En efecto, 52 millas separan estas dos Ciudades. Las 13 que se terminarán en el mes de Julio, hacen la cuarta parte del camino; pero, á pesar de las peculiares dificultades que esta clase de empresas encuentran en los países incipientes de Centro y Sur América, tomaré como base de mi cálculo, la proporción que en más adelantados pueblos se tiene como exacta para estimar la cantidad de tiempo y de dinero que representan en una vía férrea, los estudios, la organización é instalación de los trabajos y el valor de materiales de planta y rodante.

Esta proporción es de 25 0/0 del costo total en los ferro-carriles de más de cien millas de extensión, y mucho mayor en las de cortas ramas aisladas, ó muy distantes de los grandes troncos.

Supongo que la 1<sup>a</sup> División haya causado un gasto total de quinientos mil pesos (suma mayor que la que realmente se invertirá), y este resultado vendrá á confirmar la exactitud de los presupuestos de la ciencia. En efecto, en \$ 1.500,000 se ha estimado el costo de la línea del Pacífico. Luego, el medio millón erogado, representa la 3<sup>a</sup> parte del trabajo y del valor total de la obra, puesto que los estudios y la instalación no se repetirán, y el material rodante será un valor que se utilizará en toda la línea.

Luego, con un millón de pesos más y 18 meses de trabajo, desaparecerá la distancia que hay entre las playas del Océano Pacífico y las poblaciones del interior.

Mientras tanto, el Sr. M. C. Keith, el infatigable y activo contratista de la sección Atlántica, habrá pasado con las máquinas de vapor, de este lado de Rio Sucio, hácia donde marcharán muy pronto á su encuentro las locomotoras de la Sección Central, y el Ferro-carril interoceánico será un hecho.

#### PRESUPUESTO DEL PRODUCTO.

Si las cifras anteriores son de una exactitud indiscutible, mucho más deben serlo las que representan los rendimientos de una obra que cambiará por completo el movimiento económico del país, acrecentando las entradas y salidas de la industria agrícola, mercantil y minera.

Si para los gastos tomé por punto de partida las actuales circunstancias y modo de ser de Costa-Rica, para los productos tomaré la misma ínfima base que me proporciona la estadística de los años anteriores.

Ella arroja 400.000 quintales de importación y otros tantos de exportación. Sean 80.000,000 de libras que pasarán por el Ferro-carril.—El flete medio de un centavo por libra, se considera muy barato en los lugares donde se ha pagado cinco y más pesos por la carga de café, que contiene 250 libras, y dos pesos la arroba de mercaderías extranjeras, lo que da ocho centavos por libra.

No hay, pues, exageración al calcular en \$ 800.000 el monto de los fletes.

Por lo que hace al transporte de pasajeros, tomaré por base el movimiento que hoy existe en la División Central, sin embargo de que la proporción deberá ser mucho mayor.—Las 27 millas de esa sección producen de \$ 100,000 á \$ 150,000 por año.—Siendo doble más larga la línea del Pacífico, duplicaré su producto, esto es, lo supondré de dos á trescientos mil pesos anuales, y elegiré el mínimo de \$ 200.000, que agregado á los \$ 800.000 de fletes de mercancías, arroja un total de un millón de pesos, producto bruto.—Paso á liquidarlo.

Los gastos de explotación y conservación de la referida División Central, son excesivamente altos, y seguramente será mucho más económico el sostenimiento de la vía del Sur; porque el taller mecánico de la primera, no sólo es el laboratorio de toda obra de hierro, acero ó cobre que se necesite en todas las Divisiones del Sur y en los vapores nacionales, sino también de las que demandan la construcción y ornato de todos los edificios nacionales; no obstante, para mayor seguridad en el acierto del presupuesto, esos gastos serán mi punto de partida para averiguar los que exigirá toda la línea del Pacífico.

Ciento treinta y cuatro mil ochocientos veintiocho pesos, treinta y tres centavos [\$ 134,828.33] es el monto de los primeros; duplicándolos, sumarán doscientos sesenta y nueve mil seiscientos cincuenta y seis pesos sesenta y seis centavos (\$ 269,656.66.)—Todavía lo aumentaré en \$ 30,343.34, lo que me dá la suma de \$ 300,000, que se invertirán anualmente en conservar el camino y explotarlo.

