REPUBLICA DE COSTA RICA ✱ AMERICA CENTRAL

MEMORIA

DE

FOMENTO Y AGRICULTURA

CORRESPONDIENTE AL AÑO 1934

PRESENTADA AL

CONGRESO CONSTITUCIONAL

POR EL

LIC. DON LEON CORTES CASTRO

SECRETARIO DE ESTADO EN EL DESPACHO DE ESAS CARTERAS

IMPRENTA NACIONAL
SAN JOSE, COSTA RICA
1936

PARTE EXPOSITIVA

Señores Diputados:

Cumplo con el deber de dar cuenta a ese Alto Cuerpo de las actividades de los departamentos de la Secretaría de mi cargo, concernientes al año mil novecientos treinta y cuatro.

Ferrocarril al Pacífico

Esta importante dependencia de la Administración Pública ha sido objeto de preferente atención en su manejo, no sólo con el objeto de acrecentar sus ganancias, que cada día son mayores, sino de mejorarla en el sentido de su conservación para que esté en condiciones de prestar al público un servicio eficiente.

Las entradas durante el año 1934 fueron las que concreta la especificación siguiente:

	Año de 1934	Año de 1933
Pasajes	₡ 434844 85	₡ 387314 00
Encomiendas	57585 55	47243 60
Exceso equipajes	4020 15	4946 15
Bodegajes	1675 60	1701 40
Trenes especiales	72412 80	80662 45
Movimiento carros	23285 70	15394 40
Varios	37901 95	10155 62
Subtotal	₡ 2568050 72	₡ 2173984 85
Fletes Empresa	76894 03	101466 05
Total entradas F. C.	₡ 2644944 75	₡ 2275450 90

Otras entradas:

Muelle Puntarenas	₡ 404271 62	₡ 351943 82
Grúa	8995 20	5465 22
Fuerza eléctrica	152128 31	1195 00
Quebrador Dantas	51475 96	
Quebrador Barranca	13746 16	12681 59
Fábrica de hielo	1180 89	347 12
Servicio cañerías	420 00	8 17
Gran total entradas	₡ 3277162 89	₡ 2647075 48

De los guarismos anteriores se desprende que al comparar la suma del subtotal del año 1934 con la de 1933, hay una diferencia a favor del 1934 de ₡ 394,065.87, con un promedio mensual de aumento de entradas de ₡ 32,838.82.

Los renglones de ingresos que ayudaron a realizar esa circunstancia corresponden a los fletes locales y de importación, pues el primero aumentó en ₡ 220,507.41 y el segundo en ₡ 160,849.22.

Hubo también aumento sobre 1933 en estos capítulos de ingresos:

Pasajes	₡	47530 85
Encomiendas		10341 95
Movimiento de carros		7891 30
Productos varios		27746 33
Exportación de bananos		573 96

Han disminuído las siguientes entradas:

Exportación en	₡	72173 70
Bodegajes		25 80
Exceso de equipajes		926 00
Trenes especiales		8249 65
Fletes por cuenta de la empresa		24572 02

En 1934 gastó el Ferrocarril ₡ 2.478,193.70, mientras que en 1933 esa suma llegó a ₡ 1.830,936.96, mostrando un aumento de ₡ 647,256.74.

Ese aumento se justifica plenamente si se toma en cuenta, que el mantenimiento de la vía en las magníficas condiciones en que hoy se encuentra, y el cambio de rieles viejos y dañados por desgaste, para colocar los de setenta libras, han demandado fuertes desembolsos

Los gastos de trasporte subieron en 1934 en ₡ 199,283.24, pero en esa suma aparece la partida de ₡ 98,118.48 por consumo de energía eléctrica en el servicio de trenes, inclusión que no se hacía anteriormente, de suerte que el verdadero aumento fue sólo de ₡ 101,164.76, el cual se justifica tomando en cuenta el mayor número de trenes corridos y de carga trasportada.

Los números anteriores dan base suficiente para afirmar que la empresa lleva rumbo definido hacia su mayor rendimiento económico, y para confirmar ese hecho de suyo trascendente en la vida comercial del Ferrocarril, justo es anotar estas otras comprobaciones:

En 1932 las entradas fueron de	₡	1742150 49
En 1933 éstas llegaron a		2647075 48
En 1934 las mismas ascendieron a		3277162 89

Merece especial comentario el aumento de los fletes locales en el Ferrocarril, pues ello da buen fundamento para evidenciar el auge enorme que ha tomado la agricultura, y por ende el comercio en las provincias de Guanacaste, Puntarenas y Alajuela, habilitadas por las líneas de la empresa.

En 1932 el N° de kilos trasportados de flete local fue de..... 53655686
En 1933 el N° de kilos trasportados de flete local fue de..... 71088492
En 1934 el N° de kilos trasportados de flete local fue de..... 110209401
lo que equivale a decir que en este renglón de actividades el movimiento del Ferrocarril correspondiente al año 1932, se duplicó al llegar al año 1934.

Los fletes de importación también han ido desenvolviéndose con considerable aumento.

En el año 1932 se trasportaron 17.248,749 kilogramos con un valor de..... ₡ 408050 80
En el año 1933 se trasportaron 24.844,335 kilogramos con un valor de..... 489287 63
En el año 1934 se trasportaron 34.462,632 kilogramos con un valor de..... 661541 00

El hecho del aumento del flete de exportación, se debe indudablemente a tres factores, a saber: buen servicio del Ferrocarril, tarifas bien calculadas en la forma de favorecer de modo equitativo al comercio, y trabajo eficiente por parte del Muelle de Puntarenas.

Como una lógica consecuencia de la anotación anterior, la Aduana de Puntarenas ha aumentado sus entradas, pues si comparamos que éstas fueron en
1933 de..... ₡ 3960738 30
y en 1934..... 4794467 87
la diferencia a favor de este último es de..... ₡ 833729 57

Corresponde el tercer lugar, en el capítulo de las entradas, al renglón de pasajeros, dando un total en 1934 de ₡ 434,844.85, contra ₡ 387,314.00 en 1933.

Los fletes de exportación han disminuído, porque la cantidad de café exportado por la vía del Pacífico ha sido menor.

Creyó la empresa que los exportadores, a quienes tan buen servicio se les brindó en el trasporte de la cosecha de 1932-1933, sin un reparo ni reclamo por pérdida o extravío, a pesar de que el número de sacos trasportados pasó de 220,000, seguirían favoreciendo a la empresa, pero no fué así, y volvieron a buscar la vía del Atlántico atraídos por bonificaciones fuera de tarifa.

Estos fletes han sido así:

En 1932 se trasportaron 7.228,466 kilogramos con un valor de	₡	95596 50
En 1933 se trasportaron 12.620,082 kilogramos con un valor de		143206 45
En 1934 se trasportaron 6.456,502 kilogramos con un valor de		71032 75

La entrada bruta del muelle de Puntarenas fue durante el año 1934 de ₡ 171,545.34 contra ₡ 145,769.17 en 1933, y estas cifras son la diferencia entre el total de ingresos que llegó a ₡ 404,271.62 y el de gastos, el cual ascendió a ₡ 232,726.28.

El movimiento de vapores fue de 296, de los cuales 215 atracaron al Muelle y 81 se quedaron en la bahía.

El movimiento de carga y descarga se condensa en las siguientes cifras:

Kilos desembarcados	42576130
Kilos embarcados	6868001
Total	49444131

El Departamento de Ingeniería realizó una intensa labor durante el año, no sólo en la conservación y construcción de edificios, sino en el mantenimiento de la vía.

En 1934 se construyeron o repararon los siguientes edificios con el costo que a continuación se detalla:

Estación nueva de Concepción	₡	67860 20
Nueva Subestación Eléctrica en Puntarenas		54725 84
Taller para reparar pantógrafos en San José		5851 52
Andén de la estación de Sabana		5713 35
Casa para el Admor. Gral. en Puntarenas (reparación)		18000 00
Estación de Hidalgo		2878 17
Caseta para baterías de telégrafo en San José		2134 92
Instalación eléctrica en S. Antonio de Belén.		2482 43

Instalación eléctrica en Caldera	₡	3921 98
Campamento de Orotina		1385 87
Mostradores vivanderas Río Grande		1478 27
Tanque séptico Alajuela		794 65
Instalación eléctrica de:		
Ciruelas		441 65
Turrúcares		945 95
Atenas		56 55
Balsa		1311 29
Escobal		1596 23
Quebradas		1625 08
Concepción		273 49
Orotina		201 85
Puntarenas		66 30
Galerón anexo Oficina Ingeniero San José		307 57
Galerón para herramientas, sección Pavas		232 60
Galerón línea de contacto, San José		851 83
Campamento de Concepción		205 21
Baño en la bodega de Orotina		77 28
Pajarera patio San José		284 05
Portón de hierro planta Tacares		404 24
Caseta bóveda fulminantes San José		60 50
Caseta compresor taller eléctrico		452 35
Caseta transformador Turrúcares		253 41
Caseta teléfono kilómetro 45½		585 49
Caseta batería telégrafo Puntarenas		960 21
Caseta puente río Torres		312 47
Caseta puente Virilla		312 47
Caseta puente Río Grande		59 43
Caseta romana patio San José		50 27
Caseta guarda patio San José		411 14
Tanque séptico Orotina		231 78
Tanque séptico Esparta		226 88
Suman	₡	179824 77

En la vía se han lastrado con piedra y nuevas traviesas siete kilómetros y las mejoras de la misma en cuanto a acondicionamiento de switches montaron a la suma de ₡ 23,544.16, y se llevaron a cabo en las estaciones de San José, Electriona, Tajo de Florencia, Atenas, Balsa, Mangos, Escobal, Dantas, Caldera y Barranca.

Se colocaron tornamesas para motores en Río Grande, Alajuela, Quebradas, Concepción, Dantas y semáforos en Pavas, San Antonio, Ciruelas, Atenas, Balsa, Escobal, Quebradas, Concepción, Caldera y Barranca.

La estación de Alajuela recibió una reforma completa, pues hubo necesidad de disminuir la gradiente anterior que era de 3.4 0/0 a una de 1 0/0. Allí se colocaron nuevas líneas y switches para que los trenes puedan hacer sus cambios con mayores facilidades y sobre todo con seguridad.

Los cruces de la carretera a Santa Ana en el kilómetro 3,800 y del ramal al Atlántico con la calle 21 (barrio González Lahmann) fueron ejecutados en concreto con una capa de asfalto para recubrirlos. En el citado barrio se corrió la vía hacia un lado prra dejar más expedita la calle y se lastró un trecho de 150 metros con piedra.

En el kilómetro 36 3/4 fue suprimida una peligrosa curva doble, dejando una recta en su lugar, y en el 98 se construyó una gran alcantarilla con drenajes hasta 200 metros al Norte de la vía.

El departamento de tráfico, como encargado del trasporte, ejecutó su cometido con rapidez y eficiencia, habiendo satisfecho cumplidamente las demandas de los numerosos clientes de la empresa.

Durante el año no hubo interrupción en el servicio de los trenes, digna de anotarse, y los accidentes con relación al intenso movimiento efectuado, no alcanzó ni al porcentaje admitido como normal en todos los ferrocarriles, y consistieron en descarrilamientos de poca importancia cuyo montaje nunca demoró más de una hora.

Las siete locomotoras eléctricas con las cuales cuenta la empresa, son insuficientes para atender el creciente movimiento del Ferrocarril, y la misma observación ha de concretarse con respecto a carros de cajón. Es necesario dotar a la empresa de unas cincuenta unidades más a fin de poder hacer freñte al trasporte para no tener que estar confrontando dificultades diarias por esta falta de material rodante.

Las dos locomotoras pedidas, las cuales llegarán en el mes de mayo próximo, vendrán a llenar una verdadera necesidad, pero siempre quedarán faltando las locomotoras eléctricas para patios con el objeto de economizar combustible de petróleo.

Una necesidad sentida es la ausencia en el ferrocarril de carros de volteo, de moderna construcción, para hacer labor más económica en los trenes de trabajo.

También necesita el ferrocarril más carros planos y góndolas, pues el número actual no alcanza para dar lleno al trasporte de la importación directa que entra por el muelle a la Aduana de Puntarenas, ni a la madera para los aserraderos o depósitos de San José.

El taller del ferrocarril fue también objeto de amplia labor. Allí se construyeron tres carros stocks para el trasporte del ganado, siete de primera clase para pasajeros, seis góndolas, tres motores abiertos, diez carritos de vía, un carro para equipaje, cuatro cabooses y un carro dispensario.

También se hizo la reparación completa de la locomotora eléctrica número 4, y se adaptó combustible de petróleo a las locomotoras de vapor números 22 y 16.

El departamento eléctrico actuó con toda actividad y eficiencia durante el año, atendiendo con igual cuidado el ramo de comunicaciones, de suyo importante como auxiliar del tráfico, la línea de contacto surtidora de la energía proveniente de la planta y que alimenta a las locomotoras, los trabajos de las líneas de baja tensión en donde se reparan motores eléctricos y transformadores para los diversos menesteres del Ferrocarril, la Subestación de Puntarenas y vigilancia de la Planta de Tacares.

Las locomotoras eléctricas han sido objeto de una cuidadosa y diaria revisión durante el año 1934, y esto no podía ser de otra manera toda vez que éstas hicieron un recorrido mayor que el de todos los años anteriores, de 46,331 kilómetros y trasportado un exceso de carga de 42,702 toneladas.

Durante el año 1933, la planta suministró para el servicio del Ferrocarril 3.027,700 K. W. h., y en 1934 el gasto de energía ascendió a 3.814,400, es decir, hubo un aumento de 786,700 K. W. h. en el año.

La Bodega de materiales hizo un servicio metodizado durante el año, y suministró materiales a los diferentes departamentos del Ferrocarril por un valor de ₡ 600,694.97.

Dirección General de Obras Públicas

Las labores de esta importante dependencia revistieron una actividad muy intensa, siendo muchas las construcciones y reparaciones de edificios llevadas a cabo. Durante el año 1934 se terminaron las siguientes escuelas:

Escuela Ascensión Esquivel de Cartago
» Ascensión Esquivel de Alajuela
» Santo Domingo de Heredia
» de Cot en Cartago
» de Orosi en Cartago
» en San Pedro de Poás

Escuela en Siquirres
» República de Chile en San José
» La Uruca
» Dulce Nombre de Cartago
» Llano Grande, Cartago
» El Higuito en San Mateo
» San Jerónimo de Grecia
» Guadarrama de Desamparados

Y se efectuaron reparaciones y ampliaciones valiosas en los edificios escolares siguientes:

Escuela Tierra Blanca de Cartago
» Vitalia Madrigal de San José
» Copey de Dota
» Castilla de Alajuela
» República Argentina de Heredia
» Sabanilla de Alajuela
» Braulio Morales de Heredia
» El Coco de Alajuela
» San Rafael de Desamparados
» San Francisco de Heredia
» México en San José
» República de El Salvador de San José
» de Desamparados
» Concepción de Alajuela
» Joaquín Lizano de Heredia
» Coyolar
» barrio San José de Alajuela
» Julián Volio de Cartago
» San Pablo de Heredia
» Tilarán
» Tobosi
» República de Guatemala de Alajuela
» Canoas de Alajuela
» Los Angeles de Cartago
» Blanca de Alajuela
» Cinco Esquinas
» Verde de Alajuela
» San Isidro de Heredia
» Taras de Cartago
» Carrizal de Alajuela

Asimismo se inició la construcción de las siguientes escuelas:

Escuela Jesús Jiménez de Cartago
» República Argentina de San José
» en Orotina
» Calle de Blancos
» Moravia
» San Antonio de Desamparados
» San Juan de Dios de Desamparados
» San Rafael de Poás
» Canjel de Puntarenas
» Concepción de Atenas
» Tucurrique

Las actividades anteriores consumieron la suma de ₡ 720,894.86, de la cual, parte se cargó al Presupuesto y el resto a la partida destinada por el Congreso para auxilio a los desocupados.

En materia de carreteras se construyeron las siguientes:

De Desamparados a Aserrí	8000	metros	macadam asfaltado
» Paso Ancho a Desamparados	1500	»	grava
» Cot a Paso Ancho y Pacayas	7000	»	grava
» Cervantes a Paraíso	3600	»	grava
» San Isidro a Sta. María de Dota	6000	»	tierra
» San Josecito a Garita	4000	»	macadam asfaltado
» Turrúcares a Puriscal	400	»	macadam asfaltado
Desvío San Juanillo a S. Carlos	2320	»	tierra
» Zaragoza a Río Grande, Carretera Acosta	940	»	tierra
Cuadrante de Grecia	400	»	macadam asfaltado

Los puentes y alcantarillas construídos se detallan con los siguientes datos:

San José	1 de 7.20	de luz;	Santa María de Dota
	1 » 25	»	Bustamante
	1 » 23	»	San Antonio de Desamparados
	2 » 11	»	San Juan de Dios de Desamparados
	1 » 7.20	»	Quebrada La Muerte, Villa Colón
	1 » 4.5	»	Cangrejal, San Juan de Tibás
Cartago	2 » 5.2	»	Pacayas, carretera de Paso Ancho
Heredia	1 » 5.2	»	El Gallito, San Rafael de Heredia
	1 » 5.2	»	Santa Bárbara de Heredia
Alajuela	1 » 7	»	Carrizal, carretera Sarapiquí
	1 » 5.2	»	Carrizal, carretera Sarapiquí

Heredia	1	de 6	de luz;	Paracito, Santo Domingo de Heredia
Alajuela	1	» 23	»	La Vieja, carretera San Carlos
	1	» 7	»	Quebrada Honda, San Mateo

ALCANTARILLAS

San José	1	de 10	de luz;	San Pedro de Montes de Oca
Cartago	3	» 8	»	por 2 x 2 carretera a Pacayas
Heredia	1	» 16	»	por 4 x 4 San Isidro Heredia, relleno
	3	» 8	»	por 2 x 2 carretera Sarapiquí

Los trabajos especificados de caminos y puentes consumieron la suma de ₡ 1.776,801.38, suma que fue tomada, parte de la partida consignada en el correspondiente presupuesto para el año fiscal, y parte del renglón votado por el Congreso Constitucional para efectuar obras y dar empleo a los desocupados.

Los trabajos se han realizado bajo una vigilancia constante y con una organización eficiente, hasta donde ello es dable, y con los recursos corrientes del Tesoro Público, el Gobierno ha logrado ir alargando la red de carreteras, favoreciendo de esta manera a las distintas localidades del país.

Se ha dicho que los trabajos no han obedecido a un plan determinado, pero ello ha sido imposible desde luego que el principal propósito de la Secretaría fué el de emplear a la clase trabajadora desocupada, y de allí que hubiera necesidad de buscar la realización de obras que pudieran aprovechar los núcleos mayores de gente sin trabajo, los cuales a no dudarlo se encontraban en el corazón mismo de esta capital. Ese fué el motivo, por ejemplo, de las carreteras de Santa Ana y de Aserrí, sin que perdamos de vista que éstas son el arranque para las vías que muy pronto han de llegar, la primera al cantón de Mora y la segunda al de Acosta.

No hubo plan, es cierto, pero también lo es que se trató de hacer llegar el progreso a todos los lugares en donde las necesidades eran más acentuadas.

Otras actividades del departamento de Obras Públicas, Puentes y Caminos, estuvieron a cargo del Ingeniero Consultor de la Secretaría y así se efectuó una reparación completa en el edificio que ocupa el cuartel y la cárcel de la ciudad de Puntarenas, y se llevaron a cabo trabajos de menor importancia en el local que ocupan las Alcaldías y la Agencia de Licores.

Según el contrato celebrado entre la Secretaría y la firma Adela v. de Jiménez el 11 de marzo de 1934, la contratista se comprometió a ejecutar en el edificio para Aduana nueva en Puntarenas, todas las

reformas necesarias para acondicionarlo a fin de que sirva de estación terminal del Ferrocarril al Pacífico. Los trabajos se iniciaron y el 10 de noviembre se hizo la entrega de la obra a entera satisfacción de la Secretaría.

El puente sobre el río Naranjo en la carretera de Barranca a Miramar fué objeto de reparaciones, pues se le cambió todo el pavimento y con lo aprovechable de éste se remendó el puente conocido con el nombre de La Esperanza, en la misma carretera.

En enero de 1934 se terminó el nuevo pabellón de hormigón armado, cerchas de hierro y cubierta de fibrocemento destinado a alojar las distintas cocinas del penal de San Lucas y la bodega de víveres, además de un corredor exterior y la pavimentación de un pequeño patio.

El día último de marzo se terminó el nuevo muelle, el cual tiene 41 metros de longitud, 3.30 de ancho y es todo de hormigón armado, excepto algunos pilotes que son de hierro recubierto con hormigón y baranda de hierro galvanizado.

Se llevó a cabo también en la isla la instalación de un servicio sanitario moderno, el cual consta de la cloaca y tanque séptico con capacidad para 30,000 litros y 18 tazas de cemento hechas en el propio establecimiento penal y según diseño propuesto por la Secretaría de Salubridad Pública.

Sobre el río Abangares y en la propia población de Las Juntas, se inició a mediados del año la construcción de un puente, todo de hormigón armado, y en el camino de Esparta a San Jerónimo, sobre el río Barranca, se hizo la reparación total del gran puente de suspensión construído en la segunda administración del señor Presidente Jiménez.

En el mismo año 1934 se terminó la construcción del muelle de Tárcoles sobre el río Grande de Tárcoles y se inició el de Puerto Cortés sobre el río Grande de Térraba.

Penetrado el Poder Ejecutivo de la necesidad de dar a la región de San Carlos una expedita vía de comunicación, ya que día con día se acentúa más el desarrollo agrícola y comercial en aquella región, llevó a cabo en la carretera que conduce a aquellas regiones, tres importantes mejoras, a saber: desvío de las fuertes gradientes en San Juanillo, entre Naranjo y Zarcero; desvío de 18 kilómetros de longitud entre Zapote y Villa Quesada y colocación de un puente de hierro sobre el río La Vieja, montado en dos bastiones de hormigón armado y dos torres de hierro empotradas sobre roca firme, cubriendo una distancia de 30 metros y con una altura de 70 metros sobre el nivel de las aguas. Esos desvíos acortan enormemente la distancia entre Naranjo y Villa Quesada y están ya al servicio público, pasando por

ellos, en la estación seca, camiones y autos. Es tendencia de la Secretaría lastrar esos desvíos a fin de que sirvan en forma continua.

La carretera a Santa María de Dota ha sido otro objetivo de la Secretaría porque estima que esta vía de comunicación es de gran importancia para el país y muy especialmente para la provincia de Cartago. En esa carretera se ha trabajado sin interrupción desde el principio del actual Gobierno; a la fecha está terminado un desvío de 5 kilómetros entre San Isidro y La Estrella, comprendiendo 13 ½ kilómetros toda la obra.

Cañerías

Acueducto de Puntarenas

El día dos de enero de 1934 se dió comienzo a esta obra, la cual ha estado a cargo del ingeniero civil don Arturo Tinoco Jiménez, principiando por el levantamiento topográfico correspondiente.

A principios de abril, y una vez aprobados los planos por la comisión nombrada al efecto, e integrada por los señores ingenieros Tinoco, Manuel Emigdio Vásquez, Efinger, Bartorelli y Royo, y terminado el presupuesto de la obra con un monto total de ₡ 1.963,500.00, la Secretaría impartió su aceptación a lo actuado y autorizó la iniciación de los trabajos.

La labor desarrollada por el señor Tinoco Jiménez ha sido de todo punto de vista digna de elogio, pues ha puesto en la ejecución del proyecto, que al principio pareció una fantasía irrealizable, todos sus mejores empeños.

El progreso de las actividades al finalizar el año se condensa así:

Captación de las fuentes para aprovechar 100 litros de agua por segundo distribuídos a lo largo de la ruta con arreglo a este detalle:

1	De Cebadilla a Escobal	10	litros	por	segundo
2	» Escobal a Chumical	25	»	»	»
3	» Chumical a Puntarenas	5	»	»	»
4	En la ciudad de Puntarenas	60	»	»	»

Construcción de 25 kilómetros de zanjas.

Terminación de las torres para los viaductos de Tornos.

Construcción de los puentes de río Grande y quebrada de Tornos casi concluídos.

Terminación de 3 tanques de gradiente de los 5 proyectados.

BIBLIOTECA

Iniciación del tanque de almacenamiento en la ciudad de Puntarenas, hoy casi terminado, pues tan sólo le falta el planchet que actuará como tapa.

Construcción de las fundaciones del tanque de distribución, también en la ciudad de Puntarenas y de las bases para las torres.

Distribución de la tubería llegada de Alemania, de la cual hay conectada a la fecha una extensión de 36 kilómetros.

Salvo contratiempos imprevistos, y según opinión del Ingeniero Jefe y Director de la obra, el agua podrá llegar a Puntarenas en el mes de agosto de este año, con lo cual se habrá resuelto uno de los mayores problemas de Salubridad Pública que han venido contemplando los Gobiernos de los últimos años.

Los demás trabajos de cañerías se concretan así:

Limón.—Nueva toma de agua.—Desvío de la tubería para salvarla del río.—Hechura de un tanque desarenador.—Mantención de servicio.—Reparación y cómienzo de pintura en tanque de distribución. Limpieza de la tubería.

Zarcero.—Entubamiento de la paja de agua que surte la cañería desde los nacimientos.—Hechura de un tanque.—Reformas de dos.—En servicio.

San Joaquín de Flores.—Terminación de la instalación de la tubería.—Construcción de un tanque de distribución.—En servicio.

Tilarán.—Instalación de sistema de cañería.—Tres captaciones. Dos tanques de quiebre de gradiente.—Un tanque grande de distribución.—Un puente para desviar el camino y mantener puras las fuentes.—Desvío del camino.—En servicio.

San Antonio de Belén—Ampliación de la cañería.—En servicio.

San Rafael de Alajuela.—Instalación de la cañería de la parte alta tributaria de la de San Antonio de Belén.—En servicio.

La Legua de Aserrí.—Instalación del sistema de la cañería.—Tanque de distribución.—En servicio.

San Juan de San Ramón.—Se dió comienzo a la instalación de la cañería, tributaria de la de San Ramón.

Laguna de Alfaro Ruiz.—Se dió comienzo a la instalación de la cañería de este lugar.

Carrizal de Alajuela.—Se recibió el material para la construcción de la cañería en un sector de Carrizal que no era abastecido por la cañería vieja.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

Nicoya.—Se dió principio a la instalación de la cañería.

Salitrillos de Aserrí.—Se hizo el estudio de este abastecimiento y se recibió el material para ejecutarlo.

San Juan de Poás.—Se hizo el estudio de este abastecimiento y se recibió el material.

El Repasto de Turrialba.—Se hizo el estudio de este abastecimiento y se recibió el material para ejecutarlo.

Se hicieron estudios y se pidió el material para las siguientes cañerías:

Grecia.—Cambio de tubería maestra.

Santiago de Puriscal.—Instalación de una nueva cañería.

Tuetal Sur de Alajuela.—Ramal grande de la cañería de San Isidro.

Rodeo de Coronado.—Ramal de la cañería de Coronado.

San Lucas de Naranjo.—Ramal pequeño de la cañería de Naranjo.

San Pablo de Turrubares.—Reformas en la distribución.

San Lucas (Presidio).—Cañería en ejecución.

Santa Cruz (Guanacaste).—Cañería en servicio.

Junta Nacional de Carreteras

Este organismo, del cual es Presidente el Secretario de Fomento, celebró 30 sesiones en un período comprendido entre el 4 de enero y el 14 de diciembre, y sus labores se tradujeron en resultados prácticos, pues durante el año al cual se refiere esta exposición, se hicieron varios trechos de carreteras mediante la aplicación de bonos conforme lo establece la respectiva ley. Las obras ejecutadas se detallan así:

	Metros
Carretera de concreto de San Isidro a La Holanda, de tres metros de ancho con una extensión de	6783
Carretera de concreto a El Durazno, de cuatro metros y medio de ancho, con una extensión de	700
Carretera de concreto de San Pedro a Sabanilla, de tres metros de ancho y con una extensión de	3250

	Metros
Carretera de macadam con asfalto, con cuatro metros y medio de ancho, Río Grande a Atenas, con una extensión de	7200
Carretera de concreto de El Cas con una extensión de	5520
Carretera de concreto al cementerío de Montes de Oca, de cuatro metros de ancho y con una extensión de.	300
Carretera de concreto al Sanatorio Durán, con cuatro metros y medio de ancho y con una extensión de.	3000
Total de carreteras construídas	26753

A fin de que los señores Diputados se den cuenta exacta del progreso alcanzado durante la presente Administración en materia de vías de comunicación, parece oportuno manifestar que el número de kilómetros construídos a la fecha de este informe por la Dirección General de Caminos y por la Junta Nacional de Carreteras es de 174,560 metros.

Colonia de Pococí

El desarrollo de esta Colonia, a la cual el Gobierno le ha prestado preferente atención, ha sido completamente satisfactorio lográndose que un gran número de trabajadores del interior de la República, haya encontrado, en el cultivo de aquellas tierras, un medio de vida que les ha dado bienestar e independencia económicos.

Las inversiones llevadas a cabo por el Gobierno en el mantenimiento de aquella Colonia montaron en el año a la cantidad de ₡ 24,972.83.

Cuenta hoy día aquella dependencia con dos trapiches y una descascadora de arroz suministrados por el Gobierno, la última movida por fuerza eléctrica concedida por la Corporación Municipal.

El cultivo del maíz tomó gran incremento. Se recolectaron dos cosechas, una en los meses de junio y julio y la otra en diciembre. El maíz lo pudieron vender los colonos en los mercados del interior a muy buen precio, y la cantidad recolectada fué de 24,000 quintales

El arroz también atrajo la actividad de los colonos para su cultivo. La calidad obtenida es muy buena, y se recogieron dos cosechas al año con un total de 400 quintales.

De las plantaciones de bananos de la Colonia se obtuvieron 15,000 racimos, y hay otras nuevas que muy pronto empezarán a producir.

Durante el año se construyeron, con el auxilio del Gobierno, 71 casas. La Dirección Ceneral de Caminos suministró tubos de concre-

to para hacer alcantarillas y drenajes, no sólo como medio de poner en buenas condiciones los caminos de la Colonia, sino para sacar aguas estancadas y evitar criaderos de zancudos.

No menos del 80 o/o de los colonos tienen ya bestias de silla y carga; varios de ellos han podido adquirir, mediante perseverante economía, vacas y yuntas de bueyes; algunos tienen crías de cerdos y muy a menudo envían partidas para ser vendidas en los mercados del interior, es decir, ya son pequeños agricultores, que luchan contentos, libres de las mortificantes inquietudes de la pobreza, con buen éxito, para asegurarse un halagüeño porvenir.

Uno de los colonos, el señor Matías Matamoros, instaló un pequeño aserradero, el cual está prestando muy útiles servicios. También existen dos trapiches, a más de los instalados por el Gobierno, que son fuente del esfuerzo particular de los colonos

El estado sanitario de la colonia fué bueno, pues algunos casos de malaria fueron curados rápidamente, contando para ello con los buenos servicios del médico de la colonia y del botiquín que la misma tiene instalado. Hubo un mordido de culebra, pero aplicadas a tiempo las correspondientes inyecciones, se le logró salvar la vida.

Departamento del Catastro

La Dirección General de estas actividades no ha tenido todo el personal suficiente para hacer una labor intensa, porque la Secretaría de mi cargo, en el empeño de propulsar la construcción de carreteras y escuelas en los distintos sectores del país, tomó varios empleados del Catastro para convertirlos en auxiliares de Obras Públicas y Caminos.

Sin embargo, a pesar de lo dicho, como muy bien lo expresa el Jefe de ese Departamento, la oficina no ha sufrido retraso alguno perjudicial a los servicios públicos, y aunque no efectuó trabajos nuevos en el campo, sí llevó a cabo obras de cartografía de suyo importantes.

Se inscribieron 480 planos nuevos en los archivos con la siguiente distribución:

Provincia de San José	198	planos
» » Alajuela	82	»
» » Cartago	37	»
» » Heredia	3	»
» » Guanacaste	109	»
» » Limón	8	»
» » Puntarenas	43	»

En su informe manifiesta el señor Director de la oficina que si fuera del caso aguardar a que la oficina pudiera hacer los trabajos de campo con sus propios empleados y recursos, pasarán muchos años invirtiendo fuertes sumas de dinero para no llegar a ninguna finalidad práctica, y que eso lo llevó a la idea que está realizando ya, de tomar los planos levantados por ingenieros reconocidos para reducirlos a una escala general, compaginándolos para formar luego regiones ya catastradas.

Ejecutó también el señor Director del centro una recopilación de todas las disposiciones legales y administrativas referentes a límites jurisdiccionales entre distritos, trabajo útil porque servirá en lo sucesivo para resolver múltiples consultas que se hacen sobre ese particuler.

Inspección de Defensa Pecuaria

Han funcionado en estas actividades, cuatro inspectores, los cuales, dividiéndose el territorio de la República en zonas, han recorrido el país en el desempeño de su cometido, combatiendo las enfermedades parasitarias que atacan a nuestros ganados, especialmente el tórsalo y la garrapata. Con ese propósito han visitado con toda regularidad los mercados ganaderos de las provincias, las lecherías, las ventas de leña y dulce, y todo otro paraje en donde se presentara afluencia de ganados.

Los inspectores, además de sus funciones propias, cuales son las de hacer que se cumplan las leyes del caso y que se apliquen las sanciones punitivas correspondientes, han dado conferencias haciendo ver todo el provecho que logra el ganadero manteniendo sus animales libres de parásitos, y estimando que el baño antiparasitario es el gran colaborador en la campaña emprendida, lograron que de nuevo entraran a funcionar los de la ciudad de San José, Cartago, Heredia, San Antonio de Belén, Orotina, Miramar, Agua Buena, Alajuela, Santa Ana, Villa Colón y Santo Domingo.

Se construyeron por cuenta de la Secretaría baños antiparasitarios en Escasú, Barranca y Esparta.

El número de partes dados a las distintas Agencias de Policía por infracciones a las respectivas leyes llegó a 300.

La Secretaría estima que la labor ha sido beneficiosa y que han disminuído las plagas parasitarias del ganado en forma muy visible.

Contrataciones bananeras

Con motivo de la excitativa del Congreso para que el Poder Ejecutivo estableciera una demanda contra la United Fruit Company, por estimarse que esta entidad no había dado lleno completo a los contratos celebrados el año 1930, creyeron, el señor Presidente de la República y su Secretario de Fomento, que antes que ir a la demanda, era preferible agotar otros recursos de carácter conciliatorio y los cuales a la vez dieran margen para obtener algunas ventajas en la industria bananera del país y evitar así todas las eventualidades e incertidumbres de un litigio.

La Secretaría encontró una muy buena disposición de ánimo en el Gerente de la Compañía señor Chittenden, y después de numerosas entrevistas se llegó a formular el proyecto de arreglo del cual conoció el Congreso, mejoró algunas de sus estipulaciones y lo votó como ley de la República.

En ese contrato se logró incorporar en el negocio bananero del país a la zona del Pacífico, en condiciones de amplia liberalidad, y sin que por ningún motivo puedan abrigarse temores de que esa actividad implique monopolio, como erradamente se sostuvo por algunos criterios pesimistas al discutirse las negociaciones en el Congreso.

El arreglo sobre compra y siembra de bananos en el Pacífico trajo como consecuencia un contrato de trasporte entre el Ferrocarril al Pacífico y la Compañía, cuyas estipulaciones básicas son las siguientes:

El Ferrocarril al Pacífico hará el trasporte periódico de bananos de cualquier estación de su línea hasta el empalme en esta capital.

La Northern Railway Company suministrará al Ferrocarril al Pacífico los carros indispensables puestos en el empalme de ambas vías.

El Ferrocarril al Pacífico también hará el trasporte de los bananos producidos a lo largo de su vía y con destino a la exportación por el puerto de Puntarenas.

El Ferrocarril al Pacífico se obliga a construir un apartadero en un muelle que será localizado en el Estero de Puntarenas a efecto de que los lanchones puedan descargar directamente los bananos en los carros que suministrará la Northern Railway Company a la Compañía Bananera de Costa Rica.

La Compañía Bananera de Costa Rica pagará al Ferrocarril al Pacífico por los servicios convenidos cinco centavos oro americano por cada racimo de bananos entregado.

La duración del contrato es de seis años, a contar del día 20 de julio de 1934.

Teatro Nacional

Este establecimiento ha continuado bajo la vigilancia de una Junta Administrativa y del Administrador del mismo, y puedo asegurar que ambos se han preocupado, con interés y celo muy plausibles, por la buena marcha de tal dependencia.

Durante el año se verificaron seis matinées y veinte funciones nocturnas, así: representaciones teatrales, 6; conferencias, 9; sesiones del Congreso Pedagógico de los maestros de la República, 5.

Hubo además varias fiestas de índole social.

La Secretaría, estimando el valor inapreciable de ese edificio, fiel exponente de nuestra cultura artística, ha procurado, con preferente dedicación, hacerle todas las reparaciones indispensables para su perfecta conservación.

Es cierto que el edificio, que se encontraba en malas condiciones, reclamó durante el año 1933 y el 1934 una fuerte inversión en materiales y mano de obra, pero lo es también que hoy se encuentra totalmente reparado y su estructura no ofrece ya los serios peligros de antes.

Escuela y Centro Nacional de Agricultura

Estas dos instituciones, las cuales se encuentran ya tan vinculadas con las actividades agrícolas del país, necesitan, como fácil es comprenderlo, de un presupuesto más alto a fin de que puedan dar amplio lleno a su importante cometido.

Sin embargo, gracias al decidido apoyo que los Poderes Legislativo y Ejecutivo le han otorgado, los resultados obtenidos son de todo punto satisfactorios.

Enseñanza.—La matrícula de la Escuela durante el año fué de 51. De éstos, 3 se retiraron antes de terminar el año, 39 de los 48 restantes dieron término a sus cursos, 6 fueron aplazados en una asignatura, 3 en dos, los cuales están obligados a presentar exámenes para quedar en condición de proseguir sus estudios.

La labor docente impartida lo fué de acuerdo con el nuevo Reglamento y Plan de Estudios decretado por el Poder Ejecutivo el 12 de marzo de 1934.

Debido a la escasez de material científico, al cuerpo de Profesores no le fué posible hacer el desarrollo completo de los programas, pero esa anomalía ha de desaparecer en el próximo curso lectivo, desde luego que están por llegar los pedidos de materiales de esa índole que oportunamente se formularan.

La disciplina y buen comportamiento de los alumnos ha sido del todo satisfactorios, y fué manifiesto su empeño y laboriosidad.

Investigaciones.—Son varias las dependencias oficiales que recurren a los Laboratorios del Centro Nacional de Agricultura en demanda de análisis, los cuales causan grandes gastos de material científico y cuyo valor ha de sufragarse con la partida señalada en el presupuesto de la Secretaría de Fomento. En la rama de Botánica se han llevado a cabo importantes investigaciones sobre plantas productoras de insecticidas, y otra sobre plantas textiles.

En la actividad de Agronomía se llevaron a cabo estudios sobre adaptabilidad, producción y otros extremos referentes a las diferentes variedades de caña de azúcar introducidas en el país por el propio Centro Nacional de Agricultura; con motivo de esta actividad el Centro envió circulares instructivas a los agricultores del país, pero éstos fueron apáticos y sólo tres las contestaron.

Interesantes experiencias se llevaron a cabo sobre el cultivo del café y la aplicación de abonos, y también se realizó un estudio comparativo sobre producción y aprovechamiento de la yuca y el camote.

La sección de Geología y Mineralogía creada en el año, al cual se refiere esta reseña, constituyó un centro de importante actividad y tomó a su cargo trabajos muy interesantes para la agricultura y la industria del país, tales como determinación de la presencia de andesitas en la región de Peralta, investigación sobre las aguas en la Isla del Coco, ídem en la región de Tilarán, ídem en San Lucas y determinación de la existencia de asfalto en Santa Elena.

Durante el año se logró la identificación de 850 insectos por la Sección de Entomología y se atendieron todas las consultas relacionadas con esa actividad.

La sección de Patología Animal, creada el año anterior, llevó a cabo importantes investigaciones y redactó varios estudios, pudiendo mencionar entre ellos uno sobre la «Prevalencia en el país de la tuberculosis en el ganado vacuno, particularmente el destinado a lecherías». En este sentido se efectuaron 316 reacciones de tuberculina, distribuídas así: 241 en San José, 50 en Cañas y 25 en Liberia.

En materia de extensión agrícola el Centro atendió todas las consultas que le fueron formuladas, contenidas en 490 cartas que dieron origen a 668 cartas expedidas.

Durante el año se distribuyeron 3500 plantas entre escuelas, parajes públicos y particulares.

El Centro efectuó un intercambio de semillas y plantas con instituciones similares del exterior, e hizo distribución de 36 variedades de hortaliza entre las escuelas rurales y pequeños agricultores.

En los informes que se insertan en otra sección de esta Memoria podrán apreciar los señores Diputados el esfuerzo del Director y Personal de estas importantes dependencias de la Administración Pública, en donde se hizo todo lo que fué dable por justificar la existencia de sus actividades y demostrar además que ellas se han constituído ya en el más valioso cooperador de la agricultura nacional.

Tales son, señores Diputados, a grandes rasgos, las labores ejecutadas por la Secretaría de mi cargo durante el año 1934, para las cuales hubo de contar siempre con el apoyo eficaz del Congreso Constitucional.

Señores Diputados.

León Cortés

Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento y Agricultura

San José, 16 de abril de 1935.

ANEXOS

COTRATOS VARIOS

Nº 1.—Entre nosotros, León Cortés Castro, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Agricultura, debidamente autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, en representación del Gobierno, por una parte, y Vital Murillo Esquivel, mayor de edad, casado, ingeniero topógrafo y vecino de la ciudad de Santa Cruz de Guanacaste, por la otra, hemos convenido en lo siguiente:

I

Murillo Esquivel, quien en adelante se llamará "el contratista", localizará y dividirá en parcelas de 15 hectáreas cada una, una porción de 500 hectáreas que ha cedido al Gobierno la Municipalidad del cantón de Heredia, de su respectiva "Legua", dejando alternamente lotes también de 15 hectáreas cada uno, para esa entidad o corporación; las parcelas a que se hace referencia primeramente se destinarán a instalar la Colonia Agrícola de Vara Blanca, creada por ley Nº 78 de 3 de julio de 1933. Los lotes deberán estar comunicados con la carretera nacional de Sarapiquí por medio de un camino de 14 metros de ancho. Los carriles divisorios entre los lotes, así como los que marcan las calles y camino que los comuniquen, serán de 1.50 metros de ancho como mínimo. En los vértices de cada lote se colocará un mojón de madera grueso, de corazón, de buena calidad, que llevará marcada en la parte superior una cruz, teniendo en los ángulos los números de los lotes que éste divide. Estas marcas serán hechas con pintura de aceite. En los carriles divisorios se colocarán postes gruesos de buena madera de corazón a distancias no mayores de 200 metros cada uno, los cuales llevarán una línea en el centro y a cada lado de ella los números de los lotes que divide. Estos postes tendrán por lo menos un metro de altura sobre la superficie del terreno con 0.50 cent. de entierro. De esta medida el contratista presentará a la Secretaría de Fomento un plano en tela y una copia con todos los detalles ilustrativos, llevando los rumbos y distancias, así como el enlace a su punto de referencia para su inscripción en la Oficina de Catastro.

II

El Gobierno pagará al contratista por el trabajo expresado en la cláusula anterior a razón de cinco colones (₡ 5.00), por hectárea, suma que se tomará de los fondos destinados a la colonia dicha según lo establece la citada ley. El pago se hará en la siguiente forma: un mil colones (₡ 1,000.00), al firmar el presente contrato; quinientos colones (₡ 500.00), al entregar trazados en el terreno los primeros veinte lotes; un mil quinientos colones (₡ 1,500.00), al entregar los segundos veinte lotes, y el saldo al entregar terminado el trabajo en su totalidad, sea la demarcación de todos y cada uno de los lotes.

III

El Gobierno inspeccionará los trabajos del contratista en la forma que lo estime conveniente.