Un millón de entrada, ménos \$ 300,000 de salida, quedan \$ 700,000 para cubrir el interés del capital de \$ 1,500,000; lo que dá un premio de un  $46\frac{1}{2}$  0/0; ¡Recompensa inaudita para el capital empleado!

Con tal perspectiva, no es posible contemplar tranquilo cualquier obstáculo que impidiese al Gobierno continuar lo que bajo tan buenos auspicios ha comenzado.—No preveo, por ahora, más dificultades que las que presentare el mayor y más rápido adelanto de la misma empresa en otras secciones.—Por ejemplo: si el contratista de la línea del Norte, cumpliera con su compromiso, como él lo asegura y es probable, ántes del tiempo señalado en el contrato, las grandes cantidades que habría que erogar en pocos meses, tanto en esa sección como en la 4ª, cuya construcción principiará en el mes entrante, podría ponernos en el caso de suspender la del Pacífico en San Mateo, mientras se termina toda la línea Atlántica, que es de mayor necesidad para el país.

Digo que se suspendería en San Mateo, por que hasta allí el terreno es tan favorable y tan insignificante el costo de construcción de las 13 millas que aún faltan, que la suma que se invertirá en terminarlas, volverá á las cajas nacionales en el mismo año en que saldrá de ellas.

Esto no necesita demostración.—Sin embargo, permítame V. E. que repita una operación de aritmética, iniciada en este informe.

En los \$ 500,000 que costará la 1ª División del Pacífico, y de los cuales hemos ya invertido \$ 440,265-94, sólo corresponden á la construcción de la misma, \$ 333,000; luego el costo medio de la milla ha sido de \$ 25,641, á pesar de encontrarse entre esas 13 millas, el más grande y caro tropiezo de toda la línea: el río "Barranca."

Si de los \$ 333,000 rebajamos el valor de los rieles ya comprados (\$ 61,000), y el de la casa estación de San Mateo, que está en bodegas (\$ 11,000), nos quedan \$ 261,000 como erogación que habría que hacer para concluir la 2ª División; pues, según he dicho ántes, los estudios, instalación, material rodante y herramientas de trabajo, son valores de común provecho á toda la línea, y ya están pagados.

De Puntarénas á San Mateo hay 26 millas, que es la mitad de la distancia entre Alajuela y Puntarénas.—Hemos demostrado que el producto de las 52 millas de esta vía férrea, será de \$ 700,000 líquidos, cobrando á razón de un centavo por libra de mercancías, y de cinco pesos por pasajero (actual tarifa en la rama central.)—Luego, el rendimiento que en la próxima cosecha darán las 26 millas que se explotarán entre Puntarénas y San Mateo, será de \$ 350,000

líquidos, cobrando el muy módico flete de medio centavo por libra, y dos pesos cincuenta centavos por pasajero.—No continuar, pues, en este año la línea férrea hasta San Mateo, sería un error, una ceguedad sin explicacion.

LÍNEA DEL ATLÁNTICO.

II.

En las secciones 1<sup>a</sup>. y 4<sup>a</sup> que componen la línea del Atlántico, se han gastado \$ 654.784.57 así distribuidos:

	{	1 <sup>a</sup> Division Atlántica.....	\$ 177.153.28
1 <sup>a</sup> seccion.	{	2 <sup>a</sup> " " .....	„ 197,279 19
	{	Contrato M. C. Keith.....	„ 256,772.58
4 <sup>a</sup> „	{	3 <sup>a</sup> Division, Palma á Rio Sucio.....	„ 23.579 52
		SUMA.....	\$ 654.784.57

En los cuadros marcados con las letras B. C. y E., que por separado acompaño, detallo y doy pormenores á V. E. del modo que cada suma se ha invertido.

Los progresos de esta parte del Ferro-carril, son indudablemente de mayor consideracion que los del Pacífico.—Pero, ántes de ocuparme de ellos, recordaré á V. E. la historia de los cámbios allí ocurridos.