IV

La totalidad del trabajo deberá ser entregada por el contratista a más tardar siete meses después de hecho el primer pago, a la persona que la Secretaría de Fomento designe, entendidos de que el contratista se obliga a hacer por su cuenta las rectificaciones que resultaren necesarias de acuerdo con este contrato.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los ocho días del mes de enero de mil novecientos treinta y cuatro.

León Cortés *Vital Murillo C.*

Apruébase el contrato anterior.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Agricultura,—Cortés.

Nº 3.—Entre nosotros, León Cortés Castro, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, y Adela Gargollo Freer de Jiménez, mayor de edad, viuda, empresaria y vecina de esta ciudad, quien en adelante se llamará "el contratista", hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

I

De conformidad con la nota Nº 389 de 24 de enero de 1934 de la Secretaría de Fomento a la de Hacienda, contestada por esta oficina en oficio Nº 739 de 31 del mismo mes, al contratista le falta, para terminar la Aduana de Puntarenas, según sus contratos Nº 23 y Nº 24 del día 27 de marzo de 1931, publicados en La Gaceta del 2 de abril del mismo año, ejecutar obras por un valor total de treinta y ocho mil cuatrocientos colones (₡ 38,400.00), según el informe que el Ingeniero Consultor ha presentado al conocimiento del Secretario de Estado en el Despacho de Fomento con fecha 22 de enero del corriente año.

II

El contratista, en sustitución de las obras que aun le faltan por ejecutar, se compromete a hacer las reformas necesarias en el edificio que construyó, dejándolo en condiciones de prestar servicio como Estación de Ferrocarril, todo de acuerdo con las siguientes especificaciones:

Excavación necesaria: 983 metros cúbicos de concreto 1:2:4 con 50 kilogramos de hierro retorcido por metro cúbico de concreto;

126.84 metros cúbicos de concreto 1:3:5 para reforzamiento bajo de las trochas;

350 metros lineales de desagües de tubería de 15 centímetros de diámetro de concreto;

28 cajas de registro de concreto 1:2:4;

Servicio sanitario completo hasta la conexión con los tanques sépticos; cuatro excusados, dos orinales en casas de concreto 1:2:4; repello y puertas de madera, según plano;

Construcción de un tanque séptico normal;

350 metros lineales de tubos de cañería de tres cuartos de pulgada, puestos en servicio, con 28 llaves.

III

Por las anteriores reformas el Gobierno reconocerá al contratista, y como ejecución del primitivo contrato para la construcción de la Aduana de Puntarenas, la suma de noventa y ocho mil seiscientos cuarenta y nueve colones, cuarenta céntimos, de la cual se deducen los treinta y ocho mil cuatrocientos a que se refiere el artículo primero de este contrato, quedando un saldo de sesenta mil doscientos cuarenta y nueve colones, cuarenta céntimos, que recibirá el contratista en seis mensualidades, sin intereses, debiéndose hacer el primer pago un mes después de que, a juicio de la Secretaría de Fomento, los trabajos se hayan iniciado en debida forma.

IV

La obra aquí contratada la deberá entregar el contratista tres meses después de firmado este contrato, a entera satisfacción de la Secretaría de Fomento, la cual se reserva el derecho de retener hasta los dos últimos pagos, como garantía, y por el tiempo que contratista invierta en llevar a cabo las correcciones en el trabajo que hubiere aconsejado la Ingeniería Consultora. Los planos que han servido de base para el estudio de estas reformas al edificio de la Aduana, y los anteriores que sirvieron de base para la edificación principal, forman parte de este contrato, y los primeros deberán contar con el visto bueno de la Secretaría de Fomento.

V

El contratista se sujetará a la vigilancia y control que el Gobierno quiera establecer al ejecutar las obras. Dará al inspector la información que se le pida y acatará las observaciones sobre técnica, clase de materiales, precauciones de ejecución del trabajo, etc., que se le hagan, siempre que ellas no modifiquen sustanciamente las bases de este contrato. Si el contratista estuviere en desacuerdo con el inspector, éste podrá, sin responsabilidad para el Gobierno, ordenar la suspensión de los trabajos, lo cual comunicará al Ingeniero Consultor del Gobierno, comprometiéndose el contratista a aceptar lo que resuelva dicho funcionario.

VI

Por falta de cumplimiento para la entrega de las obras al plazo determinado en el artículo IV de este contrato, el contratista tendrá que pagar una multa diaria de cincuenta colones.

VII

Todos los pagos que origine la antérior contratación se imputarán al decreto legislativo Nº 4 del 29 de setiembre de 1930.

El presente contrato será trascrito a la Secretaría de Hacienda a fin de que liquide con el contratista los contratos primitivos Nº 23 y 24 que se mencionan en la cláusula primera.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los nueve días del mes de marzo de mil novecientos treinta y cuatro.

León Cortés C. *Adela v. de Jiménez*

Apruébase el contrato anterior.—Jiménez.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—Cortés.

Nº 6.—Entre los infrascritos, León Cortés Castro, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Agricultura, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, en representación del Gobierno, por una parte, y don José Amador Uriza, mayor, casado, ingeniero y vecino de San José, por la otra, hemos convenido en lo siguiente:

I.—Amador Uriza, quien de aquí en adelante se llamará el contratista, de acuerdo con lo dispuesto en el decreto Nº 250 de 21 de agosto de 1933, del Poder Legislativo, de conformidad con el artículo primero, deslindará y dividirá en parcelas no mayores de diez hectáreas, las tres fincas que a continuación se describen, inscritas en el Registro de la Propiedad, Partido de San José, tomo ochocientos nueve, folios cuarenta y seis, cuarenta y ocho y cincuenta y dos, y números cuarenta y ocho mil setenta, cuarenta y ocho mil setenta y dos, y cuarenta y ocho mil setenta y seis, asientos segundos respectivamente. La primera

finca linda: al Norte, quebrada en medio, terrenos de José Jesús Retana; Sur, camino de San Pedro en medio, propiedad de José Alfaro y lote de Teodoro Picado; Este, calle privada en medio, propiedad de José Jesús Retana; y Oeste, propiedad de Lorenzo Altamirano. Mide veinte hectáreas. La segunda finca linda: al Norte, camino de San Pedro, en medio, propiedad de José Jesús Retana; Sur, propiedad de Antonio Maroto; Este, terreno denunciado por Joaquín Quesada; y Oeste, camino en medio, propiedad de José Jesús Retana. Mide cincuenta hectáreas y nueve mil novecientos ochenta y cuatro metros cuadrados. La tercera finca linda: al Norte, quebrada Isopa; Sur, camino en medio, propiedad de Tobías Jiménez; Este, propiedad de Dámaso Salazar y Tobías Jiménez, y camino en medio, propiedad de Tito y Germán Castro; y Oeste, propiedad de Tobías Jiménez y lote de Teodoro Picado. Mide ciento ochenta y ocho hectáreas, siete mil setecientos noventa y tres metros cuadrados.

II.—Las parcelas ocupadas y que sean menores de diez hectáreas, serán respetadas de acuerdo con la Municipalidad del cantón de Turrubares.

III.—Los carriles divisorios entre los lotes serán de un metro, cincuenta centímetros de ancho; en los vértices de cada lote se colocarán mojones de madera gruesa, de corazón, de buena calidad, que llevarán marcada en la parte superior una cruz, teniendo en los ángulos los números de los lotes que divide. Estas marcas serán hechas con pintura de aceite. En los carriles divisorios se colocarán postes no menores de quince entímetros de diámetro, de buena madera, de corazón, a distancias no mayores de doscientos metros, los cuales llevarán una línea en el centro y a cada lado de ella los números de los lotes que divide. Estos postes tendrán un metro de altura sobre la superficie del terreno, con cincuenta centímetros de entierro firme. De esta medida el contratista presentará un plano de cada finca, deslindada con los lotes correspondientes, ocupados y desocupados, o sean: tres planos en tela y otros tres en colores, cada uno, con todos los detalles instructivos, llevando los rumbos y distancias, así como también un plano general de las tres fincas que entregará a la Municipalidad del cantón para llenar los fines de la donación.

IV.—El Gobierno pagará al contratista la suma de un mil quinientos colones, una vez que haya entregado el trabajo y los planos indicados de conformidad con el presente contrato y a satisfacción de la Secretaría.

V.—El Gobierno inspeccionará los trabajos del contratista en la forma que lo estime conveniente.

VI.—El trabajo deberá ser entregado por el contratista dentro de los sesenta días después de firmado el presente contrato, a la persona que la Secretaría de Fomento designe, quien dará el correspondiente informe, para las formalidades de la cláusula IV de este contrato.

VII.—El Gobierno dará al contratista y dos ayudantes, pasajes de ferrocarril, una vez, ida y vuelta.

En fe de todo lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los cinco días del mes de diciembre de mil novecientos treinta y cuatro.—*León Cortés.*—*José Amador U.*

Apruébase el contrato anterior.—JIMÉNEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—CORTÉS.

Nº 7.—Nosotros, León Cortés Castro, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado al efecto por el señor Presidente de la República y actuando también como Administrador General del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, por una parte, que se llamará el Gobierno, y por la otra George Peters Chittenden, mayor, casado, agricultor, domiciliado en la ciudad de Limón,

actuando como Apoderado Generalísimo de la Compañía Bananera de Costa Rica y de la Golfo Dulce Lands Company, que en adelante se llamará "la compañía", hemos convenido en la celebración del siguiente convenio, y como una consecuencia de la ejecución del contrato aprobado por ley Nº 30 del 10 de diciembre en curso, por medio del cual se trata de incrementar la producción y exportación del banano en la región del Pacífico y por el puerto de Puntarenas, deseando que tal incremento sea efectivo y que para ello la Compañía cuente con todas las facilidades que el Gobierno pueda otorgarle.

I

La Golfo Dulce Lands Company es dueña en plena propiedad de las fincas inscritas en el Registro de la Propiedad, Partido de Puntarenas, tomo 983, folio 316, número 4739, asiento 8. Tomo 790, folio 533, número 4738, asiento 8. Tomo 1052, folio 139, número 5999, asiento 3. Tomo 872, folio 117, número 5137, asiento 4. Tomo 990, folio 549, número 5907, asiento 5, que todas estas fincas en conjunto se denominan "El Cocal" y que son terrenos incultos.

En tal terreno, lindante con el estero de Puntarenas, y sobre éste, la Compañía Bananera de Costa Rica construirá por su cuenta un espigón o embarcadero que se seguirá llamando "Muelle de Cocal" y el cual tendrá más o menos 150 pies de longitud hacia el Estero, o sea al Norte, por 15 pies de anchura de Este a Oeste. Tal muelle se destinará especialmente al desembarque y trasbordo al Ferrocarril al Pacífico de los bananos producidos o adquiridos por la Compañía para la exportación, así como para los demás servicios que la Compañía necesite efectuar en relación con el contrato celebrado entre ella y el Gobierno, aprobado por ley número 30 de 10 de diciembre de 1934.

II

Todos los materiales que se empleen actualmente en la construcción del muelle que ya se hayan importado, o estén por importarse, entrarán libres de todo derecho aduanero o de muellaje, y el Ferrocarril al Pacífico queda obligado a trasladarlos gratuitamente al lugar donde van a ser empleados. La Compañía no pagará ningún impuesto, contribución o carga fiscal establecida o por establecer, sea en favor del Estado o de los Municipios en lo que respecta al aprovechamiento de los servicios del muelle para el desembarque de bananos.

III

Una vez terminada la construcción del muella la Compañía queda en la obligación de traspasarlo al Gobierno, en calidad de venta o por el precio de un dólar. El Gobierno, en su calidad de propietario ejercerá la administración del muelle, en forma ilimitada y sin que a la Compañía corresponda ninguna intervención en tal manejo. El traspaso se hará en escritura pública y deberá comprender no sólo la construcción o muelle sino el terreno que éste vaya a ocupar actualmente, y el indispensable, a juicio de la Compañía y el Gobierno para futuras ampliaciones. Ese mismo traspaso deberá comprender también una faja de diez metros de ancho, por el largo necesario, para construir en ella la línea principal desde el muelle hasta la línea real del Ferrocarril al Pacífico, y las líneas accesorias para switches o apartaderos de carros. El precio de un dólar cubrirá el valor del muelle y del terreno. El Gobierno se compromete a dar siempre a la Compañía el derecho de preferencia en el uso del muelle así para el embarque y desembarque de bananos, como para el atraque y permanencia de embarcaciones por todo el tiempo necesario y durante las veinticuatro horas de cada día hábil o feriado, de tal suerte que si en un momento determinado la Compañía necesitare el muelle en todo o en parte y éste estuviera ocupado con servicios del Gobierno o de particulares, éstos deberán ser interrumpidos para atender los que la Com-

pañía demande. La Compañía gozará de libertad completa para poner el personal que le convenga en el servicio de carga y descarga de bananos en el muelle. La exención de derechos a favor de la Compañía en el uso del muelle comprenderá, además de las especificaciones anteriormente dichas, el pago de servicios de pilotaje, derechos de práctico, anclaje, inspecciones sanitarias, faro, atraque, o cualquier otro similar o por todo el tiempo de la duración del presente convenio.

IV

El Ferrocarril al Pacífico se obliga a construir por su cuenta una sección de línea férrea o apartadero, el cual deberá partir del extremo del muelle hasta el punto de empalme con la vía principal. Este apartadero estará dotado de las vías que el servicio de la Compañía demande y de un patio destinado al acomodamiento de los carros que deban prestar servicios sin interrupción ni solución de continuidad. Si el incremento del tráfico lo demandare, las vías y patios serán aumentados y ensanchados convenientemente también por cuenta del Ferrocarril pero en terreno de la Compañía, que ésta deberá traspasar al Gobierno a título de venta y conforme se ha convenido. También tendrá la Compañía con respecto a este apartadero y patio el derecho de preferencia en la misma extensión y amplitud que se fijaron para el aprovechamiento de los servicios del muelle. Si la Compañía necesitase, porque sus servicios así se lo exigen, de introducir variantes en tales apartaderos y patios, el Ferrocarril queda obligado a ejecutar esas modificaciones tan luego como la Compañía lo demande. También se obliga el Ferrocarril a prestar a la Compañía sin costo ni gasto alguno para ésta todos los servicios de movilización de carros que las necesidades de la Compañía exijan, pero circunscritos estos servicios al muelle, patio o apartadero.

V

Si el Gobierno decidiere ejecutar en el muelle alguna modificación o ampliación, queda obligado a facilitar a la Compañía los servicios de muelle y de Ferrocarril interrumpidos por los trabajos que se estén ejercitando, sin poder cobrar ningún derecho por tales servicios.

VI

La cláusula IV del contrato celebrado entre el Ferrocarril al Pacífico y la Compañía, con fecha 20 de julio de 1934, se leerá así: "Artículo IV.—La Northern Railway Company actuará en concepto de Agente de la Compañía Bananera de Costa Rica para el recibo de la fruta en el empalme de San José; el Ferrocarril al Pacífico actuará en el mismo concepto en todos los apartaderos de sus líneas.

El Ferrocarril al Pacífico se obliga a cumplir todas y cada una de las obligaciones atribuídas al Gobierno en el decreto Nº 30 de 10 de diciembre de 1934, y especialmente las contenidas en el inciso h) de la cláusula 1, del artículo 1º del referido decreto. También asume para con los productores de fruta, las responsabilidades que éstos pudieran exigir por el incumplimiento de dichas obligaciones. Advierte la Compañía Bananera de Costa Rica que ella no renuncia, sin embargo, a los derechos y acciones que puedan corresponderle contra el mismo Gobierno en caso de no cumplirse, en todo o en parte, las indicadas obligaciones".

VII

La duración del presente convenio será de veinticinco años contados a partir de la fecha en que se firme.

En fe lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los dos días del mes de enero de mil novecientos treinta y cinco.—*León Cortés.*—*George P. Chittenden.*

Apruébase el contrato anterior.—JIMÉNEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—CORTÉS.

Contratos de la Junta Nacional de Carreteras

Nosotros, León Cortés Castro, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento; Juan Rafael Chacón Paut, Director del Banco Internacional de Costa Rica, y Jaime Rojas Bennett, Director del Banco Nacional de Seguros; los tres en calidad de miembros de la Junta Nacional de Carreteras, por una parte, y por la otra Eric Callum Murray Morris, mayor, casado, empresario y vecino de esta ciudad, en calidad de Gerente de la Compañía Constructora *Eric C. Murray, S. A.*, los tres primeros debidamente autorizados por las leyes Nº 30 de 8 de octubre de 1931 y Nº 29 de 27 de julio de 1932, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

I

La Junta Nacional de Carreteras contrata a base de la licitación de fecha 2 de mayo de 1934, con el señor Eric C. Murray, la ejecución de los trabajos necesarios para construir una carretera de concreto, de acuerdo con las especificaciones que en adelante se dirán, la cual principia en la carretera nacional a Cartago, terminal del tranvía de San Pedro de Montes de Oca, pasando frente a la plaza de la iglesia de Lourdes, frente a la finca La Granadilla, y que termina en el pueblo denominado Los Cedros.

II

Nivelación y alineación.—En cuanto a nivelación y alineación se conservará la que indican los planos respectivos, los cuales junto con la licitación y propuestas que han servido de base a este contrato, forman parte del mismo.

Ancho de la vía.—El ancho de la carretera será de cuatro metros y medio (4.50 m.), de concreto. Como protección del borde del concreto se construirá a ambos lados del pavimento un cordón. A continuación de estos cordones se construirá un espaldón de 55 cms. de tierra compactada. Los fondos de las zanjas deben tener 30 cms. de ancho y las paredes un talud de 1:1 y ½".

III

Tipo de pavimento.—El pavimento consistirá en una capa de concreto de 4.50 m. de ancho, que tendrá un espesor de 14 cms. en las orillas, que se reducen a 12 cms. a una distancia de 80 cms. de las mismas. La mezcla de concreto se hará con una parte de cemento, dos partes de arena y tres y media de piedra. *Cemento.*—Debe ser fresco y reunir las condiciones que exige un cemento Portland de buena calidad. *Arena.*—Debe ser de buena calidad, libre de materias orgánicas y no contendrá más de tres por ciento de lodo. Se considera como arena el material que pase por una malla de 7 mm. *Piedra.*—Será de buena calidad, computándose como tal la que pase por una malla de 60 mm. y retenida por una de 7 mm. *Grava.*—Puede ser usada siempre que sea debidamente clasificada.

La batida de esta mezcla no debe durar menos de un minuto. La mano de obra será de primera calidad, de tal modo que la superficie no presente ondulaciones y sustancias extrañas. Los materiales que en esta obra se utilicen serán examinados por la Junta o sus delegados, pudiendo ser rechazados los que no reunan las condiciones requeridas que se piden en este contrato. La superficie del concreto se mantendrá húmeda durante diez días. Se dejarán junturas de expansión cada 12 m. de 133 mm. de ancho. Las junturas de expansión, lo mismo que las grietas que se formen un año después de abierta al tráfico la carretera, serán rellenadas por cuenta del contratista con una mezcla de arena y asfalto.

El pavimento tendrá en las tangentes una corona de 7 cms. y en las curvas habrá un peralte correspondiente a una velocidad de 50 kilómetros por hora. Para protección de los bordes se construirá un cordón de piedra a ambos lados del pavimento no menores de 15 cms. de ancho y 20 de altura, los que quedarán a la misma atura del pavimento. A continuación de éstos se construirá a ambos lados un espaldón de tierra de 55 cms. debidamente nivelado y compactado; estos espaldones tendrán la misma inclinación del pavimento, de manera que las aguas pluviales tengan curso libre a las zanjas laterales. Las zanjas o desagües se construirán a continuación de los espaldones; el fondo de éstas tendrá 30 cms. y los taludes serán de 1:1 y ½ En gradientes mayores de cinco por ciento hay que proteger el fondo de las zanjas con piedras no menores de 15 cms. de alto y las junturas se llenarán con mortero 1:3.

Subsuelo.—El subsuelo será la superficie que marcan los planos que se levantaron para la ejecución de dicha obra. Se podrán introducir variaciones, siempre que éstas fueren necesarias, y de acuerdo con el Ingeniero Inspector o delegado de la Junta, y en un todo de acuerdo con la Junta Nacional de Carreteras, quien dará la autorización por escrito. El subsuelo será debidamente aplanado con una aplanadora de 10 toneladas, dándole la forma que indican los perfiles transversales, hasta que el piso esté firme y compacto.

Alcantarillas.—Se ejecutarán y revisarán las que indican los planos respectivos y que corresponden a las estaciones de que se habla en la licitación.

Puente que ampliar.—El puente sobre el río El Cas debe ampliarse a 5.5 m. de acuerdo con los planos. El hormigón armado que se utilice en dicha obra será de 1:2:4.

Drenajes.—Deberán ejecutarse en lugares en donde el subsuelo lo requiera, a distancias de 10 m.; deben tener una profundidad de 20 cms. por 15 cms. de ancho, rellenados con piedras en bruto bien afirmadas.

Muros de retención.—Deberán construirse los indicados en la licitación respectiva; estos muros serán de piedras grandes calzadas con mortero 1:5.

Excavación.—Seis mil metros cúbicos aproximadamente sin incluir la excavación de los desagües ni de la excavación para la construcción de los muros, cuya tierra deberá botarse.

Cercas.—La distancia mínima del centro del pavimento a la línea de propiedad deberá ser de 5 metros; en lugares en donde esta distancia sea menor, la remoción de cercas se hará por cuenta y riesgo del contratista.

Extropiación.—Las expropiaciones que fueren necesarias para llenar el ancho requerido por el pavimento se harán por cuenta de la Junta Nacional de Carreteras, sin demora para la ejecución de la obra.

Equipo.—El Gobierno suministrará al contratista en calidad de préstamo la maquinaria siguiente: una mezcladora, una niveladora con tractor, una aplanadora, 1 escarificadora, 1 bomba de agua con 400 m. de tubo de 1 y ½" con sus accesorios necesarios: cualquier reparación necesaria durante la ejecución de la obra será por cuenta del contratista, quien está obligado a devolverlas en buen estado, salvo el deterioro natural producido por el trabajo.

Dirección técnica.—La Junta Nacional de Carreteras, por medio del Ingeniero Consultor u otro delegado, tendrá la suprema vigilancia de esta obra, y sus observaciones serán acatadas por el contratista, siempre que éstas se ajusten a los términos del contrato, pudiendo ser suspendida la ejecución de la obra si ésta se hiciere contra las especificaciones, sin reclamación alguna después de apersonarse la Junta.

Forma de pago.—Los trabajos se pagarán por kilómetro debidamente ejecutado, a razón de ₡ 9.40 (nueve colones, cuarenta céntimos) el metro cuadrado,

de los cuales se pagarán cien mil colones en efectivo, y el resto en Bonos de Carreteras a la par.

Garantía.—Para garantizar la bondad de la obra se retendrá de las cuentas el diez por ciento en Bonos a la par, suma que garantizará la obra durante un año después de haber sido totalmente entregada a satisfacción de la Junta.

Dicha entrega deberá hacerse a más tardar seis meses después de firmado este contrato quedando obligado el contratista a pagar la suma de cien colones (₡ 100.00), por cada día de demora de la fecha indicada.

Como garantía al buen cumplimiento de este contrato, el señor Murray rendirá fianza del señor don Federico Sobrado Carrera, de este vecindario, por el diez por ciento del monto total de esta obra, ₡ 23,000.00 (veintitrés mil colones). Esta garantía será cancelada una vez recibida la obra a satisfacción de la Junta Nacional de Carreteras.

Para la mayor facilidad de cumplimiento, la Junta Nacional de Carreteras gestionará con la Municipalidad y autoridades correspondientes para el aprovechamiento de las aguas de cañería que pasen por dicho trayecto o acequias, a la vez que procurará conseguir con dichas autoridades el apoyo para el cierre del tráfico en los lugares que sean necesarios.

Cualquier diferencia que surgiere entre las partes con motivo de la interpretación de este contrato o de la ejecución total o parcial de la obra o de cualquier otra causa relacionada con este convenio, será resuelta por un Tribunal compuesto por dos árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte. Los árbitros, en caso de discordia, elegirán un tercero; el fallo uniforme de los dos, o del tercero en su caso, será obligatorio y no tendrá ulterior recurso. Se procederá al nombramiento de árbitros a propuesta de cualquiera de las partes a más tardar dentro de ocho días a partir del requerimiento que haga una de las partes y por los trámites de procedimientos civiles.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los siete días del mes de junio de mil novecientos treinta y cuatro.

León Cortés *Juan Rafael Chacón* *Jaime Rojas* *Eric C. Murray*

Nosotros, León Cortés Castro, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento; Juan Rafael Chacón Paut, Director del Banco Internacional de Costa Rica, y Jaime Rojas Bennett, Director del Banco Nacional de Seguros; los tres en concepto de miembros de la Junta Nacional de Carreteras, por una parte y por la otra Adela v. de Jiménez, Guillermo Jiménez Gargollo, Gerentes de "Adela v. de Jiménez e Hijos"; los tres primeros debidamente autorizados por las leyes Nº 30 del 8 de octubre de 1931 y Nº 29 del 27 de julio de 1932, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

I

La Junta Nacional de Carreteras contrata a base de la licitación de fecha 27 de abril de 1934 con la firma "Adela v. de Jiménez e Hijos", la ejecución de los trabajos necesarios para la construcción de una carretera de concreto y una parte de concreto y adoquín de piedra descabezada, de acuerdo con dicha licitación y especificaciones que se dirán adelante, la cual consta de dos secciones, a saber:

Primera sección.—Que principia en el costado Norte de la iglesia de Los Angeles, al terminar el pavimento de concreto de la calle central de Cartago, sección que comprende una extensión de 10 kilómetros y 500 metros, que está ac-

tualmente de macadam, el que deberá ser utilizado como base para el nuevo pavimento.

Segunda sección.—La cual principia en el kilómetro 10-500 o terminal del macadam mencionado y termina en el edificio denominado con el nombre de Sanatorio Durán, sección que comprende una distancia de 4 kilómetros y 204 metros, según los planos levantados al efecto cubriendo ambas secciones una extensión de 14 kilómetros y 704 metros.

II

NIVELACION Y ALINEACION

Sección primera.—La alineación y nivelación será la que tiene actualmente el macadam, salvo variaciones necesarias para acondicionar las rasantes.

Sección segunda.—La nivelación y alineación será la que indican los planos levantados al efecto, y los cuales se considerarán como parte integrante de este contrato.

III

Ancho de la vía.—El ancho será de 4.50 metros de concreto. Como protección de los bordes del concreto se colocará un cordón de piedra de 15 centímetros de ancho; a continuación de éstos se construirá en ambos lados del pavimento un espaldón de 75 centímetros de ancho, siguiendo los desagües que tendrán en el fondo un ancho de 30 centímetros y las paredes un talud de 1 : 1½.

SUBSUELO

Sección primera.—El subsuelo se acondicionará, siguiendo en cuanto sea posible el nivel del actual macadam, salvo en cuanto a las variaciones necesarias para acondicionar la rasante.

Sección segunda.—El subsuelo será en un todo de acuerdo con los planos respectivos. En ambas secciones deberá ser debidamente aplanado con una aplanadora de 10 toneladas.

IV

Pavimento.—El pavimento consistirá en una capa de concreto de 4.50 metros de ancho, la cual tendrá un espesor de 14 centímetros en los bordes que se reducirán a 12 centímetros a una distancia de 80 centímetros de los mismos. De un punto localizado a 73 metros del puente La Chinchilla y en una longitud de 600 metros en la primera sección, y entre las estaciones 1.640 a 2.400 de la segunda sección el pavimento consistirá en adoquín de piedra descabezada de no menos de 15 centímetros de altura y un decímetro cuadrado de superficie y no mayores de 2 decímetros cuadrados, adoquines que serán colocados sobre una base de concreto de 10 centímetros de espesor, debidamente rellenadas las junturas con el mismo material que será concreto en proporción 1 : 8. Ambas clases de pavimento tendrán en las tangentes una corona de 7 centímetros, y en las curvas habrá un peralte correspondiente a una velocidad de 50 kilómetros por hora. Como protección del borde de concreto se construirá a ambos lados del pavimento un cordón de piedras en forma de adoquín con dimensiones no menores de 20 centímetros de altura y 15 centímetros de ancho, los que guardarán la misma altura del pavimento. A continuación de estos cordones se construirá un espaldón de tierra debidamente nivelado y compactado y tendrá la misma inclinación del pavimento, de manera que las aguas pluviales tengan curso libre a las zanjas laterales. Las zanjas o desagües se construirán a continuación de los espaldones y deberán tener en el fondo 30 centímetros de ancho; las paredes, tendrán taludes con una inclinación de 1 : 1½; en las gradientes mayores del cinco

por ciento el fondo de las zanjas deberá protegerse con piedras de 15 centímetros de altura y las junturas se rellenarán con concreto 1 : 3.

V

ALCANTARILLAS

Sección primera.—Se revisarán las existentes, y en caso de que no reunan las condiciones necesarias para el pavimento, se reconstruirán y construirán las que se crean del caso; para ejecutar estos trabajos deberá estar en un todo de acuerdo el Ingeniero Inspector o delegado de la Junta, quien conseguirá la autorización respectiva de la Junta Nacional de Carreteras por ser éstas obras anexas.

Sección segunda.—Se construirán las indicadas en los planos, las cuales marcan los lugares donde deben construirse y dan sus dimensiones; en la hoja Nº 5 de los respectivos planos se encuentra el diseño de alcantarillas a construir.

Drenajes.—Deberán ejecutarse en los lugares en donde el subsuelo lo requiera, a distancias de 10 metros entre uno y otro; deben tener una profundidad de 20 centímetros por 15 centímetros de ancho, rellenados con piedras en bruto bien afirmadas.

EXCAVACION

Sección primera.—Será la escarificacion necesaria para acondicionar las rasantes.

Sección segunda.—Serán las indicadas en los planos. La tierra deberá botarse de manera que no sea amontonada en lugares en donde pueda obstaculizar la vista en las curvas ni obstruir el acceso de los caminos a la carretera; siendo el contratista responsable de los daños que ocasione a terceras personas.

Cercas.—La distancia mínima del centro del pavimento a la línea de propiedad deberá ser de 5 metros; en lugares en donde esta distancia sea menor, la remoción de cercas se hará por cuenta y riesgo del contratista.

Expropiación.—Las expropiaciones que fuere necesario hacer para llenar el ancho requerido por el pavimento, se harán por cuenta de la Junta Nacional de Carreteras, sin demora para la ejecución de la obra.

Variaciones.—Caso de variaciones necesarias en la alineación y nivelación, éstas se harán de acuerdo con el Ingeniero Inspector o delegado de la Junta Nacional de Carreteras, quien las autorizará por escrito, sin que el contratista tenga derecho alguno a reclamación por aminoramiento de la obra contratada.

VI

Equipo.—El Gobierno suministrará al contratista únicamente una mezcladora, una niveladora con tractor, una aplanadora, una escarificadora, una bomba de agua con 400 metros de tubo de 1 ½" con los accesorios respectivos. Cualquier reparación en la maquinaria que se haga necesaria durante los trabajos, se hará por cuenta del contratista, el que quedará obligado a devolverlas en buen estado, salvo el deterioro natural producido por el trabajo.

VII

Dirección técnica.—La Junta Nacional de Carreteras, por medio del Ingeniero Consultor u otro delegado, tendrá la suprema vigilancia de esta obra y sus observaciones serán acatadas por el conratista siempre que éstas se ajusten a los términos del contrato, pudiendo ser suspendida la ejecución de la obra si ésta se hiciere contra las especificaciones del contrato, sin reclamación alguna, la cual será reanudada después de que se haya apersonado la Junta Nacional de Carreteras y así lo disponga.

Forma de pago.—Los trabajos se pagarán por kilómetro debidamente terminado a razón de ₡ 8.49 (ocho colones, cuarenta y nueve céntimos) el metro cuadrado, siendo ₡ 250,000.00 en efectivo, y el resto en Bonos de Carreteras a la par. Las obras imprevistas se pagarán al costo más un 10 % en Bonos a la par aumentado por el descuento del día, o en efectivo a opción de la Junta de Carreteras.

VIII

CALIDAD DE MATERIALES Y MEZCLA

Cemento.—Debe ser fresco y reunir las condiciones que exige un cemento portland, de buena calidad.

Arena.—Será de buena calidad, libre de materias orgánicas, no debe contener más de un 3 % de lodo y debe pasar por una malla de 7 milímetros.

Piedra.—Será de primera calidad; computándose como tal la que pase por una malla de 30 milímetros y retenida en una de 7 milímetros, libre de otras materias.

Grava.—Puede ser usada siempre que reuna las condiciones requeridas por este trabajo, siendo bien clasificada.

La mezcla del concreto será: una parte de cemento, 2 partes de arena y 3½ de piedra; la batida de esta mezcla deberá tardar por lo menos un minuto.

La mano de obra será de primera calidad, de manera que su superficie no presente ondulaciones ni materias ajenas a las indicadas.

Se construirán junturas de expansión cada 12 metros y tendrán 13 milímetros de ancho; éstas como las grietas que se hicieren después de un año de abierta al tráfico la obra, serán rellenadas con una mezcla de arena y asfalto, trabajo que se hará por cuenta del contratista.

La superficie del pavimento deberá permanecer humedecida durante 10 días después, por lo menos, de haber sido cubierta con concreto, y podrá ser puesta al servicio público, trascurridos 22 días.

IX

Garantía.—Para garantizar la bondad de la obra se retendrá de las cuentas el 10 % en Bonos a la par, suma que garantizará la obra después de un año de haber sido recibida a satisfacción por la Junta Nacional de Carreteras. Dicha entrega deberá hacerse a más tardar un año después de firmado el presente contrato, quedando obligado el contratista a pagar la suma de ₡ 100.00 por cada día de demora.

Como garantía del buen cumplimiento de este contrato la firma Adela v. de Jiménez e Hijos depositará en el Banco Internacional de Costa Rica $ 27,000.00 (veintisiete mil dólares) en cédulas hipotecarias debidamente endosadas sobre sus fincas Nos. 74487, 29115 y 74887, garantizando las dos primeras fincas $ 5,000.00 (cinco mil dólares) cada una, y la última $ 17,000.00 (diez y siete mil dólares) en dos cédulas de primero y segundo grado por $ 7,000.00 (siete mil dólares) y $ 10,000.00 (diez mil dólares), cédulas que garantizarán el 10 % del monto total de la obra, que es de ₡ 56,176.00 (cincuenta y seis mil ciento setenta y seis colones). Esta garantía será devuelta una vez recibida la obra a entera satisfacción de la Junta Nacional de Carreteras.

X

Cualquier diferencia que surgiere entre las partes con motivo de la interpretación de este contrato o la ejecución total o parcial de la obra, o cualquier otra causa relacionada con este convenio, será resuelta por un tribunal compuesto por dos árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte. Los árbitros en

caso de discordia elegirán un tercero; el fallo uniforme de los dos, o del tercero en su caso, será obligatorio y no tendrá ulterior recurso. Se procederá al nombramiento de árbitros a propuesta de cualquiera de las partes a más tardar dentro de ocho días a partir del requerimiento que haga una de las partes y por el trámite de procedimientos civiles.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los veintiún días del mes de junio de mil novecientos treinta y cuatro.—*León Cortés.—Jaime Rojas.—Juan Rafael Chacón.—Gmo. Jiménez G.—Adela v. de Jiménez.*

Nosotros, *León Cortés Castro,* Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, en su carácter de Presidente de la Junta Nacional de Carreteras, debidamente autorizado al efecto por la mencionada Corporación, por una parte, y por la otra, *Adela Gargollo Freer viuda de Jiménez,* mayor, empresaria, de este domicilio, en su concepto de Gerente de la Sociedad Anónima "*Adela de Jiménez e Hijos*", inscrita tal sociedad en el Registro Público, Sección de Personas, tomo diez y seis, folio ciento sesenta y nueve, asiento cinco mil doscientos ocho, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

I

La Junta Nacional de Carreteras contrata con la firma "Adela viuda de Jiménez e Hijos", la ejecución de los trabajos necesarios para construir una carretera entre las poblaciones de Turrialba y Juan Viñas con arreglo a las especificaciones que contiene la licitación publicada en La Gaceta, Diario Oficial, del viernes 10 de agosto de este año, documento el cual junto con los planos respectivos que se tuvieron a la vista para formular las propuestas forman parte de este contrato.

II

La Junta Nacional de Carreteras, por medio de la Dirección General de Caminos, del Ingeniero Consultor de la Secretaría de Fomento y del Inspector que la Junta Nacional de Carreteras designe, tendrá la directa vigilancia y fiscalización de la obra y las observaciones de cualquiera de los tres delegados de los cuales se ha hecho mención, deberán ser acatadas inmediatamente por el contratista, siempre que los reparos que tales observaciones contengan estén de acuerdo con lo exigido por el contrato, pero en caso de inconformidad entre los delegados de la Junta y el contratista, se suspenderá la ejecución de la obra hasta tanto la Junta se apersone y resuelva, sin que por tales suspensiones pueda el contratista cobrar indemnización alguna. La Junta se reserva también el derecho de hacer exámenes químicos y de resistencia de todos los materiales empleados en la construcción de la obra, y en caso de que el resultado de esos exámenes no sea satisfactorio, el contratista se abstendrá de emplearlos, pero si lo hiciere, la Junta se reserva el derecho de mandar destruir lo construído con los materiales rechazados sin que el contratista tenga derecho a ningún reclamo.

III

El precio total de la obra que la Junta Nacional de Carreteras deberá pagar al contratista, en las condiciones que especifica la licitación que éste acepta como parte integrante de este contrato, será la suma de (₡ 469.046.70) cuatrocientos sesenta y nueve mil cuarenta y seis colones y setenta céntimos, debiendo prevalecer, en las liquidaciones parciales y provisionales, los siguientes precios:

Precio por 11,509 m. de limpieza de trocha, ₡ 300.00 Km. ₡	3452 70
180,000 metros cúbicos de excavación en tierra y roca, incluyendo rellenos, desagües laterales, drenajes en el subsuelo y obras indicadas en los capítulos, formación de cortes y rellenos a ₡ 0.80 el metro cúbico	144000 00
3.500 metros cuadrados de macadam, con recubrimiento doble de asfalto y piedras a ₡ 6.00 el metro cuadrado	21000 00
51.700 metros cuadrados de macadam sin recubrimiento a ₡ 3.50 metro cuadrado	180950 00
576 metros cúbicos de concreto reforzado 1 : 2 : 4 a ₡ 60.00 el metro cúbico	34560 00
474 metros cúbicos de concreto sin reforzar 1 :2 :4 a ₡ 50.00 el metro cúbico	23700 00
385 metros cúbicos de concreto sin reforzar 1 :3 :5 a ₡ 40.00 el metro cúbico	15400 00
370 metros lineales de tubos de 24" colocados a ₡ 18.00 el metro	6660 00
752 metros lineales de tubos de 18" colocados a ₡ 12.00 el metro	9024 00
1.000 metros cuadrados zona empedrada de piedras de 15 cms. descabezadas y regulares a ₡ 4.00 el metro cuadrado	4000 00
2.000 metros cuadrados piedra de 15 cms. de altura con mortero 1 : 7 a ₡ 6.00 el metro cuadrado	12000 00
30.000 metros cuadrados bloques zacate 15 x 15 x 10 colocados a ₡ 0.20	6000 00
15.000 metros cuadrados semilla de zacate a ₡ 0.02 el metro cuadrado	300 00
Garantía detallada para el cumplimiento de la obra . .	46904 67
Puente según dibujo suministrado incluído bastiones . .	8000 00
La Junta da esas cantidades aproximadamente y con fines para la liquidación del contrato.	
Precio unitario para el metro cúbico de muros de retención, piedra con mortero a ₡ 30.00 el metro cúbico	30 00
Es entendido que el costo de los muros de retención no será incluído en el total del costo de la obra.	

IV

Cualquier diferencia que surgiere entre las partes con motivo de la interpretación de este contrato o de la ejecución total o parcial de la obra o de cualquier otra causa relacionada con este convenio, será resuelta por un Tribunal de árbitros-arbitradores nombrados uno por cada parte. Los árbitros en caso de discordia, elegirán un tercero; el fallo uniforme, de los dos o del tercero en su caso, será obligatorio y no tendrá ulterior recurso. Se procederá al nombramiento de árbitros a propuesta de cualquiera de las partes a más tardar dentro de ocho días a partir del requerimiento que haga una de las partes y por los trámites que señala el Código de Procedimientos Civiles.

V

El contratista deberá iniciar las obras a más tardar quince días después de firmado este convenio, y las obras deberán estar completamente terminadas trescientos sesenta y cinco días hábiles después de la fecha en la cual se firma este contrato, salvo caso fortuito o fuerza mayor que la Junta se reserva el derecho de analizar en cada oportunidad.

VI

El contratista queda obligado a pagar, a título de cláusula penal, la cantidad de cincuenta colones por cada día de atraso en la entrega de la obra, multa la cual ingresará a los fondos de la Junta y respondiendo la garantía fiduciaria que se otorgue, por el debido cumplimiento de esta estipulación.

VII

El contratista garantizará los daños y perjuicios que sean ocasionados, por incumplimiento en las estipulaciones de este contrato, y de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo de garantía incluído en la licitación, con la firma de don Jorge Hine Saborío, mayor, casado, banquero, de este domicilio.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los veintiocho días del mes de agosto de mil novecientos treinta y cuatro.—*León Cortés.*—*Adela v. de Jiménez.*

INFORMES

Ferrocarril Eléctrico al Pacífico

Sau José, 19 de enero de 1935.

Señor Administrador General
del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico

S. D.

En cumplimiento de lo ordenado por esa Administración en oficio número 25 del 13 de los corrientes, vengo a presentar ante usted el informe de las labores relacionadas con la Auditoría General del Ferrocarril durante el año que acaba de terminar.

En muy pocas palabras podría resumirse este informe: bastaría únicamente con decir *que ha sido el año de mayor buen éxito para el Ferrocarril.*

Es muy significativo que podamos hacer esta afirmación precisamente en el año más temido por todas las empresas similares y por todas las diversas clase de negocios, no solamente de este país sino del mundo entero. Y así vemos qus cuando otros países arrancan sus rieles por la ruina de sus ferrocarriles, nosotros los estamos colocando en nuestras vías.

Si lanzamos una mirada retroactiva sobre los muchos años transcurridos en la vida económica de esta empresa nacional—y si tomamos en cuenta que en la administración de sus intereses desfilaron hombres considerados muy justamente como los mejor capacitados para asegurar un buen éxito—ya que entre ellos hubo ex Presidentes de la República, ingenieros civiles y de ferrocarriles, hombres muy versados en negocios, Juntas Administrativas, etc., tenemos que convenir en que no fué alcanzado el objetivo, sino que hubo que esperar a los años del 33 y 34 en que la tercera administración pública del Presidente Jiménez logró hacer desaparecer con toda energía, la leyenda ya muy esparcida de *elefante blanco* que abrumaba a este ferrocarril, convirtiéndolo en una fuente de riqueza nacional y ligándolo muy íntimamente con el progreso general del país.

Si aplicamos a esa totalidad de años transcurridos en un disfrazado éxito desde sus comienzos hasta 1932 inclusive, la suma de ₡ 634.890.72 *que como fondo de depreciación se ha aplicado a este año,* a las utilidades de la empresa, veríamos que como un castillo de naipes rodaría por el suelo la idea de que en años anteriores al 33 y 34, algunas administraciones lograron dar un buen rendimiento de utilidad económica. Por supuesto, hemos de hacer salvedad de los años 28 y 29 en que fortísimos temporales azotaron a la zona atlántica, destruyendo grandes trayectos de la vía del Ferrocarril de Costa Rica, y en que hubo que hacerse por la fuerza mayor de esas poderosas circunstancias, todo el tráfico de importación, exportación y pasajeros, por la vía de Puntarenas, dando por consiguiente excepcionales entradas a nuestro Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

Justo es que sea con los años de bonanza para el Ferrocarril de Costa Rica, con los que hagamos la comparación del éxito en la empresa del Pacífico; y ningún año mejor para ese examen que el año 34, en que ambas empresas no fueron perjudicadas en alguna importancia por los temporales.

Haciendo la salvedad apuntada, las entradas del año 34 han llegado a la suma de ₡ 3 277,162.89, superando, por la altura alcanzada, a todos los años anteriores,

desde la fundación del ferrocarril. El año 29, con todo y la interrupción completa del Atlántico, llegó a la suma de ₡ 3.794,528.80 como entradas totales del ferrocarril; es decir, sobrepasó esas entradas únicamente en ₡ 517.365.91, a las de este año.

Pero no solamente en las entradas hemos batido el record durante el año 34: es también en las salidas que alcanzaron a la suma de ₡ 2.478,193.70, salidas superadas únicamente por el mismo año 29 con la suma de ₡ 2.753,292.05.

Y si nos ufanamos de estas salidas, que bien las habríamos podido reducir en favor de la utilidad anual, pero con sacrificio para el progreso del ferrocarril, es porque ellas están plenamente justificadas y a la vista de todos aquellos que teniendo ojos, quieran ver. *4,021 rieles de 70 libras* colocados en este año, completando así 16 ½ kilómetros de vía nueva; *31,461 traviesas renovadas durante el año; alcantarillas* que perpetuarán, por su resistencia al poder destructivo de los años, el recuerdo de esta administración; *estaciones y campamentos modernos* que verán descendientes nuestros durante varias generaciones; *lastrado técnico de la vía* ya en muchos kilómetros; *cuido esmerado en todos los edificios y en la vía principalmente; conservación perfecta del muelle; electrificación completada* hasta donde ha sido posible; *quebradores de piedra* instalados en la vía para el aprovisionamiento necesario; *mejoramiento en los talleres y en todo el material rodante,* etc., etc. Tal ha sido la inversión cuantiosa llevada a cabo durante el año trascurrido, con provecho para el ferrocarril.

Caja del Ferrocarril

Este departamento ha estado funcionando durante los doce meses del año, sin una incorrección apuntada en sus labores; ha presentado informes diarios cerrados al centavo; y sus depósitos en efectivo en el Banco de Costa Rica alcanzaron a la suma de ₡ 1.945,409.50.

Pagaduría

En su perfecto funcionamiento rivaliza esta oficina con la del Cajero. Sus pagos se han mantenido puntualmente y sin ninguna queja durante el año, a pesar de los miles de jornales que se distribuyeron semanalmente entre los trabajadores y empleados del ferrocarril, del muelle y de las otras dependencias de la empresa.

Proveeduría

Ha trabajado sin ningún obstáculo durante el año y presentó inventarios finales correctos.

Auditor Viajero

En su constante actividad ha sido un diligente colaborador de esta Auditoría. La vigilancia que se ha ejercido ha sido minuciosa y ha dado los mejores resultados.

Inspección de trenes

Como recompensa de un trabajo tenaz en la inspección de trenes, se ha logrado implantar la disciplina más completa, tanto entre el pasaje de los trenes como en los empleados, manteniéndola durante todo el año sin ninguna dificultad.

Control bodega de materiales

Se ha podido este año mantener un control más perfecto en esta bodega, cuya existencia llegaba el 31 de diciembre anterior a la suma de ₡ 558,819.42. El sistema ya queda implantado para los años venideros.

Tarifas

Con ligeras variantes que ha habido que ir acomodando conforme se han ido presentando diferentes casos, se ha mantenido en su mayor parte la tarifa número 14.

Agentes y Conductores

En el rozamiento diario que estos empleados mantienen con la Auditoría, no ha habido durante el año una queja de significancia. Se han sacrificado en su constante trabajo en la hora y el día que se les ha señalado Todos ellos han sido unos abnegados colaboradores en el éxito alcanzado; y como a casi todos los empleados del ferrocarril, sería muy justo un mejoramiento en sus dotaciones.

En general, señor Administrador, esta Auditoría se siente muy satisfecha en comprobar, con los numerosos cuadros estadísticos que presentará a usted el Jefe de la Contabilidad del Ferrocarril, que este año ha sido fuera de toda duda, *el año de mayor éxito para el Ferrocarril.*

De usted muy atento y seguro servidor,

RIC. ACOSTA
Auditor General

CONTABILIDAD

Nº 2825

San José, 21 de enero de 1935

Señor Administrador General
del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico

S. D.

Señor Administrador:

Tengo el gusto de presentar a Ud. mi informe correspondiente al año económico de 1934 y que se contrae a las actividades de los Departamentos de Contabilidad y Estadística a mi cuidado.

Tanto el trabajo en la Contabilidad, como en la Estadística, ha sido fuerte, puesto que los negocios del Ferrocarril han ido en un constante crecimiento, mientras que el personal con que contamos es el mismo en número, que con el que contábamos el año 1933. No obstante, estamos al día en nuestras labores y podemos ofrecer a Ud. una colección completa de cuadros, que presenta el estado económico y financiero de la Empresa, detalles estadísticos de sus diversas actividades y gráficos que muestran su marcha ascendente o descendente de sus múltiples aspectos.

En el año 1932 tuvimos un total de entradas de ₡ 1.742.150.49; en el año 1933 éstas se lograron subir a ₡ 2.647.075.48; esto es, hubo un aumento de ₡ 904.924.99 sobre el año 1932. No obstante ese colosal aumento, las bases estaban echadas y en el año 1934 se llegó a la respetable suma de ₡ 3.277,162.89, obteniendo así un aumento sobre 1933 de ₡ 630,087 41 y de ₡ 1.535,012 40 sobre 1932, habiendo casi doblado aquella suma.

Lleva la Empresa un rumbo definido y va encauzada por la vía del progreso, no siendo raro que para fines del 1935 tengamos la agradable sorpresa de llegar a la meta de los tres millones y medio de colones de entradas en el año.

Al terminar el año 1934 se ha comenzado una nueva línea de explotación, la cual está llamada a alcanzar un desarrollo apenas imaginado: me refiero al transporte de bananos del Pacífico para la exportación.

₡ 573 96 nos ha producido esa incipiente industria por los acarreos habidos en el mes de diciembre, pero es de esperarse que esa suma llegará, en el año de 1935 y sucesivos, a alcanzar muy grandes proporciones.

El 20 de julio de 1934 el señor Secretario de Fomento firmó un contrato con Mr. Geo P. Chittenden, apoderado de la Compañía Bananera de Costa Rica, por el cual el Ferrocarril al Pacífico transportará los bananos de ésta, desde los apartaderos situados a lo largo de nuestra vía, hasta el empalme en San José con el Ferrocarril de la Northern. Ese transporte se hará en carros bananeros de esta última compañía ferrocarrilera y el Ferrocarril al Pacífico percibirá por los servicios allí convenidos, cinco centavos dinero de los Estados Unidos de América por cada racimo de bananos entregado en el empalme de San José o en el muelle de Puntarenas, cuando fueren a ser exportados por aquel puerto y no por Limón. Ese contrato estará en vigor por un período de seis años.

De modo, pues, que el auge alcanzado por este Ferrocarril aun cuando ha superado a todos los deseos y batido el récord en el año que acaba de terminar, obteniendo las entradas más altas que registra su historia (excepción hecha del año 1929, en que estuvo interrumpido totalmente el tráfico ferroviario del Atlántico, debido a grandes derrumbes), no debemos creer que ha llegado a su máximum de desarrollo; todavía existe un margen de ensanchamiento en sus actividades y bastará con seguir adelante con la política establecida hasta ahora, para ver estos vaticinios convertirse en realidades.

***

Entradas:

Las entradas totales de la Empresa, durante el año de 1934, fueron de ₡ 3 277,162.89 y de ₡ 2.647,075 40 las de 1933 Esas entradas, subdivididas por departamentos, provienen de:

		1934	1933
Entradas	del Ferrocarril.....	₡ 2644944 75	2275450 90
»	del Muelle...	404271 62	351943 82
»	de la Grúa	8995 20	5465 22
»	Fuerza eléctrica.... .	152128 31	1195 00
»	Quebrador Dantas. ..	51475 96	
»	Quebrador Barranca..	13746 16	12681 59
»	Fábrica de Hielo.....	1180 89	347 12
»	Cañerías.....	420 00	*8 17*
		₡ 3277162 89	₡ 2647075 48

Del cuadro anterior se desprende que cada una de las diferentes fuentes de entradas, tuvo un aumento en el año 1934 sobre lo producido en 1933. Vamos a dar algunas explicaciones al respecto, que ayudarán a entender bien estos números.

Entradas del Ferrocarril

Nos referimos en este capítulo al Ferrocarril propiamente dicho y no a la Empresa en su totalidad.

La principal fuente de entradas ha sido la correspondiente a lo percibido por concepto de «fletes locales».

La tarifa geneal de fletes N° 14, aprobada por el Ejecutivo para empezar a regir el 10 de octubre de 1932 y tal cual se había previsto, ha puesto estos fletes en su justo medio, procurando a la Empresa el rendimiento que se hacía necesario para asegurar su independencia económica, sin perjudir ni a la agricultura, ni a la industria nacionales; tanto los agricultores, como los comerciantes e industriales, parecen estar contentos con las cuotas de fletes que se aplican actualmente en el transporte local de los productos.

Las entradas obtenidas por este concepto, montaron en 1934 a ₡ 1.218,440.31 y en el año 1933 a ₡ 997,932.90, lo cual presenta un aumento de ₡ 222.507.41.

En el total de ₡ 1.218,440.31 va incluído el valor del flete de los carros de lastre suministrados por esta Empresa a la Secretaría de Fomento, para los trabajos de carreteras, el cual fué de ₡ 56,814.96.

FLETE LOCAL

Quitando esa partida, para efectos de comparación, tenemos el siguiente cuadro que muestra el aumento en el «flete local»:

Año	Kilos transportados	Valor del flete
1932	53655686	₡ 726211 75
1933	71088492	983016 05
1934	110209401	1161625 35

Como se ve, de 1932 a 1934 el movimiento de kilos transportados se ha más que duplicado; en efecto, el movimiento del año 1932 no es más que el 48.685 o/o del habido en 1934

Arroz

El transporte del arroz aumentó en 1934, así:

	1934	1933
Kilos	6898061	5353923
Fletes	₡ 108243 15	₡ 83742 45

Aumento: 1.544.138 kilos y ₡ 24 500.70 en fletes.

Verduras

El transporte de verduras también fué mayor este año, así:

	1934	1933
Kilos	710189	695325
Fletes	₡ 12312 60	₡ 11088 95

Aumento: 14,864 kilos y ₡ 1,223.65 en fletes.

El maíz y los frijoles sufrieron una pequeña baja en el transporte, no así en el movimiento de trozas de madera que subió de ₡ 54,544.80 en 1933 a ₡ 96,252.50 en 1934 y el transporte de ganado vacuno que subió de ₡ 57.296 05 en 1933 a ₡ 71,610.85 en 1934.

No entro a considerar mayor número de líneas de transporte por flete local, puesto que los cuadros anexos detallan una por una, habiéndome concretado a llamar la atención sobre las principales.

FLETES DE IMPORTACION

La segunda fuente de entradas del año, ha sido la que se relaciona con el movimiento de mercaderías de importación por Puntarenas.

Para el efecto de la comparación, vamos a tomar los fletes brutos, en la forma siguiente:

Flete de importación

Año	Kilos transportados	Valor del flete
Año 1932	17.248,749	₡ 408050 80
Año 1933	24 844,335	489287 63
Año 1934	34 462,632	661541 00

Con los fletes de importación sucede lo mismo que con los fletes locales, que de 1932 a 1934 se ha duplicado el número de kilos transportados, marcando así una línea ascendente en los negocios del Ferrocarril. Este hecho pone de manifiesto varias cosas: en primer lugar, el buen servicio que presta la empresa al comercio importador; luego, que la tarifa de fletes está muy bien calculada y que permite al Ferrocarril competir con ventaja con el otro en bastantes líneas del comercio; que el muelle de Puntarenas trabaja con toda eficiencia y llena debidamente su cometido.

Como una lógica consecuencia, la Aduana de Puntarenas ha visto aumentarse grandemente las entradas en el año 1934, al compararlas con las del año anterior, así:

Aduana de Puntarenas:

Derechos percibidos en 1933	₡ 3960738 30
» » » 1934	4794467 87
Aumento en 1934	₡ 833729 57

(Datos obtenidos de la Contaduría Mayor)

Entre los principales artículos importados vamos a señalar:

	1934		1933	
	Kilos	Colones	Kilos	Colones
Cemento	16 062,370	171737 20	10.738,305	112519 70
Azúcar	807,275	41243 60	144	7 10
Gasolina	4.109 595	126453 70	3.703 831	113531 40
Géneros	555,039	21786 30	244,788	9666 75
Harina	769,289	11614 55	423,422	6674 60
Hierro para techo	759,766	8097 95	312 835	3442 25
Hierro en varillas	780,533	14235 25	640,828	12094 10
Papel de imprenta	1.124 908	21986 30	981,304	19161 45

Etc. etc.

Pasajes

El tercer lugar en importancia de las entradas corresponde al renglón de pasajes, que en el año 1934 llegó a la importante suma de ₡ 434,844.85, mientras que en 1933 no fué mayor de 387,314.00.

La estación que más pasajes vendió fué la de San José, siguiéndole en importancia la de Puntarenas, luego Orotina, Barranca y San Antonio de Belén, etc.

Estación	Primera clase		Segunda clase	
	Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor
San José	15354	₡ 81336 70	18133	₡ 60457 40
Puntarenas	13398	74878 75	17706	56853 25
Orotina	3394	9782 85	14742	21913 60
Barranca	2218	5446 60	6445	10978 70
San Antonio	2025	6986 05	4763	8823 75

En total hubo un movimiento de 158,618 tiquetes vendidos con un valor de ₡ 434,844 85. Al comparar estas cifras con las del año 1933 vemos que el número de viajeros aumentó en algo más de 16,700 en 1934, habiendo producido este aumento la suma bastante importante de ₡ 47,500.00 de más.

La subdivisión de los pasajeros fué en la forma siguiente:

Año	Primera clase	Segunda clase
1934	49,714	108,904
1933	46 475	85,433
1932	47,341	112,436

Los pasajeros transportados en 1934 recorrieron un promedio de 52 kilómetros cada uno y pagaron al Ferrocarril, también de promedio, la suma de ₡ 4.20 cada uno; estas cifras se pueden comparar con las de 1933 en que el promedio de recorrido fué de 50 kilómetros y la suma pagada por cada pasajero de ₡ 4.19,

mientras que en 1932 el promedio de recorrido fué de 47 kilómetros y la suma percibida por cada uno fué de ₡ 3.94; esto en cuanto a los pasajeros de primera clase. Los pasajeros de segunda pagaron, respectivamente, en 1934 ₡ 2.07; en 1923 ₡ 2.02 y en 1932 ₡ 1.69.

Trenes especiales

Las entradas por este concepto alcanzaron a la suma de ₡ 72,412.80, de la cual correspondió pagar al Gobierno la cantidad de ₡ 35,296.81 por servicios que el Ferrocarril le prestó durante el año.

En el año 1933 las entradas por trenes especiales fueron de ₡ 80,662.45 y los servicios prestados al Gobierno por este concepto fueron de ₡ 31,650 80.

Flete de exportación

Las entradas en el año 1934 por este concepto sufrieron una considerable merma: en 1934 ₡ 71,032.75 y en 1933, ₡ 143.206 45, es decir, hubo un 50% de disminución.

Veamos la comparación siguiente:

Fletes exportación	Kilos	Valor
1932	7.228,466 ₡	95596 50
1933	12.620,082	143206 45
1934	6.456,502	71032 75

La disminución principal se debe a la menor exportación de café por la vía del Pacífico según se puede ver en la comparación que se hace en el cuadro respectivo que se acompaña a esta exposición.

Las otras entradas del Ferrocarril se explican por sí solas, con excepción del capítulo de:

Entradas varias: (Varios)

Por concepto de «Varios» hubo en 1934 una entrada de ₡ 37 901 95. Por tratarse de una suma importante hemos creído oportuno presentar un cuadro completo detallado de esa cantidad. No obstante, vamos a referirnos a algunas partidas para dar una explicación sobre ellas:

Por alquiler del local que ocupa el Monopolio de la Gasolina dentro de nuestro patio en San José, percibimos anualmente la suma de ₡ 1,500.00; es una suma muy moderada, pero se ha mantenido baja por conceptuar que el Banco de Seguros es un buen cliente del Ferrocarril y por tratarse de otra institución del Estado.

Por el derecho de anuncios en los carros de pasajeros y en las estaciones, el Ferrocarril ha percibido durante el año 1934 la suma de ₡ 757.25.

Por venta de materiales de la bodega o almacén del Ferrocarril se ha obtenido una entrada de ₡ 2 424 94. Es conveniente hacer saber que el Ferrocarril no acostumbra vender materiales y solamente en casos muy determinados se ha roto esa regla, con la debida autorización superior.

Por el derecho a vender sandwiches, refrescos, etc. en los coches de pasajeros de los trenes ordinarios y de excursión, el Ferrocarril se ha anotado una entrada en 1934 de ₡ 733.00.

Los productos de la fundición del Ferrocarril durante el año llegaron a la cantidad de ₡ 18,522 16, cuya partida se tomó como una entrada por haberse aplicado los gastos a los corrientes de explotación.

El resultado de la fundición en 1934 es como sigue:

Productos de la fundición	₡	18522 16
Gastos de la fundición		13495 20
Utilidad bruta	₡	5026 96

Aun cuando en realidad este es un departamento que debiera operarse al costo, no se hizo así durante 1934 por diversas razones, pero ya para 1935 sí lo haremos. La utilidad aparente habida en 1934, bien podría servir para comenzar a formar el fondo de depreciación de ese departamento.

En las «Entradas Varias» se registra una partida de ₡ 3,604.00 que es la suma que la Hamburg Amerika Linie nos pagó por los gastos de supervigilancia de la reparación del daño causado por uno de sus barcos al muelle de Puntarenas, suma percibida en el mes de junio de 1934. Además de esta suma la Compañía Hamburguesa pagó todo lo gastado en esa reparación.

El Gobierno nos ha reconocido la suma de ₡ 3,650.00 por trabajos efectuados por nuestras locomotoras en el acueducto para la cañería de Puntarenas durante los meses de setiembre y octubre de 1934. Esta partida aparece abonada a las Entradas Varias.

Por medio de los Agentes y Conductores se ha recaudado la suma de ₡ 4 592.65 durante el año 1934 como producto de:

Impuesto de toril	₡	900 20
Venta tiquetes andén		1705 90
Alquiler una casa Atenas		580 00
Impuesto de la sal		510 15
Otras partidas menores		896 40

De esas partidas hemos reembolsado lo siguiente: de las ventas de tiquetes de andén ₡ 550.00 a la Gota de Leche de San José y ₡ 1,126 40 al Hospital de San Rafael de Puntarenas; el Impuesto de la Sal se reintegró completo a la Municipalidad de Puntarenas, pues el Ferrocarril únicamente hace el servicio de cobrarlo.

FLETES EMPRESA

Los fletes por cuenta de la empresa disminuyeron bastante en 1934, comparados con los de 1933. Estos fletes, si bien es cierto que se toman como una «Entrada», también lo es que aparecen distribuidos en las respectivas cuentas de «Gastos», sirviendo, pues, únicamente para fines estadísticos.

MUELLE DE PUNTARENAS

El Muelle de Puntarenas durante el año 1934 ha tenido un importante aumento en sus entradas, habiendo producido también un mayor rendimiento a la empresa, según se desprende del siguiente cuadro comparativo:

		1934		1933
Total de entradas	₡	404271 62	₡	351943 82
Total de gastos		232726 28		206174 65
Entrada bruta durante el año	₡	171545 34	₡	145769 17
Menos reserva para fondo de depreciación		84740 40		84740 40
Utilidad neta del muelle	₡	86804 94	₡	61028 77

En el año 1933 hubo un movimiento de 243 vapores y en 1934 se elevó esa cifra a la de 296, de los cuales 215 atracaron al muelle y 81 se quedaron en la bahía.

El servicio de barcos fué muy regular, según puede apreciarse con el siguiente cuadro:

Mes	Atracados	No atracados	Total
1934—Enero	22	2	24
Febrero	22	1	23
Marzo	25	4	29
Abril	20	1	21
Mayo	15	6	21
Junio	13	21	34
Julio	13	5	18
Agosto	14	8	22
Setiembre	14	3	17
Octubre	14	13	27
Noviembre	20	11	31
Diciembre	23	6	29
Totales	215	81	296

El movimiento de carga y descarga de mercaderías aumentó en el año 1934 en 5 194 toneladas, habiendo el muelle desembarcado 42.576,130 kilos y embarcado 6 868,001 kilos, o sea un total de 49 444,131 kilos contra un total de 44.249,292 kilos de 1933 La movilización de esa carga en lo que al muelle concierne, costó a razón ₡ 1.72 por tonelada de mil kilos de promedio.

Por medio del muelle se colectaron ₡ 4,474.20 de los vapores como Impuesto de Faros, suma que fué entregada a la Administración General de Rentas.

GRUA PATIO PUNTARENAS

Esta grúa, que está al servicio público, ha trabajado con mucha mayor intensidad este año 1934 que el año 1933, como se ve del siguiente cuadro:

	1934	1933
Total de entradas	₡ 8995 20	₡ 5465 22
Total de gastos	5919 55	4783 16
Entrada bruta	₡ 3075 65	₡ 682 06

Además de servicios prestados en el muelle de Puntarenas y en la carga y descarga de carros de mercaderías pesadas, la grúa trabajó en el varadero de Pueblo Nuevo de Puntarenas, en donde sacó del agua del estero 3 453 tucas de madera y varó 3 024 tucas, todo durante el trascurso del año 1934. Esto da una idea del trabajo realizado. Toda esa madera fué de particulares.

De la entrada bruta (₡ 3,075 65) hemos separado la cantidad de ₡ 2 500.00 para el fondo de depreciación, de manera que la grúa viene a dejar una utilidad neta en el año 1934 de ₡ 575 65.

PLANTA DE TACARES

Durante el año 1934 hemos comenzado a distribuir entre todos los departamentos que se sirven de luz y fuerzas eléctrica de la planta, el valor proporcional al

consumo mensual a precio de costo, dejando una pequeña utilidad igual al producto de la corriente vendida a particulares y al Gobierno.

Las entradas por fuerza eléctrica fueron de	₡	152128 31
y el costo de operación de la planta de		84318 94
Produciendo una entrada bruta de ...	₡	67809 37
Menos:		
Fondo de reserva para depreciación.		58600 80
Utilidad neta por ventas de corriente ...	₡	9208 57

El servicio que presta el Ferrocarril al Gobierno y particulares, es el siguiente:

A particulares	Por día
San José, al Monopolio de la Gasolina ...	1,450 watts
Turrúcares, a varias personas	3,950 »
Atenas » »	50 »
Balsa » » ...	300 »
Escobal » »	250 »
Cascajal » »	150 »
Al día	6,150 »

Al Gobierno	Por día
Escuela de Escobal	100 watts
Campamento ingenieros Cañería Puntarenas.	200 »
Aduana nueva de Puntarenas ...	8,632 »
Paseo de la Playa Puntarenas ...	10,800 »
Caseta de los cañones, Puntarenas ...	800 »
Muellecito de Puntarenas	2,100 »
Aduana vieja Puntarenas	1,150 »
Hospital San Rafael, Puntareeas ...	7,950 »
Al día	31 732 » (12 horas)

Por supuesto, este servicio está sujeto a aumentar y disminuir conforme las necesidades se vayan presentando.

AL FERROCARRIL

La energía consumida por las siete locomotoras eléctricas que tenemos en servicio y que fué de 2 651,894 kilowatts horas, representó un gasto de ₡ 98,118.48; se consumió fuerza eléctrica por los diferentes departamentos, especialmente en los talleres, en cantidad de 474,424 Kwh. con un costo de ₡ 21,044 31 y el consumo general de luz eléctrica durante el año fué de 535,578 Kwh. en el Ferrocarril y en los diversos departamentos del Gobierno y particulares, cuyo costo fué de ₡ 23,756.95

Además de eso, en cumplimiento de las cláusulas del contrato respectivo, el Ferrocarril suministra a los señores Pinto, en su hacienda de Tacares de Grecia, fuerza de una máquina pequeña trifásica, de una potencia de 190 HP en cantidad de 500 Kwh. más o menos por mes, o sea un total de 6 000 Kwh. por año. Este servicio no produce ninguna entrada al Ferrocarril por ser en compensación de ventajas obtenidas en el mencionado contrato.

La capacidad de la planta, según informes del señor Fortuniak, de acuerdo con la afluencia de agua obtenida es de 4,500 Kwh. y de la energía generada se pierde aproximadamente un 4 % en las líneas de trasmisión.

QUEBRADOR DE PIEDRA DE DANTAS

Este quebrador, de reciente construcción, ha venido trabajando con bastante regularidad. Durante el año 1934 entregó 999 carros de piedra de los cuales 82 fueron de piedra en bruto y 917 quebrada y seleccionada por tamaños.

El total de entradas fué de	₡	51475 96
Con un gasto de		37433 83
Produciendo una entrada bruta de	₡	14042 13

El edificio y montaje de este quebrador fué construído y hecho por la Secretaría de Fomento, habiendo sido posteriormente entregado al Ferrocarril para su explotación. Debido a esta circunstancia no se estimó depreciación en el año 1934, pero en 1935 sí se hará.

QUEBRADOR DE PIEDRA DE BARRANCA

El quebrador de Barranca quebró 1,810 metros cúbicos y 962 decímetros durante el año 1934 y entregó además, 281 metros cúbidos de piedra redonda; todo esto con un valor total de ₡ 13,746.16.

	1934		1933	
El total de entrados fué de	₡	13746 16	₡	12681 59
Con un gasto de		10481 87		14182 83
Entrada bruta en 1934	₡	3264 29		
Gasto bruto en 1933			₡	1501 24
Fondo de depreciación ambos años ...		300 00		300 00
Utilidad neta en 1934	₡	2964 29		
Pérdida neta en 1933			₡	1801 24

En el año 1934 se instaló un quebrador nnevo, logrando reducirse grandemente los gastos y eliminar la pérdida que hubo de soportarse eu el año anterior.

FABRICACION DE HIELO

La maquinita de hacer hielo, instalada en los talleres de San José, sirve para abastecer a los trenes y a algunas de las Agencias de los climas calientes, prestando muy útiles servicios

Se opera por medio de un motor eléctrico y el costo de fabricación es bastante reducido, habiéndose invertido en el año la suma de ₡ 1,180.89, cuyo costo se prorrateó entre los diferentes departamentos beneficiados con ese producto.

Antes de instalar esta maquinita había que comprar el hielo diariamente y a pesar de no surtir a tantos departamentos, el costo era mayor; de manera que se ha realizado una economía, sobre todo si tomamos en cuenta que esa planta estaba abandonada en Guanacaste.

SERVICIO DE CAÑERIA

La empresa tuvo una entrada durante el año 1934 de ₡ 420.00 por agua suministrada de su cañería a diversas personas particulares.

La lista de abonados al 31 de diciembre es la siguiente:

Ramón Rodríguez	Quebradas	1/4"	
Carlos Barahona	La Rioja	1/4"	
Rafael Chipsen	Barranca	1/2"	
Ramón B. Gutiérrez	Barranca	1/2"	
Hortensia Jiménez	Barranca	1/4"	
Ernesto Milanés	Barranca	1/2"	
Príncipe Segismundo	Gregg	1/2"	
Príncipe Segismundo	San Miguel	1/2"	2 pajas
Carlos París	San Antonio	1/2"	
Juan Sánchez	Barranca	1/2"	
Arturo Schlager	Santa Rosa	1/2"	
Mario Montenegro	Barranca	1/2"	
Laura Avila	Barranca	1/4"	
Francisco Arroyo B	Escobal	1/2"	

Se dan, además, varios servicios gratuitos y otros en compensación de ventajas obtenidas por ei Ferrocarril en épocas anteriorss.

Maximiliano Soto F.	Barranca	1/2"	
Enrique Pinto	Carrizal	1/2"	
Miguel Rodríguez Villarreal.	Ceiba	1/2"	2 pajas
Casa de Escuela	Escobal	1/2"	
Ramón Rodríguez	Escobal	1/2"	

Detalladas ya las diferentes fuentes de entrada de la empresa, vamos ahora a dar algunos informes sobre algunos aspectos de las salidas para entrar luego en otras consideraciones.

GASTOS DEL FERROCARRIL

Los gastos del Ferrocarril propiamente dicho, aumentaron grandemente en el año 1934 y vamos a explicar los motivos que hubo para ello. Antes, establezcamos la comparación en la forma siguiente:

Total de gastos en el año 1934	₡	2106123 27
Total de gastos en el año 1933		1528888 26
Aumento habido en 1934..	₡	577235 01

En los cuadros adjuntos se ven claramente los diferentes aumentos en los gastos, pero vamos a referirnos a las siguientes partidas:

		Aumento en 1934
Consumo de corriente eléctrica	₡	130555 91
Combustible locomotoras vapor		25632 25
Servicio de trenes—Sueldos.		34292 96
Servicio de trenes—Otros gastos		3587 26
Reparación de locomotoras eléctricas ...		38396 43
Equipo retirado		22236 71
Renovación de traviesas		44747 65
Renovación de rieles		274175 26
Suman estas partidas	₡	573624 43

El consumo de corriente eléctrica—fuerza y luz—no se tomaba en cuenta en el año 1933, como ya expliqué en otro capítulo, sino que se comenzó a distribuir entre los diferentes departamentos de la empresa en el corriente año. De manera que esta partida ha venido a aumentar los gastos propiamente dichos del Ferrocarril, ya qne antes quedaban circunscritos a la Planta.

Con motivo del mayor movimiento de tráfico habido en 1934, hubo necesidad de aumentar los gastos relacionados con el combustible consumido por las locomotoras de vapor, con el sueldo del personal de los trenes que trabajó un mayor número de horas, así como los otros gastos que el servicio de trenes demandó.

Las locomotoras eléctricas a mayor trabajo hubieron de sufrir mayores reparaciones, en la proporción señalada en el detalle anterior.

También el equipo viejo y malo se retiró del servicio en cantidad de ₡ 22,236.71, a fin de ir dejando únicamente las unidades rodantes buenas, que presten y reunan las debidas garantías.

La renovación de traviesas fué considerable, con un buen aumento sobre el año anterior. En el año 1934 se colocaron 32,078 traviesas, contra 25 082 en el año 1933.

La renovación de rieles ha sido constante en todo el año 1934 Del lote recibido en 1933 se colocaron en 1934, 3,282 y del segundo lote también se colocaron 4,021 rieles, haciendo esto un total de 7,303 con un costo original de ₡ 295,409 57. A este costo debemos agregar lo gastado en las cuadrillas que ascendió a ₡ 10,312.16 y una pequeña partida de materiales usados por ₡ 98 80, resultando un costo de ₡ 305 820 53 por la colocación da los mencionados 7.303 rieles.

A esa suma global hemos deducido el producto de la venta de 1893 rieles viejos, de los levantados de la vía para ser repuestos, con un producto de ₡ 31,645.27, apareciendo, por consiguiente, la cuenta número 4—Renovación de rieles—con un saldo de ₡ 274,175 26.

El día 31 de diciembre de 1934 había una existencia de rieles nuevos para ser colocados, de 2,220, más 2 en mal estado, según inventario practicado por el Maestro de Caminos.

Quedan así explicados los aumentos habidos en las gastos.

EXPORTACION DE CAFE POR PUNTARENAS

La exportación de café por la vía de Puntarenas ha sufrido una considerable merma debido, en primer lugar, al fuerte reembolso en dinero efectivo que hace el Ferrocarril del Norte a los exportadores que usan su vía para el despacho del café, como una compesación o—como dice la respectiva circular—«bonificación para cubrir los gastos de carretaje a favor de los exportadores que hagan sus embarques de café por Puerto Limón».

Esa «bonificación» ha sido, durante la presente cosecha del café, de ₡ 16.00 para los cafetaleros de Palmares y San Ramón; de ₡ 12.00 para los de San Jerónimo y Sarchí; de ₡ 10.00 para todos los demás, desde Paraíso y Cartago inclusive, hasta Grecia, San Pedro de Poás y San Isidro de Alajuela, incluyendo, por supuesto, todo el café de la Meseta Central.

Comparando los años 1933 y 1934, tenemos las siguientes cifras:

	F. C. al P.		
Total transportado en 1933.	181635	sacos con	12287387 kilos
Total transportado en 1934.	95030	sacos con	6209956 kilos
De menos en 1934..... ..	86605	sacos con	6077431 kilos

La diferencia se produjo en la forma siguiente:

	EE. UU.	Europa	Otros	Total	
Transportados en 1933	77254 s/	104318 s/	63 s/	181635	sacos
Transportados en 1934	14640	80389	1	95030	»
De menos en 1934	62614	23929	62	86605	»

El producto de los fletes en ambos años fué como sigue:

Año	Bruto	Bonificación	Neto	Por Ton.	Por saco
1933	₡ 176272 05	₡ 59926 21	₡ 116345 84	₡ 9 47	₡ 0 64
1934	87798 15	20888 70	66909 45	10 77	0 70

Estos datos se refieren a los años económicos de 1933 y 1934; vamos ahora a referirnos a las cosechas de café, de 1° de octubre a 30 de setiembre, que es en la forma en que se lleva la estadística por la Dirección General del ramo, en el Gobierno, a fin de establecer la debida comparación:

Cosecha de café de 1° octubre 1933 al 30 setiembre 1934:

	Sacos	Kilos	EE.UU:	Europa	Otros
Acarreado por el F. C. al P.	96011	6259527	13025	82975	11
(*) Embarcado en Puntarenas procedente de Guanacaste	895	52793			
(*) Embarcado en Limón	194842	12688976			
Total de la cosecha embarcado	291748	19001296			

(*) Datos suministrados por la Dirección General de Estadística.

Durante las cosechas de café de 1933 y 1934. los fletes del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico han sido a base de ₡ 15.00 la tonelada de 1000 kilos de San José a Puntarenas, concediendo una «bonificación» de ₡ 4.00 por tonelada sobre el café despachado por nuestra vía con destino a Europa, no así sobre el que salga con rumbo a los puertos americanos del Pacífico.

La Northern Railway Company ha estado cobrando a base de dos libras esterlinas la tonelada (£ 2.0.0) desde Alajuela hasta Limón, para las estaciones al Oeste de Paraíso; esto es, hasta donde podría llegar nuestra competencia. Esas dos libras, al cambio actual de ₡ 20.72 por libra, equivalen a ₡ 41.44 por tonelada de mil kilos.

Los fletes marítimos, tomadas en cuenta las diferentes rebajas inmediatas y diferidas de la Conferencia de Vapores, han estado rigiendo en la forma siguiente:

Desde:	Café oro	Café pergamino
Limón a Europa	71/0 neto	84/6 neto
Puntarenas a Europa	93/0 »	106/6 »

Si tomamos en cuenta las diferencias en los fletes y las fuertes bonificaciones del Ferrocarril del Norte, se comprenderá el marcado interés que ha puesto en llevarse el café por su vía. Como ilustración, voy a permitirme presentar el costo de transporte del café de Palmares o San Ramón a Europa, siendo éste recibido en Alajuela por ambos ferrocarriles:

Café de Palmares o San Ramón a Europa

Café en pergamino	Flete del Ferrocarril	Flete de mar	Total
Vía Puntarenas..	₡ 10 40	₡ 110 76	₡ 121 16 neto
Vía Limón	25 44	87 88	113 32 »
Más barato por Limón, por tonelada	.....	.....	₡ 7 84 »

Café en oro			
Vía Puntarenas..	₡ 10 40	₡ 96 52	₡ 106 92 neto
Vía Limón	25 44	73 84	99 28 »
Más barato por Limón, por tonelada	.....	.....	₡ 7 64 »

Esta diferencia en los fletes ha sido la razón por la cual se ha ido perdiendo gran parte del transporte del café por la vía del Pacífico; sin embargo, debemos confesar que el Ferrocarril al Pacífico cree que está llenando debidamente su cometido, puesto que el bajo transporte que proporciona la otra empresa ferroviaria, beneficia grandemente al país y esa tarifa baja ha sido obtenida por la competencia que le estableció este Ferrocarril al otro. Tratándose de un Ferrocarril del Estado, como es éste, estima que sirve bien logrando mantener los fletes bajos, en beneficio de la agricultura nacional.

PENSIONES

Esta Empresa ha gastado, durante el año 1934, la suma de ₡ 19.333.40 en atender al pago de las pensiones concedidas por accidentes del trabajo ocurridos antes de tener el seguro con el Banco Nacional, y de las otorgadas por el Congreso Constitucional en gracia de servicios prestados al Ferrocarril.

También ha invertido la suma de ₡ 42,600.36 en pagar al mencionado Banco de Seguros, las primas correspondientes a la póliza contra accidentes del trabajo, transfiriendo así a esa institución el deber de velar por los lesionados, el pagarles su medio salario durante el tiempo en que dejan de trabajar, el facilitarles la debida atención médica y hospitalización, cuando es del caso, y el de reconocerles las indemnizaciones correspondientes a sus lesiones, de acuerdo con la ley.

Jorge Morera ú. ap.

La pensión a favor de este lesionado, terminó de pagarse el 28 de diciembre de 1934. La Empresa le reconoció, de acuerdo con el fallo del Tribunal de Arbitraje, la suma de ₡ 2,200.50 en dinero efectivo y una renta anual de ₡ 337.50 desde el 30 de setiembre de 1932 hasta el 28 de diciembre de 1934.

Adrián Rojas Guevara

El Tribunal de Arbitraje falló en contra del Ferrocarril, con fecha 15 de febrero de 1934, obligándolo a pagar al lesionado la suma de ₡ 56 00 por su medio salario desde el día del accidente, hasta el de la completa curación, y una renta anual, durante 5 años, de ₡ 840.00, a partir del día 4 de junio de 1932. El día 13 de junio de 1934, esta pensión fué conmutada por su totalidad, habiendo el Ferrocarril pagado al señor Rojas Guevara lo que le correspondía.

Alida Tuck de Guerra

El Congreso, por decreto número 63 de 14 de junio de 1934, concedió a la señora Tnck de Guerra una pensión vitalicia de ₡ 75 00 mensuales a cargo del Ferrocarril al Pacífico.

Aun cuando el decreto no lo dice, esta pensión fué concedida en virtud de largos servicios prestados a la empresa por el esposo de la señora Tuck, don Adolfo Guerra Cedeño, quien se encuentra hoy viejo e imposibilitado para ganarse la vida.

Hijos de Juan Tuck Peña

Esta otra pensión, otorgada por decreto número 64 del Congreso, de fecha 14 de junio de 1934, a favor de los menores Carmen Yolanda, Angel Eduardo, Jnan Rafael y María Teresa, todos Tuck Heilbron, hasta qne cada uno de ellos llegue a cumplir 18 años de edad, señala la suma en conjunto de ₡ 75 00 mensuales y fué otorgada en atención a los servicios que prestó don Juan Tuck Peña durante más de treinta años como maestro mecánico de este Ferrocarril.

Otras pensiones

Además de esas tres nuevas pensiones detalladas arriba, el Ferrocarril ha cumplido religiosamente con el pago de las pensiones otorgadas en años anteriores y que aún están vigentes.

NUEVO REGLAMENTO GENERAL

El día 6 de abril de 1934 el señor Presidente de la República decretó un nuevo Reglamento General para el manejo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico en sus distintas dependencias y para el movimiento de sus trenes.

Tal reglamento es una obra muy completa y un importante trabajo, original de don Miguel Angel Flores, activo y cumplido Despachador de Trenes de este Ferrocarril.

Cupo al Jefe de la Contabilidad que rinde este informe, tomar parte activa en ese libro, habiendo hecho la redacción de los capítulos referentes a la Administración, la Auditoría, la Contabilidad, el Almacén de Materiales y los motoristas y sus ayudantes; además, hizo la mayor parte de la revisión de pruebas y se ocupó en otros varios aspectos del asunto, como una contribución personal para el mejor éxito de la obra.

EQUIPO RODANTE DESTRUIDO

Durante el transcurso del año sobre que estamos informando (1934), se destruyeron 14 unidades del material rodante, a saber:

2 motores de gasolina
1 coche de pasajeros de primera clase
1 coche mixto, de primera y segunda clases
1 carro plano (plataforma)
1 carro de equipajes
4 carros de ganado
1 carro góndola
1 carro cajón
2 carros conductores (cabooses)

Estas unidades aparecían en los libros con un valor de ₡ 38,861.71, pero teníamos acumulado ya un fondo para su depreciación montante a ₡ 14,725.00, debitando, por consiguiente, a la cuenta de explotación número 35 con el saldo en descubierto de ₡ 24.236 71.