El Gobierno administró directamente las tres Divisiones hasta el 31 de Agosto próximo pasado; pero por el contrato celebrado con el Señor M. C. Keith en 8 de Setiembre, éste debía hacer los gastos de administracion y conservacion de la 1<sup>a</sup>, perfeccionarla y concluir de colocar los puentes de hierro de Moin, Matina, Pacuare, Siquirres y demas menores, y servirse de esas 38½ millas para concluir las tres contratadas el año anterior [entre Pacuare y Reventazon], por \$ 75.000, y construir las 31½ restantes de la 2<sup>a</sup> Division—En el mismo mes de Setiembre de 1879 cumplió el primer contrato, entregó las tres millas referidas, recibiendo el valor estipulado, y comenzó á trabajar en el segundo, el 1<sup>o</sup> de Octubre de dicho año.

En los cuatro meses que el Gobierno administró esta línea, se erogaron \$ 177.153.28 en la 1<sup>a</sup> Division, y \$ 197,279.19 en la 2<sup>a</sup>. [Detalles letras B. y C.]

En los ocho meses que siguieron, el contratista ha recibido \$ 256,772.58 á cuenta de \$ 1.750.000 en que se convino como valor del segundo contrato, por 31½ millas.

Respecto de la 4<sup>a</sup> seccion, el Gobierno encargó al modesto é inteligente Ingeniero costarricense, Don Ricardo Alpizar, para que utilizando el estudio preliminar que Mr. Scherzer había hecho entre La Palma y Rio Sucio, abriera un camino de herradura, cuya gradiente no excediera de un 3 0/0, y que se procurase un paso que eliminara la cuesta de la Hondura, la de la Angostura y otras en apariencia inevitables.—Diez meses de trabajo con una cuadrilla de 50 hombres, término medio, bastaron al atrevido Ingeniero, para lograr su objeto. Veintitres mil quinientos setenta y nueve pesos cincuenta y dos centavos (\$ 23.579.52) ha costado hasta hoy ese camino, que estará concluido ántes de tres semanas, con dos mil cuatrocientos veinte pesos cuarenta y ocho centavos

más (\$ 2,420.48).—Examinaré en seguida los adelantos y progresos alcanzados en cada Division.

### 1ª Division.

Se cambiaron 6.500 durmientes de maderas ordinarias, por otros tantos de guayacan, traídos de Cartagena, á razon de \$ 1.75 centavos cada uno.

Se levantaron los bastiones de mampostería para los puentes de los grandes rios Moin, Matina, Pacuare, y de otros muchos de menor importancia, en que fueron colocados los puentes de hierro, de los mismos rios.

El de Moin es de 396 piés de largo (viaducto.)

El Matina de 1,359 piés de largo (viaducto), no está del todo concluido, por no haber llegado una pieza de hierro de 61 piés de largo, que se espera; pero están ya en su lugar todas las demas de que se compone

El puente del Pacuare, de un solo ojo, de construccion inglesa, tiene 255 piés de largo y pesa 142 toneladas.

### 2ª Division.

Tres millas de vía férrea construyó, como ántes dije, el Señor M. C. Keith por la suma de \$ 75.000, entre las cuales está colocado el elegante y bonito puente de hierro de Siquirres (125 piés de largo).—Con estas tres millas se completan las 38½ comprendidas entre Limon y el banco Norte del Reventazon.

Se levantaron los bastiones de mampostería, para los puentes de hierro de Siquirres y Reventazon. Este último mide 265 piés y pesa 140 toneladas.

Siete y media millas de vía férrea se han construido entre los rios Reventazon y Destierro; y existen tres más, ya niveladas y listas para recibir los rieles.

Ademas: veinticinco millas de callejon de 100 piés de ancho (entre Reventazon y Amarillo) y puentes colgantes provisionales, de alambre y madera, para facilitar el paso de los rios Sucio y Amarillo; la albañilería del puente del rio Peje (*fish creek*) y otros diez más, de menor extension.

Mil hombres, de diferentes razas y nacionalidades, trabajan en estas dos Divisiones, que deben entregarse concluidas el 8 de Mayo del año entrante.

Fuera de esto, el Gobierno compró en tiempo oportuno veinticinco millas de rieles de acero (*Bessemer*) y sus accesorios, que entregó al Señor M. C. Keith, segun contrato.