INVERSION EN MATERIAL RODANTE

El saído de la cuenta por material todante el día 1.º de enero de 1934 era de		₡ 2921456 55
y el día 31 de diciembre subió a.....		3146193 03
lo cual presenta un aumento durante el año 1634 de.....		₡ 224736 48

Ese aumento se explica en la siguiente forma:

Valor de las nuevas unidades y de sus mejoras y adiciones		₡ 276398 19
Menos:		
Unidades destruídas totalmente....	₡ 38861 71	
Partes tomadas ds las unidades destruídas para usar en las reconstrucciones de otras	12800 00	
Toial del valor de las unidades destruídas y reconstruídas en 1934		51661 71
El material rodante aumentó en 1934 en la suma de		₡ 224736 48

Por separado tengo el gusto de presentar un detalle completo de las unidades totalmente destruídas; respecto a las reconstruídas, cuyas partes han sido aprovechadas, son las siguientes:

Locomotora número 16, partes aprovechadas por valor de..... ₡	2000 00
Carro de ganado número 702, partes aprovechadas por valor de	600 00
» » » » 718 » » » » »	1000 00
» caboose » 3011 » » » » »	200 00
Coche pasajeros » 109 » » » » »	500 00
Motor número 31, partes aprovechadas por valor de..... ...	500 00
Coche de 2.ª transformado en 1.ª, partes aprovechadas por valor de	8000 00
Suman en total .... ₡	12800 00

En este año se pusieron en uso los seis últimos ccches Greeg armados y terminados en los talleres de esta empresa; su costo fué de ₡ 126,108.22, en la formo slguiente:

Coche número 74	₡ 21853 70		
» » 75	20400 96		
» » 76	21116 17		
» » 77	20360 49		
» » 78	21206 37		
» » 79	21170 53	₡	126108 22

Se cambiaron los carretillos, por nuevos, a los coches siguientes:

Coche número 62	₡	5733 35		
» » 68		5733 35		
» » 70		5733 35		
» » 71		5733 35		
» » 72		5733 35	₡	28666 75

Se hicieron reparaciones de consideración a los siguientes motores:

Motor número 32	₡	5136 46		
» » 39		2955 37		
» » 40		3038 40		
» » 49		493 47	₡	11623 70

Se canstruyeron cuatro carros para conductores (cabooses) así:

Caboose número 3008 ...	₡	6401 45		
» « 3009....		8185 13		
» » 3010...		8216 07		
» » 3011....		6916 99	₡	29719 64

El 20 de febrero de 1934 se puso al servicio el carro dispensario nuevo, cuyo costo fué de	₡	6322 15
Ocho carros góndolas sufrieron importantes reparaciones, los números 802, 809, 819, 822, 827, 828 829, 830, con un costo de		21259 60
Se construyó un carrito trolley número 33 por		376 96
Se cambiaron carretillos al carro plano número 327 y al carro cajón número 522, costando ambos la cantidad de		4500 00
Fueron reparados completamente los carros de ganado números 700, 702 y 718 con costo de		9717 62
Al carro tanque número 5,001 se le pusieron carretillos nuevos con precio de costo de		2250 00
Se arregló la locomotora número 16 para que pueda quemar petróleo, habiendo costado ese trabajo....		2003 55
A la locomotora número 24 se le pusieron carretillos nuevos, con valor de		2250 00
Se puso al servicio el coche de pasajercs número 64, después de reparado, con costo de....		6400 00
Por último, a la locomotora eléctrica número 4 se le colocó un motor nuevo, cuyo valor es de.....		25200 00
Lo que da un total	₡	276398 19

EDIFICIOS

Durante el año 1934 hubo que destruir los siguientes edificios y estructuras por hallarse en mal estado y ser necesaria su reconstrucción:

Edificio número 64	Estación vieja	Concepción	₡	473 49
» » 84	»	Hidalgo.		50 00
» » 127	Subestación	Puntarenas		30000 00

Edificio número	78	Estación de Mastate	₡	400 00
»	» 87	Campamento Cascajal		600 00
»	» 88	Otro campamento Cascajal		800 00
»	» 162	Estación de Montecillos		20 00
»	» 167	Tanque de agua Alajuela.....		300 00
»	» 169	Tornamesa Alajuela		8000 00
»	» 126	Casa Administrador Puntarenas.		6000 00
		Valor según cuenta inversiones.	₡	46643 49

En cuanto a nuevas construcciones y reparaciones de importancia, diremos que en 1934 se terminaron las siguientes:

Nueva estación de Concepción	₡	67860 20
Nueva subestación eléctrica Puntarenas		54725 84
Andén de la estación Sabana		5713 35
Taller para los pantógrafos, San José		5851 52
Casa para el Administrador, Puntarenas		18000 00
Estación de Hidalgo		2878 17
Caseta para baterías del telégrafo, San José		2134 92
Instalación eléctrica San Antonio Belén		2482 43
Instalación eléctrica de Caldera		3921 98
Campamento de Orotina.....		1385 87
Mostradores vivanderas Río Grande		1478 27
Tanque séptico Alajuela		794 65

Instalaciones eléctricas de:

Ciruelas	441 65
Turrúcares	945 95
Atenas....	56 55
Balsa.....	1311 29
Escobal	1596 23
Quebradas	1625 08
Concepción	273 49
Orotina	201 85
Puntarenas.....	66 30
Galerón anexo oficina ingeniero, San José.....	307 57
» para herramientas, sección Pavas....	232 60
» línea de contacto, San José...	851 83
Campamento de Concepción	205 21
Baño en la bodega de Orotina	77 28
Pajarera patio San José .. .. --	284 05
Portón de hierro planta Tacares	404 24
Caseta bóveda fulminantes San José	60 50
» compresor taller eléctrico	452 35
» transformador Turrúcares .... ---	253 41
» teléfono kilómetro 45 ½	385 49
» baterías telégrafo Puntarenas	960 21
» puente río Torres	312 47
» puente Virilla	312 47
» puente Río Grande	59 43
» romana patio San José.	50 27

Caseta guarda patio San José	₡	411 14
Tanque séptico Orotina		231 78
Tanque séptico Esparta		226 88
Suman	₡	179824 77
Menos: valor de los edificios destruídos		46643 49
Aumento en inversiones Edificios	₡	133181 28

VIA Y RAMALES

Las mejoras hechas durante el año 1934 montan a la suma de ₡ 23,544.16, según el siguiente detalle:

Switches

3	switches	patio San José	₡ 1521 94
2	»	Electriona	990 00
1	»	tajo Florencia	161 40
2	»	Atenas	990 00
2	»	Balsa	990 00
1	»	Mangos	499 26
2	»	Escobal	990 00
2	»	Dantas	160 46
2	»	Caldera	4860 26
4	»	Barranca	2841 37
1	»	Barbará a Puntarenas	898 07
Una tornamesa		Río Grande	1726 73
»	»	Alajuela	462 97
»	»	Quebradas	565 81
»	»	Concepción	33 97
»	»	Dantas	26 93
Guardaganado		de Río Grande	75 02
	»	Orotina	68 20
Semáforos:		Pavas	142 03
		San Antonio	90 70
		Ciruelas	14 70
		Atenas	79 96
		Balsa	121 68
		Escobal	175 81
		Quebradas	192 29
		Concepción	156 48
		Caldera	152 60
		Barranca	124 51
Chiqueros patio maderas de Puntarenas			289 07
Muro de retención en Concepción			1326 43
Muro del Quebrador de Dantas			901 84
Terreno Concepción de Atenas 637.50 m²			1345 00
Terreno de Esparta. Gastos escritura			56 38
Puente colgante Planta Tacares			172 62
Aumento en inversiones. Vía y ramales		₡	23204 49

MOBILIARIO Y UTILES DE OFICINA

Durante el año 1934 se hicieron las siguientes adiciones por valor de ₡ 14,153.06.

Una romana para la bodega de Alajuela	₡	2947 73
Una radio para la estación de Concepción		265 00
Una radio para la estación de Cascajal		265 00
Una radio para la estación de Caldera		265 00
Máquina Underwood para la Administración		540 00
Escalera para la Administración		21 00
Dos máquinas calcular para la Contabilidad		3400 00
Dos máquinas Royal para la Contabilidad		1381 25
Una máquina L C. Smith para la Contabilidad		531 25
Una máquina Duplex » » »		2295 00
4 mesitas para máquina » » »		63 10
Un martillo para la Contabilidad		2 90
Un revólver para guarda de Orotina		50 00
15 capas de hule para los guardas		173 13
Escalera oficina Jefe Guardas		45 76
Una romana para el almacén de materiales		100 00
Estantes para el » » »		969 45
Una mesa para el despacho de trenes		191 49
Una cómoda para maquinistas Puntarenas		144 87
Un reloj eléctrico para Oficina Tráfico		250 00
Armario para taller electro-mecánico		24 90
Estantería para subestación Puntarenas		116 65
Máquina escribir para ingeniería		100 00
Estante para la ingeniería		9 58
Aumento en inversiones. Mobiliario	₡	14153 06

MAQUINARIAS Y HERRAMIENTAS

Durante el año 1934 se compraron maquinarias y herramientas por un valor de ₡ 78,337.51, según el siguiente detalle:

Adiciones a la máquina de hacer hielo		₡	755 63
Doce carritos para la vía			3611 87
Una hornilla arenera, taller San José			672 45
Un transformador para locomotora eléctrica, de repuesto, 15,000 volts, taller eléctrico.			38250 00
Quebrador de Dantas			11064 50
	Quebrador pequeño	₡ 2633 06	
	Compresor	3366 42	
	6 pares de muelas	4970 98	
	Otros, Herramientas	94 04	
Nuevo quebrador Barranca			9123 30
Taller mecánico, varias herramientas			494 49

Taller reparación			₡ 7054 37
2 máquinas ebanistería	₡	3500 00	
Máquina dobladora rieles		3254 37	
Máquina de doblar		80 00	
Máquina engrapar		80 00	
Máquina moldear		60 00	
Máquina dobladillar		50 00	
Máquina acordonar		15 00	
Bigornia		15 00	
Taller eléctrico			3944 30
Compresor	₡	3813 00	
Dos sargentos carpintero		46 00	
Llaves y alicates		60 30	
Cautil eléctrico		25 00	
Taller Línea de Contacto			147 80
Banco y escaleras			
Bomba centrífuga para la vía			460 09
Niveles y llaves para la vía			258 96
Extinguidor de incendios muelle Puntarenas			2528 75
Manos: herramientas pagadas por empleados			*29 00*
Aumento en inversiones. Maquinaria y herramientas			₡ 78337 51

LINEAS DE DISTRIBUCION ELECTRICA

La inversión en este capítulo aumentó durante el año 1934 en ₡ 7,942.19, en la forma siguiente:

Línea de contacto de la Redonda, San José	₡	2203 40
Línea de contacto del switch del Monopolio de la Gasolina, San José		198 15
Línea de contacto del switch Lang, Alajuela		749 05
Torre de concreto para pararrayos y transformador, Ciruelas		101 49
Torre para línea de contacto, sin colocar		559 00
Línea de contacto del switch Ceiba		179 60
Línea de contacto del switch Barranca		74 55
Descargadores rayos línea contacto, vía		3441 40
Transformador para Dantas		333 64
Transformador para Caldera		101 91
Total	₡	7942 19

MUELLE

En el Muelle de Puntarenas se hizo una adición consistente en un portalón, con costo de ₡ 122.69.

Dejo así explicados los aumentos habidos en las diferentes cuentas de Inversiones.

PLANILLAS POR PAGAR

El día 31 de diciembre de 1934, el pagador tenía en su poder dos giros contra el Tesoro Público, así:

Giro número 864 por	₡	621 80
Giro número 865 por		8403 90
Que suman	₡	9025 70

Esos giros fueron expedidos para pagar las siguientes planillas:

Nº 1998	— Cuadrillas del muelle	₡	621 80
2000	— Cuadrillas del muelle		2191 50
2018	— Grúa de Puntarenas		107 30
2024	— Campamento Cascajal		40 55
2140-94	— Cuadrillas de la vía		6064 55
	Total ..... -	₡	9025 70

CAJA CHICA

En tramitación se hallaban, al 31 de diciembre, dos giros para cubrir el saldo de la Caja Chica, a saber:

Nº 2543	por ₡	783 50	cobrado el 7 de enero 1935
2561	por	1629 85	cobrado el 26 de enero 1935
Suman en total	₡	2413 35	de acuerdo con el Mayor.

PARA TERMINAR

Tengo el gusto de acompañar una serie de cuadros de Contabilidad y Estadística, que presentan todos los detalles del movimiento habido en la Empresa durante el año 1934 y sus comparaciones con años anteriores, según lista adjunta.

Soy del Sr. Administrador General, muy atento servidor,

M. A Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad y Estadística.

Lista de los cuadros que se adjuntan al informe del Jefe de la Contabilidad, al 31 de diciembre de 1934

1 — Productos entregados al Tesoro Público.
2 — Presupuesto de gastos al cerrar el período.
3 — Balance general al 31 de diciembre de 1934.
4 — Fondo acumulado para Depreciación.
5 — Subdistribución del fondo de Depreciación.
6 — Detalles inversión en vías y ramales.
7 — Resumen del inventario del material rodante.
8 — Detalle del equipo rodante destruído en 1934.
9 — Equipo de trabajo, maquinarias y herramientas.
10 — Mobiliario y útiles de oficina.
11 — Líneas de alimentación.
12 — Estado de caja al 31 de diciembre de 1934.
13 — Estado de cuentas de Agentes y Conductores.
14 — Cuentas personales deudoras y acreedoras.
15 — Cuentas pendientes de cobro.
16 — Detalle de la cuenta Mejoras y Adiciones.
17 — Comprobantes pendientes de pago.
18 — Liquidación de la cuenta del Pagador.
19 — Facturas por pagar.
20 — Estado general de ganancias y pérdidas.
21 — Muelle de Puntarenas.—Estado comparativo anual.
22 — Muelle de Puntarenas.—Estado comparativo por meses.
23 — Quebrador de piedra de Barranca.—Producción.
24 — Quebrador de piedra de Dantas.—Producción.
25 — Explotación.—Producto neto.
26 — Estadística de pasajeros—Por estaciones.
27 — Comparativo de pasajes vendidos por estaciones 1928/1934.
28 — Estadística de pasajeros.—Por meses.
29 — Comparativo de pasajes vendidos por meses 1928/1934.
30 — Detalle de la cuenta «Productos Varios».
31 — Comparativo productos y gastos explotación por meses.
32 — Comparativo productos y gastos explotación por años 1925/1934.
33 — Productos y gastos explotación por meses.—Años 1927/1934.
34 — Kilometraje de trenes y carros.—1934.
35 — Tonelaje bruto arrastrado por kilómetro.—1934.
36 — Traviesas renovadas durante 1934.
37 — Energía desarrollada por la Planta de Tacares.
38 — Energía consumida por las locomotoras—1934.
39 — Consumo de petróleo
40 — Estadísticas de encomiendas y equipajes.
41 — Estadística de fletes.—1934.
42 — Cemento importación transportado.
43 — Mercaderías y manufacturas generales.
44 — Productos de la agricultura nacional.
45 — Productos de la industria nacional.
46 — Ganados.
47 — Maderas.
48 — Estado comparativo de flete comercial.—Años 1927-1934.

San José, 17 de enero de 1935.

Señor Administrador General

S. D.

Tengo el gusto de presentar a usted los datos relativos a la explotación de esta empresa correspondientes al año 1934, en la forma siguiente:

Entradas	Año 1934	Año 1933
Flete local	₡ 1218440 31	₡ 997932 90
Flete importación	646277 10	485427 88
Flete exportación	71032 75	143206 45
Flete bananos	573 96	
Total de fletes	₡ 1936324 12	₡ 1626567 23
Pasajes	434844 85	387314 00
Encomiendas	57585 55	47243 60
Exceso equipajes	4020 15	4946 15
Bodegajes	1675 60	1701 40
Trenes especiales	72412 80	80662 45
Movimiento carros	23285 70	15394 40
Varios	37901 95	10155 62
Subtotal	₡ 2568050 72	₡ 2173984 85
Fletes empresa	76894 03	101466 05
Total entradas F. C.	₡ 2644944 75	₡ 2275450 90
Otras entradas:		
Muelle Puntarenas	404271 62	351943 82
Grúa	8995 20	5465 22
Fuerza eléctrica	152128 31	1195 00
Quebrador Dantas	51475 96	
Quebrador Barranca	13746 16	12681 59
Fábrica de hielo	1180 89	347 12
Servicio cañerías	420 00	*8 17*
Gran total entradas	₡ 3277162 89	₡ 2647075 48

Del cuadro anterior se desprende, al comparar la suma del subtotal del año 1934 con la del 1933, que hubo un aumento en los negocios propios del Ferrocarril de casi cuatrocientos mil colones (₡ 394,065.87) en el año que acaba de terminar, lo que da un promedio mensual de ₡ 32,838.82.

Se trata, pues, de aumento considerable en los negocios, en especial del flete local, que aumentó en	₡ 220507 41
y el de importación, que aumentó en	160849 22
Los pasajes también tuvieron su aumento de	47530 85
las encomiendas de	10341 95
el movimiento de carros de	7891 30
y los productos varios de	27746 33
La exportación de bananos ha comenzado con	573 96

Han disminuído las entradas por concepto de:

Exportación en	₡	72173 70
Exceso de equipajes		926 00
Bodegajes		25 80
Trenes especiales		8249 65
y los fletes por cuenta de la empresa en		24572 02

En cuanto a las otras entradas, debemos hacer mención especial de las del Muelle, que aumentaron en ₡ 52,327 80 durante el año; la grúa también trabajó bastante, alcanzando un aumento sobre el año anterior de ₡ 3,529 98 El quebrador de piedra de Dantas, que comenzó a trabajar en este año pasado (9 de junio), produjo una entrada de ₡ 51,475 96 o sea un promedio de ₡ 7,353.70 mensuales, a pesar de que al principio estuvo trabajando en forma muy irregular. El quebrador de piedra de Barranca también se ha anotado un aumento de ₡ 1,064.57; y la fábrica de hielo, que ha trabajado con más regularidad, produjo un aumento de ₡ 838.77.

El servicio de cañerías que presta este Ferrocarril a algunos particulares, le ha producido una entrada de ₡ 420.00 en el año.

Quiere decir que debemos dar un poco más de atención a los asuntos de exportación para volver al punto que teníamos en el año 1933.

Respecto al total de gastos de la empresa, tenemos que en 1934 se gastaron	₡	2478193 70
mientras que en 1933 ese renglón llegó a.		1830936 96
mostrando un aumento en 1934 de	₡	647256 74

que se justifica así:

Los gastos propios del Ferrocarril aumentaron en ₡ 577.235.01, de los cuales corresponden ₡ 252.303 90 al mantenimiento de la vía y sus anexos, esto es, a la renovación de los rieles que se ha estado llevando a cabo ininterrumpidamente; además, ₡ 120 356 87 a mantenimiento del equipo en buenas condiciones, habiéndose retirado del servicio unidades por valor de ₡ 22.236 71 y correspondiendo la diferencia a reparación de las locomotoras eléctricas, carros de carga y cabooses, etc.

Los gastos del transporte también subieron el año pasado en ₡ 199.283 24 sobre el año 1933. En esa suma aparece la partida de ₡ 98,118.48 por consumo de energía eléctrica en el servicio de trenes, que en años anteriores no se estimaba, de modo que el verdadero aumento fué solamente de ₡ 101,164 76 que se justifica con el mayor volumen de negocios representado en el mayor tráfico de trenes.

Los gastos de la Planta de Tacares también subieron en ₡ 8.134 52, pero en esta suma tenemos incluída la parte que le corresponde por consumo de luz en la planta y subestaciones—que anteriormente no se tomaba en cuenta— y cuyo valor es de ₡ 4.029 52 en el año; de modo que el aumento real fué de ₡ 4.105 00 por mayores gastos de operación, jornales, etc.

El producto bruto de explotación fué de ₡ 798.969.19 en 1934 contra ₡ 816,138.52 en 1933, habiendo una disminución que ya queda explicada por el aumento en las gastos.

La Planta de Tacares muestra una entrada por fuerza eléctrica producida de.	₡	152128 31
Con un costo de operación de.....		84318 94
Lo que da una utilidad bruta de	₡	67809 37

Esa utilidad proviene de la reserva que hacemos para el fondo de depreciación, que monta al año a .... ₡ 55886 76
dejando una utilidad neta de..... .. .. 11922 61
que es el producto de la luz y fuerza vendida al Gobierno y a particulares, con un promedio de ₡ 993.66 mensuales, de los que corresponden ₡ 890 00 al Gobierno, por el servicio al hospital de Puntarenas, al Paseo de la Playa, a la Aduana, al Muellecito, etc.

Este año hemos hecho un fondo de depreciación de ₡ 634,890 72 contra ₡ 591,259.32 de 1933, y tenemos una utilidad neta de ₡ 164,078.47 contra ₡ 224,879.20, disminuyendo por el fuerte gasto de la colocación de rieles.

De usted muy atento servidor,

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 1

Productos del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, entregados al Tesoro Público, para crédito de su cuenta con el Supremo Gobierno, durante el año 1934

Enteros hechos en la Administración General de Rentas, en dinero efectivo	₡	1.945,409 50
Impuesto de Muellaje, cobrado por medio de la Aduana de Puntarenas		192,998 49
Total, suma depositada en efectivo	₡	2.138,407 99

Fletes transportados por cuenta del Gobierno	₡	414,041 10
Pases oficiales		30,992 65
Coches, motores y trenes especiales		35,296 81
Materiales suministrados y trabajos hechos		341,128 26
De embarques		1,101 71
Total	₡	2.960,968 52

RESUMEN

Entregado en dinero efectivo	₡	2.138,407 99
Servicios prestados al Gobierno en 1934		481,432 27
Materiales suministrados y trabajos hechos al Gobierno		341,128 26
Total	₡	2.960,968 52

Comparación:

Renta estimada por el Congreso Constitucional, según la Ley General de Presupuesto de 1934	₡	2.700,000 00
Entregado de más por el Ferrocarril	₡	260,968 52

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 2

PRESUPUESTO DE GASTOS.—DICIEMBRE 31 DE 1934

Cuenta	Presupuesto	Ampliaciones	Total	Girado	Disponible al 31 de Dic. 1934
	₡	₡	₡	₡	₡
Administración	17700 00	.....	17700 00	17300 00	400 00
Auditoría	72120 00	.....	72120 00	70713 35	1406 65
Almacén Materiales . .	11760 00	.....	11760 00	11731 70	28 30
Guardas	24390 00	.....	24390 00	23228 95	1161 05
Jefatura de la vía . . .	15960 00	.....	15960 00	11742 55	4217 45
Muelle Puntarenas . . .	21600 00	.....	21600 00	21600 00	.....
Talleres	249744 00	.....	249744 00	239666 84	10077 16
Taller Eléctrico	54948 00	.....	54948 00	47407 70	7540 30
Taller Puntarenas . . .	8377 20	.....	8377 20	8377 20	.....
Cuadrillas de la vía . .	342380 40	.....	342380 40	342380 40	.....
Quebrador Barranca . .	4524 00	.....	4524 00	4429 25	94 75
Tráfico	261360 00	.....	261360 00	238075 00	23285 00
Departamento Eléctrico .	112704 00	.....	112704 00	111621 35	1082 65
Cuadrillas Muelle	108000 00	34350 00	142350 00	132368 32	9981 68
Materiales Eléctricos . .	60000 00	42000 00	102000 00	96823 99	5176 01
Traviesas	100000 00	100000 00	200000 00	187775 25	12224 75
Materiales	100000 00	167000 00	267000 00	266917 74	82 26
Material Rodante . . .	100000 00	62000 00	162000 00	160863 12	1136 88
Pensiones	18168 60	.....	18168 60	14118 20	4050 40
Seguro Acc. Empleados .	30000 00	19000 00	49000 00	45933 36	3066 64
Eventuales	25000 00	50000 00	75000 00	53923 70	21076 30
Seguro Incendio	3000 00	.....	3000 00	.....	3000 00
Anuncios	4000 00	.....	4000 00	4000 00	.....
Combustible	40000 00	80000 00	120000 00	68158 19	51841 81
Seguro Fidelidad	3000 00	.....	3000 00	497 50	2502 50
Grúa Puntarenas	4784 04	.....	4784 04	4783 94	0 10
Materiales Muelle . . .	5000 00	.....	5000 00	3708 13	1291 87
N. Estación Concepción .	40000 00	20000 00	60000 00	60000 00	.....
Materiales Diversos . .	.....	66100 00	66100 00	61001 09	5098 91
Pensión Hijos J. Tuck .	.....	450 00	450 00	450 00	.....
Pensión A. de Guerrero.	.....	450 00	450 00	450 00	.....
Gastos Diversos	.....	9000 00	9000 00	889 70	8110 30
Totales ₡	1838520 24	650350 00	2488870 24	2310936 52	177933 72

Hecho y revisado por
E. Ulloa B.

Vº Bº
M. A Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 3

Balance General al 31 de diciembre de 1934

ACTIVO

Inversiones		₡ 16.594,947 70
Vía y Ramales	₡ 4.621,638 71	
Equipo	3.146,193 03	
Edificios	1.054,561 63	
Maquinaria y Herramientas	756,640 73	
Mobiliario y Utiles Oficina	192,606 67	
Líneas de Distribución	985,726 30	
Acueducto Planta Eléctrica	1.600,000 00	
Muelle de Puntarenas	4,237,581 23	
Menos: Acumulado en el Fondo de Depreciación		1.228,495 04
Valor de las inversiones		₡ 15.366,452 66
Caja		52,339 91
En poder del Cajero	₡ 25,812 31	
Giros del Gobierno	24,114 25	
Giros de Caja Chica	2,413 35	
Existencias		713,743 96
En Almacén Materiales San José	₡ 558,819 42	
En ídem, ídem, Puntarenas	7,493 62	
Traviesas nuevas en mano	19,774 44	
Rieles nuevos en mano	97,780 98	
Papelería nueva en mano	14,925 61	
Petróleo en los tanques	14,454 89	
Switches nuevos en mano	495 00	
Valores de cobro inmediato		1.263,420 99
Supremo Gobierno	₡ 1.253,479 63	
Agentes y Conductores	1,069 35	
Ctas. Personales deudoras	7,712 25	
Cuentas por cobrar	1,159 76	
Depósito A. E. G. a cuenta pedido 2 locomotoras $ 15.000.00		63,750 00
Mejoras y Adiciones, en construcción		222,895 39
Total del Activo — Diciembre 31, 1934		₡ 17.682,602 91

PASIVO

Comprobantes a Pagar	₡	21,219 55
Cuentas Personales Acreedoras		242,390 97
Planillas Pendientes de Pago		9,025 70
Bonificaciones Pendientes de Pago . . .		13,286 10
Depósitos para responder por valor llaves switch		655 00
Facturas Pendientes de Pago		82,618 34
TOTAL DEL PASIVO — Diciembre 31, 1934 . .	₡	369,195 66
CAPITAL — Inversión hecha por el Supremo Gobierno		17.313,407 25
TOTAL DEL PASIVO y el Capital	₡	17.682,602 91

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 4

FONDO ACUMULADO PARA DEPRECIACION

CUENTAS	FONDO DE DEPRECIACION				Depreciación calculada para 1935
	Inversiones Valor según los libros	1933	1934	Total Acumulado al 31 diciembre 1934	
VÍA Y RAMALES					
Puentes	₡ 1.032,400 68	₡ 20,200 00	₡ 20,660 00	₡ 40,860 00	₡ 20,660 00
Alcantarillas	26,325 31	.....	1,316 00	1,316 00	1,316 00
Muros de retención	23,195 81	.....	1,048 00	1,048 00	1,159 42
Materiales vía	1.480,294 66	70,874 84	73,159,96	144,034 80	75,100 18
Trocha	1.026,859 20	.....	.....	.....	.....
Terrenos	1.032,563 05	.....	.....	.....	.....
TOTAL VÍA Y RAMALES	₡ 4.621,638 71	₡ 91,074 84	₡ 96,183 96	₡ 187,258 80	₡ 98,235 60
Equipo Rodante	3,146,193 03	224,648 80	257,297 44	481,946 24	301,319 67
Edificios	1.054,561 63	67,950 00	67,973 41	135,923 41	76,116 43
Maquinaria y Herramientas	756,640 73	37,205 40	38,055 12	75,260 52	43,396 60
Mobiliario	192,606 07	10,800 00	11,974 92	22,774 92	14,805 52
Líneas de Distribución	985,726 30	32,499 96	32,555 64	65,055 60	33,628 30
Acueducto de Tacares	1.600,000 00	31,999 92	31,999 92	63,999 84	32,000 16
Muelle de Puntarenas	4,237,581 23	103,005 40	93,270 31	196,275 71	103,005 40
TOTALES	₡ 16.594,947 70	₡ 599,184 32	₡ 629,310 72	₡ 1.228,495 04	₡ 702,507 68

(Véase el cuadro de subdistribución).

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 5

SUBDISTRIBUCION DEL FONDO DE DEPRECIACION
31 DICIEMBRE 1934

F. E AL PACÍFICO CUENTAS:	FONDO DE DEPRECIACION			Depreciación calcu ada para 1935
	Acumulado en 1933	1934	Tot·l acumulado al 31 de Dic 1934	
Ferrocarril	₡ 434,778 12	₡ 474,589 52	₡ 909,367 64	₡ 532,127 63
Muelle Puntarenas . . .	103,005 40	93,270 31	196,275 71	103,005 40
Grúa Puntarenas	2,500 00	2,500 00	5,000 00	2,500 00
Planta Eléctrica	58,600 80	58,600 80	117,201 60	61,138 78
Quebrador Barranca. . .	300 00	300 00	600 00	1,462 33
Quebrador Dantas . . .	.....	.....	.....	2,122 42
Maq. Hielo	.....	50 09	50 09	151 12
Totales	₡ 599,184 32	₡ 629,310 72	₡ 1.228,495 04	₡ 702,507 68

DETALLES

FERROCARRIL, AÑO 1934:

Reserva hecha durante el año	₡	488749 52
Diferencia por cambios		8000 00
	₡	496749 52
Unidades destruídas		22160 00
Acumulado en 1934	₡	474589 52

QUEBRADOR DE DANTAS.—DEPRECIACIÓN PARA 1935:

Quebrador pequeño	₡	526 60
Compresor		673 28
Máquina de afilar		13 66
6 pares de muelas.....		828 50
Electrif., aceiteras y modelos		80 38
Para acumular en 1935	₡	2122 42

MUELLE DE PUNTARENAS, AÑO DE 1934:

Reserva hecha durarte el año..	₡	84740 40
Por venta de tablestacas		8529 91
Acumulado en 1934	₡	93270 31

PLANTA ELÉCTRICA.—DEPRECIACIÓN PARA EL AÑO 1935:

Edificios de la planta	₡	5730 87
Herramientas		17 75
Maquinaria		23290 00
Acueducto.....		32000 16
Mobiliario.....		100 00
Para acumular en 1935:	₡	61138 78

QUEBRADOR DE BARRANCA.—DEPRECIACIÓN PARA EL AÑO 1935:

Caseta del Quebrador	₡	300 00
Quebrador viejo		250 00
Quebrador nuevo		912 33
Para acumular en 1935..	₡	1462 33

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 6

DETALLES DE LA INVERSION EN VIA Y RAMALES, AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

CUENTAS	Parciales		Valor al 31 de diciembre de 1933	Mejoras 1934	Valor al 31 de Dic. 1934 s/g inversiones	Depreciación 1934	Depreciación 1933	Valor neto al 31 de diciembre 1934	Depreciación estimada para 1935
	₡	₡	₡	₡	₡	₡	₡	₡	₡
1.—PUENTES	.....	.....	1.032,228 06	172 62	1.032,400 68	20,660 00	20,200 00	991,540 68	20,660 00
2.—ALCANTARILLAS .	.....	.....	26,325 31	.....	26,325 31	1,316 00	.....	25,009 31	1,316 00
3.—MUROS RETENCION	.....	.....	20,967 54	2,228 27	23,195 81	1,048 00	.....	22,147 81	1,159 42
Muro Concepción. .	1,326 43								
Muro Quebrador									
Dantas	901 84	.....							
4.—MATERIALES VIA .	.....	.....	1.460,892 44	19,402 22	1.480,294 66	73,159 96	70,874 84	1.336,259 86	75,100 18
Nuevos switches . .	.....		14,902 76						
3—Patio San José.	1,521 94								
2—Electriona	990 00								
1—Tajo Florencia . .	161 40								
2—Atenas	990 00								
2—Balsa	990 00								
1—Mangos	499 26								
2—Escobal	990 00								
2—Dantas	160 46								
2—Caldera	4,860 26								
4—Barranca	2,841 37								
1—Barbará. Puntarenas	898 07								
Nuevas Tornamesas .	.....		2,816 41						
1—Río Grande (motores)	1,726 73								
1—Alajuela (motores)	462 97								
1—Quebradas (motores)	565 81								

1—Concepción (motores)	33 97								
1—Dantas (motores)	26 93								
Nuevos Guardaganados	.....	143 22							
1—Río Grande . . .	75 02								
1—Orotina	68 20								
Nuevos Semáforos .	.....	1,250 76							
1—Pavas	142 03								
1—San Antonio . . .	90 70								
1—Ciruelas	14 70								
1—Atenas	79 96								
1—Balsa	121 68								
1—Escobal	175 81								
1—Quebradas . . .	192 29								
1—Concepción. . . .	156 48								
1—Caldera	152 60								
1—Barranca	124 51								
Chiqueros nuevos . .	.....	289 07							
Para madera. Puntarenas									
5.—TROCHA	.....	.....	1.026,859 20	.....	1.026,859 20	.....	.....	1.026,859 20	
6.—TERRENOS	.....	.....	1.031,161 67	1,401 38	1.032,563 05	.....	.....	1.032,563 05	
Nuevos terrenos adquiridos									
En Concepción de Atenas 637,50 M² . .	1,345 00								
En Esparta	56 38								
	.....	.....	4.598,434 22	23,204 49	4.621,638 71	96,183 96	91,074 84	4.434,379 91	98,235 60

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 7

Resumen del inventario del material rodante al 31 de diciembre de 1934

Número de Unidades	Nombre y clase	Valor en cuenta de Inversiones	Depreciación al 31 de diciembre de 1934	Valor al 31 de diciembre de 1934	Depreciación para 1935
		₡	₡	₡	₡
2	Locomotoras acumulador.....	5000 00	1000 00	4000 00	500 00
1	Coche fúnebre.	1500 00	300 00	1200 00	150 00
7	Locomotoras eléctricas.....	1347066 00	168756 00	1178310 00	84378 00
15	Locomotoras vapor.....	465853 55	69950 00	395903 55	74500 00
14	Carros motores.....	44405 50	7221 06	37184 44	7369 56
2	Coches salón....	26000 00	5200 00	20800 00	2600 00
19	Coches de 1ª clase....	255324 32	17650 00	237674 32	28052 17
7	Coches de 2ª clase..... ..	65059 81	11800 00	53259 81	6400 00
2	Carros equipajes.....	17000 00	3400 00	13600 00	1700 00
47	Carros planos.....	143450 00	33773 32	109676 68	17540 00
118	Carros cajón..... . .	536243 64	67600 00	468643 64	40250 00
21	Carros para ganado	57490 12	17900 00	39590 12	11921 63
29	Carros góndolas.....	78799 89	16510 00	62289 89	14683 65
4	Carros para el Muelle	2000 00	1333 28	666 72	333 52
9	Carros Cabooses..... ..	57768 95	6180 52	51588 43	6575 78
1	Carro de auxilio.	4000 00	800 00	3200 00	400 00
1	Campamento Concepción.	1500 00	600 00	900 00	300 00
2	Carros Tanque.....	15091 10	2568 22	12522 88	1565 36
1	Quemadora de hierba.....	16318 00	1500 00	14818 00	1500 00
1	Carro Dispensario..... ..	6322 15	....	6322 15	600 00
303		3146193 03	434042 40	2712150 63	301319 67

Hecho por

HERNÁN CASTRO CARAZO

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 8

Detalle del equipo rodante destruído durante 1934

Unidad Nº	Clase	Valor Invertido Original	Fondo de Depreciación acumulado	Saldo cargado a Cuenta Nº 35 Explotación
34	Motor	₡ 500 00	₡ 500 00	.....
47	Motor	161 71	125 00	₡ 36 71
61	Coche de Primera clase	7500 00	1600 00	5900 00
107	Coche Mixto 1ª y 2ª	8000 00	2000 00	6000 00
334	Carro plano	3500 00	700 00	2800 00
202	Carro Equipaje	1000 00	1000 00	.....
702	Carro de Ganado	400 00	400 00	.....
709	Carro de Ganado	2000 00	800 00	1200 00
711	Carro de Ganado	2500 00	1000 00	1500 00
718	Carro de Ganado	1000 00	800 00	200 00
802	Carro Góndola	2500 00	1000 00	1500 00
618	Carro Cajón	3000 00	1200 00	1800 00
3000	Carro Caboose	4000 00	2000 00	2000 00
3004	Carro Caboose	2800 00	1500 00	1300 00
	Totales	₡ 38861 71	₡ 14625 00	₡ 24236 71

Menos:

Locomotora Nº 16, reparada y petrolizada, habiéndose estimado el valor de las partes aprovechadas en	2000 00
Saldo cargado a CUENTA EXPLOTACIÓN	₡ 22236 71

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 9

Maquinaria y herramientas—31 diciembre de 1934.

Equipo de trabajo

Saldo en mano el 31 diciembre 1932.....		₡ 50409 57	
Adquirido en 1933:			
Carro campamento Nº 4015	₡ 3000 00		
Mezcladora de concreto.....	6000 00	9000 00	
Adquirido en 1934:			
Bomba centrífuga de 1 ½.....	₡ 719 05		
Extinguidor incendios.....	2528 75	3247 80	
		₡ 62657 37	
Menos:			
Unidades destruídas:			
Carro campamento Nº 1000.....	₡ 1000 00		
Carro campamento 4101	2000 00		
Grúa 6002.....	5000 00	8000 00	₡ 54657 37

Maquinaria:

Saldo en mano el 31 diciembre 1932..... ...		₡ 596372 50	
Adquirido en 1933:			
Motor Taller Eléctrico	₡ 100 00		
Máquina hacer hielo, San José.	1115 68		
Mangueras, 300' x 2 ½".....	1279 62	2495 30	
Adquirido en 1934:			

QUEBRADOR DANTAS

Quebrador pequeño..	₡ 2633 06		
Aceiteras	6 63		
Compresor....	3366 42		
Máquina afiladora.....	13 66		
Electrificación	41 99		
Modelos	31 76		
6 pares muelas.....	4970 98	₡ 11064 50	

QUEBRADOR BARRANCA

Nuevo quebrador		9123 30	

TALLER MECÁNICO

Martillos, llaves etc.....		494 49	

TALLER REPARACIÓN

2 máquinas ebanistería..	₡ 3500 00		
Máquina dobladora de rieles...	3254 37		
» de doblar.	80 00		
» engrapadora.	80 00		
» Diesel moldear.....	60 00		
» dobladillo.....	50 00		
» acordonar..	15 00		
Bigornia.....	15 00	7054 37	

TALLER ELÉCTRICO

2 sargentos carpintero.....	₡ 46 00		
Llaves y alicates.....	60 30		
Compresor..... ...	3813 00		
Cautil eléctrico.	25 00	₡ 3944 30	
TALLER LÍNEA CONTACTO			
Banco	₡ 71 05		
Escaleras...	76 75	147 80	31828 76
		₡ 630696 56	
Menos:			
1 caldera y 1 motor rematados por la Sección de Compras (A. 507)		1600 00	₡ 629096 56
Herramientas:			
Saldo en mano el 31 diciembre 1932.....		₡ 29634 25	
Adquirido en 1934:			
1 hornilla arenera, San José.....		672 45	
		₡ 30306 70	
Menos:			
Perdidas y pagadas por empleados en 1933.	₡ 8 40		
Perdidas y pagadas por empleados en 1934.	29 00	37 40	30269 30
			₡ 714023 23
A esto agregamos:			
Un transformador BT 201/600 para 15000 voltios para locomotora eléctrica, de repuesto, que se halla en el Departamento Eléctrico		₡ 38250 00	
Accesorios maquinaria para hacer hielo en Taller Mecánico, San José.....		755 63	
12 carritos de vía construídos en 1934.		3611 87	42617 50
Saldo maquinarias y herramientas el 31 diciembre 1934.....			₡ 756640 73

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 10

Inventario del moviliario y útiles de oficina al 31 de diciembre de 1934

San José.—Administración — Oficina del Administrador . .			₡	1,440 00
Administración — Oficina del Secretario				3,484 00
Oficina del Jefe de Guardas				1,044 39
Oficina Despachadores de Trenes				3,014 99
Salón de espera, primera clase				159 50
Oficina del Jefe de Tráfico				2,412 50
Agencia de San José				6,578 00
Bodega de Fletes, San José				8,575 29
Capilla del Sagrado Corazón de Jesús				15 00
Oficina del garage				26 50
Oficina del Jefe de los Talleres				1,084 00
Almacén de Materiales				6,165 45
Oficina del Ingeniero Jefe				10,104 17
Oficina Departamento Eléctrico				1,613 95
Proveeduría				3,324 00
Oficina de Archivos				578 65
Oficina del Cajero				4,687 50
Oficina del Pagador				1,848 00
Oficina de la Contabilidad				15,687 62
Oficina del Auditor General				3,346 89
Cuarto de Porteros Auditoría				374 00
Sabana. — Estación (Pulpería)				3,000 00
Pavas	”	. . . . .		836 50
San Antonio	”	. . . . .		4,393 00
Ojo de Agua	”	. . . . .		3,830 00
Ciruelas	”	y bodega		4,650 60
Turrúcares	”	”		5,240 54
Alajuela	”	” y dormitorios		7,858 71
Atenas	”	”		7,761 37
Balsa	”	. . . . .		3,943 00
Escobal	”	. . . . .		3,965 00
Quebradas	”	”		4,367 72
Concepción	”	. . . . .		4,024 50
Hacienda Vieja	”	”		3,765 00
Orotina	”	”		6,370 07
Coyolar	”	. . . . .		4,046 50
Cascajal	”	”		4,116 50
Caldera	”	”		887 00
Barranca	”	”		5,106 48
Esparta	”	” y dormitorios		4,549 00
Puntarenas — Agencia				8,609 50
” Bodega Local				7,979 11
” Aduana				673 50
” Departamento de Café				650 00
” Subestación				116 65
” Jefe de Patio y Cuarto Empleados				2,388 87
” Casa Administrador General				2,249 15
” Jefe Muele. Planta baja				793 00
” Secretaría Muelle. Planta baja				2,570 00

Puntarenas — Archivo y Muelle. Planta baja	₡	1,199 50
" Habitación Jefe Muelle		1,376 00
" Muelle. Bodega Nº 1		1,009 00
" Muelle. Bodega Nº 4		2,662 50
Planta de Tacares		1,979 00
Contabilidad (4 mesitas) adicional		74 40
TOTAL	₡	192,606 07

Cuadro Nº 11

Líneas de distribución eléctrica al 31 de diciembre de 1934

LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN			₡ 75,000 00
Planta a Turrúcares	₡	35,000 00	
Turrúcares a Coyolar		40,000 00	
TROLLEY			
Línea general contacto	₡	660,000 00	
Línea La Redonda, San José		4,987 51	
Línea switch Monopolio Gasolina		198 15	
Línea switch Lang		749 05	
Línea switch Ceiba		179 60	
Línea switch Barranca		74 55	
Descargadores rayos		3,876 95	
Torre pararrayos Ciruelas		660 49	670,726 30
TELÉGRAFOS Y TELÉFONOS			240,000 00
TOTAL			₡ 985,726 30

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 12

Estado de Caja al cerrar las operaciones el 31 de diciembre de 1934

Dinero en efectivo	₡	19,998 31
Cheques contra los Bancos		211 00
Giros del Gobierno, en mano		4,173 00
Vales del Pagador de la Empresa		1,430 00
Saldo según el libro Mayor	₡	25,812 31

Revisado y hallado conforme,

VÍCTOR LÓPEZ
Auditor Viajero

ELIECER CORDERO CH.
Cajero

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Cantabilidad

Cuadro Nº 13

Estado de la cuenta de Agentes y Conductores al 31 de diciembre de 1934

	Saldos Deudores:
Agentes de:	
San José	₡ 537 75
La Sabana	6 00
Las Pavas	5 00
San Antonio de Belén	11 20
Ojo de Agua	15 00
Ciruelas	6 50
Alajuela	37 00
Atenas	15 00
La Balsa	16 00
Escobal	5 00
Quebradas	12 20
Concepción	8 20
Orotina	27 60
Coyolar	15 00
Cascajal	4 90
Caldera	13 70
Barranca	18 05
Esparta	15 00
Puntarenas	102 95
Conductores:	
C. Alfaro	0 10 Cr.
C. Bolaños	31 90
H. Bulgarelli	63 25
E. Cortés	12 75
C. Martínez	84 90
A. Oreamuno	0 10
Maestro de Equipajes:	
R. Castaing	4 50
Total	₡ 1,069 35

Cr. = Crédito.

Héctor Fernández B.
Oficial de Agentes y Conductores

Vº Bº M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabidad

Cuadro Nº 14

Cuentas personales deudoras al 31 de diciembre de 1934

Alvarado & Cía., Felipe J.	₡	4,423 80
Banco Nacional de Seguros		1,332 35
Compañía Bananera de Costa Rica		6 80
González Salazar, José		68 55
Jiménez, Ricardo		3 10
Manharstberger, Carlos		62 25
Smyth & Cía., R. E.		1,143 75
Sánchez Hermanos		256 00
Fait Juan		154 50
Marín, Luis		26 50
Porras, Sixto		80 50
Rojas E., Carlos		11 00
Trigueros, Manuel		41 00
Uribe & Pagés		102 15
Total de saldos deudores	₡	7,712 25

Cuentas personales acreedoras al 31 de diciembre de 1934

Batalla Pérez, Ricardo	₡	18 00
Calvo Barquero, Guillermo		334 35
Christiania Portland Cementfabrik		160 00
Castro B., Ramiro		10 60
Comité Sagrado Corazón de Jesús		387 90
Gurdián R., Raúl		90 00
González Ulloa, Arturo		70 90
Gregg & Co. Ltd.	$ 53,070.08 =	237,464 01
Junta Caridad de San José		1,231 55
Koberg & Cía.		728 25
Limon Trading Co.		11 72
Macaya & Cía., Miguel		43 90
Northern Railway Co.		777 94
Niehaus & Cía., Gmo.		265 70
National Lumber Co.		232 25
Rodríguez Hijos, Clemente		352 95
Steinvorth & Hno. Sucs., W.		210 95
Total de saldos acreedores	₡	242,390 97

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 15

Cuentas pendientes de cobro al 31 de diciembre de 1934

Fecha	Cuenta Nº	A cargo de:		Valor
Nov. 30	427	Rubén Solera	₡	4 75
	506	Cía. Nacional Electricidad		300 00
	520	Rubén Pinto		15 00
	522	Pedro Basabe		1 50
	524	Miguel Rojas V.		3 00
	526	María Monge		3 00
	528	Juan Morales		3 00
	530	Florinda Rojas		3 00
	532	Juan Arrieta		1 50
	534	Francisco Hernández		1 50
	536	Carlos Astorga		1 50
	538	Francisco Fonseca		3 00
	540	Custodio Alfaro		1 50
	542	María Sánchez		3 00
	544	Hortensia Muñoz L.		3 00
	546	Octavio Muñoz		1 50
	548	Pedro Venegas		3 00
	550	José Pérez		7 50
	552	Santiago Miranda		9 00
	554	Blas Hernández		3 00
	556	Vicente Ureña		3 00
	558	Santiago Agüero		2 00
	560	Luis Bedoya		3 00
	562	Nicolás Mora		3 50
	564	Inés López V. Alfaro		5 00
	566	Síndico de Turrúcares		1 00
	570	Santiago Agüero		1 50
	572	Víctor Watson		3 00
	574	Luis Bedoya		5 80
	576	Víctor Watson		3 25
	578	Cía. Bananera Costa Rica		273 06
	580	Banco Nacional de Seguros		12 00
	582	Banco Nacional de Seguros		14 00
	584	Cía. Bananera Costa Rica		300 90
	586	Banco Nacional de Seguros		2 25
	588	Cía. Bananera Costa Rica		154 25
		Total	₡	1,159 76

CONTROL

Saldo noviembre 31 de 1934	₡	957 80
Emitidas en el mes de diciembre de 1934		1,235 76
Suma	₡	2,193 56
Cobradas en el mismo mes de diciembre		1,033 80
Saldo al 31 de diciembre de 1934	₡	1,159 76

Hecho por

E. Ulloa B.

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 16

Detalle de la cuenta «Mejoras y Adiciones»

Trabajos en ejecución—aún no terminados—y sumas invertidas al 31 de Dicbre. de 1934

EQUIPO			₡ 30,422 21
Coche Nº 109		₡ 10,705 88	
Materiales	₡ 5,591 27		
Planillas	4,614 61		
Plataforma del Nº 61	500 00		
Coche equipajes Nº 203		2,562 96	
Materiales	₡ 1,637 24		
Planillas	925 72		
Motor Nº 31		500 00	
Mitad valor del 47 viejo			
Carro ganado Nº 713		2,250 00	
Carretillos nuevos			
Locomotora eléctrica Nº 11, patio San José		14,403 37	
Planillas	₡ 2,443 32		
Materiales	960 05		
Motor EKB-65-MF-25.228/82 . .	11,000 00		
EDIFICIOS, PATIOS Y ANEXOS			₡ 42,677 09
Instalación eléctrica en el cargadero de arena en Caldera. Materiales . .		₡ 304 09	
Instalación eléctrica en la estación de Esparta		1,829 60	
Materiales	₡ 1,675 55		
Planillas	154 05		
Campamento en Cambalache		9,813 77	
Fletes	₡ 642 55		
Materiales	8,702 40		
Planillas	468 82		
Campamento Cascajal		30,729 63	
Planillas	₡ 10,230 75		
Fletes	2,349 40		
Materiales	17,702 98		
Ladrillos	400 00		
Alimentos	46 50		

VÍA Y RAMALES			₡ 136,712 68
Switch Jesús María		₡ 740 14	
Planillas	₡ 556 65		
Trenes de trabajo	183 49		
Tornamesa Barranca		150 33	
Planillas	102 11		
Materiales	48 22		
Reconstrucción 250 mts. trocha, vía y alcantarillas kms. 98-99		125.595 64	
Fletes	₡ 5,033 15		
Trenes de trabajo	3,925 82		
Planillas	98,931 61		
Pilotes	2,358 60		
Materiales	4,465 40		
Avalúo terreno	15 00		
Alimentos	12 00		
Rieles nuevos	1,800 00		
Servico de Grúa	13 50		
Una (1) manzana y 3315 vrs.²	262 30		
Cabezales, largueros, pilotes y reglas	6,566 50		
Piedra	724 19		
Madera	1,487 57		
Desvío Km. 35-34		353 24	
Planillas			
Desvío Km. 91		266 88	
Planillas			
Alcantarilla patio Alajuela		3,219 72	
Fletes	₡ 1,311 80		
Planillas	1,528 00		
Piedra	379 92		
Muro patio Alajuela		6,386 73	
Materiales	₡ 48 60		
Fletes	3,763 15		
Planillas	2,621 03		
Trenes de trabajo	50 55		

Mobiliario y Utiles		₡	126 50
Estación Cascajal	₡ 126 50		
Dos (2) sillas, 1 armario y 1 escritorio			
Electrificación trolley			542 82
Línea contacto ramal "Plaza Víquez"	542 82		
Planillas	₡ 90 82		
Materiales	452 00		
Planta eléctrica y anexos . . .			12,414 09
..Carretera Santa Rosa-Tacares. . .	12,414 09		
Planillas.	₡ 9,716 64		
Materiales	2,692 45		
Alimentos	5 00		
Total de mejoras que quedan sin terminar al día 31 de Dic. 1934		₡	222,895 39

Hecho y revisado por

Rafael Angel León

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 17

Comprobantes pendientes de pago al 31 de diciembre de 1934

Fecha 1934	Comprob. Nº	A favor de:	Valor
Agosto 31	970	Jefe Ministerio Público.	₡ 200 00
Oct. 31	1214	Cía. Eléctrica Puntarenas	86 90
	1222	Pagador del Ferrocarril al Pacífico . .	19 00
	1354	Juan R. Rodríguez & Co.	88 00
	1382	M. A. Androvetto	163 50
	1398	Municipalidad Esparta.	60 90
Nov. 30	1317	Atirro Coffee Estate Co.	43 90
	1496	Caridad Saborío S.	75 00
	1471	M. A. Androvetto	75 00
	1409	Municipalidad Esparta	65 85
Dic. 31	1410	M. A. Castro Carrillo.	10 00
	1476	Fernando Castro C.	276 00
	1428	Juan Umaña M.	2,856 00
	1442	V. A. Domínguez	20 00
	1456	Uribe & Pagés	322 60
	1472	Cajero del Ferrocarril al Pacífico . .	783 50
	1474	Fernando Castro C.	372 00
	1476	Cía. Eléctrica de Puntarenas	83 05
	1478	José L. Salas	140 00
	1480	Imprenta Universal.	30 75
	1482	Arturo Figuls	138 80
	1484	A. Borbón & Co.	17 00
	1486	Almacén Villalobos	27 50
	1488	C. Rodríguez hijos	306 60
	1490	Tomás Vargas R.	25 50
	1492	F. Reimers & Co.	98 00
	1494	José Rodríguez M.	342 70
	1496	Uribe & Pagés	320 90
	1498	Koberg & Co.	746 20
	1500	Pagador del Ferrocarril al Pacífico . .	4 00
	1510	Pedro Arava	50 00
	1512	Francisco Sequeira	14 00
	1514	Panta'eón Gómez A.	338 45
	1516	Pagador del Ferrocarril al Pacífico . .	170 75
	1518	Rafael Beltrán R.	8 65
	1520	Pagador del Ferrocarril al Pacífico . .	40 80
	1522	Fernando Castro C.	864 50
	1524	Joaquín Sossa	20 00
	1526	Juan Umaña M.	4,944 00
	1528	Alberto Delgadillo	1,204 00
	1530	Cajero del Ferrocarril al Pacífico . .	1,629 85
	1532	Cía. Nacional Electricidad	243 50
	1534	C. R. Electric Light Co.	23 00
	1536	Tomás Vargas R.	4 50
	1538	T. Assmann	225 00
	1540	Uribe & Pagés	2 50
	1542	V. M. Ross	111 00

Fecha	Comprob. Nº	A favor de:		Valor
	1544	A. Borbón & Co.	₡	48 50
	1546	Koberg & Co.		402 25
	1548	F. Reimers & Co.		88 55
	1550	David Cruz F.		2 25
	1552	Pagador del Ferrocarril al Pacífico . .		9 00
	1554	Pagador del Ferrocarril al Pacífico . .		111 75
	1556	M. A. Androvetto		54 75
	1558	C. Saborío S. de Araya		54 75
	1560	Rohrmoser Hnos.		52 00
	1562	Jaime Rojas B.		6 00
	1564	Federico Apéstegui		3 00
	1566	Cajero del Ferrocarril al Pacífico . .		393 90
	1568	Miller Hnos.		30 00
	1570	C. R. Auto Sales Co.		25 75
	1572	M. E. Vargas		13 75
	1574	Quesada & Amador		10 00
	1576	Librería Española		191 25
	1578	John M. Keith & Co.		120 00
	1580	Tomás Fernández		75 00
	1582	W. Steinvorth & Hno., Suc.		23 70
	1584	Ramón Ulloa e hijos		72 00
	1586	Koberg & Co.		40 50
	1588	Clemente Rodríguez hijos		208 35
	1590	F. Reimers & Co.		55 00
	1592	Miguel Macaya & Co.		336 20
	1594	Rómulo Castro C.		56 00
	1596	Jorge Morales		6 90
	1598	Junta Caridad Puntarenas		68 75
	1600	Municipalidad de Esparta		54 30
	1602	Guido von Schroter		691 90
	1604	Liduvina v. de Sánchez		79 85
	1606	Eduardo Campos		140 00
		Total	₡	21.219 55

CONTROL

Saldo al 31 de noviembre de 1934	₡	48,518 95
Emitidas en el mes de diciembre		50,382 95
Suma	₡	98,901 90
Pagados en el mes de diciembre		77,682 35
Saldo al 31 de diciembre de 1934	₡	21,219 55

Hecho y revisado

E. Ulloa B.

M. A Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

LIQUIDACION CUENTA PAGADOR.—MES DE DICIEMBRE DE 1934

Cuadro Nº 18

SUMAS GIRADAS				PLANILLAS EMITIDAS			
Fecha	Giro Nº	Suma		Departamento	Planilla Nº	Valor	TOTAL
Diciembre 5	858 C	₡ 8170 35		Pensionados	1964	₡ 1191 45	
,, 10	859 C	8677 45		Pensionados	1966	150 00	
,, 13	860 C	7854 25		Audtr. y Contabilidad	1968	5949 90	
,, 22	861 C	9471 60		Audtr. y Contabilidad Ad.	1970	366 30	
,, 26	862 C	18842 15		Electrificación	1972	9936 65	
,, 26	863 C	17370 85		Administración	1974	1461 50	
,, 19	Giros mes.....	51778 95		Guardas	1976	2028 80	
	Compr. pago .. .	366 30		Talleres	1978	7168 20	
	Compr. pago	519 75		Talleres extra	1980	519 75	
		₡ 123051 65		Tráfico.....	1982	18538 40	
	Menos Asto. 782.	0 20		Tráfico extra	1984	1380 60	
		₡ 123051 45		Almacén materiales	1986	972 75	
				Jefatura de la vía	1988	921 50	
				Muelle de Puntarenas	1990	2079 00	
				Muelle de Puntarenas	1992		
				Cuadrillas del Muelle	1994/00	12410 80	
				Talleres	2002/12	17370 85	
				Cuadrillas de la vía	2014/94	24928 65	₡ 107375 10

Arqueo de la caja del pagador efectuado el 2 de enero de 1935

	DEBE	HABER
Efectivo en mano	₡ 294 30	
Vales a Cobrar.....	428 60	
Giro Nº 864 C (por recibir)	621 80	
Dinero en Depósito para pagar		₡ 66 10
Peones pendientes de pago		46 85
Vales a Pagar (al Cajero).....		1230 00
Giros mensuales no entregados, Nos. 4843—45/6 5848—5260—5464.....	528 05	528 05
Recibo Cajero Nº 2531, (Sobrante en Caja)		1 75
TOTALES	₡ 1872 75	₡ 1872 75
SUMAS IGUALES.....	₡ 1872 75	₡ 1872 75

RESUMEN

Planillas dejadas de pagar en el mes anterior Nº Giros 858 C—859 C y 860 C..	₡ 24702 05
Planillas emitidas en el presente mes, del Nº 1964 al Nº 1990—1994 al 2194	107375 10
TOTAL	₡ 132077 15
Menos: Planillas pagadas	123051 45
Saldo.—Planillas pends. de pago Nos. 864 C y 865 C.	₡ 9025 70

Hecho por
RAFAEL ANGEL LEÓN

Conforme
F. SABORÍO Q.
Pagador

Vº Bº
RICARDO ACOSTA
Auditor General

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 19

Facturas por pagar al 31 de diciembre de 1934

Por compra de Materiales:

J. M. Motley & Co.	$	1314 50	4.25%	₡	5586 62
Julious Lachmann.		90 00	—		382 50
Claudio Quirós B.		550 00	—		2337 50
F. H. Konklin & W G		1156 16	—		4913 68
J. M. Motley & Co.		835 50	—		3550 88
Calowell Co.		485 22	—		2062 19
Fairbanks Morse Co.		2047 13	—		8700 30
United States Steel Co.		1450 00	—		6162 50
Chas A. Schieren Co.		937 72	—		3985 31
Koberg & Co		159 65	—		678 51
A. E. G. Berlín	RM	20279 05	1.711		34697 45
A. E. G. Berlín		625 00	—		1069 38
A. Field & Co.	£	165.17.0	20.99%		3481 19
F. S. Webster Co.	$	587 15	4.25		2495 39

Por compra de Petróleo:

Panama Mail S. S. Co.	$	312 75	4.25%		1329 19
Panama Mail S. S. Co		279 00	—		1185 75
		En junto		₡	82618 34

* Tipo de cambio oficial al 29 de diciembre de 1934.

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 20

Estado general de GANANCIAS y PERDIDAS al 31 de diciembre de 1934

a—Ferrocarril:

Entradas en el año 1934		₡ 2.644,944 75	
Gastos habidos en 1934		2.106,123 27	
Utilidad bruta obtenida en el año		₡ 538,821 48	
Menos:			
Valor neto edificios destruidos durante el año 1934	₡ 24,808 49		
Reserva para depreciación	488,749 52	513,558 01	
Utilidad neta de explotación del Ferrocarril			₡ 25,263 47

b—Muelle de Puntarenas:

Entradas en el año 1934		₡ 404,271 62	
Gastos habidos en 1934		232,726 28	
Utilidad bruta obtenida en el año		₡ 171,545 34	
Menos:			
Reserva para depreciación		84,740 40	
Utilidad neta de explotación del Ferrocarril			₡ 86,804 94

c—Grúa:

Entradas en el año 1934		₡ 8,995 20	
Gastos habidos en 1934		5,919 55	
Utilidad bruta obtenida en el año		₡ 3,075 65	
Menos:			
Reserva para depreciación		2,500 00	
Utilidad neta de explotación de la Grúa			575 65

d—Planta de Tacares:

Entradas en el año 1934		₡ 152,128 31	
Gastos habidos en el año 1934		84,318 94	
Utilidad bruta obtenida en el año		₡ 67,809 37	
Menos:			
Reserva para depreciación		58,600 80	
Utilidad neta por ventas de corriente			9,208 57

e—Quebrador de Piedra de Barranca:

Entradas en el año 1934	₡	13,746 16	
Gastos habidos en 1934		10,481 87	
Utilidad bruta obtenida en el año	₡	3,264 29	
Menos:			
Reserva para depreciación		300 00	
Utilidad neta por venta de piedra	₡		2,964 29

f—Quebrador de Piedra de Dantas:

Entradas en el año 1934	₡	51,475 96	
Gastos habidos en el año 1934		37,433 83	
Utilidad bruta obtenida en el año			14,042 13

(Comenzó a trabajar el 9 de junio 1934)

g—Fábrica de Hielo:

Total de la producción en 1934.	₡	1,180 89	
Gastos de la planta en 1934		1,180 89	

No hubo utilidad, puesto que se opera al costo, únicamente para servicio de la Empresa.

h—Cañerías:

Entradas por servicios en 1934.	₡	420 00	
Gastos habidos en 1934		9 07	
Utilidad neta por suministro de agua. . .			410 93

i.—Otras Entradas:

Utilidad habida en el Almacén de Materiales, por ventas realizadas en 1934	₡	19,841 09	
Diferencia de Caja en 1934		0 02	
Saldo valor sueldos rezagados, devueltos a la Caja por el pagador y no reclamados por los interesados		111 35	
Producido por ventas del Reglamento de Tráfico		164 00	
Saldo de la cuenta de "Bonificaciones", esto es, de la reserva por diferencia de tarifa de importación de cemento, que no ha sido reclamado, por no haber completado el cupo .		2,320 00	
Suma total de las otras entradas			₡ 22,436 46
Total			₡ 161,706 44

j—Otras Salidas:

Reembolso del saldo en cuenta corriente de don José J. Aguilar E., que se había absorbido en 1933		₡ 21 40
Papelería fuera de uso, según inventario al 31 de Dic. de 1934	₡ 325 51	
Menos: Diferencia en el inventario general de papelería	37 21	288 30
Saldo cuenta Banco Keith, por depósitos en la Sucursal de Alajuela hechos por nuestra Agencia de aquella ciudad, considerado incobrable		3,179 30
Suma total de las Otras Salidas		₡ 3,489 00
Utilidad neta obtenida en el año 1934 . .		₡ 158,217 44

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 21

SERVICIO MUELLE PUNTARENAS

Estado comparativo de las Entradas y Gastos de operación

ENTRADAS	Mes de diciembre		Período de enero a diciembre	
	1934	1933	1934	1933
Piloto	₡ 960 00	₡ 760 00	₡ 8760 00	₡ 5480 00
Atraque y desatraque	920 00	680 00	8600 00	8840 00
Muellaje	2526 35	1732 35	24293 80	23025 60
Impuesto faros	930 75	203 40	4474 20	2630 15
Uso de spring	1940 00	2240 00	16120 00	16500 00
» boyas	.....	.....	12 00	12 00
» grúa	150 00	.....	400 00	500 00
» chinguillos manila	.....	.....	.....	6 00
» lanchones	.....	.....	677 50	950 80
Alquiler lancha gasolina	.....	200 00	390 00	627 50
Agua	.....	.....	730 00	35 00
Embarque y desembarque	42512 49	39913 87	270636 87	237072 82
Jornales (a bordo, tiempo extra y medio tiempo)	8178 65	3187 90	67176 05	56211 15
Seguro accidentes trabajo (5%) rec	393 60	52 80	1995 20	52 80
Varios	.....	*65 10*	6 00	.....
TOTAL ENTRADAS	₡ 58511 84	₡ 47910 22	₡ 404271 62	₡ 351943 82
GASTOS				
Sueldos	₡ 2100 00	₡ 2372 85	₡ 31104 40	₡ 27517 15
Jornales	12173 80	6279 55	121937 80	98925 96
Materiales operación	60 77	76 85	15038 08	5701 46
Reparación edificios	72 17	729 64	784 13	877 77
Reparación estructura	2868 25	4590 21	48729 84	68885 05
Reparación equipo trabajo	50	.....	119 20	32 97
Papelería y útiles	24 90	107 23	555 51	657 37
Impuesto Faros (abono al Supremo Gobierno)	930 75	208 40	4474 20	2630 15
Servicio grúa (abono explotación de la grúa)	150 00	.....	400 00	500 00
Seguro accidentes trabajo (abono Ex. Cta. 101)	393 60	52 80	1995 20	52 80
Otros gastos	771 67	399 45	7587 92	393 97
TOTAL DE GASTOS	₡ 19546 41	₡ 14816 98	₡ 232726 28	₡ 206174 65
RESUMEN				
Entradas	₡ 58511 84	₡ 47910 22	₡ 404271 62	₡ 351943 82
Gastos	19546 41	14816 98	232726 28	206174 65
Entrada bruta	₡ 38965 43	₡ 33093 24	₡ 171545 34	₡ 145769 17
FONDO DE DEPRECIACIÓN	7061 70	7061 70	84740 40	84740 40
Entrada neta	₡ 31903 73	₡ 26031 54	₡ 86804 94	₡ 61028 77

ESTADISTICA

	1934	1933
Kilogramos embarcados	562106	518824
Kilogramos desembarcados	4748734	1838094
Total kilogramos	5310840	2356918
Período 1º enero al 30 de noviembre	44133291	41892374
Gran total	49444131	44249292

	1934	1933
Vapores atracados	23	17
Vapores no atracados	6	3
Total	29	20
Período 1º enero al 30 de noviembre	266	223
Gran total	295	243
Promedio de costo por tonelada	1.15	2.31

San José, 18 de enero de 1935.

Hecho por: CARLOS J. MURILLO.

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 22

ESTADO COMPARATIVO DE ENTRADAS Y GASTOS DE EXPLOTACION DEL MUELLE DE PUNTARENAS, POR MESES, EN LOS AÑOS DE 1934 Y 1933

PRODUCTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total año 1934	Total año 1933
Piloto	₡ 920 00	₡ 920 00	₡ 1000 00	₡ 800 00	₡ 600 00	₡ 520 00	₡ 600 00	₡ 640 00	₡ 560 00	₡ 320 00	₡ 920 00	₡ 960 00	₡ 8760 00	₡ 5480 00
Atraque y desatraque	880 00	880 00	1000 00	800 00	600 00	520 00	520 00	560 00	560 00	560 00	800 00	920 00	8600 00	8840 00
Muellaje	2322 55	3005 35	2732 90	3018 30	1440 30	1404 30	1440 30	1504 55	1382 15	1682 40	1834 35	2526 35	24293 80	23025 60
Impuesto Faros	232 20	281 00	378 25	272 00	246 50	590 75	229 50	289 00	178 50	361 25	484 50	930 75	4474 20	2630 15
Springs	1380 00	1820 00	2120 00	1720 0	1120 00	940 00	1100 00	1020 00	880 00	820 00	1260 00	1940 00	16120 00	16500 00
Boyas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12 00	.....	.....	.....	.....	12 00	12 00
Grúa	50 00	.....	50 00	.....	.....	100 00	.....	.....	.....	.....	50 00	150 00	400 00	500 00
Chinguillos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 00
Lanchones	.....	.....	120 00	.....	.....	.....	.....	287 50	.....	.....	270 00	.....	677 50	950 80
Lancha gasolina	.....	.....	120 00	.....	.....	.....	.....	.....	270 00	.....	.....	.....	390 00	627 50
Agua	.....	.....	15 00	.....	.....	10 00	.....	675 00	.....	.....	30 00	.....	730 00	35 00
Embarque y Desembarque	22315 27	39253 14	16362 51	32171 39	18241 24	21115 66	14280 48	13567 49	18281 94	12988 14	19547 12	42512 49	270636 87	237072 82
Jornales	6221 60	5897 25	5813 25	11935 55	4581 25	4422 70	3185 75	4834 00	4406 65	3469 30	4230 10	8178 65	67176 05	56211 15
Seguro Accidentes Trabajo	116 10	116 90	97 90	232 15	89 55	96 65	69 35	191 45	217 80	168 25	205 50	393 60	1995 20	52 80
Varios	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	6 00	
TOTALES	₡ 34437 72	₡ 52173 64	₡ 29809 81	₡ 50949 39	₡ 26918 84	₡ 29720 06	₡ 21431 38	₡ 23580 99	₡ 26737 04	₡ 20369 34	₡ 29631 57	₡ 58511 84	₡ 404271 62	
Año de 1933	₡ 38164 08	₡ 52106 03	₡ 20389 93	₡ 22056 91	₡ 14560 92	₡ 20679 64	₡ 29437 12	₡ 22037 16	₡ 42469 34	₡ 15984 51	₡ 26147 96	₡ 47910 22	.....	₡ 351943 82
GASTOS														
Sueldos	₡ 2654 25	₡ 3146 70	₡ 2744 70	₡ 3927 55	₡ 2656 40	₡ 2366 65	₡ 2266 65	₡ 2265 00	₡ 2364 00	₡ 2364 00	₡ 2248 50	₡ 2100 00	₡ 31104 40	₡ 27517 15
Jornales	11489 50	11613 00	8905 65	18494 65	9324 90	8563 40	7748 05	9235 95	7847 60	8792 50	7748 80	12173 80	121937 80	98925 96
Materiales operación	374 34	1970 14	31 45	675 58	5200 55	4559 50	778 85	95 37	854 85	232 85	203 83	60 77	15038 08	5701 46
Reparación edificios	370 39	32 80	115 30	3 25	35 13	8 85		44 70	6 50	10 42	84 62	72 17	784 13	877 77
Reparación estructura	5465 19	4010 85	9482 71	8518 82	3636 51	2484 25	2301 27	2532 26	2297 93	4519 60	612 20	2868 25	48729 84	68885 05
Reparación equipo	.....	36 95	0 50	.....	.....	8 85	15 50	28 72	7 31	19 64	1 23	0 50	119 20	32 97
Papelería y útiles	78 00	86 72	28 49	7 48	89 13	2 00	64 60	27 90	45 76	36 47	64 06	24 90	555 51	657 37
Impuesto faros	232 20	281 00	378 25	272 00	246 50	590 75	229 50	289 00	178 50	361 25	484 50	930 75	4474 20	2630 15
Grúa	50 00	.....	50 00	.....	.....	100 00	.....	.....	.....	.....	50 00	150 00	400 00	500 00
Seguro Accidentes Trabajo	116 10	116 90	97 90	232 15	89 55	96 65	69 35	191 45	217 80	168 25	205 50	393 60	1995 20	52 80
Fuerza y Luz Eléctrica	.....	.....	.....	.....	1460 15	343 10	560 04	329 20	297 57	404 56	294 27	396 77	4085 66	
Otros Gastos	89 73	427 63	575 07	255 05	273 45	56 80	160 39	195 24	324 45	356 15	413 40	374 90	3502 26	393 97
TOTALES	₡ 20919 70	₡ 21722 69	₡ 22410 02	₡ 32386 53	₡ 23012 27	₡ 19180 80	₡ 14194 20	₡ 15234 79	₡ 14442 27	₡ 17265 69	₡ 12410 91	₡ 19546 41	₡ 232726 28	
Año de 1933	₡ 7832 06	₡ 14320 11	₡ 23684 54	₡ 23915 96	₡ 20149 31	₡ 15700 54	₡ 18323 37	18309 08	₡ 16294 75	₡ 13713 51	₡ 19114 44	₡ 14816 98	.....	₡ 206174 65
RESUMEN														
Productos	₡ 34437 72	₡ 52173 64	₡ 29809 81	₡ 50949 39	₡ 26918 84	₡ 29720 06	₡ 21431 38	₡ 23580 99	₡ 26737 04	₡ 20369 34	₡ 29631 57	₡ 58511 84	₡ 404271 62	₡ 351943 82
Gastos	20919 70	21722 69	22410 02	32386 53	23012 27	19180 80	14194 20	15234 79	14442 27	17265 69	12410 91	19546 41	232726 28	206174 65
Entrada bruta	₡ 13518 02	₡ 30450 95	₡ 7399 79	₡ 18562 86	₡ 3906 57	₡ 10539 26	₡ 7237 18	₡ 8346 20	₡ 12294 77	₡ 3103 65	₡ 17220 66	₡ 38965 43	₡ 171545 34	₡ 145769 17
Fondo de Depreciación	7061 70	7061 70	7061 70	7061 70	7061 70	7061 70	7061 70	7061 70	7061 70	7061 70	7061 70	7061 70	84740 40	84740 40
Entrada neta año 1934	₡ 6456 32	₡ 23389 25	₡ 338 09	₡ 11501 16	.....	₡ 3477 56	₡ 175 48	₡ 1284 50	₡ 5233 07	.....	₡ 10158 96	₡ 31903 73	₡ 86804 94	
Gasto neto año 1934	.....	.....	.....	.....	₡ 3155 13	.....	.....	.....	.....	₡ 3958 05	.....	.....	.....	
Entrada neta año 1933	₡ 23270 32	₡ 30724 22	.....	.....	.....	.....	₡ 4052 05	.....	₡ 19112 89	.....	.....	₡ 26031 54	.....	₡ 61028 77
Gasto neto año 1933	.....	.....	₡ 10356 31	₡ 8920 75	₡ 12650 09	₡ 2082 60	.....	₡ 3333 62	.....	₡ 4790 70	₡ 28 18	.....	.....	
ESTADISTICA														
Vapores atracados	22	22	25	20	15	13	13	14	14	14	20	23	215	
Vapores no atracados	2	1	4	1	6	21	5	8	3	13	11	6	81	
TOTALES	24	23	29	21	21	34	18	22	17	27	31	29	296	
Vapores en el año de 1933	24	23	23	23	20	19	19	19	17	16	20	20		243
Kilos desembarcados	3496534	3546266	2287956	7243017	2962139	3530631	3179082	2943207	2671523	2674861	3292180	4748734	42576130	
Kilos embarcados	956771	2295178	1689881	485075	290108	139495	99736	122763	62377	28352	136159	562106	6868001	
TOTALES	4453305	5841444	3977837	7728092	3252247	3670126	3278818	3065970	2733900	2703213	3428339	5310840	49444131	
Total kilos en el año 1933	5375191	5452808	5096328	3317812	2140157	2115520	4612553	3057232	3738979	2890714	4095080	2356918	.....	44249292
Promedio costo tonelada 34	₡ 1 78	₡ 1 52	₡ 1 47	₡ 1 36	₡ 2 28	₡ 1 77	₡ 2 08	₡ 2 17	₡ 2 12	₡ 2 84	₡ 1 68	₡ 1 15	₡ 1 72	
Año de 1933	0 87	1 80	1 39	1 31	0 27	2 53	1 32	2 36	0 98	1 82	1 77	2 31	.....	₡ 1 64

Hecho por
M. A. QUIRÓS

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 23

QUEBRADOR DE PIEDRA DE BARRANCA

PRODUCCION

MESES 1934	Piedra quebrada metros cúbicos	Piedra en bruto metros cúbicos	Valor de venta
Enero	179.300	.....	₡ 1774 92
Febrero	50.000	.....	584 42
Marzo	76.336	.....	581 64
Abril	476.259	.....	2502 05
Mayo	245.875	.....	1590 89
Junio	254.858	.....	2075 62
Julio	200.000	.....	1676 12
Agosto	233.774	.....	1625 65
Setiembre	94.560	.....	472 80
Octubre	.....	40	113 50
Noviembre	.....	100-½	326 63
Diciembre	.....	140-½	421 92
Totales	1810.962	281	₡ 13746 16

Diciembre 1934

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 24

QUEBRADOR DE PIEDRA DE DANTAS.—AÑO 1934

PRODUCCION

Meses 1934	Piedra quebrada Metros cúbicos	Piedra en bruto Metros cúbicos	Número de carros	Valor de venta
Enero	217	....	24	
Enero	....	153	34	
Febrero	358	....	40	
Febrero	....	104	26	
Marzo	158	....	18	
Marzo	....	88	22	
Abril	497–½	....	50	
Enero-abril	1230–½	345	214	₡ 8770 00
Mayo	523	....	54	2238 44
Junio	1103–¼	....	115	4721 91
Julio	1045–¼	....	115	6872 02
Agosto	1116	....	125	6732 53
Setiembre	830	....	94	5805 84
Octubre	958	....	109	7210 87
Noviembre	889	....	100	4858 03
Diciembre	662	....	73	4266 32
Totales	8357	345	999	₡ 51475 96

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Explotación.—Producto neto

Cuadro Nº 25 Hoja Nº 1

Agencias	Equipaje ₡	Flete local ₡	Importación ₡	Exportación ₡	Encomiendas ₡	Equipaje ₡	Bodegaje ₡	Trenes Espc. ₡
San José	141,794 10	270,016 67	.....	41,112 38	25,662 10	2,395 25	357 25	59,530 00
Sabana	11,109 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pavas	1,701 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
San Antonio	15,809 80	8,261 30	.....	11,176 50	486 85	21 90	34 20	516 00
Ojo de Agua	1,809 40	5,540 35	.....	702 91	139 75	.....	2 00	.....
Ciruelas	4,487 35	718 55	.....	82 69	73 80	.....	3 00	65 00
Alajuela	8,422 90	72,040 12	.....	13,726 78	643 55	32 50	87 15	2,280 00
Turrúcares	9,635 25	23,433 05	.....	129 94	539 50	3 00	162 05	288 00
Atenas	12,598 65	13,894 85	.....	3,393 96	1,561 85	11 50	75 25	96 00
Balsa	4,426 15	8,013 50	.....	.....	490 80	.....	4 60	.....
Escobal	2,342 05	2,821 05	.....	.....	78 90	1 40	7 70	.....
Quebradas	6,304 30	12,504 25	.....	84 96	382 25	1 00	17 15	.....
Concepción	2,939 90	833 05	.....	.....	40 10	1 00	6 05	.....
Hacienda Vieja	1,619 90	1,008 40	.....	.....	45 25	1 55	1 00	.....
Orotina	31,696 45	41,376 30	.....	35 45	4,546 20	20 65	172 45	364 00
Coyolar	3,866 15	11,437 60	.....	19 98	758 95	2 15	5 20	182 00
Cascajal	2,665 05	8,007 85	.....	15 20	122 70	.....	2 50	79 00
Caldera	685 15	108,387 15	.....	8 65	2 00	.....	.....	.....
Barranca	16,425 30	88,907 30	.....	25 35	604 40	27 35	255 90	244 00
Esparta	7,415 65	26,779 10	.....	518 00	1,330 70	5 00	30 05	.....
Puntarenas	131,732 00	460,384 60	646,277 10	.....	18,854 90	1,495 90	452 10	8,694 00
Conductores	15,358 25	54,075 27	.....	.....	1,221 00	.....	.....	.....
Total	434,844 85	1.218,440 31	646,277 10	71,032 75	57,585 55	4,020 15	1,675 60	72,412 00
Año 1933	387,314 00	997,932 90	485,427 88	143,206 45	47,243 60	4,946.15	1,701 40	80,662 00

Agencias	Movimiento carros ₡	Teril ₡	Flete export. bananos Limón ₡	Andén ₡	Varios ₡	Total entrada comercial ₡	Fletes empresa ₡	Gran total ₡
San José	21,749 70	4 45	.....	579 50	27,317 00	590,519 10	21,034 20	611,553 30
Sabana	.....	.....	.....	.....	.....	11,109 90	.....	11,109 90
Pavas	.....	.....	.....	.....	.....	1,701 20	.....	1,701 20
San Antonio	.....	70 90	.....	.....	15 20	36,392 65	424 30	36,816 95
Ojo de Agua	.....	.....	.....	.....	3 75	8,198 16	28 35	8,226 51
Ciruelas	.....	.....	.....	.....	0 20	5,430 99	122 30	5,553 29
Alajuela	.....	782 75	.....	.....	140 35	98,157 00	4,989 95	103,146 95
Turrúcares	.....	.....	.....	.....	1 90	34,193 09	485 15	34,678 24
Atenas	.....	.....	.....	.....	770 70	32,403 71	623 05	33,026 76
Balsa	.....	.....	.....	.....	.....	12,935 05	291 75	13,226 80
Escobal	.....	.....	.....	.....	45 00	5,296 10	533 85	5,829 95
Quebradas	.....	.....	.....	.....	0 65	19,294 56	244 30	19,538 86
Concepción	.....	.....	.....	.....	3 00	3,891 55	1,448 96	5,340 51
Hacienda Vieja	.....	.....	.....	.....	.....	2,676 10	436 70	3,112 80
Orotina	.....	.....	.....	.....	256 65	78,468 80	1,579 00	80,047 80
Coyolar	.....	.....	.....	.....	48 20	16,320 93	457 65	16,778 58
Cascajal	.....	.....	.....	.....	234 70	11,127 75	1,434 35	12,562 10
Caldera	.....	.....	.....	.....	19 25	109,102 20	9,841 70	118,943 90
Barranca	.....	42 10	.....	.....	241 20	106,773 40	13,007 15	119,780 55
Esparta	.....	.....	.....	.....	106 95	36,185 45	1,275 10	37,460 55
Puntarenas	1,536 00	.....	.....	1,126 40	6,061 15	1.276,614 55	18,636 22	1.295,250 77
Conductores	.....	.....	.....	.....	30 00	70,684 52	.....	70,684 52
Flete Export. Bananos Limón	.....	.....	573 96	.....	.....	573 96	.....	573 96
Total	23,285 75	900 20	573 96	1,705 90	35,295 85	2.568,050 72	76,894 03	2.644,944 75
Año 1933	15,394 40	.....	.....	.....	10,155 62	2.173,984 85	101,466 05	2.275,450 90

Hecho y revisado, E. Ulloa B.

M. A. Castro Carazo, Jefe de la Contabilidad

ESTADISTICA DE PASAJEROS.—AÑO DE 1934

Nº	ESTACIONES	PASAJES VENDIDOS						Promedio distancia recorrida por cada pasajero	Promedio de producto por pasajero		Promedio por pasajero por kilómetro		Kilometraje pasajeros
		PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		TOTAL			1ª	2ª	1ª	2ª	
		Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor						
1	San José	15354	₡ 81336 70	18133	₡ 60457 40	33487	₡ 141794 10	78	5 30	3 33	..	..	2627457
2	Sabana	912	3661 65	2979	7448 25	3891	11109 90	54	4 01	2 50	..	..	208667
3	Pavas	297	258 20	1757	1443 00	2054	1701 20	18	0 87	0 82	..	..	36787
5	San Antonio	2025	6986 05	4763	8823 75	6788	15809 80	44	3 45	1 85	..	..	299940
7	Ojo de Agua	289	409 90	1327	1399 50	1616	1809 40	23	1 42	1 05	..	..	37504
10	Ciruelas	638	706 80	3588	3780 55	4226	4487 35	22	1 11	1 05	..	..	92147
13	Alajuela	1469	4137 90	2700	4285 00	4169	8422 90	38	2 82	1 59	..	..	158981
17	Turrúcares	1288	1979 50	7169	7655 75	8457	9635 25	24	1 54	1 07	..	..	198901
19	Atenas	1824	3867 95	5798	8730 70	7622	12598 65	33	2 12	1 51	..	..	250078
20	Balsa	306	437 50	2603	3988 65	2909	4426 15	32	1 43	1 53	..	..	93677
23	Escobal	286	520 50	1495	1821 55	1781	2342 05	27	1 82	1 32	..	..	42176
24	Quebradas	413	1035 00	3089	5269 30	3502	6304 30	38	2 51	1 71	..	..	132193
25	Concepción	318	854 65	1345	2085 25	1663	2939 90	35	2 69	1 55	..	..	58839
26	Hacienda Vieja	206	245 90	955	1374 00	1161	1619 90	29	1 19	1 44	..	..	33421
28	Orotina	3394	9782 85	14742	21913 60	18136	31696 45	33	2 88	1 49	..	..	603011
30	Coyolar	709	1762 65	1822	2103 50	2531	3866 15	28	2 49	1 15	..	..	72009
35	Cascajal	461	636 50	1798	2028 55	2259	2665 05	23	1 38	1 13	..	..	52471
43	Caldera	37	53 40	495	631 75	532	685 15	26	1 44	1 28	..	..	13966
49	Esparta	1587	3457 05	2804	3958 60	4391	7415 65	33	2 18	1 41	..	..	143214
50	Barranca	2218	5446 60	6445	10978 70	8663	16425 30	36	2 46	1 70	..	..	316159
57	Puntarenas	13398	74878 75	17706	56853 25	31104	131732 00	81	5 59	3 21	..	..	2522115
	Conductores	2285	6565 70	5391	8792 55	7676	15358 25	34	2 87	1 63	..	..	262119
	Totales	49714	₡ 209021 70	108 04	₡ 225823 15	158618	₡ 434844 85	52	4 20	2 07	0 08	0 04	8261832
	Año de 1933	46475	₡ 194838 50	95433	₡ 192475 50	141908	₡ 387314 00	50	4 19	2 02	0 08	0 04	7103974

Revisado por
HECTOR FERNÁNDEZ V.

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad
del Ferrocarril al Pacífico

Cuadro Nº 27

Estado comparativo pasajes vendidos por estaciones en los años de 1928 - 1929 - 1930 - 1931 - 1932 - 1933 - 1934

ESTACIONES	1928		1929		1930		1931		1932		1933		1934	
	Pasajes	Valor	Pasajes	Valor	Pasajes	Valor	Pasajes	Valor	Pasajes	Valor	Pasajes	Valor	Pasajes	Valor
San José	64,875	₡ 200,586 25	60,628	₡ 219,403 45	59,745	₡ 156,174 00	38,472	₡ 137,321 90	32,148	₡ 121,060 50	28,912	₡ 127,618 05	33,487	₡ 141,794 10
Sabana	6,576	10,354 35	5,188	10,046 00	7,965	12,150 75	5,276	11,035 80	3,874	8,787 75	2,914	8,515 05	3,891	11,109 90
Pavas	5,912	4,774 75	4,726	3,939 35	7,599	5,893 30	3,167	2,730 40	1,109	917 05	1,610	1,414 90	2,054	1,701 20
Electriona	4,592	2,591 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
San Antonio	17,097	20,218 65	15,300	21,853 65	15,200	20,265 20	8,557	13,942 85	6,624	12,804 35	6,238	14,535 20	6,788	15,809 80
Ojo de Agua	4,710	3,717 45	3,929	3,358 25	4,624	3,539 00	2,544	2,047 45	1,705	1,458 90	1,530	1,523 30	1,616	1,809 40
Ciruelas	7,612	5,614 70	8,029	7,123 40	10,724	8,256 15	6,446	4,789 60	4,524	3,693 60	3,703	4,174 20	4,226	4,487 35
Alajuela	24,022	31,890 80	21,963	29,403 85	30,425	36,390 00	17,089	23,667 70	8,191	13,127 20	4,687	9,634 75	4,169	8,422 90
Turrúcares	12,122	13,888 55	11,956	14,787 05	10,880	12,183 15	9,618	10,655 30	8,313	8,750 75	8,342	9,428 20	8,457	9,635 25
Cebadilla	602	695 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Atenas	14,497	27,037 25	14,691	26,926 45	12,040	21,821 30	8,850	14,988 40	7,018	10,924 45	5,997	9,569 95	7,622	12,598 65
Balsa	4,018	5,941 45	3,680	5,942 90	3,726	5,606 35	3,127	4,729 15	2,975	4,431 85	2,686	4,266 15	2,909	4,426 15
Escobal	1,488	1,906 25	1,325	1,966 30	1,377	1,854 60	1,320	1,805 20	1,345	1,821 55	1,465	1,863 10	1,781	2,342 05
Quebradas	3,310	5,997 55	3,353	5,997 70	3,257	5,374 00	2,854	4,697 90	2,647	4,408 85	2,736	4,846 35	3.502	6,304 30
Concepción	1,056	1,953 30	1.008	1,868 70	1,172	2,172 10	990	1,674 65	1,083	1,812 60	1,472	2,488 60	1,663	2,939 90
Hacienda Vieja	1,129	1,493 15	1,138	1,532 80	1,123	1,400 70	1,405	1,490 05	968	1,117 95	1,017	1,250 35	1,161	1,619 90
Orotina	17,339	30,080 60	14,248	28,088 65	19,146	31,243 10	17,769	27,351 90	16,880	27,362 55	16,583	27,916 95	18,136	31,696 45
Coyolar	3,526	3,807 10	2,131	3,779 15	3,339	4,171 25	2,831	3,327 55	2,585	3,361 65	2,141	3,221 10	2,531	3,866 15
Ceiba	.....	.....	357	352 90	934	1,074 95	896	1,163 75	152	212 55	.....	.....	.....	.....
Cascajal	1,819	2,011 55	2,059	1,841 35	1,695	2,147 90	1,944	2,344 20	1,838	1,887 60	2,079	2,411 45	2,259	2,665 05
Caldera	66	114 80	141	213 60	86	160 30	203	365 65	319	487 20	384	518 05	532	685 15
Barranca	9,030	11,616 30	8,389	12,355 75	9,905	13,623 55	8,589	11,992 75	8,134	12,442 20	7,679	14,237 15	8,663	16,425 30
Roble	556	447 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Esparta	9,531	14,060 75	8,995	12,835 50	9,402	12,742 25	7,383	10,175 25	5,599	7,739 75	4,116	6,524 70	4,391	7,415 65
Puntarenas	43,340	173,146 60	44,524	188,642 10	39,332	144,846 50	34,186	128,258 70	30,095	111,937 55	27,060	116,499 30	31,104	131,732 00
Conductores	23,127	29,102 25	29,467	36,269 85	25,404	31,787 50	12,442	15,581 60	11,651	17,057 80	8,557	14,857 15	7676	15,358 25
Totales	281,952	₡ 603,049 15	267,225	₡ 638,528 70	279,100	₡ 534,877 90	195,958	₡ 436,137 70	159,777	₡ 377,606 20	141,908	₡ 387,314 00	158,618	₡ 434,844 85

Hecho por M. A. Quirós

M. A. Castro Carazo, Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 28

ESTADISTICA DE PASAJEROS.-- AÑO DE 1934

MESES	PASAJES VENDIDOS						Promedio distancia recorrida por cada pasajero	Promedio de producto por pasajero		Promedio por pasajero por kilómetro		Kilometraje pasajeros
	PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		TOTAL							
	Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor	Tiquetes	Valor		1ª	2ª	1ª	2ª	
Enero	4768	₡ 21523 05	10046	₡ 21170 95	14814	₡ 42694 00	55	4 51	2 11	..	..	815959
Febrero	5910	30032 45	9085	20537 55	14995	50570 00	63	5 08	2 26	..	..	947037
Marzo	5533	27570 00	10500	26062 75	16033	53632 75	64	4 98	2 48	..	..	1034016
Abril	4400	21478 85	9416	22833 95	13816	44312 80	61	4 88	2 43	..	..	841643
Mayo	3473	14204 90	8362	17820 40	11835	32025 30	52	4 09	2 13	..	..	613460
Junio	3050	11030 05	7948	15624 65	10998	26654 70	46	3 62	1 97	..	..	505986
Julio	4685	18357 65	9355	19042 25	14040	37399 90	51	3 92	2 04	..	..	714042
Agosto	3600	12942 80	8464	16261 60	12064	29204 40	46	3 60	1 92	..	..	551089
Setiembre	3388	11656 85	9063	16236 50	12451	27893 35	42	3 44	1 79	..	..	526604
Octubre	3376	11479 25	8613	16219 35	11989	27698 60	45	3 40	1 88	..	..	533730
Noviembre	3572	12336 55	8588	15912 30	12160	28248 85	43	3 45	1 85	..	..	523872
Diciembre	3959	16409 30	9464	18100 90	13423	34510 20	49	4 14	1 91	..	..	654394
Totales	49714	₡ 209021 70	108904	₡ 225823 15	158618	₡ 434844 85	52	4 20	2 07	0 08	0 04	8261832
Año de 1933	46475	₡ 194838 50	95433	₡ 192475 50	141908	₡ 387314 00	50	4 19	2 02	0 08	0 04	7103974

Revisado
HÉCTOR FERNÁNDEZ V.