### 3ª Division.

Hubo un tiempo en que, mal explorada y poco estudiada la localidad, se creyó en la existencia de obstáculos casi insuperables para hacer un camino de hierro entre Rio Sucio y San José.

Pero la habilidad del Señor Scherzer y la experiencia, valentía y constancia del Ingeniero costarricense Don Ricardo Alpizar, como tambien la práctica y los hechos, han probado científicamente lo contrario.

En Julio del año anterior se dió principio al trabajo ordenado por el Gobierno, que consistía, como arriba he dicho, en abrir un camino de herradura,

que pusiera en comunicacion la 1ª y 2ª Divisiones del Atlántico con esta Capital, y habilitase las fértiles llanuras de Santa Clara.

Cincuenta hombres han marchado, sin descansar un dia, descuajando las selvas primitivas, horadando las rocas de granito, pulverizando las peñas y atravesando precipicios insondables, conducidos por el valeroso Jefe que camina siempre á la vanguardia, mostrándoles con una mano el abismo que han de llenar, y con la otra empuñando la bandera del Gobierno, que hoy representa, la paz, el trabajo y el progreso.

Estos heróicos obreros, lo mismo se dedican á sus varoniles tareas en los pocos momentos que el Sol los alumbrá, como en los largos meses de lluvia y tempestad.—Ninguno se queja, todos trabajan sin mirar si el Cielo está azul y sereno, ó arrojará torrentes de lluvia sobre sus vestidos cubiertos de sudor; empero sus semblantes son placenteros y su salud excelente, porque les mantiene la esperanza de llegar al Rio Sucio, á las encantadas llanuras de Santa Clara, al Atlántico! . . . . . Nunca han faltado brazos; cada semana se devuelven los peones que llegan á pedir, á suplicar se les dé empleo.

Últimamente resolvió V. E. que se aumentará el número de obreros; y una nube de vecinos de Guadalupe, San Vicente y San Isidro, se presentaron al Señor Alpízar, quien eligió los mejores, y rehusó los demas.

En tres semanas y con dos mil cuatrocientos veinte pesos cuarenta y ocho centavos más de gasto, habrá llenado su cometido y concluido su tarea el Señor Alpízar; y las 27 millas que nos separan de Rio Sucio se recorrerán á caballo en ocho horas con buen tiempo, y en diez horas en invierno.—Con \$ 26,000 y once meses de trabajo, se habrá obtenido lo que hace dos años nadie habría creído posible, á saber: que en el próximo Diciembre, se pueda salir montado de San José á las seis de la mañana y llegar á Limon á las cinco de la tarde, atravesando la distancia de 97 millas en once horas, de las cuales, ocho á caballo y tres en los trenes del Ferro-carril.

#### *Division Central.*

Entregada á la explotacion desde el 7 de Enero último, su administracion pasó, como un nuevo agente productor de la renta nacional, al Honorable Señor Secretario de Hacienda, quien informará á V. E. de todo cuanto á ella se refiere.

Mas, como ha habido que continuar algunas obras comenzadas, que pertenecen á la construccion, me ocuparé de éstas. Pormenores de los trabajos, se encuentran en el cuadro letra A.

La principal mejora que este año se ha obtenido, es la sustitucion del motor de vapor, por el de agua, en el taller mecánico.

Esto se consiguió colocando una turbina de mayor fuerza que la que tenían las máquinas de vapor que ántes existían, economizando así muchos miles de pesos que en leña se gastaban.—El costo de la turbina, fletes, desagüe de manpostería de más de 200 varas de largo, y colocacion, es de \$ 10,124-09 cs.

Las estaciones de Cartago y Alajuela, se cercaron con una fuerte reja de madera embreada: se continuó el lastre de la via, y se han hecho útiles reformas en los edificios que pertenecen á la empresa.

El gasto que esas mejoras ha ocasionado asciende á \$ 9,615-70 cs.

He concluido con lo que al Ferro-carril atañe, y paso á tratar de los demas ramos que incumben á mi cartera.

## II.

### Telégrafo.

En virtud de la convencion telegráfica que se celebró con la República de Nicaragua, V. E. me autorizó para contratar la construccion de las cincuenta millas que próximamente hay entre Liberia y la frontera, lo cual verifiqué con el Señor Don Francisco Gutiérrez á razon de tres pesos cada poste, dando el Gobierno el material, es decir, el alambre y los aisladores, debiendo poner el contratista los postes con el *minimun* de cuarenta varas de distancia, entre cada uno.—El Señor Gutiérrez puso manos á la obra con toda diligencia, pero tuvo que suspender el trabajo, por falta de aisladores. No fué imprevision de la Secretaría, sino un error del agente en los EE. UU.—En aquel país el alambre del peso que aquí se usa, lo colocan en postes que tienen cien varas de separacion, y aquí con cuarenta: de ahí la falta.—Pronto se remedió esta equivocacion, y en este mes será terminado el trabajo, y nosotros estaremos unidos por la electricidad con nuestros vecinos los Nicaragüenses.

El otro trayecto que demandaba urgentemente una pronta comunicacion telegráfica por su larga distancia de las demas poblaciones de la Provincia, es el de Nicoya á Liberia, que se construyó por el Gobierno con la mayor economía.

Las dos ramas cuestan al erario \$ 13,898-23 es.

No siendo de mi competencia la administracion del telégrafo, y sí únicamente su construccion, V. E. será informado de lo que á aquella se refiere, por mi Honorable Colega el Señor Secretario del Interior.

## III.

### Carretera Nacional.

Puesta en explotacion la Division Central del Ferro-carril, y concluida la que va de Esparta á Puntarenas, la Carretera solo es Nacional de Alajuela á Esparta, quedando reducida la parte servida por la via férrea, á camino provincial, cuya conservacion y cuido pertenece á los respectivos municipios.—No podía ni debía ser de otra manera; pues donde pasa un ferro-carril, la carretera no es de necesidad, ni el Gobierno está en la obligacion de mantener dos vias que conduzcan á un mismo punto.

El año pasado, á pesar del largo y copioso invierno, ó mas bien á causa de ese continuo diluvio, fué en vano haber gastado \$ 44,652-46 en la conservacion de un camino, cuya mayor parte tiene por base la tierra deleznable, que en el verano se convierte en polvo y en la estacion del agua en grandes lodazales.—Once mil seiscientos cincuenta y dos pesos cuarenta y seis centavos invertidos más de lo presupuestado, que fueron \$ 33,000, y el más grande celo por parte de esta Secretaría, para componer la carretera y aliviar al arriero, fueron gasto y trabajo sin fruto.—El aguacero de la tarde inutilizaba el trabajo de la mañana; la tempestad de la noche llenaba los desagües hechos en el dia.—Para justificacion del Gobierno baste saber: que igual cosa ocurrió con los caminos de la misma clase en toda América y Europa.

No se anuncia así el próximo invierno, y es de esperarse que este año, parte por el buen tiempo y parte por ser menor la distancia que al Gobierno corresponde conservar, con mucho ménos costo que en el año anterior tendríamos un camino mejor.

#### IV.

### Edificios y Obras Nacionales.

No se ha emprendido edificio alguno en el año económico próximo pasado, á pesar de la necesidad que la República tiene de cierta clase de establecimientos, exigidos por la marcha progresiva de la legislación, por la cultura de los habitantes de las ciudades, y mas que todo, por el brillante desarrollo que la Instrucción Pública, primaria y secundaria, ha tenido en el último decenio: penitenciarias en el interior, en armonía con el nuevo Código Penal; casas apropiadas á las escuelas, para evitar los altos arrendamientos de mal construidas y peor arregladas habitaciones; en fin, museos y teatros á la altura del buen gusto y hábitos estudiosos de la actual sociedad costaricense.

Pero la falta de algunas de esas mejoras materiales, es una consecuencia lógica de la índole y programa del Gobierno de V. E., que ha preferido invertir el *superavit* anual de la renta en una obra que ha demandado largos años de constantes sacrificios, pero que, concluida que sea, decuplicará la riqueza y bienestar de la Nación, poniéndola luego en posición de destinar muchos millones á la edificación de magníficos palacios, dedicados al progreso de las ciencias y al culto de las artes liberales.