M. A. CASTRO CARAZO
Auditor

BIBLIOTECA
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Cuadro Nº 29

Estado comparativo pasajes vendidos durante los meses de los años de 1928–1929–1930–1931–1932–1933–1934

MESES	1928		1929		1930		1931		1932		1933		1934	
	Pasajes	Valor ₡	Pasajes	Valor ₡	Pasajes	Valor ₡	Pasajes	Valor ₡	Pasajes	Valor ₡	Pasajes	Valor ₡	Pasajes	Valor ₡
Enero	28,104	54,377 75	26,487	62,979 50	22,606	48,130 60	22,406	45,738 35	15,548	37,140 90	15,318	44,735 80	14,814	42,694 00
Febrero	29,644	72,011 25	30,677	90,824 75	24,050	56,092 65	21,962	54,810 30	13,939	38,010 75	15,448	52,804 35	14,995	50,570 00
Marzo	30,619	80,193 75	33,619	103,845 05	25,846	59,461 30	22,009	55,107 25	18,746	45,333 25	14,588	46,681 95	16,033	53,632 75
Abril	27,652	70,466 70	24,929	69,168 25	21,223	49,119 75	19,370	49,390 75	15,984	32,579 35	12,251	35,551 30	13,816	44,312 80
Mayo	21,778	45,450 30	20,132	47,213 80	23,632	41,443 55	15,256	36,685 85	14,442	25,466 90	10,549	29,471 60	11,835	32,025 30
Junio	20,340	37,867 00	17,924	37,288 20	24,721	40,272 25	15,451	31,968 35	12,604	25,441 45	8,962	22,467 20	10,998	26,654 70
Julio	24,570	54,394 35	21,393	50,878 15	26,431	50,091 10	13,327	26,012 30	13,733	37,351 65	11,813	30,295 05	14,040	37,399 90
Agosto	20,775	40,219 35	18,999	38,184 10	24,550	43,733 65	12,783	24,473 15	11,494	28,550 20	9,726	24,114,30	12,064	29,204 40
Setiembre	19,469	36,426 80	18,211	34,588 15	22,371	39,217 00	11,034	22,070 60	10,890	26,585 55	10,057	22,469 90	12,451	27,893 35
Octubre	18 363	34,082 35	16,957	30,903 30	20,243	34,236 95	13,819	30,029 30	10,003	23,050 55	9,038	19,473 90	11,989	27,698 60
Noviembre	17,672	31,366 15	16,941	31,800 80	21,002	34,249 80	13,244	27,388 20	10,025	24,238 55	10,644	24,988 75	12,160	28,248 85
Diciembre	22,966	46,193 40	20,956	40,854 65	22,425	38,829 30	15,297	32,463 30	12,369	33,857 10	13,514	34,259 90	13,423	34,510 20
Totales	281,952	603,049 15	267,225	638,528 70	279,100	534,877 90	195,958	436,137 70	159,777	377,606 20	141,908	387,314 00	158,618	434,844 85

Hecho por M. A. Quirós

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

DETALE PRODUCTOS VARIOS.—AÑO 1934

Cuadro Nº 30

MESES	Multas ₡	Agentes y Conductores ₡	Alquiler Bodega Gasolina ₡	Derechos anuncios ₡	Ventas ₡	Donativo Gota Leche ₡	Impuesto Anden Puntarenas ₡	Impuesto sal ₡	Ventas en los trenes ₡	Trenes trabajo (Gobierno) ₡	Depósitos Agencias ₡	Productos Fundición ₡	Supervigilancia del Muelle Cta. H. A. L. ₡	Reversando cargos ₡	Servicio Maq. Acdt. Cañ. Puntarenas ₡	TOTAL ₡
Enero	.....	409 60	125 00	42 75	26 50	**50 00**	**80 00**	**7 90**	50 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	515 95
Febrero	47 00	575 20	125 00	42 75	25 00	**50 00**	**158 10**	**21 65**	80 00	870 56	**105 15**	.....	.....	.....	.....	1,430 61
Marzo	75 00	543 15	125 00	42 75	298 75	**50 00**	**166 50**	**116 25**	100 00	683 04	.....	2,482 15	.....	.....	.....	4,017 09
Abril	124 65	444 05	125 00	46 50	525 75	**50 00**	**155 10**	**166 85**	80 00	890 27	.....	461 20	.....	.....	.....	2,325 47
Mayo	173 30	389 05	125 00	42 00	83 00	**50 00**	**79 30**	**131 85**	50 00	355 43	.....	1,701 30	.....	.....	.....	2,657 93
Junio	15 00	265 40	125 00	60 00	88 25	**50 00**	**58 20**	**13 60**	50 00	366 48	.....	1,542 70	3,604 00	180 00	.....	6,175 03
Julio	5 00	460 95	125 00	60 00	50 15	**50 00**	**116 70**	**20 90**	50 00	318 65	.....	2,875 50	.....	.....	.....	3,757 65
Agosto	15 00	255 50	125 00	60 00	913 64	**50 00**	**63 00**	**2 00**	50 00	57 59	.....	1,484 70	.....	**180 00**	.....	2,666 43
Setiembre	25 00	306 15	125 00	167 50	36 35	**50 00**	**61 40**	**1 60**	60 00	173 21	.....	1,815 70	.....	.....	3,050 00	5,645 91
Octubre	10 00	299 60	125 00	67 50	131 90	**50 00**	**56 40**	**9 60**	50 00	373 25	.....	2,449 20	.....	.....	600 00	3,990 45
Noviembre	86 00	374 05	125 00	64 25	78 35	**50 00**	**63 10**	**17 80**	50 00	221 07	.....	1,804 96	.....	.....	.....	2,672 78
Diciembre	**618 95**	269 95	125 00	61 25	167 30	.....	**68 60**	**0L15**	63 00	37 95	105 15	1,904 75	.....	.....	.....	2,046 65
Totales	**43 00**	4,592 65	1,500 00	757 25	2,424 94	**550 00**	**1,126 40**	**510 15**	733 00	4,347 50	.....	18,522 16	3,604 00	.....	3,650 00	37,901 95

(*) AGENTES Y CONDUCTORES

Impuesto Toril	₡ 900 20
Venta Tiquetes Andén	1,705 90
Alquiler Casa Atenas	580 00
Impuesto Sal	510 15
Otros	896 40
	₡ 4,592 65

Hecho por
E. Ulloa B.

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

ESTADO COMPARATIVO "PRODUCTOS Y GASTOS EXPLOTACION" POR MESES DURANTE LOS AÑOS DE 1934 - 1933 y 1932

Cuadro Nº 31

PRODUCTOS	Enero ¢	Febrero ¢	Marzo ¢	Abril ¢	Mayo ¢	Junio ¢	Julio ¢	Agosto ¢	Setiembre ¢	Octubre ¢	Noviembre ¢	Diciembre ¢	TOTAL 1934 ¢	TOTAL 1933 ¢	TOTAL 1932 ¢	De más o de menos en 1934 sobre 1933 ¢	Tanto % de aumento o disminución sobre 1933 Aumento ¢	Disminución ¢
Flete Local	106,221 95	104,424 10	117,278 60	113,491 30	135,357 90	88,388 00	93,424 24	93,691 34	96,409 63	94,479 50	79,996 45	95,277 30	1.218,440 31	997,932 90	718,459 32	220,507 41	22 10	.....
Importación	49,193 75	40,522 55	41,821 25	69,170 20	40,936 45	61,552 90	45,040 60	39,730 70	46,248 80	79,590 50	68,845 65	63,623 75	646,277 10	485,427 88	401,359 03	160,849 22	33 14	.....
Exportación	13,745 74	20,354 37	19,128 95	2,777 38	1,015 10	1,081 61	710 75	1,439 25	744 45	280 85	1,763 40	7,990 90	71,032 75	143,206 45	95,596 50	**72,173 70**	.....	**50 39**
Exportación Bananos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	573 96	573 96	.....	.....	573 96	5 74	.....
Pasajes	42,694 00	50,570 00	53,632 75	44,312 80	32,025 30	26,654 70	37,399 90	29,204 40	27,893 35	27,698 60	28,248 85	34,510 20	434,844 85	387,314 00	377,606 20	47,530 85	12 27	.....
Encomiendas	4,445 70	4,576 45	6,812 05	5,449 65	4,977 20	4,285 15	4,542 05	4,392 45	3,981 85	4,006 25	4,847 00	5,269 75	57,585 55	47,243 60	56,342 80	10,341 95	22 08	.....
Equipajes	414 75	384 60	447 90	349 55	347 05	206 20	258 00	293 50	194 65	311 35	421 95	390 65	4,020 15	4,946 15	3,876 15	**926 00**	.....	**18 72**
Bodegajes	278 35	75 20	123 55	178 20	126 15	305 20	63 35	57 80	136 60	146 10	220 45	**35 35**	1,675 60	1,701 40	1,340 10	**25 80**	.....	**1 52**
Trenes Especiales	2,824 25	10,001 25	20,002 80	6,971 05	1,725 50	1,302 95	7,893 60	5,843 00	3,670 85	3,712 35	1,982 20	6,483 00	72,412 80	80,662 45	42,689 95	**8,249 65**	.....	**10 22**
Movimiento Carros	3,420 00	2,183 00	3,299 80	1,545 10	2,085 25	2,649 55	2,114 50	1,575 10	762 60	1,055 60	1,039 20	1,556 00	23,285 70	15,394 40	5,451 05	7,891 30	51 26	....
Varios	515 95	1,430 61	4,017 09	2,325 47	2,657 93	6,175 03	3,757 65	2,666 43	5,645 91	3,990 45	2,672 78	2,046 65	37,901 95	10,155 62	4,362 94	27,746 33	273 21	.....
SUB-TOTAL	223,754 44	234,522 13	266,564 74	246,570 70	221,253 83	192 601 29	195,204 64	178,893 97	185,688 69	215,271 55	190,037 93	217,686 81	2.568,050 72	2.173,984 85	1.707,084 04	394,065 87	18 13	....
FLETES EMPRESA	11,161 60	7,747 50	6,773 00	4,528 00	6,526 01	5,620 19	6,691 29	7,380 03	6,533 08	5,639 68	4,419 77	3,873 88	76,894 03	101,466 05	35,066 45	**24,572 02**	.....	**24 21**
TOTAL ENTRADAS FERROCARRIL	234,916 04	242,269 63	273,337 74	251,098 70	227,779 84	198,221 48	201,895 93	186,274 00	192,221 77	220,911 23	194,457 70	221,560 69	2,644,944 75	2,275,450 90	1,742,150 49	369,493 85	16 24	.....
Muelle	34,437 72	52,173 64	29,809 81	50,949 39	26,918 84	29,720 06	21,431 38	23,580 99	26,737 04	20,369 34	29,631 57	58,511 84	404,271 62	351,943 82	225,823 93	52,327 80	14 87	.....
Fuerza Eléctrica	73 50	73 50	73 50	1,992 50	63,385 75	13,374 95	13,836 38	12,221 53	11,900 11	11,306 50	11,332 74	12 557 35	152,128 31	1,195 00	1,900 80	150,933 31	12,630 40	.....
Grúa	584 40	245 50	847 75	637 75	1,057 50	634 75	596 50	788 75	840 25	893 50	973 00	895 55	8,995 20	5,465 22	316 32	3,529 98	64 59	.....
Quebrador Piedra Dantas	.....	.....	.....	.....	11,008 44	4,721 91	6,872 02	6,732 53	5,805 84	7,210 87	4,858 03	4,266 32	51,475 96	.....	.....	51,475 96	514 76	.....
Quebrador Piedra Barranca	1,774 92	584 42	581 64	2,562 05	1,590 89	2,075 62	1,676 12	1,625 65	472 80	113 50	326 63	421 92	13,746 16	12,681 59	.....	1,064 57	8 39	.....
Fábrica Hielo	55 12	72 50	65 75	72 75	41 51	99 70	108 80	108 85	194 40	155 96	73 15	132 40	1,180 89	347 12	.....	833 77	240 19	.....
Servicio Cañerías	135 00	.....	.....	159 00	**12 00**	.....	45 00	.....	.....	69 00	24 00	.....	420 00	**8 17**	122 10	428 17	101 95	.....
GRAN TOTAL	271,976 70	295,419 19	304,716 19	307,412 14	331,770 77	248,848 47	246,462 13	231,332 30	238,172 21	261,029 90	241,676 82	298,346 07	3277,162 89	.....	.....	630,087 41	23 80	.....
AÑO 1933	260,802 65	296,107 51	272,948 41	228,067 99	197,004 89	160,981 91	221,827 35	172,145 80	208,675 60	166,165 34	210,126 88	252,221 15	.....	2.647,075 48	.....	.....	.....	.....
AÑO 1932	146,789 80	133,879 95	164,885 90	167,187 19	124,995 76	97,541 91	109,036 60	139,798 53	153,067 30	148,115 70	154,817 10	430,197 90	.....	.....	1.970,313 64	.....	.....	.....
DE MAS EN 1934 SOBRE 1933	11,174 05	**688 32**	31,767 78	79,344 15	134,765 88	87,866 56	24,634 78	59,186 50	29,496 61	94,864 56	31,549 94	46,124 92	.....	.....	.....	630,087 41	.....	.....
GASTOS																		
Mantenimiento Vía y Anexos	92,658 79	79,655 48	98,180 59	140,381 41	98,323 44	49,265 91	52,997 45	76,118 95	78,262 50	87,037 56	38,969 47	57,015 96	948,867 51	696,563 61	592,097 18	252,303 90	36 22	.....
Mantenimiento del Equipo	21,561 40	13,450 68	17,368 97	23,123 64	39,982 56	24,426 29	26,428 20	27,812 28	29,782 94	38,276 12	25,092 94	33,445 48	320,751 50	200,394 63	253,636 46	120,356 87	60 06	.....
Gastos Trasporte	31,833 88	35,919 55	38,691 97	39,709 75	83,847 48	46,723 71	42,616 26	44,537 95	43,541 84	51,376 28	40,974 25	50,390 71	550,163 63	350,880 39	393,640 71	199,283 24	56 80	.....
Planta Eléctrica y Anexos	5,553 65	7,501 48	6,133 58	11,633 69	7,141 13	9,602 13	6,294 03	5,991 75	6,102 21	5,948 41	5,674 32	6,742 56	84,318 94	76,184 42	69,303 25	8,134 52	10 68	.....
Muelle de Puntarenas	20,919 70	21,722 69	22,410 02	32,764 43	22,634 37	19,180 80	14,194 20	15,234 79	14,442 27	17,265 69	12,410 91	19,546 41	232,726 28	206,174 65	167,431 99	26,551 63	12 88	.....
Grúa	297 30	483 40	538 66	293 75	1,241 18	395 52	491 84	399 13	381 82	418 11	577 85	400 99	5,919 55	4,783,16	.....	1,136 39	23 76	.....
Quebrador Piedra Barranca	1,678 92	754 57	625 73	879 36	1,515 20	1,281 70	950 73	1,536 19	472 80	113 50	251 25	421 92	10,481 87	14,182 83	.....	**3,700 96**	.....	**26 09**
Quebrador Piedra Dantas	.....	.....	.....	.....	.....	3,397 38	5,159 40	6,732 53	5,805 84	7,214 87	4,854 03	4,269 78	37,433 83	.....	.....	37,433 83	374 34	.....
Fábrica Hielo	92 65	11 20	19 00	19 75	242 84	69 58	119 96	90 59	234 81	74 96	73 15	132 40	1,180 89	713 97	.....	466 92	65 40	.....
Servicio Cañería	.....	.....	.....	.....	5 00	**5 00**	.....	.....	.....	.....	9 07	.....	9 07	9 67	.....	**0 60**	.....	**0 62**
Gastos Generales	24,024 15	20,651 20	28,095 37	22,818 78	25,650 96	32182 22	26,763 67	25,37 67	22,823 76	14,034 69	18,166 20	25,757 96	286,340 63	281,049 63	184,620 12	5,291 00	1 88	.....
TOTAL	198,620 44	180,150 25	212,063 89	271,624 56	280,584 16	186,520 24	176,015 74	203,8[illegible]83	201,850 79	221,760 19	147,053 44	198,124 17	2,478,193 70	1.830,936 96	1.660,729 71	647,256 74	35 35	.....
FONDO DEPRECIACION	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,90[illegible]56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	634,890 72	591,259 32	311,859 60	43,631 40	7 38	.....
GRAN TOTAL	251,528 00	233,057 81	264,971 45	324,532 12	333,491 72	239,427 80	228,923 30	256,733 39	254,758 35	274,667 75	199,961 00	251,031 73	3,113,084 42	.....	.....	690,888 14	28 52	.....
AÑO 1933	177,690 60	199,867 13	225,519 50	220,542 75	223,069 92	210,693 18	186,587 10	194,307 70	185,743 49	191,956 23	206,908 15	199,310 53	.....	2.422,196 28	.....	.....	.....	.....
AÑO 1932	168,229 38	160,306 05	165,064 87	152,647 68	151,396 01	155,821 30	135 081 82	133,179 21	146,254 12	144,716 52	135,292 34	324,600 01	.....	.....	1.972,589 31	.....	.....	.....
DE MAS EN 1934 SOBRE 1933	73,837 40	33,190 68	39,451 95	103,989 37	110,421 80	28,734 62	42,336 20	62,425 69	69,014 86	82,711 52	**6,947 15**	51,721 20	.....	.....	.....	690,888 14	.....	.....
RESUMEN																		
Productos 1934	271,976 70	295,419 19	304,716 19	307,412 14	331,770 77	248,848 47	246,462 13	231,332 30	238,172 21	261,029 90	241,676 82	298,346 07	3.277,162 89	2.647,075 48	1.970,313 64	630,087 41	23 80	.....
Gastos 1934	198,620 44	180,150 25	212,063 89	271,624 56	280,584 16	186,520 24	176,015 74	203,825 83	201,850 79	221,760 19	147,053 44	198,124 17	2.478,193 70	1.830,936 96	1.660,729 71	647,256 74	35 35	.....
Producto Bruto - 1934	73,356 26	115,268 94	92,652 30	35,787 58	51,186 61	62,328 23	70,446 39	27,506 47	36,321 42	39,269 71	94,623 38	100,221 90	798,969 19	816,138 52	309,583 93	**17,169 33**	.....	**21 03**
MENOS FONDO DEPRECIACION	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	52,907 56	634,890 72	591,259 32	311,859 60	43,681 40	7 38	.....
Utilidad o Pérdida Neta 1934	20,448 70	62,361 38	39,744 74	**17,119 98**	**1,720 95**	9,420 67	17,538 83	**25,401 09**	**16,586 14**	**13,637 85**	41,715 82	47,314 34	164,078 47	.....	.....	.....	.....	.....
Utilidad o Pérdida Neta 1933	83,112 05	96,240 38	47,428 91	7,525 24	**26,065 03**	**49,711 27**	35,240 25	**22,161 90**	22,932 11	**25,790 89**	3,218 73	52,910 62	.....	224,879 20	.....	.....	.....	.....
Utilidad o Pérdida Neta 1932	**21,439 58**	**26,426 10**	**178 97**	14,539 51	**26,400 25**	**58,279 39**	**26,045 22**	6,619 32	6,813 18	3,399 18	19,524 76	105,597 89	.....	.....	**2,275 67**	.....	.....	.....
Aumento o Disminución en 1934 sobre 1933	**62,663 35**	**33,879 00**	**7,684 17**	**24,645 22**	24,344 08	59,131 94	**17,701 42**	**3,239 19**	**39,518 25**	12,153 04	38,497 09	**5,596 28**	.....	.....	.....	**60,800 73**	.....	**27 03**

NOTA: En negro las utilidades y aumentos. En rojo las pérdidas y disminuciones.

Hecho por
M. A. QUIRÓS

OBSERVACIONES:

En el año 1934, los Gastos equivalen al 75.62 % de las Entradas, sin tomar en cuenta el Fondo de Depreciación. Queda el 24.38 % por concepto de Entrada Bruta.
En cuanto al año 1933, se obtuvo el siguiente resultado: 69.17 % de las Entradas fueron para los gastos, sin tomar en cuenta el Fondo de Depreciación, quedando el 30.83 % por Entrada Bruta.

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

ESTADO COMPARATIVO DE LAS ENTRADAS Y GASTOS DE EXPLOTACION.—AÑOS 1925 a 1934

Cuadro N° 32

ENTRADAS	Año 1925 ¢	Año 1926 ¢	Año 1927 ¢	Año 1928 ¢	Año 1929 ¢	Año 1930 ¢	Año 1931 ¢	Año 1932 ¢	Año 1933 ¢	Año 1934 ¢
Pasajes	555944 90	552393 80	575990 30	603014 60	638528 70	534827 90	436137 70	377606 20	387314 00	434644 85
Flete Local	954212 75	946459 30	1134121 80	1234814 85	1278577 55	877798 75	679301 74	718459 32	990932 90	1218449 31
Importación	269687 90	359638 60	519985 08	695767 91	1266388 47	564332 17	553348 97	401359 03	485427 68	646277 10
Exportación	82835 40	100080 70	60847 55	132248 50	255945 98	98988 40	95617 80	95596 50	143206 45	71852 75
Exportación Bananos a Limón	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	573 96
Encomiendas	73931 20	81936 75	78372 85	94397 45	107201 49	90196 45	67497 30	56342 80	47243 60	57585 55
Exceso Equipaje	5541 40	6140 10	6298 65	7719 35	10958 80	6371 30	4646 99	3876 15	4946 15	4038 19
Bodegaje	2029 05	1371 35	1823 50	1886 10	5023 45	2090 25	1657 85	1349 10	1701 40	1625 10
Trenes Especiales	59935 00	49929 35	54898 65	82863 95	102414 65	57080 00	38320 70	42989 95	80662 45	72412 80
Movimiento de Carros	28469 00	33252 00	43134 00	51401 00	54708 40	19155 70	6038 60	5451 05	15394 40	23285 70
Productos Varios	7136 88	6105 71	9151 35	22458 77	16796 00	3504 44	8413 40	4362 94	10155 62	37901 95
TOTAL	2039643 48	2137287 66	2484593 73	3026572 48	3736552 40	2274395 36	1890982 95	1707084 04	2173984 85	2568059 72
Fletes Empresa	92734 10	96290 65	79285 20	54182 80	57975 40	57804 15	49019 50	35666 45	101466 05	26894 03
TOTAL	2132377 58	2233578 31	2563878 93	3080755 28	3794527 80	2332199 51	194000 46	1742150 49	2275450 90	2644944 75
Muelle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	353943 83	404271 62
Grúa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5465 22	8995 20
Fuerza Eléctrica	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1195 00	132128 31
Quebrador Piedra Barranca	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12681 39	13046 16
Quebrador Piedra Dantas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51473 96
Fábrica de Hielo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	347 12	1180 89
Servicio Cañería	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 17	420 00
TOTAL ENTRADAS	2132377 58	2233578 31	2563878 93	3080755 28	3794527 80	2332199 51	1940000 46	1742150 49	2647075 48	3277162 89
GASTOS										
Mantenimiento Vía y Anexos	547447 37	501702 77	580900 03	605498 58	672475 43	907071 66	819880 11	592697 18	539498 91	946867 51
Mantenimiento del Equipo	253251 93	330456 71	304330 62	296813 71	454082 44	416766 64	345580 95	253636 46	141999 40	330751 50
Gastos de Trasporte	786613 43	812944 60	945183 86	1071604 42	1420608 15	871009 56	630966 79	393640 71	398118 69	539163 63
Mantenimiento Equipo Eléctrico	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	186998 22	.....
Planta Fuerza Eléctrica y Anexos	.....	.....	.....	.....	.....	43644 86	137921 78	69303 25	60720 26	84318 94
Muelle Puntarenas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	206174 63	232726 28
Grúa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4783 10	3919 55
Quebrador Piedra Barranca	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14162 83	10485 87
Quebrador Piedra Dantas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37432 83
Fábrica de Hielo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1180 89
Admor., Auditoría y Bodega Materiales	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124280 73	136033 37
Gastos Generales	129096 17	136072 37	139329 18	162416 53	206326 03	220494 53	210895 15	184620 12	174181 55	150307 26
Servicio Cañería	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 07
TOTAL GASTOS	1715108 90	1781176 45	1969743 69	2136333 24	2753292 05	2458987 23	2145244 78	1493297 72	1830936 96	2478193 70
RESUMEN										
Entradas	2132377 58	2233578 31	2563878 93	2980755 28	3794527 80	2332199 51	1940000 46	1742150 49	2647075 48	3277162 89
Gastos	1715108 90	1781176 45	1969743 69	2136333 24	2753292 05	2458987 23	2145244 78	1493297 72	1830936 96	2478193 70
Entrada Bruta	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	248852 77	816138 52	798968 19
Gasto Bruto	.....	.....	.....	.....	.....	.....	205244 32	.....	.....	.....
Fondo Depreciación	.....	.....	.....	.....	.....	.....	331859 80	311879 60	591259 32	634899 72
UTILIDAD NETA	417268 68	452401 86	594135 24	844422 04	1041235 75	.....	.....	.....	224879 20	164074 47
PERDIDA NETA	.....	.....	.....	.....	.....	126787 72	517103 92	63006 83	.....	.....

Hecho por

E. Ulloa B.

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Productos y Gastos Explotación por meses durante los años de 1927 - 1928 - 1929 - 1930 - 1931 - 1932 - 1933 - 1934

"PRODUCTOS"

MESES	Año 1927	Año 1928	Año 1929	Año 1930	Año 1931	Año 1932	Año 1933	Año 1934
Enero	₡ 203962 22	₡ 235631 90	₡ 436195 15	₡ 221845 90	₡ 212572 35	₡ 146789 80	₡ 260802 65	₡ 271976 70
Febrero	237954 00	269975 27	406538 84	246543 50	228873 53	133879 95	296107 51	295419 19
Marzo	273459 03	298957 70	444530 45	227814 76	218011 45	164885 90	272948 41	304716 19
Abril	244788 35	255144 25	377411 88	235509 84	185935 98	167187 19	228067 99	307412 14
Mayo	231887 90	266720 85	314273 55	209109 05	157543 70	124995 76	197004 89	331770 77
Junio	181172 33	223776 40	276143 25	163914 25	146754 65	97541 91	160981 91	248848 47
Julio	227751 01	225978 25	302630 90	186160 70	142180 35	109036 60	221827 35	246462 13
Agosto	201031 90	221398 00	270516 15	176137 73	137634 98	139798 53	172145 80	231332 30
Setiembre	171738 95	214234 90	249823 05	146706 45	134266 25	153067 30	208675 60	238172 21
Octubre	182160 84	206627 23	237885 18	151433 61	130916 00	148115 70	166165 34	261029 90
Noviembre	192931 40	214576 00	255012 90	162595 82	109138 57	154817 10	210126 88	241676 82
Diciembre	215041 00	347724 53	223567 50	204427 90	136172 65	430197 90	252221 15	298346 07
Totales	₡ 2563878 93	₡ 2980755 28	₡ 3794528 80	₡ 2332199 51	₡ 1940000 46	₡ 1970313 64	₡ 2647075 48	₡ 3277162 89

"GASTOS"

Enero	₡ 162617 81	₡ 148456 36	₡ 278298 00	₡ 204858 14	₡ 189924 03	₡ 142241 08	₡ 128418 99	₡ 198620 44
Febrero	171426 87	174804 51	226583 16	210529 69	221501 77	134317 75	150595 52	180150 25
Marzo	164082 50	182437 29	238829 83	210855 33	195647 41	139076 57	176247 89	212063 89
Abril	171103 74	178790 65	197637 24	194102 18	168337 65	126659 38	171271 14	271624 56
Mayo	160002 36	151474 34	229630 34	238075 48	193514 43	125407 71	163798 31	280584 16
Junio	149744 08	160957 89	197029 26	228791 57	159631 33	129833 00	173421 57	186520 24
Julio	160854 33	159668 84	209440 35	221692 79	169541 88	109093 52	135315 49	176015 74
Agosto	140545 02	166629 70	256470 27	193782 25	157205 13	107190 91	145036 09	205825 83
Setiembre	210304 44	187676 22	206811 85	189480 37	154054 15	120265 82	136471 88	201850 79
Octubre	152857 44	197207 83	227105 98	202752 16	149854 70	118728 22	142684 62	219760 19
Noviembre	168736 93	188706 60	269478 15	190106 52	170392 36	109304 04	157636 54	147053 44
Diciembre	157468 17	239523 01	215978 62	173960 86	215639 94	298611 71	150038 92	198124 17
Sumas	₡ 1969743 69	₡ 2136333 24	₡ 2753293 05	₡ 2458987 34	₡ 2145244 78	₡ 1660729 71	₡ 1830936 96	₡ 2478193 70
Fondo Deprecn.	.....	.....	.....	.....	311859 60	311859 60	591259 32	634890 72
Gran Total	₡ 1969743 69	₡ 2136333 24	₡ 2753293 05	₡ 2458987 34	₡ 2457104 38	₡ 1972589 31	₡ 2422196 28	₡ 3113084 42

Hecho por
M. A. Quirós

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 34

KILOMETRAJE DE TRENES Y CARROS.—AÑO DE 1934

MESES	TRENES							CARROS								
								Pasajeros		Fletes						
	Pasajeros	Fletes	Mixtos	Trabajo	Total	Número de trenes movilizados	Tonelaje Arrastrado	Coches	Equipaje	Cargados	Vacíos	Cabooses	General	Cabooses	Total	Número de carros movilizados
Enero	7192	19592	1209	4483	32476	336	80249	38577	7192	110068	51931	22131	29131	3408	262738	4598
Febrero	7308	17963	672	6238	32181	323	72113	47425	6612	104980	41706	20774	25527	2713	249737	4065
Marzo	7076	19064	2130	3045	31315	390	71233	38516	7076	101174	46311	20709	27001	3216	264003	4073
Abril	6960	23329	1749	2404	34442	465	80797	47150	7076	104664	64607	23814	21326	2228	270865	4584
Mayo	7192	19868	967	3036	31063	429	76613	32834	7192	100741	63788	26835	26304	3036	254930	4360
Junio	6960	18495	970	2630	29055	421	72161	32094	6960	96410	56963	19600	20620	2263	234910	4171
Julio	7594	17222	756	2958	28530	390	73386	39892	7474	83336	62599	21097	27273	1714	243285	4031
Agosto	7192	16278	1173	2299	26942	376	61886	35117	7192	93980	56539	18345	9826	1003	222022	3893
Setiembre	6960	16649	1083	4068	28760	373	67291	32748	6960	84354	56019	18410	13585	2439	214535	3993
Octubre	7308	17335	735	4964	30342	504	71884	33023	7192	89587	66577	20395	27443	3664	247881	4396
Noviembre	7311	15296	714	3478	26799	352	63644	34094	6960	86809	51000	19110	18168	2486	198627	3955
Diciembre	7769	17452	756	2808	28785	351	61752	36829	7192	98162	62725	20183	22184	2374	249649	3873
Totales	86822	218543	12914	42411	360690	4710	855949	468599	85078	1154265	660585	245313	268588	30754	2913182	49992
Año 1933	71140	149136	36804	44098	301178	4112	667216	420706	82767	989544	467312	183430	290541	35341	2449641	38899

DISTRIBUCION KILOMETROS DE TREN

1.—Pasajeros	86822
2.—Fletes	218543
3.—Trabajo	42411
4.—Mixtos	12914
Total	360690

DISTRIBUCION KILOMETROS DE CARRO

		Equipajes y Cabooses	Total
1.—Pasajeros	468599	85078	553677
2.—Fletes	1154265		
Vacíos	660585	245313	2060163
	268588	30754	299342
3.—Trabajo			
Total	2552037	361145	2913182

PROMEDIO DE ARRASTRE

Carros por tren 10,6

PROMEDIO POR DIA

Kilómetros de tren	988,1
Kilómetros de carro	7981,3
Carros movilizados	136.9

Hecho por
R. Ulloa B.

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 35

TONELAJE BRUTO ARRASTRADO POR KILOMETRO AÑO 1934

MESES	1	2	5	6	11	12	Especiales	Extras	Trabajo	Año 1934	Año 1933	Año 1932
Enero	458720	499132	19730	25415	476190	563680	....	1954761	622970	4620598	3535643	2781283
Febrero	439302	460890	19726	23177	448444	511236	166831	1818369	507449	4395424	3551325	2150420
Marzo	452858	539311	22538	28932	449424	565399	232944	1762951	511678	4568035	3979146	2960324
Abril	435086	510860	21787	38809	419634	532251	128985	2162372	401122	4650906	3443220	2898222
Mayo	402695	533326	19673	27487	448925	533341	. ..	1810338	494613	4270398	3137142	2740828
Junio	444100	514469	19871	29924	448133	555856	33620	1629928	365717	4041618	2907547	2180668
Julio	466476	567163	19453	26190	446725	534931	59010	1684130	304362	4108440	3756364	2143355
Agosto	452081	524921	19504	27973	435593	558254	17748	1551563	206329	3793966	3305637	2598392
Setiembre	396540	513841	18571	28570	412701	515859	31787	1561725	251405	3730999	3285617	2668486
Octubre	423678	522961	18473	23086	425898	585287	7772	1555955	535153	4098463	3393817	2832057
Noviembre	368468	500981	19570	23146	363624	540977	55028	1428664	362058	3662516	2924778	2924778
Diciembre	388325	511613	11328	22283	405208	521464	54292	1698328	421427	4034268	3618815	3386864
Total	5128329	6199468	230224	324992	5180499	6518535	788017	20619084	4986483	49975631		
Año 1933	3782622	4384004	236077	247439	5208434	6298037	580589	14712242	5389607	.... ..	40839051	
Año 1932	4010646	4286305	319411	346758	5164550	6364520	456456	7690162	3626869	.....	.....	32265677

Hecho y revisado
CARLOS J. MURILLO

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 36

TRAVIESAS RENOVADAS DURANTE EL AÑO 1934

MESES	SECCIONES																		Precio de costo de las traviesas	Fletes, planillas y materiales	VALOR TOTAL	Costo de la traviesa colocada 1934	Costo de la traviesa colocada 1933	Producto traviesas viejas vendidas		Movimiento neto	COMPRAS	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	19	Extras	TOTAL						Cantidad	Valor	Colones	Cantidad	Valor
Enero	...	20	70	86	149	68	59	241	203	129	41	97	14	17	...	...	220	341	1755	₡ 8516 85	₡ 2167 26	₡ 10714 11	₡ 6 10	₡ 6 39	200	₡ 400 00	₡ 10314 11	2420	₡ 9084 00
Febrero	107	94	132	126	87	98	...	145	161	136	66	211	...	155	...	...	49	561	2128	9192 96	3268 40	12461 36	5 85	6 03	...	.....	12461 36	3077	12947 00
Marzo	89	212	118	80	138	200	77	221	144	260	160	175	...	335	17	..	...	170	2396	10829 92	2772 32	13602 24	5 67	5 78	...	.....	13602 24	5976	24360 50
Abril	331	131	153	7	224	151	208	329	133	416	113	210	7	235	25	..	80	279	3032	11867 25	3359 75	15227 00	5 02	5 86	...	.....	15227 00	5391	22864 00
Mayo	358	381	302	293	348	241	63	82	94	357	189	70	173	161	..	162	15	670	3959	15519 28	3742 16	19261 44	4 86	5 35	...	.....	19261 44	6618	24853 00
Junio	302	405	68	107	324	37	36	153	138	265	222	75	36	75	7	72	105	190	2617	10337 15	2301 95	12639 10	4 82	5 34	...	.....	12639 10	651	2519 00
Julio	240	683	389	2	276	142	35	213	120	104	220	284	85	183	..	...	105	128	3209	12836 00	7240 68	20076 68	6 26	5 33	...	1200 00	18876 68	1825	7143 00
Agosto	224	735	461	194	235	33	90	170	151	137	104	295	129	235	17	...	32	83	3325	12967 50	10339 99	23307 49	7 00	5 04	150	75 00	23232 49	2172	8418 50
Setiembre	242	245	...	103	240	10	46	262	48	264	136	29	46	248	392	...	199	349	2859	12212 70	9588 57	21801 27	7 62	5 20	350	300 00	21501 27	1590	5172 00
Octubre	186	225	380	17	214	121	45	192	137	156	178	225	98	54	179	...	198	46	2651	11081 18	2823 93	13905 11	5 24	5 07	...	.....	13905 11	1831	6659 00
Noviembre	85	111	63	92	66	93	106	180	64	122	123	85	54	196	141	100	160	338	2179	8716 00	2638 46	11354 46	5 21	5 18	75	187 50	11166 96	2625	10467 75
Diciembre	47	98	137	38	120	190	40	93	69	203	180	...	125	176	180	103	45	124	1968	7872 00	3495 93	11367 93	5 77	5 40	75	120 00	11247 93	2833	10825 00
TOTALES	2211	3340	2273	1145	2421	1384	805	2281	1462	2549	1732	1756	767	2070	958	437	1208	3279	32078	₡ 131978 79	₡ 53739 40	₡ 185718 19	₡ 5 79	....	850	₡ 2282 50	₡ 183435 69	37009	₡ 145322 75
Año 1933	2050	1980	1536	1131	1677	1715	1409	1951	1606	1875	1852	2500	677	1108	766	387	...	862	25082	₡ 111633 26	₡ 27054 78	₡ 138688 04	....	₡ 5 52	...	.....	.....	27924	₡ 103645 40

Traviesas compradas durante el año 1934	37009
Colocadas a fines de 1933 y pagadas en 1934	393
Disponibles en el año 1934	36616
Colocadas durante el año 1934	32078
En existencia el 31 de diciembre de 1934	4538

Hecho y revisado
E. ULLOA B.

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 37

ENERGIA DESARROLLADA POR LA PLANTA DE TACARES

K. W. Hrs. 1934

MESES	Máquina A	Máquina B	Máquina C	Total	Año 1933	Año 1932
Enero	146500	10900	141800	299200	248600	207600
Febrero	156100	126000	.....	282100	260800	163300
Marzo	158700	41300	120700	326700	270400	190700
Abril	158500	.....	182800	341300	236200	202400
Mayo	145700	.....	186300	332000	210900	180600
Junio	146200	.....	182900	329100	203700	136800
Julio	138800	.....	187500	326300	256800	154900
Agosto	134000	.....	177600	311600	251700	193800
Setiembre	168900	.....	142100	311000	261900	196800
Octubre	188900	.....	138000	326900	275900	226600
Noviembre	176900	.....	125700	302600	277600	207000
Diciembre	189700	.....	135900	325600	273200	221800
Total 1934	1908900	178200	1727300	3814400	.....	.....
Total 1933	1170800	528500	1328400	3027700	3027700	.....
Total 1932	764900	781800	735600	2282300	.....	2282300

Hecho y revisado por

M. A. QUIRÓS

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 38

Estadística de la energía eléctrica consumida por las locomotoras

Año de 1934

Locomotoras	ENERGIA ELECTRICA				DATOS ESTADISTICOS					
	Kilo Watts Horas	Kilo Watts por Ton. Km.	Unidad de costo	Valor	Kilómetros de locomotora	Tonelaje bruto arrastrado	Toneladas kilómetro	Carros movilizados	Costo por Ton.-Km.	Costo por Km. de Loc.
1	300985	0.0551	0.0371	11136 26	39269	94908	5465142	5636	0.00204	0.28
2	403913	0.0546	.....	14944 54	52921	123598	7395961	7256	0.00203	0.28
3	413310	0.0541	.....	15292 22	56339	128524	7639253	7536	0.00201	0.27
4	350605	0.0536	.....	12972 17	46632	106237	6544718	6290	0.00199	0.28
5	396440	0.0548	.....	14668 04	51199	125236	7228433	7193	0.00203	0.29
6	345936	0.0551	.....	12799 42	45541	107207	6280129	6352	0.00204	0.28
8	440705	0.0549	.....	16305 83	56311	134135	8021232	7502	0.00204	0.29
Totales	2651894	0.0546	0.0371	98118 48	348212	819845	48574868	47765	0.00203	0.28

Distribución energía eléctrica

Planta

		1934	1933
Total Kilo-Watts horas en el año		3814400	3027700
Servicio de tráfico	₡ 98118 48	2651894	2363472
Otros servicios:			
Luz	23756 95	535578	325104
Fuerza	21044 31	474424	217632
Total.....	₡ 142919 74	3661896	2906208
Servicio a señores Pinto, gratuito		6000	
Energía no aprovechada.		146504	121492
Total.....		3814400	3027700

Costo

Gastos de operación.....	₡ 84318 94	₡ 76184 42
Gastos indirectos	58600 80	58600 80
Total.....	₡ 142919 74	₡ 134785 22
Costo por Kilo-Watt hora.....	₡ .003903	₡ 0.03625

	K. W. Hs.	K. W. Hs.
Afluencia de agua: Capacidad de la planta.....	39420000	39420000
Energía generada	3814400	3027700
Sobrante de energía no generada	35605600	363923 00

Revisado por
M. A. Quirós

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

CONSUMO DE PETROLEO POR LOCOMOTORAS Y OTROS, DURANTE EL AÑO DE 1934

Cuadro Nº 39

CLASIFICACION	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SETIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		TOTALES		AÑO 1933	
	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor	Galones	Valor
Locomotora Nº 14	1881 93	₡ 334 15	1533 12	₡ 264 76	.....	.....	1517 37	₡ 264 76	1773 95	₡ 359 02	1756 43	₡ 302 86	2080 22	₡ 364 34	1803 [illegible]	326 65	2392 22	₡ 465 91	2421 46	₡ 472 06	1944 93	₡ 365 55	2026 76	₡ 340 94	21131 57	₡ 3861 00	6096 93	₡ 1639 89
" " 16	.....	.....	.....	.....	2736 93	₡ 546 96	2240 37	486 11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2200 93	446 18	4028 76	939 60	11206 99	2418 85	.....	.....
" " 19	.....	.....	2528 39	521 40	2207 23	413 62	3002 00	719 29	1774 48	359 18	3566 69	816 63	4678 08	1413 25	3724 02	1025 11	.....	.....	3901 49	962 33	2192 21	444 05	3597 68	810 68	31172 27	7485 54	34453 95	9326 98
" " 20	3771 45	831 41	6452 60	1533 26	6428 66	1476 25	3478 28	865 11	2806 97	656 89	.....	.....	.....	.....	2528 73	590 75	6985 40	2029 89	3020 60	670 52	4265 85	1102 34	3520 29	787 54	43258 83	10543 96	9126 87	2387 86
" " 21	4624 38	1055 88	8825 43	2145 10	8200 12	1922 15	7530 49	2105 73	5332 95	1385 23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34513 37	8614 09	12652 33	3410 01
" " 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1855 62	382 57	2548 73	527 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4404 35	909 73	.....	.....
" " 23	5557 93	1301 56	5385 89	1258 21	9423 93	2229 71	9706 50	2771 94	5051 70	1304 13	4027 93	947 53	4641 72	1398 57	4523 93	1317 01	4951 72	1337 43	5385 72	1454 01	2725 93	613 48	.....	.....	61382 90	15933 58	43776 43	11737 87
" " 24	3001 23	628 71	6593 76	1569 66	6902 86	1595 61	3201 32	780 32	2603 43	598 20	3905 18	912 70	3694 92	1016 28	3879 59	1082 11	3648 71	893 76	3508 83	832 27	4177 73	1074 37	5068 38	1250 47	50184 94	12234 46	28144 64	7591 15
TOTAL	18836 92	4151 71	31319 19	7292 39	35899 73	8184 30	30676 33	7993 26	21199 10	5045 22	15804 96	3506 88	15094 94	4192 44	16458 45	4341 63	17978 05	4726 99	18238 10	4391 19	17507 58	4045 97	18241 87	4129 23	257255 22	62001 21	134251 15	36093 76
Quemadora Hierba	2846 07	587 35	3259 57	709 93	.....	.....	.....	.....	1527 57	287 99	2054 72	387 52	2465 78	520 00	2207 75	473 92	4292 12	1212 84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18653 58	4179 55	6382 75	1712 21
Total consumo Ferro.	21682 99	4739 06	34578 76	8002 32	35899 73	8184 30	30676 33	7993 26	22726 67	5333 21	17859 68	3894 40	17560 72	4712 44	18666 20	4815 55	22270 17	5939 83	18238 10	4391 19	17507 58	4045 97	18241 87	4129 23	275908 80	66180 76	140633 90	37805 97
ENTRADAS																												
Precio compra y gastos	5208 00	1610 84	25200 00	7028 81	34314 00	8250 68	28056 00	7603 57	17808 00	4892 04	21924 00	5578 05	13272 00	3445 75	22722 00	5736 37	9492 00	2596 18	22848 00	5883 17	13062 00	3177 93	15288 00	4522 07	229194 00	60365 46	215651 70	59264 42

RESUMEN

	Galones	Valor	Galones	Valor
Saldo al 31 de diciembre de 1934, según el Libro Mayor	90551 80	₡ 24386 19		
Entradas durante el año de 1934, así:	229194 00	60230 46		
COSTO PRINCIPAL				
Comprado a la Northern Railway Co., 2672 brls.: = 112224 gls. a $ 2.50 c/brl. = $ 6680 00 al 425% = ₡ 28390 00				
Comprado a la Panama Mail SS. Co., 2785 " = 116970 " " " 2.25 " = 6266 25 al 425% = 26631 57				
Subtotal . . . . . 5457 " 229194 " $ 12946 25 . . . . . ₡ 55021 57				
Menos diferencia tipo cambio, $ 2,700.00 al 425 % fueron liquidados al 430 %, facturas del mes de diciembre de 1934, fué pagado en abril de 1934. Asiento Diario Nº 178 . . . . . 135 00				
			₡ 54886 57	
GASTOS ADICIONALES				
Desembarques en Puntarenas, fletes San José-Puntarenas o viceversa, etc., etc. 5343 89				
Salidas durante el año de 1934, así:				
Ferrocarril . . . . . 275908 80 galones ₡ 66180 76	.....	.....	283870 80	₡ 70161 76
Vendido por cuenta de la Secretaría de Fomento 7962 00 " 3981 00	.....	.....	35875 00	14454 89
Saldo al 31 de diciembre de 1934	319745 80	₡ 84616 65	319745 80	₡ 84616 65

Hecho por M. A. Quirós

M. A. Castro Carazo, Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 40

ESTADISTICA ENCOMIENDAS Y EQUIPAJES AÑO DE 1934

MESES	ENCOMIENDAS		EQUIPAJES		TOTALES	
Enero	58087	₡ 4445 70	21813	₡ 414 75	79900	₡ 4860 45
Febrero	65081	4576 45	22490	384 60	87571	4961 05
Marzo	113903	6812 05	21028	447 90	134931	7259 95
Abril	88073	5449 65	12184	349 55	100257	5799 20
Mayo	69847	4979 05	12345	347 05	82192	5326 10
Junio	64657	4354 80	7427	206 20	72084	4561 00
Julio	71365	4546 10	10766	258 00	82131	4804 10
Agosto	69716	4392 45	13773	293 50	83489	4685 95
Setiembre	63942	3981 85	7935	194 65	71877	4176 50
Octubre	57745	4006 25	8008	311 35	65753	4317 60
Noviembre	63704	4847 00	10285	421 95	73989	5268 95
Diciembre	89279	5302 35	14746	391 65	104025	5694 00
Totales	875399	₡ 57693 70	162800	₡ 4021 15	1038199	₡ 61714 85
Año de 1933	654516	₡ 47256 55	133126	₡ 4946 15	787642	₡ 52202 70
Año de 1932	1329459	₡ 56342 50	123395	₡ 3876 45	1452854	₡ 60218 95

CONTROL

Entrada bruta			₡ 61714 85
Menos: Excesos devueltos			109 15
Entrada neta			₡ 61605 70
Entradas según estados			₡ 61605 70
Encomiendas		₡ 57693 70	
Menos: Excesos devueltos		108 15	₡ 57585 55
Equipaje		₡ 4021 15	
Menos: Excesos devueltos		1 00	4020 15

Hecho por

M. A. QUIRÓS

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

ESTADISTICA DE FLETES.—AÑO 1934

Cuadro Nº 41

MESES	IMPORTACION		EXPORTACION		FLETE LOCAL		TOTAL		Kilos por kilómetro	Promedio producto por Ex. kilómetro	Carros movilizados	Peso medio por carro	Kilometraje carros cargados	Promedio entrada kilómetro de carro cargado
	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor						
Enero	2860061	₡ 50409 65	1266685	₡ 18464 60	9831426	₡ 101732 60	13958172	₡ 170606 25	1242679746	—1361	3205	4355	110068	1 55
Febrero	1723286	40556 35	2020004	27967 30	9219855	102769 75	12963145	171284 40	1127990249	—1518	2908	4458	104993	1 63
Marzo	2148005	41829 20	1407562	19143 50	9283350	115190 10	12838917	176162 80	1161627204	—1534	2824	4546	101174	1 74
Abril	4691119	73290 60	532239	7606 05	9468659	111300 75	14692017	192197 40	1327380641	—1397	3474	4229	104664	1 84
Mayo	2311822	44937 10	129687	1960 20	10851296	106455 15	13292805	153352 45	1170193781	—1315	3471	3830	100741	1 52
Junio	3884959	62992 90	69743	1093 85	9591396	88302 55	13546101	152389 30	1171841659	—1288	3325	4074	96410	1 59
Julio	2456102	46153 85	46319	710 75	8662716	88014 90	11165137	134879 50	938688220	—1481	3291	3393	83336	1 62
Agosto	2203357	41006 40	90511	1543 65	9213299	90275 20	11507167	132825 25	980359450	—1372	3292	3495	93980	1 41
Setiembre	2228777	46908 30	52207	803 75	9003078	91795 75	11284062	139507 80	1002848185	—1430	3200	3526	84354	1 65
Octubre	2968089	80243 85	15026	280 85	9256545	89571 65	12239660	170096 35	994851835	—1753	3204	3820	88490	1 92
Noviembre	3203431	69543 40	116726	1763 40	7997616	80037 80	11317773	151344 60	936311475	—1624	3043	3719	86809	1 74
Diciembre	3783624	63669 40	709793	10422 25	7830162	96188 15	12323579	170279 80	1045418118	—1660	12600	955	98162	1 73
TOTALES	34462532	₡ 661541 00	6456502	₡ 91759 55	110209401	₡ 1161625 35	151128535	₡ 1914925 90	13100190563	—1478	48137	3140	1153168	1 67
Año de 1933	24844335	₡ 489287 63	12620082	₡ 183009 85	71088492	₡ 983016 05	108552909	₡ 1655313 53	9845131148	—1680	33229	3266	969544	1 71
Año de 1932	17248749	₡ 408950 80	7228466	₡ 104666 70	53655686	₡ 726211 75	78132901	₡ 1238929 25	6965741319	—1834	23121	10045	769094	1 60

CONTROL

Entrada bruta por fletes, según detalle anterior		₡ 1914925 90
Más:—Varios fletes—Saldo aumentos y rebajos		21398 22
Entrada neta		₡ 1936324 12
Fletes según estados		₡ 1936324 12
Flete Importación	₡ 661541 00	
Menos:—Por bonificaciones, excesos dev., etc.	15263 90—	646277 10
Flete Exportación	91759 55	
Menos:—Por bonificaciones, excesos dev., etc.	20726 80—	71032 75
Flete Local	1161625 35	
* Más:—Fletes por Asientos de Diario	56814 96—	1218440 31
Flete Exportación Bananos. (Puntarenas a Limón)		573 96

* NOTA: El aumento que aparece en esta partida proviene por suministro de carros de lastre, al Supremo Gobierno, para trabajos en la carretera Barranca - Puntarenas, Turrúcares - Puriscal, etc., etc., por los cuales los Agentes y Conductores no expidieron los respectivos manifiestos, habiendo sido hechos los cargos por medio de Asientos de Diario en todo el año.

Hecho por M. A. Quirós.

M. A. Castro Carazo, Jefe de la Contabilidad

Cuadro Nº 42

Cemento importación transportado de enero a diciembre de 1934

CONSIGNADOR	Sacos período enero a noviembre	Sacos en diciembre	Sacos período enero a diciembre
F. J. Alvarado & Co. Sucs., S. A.	24105	972	25077
Junta de Caridad San José	4605	.....	4605
Christiania Portland Cementfabrik	129150	9350	138500
Supremo Gobierno	113555	.....	113555
Raúl Jiménez	105	.....	105
Limon Trading Co	45700	18446	64146
R. E. Smyth & Co	9463	.....	9463
Banco Internacional de Costa Rica	9984	.....	9984
Junta Edificadora San Ramón	4252	.....	4252
Miguel Macaya y Co	140	.....	140
A. Borbón y Co	120	.....	120
Pedro Raventós	1693	.....	1693
Paul Spoerl	4670	1280	5950
Municipalidad Esparta	125	40	165
Manuel Figueroa	.....	70	70
Totales	347667	30158	377825

Hecho y revisado por

RAF. ALB. ZÚÑIGA T.

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

ESTADISTICA DE ARTICULOS TRANSPORTADOS. — AÑO DE 1934. — MERCADERIAS Y MANUFACTURA

ESTACIONES	Licores Extranjeros		Géneros		Abarrotes		Harina		Materiales Construcción		Droguería		Ferretería		Maquinaria		Gasolina		Asfalto		Petróleo	
	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡
San José	10756	1097 35	157793	18016 25	35699	123 70	149857	3243 75	955575	17090 30	91984	10589 70	308065		16953 15	43987	1867 10	37529	1441 95	128004	1404 00	
Pavas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	1 80	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Electriona	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	119	2 25	.....	.....	.....	.....	
San Antonio	.....	.....	82	12 40	351	32 05	.....	.....	1404	9 75	400	29 25	21178		458 05	1047	40 10	.....	.....	.....	.....	
San Rafael	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	780		18 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Ojo de Agua	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7386	51 45	.....	.....	385		6 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Cortijo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	120	2 25	.....	.....	.....	.....	
Ciruelas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	660		12 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Alajuela	1042	48 55	7780	645 20	1101	1640	40851	484 50	8176	57 35	185	8 05	7683		244 45	204	3 00	1045	19 65	.....	.....	
Sánchez	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250		2 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Siquiares	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	152		3 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Turrúcares	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72	2 00	38	1 00	1263		42 75	553	13 45	.....	.....	.....	.....	
Cebadilla	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2472	19 35	.....	.....	1234		21 30	35	1 00	.....	.....	.....	.....	
Atenas	.....	.....	61	3 50	18	1 00	900	6 75	401	9 45	35	2 00	74405		631 25	112276	1033 20	.....	.....	16518	457 45	
Balsa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54796		440 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Tornos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1115		10 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Mangos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5087	26 20	.....	.....	30		1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Escobal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	1 00	754	10 45	.....	.....	42425		384 40	100	3 75	.....	.....	.....	.....	
Quebradas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	212	7 80	.....	.....	432		12 35	1241	33 80	.....	.....	.....	.....	
Concepción	.....	.....	.....	.....	21	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	698		15 05	170	3 80	.....	.....	.....	.....	
Dantas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90		4 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Hacienda Vieja	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	1 00	.....	.....	334		10 10	198	4 90	.....	.....	.....	.....	
Marichal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Orotina	.....	.....	149	10 55	536	17 15	184	2 75	476	8 25	4	1 00	20068		580 50	3462	94 75	.....	.....	.....	.....	
Espuela González	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2500		56 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Coyolar	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3187	45 25	12	1 00	1037		40 85	931	28 80	.....	.....	.....	.....	
Pozón	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	179		8 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Muñoz	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75		1 40	132	7 80	.....	.....	.....	.....	
La Ceiba	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3976		27 45	136	2 40	.....	.....	.....	.....	
Cascajal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91	1 00	.....	.....	.....	.....	291		14 70	1045	28 75	.....	.....	.....	.....	
Jesús María	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Cambalache	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Salinas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Mata Limón	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45		3 15	194	13 60	.....	.....	.....	.....	
Caldera	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	1 00	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Cabezas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	2 80	.....	.....	110		4 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Kilómetro 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Gregg	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Barranca	7	1 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	361	5 35	.....	.....	14015		621 25	22273	369 55	157	7 65	.....	.....	
La Ligia	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Esparta	.....	.....	177	23 05	268	3 85	.....	.....	85	1 60	58	2 00	1188		49 45	948	39 85	.....	.....	.....	.....	
Santa Rosa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Rioja	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Roble	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Chacarita	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36000	900 00	.....	.....	100		1 85	10000	290 00	.....	.....	.....	.....	
Puntarenas	4045	374 65	2282	206 65	36598	89 65	113131	1042 45	116286	1993 45	4510	185 50	10000 77595		187 50 2559 60	98611	3308 60	12726	433 20	.....	.....	17796
Importación	110453	3497 40	646173	27535 50	2314219	27 25	769289	11614 55	18561722	206845 55	435414	15960 25	2237286		2243 50	154977	3178 35	4109595	126453 70	690527	12757 55	131586
AÑO 1934	126303	5019 10	814497	46453 10	2388811	12 05	1074393	16396 75	19699879	227090 15	532640	26779 75	2884440		5673 25	452759	10371 05	4161052	128356 15	835049	14619 00	149382
AÑO 1933	170062	7077 20	426596	27351 20	1716060	12 40	679668	10835 05	12505455	139278 60	583993	29762 90	2094158		6431 85	500442	11555 10	3750814	115251 45	.....	.....	116282
AÑO 1932	178155	6283 77	387664	24310 91	1431048	75 49	677802	10238 55	7059032	94572 38	385052	18566 21	3403571		7051 24	279358	7853 45	2594661	84840 56	.....	.....	91687

Hecho por FAF. ALB. ZÚÑIGA

AS GENERALES

Cuadro Nº 43

r ₡	Vehículos Motor		Menaje		No Clasificados		TOTAL		AÑO 1933		AÑO 1932	
	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡
....	47199	1038 20	6869	6365 50	459110	25284 20	2491427	106515 15	1697404	83882 25	1290930	62152 06
....	.....	.....	676	45 05	295	6 20	1016	53 05	1283	77 70	2476	58 75
....	.....	.....	.....	.....	60	1 60	179	3 85	.....	.....	8	1 00
....	104	4 00	6996	400 60	3730	116 75	35292	1102 95	17736	1009 15	32934	886 70
....	.....	.....	130	3 25	.....	.....	910	22 15	658	61 20	275	7 25
....	.....	.....	412	24 10	44	3 00	8227	84 90	1315	39 10	1990	35 70
....	.....	.....	.....	.....	65	1 00	185	3 25	310	3 85	89	1 65
....	.....	.....	925	58 70	286	3 70	1871	74 80	2193	79 60	6297	145 25
....	135	4 00	9249	591 85	19441	589 75	96892	2712 75	106767	2571 95	211829	3728 50
....	.....	.....	245	9 05	.....	.....	495	11 25	.....	.....	123	3 00
....	.....	.....	155	3 90	.....	.....	307	7 65	282	6 60	208	8 70
....	.....	.....	6217	253 05	1379	40 65	9522	352 90	9238	292 45	14728	251 04
....	.....	.....	262	9 25	155	3 60	4158	54 50	1467	55 05	1931	46 60
....	261	7 65	7311	259 50	4514	87 70	216700	2499 45	16235	691 95	89577	1052 65
....	10000	125 00	12380	131 85	604	13 50	77780	730 75	2848	104 50	3180	68 30
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1115	10 75	.....	.....	242	5 30
....	.....	.....	171	6 60	.....	.....	5288	33 80	318	6 10	349	12 20
....	.....	.....	951	24 60	1623	37 10	45943	461 30	982	28 75	1587	36 40
....	.....	.....	4083	181 40	1198	24 20	7166	259 55	63594	2350 70	5961	110 00
....	.....	.....	1239	55 45	364	6 55	2492	81 35	678	23 40	2517	59 15
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	4 25	.....	.....	.....	.....
....	.....	.....	1850	66 40	215	4 20	2640	86 60	1075	38 20	981	13 35
....	.....	.....	395	22 50	.....	.....	395	22 50	382	19 10	637	24 20
....	2302	119 45	10246	472 95	4588	117 05	42015	1424 40	28882	991 10	40624	944 09
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2500	56 25	.....	.....	.....	.....
....	.....	.....	2317	110 55	918	4 85	8402	231 30	12488	278 35	12438	431 37
....	.....	.....	238	7 45	292	9 05	709	24 95	67	4 55	131	4 65
....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	207	9 20	19	1 00	590	14 40
....	.....	.....	445	22 00	435	2 70	4992	54 55	8445	135 30	655	22 05
....	.....	.....	882	27 05	849	15 30	3158	86 80	2148	74 35	1589	24 70
....	.....	.....	.....	.....	160	6 60	160	6 60	712	18 65	719	17 45
....	.....	.....	20	1 00	90	1 15	110	2 15	35	1 00	72	2 50
....	.....	.....	213	5 70	129	4 85	342	10 55	82	1 55	270	4 05
....	.....	.....	155	8 25	233	13 00	627	38 00	765	19 85	7	1 00
....	.....	.....	128	4 75	20	1 00	183	6 75	45	3 35	25	1 00
....	.....	.....	.....	.....	16	1 65	226	8 95	.....	.....	20	1 00
....	.....	.....	134	4 60	.....	.....	134	4 60	.....	.....	.....	.....
....	.....	.....	280	28 55	.....	.....	280	28 55	.....	.....	.....	.....
....	27	6 80	5393	287 15	1463	44 00	43696	1342 90	6740	330 10	14071	347 00
....	.....	.....	217	17 30	95	8 10	312	25 40	.....	.....	91	5 10
....	.....	.....	6171	339 75	1452	81 60	10347	541 15	27450	941 15	25607	831 20
....	.....	.....	143	3 60	.....	.....	143	3 60	40	1 00	452	5 65
....	.....	.....	907	109 10	30	5 15	937	114 25	51	3 00	82	22 25
....	10000	150 00	212	10 90	469	3 25	56781	1356 00	755	18 85	10986	267 50
....	.....	.....	64	1 60	84	6 10	10148	195 20	.....	.....	645	39 00
26 70	4750	413 45	73434	4404 95	121836	4649 30	683600	21288 15	26064269	517537 33	18362237	393941 47
03 10	45281	1519 05	756	36 00	4283758	102245 75	34491036	662017 50	.....	.....	.....	.....
29 80	120059	3387 60	221871	14435 80	4910000	133444 15	38371135	804067 70	.....	.....	.....	.....
877 30	110302	4218 75	267475	15637 45	5156451	128312 83	.....	.....	28077758	611702 08	.....	.....
441 60	93537	4449 50	308219	13227 63	3250374	82523 89	.....	.....	.....	.....	20140160	465635 18

M. A. Castro Carazo, Jefe de la Contabilidad

ESTADISTICA DE ARTICULOS TRANSPORTADOS.—PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA NACIONAL.-

ESTACIONES	MAIZ		FRIJOLES		CAFE		CACAO		ARROZ		FRUTAS		PAPAS		BANANOS		CAÑA		VEGETALES	
	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor
San José	8027	₡ 110 20	11231	₡ 249 10	3592570	₡ 57383 60	60	₡ 2 15	3038	₡ 44 00	32300	₡ 208 40	161077	₡ 2142 35	1400	₡ 18 10	.....	.....	305100	₡ 6769 35
Pavas	.....	.....	.....	.....	18276	274 15	.....	.....	970	4 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1495	26 35
Electrones	.....	.....	380	2 40	14305	211 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
San Antonio	2228	18 25	3498	44 35	980868	14389 60	.....	.....	9066	81 55	3290	65 15	2413	39 09	.....	.....	.....	.....	31286	738 40
San Rafael	768	3 80	249	2 05	1295	18 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	97	2 95
Ojo de Agua	3491	18 35	6568	46 85	67574	904 55	.....	.....	7285	45 95	1215	13 20	158	3 10	.....	.....	.....	.....	37919	475 45
Cortijo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29747	193 30	.....	.....	.....	.....	85	1 00	.....	.....	.....	.....
Nuestro Amo	1291	6 65	154	1 00	.....	.....	.....	.....	1497	7 73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1183	13 19
Circelas	3824	32 15	3202	27 30	.....	.....	.....	.....	2411	140 10	373	12 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9055	128 60
Atajuelá	2432	19 00	1234	23 00	1199014	17448 50	.....	.....	8510	41 35	24365	492 85	213443	3762 05	.....	.....	.....	.....	22366	480 60
Sánchez	4129	24 70	3483	39 20	1693	10 60	.....	.....	23248	89 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1279	9 90
Siquieres	5432	33 30	4900	36 25	15110	94 50	.....	.....	39289	149 30	1632	14 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Santa Rita	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32287	196 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	610	5 60
Turrúcares	483609	2764 60	308485	2129 90	35839	394 23	111	1 00	648398	4189 70	29726	205 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4737	84 90
Cebadilla	25536	148 25	11391	86 00	.....	.....	.....	.....	221882	1783 35	549	6 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1855	37 20
Atenas	150800	1329 50	425637	3892 45	431643	4665 60	.....	.....	111683	602 90	49952	329 70	222779	2746 10	.....	.....	27	₡ 1 00	3171	48 05
Balsa	193112	1533 10	82041	807 95	278	2 90	.....	.....	353426	3173 95	2116	19 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tornos	2832	21 25	5923	45 80	.....	.....	.....	.....	16377	83 10	195	3 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mangos	35214	430 45	7435	69 85	.....	.....	.....	.....	13992	84 45	43	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	163	2 00
Escobal	56419	331 50	77107	929 50	287	4 00	.....	.....	44637	240 40	280	2 60	.....	.....	35	1 00	.....	.....	.....	.....
Quebradas	112719	5388 95	210167	2812 45	13419	117 95	.....	.....	494596	3455 60	7455	81 35	340	2 05	.....	.....	.....	.....	264	3 00
Concepción	6307	71 80	36137	500 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	0 30
Hacienda Vieja	7995	96 40	72	1 10	.....	.....	.....	.....	17327	163 35	19352	230 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	443	6 40
Marichal	3743	20 30	580	9 70	.....	.....	.....	.....	2837	32 25	35279	432 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	540	7 70
Orotina	529250	6727 20	79877	1262 75	262	3 30	.....	.....	1044852	15380 40	323466	4113 60	3601	56 90	20	1 00	.....	.....	1986	31 55
Mastate	11750	160 15	360	6 40	.....	.....	.....	.....	17665	103 30	4227	52 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Copolar	83892	997 50	5309	82 50	.....	.....	.....	.....	75712	630 95	11586	134 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1885	31 00
Puebla	104159	1113 10	7991	111 15	.....	.....	.....	.....	35116	231 60	118	1 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	204	3 10
Mullos	3714	58 60	80	1 60	.....	.....	.....	.....	2358	9 10	45	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
La Ceiba	27605	302 85	1548	12 90	.....	.....	.....	.....	47568	299 35	3633	90 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	130	1 75
Hidalgo	30803	200 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16600	70 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	978	7 90
Cascajal	63773	789 75	5673	33 40	.....	.....	.....	.....	93694	436 75	432	7 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Uvita	1165	5 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Jesús María	79031	632 45	2369	29 35	.....	.....	.....	.....	93981	616 55	298	5 55	.....	.....	125	1 00	.....	.....	205	6 10
Cambalache	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	103	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Salinas	16800	132 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17982	103 70	995	18 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	1 00
Mata Limón	4766	61 95	35	1 00	.....	.....	.....	.....	1411	5 65	148	2 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	257	8 60
Caldera	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	130	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kilómetro 95	.....	.....	123	1 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cabezas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180	3 65
La Lágia	2434	34 90	1820	49 10	.....	.....	.....	.....	33123	313 95	3760	135 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	784	18 85
Esparta	151121	3266 80	134317	3506 10	194098	1416 08	.....	.....	360529	7632 10	259669	3177 85	75600	386 75	.....	.....	.....	.....	233639	2797 80
Barranca	71478	1226 95	126462	4200 65	1872	12 85	.....	.....	429535	5291 30	33951	396 10	681	3 40	.....	.....	.....	.....	11966	127 05
Santa Rosa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	421	2 90	158	5 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	171	5 00
La Rioja	1440	34 85	.....	.....	.....	.....	11	1 00	.....	.....	58882	1371 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22983	328 95
El Roble	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22983	88 75	736	18 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
San Isidro	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2265	78 96	.....	.....	835	3 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Carrizal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11239	268 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chacarita	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1995	46 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14276	420 45
Puntarenas	3349639	70273 60	452461	11901 35	16066	317 10	27338	957 65	2491411	62236 40	105334	2483 95	12398	156 45	45	1 05	.....	.....	.....	.....
Año 1934	7881984	₡ 98493 35	2069701	₡ 32754 00	6612389	₡ 90556 60	29993	₡ 1040 65	6898061	₡ 108243 13	1036273	₡ 13588 65	685183	₡ 9258 15	1710	₡ 23 15	27	₡ 1 00	710189	₡ 12312 60
Año 1933	6102858	₡ 117840 55	1646527	₡ 38290 55	12282103	₡ 185622 45	14516	₡ 355 55	5353923	₡ 83742 45	1253964	₡ 19714 40	606727	₡ 7311 15	6371	₡ 90 75	12355	₡ 125 55	685323	₡ 11068 95
Año 1932	6572531	₡ 108282 45	1466549	₡ 22061 66	7854471	₡ 118080 35	13858	₡ 431 10	4370062	₡ 53280 01	780209	₡ 7715 31	508698	₡ 5293 95	1311	₡ 35 00	14067	₡ 238 20	936548	₡ 13950 46

Cuadro Nº 44

...—AÑO DE 1934

	TABACO		PLATANOS		NO CLASIFICADOS		TOTAL		AÑO 1933		AÑO 1932	
	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor
	5008	₡ 231 00	215	₡ 2 65	15736	₡ 480 60	4138462	₡ 68143 30	8508166	₡ 130909 50	5446415	₡ 85233 09
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20741	304 70	17653	127 25	19300	289 55
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14485	213 95	34845	519 65	37215	558 10
	.....	.....	.....	.....	1167	27 35	1043716	15373 65	1638617	23951 40	1358286	20192 55
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2304	26 85	903	6 15	3844	34 45
	.....	.....	.....	.....	2777	23 15	126787	1532 60	142303	1696 00	28198	323 27
	.....	.....	.....	.....	282	3 55	30114	194 85	73947	509 15	33038	277 15
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4115	28 50	54156	353 60	24695	199 25
	.....	.....	.....	.....	3687	40 45	45454	379 05	185879	1309 00	176379	1288 48
	.....	.....	.....	.....	594	17 75	1472372	22291 55	2358321	34635 30	1216532	17777 40
	186	7 45	190	3 00	471	3 00	36303	177 05	19393	97 05	15069	94 90
	.....	.....	.....	.....	1435	8 90	67823	336 80	49037	243 25	55911	333 35
	.....	.....	.....	.....	1497	14 05	54394	215 80	62137	318 25	17242	98 65
	48363	584 00	.....	.....	11172	108 65	1571060	10442 30	1214237	8965 55	1052698	9216 22
	.....	.....	.....	.....	4682	37 15	266135	2080 45	274854	2440 90	264120	2614 70
	7813	121 10	359	3 80	7139	81 60	1431003	13611 80	1475455	14849 55	1062673	11077 20
	329	5 35	.....	.....	4792	38 10	634294	5582 35	54e908	5433 05	609713	6217 99
	.....	.....	.....	.....	1395	24 40	26912	179 55	22123	140 25	14124	101 10
	... ..	.....	.....	.....	1315	9 50	80061	577 05	47976	358 10	46579	452 40
	.....	.....	.....	.....	1597	46 25	180642	1777 25	130230	1439 90	81436	792 75
	149	2 00	.....	.....	1055	20 85	1238154	11684 20	992973	9706 65	883591	8388 90
	25	1 20	.....	.....	15	1 00	42606	577 10	36545	599 20	23743	290 05
	.....	.....	440	6 30	12379	154 60	58010	658 45	72808	1066 15	43890	471 75
	.....	.....	.....	.....	230	5 75	42229	528 50	61496	801 75	25620	241 45
	1310	34 90	251	4 00	16183	274 95	2003038	27920 55	1857977	27294 95	1737969	23700 48
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33995	322 35	32651	410 20	40019	655 30
	.....	.....	395	5 50	4031	104 75	184810	1986 85	161473	1526 55	160974	2161 70
	.....	.....	682	12 50	20	1 00	141890	1474 30	168132	1936 65	179890	2945 25
	.....	.....	.....	.....	969	20 90	7166	91 20	14198	123 70	13845	88 05
	.....	.....	.....	.....	33	2 00	82100	709 70	60438	742 55	57551	832 55
	.....	.....	62	1 00	247	5 90	48690	285 15	24759	148 35	31228	270 50
	.....	.....	537	8 50	1636	45 50	167770	1321 15	131751	919 00	83060	913 40
	.....	.....	.....	.....	10	1 00	1115	6 85	.....	.....	988	6 95
	.....	.....	1572	23 65	... ..	.....	179827	1294 65	125666	1017 55	140349	1463 20
	.....	.....	.....	.....	30	1 00	133	2 00	3862	59 10	4817	28 35
	.....	.....	.....	.....	2080	53 50	38914	328 95	25164	184 80	15119	230 95
	.....	.....	115	2 15	148	4 75	6880	89 60	20550	333 20	2873	39 10
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	130	2 00	1956	17 60	250	5 80
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125	1 15	3650	58 65	2228	32 85
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	190	3 65	1895	29 50	2072	36 80
	...	.....	.....	.....	.....	.....	23923	372 50	36247	877 85	7146	124 50
	.....	.....	.....	.....	13473	455 50	1403526	22146 30	1305232	19904 90	920993	13562 06
	282	2 85	198	4 50	7148	130 30	749142	1.966 40	561930	8978 95	471942	6368 22
	8620	282 60	5449	115 70	...	.....	750	13 05	19778	143 40	4174	57 25
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88641	2063 85	55261	1123 90	25293	549 55
	.....	.....	5445	127 35	.....	.....	38195	167 55	8561	188 50	5879	114 45
	.....	.....	113	2 65	14455	58 15	835	3 95	3297	50 90	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14246	353 70	11843	266 80	17877	383 60
	.....	.....	.....	.....	722	6 60	5860	138 95	23320	545 00	573	8 70
	.....	.....	3865	92 55	.....	.....	6616051	156898 40	6254765	158473 70	6255797	109969 48
	24446	1041 00	290344	6573 40	13929	396 00						
	96531	₡ 2313 45	310232	₡ 6989 20	149461	₡ 2908 45	24472128	₡ 387082 40	.....	.....	.....	.....
	65138	₡ 1939 25	159262	₡ 3448 70	156307	₡ 3994 55	.....	.....	28737376	₡ 465482 85	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	163093	₡ 1964 25	.....	.....	.....	.....	22723417	₡ 331133 74

ESTADISTICA D

ESTACIONES	Licores y refrescos		Cueros		Traviesas		Sal		Tabaco elaborado		Jabón		Velas		Carbón		Leña		Mangle		Arena		Cal		M
	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	K
San José	769854	28618 35	35884	1871 15	....	....	6964	123 65	43343	1900 50	276557	10364 60	15565	408 45	772	27 25	13000	75 40	.....	.....	.....	.....	50219	1285 35	1
Pavas	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
San Antonio	7569	113 45	12686	752 15	....	....	304	3 70	48	1 00	2417	88 15	.....	.....	140	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1016	25 80	
San Rafael	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Ojo de Agua	.....	.....	1194	29 65	....	....	118	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	829	6 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83	2 40	
Cortijo	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Nuestro Amo	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Ciruelas	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Alajuela	58958	1500 10	13260	536 15	....	....	8209	74 40	1875	73 25	13551	216 20	9445	194 60	71	1 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Sánchez	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Santa Rita	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Turrúcares	.....	.....	4843	111 40	....	....	308	3 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92	1 00	.....	.....	.....	.....	42	1 05	8003	149 70	
Cebadilla	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2566	33 25	336	11 85	.....	.....	.....	.....	1080	5 40	.....	.....	
Atenas	2924	40 10	1537	71 80	....	....	3592	53 85	5745	159 80	96	2 00	29	1 00	69	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Balsa	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Mangos	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Escobal	.....	.....	214	8 40	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Quebradas	60	1 00	730	26 25	....	....	.....	.....	.....	.....	140	1 40	.....	.....	.....	.....	13000	50 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Kilómetro 55	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	177	2 35	.....	.....	.....	.....	315	1 55	.....	.....	
Concepción	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Kilómetro 57	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	252	4 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Dantas	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Hacienda Vieja	120	1 05	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Marichal	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Orotina	17157	188 25	560	25 55	138	1 00	272	1 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Coyolar	.....	.....	95	4 70	....	....	35869	508 15	503	22 00	9475	166 65	2402	51 00	184	3 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Pozón	.....	.....	.....	.....	....	....	16381	304 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11565	179 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Muñoz	.....	.....	.....	.....	....	....	1362	21 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	141	2 65	.....	.....	1164	6 30	.....	.....	97	1 00	
Ceiba	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Hidalgo	.....	.....	.....	.....	....	....	53269	1161 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Cascajal	1920	23 10	24	1 00	....	....	188	1 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1796	35 50	169000	667 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Kilómetro 81	.....	.....	.....	.....	....	....	240087	4458 00	6	1 00	.....	.....	30	1 00	2286	31 20	65000	256 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Uvita	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	143279	566 90	15	1 00	.....	.....	.....	.....	
Jesús María	.....	.....	22	1 55	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	351000	1632 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Cambalache	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Salinas	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26000	120 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Mata Limón	.....	.....	.....	.....	....	....	108845	1388 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1169	25 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Caldera	.....	.....	.....	.....	....	....	1110	31 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7817	169 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Gregg	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1788	40 60	78000	341 80	.....	.....	32559100	107435 60	.....	.....	
La Ligia	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Barranca	283	11 30	461	10 35	....	....	3697	26 55	50	2 00	31	1 00	.....	.....	618	15 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Esparta	.....	.....	1473	40 05	....	....	16569	515 80	5683	67 60	565	23 30	6287	61 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36000	111 00	.....	.....	
Santa Rosa	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
La Rioja	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
El Roble	.....	.....	.....	.....	....	....	33614	1020 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	1 00	.....	.....	
Carrizal	.....	.....	....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Chacarita	.....	.....	.....	.....	....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Puntarenas	50670	583 20	2221	125 30	....	....	3459572	108142 85	505	28 85	11625	234 40	5387	83 00	1682	58 50	.....	.....	1228822	19830 75	98	4 15	390	5 45	
Total	909515	31079 90	75204	3615 45	138	1 00	3990330	117842 55	57758	2256 00	314457	11097 70	41711	834 00	31849	619 60	858279	3711 30	1230001	19838 05	32596673	107559 75	59808	1469 70	166
Año 1933	692391	23034 50	96321	3898 15	....	....	4739464	140687 80	71961	2494 35	317257	11261 75	44082	1060 60	52983	1063 25	610889	3822 50	1007178	21374 70	19405429	73843 00	50053	1229 60	No
Año 1932	571201	16637 25	134479	3730 15	....	....	4020169	92757 85	205974	4057 30	283491	8452 05	38706	894 30	64011	982 25	1247675	9635 20	854644	19712 55	4380116	21718 85	54972	1211 35	288

Hecho por

RAF. ALB. ZÚÑIGA T.

DE ARTICULOS TRANSPORTADOS DURANTE EL AÑO 1934.—DE LA INDUSTRIA NACIONAL

Cuadro Nº 45

ls. construcción		Ladrillos		Almidón		Café y cacao molido		Confites y melcochas		Piedra		Balsa		Miel de abejas		Vacíos devueltos		Azúcar		Dulce		Ropa hecha		Afrecho arroz		Géneros		No clasificado		Total		Año 1933		Año 1932	
llos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡
16626	356 15	458264	6064 55	1321	31 55	68232	2666 35	90532	4091 75	139824	1140 95	.....	.....	9357	154 15	297113	4145 00	186979	2732 85	11024	221 15	61340	5318 30	211	3 05	.....	.....	223267	867 50	2676248	79666 00	2125386	71200 60	1863580	53726 07
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	486	14 80	.....	.....	9	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	495	16 80	450	13 55	42	0 75
.....	.....	.....	.....	5909	153 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1242	44 35	20870	305 85	260	7 60	19963	344 65	.....	.....	3079	13 05	.....	.....	11995	522 35	87498	2376 40	82461	2292 15	85188	2070 55
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	533	8 65	187	1 65	50	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	770	11 30	3206	93 40	124892	3756 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3100	11 60	1687	16 00	132894	4322 95	6855	44 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7872	97 75	153438	4502 20	195912	4997 35	12186	194 45
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	162	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	193	1 25	.....	.....	.....	.....	1549	34 90	5545	100 60	5733	109 60
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	1 00	918	7 35	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10820	116 50	2535	11 85	.....	.....	364	5 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4149	53 70	17868	187 40	10298	92 80	8309	84 65
.....	468	11 30	278	5 60	4247	90 95	8181	237 30	.....	.....	.....	.....	.....	7036	87 20	12757	186 10	522842	16781 70	3431947	23622 10	517	52 15	.....	.....	.....	.....	80414	2038 85	4182101	45860 05	4929996	60417 50	4433355	45044 98
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1080	5 40	24	1 00	213	1 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92	1 00	.....	.....	479	3 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	429	13 25	6133	63 35	17138	193 35	.....	.....	20274	226 25	.....	.....	70188	293 35	.....	.....	3545	94 05	125780	1042 85	127875	1229 15	90845	1013 19
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4552	32 90	.....	.....	1491	16 10	.....	.....	27827	124 95	.....	.....	359	5 30	34298	180 25	16622	105 50	28569	133 90
.....	.....	.....	.....	15	1 00	111	5 00	.....	.....	.....	.....	7615	276 05	.....	.....	24890	185 45	1189	24 45	29751	436 15	.....	.....	119	1 00	.....	.....	4335	114 85	81948	1372 50	59534	971 90	167808	2064 05
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1696	65 65	.....	.....	2378	46 40	.....	.....	437	5 05	.....	.....	115900	659 95	.....	.....	1249	35 15	121860	812 20	135437	897 30	11330	128 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	946	47 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	320	6 75	14266	104 05	312	12 75	1158	28 65
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2222	107 35	.....	.....	5312	37 60	183	1 95	864	11 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	231	9 80	9481	178 85	7808	105 05	3280	90 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1144	61 10	110	2 05	17535	123 05	93	1 00	5900	50 40	.....	.....	184	1 00	.....	.....	1015	29 30	26948	297 50	22838	307 50	47164	354 45
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	126000	450 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	126000	450 00	78000	250 00	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	1 00	126000	700 00	17	1 00	.....	.....	1055	19 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18008	158 50	145350	884 20	19226	69 40	911	14 05
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36000	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36000	100 00	270000	1183 20	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14950000	80380 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14950000	80380 60	324430	1652 10	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3781	29 55	.....	.....	73	1 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36000	105 00	40039	137 75	11665	171 20	2306	30 20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	298	1 60	.....	.....	302	5 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1916	23 35	3717	40 25	9259	122 50	3715	45 45
.....	70	3 45	550	7 20	665	27 25	562	14 50	.....	.....	.....	728	43 85	6830	41 80	99422	881 30	405	5 65	2965	32 55	12	2 00	745	4 35	.....	.....	25182	272 50	386666	3952 40	374570	4248 45	236884	2322 55
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5125	32 30	16207	116 65	.....	.....	.....	.....	10	1 00	171509	1477 70	.....	.....	8131	202 80	47358	672 25	46550	425 00	13592	254 95
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104	1 10	.....	.....	369	6 30	1731	27 90	35340	688 15	83937	835 88
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	955	16 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	919	14 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	363	10 35	225960	1904 75	245193	2026 40	108917	1009 90
.....	.....	.....	77	1 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1455	28 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65188	257 95	242532	1566 25	89997	946 45
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400658	5209 70	365225	5436 65	217232	3091 20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10921	96 40	.....	.....	909	15 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1181	14 15	351000	1632 00	10000	83 70	927880	7263 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	1 10	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	194	2 90	194	2 90	43	1 10	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	2 80	36649	181 60	10709	68 30	6193	122 55
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8950	41 50	1637	14 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	0 25	50	0 50	165	2 50
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	0 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110306	1420 15	126637	2519 15	51939	881 65
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	267	5 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	1 00	9124	213 10	44485	655 05	14361	277 85
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	2 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	161	9 60	33060915	109860 75	19409404	73928 40	4401391	21908 35
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	422027	2042 75	10709	33 05	40613	208 50	13605	128 45
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3018	65 20	1983	43 10	2720	49 10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10709	33 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2956	63 70	1000253	5793 70	226019	1961 25	1345169	2878 70
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62	1 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	135832	802 55	160221	1697 25	90468	984 45	44201	621 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17166	110 50	31595	297 95	.....	.....	.....	.....	35	1 00	.....	.....	.....	.....	12565	171 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	170	1 00	.....	.....	85	4 30	65	3 65	810000	4500 00	165	5 80	19725	59 85	36518	315 55	.....	.....	.....	8176	31 60	13	1 05	1386	8 25	.....	.....	233	2 00	268	3 05	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	15030	259 25	43	2 25	10	1 00	.....	.....	178	7 55	.....	.....	55	1 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36096	329 00	36106	330 60	12430	178 70	23477	194 90
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	550	21 55	34698	1052 00	73874	2386 00	78596	2004 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	496	9 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	290	4 05	290	4 05	.....	.....	1199	43 55
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	1 70	22	1 70	.....	.....	635	63 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180624	6673 35	5623427	144908 20	3796900	163635 55	4901544	114050 10
.....	.....	183	16 15	.....	.....	1173	39 40	572	13 50	128	14 85	168	19 10	143	2 00	423272	5144 65	16753	210 60	4554	51 35	270	10 40	234615	3613 40	.....	.....	1221516	21996 40	64402611	497883 85	.....	.....	.....	.....
16626	356 15	459155	6096 45	18175	319 30	80369	2984 80	100051	4367 70	16187952	87286 40	15606	649 60	106446	800 20	1035344	12284 75	761785	24090 40	3545606	25138 40	62197	5385 90	626060	6202 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35560229	407338 50	.....	.....
No hay	dato	102417	1367 65	15487	282 80	80732	2879 20	74370	3309 05	872282	4569 75	15378	497 90	91861	751 05	1022863	14353 00	1014396	32620 80	4135843	33799 05	46900	4014 15	377899	3556 60	7847	562 80	612946	21004 50	.....	.....	.....	.....	19454697	287636 14
28896	246 30	34822	423 55	8028	114 95	215560	4133 50	72282	2654 40	1390362	2813 90	14178	511 60	69499	614 25	197475	2397 95	869128	24996 65	3806591	27246 29	.....	.....	.....	.....	21180	1419 80	870858	20273 90	.....	.....	.....	.....		