Sin embargo, en los dos años anteriores mucho se ha hecho en este sentido, como lo demuestran: el Colegio de Señoritas de Sion, los palacios Episcopal y de Justicia, y otros muchos edificios, que eran de imperiosa necesidad. Y en el presupuesto de este año, en que solo se señaló la suma de \$ 49,858-73 para la conservación y reparación de los Colegios, Palacios, Cuarteles, Cárceles, Muelles etc. etc., fué preciso elevarla á \$69,552-58, para llenar urgentes vacíos en algunos ramos.

La distribución de esa suma y el detalle de los trabajos en que se empleó, se manifiesta en el cuadro letra F.

Concluiré el presente informe con un resumen general de las erogaciones hechas por la Secretaría de mi cargo.

En el Ferro-carril interoceánico . . . . .	\$ 1.255,960-66
„ „ Telégrafo interior é internacional . . . . .	„ 13,898-23
„ la Carretera Nacional é inspeccion de la misma „	48,404-79
„ los Edificios Nacionales . . . . .	„ 69,552-58
„ „ Gastos varios, de oficina y eventuales . . . . .	„ 8,514-28

*Suma total.* . . . . \$ 1.396,752-44

Además de la expresada suma, el Gobierno ha contribuido con otras de alguna consideración, para mejoras materiales en las Provincias, como la Cañería de Alajuela, la de Heredia; etc.; pero perteneciendo esta parte á la Secre-

taría del Interior, el Honorable Señor Ministro de este ramo dará á V. E. detallada cuenta.

Si los hechos que acabo de relacionar son el fiel desarrollo de las disposiciones y órdenes de V. E., y ellos satisfacen á los costaricences patriotas y honrados, será la mejor recompensa de la solicitud y empeño de V. E. por la ventura y felicidad de este Pueblo, y una grande honra para mí, si á ello ha podido contribuir mi insignificante cooperacion.

San José, Mayo 8 de 1880.

EXCELENTÍSIMO SEÑOR GENERAL PRESIDENTE.

*Manuel Argüello.*

# FERRO-CARRIL DE COSTA-RICA.



## DIVISION CENTRAL.

Gastos habidos de 1º de Mayo 1879 hasta 30 de Abril 1880.

### EXPLOTACION.

#### Sueldos.

Administracion General.....	\$	10,199-70	
Servicio de Agencias.....	„	10,433-95	
Departamento mecánico.....	„	24,061-49	
Servicio de Trenes.....	„	11,877-50	
Conservacion.....	„	18,477-93	
Guardas y Policía.....	„	4,829-25	
Departamento de caminos.....	„	300-00	\$ 80,179-82

#### BIBLIOTECA ASAMBLEA LEGISLATIVA Materiales.

Durmientes.....	\$	7,218-00	
Maderas.....	„	1,353-31	
Leña.....	„	30,186-00	
Varios materiales.....	„	5,916-55	„ 44,673-86

#### Fletes.

Flete de la locomotora "Cartago".....	\$	3,536-12	
Flete de varios materiales.....	„	6,169-41	„ 9,705-53

#### Departamento Mecánico.

Viaje de C. J. Clifford de N. Y.....	„	73-12	
--------------------------------------	---	-------	--

#### Servicio de Estaciones.

Alquiler de Oficina en San Joaquín.....	„	15-00	
Gastos accidentales.....	„	181-00	

\$ 134,828-33

## CONSTRUCCION.

### Puente de Torres.

Sueldos.....	\$	193-80	
Materiales.....	„	261-94	\$ 455-74

### Puente de Guadalupe.

Sueldos.....	„		30-00
--------------	---	--	-------

### Calle de Carrillo.

Sueldos.....	\$	106-90	
Piedra.....	„	53-50	„ 160-40

### Estacion de Alajuela.

Construccion de la verja.....	„		1,933-78
-------------------------------	---	--	----------

### Estacion de Cartago.

Construccion de la verja.....	„		890-50
-------------------------------	---	--	--------

### Tren de construccion.

Sueldos.....	\$	1,679-35	
Piedra lastre.....	„	1,589-95	„ 3,269-30

### La Fundicion.

Sueldos.....	\$	228-60	
Materiales.....	„	442-65	„ 671-25

### La Turbina.

Costo de la turbina en Puntarenas.....	\$	733-41	
Sueldos.....	„	3,635-70	
Materiales.....	„	3,391-20	
Fletes de materiales de Puntarenas.....	„	2,270-78	
Carmiol, por daños á su jardin.....	„	51-00	
Gastos de inauguracion.....	„	42-00	„ 10,124-09

### Tanque de Tres Rios.

Materiales.....	\$	405-90	
Fletes.....	„	25-25	
	PASA.--\$	431-15	\$ 17,535-96

	VIENEN.—\$	431-15	\$	17,535-96
Contrato.....	„	110-00	„	541-15

**Bodega nueva.**

Fierro galvanizado.....	„			161-39
-------------------------	---	--	--	--------

**Taller Mecánico.**

Tejas de vidrio.....	„			175-00
Maderas para construccion.....	„			1,126-29
			\$	19,539-79

**RESÚMEN.**

<i>Total Explotacion.....</i>	„			134,828-33
<i>Total Construccion.....</i>	„			19,539-79
			\$	154,368-12
Ménos materiales y trabajos hechos para la Division del Pacífico, los que han sido dibilitados á dicha Division.....	„			3,540-40
			QUEDAN.—\$	150,827-72

San José, 1º de Mayo de 1880.

GEO. J. CLARKE,  
Contador.

ES CONFORME.

*El Contador General,*  
J. L. QUIROS.

**B.**

Gastos habidos en la 1ª Division Atlántica desde el 1º de Mayo de 1879, hasta el  
30 de Abril de 1880.

Rieles.....	.....	\$	16,911-22
Puentes.....	.....	„	3,564-00
Conduccion de trabajadores.....	.....	„	2,140-00
Fletes y desembarques.....	.....	„	4,407-53
Materiales.....	.....	„	8,372-95
Administracion General.....	.....	„	5,175-00
Ingenieros.....	.....	„	1,442-96
Departamento mecánico.....	.....	„	8,935-72

PASA.—\$ 50,949-38

	VIENEN.—S	50,949-39	
Telégrafo .....	.....	1,005-20	
Caminos .....	.....	12,873-16	
Albañilería de puentes .....	.....	3,878-40	
Cantería de piedras .....	.....	4,732-18	
Puentes de madera .....	.....	529-40	
Puente de hierro de Moin .....	.....	10,442-54	
Leña .....	.....	1,172-19	
Postes para puentes .....	.....	983-65	
Alquileres de casa .....	.....	150-45	
Eventuales .....	.....	430-45	
Contrato de Myers y Douglas .....	.....	4,540-93	
Provisiones .....	.....	886-20	
Remision de mecánicos .....	.....	911-87	
Relleno de Moin .....	.....	932-55	
Muelle de Limon .....	.....	220-75	
Puente de hierro de Matina .....	.....	29,431-95	
Durmientes .....	.....	11,783-54	
Puente de hierro de Pacuare .....	.....	8,869-96	
Terraplen de Matina .....	.....	361-20	
Carpintería de puentes .....	.....	578-45	
Cimento romano para puentes .....	.....	2,717-93	
Gastos menudos en Inglaterra .....	.....	39-24	
Embarque de los puentes de Moin y Matina .....	.....	28,731-71	S 177,153-28

## C.

Gastos habidos en la 2.<sup>a</sup> Division Atlántica desde el 1.<sup>o</sup> de Mayo de 1879, hasta el

30 de Abril de 1880.

Ingenieros .....	.....	S 1,547-00	
Administracion General .....	.....	1,348-28	
Materiales .....	.....	1,360-20	
Trabajadores .....	.....	13,168-27	
Durmientes .....	.....	8,344-00	
Fletes y Desembarques .....	.....	3,619-39	
Rieles .....	.....	115,165-05	
Cuadrilla de Angostura y Zapote .....	.....	1,889-25	
Terraplen, Canal, etc .....	.....	753-75	
Contrato Minor C. Keith .....	.....	50,000-00	
Eventuales .....	.....	84-00	S 197,279 19

## D.

Gastos habidos en la 1ª División del Pacífico desde el 1º de Mayo de 1879, hasta el  
30 de Abril de 1880.

Durmientes.....	.....	\$	14,776-17	
Trabajadores.....	.....	„	103,197-10	
Campamentos provisionales.....	.....	„	190-00	
Puente de la Barranca (colgante)	.....	„	27,280-17	
Administracion General.....	.....	„	6,801-87	
Fletes y desembarques.....	.....	„	18,547-24	
Utiles de escritorio.....	.....	„	488-50	
Ingenieros.....	.....	„	4,112-47	
Materiales.....	.....	„	19,535-09	
Eventuales.....	.....	„	1,089-86	
Departamento de caminos.....	.....	„	1,517-80	
Locomotora Isabel.....	.....	„	3,725-78	
Id. Puntarenas.....	.....	„	10,404-40	
Carro Presidencial.....	.....	„	2,529-70	
Carro de 2ª Clase.....	.....	„	1,242-42	
Id. de 1ª id.....	.....	„	1,626-04	
Id. id. Plataforma.....	.....	„	3,702-79	
Torn: -Mesa.....	.....	„	1,388-47	
Rieles.....	.....	„	122,236-01	
Carros de carga.....	.....	„	437-54	
Id. de empuje.....	.....	„	182-72	
Contrato Myers y Clark.....	.....	„	44,486-31	
Tren de construccion.....	.....	„	2,158-73	
Departamento mecánico.....	.....	„	3,720-40	
Casas para locomotoras.....	.....	„	16-00	
Telégrafo.....	.....	„	36-75	
Alquileres.....	.....	„	281-25	
Expropiacion.....	.....	„	100-00	
Estacion de Puntarenas.....	.....	„	11,123-53	
Estacion de Esparta.....	.....	„	10,238-52	
Leña.....	.....	„	617-00	
Casas de Talleres.....	.....	„	1,914-18	
Estudios.....	.....	„	20-561-13	§ 440,265-94

## E.

Gastos Diversos del Ferro-carril.

Camino de la Palma á Rio Sucio.....	.....	\$	23,579-52	
Inspeccion General.....	.....	„	8,282-43	
Exploracion de Cartago á Santa Clara	.....	„	34-00	
Superintendencia General.....	.....	„	1,766-00	
Contrato M. C. Keith.....	.....	„	256,772-58	§ 290,434-53

## F.

### Gastos de Obras Públicas de 1º de Mayo de 1879 á 30 de Abril de 1880.

EDIFICIOS Y OBRAS NACIONALES.	Dirección.....	\$ 1,314-00	
	Cuartel Principal de San José .....	5,624-12	
	„ de Alajuela .....	7,354-54	
	„ de Heredia .....	206-94	
	„ de Cartago .....	215-25	
	Colegio de Sion en Alajuela.....	3,787-47	
	„ de Belen en Cartago.....	5,250-40	
	Palacio Presidencial .....	28,799-31	
	„ Nacional.....	3,676-35	
	„ de Justicia .....	3,529-65	
	„ Episcopal.....	15-00	
	Instituto Nacional.....	394-72	
	Casa de Juzgados.....	109-00	
	„ de Reclusion.....	12-00	
	Presidio de San Lúcas .....	561-85	
	„ del Coco.....	2,701-98	
	Bodega en el puerto del Cacique .....	6,000-00	\$ 69,552-58
	Carretera Nacional.....	\$ 44,652-46	
	Inspeccion de la misma.....	3,752-33	„ 48,404-79
	Telégrafo.....		„ 13,898-23
	Camino de Cartago al Naranjo.....	\$ 421-90	
	Pararayos.....	158-13	
	Secretaría.....	7,376-45	
	Gastos de oficina.....	36-50	
	Eventuales.....	943-20	\$ 8,936-18
			\$ 140,791-78

## G.

### Resúmen de los gastos.

Division Central.....	\$ 150,827-72
1ª id. Atlántica.....	„ 177,153-28
2ª id. id.....	„ 197,279-19
1ª id. del Pacífico.....	„ 440,265-94
Camino de la Palma á Rio Sucio.....	„ 23,579-52
Inspeccion General.....	„ 8,282-43
Superintendencia General.....	„ 1,766-00
Exploracion de Cartago á Santa Clara.....	„ 34-00
Contrato Minor C. Keith.....	„ 256,772-58
	\$ 1,255,960-66
Obras Públicas.....	„ 140,791-78
	\$ 1,396,752-44

Palacio Nacional.—San José, 8 de Mayo de 1880.

MANUEL ARGÜELLO.