M. A. Castro Carazo
Jefe de la Contabilidad

ESTADISTICA DE GANADO.—AÑO DE 1934

Cuadro Nº 46

ESTACIONES	VACUNO		CABALLAR Y MULAR		PORCINO		OTROS NO CLASIFICADOS		TOTAL	
	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor
San José	43890	₡ 646 00	19600	₡ 403 00	1005	₡ 128 00	27	₡ 4 50	64522	₡ 1181 50
San Antonio	30725	328 00	2100	60 00	225	12 00	...	.....	33050	400 00
Ciruelas	300	6 00	400	12 00	.....	.....	...	.....	700	18 00
Alajuela	600	12 00	.....	.....	150	8 00	...	.....	750	20 00
Turrúcares	500	20 00	.....	.....	225	12 00	...	.....	1125	32 00
Atenas	.....	.....	200	6 00	570	32 00	...	.....	770	38 00
Balsa	300	6 00	.....	.....	1050	56 00	..	.....	1350	62 00
Mangos	.....	.....	.....	.....	75	4 00	...	.....	75	4 00
Escobal	300	6 00	.....	.....	225	12 00	...	.....	525	18 00
Quebradas	2170	45 00	600	18 00	3900	208 00	...	.....	6670	272 00
Concepción	.....	.....	.....	.....	675	36 00	...	.....	675	36 00
Hacienda Vieja	300	6 00	.....	.....	75	4 00	...	.....	375	10 00
Marichal	.....	.....	.....	.....	75	4 00	...	.....	75	4 00
Orotina	17275	271 00	1600	48 00	3450	184 00	18	1 30	22343	504 30
Coyolar	27205	479 00	2450	72 00	9750	520 00	...	.....	39405	1071 00
Pozón	.....	.....	.....	.....	375	20 00	497	44 00	872	64 00
Ceiba	4125	96 00	800	30 00	675	37 00	...	.....	5600	163 00
Cascajal	19270	270 00	400	12 00	450	24 00	...	.....	20120	306 00
Jesús María	.....	.....	300	16 00	375	20 00	...	.....	675	36 00
Salinas	32300	253 00	300	6 00	.....	.....	...	.....	32600	259 00
Mata Limón	.....	.....	.....	.....	75	4 00	...	.....	75	4 00
Caldera	425	14 00	.....	.....	75	4 00	...	.....	500	18 00
Barranca	7701100	67630 00	20000	594 00	16475	552 00	100	20 00	7737675	68796 00
Roble	88000	790 00	375	12 00	.....	.....	...	.....	88375	802 00
Carrizal	300	12 00	.....	.....	.....	.....	...	.....	300	12 00
Puntarenas	58350	720 00	1400	130 00	588715	7876 00	...	.....	648465	8726 00
Año de 1934	8027835	₡ 71611 00	50525	₡ 1419 00	628665	₡ 9757 00	642	₡ 69 80	8707667	₡ 82856 80
Año de 1933	6451391	₡ 57296 05	49967	₡ 1260 20	554975	₡ 9038 00	134	₡ 15 65	7056467	₡ 67609 90
Año de 1932	4386472	₡ 44304 25	71509	₡ 942 35	639142	₡ 8857 00	615	₡ 47 60	5097738	₡ 54151 20

Hecho por M. A. Quirós

M. A. Castro Carazo, Jefe de la Contabilidad

ESTADISTICA DE MADERAS TRANSPORTADAS.—AÑO 1934

ESTACIONES	TROZAS		ASERRADA		NO CLASIFICADAS		TOTAL	
	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor	Kilos	Valor
San José	.....	.....	286447	₡ 4130 95	....	.....	286447	₡ 4130 95
San Antonio	.....	.....	4059	90 75	....	.....	4059	90 75
Alajuela	.....	.....	5620	50 90	....	.....	5620	50 90
Sánchez	.....	.....	698	5 35	390	₡ 2 65	1088	8 00
Turrúcares	.....	.....	10208	78 00	....	.....	10208	78 00
Cebadilla	.....	.....	2400	40 00	....	.....	2400	40 00
Atenas	18000	₡ 65 00	2518	19 10	....	.....	20518	84 10
Balsa	72000	260 00	214	2 00	...	.....	72214	262 00
Escobal	.....	.....	470	4 45	....	.....	470	4 45
Quebradas	36586	53 05	3136	36 85	....	.....	39722	89 90
Kilómetro 54	.....	.....	.....	.....	18000	283 50	18000	283 50
Concepción	.....	.....	20	1 00	....	.....	20	1 00
Hacienda Vieja	18000	89 65	.....	.....	....	.....	18000	89 65
Orotina	309296	1740 90	39381	383 85	....	.....	348677	2124 75
Mastate	36000	201 20	.....	.....	....	.....	36000	201 20
Coyolar	558000	2339 50	570964	5112 65	....	.....	1128964	7452 15
Espuela González	233170	1164 50	.....	.....	....	.....	233170	1164 50
Pozón	106000	405 00	18000	67 50	30000	135 00	154000	607 50
Muñoz	.....	.....	.....	.....	10000	112 50	10000	112 50
Ceiba	543760	1584 95	.....	.....	....	.....	543760	1584 95

Hidalgo	107000	476 85	.....	.....	....	.....	107000	476 85
Cascajal	234000	1061 10	1084	10 55	....	.....	235084	1071 65
Kilómetro 81	18000	127 45	.....	.....	....	.....	18000	127 45
Uvita	.....	.....	18000	99 00	....	.....	18000	99 00
Jesús María	392000	2824 35	1918	40 95	....	.....	393918	2865 30
Salinas	.....	.....	354	2 55	....	.....	354	2 55
Arancibia	.....	.....	604	4 40	....	.....	604	4 40
Caldera	.....	.....	.....	.....	13000	162 50	13000	162 50
Kilómetro 96 ½	18000	65 00	.....	.....	....	.....	18000	65 00
Kilómetro 99	.....	.....	18000	75 00	....	.....	18000	75 00
Barranca	36160	415 35	.....	.....	....	.....	36160	415 35
Esparta	126000	794 50	9669	178 30	....	.....	135669	972 80
Rioja	.....	.....	245	7 10	....	.....	245	7 10
Roble	36000	274 40	5	1 00	....	.....	36005	275 40
Carrizal	.....	.....	.....	.....	584	10 25	584	10 25
Chacarita	.....	.....	2530	73 40	....	.....	2530	73 40
Puntarenas	8911506	82309 75	2296998	35560 65	....	.....	11208504	117870 40
Año de 1934	11809478	₡ 96252 50	3293542	₡ 46076 25	71974	₡ 706 40	15174994	₡ 143035 15
Año de 1933	5639262	₡ 54544 80	3481817	₡ 48635 40	....	.....	9121079	₡ 103180 20
Año de 1932	7438592	₡ 80141 64	3278297	₡ 40231 35	....	.....	10716889	₡ 120372 99

Hecho por

M. A. QUIRÓS

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Cuadro N° 48

ESTADO COMPARATIVO DEL FLETE COMERCIAL TRANSPORTADO DURANTE LOS AÑOS DE 1927—1928—1929—1930—1931—1932—1933—1934

	AÑO 1927		AÑO 1928		AÑO 1929		AÑO 1930		AÑO 1931		AÑO 1932		AÑO 1933		AÑO 1934	
	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡	Kilos	Valor ₡
MERCADERÍAS Y MANUFACTURAS GENERALES																
Licores extranjeros	658349	23673 50	963977	34034 55	1794318	62773 25	918918	35203 45	472687	18287 20	178155	6283 77	170062	7077 20	126303	5019 10
Géneros	298647	19324 05	279163	18050 55	480835	31269 35	177753	11144 70	175092	9759 45	387664	24310 91	426596	27351 20	814497	46453 10
Abarrotes	1622562	53612 10	2483210	88483 35	4197508	133001 70	1926771	59338 05	1711491	52115 00	1431048	49275 49	1716060	54112 40	2388811	90512 05
Harina	1051318	16547 55	1729702	30024 75	4541248	75358 85	805596	12197 20	855391	12736 85	677802	10238 55	679668	10835 05	1074393	16396 75
Materiales construcción	10372345	136370 55	14224911	190337 80	16711023	296987 95	16168954	204514 65	14618613	176578 70	7059032	94572 38	12505455	139278 60	15699879	227090 15
Droguería	435074	19228 55	579617	23438 90	815111	32211 60	495074	16896 05	660591	23011 10	385052	18566 21	583993	29762 90	532640	26779 75
Ferretería	6351032	215908 45	8721216	281109 15	10318083	329755 30	7580233	254932 95	7664430	220222 30	3403571	67051 24	2094158	66431 85	2884440	85673 25
Maquinaria	871861	21520 70	1181258	34058 15	2464532	88958 00	950836	34678 00	447086	13115 95	279358	7853 45	500442	11555 10	452759	10371 05
Arroz importado	613929	13522 90	683678	10180 20	1215267	23500 00	1076581	21508 05	1441474	30043 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Frutas frescas importadas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9793	457 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maíz importado	1152468	22697 50	760882	14915 50	399805	7574 15	758770	14682 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Asfalto	.....	.....	.....	.....	408278	7812 45	676044	11825 65	244053	4969 25	302586	5464 35	.....	.....	835049	14619 00
Petróleo	.....	.....	.....	.....	446783	5139 60	183144	3452 60	426900	8379 95	91687	2441 60	116282	1877 30	149382	1529 80
Vehículos de motor	.....	.....	.....	.....	136447	7051 25	150000	8000 00	77862	6215 60	93537	4449 50	110302	4218 75	120059	3387 60
Maderas importadas	265000	12785 20	.....	.....	209291	4057 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Efectos de circo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120000	2088 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Otros no clasificados	3716110	130811 40	6708791	238105 15	7233417	259080 90	3009232	72013 40	2391065	73505 40	2947528	76994 34	5140195	127774 83	4910000	133444 15
Menaje	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	308219	13227 63	267475	15637 45	221871	14435 80
Gasolina	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2594661	84840 56	3750814	115251 45	4161052	128356 15
Llantas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	260	65 20	15856	538 00	.....	.....
Totales	27418695	686002 45	38316405	962738 05	51371946	1364531 95	34877905	760386 75	30716528	651485 90	20140160	465635 18	28077258	611702 08	38371135	804067 70
PRODUCTOS DE LA AGRICULTURA NACIONAL																
Maíz	5921642	98371 05	5513386	91619 30	5191813	86335 75	6263369	87113 95	7776132	124249 20	6572551	108182 45	6102858	117840 55	5881984	98493 35
Frijoles	1626547	22103 35	1954183	25775 20	2831781	39084 20	2110548	20465 20	1375436	14688 80	1466549	22001 66	1646527	30290 55	2069701	32754 00
Café	2647128	63646 10	5157989	109889 55	14284983	262686 65	3847513	56523 15	5726595	88039 55	7874471	118080 35	12702103	185622 45	6612789	97556 60
Cacao	73751	2198 35	27118	1037 15	28140	1441 20	7587	348 20	9853	455 55	11858	431 10	14516	353 55	29985	1040 65
Arroz	3200709	43995 20	2231741	27223 95	1805258	20873 50	1301621	10604 45	2535818	29795 45	4370062	53280 01	5353923	83742 45	6898061	108243 15
Frutas	692630	9744 10	423235	4719 80	4088437	23248 00	503655	3401 05	264819	3254 55	780409	7715 31	1215964	19784 40	1016275	15188 65
Papas	258034	2543 70	569418	8290 40	446727	6065 30	447975	5592 50	431391	3737 85	508698	5293 95	606727	7311 15	695183	9253 15
Banano (Semilla de)	.....	.....	.....	.....	63333	1040 65	282579	1696 25	1914882	12407 80	1311	16 00	6371	50 75	1740	23 15
Verduras	654500	8603 05	634132	9480 55	833991	10752 80	379773	5522 20	1676238	14484 35	956548	13930 46	695325	11088 95	710189	12312 60
Otros no clasificados	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34861	844 55	156307	3894 55	149461	2908 45
Afrecho	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	128229	1119 70	.....	.....	.....	.....
Caña	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18067	238 20	12355	115 55	27	1 00
Plátanos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	159262	3448 70	310232	6989 20
Tabaco	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65138	1939 25	96531	2313 45
Totales	15074941	251204 90	16511201	278035 90	29574463	451528 05	15144620	191266 95	21711164	291113 10	22723417	331133 74	28737376	465482 85	24472128	387082 40
PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA NACIONAL																
Licores y refrescos gaseosos	1278584	26561 00	1495502	39622 65	2673826	59041 15	1650118	28927 80	958954	18505 75	571201	16637 25	692391	23034 5	909515	31079 90
Géneros	12359	473 05	1502	52 60	80	4 05	1011	63 40	3924	145 75	21180	1419 80	7847	562 80	.....	.....
Cueros	101574	2724 40	71838	2054 95	90398	2160 00	65424	1492 20	117239	3617 05	134479	3730 15	96321	3898 15	75204	3615 45
Materiales construcción	8260271	60546 00	10812039	76029 15	16726342	93648 95	7259640	39290 60	3823340	16909 40	28896	246 30	.....	.....	16626	356 15
Sal	4280632	96994 65	3960574	79415 20	6210203	166813 75	4003960	90527 30	2826073	62120 45	4020169	92757 85	4739464	140687 80	3990310	117842 55
Traviesas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	229365	2177 95	.....	.....	.....	.....	138	1 00
Tabaco	367439	6736 10	293357	5488 70	353584	6538 35	238152	3699 05	177050	3728 45	205974	4057 30	71961	2494 35	57758	2256 00
Jabón	361997	9191 10	339659	7772 35	350518	8446 20	228971	4473 75	234887	4583 65	283491	8452 05	317257	11261 75	314457	11097 70
Velas	52785	1038 75	49554	1025 60	41472	1015 25	41022	796 35	41133	868 10	38706	894 30	44082	1060 60	41711	834 00
Carbón	393758	6479 85	406107	6313 30	397628	7528 80	145765	2149 40	152310	2439 60	64011	982 25	52983	1063 25	31849	619 60
Leña	3482315	27501 85	5030601	36338 15	4847944	31324 85	2872528	16790 20	1491232	8652 00	1247675	9635 20	610889	3822 50	858279	3711 30
Mangle	1168483	22001 85	1116671	21747 55	1324962	24791 30	198994	5081 00	695543	11806 40	854644	19712 55	1007178	21374 70	1230001	19838 05
Arena	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	594050	3498 00	4380116	21718 85	19405429	73843 00	32596673	107559 75
Cal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6790	121 40	54972	1211 35	50053	1229 60	59808	1469 70
Ladrillos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17068	442 05	34822	423 55	103417	1367 65	459155	6096 45
Aceite de coco	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	140019	1057 34	4565	117 55	.....	.....
Almidón	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1277	14 60	8028	114 95	15487	282 80	18175	319 30
Café y cacao molidos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12172	425 55	215560	4135 50	80732	2879 20	80369	2984 80
Confites y melcochas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11856	363 50	72282	2654 40	74370	3309 05	100051	4367 70
Piedra	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	103160	6801 15	1390362	2813 90	872282	4569 75	15187952	87286 40
Miel de abejas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68980	698 60	60496	587 95	69499	614 25	91861	751 05
Balsa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1714	76 00	9865	578 35	14178	511 60	15378	497 90
Otros no clasificados	5941410	55359 70	1590424	29388 10	940593	17749 65	811499	13797 25	371772	8815 05	730839	19216 56	596381	20723 15	1221516	21996 40
Vacíos devueltos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	197875	2397 95	102286	14353 60	1035344	12284 75
Hielo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12000	163 80	.....	.....
Azúcar	1522671	28177 15	813356	16870 60	469244	10719 80	639659	11353 10	797261	20988 10	869128	21996 65	1014396	32620 80	761785	24090 40
Dulce	4712132	30466 85	4190854	27763 80	380389	5435 85	4150191	27623 20	3831153	25438 65	3806591	27246 29	4135843	33799 05	3545606	25138 40
Afrecho de arroz	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	377899	3556 60	626060	6202 40
Ropa hecha	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46900	4014 15	62197	5385 90
Totales	31936410	374292 30	30173038	349882 70	34807183	435217 95	22377628	246838 60	16567970	197507 90	19154697	267636 14	35560229	407338 50	64402611	497883 85
GANADOS																
Vacuno	5816305	95836 50	7502692	127012 65	7951776	130367 60	6002875	78675 25	5396810	61753 70	4386472	44304 25	6451391	57296 05	8027835	71610 85
Porcino	416775	13764 00	433145	14285 70	294320	11373 00	377933	12818 25	912216	13130 35	639142	8857 00	554975	9038 00	628665	9757 00
Caballar y mular	30825	1255 80	41107	2003 30	115530	4133 00	46900	2436 00	22320	1176 60	71509	942 35	49957	1260 20	50525	1419 15
Otros no clasificados	1878	165 20	40	20 00	30	2 00	.....	.....	624	70 85	65	3 60	134	15 65	642	69 80
Lanar	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	550	44 00	.....	.....	.....	.....
Totales	6295783	111021 50	7976984	143321 65	8361656	145875 60	6427708	93929 50	6331970	76131 50	5097738	54151 20	7056467	67609 90	8707667	82856 80
MADERAS																
Trozas	19095602	177039 30	24859759	247612 15	31017451	341671 90	20374573	238385 85	11126749	101350 05	7438592	80141 64	5639262	54544 80	11809478	96252 50
Aserrada	9918633	115394 00	9733922	110026 45	9908769	122879 80	4216635	56242 20	2344193	28304 45	3278297	40231 35	3481817	48635 40	3293542	46076 25
Otros no clasificados	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71974	706 40
Totales	29014235	292433 30	34593681	357638 60	40926220	464551 70	24591208	294628 05	13470942	129654 50	10716889	120372 99	9121079	103180 20	15174994	143035 15
Totales generales	109740064	1714954 45	127571309	2051616 90	165041468	2861705 25	103419070	1587049 85	88798574	1345892 90	78132901	1238929 25	108552909	1655313 53	151128535	1914925 90

NOTA. – No incluye fletes de la Empresa.

Hecho por
M. A. QUIRÓS

Revisado por
RAF. ALB. ZÚÑIGA T.

M. A. CASTRO CARAZO
Jefe de la Contabilidad

Almacén de materiales

Nº 6

San José, 21 de enero de 1935.

Señor Administrador General
del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico
S. D.

Muy respetuosamente, tengo el gusto de informar a Ud., detalladamente, sobre el movimiento habido en el Departamento de esta Empresa, a mi cuidado, durante el año de 1934.

Me permito darle, en totales mensuales, el movimiento de este Almacén de Materiales, encargado de suministrar diariamente todos los artículos que se vayan necesitando, desde los talleres de San José, hasta su terminal de línea, en el Muelle de Puntarenas: desde esta primera estación hasta la del importante puerto.

Sobre el particular, es para mí sumamente satisfactorio el poder manifestarle que hemos logrado ir llenando todas esas necesidades, procurando despachar siempre, y con la mejor buena voluntad, todos los pedidos: desde los más pequeños clavos y tornillos hasta las solicitudes para los valiosísimos implementos ocupados en las locomotoras eléctricas. Esos pedidos, como Ud. bien sabe, adquirieron durante el año anterior una especial importancia, dada la gran cantidad de trabajos llevados a cabo con tan buen éxito por la presente Administración, en toda la vía; y además la construcción de nuevos edificios. Así se explica que teniendo este Almacén, por término medio, una existencia en materiales, de medio millón de colones, se hayan hecho compras por la respetable suma de ₡ 577,923.15—y de los cuales se compraron en plaza ₡ 291.403.15—y fueron pedidos al exterior, ₡ 286,420.00.

Para el servicio de los diferentes Departamentos de esta Empresa, fueron entregados durante el año, materiales por la suma de ₡ 600,694.97; y se vendieron, a varios, artículos por valor de ₡ 3,268.00.

Esos materiales fueron entregados de acuerdo con la siguiente especificación:

Enero	₡	85.073 20
Febrero		41.537 25
Marzo		43.516 85
Abril		79.255 05
Mayo		41.829 85
Junio		48.020 20
Julio		44.547 63
Agosto		32.766 25
Setiembre		39.591 45
Octubre		79.342 19
Noviembre		33.928 80
Diciembre		31.286 25
Suman	₡	600.694 97
Importe de varias ventas		3.268 00
Total	₡	603.962 97

Estos números dan una idea bien clara del grande y constante movimiento de este Departamento: además revisamos continuamente todas las mercaderías que se reciben; y se le pone especial cuidado a la conservación y cuido de todos los artículos de los cuales somos depositarios.

Las entradas y salidas de mercaderías, durante el año, alcanzaron a la suma de ₡ 1.181,786.12. Dado lo limitado del personal de este Almacén, bien se comprende el gran esfuerzo y la buena voluntad que todos y cada uno de ellos han puesto, para el mejor cumplimiento de sus deberes. Esto es más meritorio y digno de alabanza, si se toma en cuenta lo limitado de sus sueldos.

Distribuyendo la suma a que se refiere el párrafo anterior, entre las 25368 órdenes extendidas para autorizar la entrega de esos materiales, tenemos un promedio diario de 97 órdenes despachadas, con un valor de ₡ 1,935.78 también por día.

Quiero, antes de terminar, expresarle una vez más mi gran satisfacción experimentada, con motivo del muy buen resultado obtenido con el inventario practicado recientemente por los empleados de este departamento. Ahora, quedan en un todo de acuerdo las existencias, con lo que indican los libros de la Contabilidad, y con lo que expresan las respectivas tarjetas. En adelante, nos esforzaremos por que esos saldos continúen tan correctos como sea posible.

Como resumen - y descartando vanidades - puedo manifestar a Ud., que este departamento está hoy montado en una forma comercial, y que continuamente estamos tratando de mejorar sus condiciones - tal como corresponde a una empresa nacional de la importancia de ésta, y que ha logrado llegar a su máximum de prosperidad, gracias a los esfuerzos y a la buena voluntad puestos en práctica desde el principio, por la presente Administración, puesta tan sabiamente a su cuidado.

De Ud. muy atento y seguro servidor,

RAMÓN ALFARO
Jefe Almacén de Materiales

Departamento de Ingeniería

Nº 49

San José, 18 de enero de 1935.

Señor Administrador General
S. O.

A continuación me es grato remitir a Ud. el informe general relativo a los trabajos ejecutados durante el año 1934.

Las cuadrillas de las secciones fueron ocupadas en los trabajos normales, para el buen mantenimiento y seguridad de la vía.

El cambio de los rieles de 45 y 50 libras por rieles de 70, fué continuado; a fin del año quedaron cambiados desde Km. 22 ½ hasta Km. 28 y de Km. 32 hasta el 43.

Se prosiguió el trabajo de lastrado en la vía, habiéndose ejecutado 7 kms. en el año, a pesar de que debido al tráfico enorme casi no se ha podido contar con trenes de trabajo para el acarreo de la piedra. En la estación de San José fueron cambiados los rieles en las dos líneas principales por rieles de 70 libras.

Los cruces de la carretera a Santa Ana en Km. 3x800 y del ramal al Atlántico con la calle 21 (Barrio González Lahmann) fueron ejecutados en concreto con capa de asfalto encima; en este último se corrió la vía hacia un lado para dejar más campo a la calle, y se lastraron con piedras 150 metros de extensión.

La estación de Alajuela que tenía antes una gradiente de 3,4 % y poca vía para hacer los movimientos necesarios, con lo cual se ocasionaban grandes atrasos a los trenes, recibió una reforma completa. La gradiente fué rebajada a 1% y debido a la colocación de bastantes líneas y switches se pueden efectuar los cambios rápidamente, existiendo además mayor comodidad para cargar los carros.

En Km. 36 ¾ fué suprimida una curva doble, dejando una recta en su lugar.

La curva de Lapas había sido suprimida el año anterior; el nuevo relleno hecho quedó firme habiéndose protegido los taludes del mismo con árboles de ciprés.

En Concepción se inició una reforma en el Patio para el aumento de las vías. Esta estación, por ser el punto de cruce de los trenes de pasajeros, y por haber además allí trenes de trabajo, resulta muy incómoda la instalación de líneas en la actualidad; fué ampliado el terraplén con el objeto de hacer campo para más líneas; el terreno que se necesitaba de los vecinos fué comprado y se registraron debidamente las escrituras respectivas.

A fin de evitar en parte la caída de piedras en la sección comprendida entre Quebradas y Dantas, fueron quitados varios cerros, usándose las piedras de ellos para la vía.

El switch de Ceiba fué alargado.

El switch de Cascajal fué reparado en toda su extensión.

En Km. 98 se construyó una alcantarilla fuerte con drenajes hasta 200 metros al Norte de la vía.

En vista de que el río Barranca, por el cambio de cauce en este lugar está amenazando la vía, fué hecha una excavación grande hacia la montaña para tender la vía encima de la roca y evitar que se interrumpa el tráfico por un lavado, interrupción que en este lugar duraría bastante tiempo. El trabajo está en tal estado, que hoy queda sin peligro la vía y en cualquier momento se puede ordenar el paso de trenes por el nuevo terraplén construído.

En Km. 99, por no haber sido fuerte el invierno, hubo poco movimiento del cerro; además funcionaron bien los drenajes. Arriba de los drenajes hubo gran movimiento, bajándose la tierra hasta 1½ m. y cayéndose los árboles de gran tamaño.

El puente sobre el río Esparta, que había sufrido en las bases por la inundación de 1933, fué asegurado, poniendo tablestacas de madera alrededor de cada base de 3,50 m. de profundidad y un piso de concreto con el muro respectivo en la entrada y salida del río para evitar que se lave el piso.

El relleno en Km. 99 no se tocó con el objeto de que se afirme.

El cerro al Oeste del puente Barranca fué cortado con la pala de gasolina, dejando la base de su falda a bastante distancia de la vía.

Las líneas de la estación de Barranca fueron aumentadas con switch bastante grande para dar más facilidad al cambio de trenes.

El trabajo emprendido en La Angostura fué continuado durante todo el año, poniendo pilotes de madera desde estación Chacarita hasta Km. 111 y cubriendo la arena entre la vía y los pilotes con una capa de piedra en bruto.

En Puntarenas se construyeron dos ramales provisionales para ayudar en los trabajos de acueducto Puntarenas; uno para el tanque grande y otro para el tanque en la Plaza Cañas. Además fué facilitado para estos trabajos en calidad de préstamo el equipo completo del mazo de vapor.

El edificio construido para la Aduana fué adaptado para estación terminal del Ferrocarril en Puntarenas, construyendo 6 vías con sus respectivos andenes.

En el puente de Barranca fueron cambiadas todas las traviesas y se pintó la estructura inferior del mismo; el mismo trabajo de cambio de traviesas fué ejecutado en el puente del río Esparta y en el puente situado 200 metros al Este de La Junta.

En el puente de Río Grande se cambió la cuarta parte de las traviesas, comenzando del Este.

Construcciones.—Galerón anexo al Taller Eléctrico.
Galerón para línea de contacto.
Andén en la estación Sabana.
Campamento en Cascajal.
Campamento en Cambalache: se está iniciando su construcción.
Estación de Concepción: se dió buen término a la obra.
Quebrador Dantas: se terminó su instalación y acondicionamiento.
Casa para el Jefe del Quebrador Dantas.
Campamentos para empleados en Concepción, con sus camarotes de hierro.
Tornamesas en Quebradas, Atenas, Barranca, Concepción y Dantas.
Mostrador de concreto en Atenas para las vendedoras de comida.
Alcantarilla en Alajuela.
Construcción de fundamentos para postes eléctricos.
Estación de Hidalgo.

Reparaciones. Pintura de casas de empleados en Puntarenas.
Pintura de veletas y señales en la vía.
Numeración de postes en la vía.

Esparta. — Reconstrucción total de la bodega, con excepción de los pisos. Varias reparaciones en la casa del Agente.

Barranca.—Reparación total del toril; construcción escaleras para andén casa Agente y estación; construcción de un alero en casa Agente.

Puntarenas. — Reparación general del techo del Taller Mecánico; construcción de de 108 m. de baranda con sus correspondientes portones; construcción de un galerón anexo al galerón general del Taller Mecánico para guardar la bomba y máquinas. Se reforzó la casa del Jefe del Taller.

Campamento Y. Reparación del techo; reparación de varias de las casas de empleados que están fuera del Patio; demolición de las casas y construcción de la bodega del Departamento Acueducto Puntarenas; demolición de la casa en que estaban los baños y excusados dentro del Patio.
Casa Estación. Reparación general de parte de los corredores; varias reparaciones en el mobiliario de la Agencia.
Muelle Puntarenas. Reparación mobiliario oficina; colocación de cerraduras y picaportes en todo el edificio.
Subestación Puntarenas. Reparación total del techo de baños y excusados. Reparación del techo del edificio y caseta del mismo. Colocación de todos los vidrios. Hechura de una caseta para el teléfono. Colocación de puertas en la caseta de baterías.
Patio Puntarenas. Reparación general de barandas y hechura de portones del lado de los tanques y de la estación; reparación toril; reparación en la casa de empleados contiguo casa Administración.
Casa Administración: terminación completa de la misma.

Taler de Ebanistería y Carpintería del Departamento de Ingeniería

Detalle del trabajo ejecutado durante el año 1934 por este taller. Al referirme a este capítulo de mi Departamento, debo hacer notar que además de los trabajos que se enumeran a continuación, el taller de ebanistería y carpintería bajo la dirección del señor Isaías Camacho ha colaborado eficazmente en las construcciones de los campamentos de Orotina, Cambalache y Cascajal y estación en Concepción, en las cuales se ejecutaron todos los trabajos de marcos de puertas, ventanas y linternillas. Lo mismo se hizo para Dantas.

Construcción caseta transformador en Turrúcares
» mobiliario Agencia Turrúcares
Reparación andén y baranda en Turrúcares
Construcción mobiliario Agencia Concepción
» 40 fondos para camastros campamento Concepción
» 42 tablitas numeradas con sus correspondientes rótulos para conmutadores telegráficos
» de una docena de niveles de vía
» de 4 puentes para carga y descarga
Reparaciones varias en estación de Hacienda Vieja
» » » » de Coyolar
Construcción de 800 estacas para carretera Irazú
» » 12 paletas de extender asfalto para carreteras.
Reparaciones varias en la estación de San José.
» cuarto Jefe de Guardas » » »
» dormitorio de guardas » » »
» dormitorio motoristas » » »
» portón y barandas lado Este Patio San José
» toril San José
Construcción piso y caseta romana de carros San José
» caseta para guardas contiguo bodega explosivos San José
» aleros caseta guardas lado Oeste Patio San José
» provisional galerón maquinaria de adoquines San José
» de un portón lado Sur Patio San José
» formaletas para la calle 21, cruce de vía.
Reparaciones varias en Bodega de Materiales San José
» » Bodega de fletes

Construcción de tres escaleras y 18 tijeretas para Bodega Materiales
Reparación armadura del techo en Bodega de Materiales
Construcción estante para archivos oficina ingeniería
Reparaciones varias en oficina ingeniería
Construcción agregado Taller departamento Ingeniería
Montaje de varias máquinas taller departamente Ingeniería
Construcción 6 bancos carpintería departamento Ingeniería
Construcción galerón de 12 x 12 varas para Taller Electrificación San José
» galerón agregado taller Línea de Contacto San José
Reparación portón entrada Monopolio de Gasolina San José
Reparaciones varias en el Taller Mecánico

Estación de Pavas.— Construcción de un garage para carritos de vía
Construcción de escaleras en los extremos del andén
» de un excusado

Estación de Ciruelas.—Construcción de una formaleta para torre de concreto
Construcción de una puerta para el tanque de agua

Estación Balsa.—Reparaciones varias
Atenas.—Colocación de puertas al mostrador de vivandería
Construcción baranda y cielo raso al despacho vivandería
Reparación puente y caseta guarda Río Grande

Km. 45½.—Construcción de una caseta y repisa para teléfonos

Chacarita.—Construcción mesa y repisa para teléfonos

Caldera. - Reparaciones varias
Construcción de 12 angarillas para acarreo de piedra

Cambalache.—Construcción de un excusado
Construcción de un galerón

Barranca.— Reparación tolva quebrador
Reparación galerón quebrador
Colocación de semáforos en las siguientes estaciones: Quebradas, Atenas, Escobal, Barranca y Pavas

Estación Puntarenas.—Construcción estante para baterías
Construcción cuarto compresor eléctrico
Reparación galerón Aduana vieja
Construcción cajas resguardo de tubos de las canoas
» 12 cabos para hacha trabajos Patio
» puertas cuarto de baterías

Agencia Puntarenas.—Construcción dos cajas para resguardo aparatos telegráficos

Subestación Puntarenas.—Construcción de un cuarto para teléfonos
Construcción de 2 escaleras de abrir para Cárcel Puntarenas

Orotina.—Reparación techo estación
Construcción 3 bateas para albañil

Cortijo.—Reparación andén estación

Quebradas.—Reparación andén estación

Montecillos.—Reparaciones varias en el toril

Alajuela.—Reparación portón Bodega de Fletes

Construcción de 2 puentes para carga y descarga

Casa Jefe Quebrador Dantas.—Construcción de una mesa grande de comedor

Construcción de los siguientes modelos:
Moldes para huacales, piñones diferentes tamaños, corona, poleas, marco cegueta para el quebrador Dantas; plantillas y cajas para fundición Presidio San Lucas; modelos para traviesas de concreto; modelo para excusados estaciones varias; modelo para compresor de aire; trabajos varios en Guanacaste.
Reparación varios carritos de vía; construcción de herramientas diversas.

Muelle Puntarenas.—Construcción de 20 columnas para la baranda, cuenta Compañía de vapores.

Taller Mecánico del Departamento de Ingeniería

Este Departamento de Mecánica, bajo la dirección del Maestro Mecánico don Vicente Ramírez, ha sido una colaboración eficaz en el desarrollo de los diferentes trabajos del Ferrocarril a mí encomendados. Para no hacer demasiado extenso el presente informe, haré una breve reseña de los trabajos ejecutados en el Taller.

Hechura de las siguientes herramientas, destinadas a los diferentes trabajos de la Empresa:

16 cinceles; 15 corta-fríos; 7 llaves fijas; 8 barras de alinear; 23 puntas de acero; 14 tenazas; 10 llaves de cubo; 4 llaves de emplantillar; 3 grifas; 12 barrenos; 66 barras de apizonar. Reparación de varias herramientas y de 28 carretillos de mano.
Hechura de gran número de plantillas para rieles de 70 libras y recorte de las mismas. Reparación de gran cantidad de material de vía. Corte de rieles para diferentes trabajos.

Además de lo indicado, el Taller Mecánico aludido ha elaborado gran cantidad de material para los trabajos, y especialmente para el Quebrador Dantas, para el cual se han fabricado tuercas especiales, rodillos, piñones, ejes, muñoneras, bolillos, anillos, cadenas para el elevador, planchas, rodines, cuñas para las muelas. Reparación de varias piezas del Quebrador y repuestos.

Hechura de diferentes piezas de hierro para el Quebrador Barranca, Muelle de Puntarenas, Puente Planta Tacares, Puente Naranjo, Estación nueva de Puntarenas, Concepcion, Hidalgo y Campamento Cascajal, traviesas de concreto para los cruces de vía etc.

Sección de cañerías e instalaciones Sanitarias

Resumen de los trabajos ejecutados por esta sección del Departamento de Ingeniería, a cargo del Fontanero Miguel A. Masís.

San José.—Reparación cañería en los siguientes departamentos: Taller Eléctrico, Talleres Mecánicos, Auditoría, conexión de cañería en el Taller carpintería Oficina Ingeniería; reparación cañería compresor y jardín Rafael Yglesias, en donde se instaló nueva cañería; reparación de canoas en Estación y Bodegas de Fletes; reparación de excusados públicos y de empleados.

Pavas.—Se instalaron dos excusados: uno en campamento y otro en la Agencia. Reparación cañería e instalación de una nueva.

San Antonio.—Reparación cañería tanque. Reparación goteras en la Bodega.

Alajuela.—Reparación cañería madre; se hicieron nuevas conexiones; reparación canoas y goteras en Agencia y Bodega. Se desarmó el tanque y reparó la pila de servicio animales. Instalación de 2 excusados y 2 baños.

Ojo de Agua.—Reparación en el techo; reparaciones cañería, excusado y chimenea; construcción de una pila servicio cocina.

Quebradas.—Instalación baño y excusado; reparaciones cañería; pintura del tanque. Se le pusieron canoas a la Bodega de Fletes.

Escobal.—Reparación y pintura tanque; reparaciones en la cañería, baño y excusado; se hizo una conexión particular.

Tornos.—Reparaciones en el tanque y en la cañería.

Balsa.—Reparaciones cañería y canoas. Instalación de 1 excusado.

Atenas.—Reparaciones cañería.—Instalación de canoas en la Bodega de Fletes y Casa Agente.

Turrúcares.—Reparaciones tanque, excusado, chimenea y caseta transformador; se cogieron goteras en bodega y casa Agente.

Ciruelas.—Reparaciones cañería, cloaca, excusado e instalación cañería en la escuela.

Concepción.—Instalación cañería en la gruta. Instalación completa de cañería y servicios sanitarios en la nueva Estación y en el Campamento.

Dantas.—Instalación cañería en la casa del Jefe e instalación baño y excusado; en el Quebrador se instaló cañería y se le pusieron canoas y cumbreras al galerón.

Hacienda Vieja.—Reparación cañería y excusado.

Orotina.—Se instalaron cinco excusados y tres baños; se colocó nueva cañería y se repararon los excusados de la Agencia.

Coyolar.—Se instaló cañería.

Ceiba.—Reparación del ariete y cañería.

Roble.—Colocación de canoas e instalación de cañería para regar el macadam de la carretera.

Cascajal.—Reparación canoas.

Cambalache.—Reparación cañería y tanque.

Jesús María.—Se reparó la bomba y la cañería.

Caldera.—Reparación tanque, goteras y cañería.

Esparta.—Colocación canoas en Bodega Fletes; reparación goteras; intalación excusado, tubo ventilación y cañería.

Barranca.—Reparación cañería y colocación chimenea casa Agente; reparación cañería toril. Se hicieron dos conexiones particulares y se cortó una. Conexión en el motor del Quebrador. Reparaciones cañería. Se lavó el tanque lo mismo que el de San Miguel.

Puntarenas.—Reparaciones de cañerías, tubos de ventilación, cloacas, baños y excusados. Se hicieron nuevas instalaciones de cañería. Reparaciones cañería y servicio sanitario del Muelle.

Además, el Fontanero Masís construyó los siguientes artefactos para servicio de la Empresa:

8 Prensas de doblar hierro
60 Banderas de lata para las cuadrillas
20 Aspersiones para las Agencias
4 Aceiteras grandes
2 Regaderas

Muelle de Puntarenas

La pintura de la construcción fué continuada, habiéndose dado término a la obra. Una pequeña cuadrilla se ocupa del cambio de los tirantes gastados y de las vigas de madera (16'' x 16'') que después de tres o cuatro años aparecen podridas. Una de las defensas está quebrándose por el continuo movimiento de las olas; todas fueron revisadas por un buzo y se decidió reforzarlas.

El daño causado por el vapor Los Angeles fue reparado por cuenta de la Compañía Naviera.

Dejo en esta forma rendido el informe correspondiente al año pasado, y aprovecho la oportunidad para suscribirme de Ud. con toda consideración muy atento y seguro servidor,

Efinger
Ingeniero Jefe

Poder Motor

Nº 4

San José, 11 de enero de 1935.

Señor Administrador General
Su Oficina

A continuación doy a Ud. el informe anual de las dependencias a mi cargo, de los trabajos ejecutados durante el año de 1934.

ACCIDENTES

Muy pocos de carácter grave, la mayor parte fueron golpes y cortaduras leves.

CONSTRUCCIONES

Fueron construídos:

Los Stocks Nos. 702, 713 y 718.
Coches de primera clase 64, 74, 75, 76, 77, 78 y 79.
Góndolas Nos. 802, 820, 827, 828, 829 y 830.
Motores Nos. 32, 39 y 40 abiertos.
Carritos de vía 10.
Equipaje Nº 203.
Cabooses Nos. 3008, 3009, 3010 y 3011.
Dispensario Nº 8000.
Caboose Nº 3004 reconstruído.
Carretillos para bodegas de fletes.
Casetas para los guardas del Torres, Virilla y Patio San José.
Portón para la entrada en la Planta de Tacares.
Carrito vía para valijas del Muelle en Puntarenas.
Hornilla para quemar arena.
Campana para la iglesia de San Ramón.
Paralelas para el Muelle de Puntarenas.
Se comenzó la construcción de la locomotora eléctrica Nº 11.
Se comenzó la construcción del coche para pasajeros de 2ª Nº 109.

REPARACIONES

Reparación completa de máquina 4, eléctrica.
— — y petrolización de locomotoras 22 y 16.
— — motor Nº 36.
— — compresor de «Dantas».
— — de romanas en las Agencias.
Se comenzó la reparación completa de las locomotoras Nos. 17 y 18.

OTROS TRABAJOS

Para la Secretaría de Salubridad Pública se construyeron unos moldes para tubos de saneamiento.
Acueducto de Puntarenas.
Cañería de Puntarenas.
Presidio de San Lucas.

Línea de contacto, 2 torres de hierro.

Auditoría General y como en años anteriores las órdenes para hacer trabajos a la Dirección General de Obras Públicas fueron numerosísimas.

Tornamesa en la estación de Alajuela.

Trabajos varios

Revisión, reparación y pintura de todo el material rodante.

Revisión y reparación de la maquinaria del taller.

Empleados

El personal que a mi cargo tengo cumple en todas formas con su deber, dejándo'e un rendimiento provechoso a la Empresa.

Muy atento seguro servidor,

Claudio Sáenz M.
Maestro Mecánico y Jefe del Poder Motor

Departamento de Tráfico

Nº 7

San José, 17 de enero de 1935.

Señor Administrador General
S. D.

En acatamiento a sus órdenes y a la disposición reglamentaria, me es grato presentar a Ud. informe sobre el desarrollo de las labores en el departamento a mi cargo durante el pasado año de 1934.

El Departamento de Contabilidad en su informe anual, seguramente demostrará, como lo ha hecho ya por los informes parciales en el curso del año, que la Empresa ha continuado sin interrupción afirmando su prosperidad y aumentando el volumen de sus negocios.

No será sino hasta este año, por comparación con los anteriores, que podrán apreciarse los magníficos resultados obtenidos gracias a la sabia y atinada organización que esa Administración General ha sabido implantar en la más importante Empresa de la República.

A este departamento como encargado del transporte, cabe la satisfacción de haber efectuado éste con rapidez y eficiencia, y creemos haber satisfecho cumplidamente las demandas de los clientes de la Empresa y los anhelos de su Jefe.

Es al núcleo de laboriosos funcionarios que componen los personales de trenes, agencias y patios, así como el cuerpo de Despachadores de Trenes, a quienes se debe en gran parte ese buen resultado.

Me complazco en hacer resaltar, que siempre he encontrado en esos empleados buena voluntad, espíritu de sacrificio y deseo de cooperación.

Es oportuno recordar que casi todos los empleados de la Empresa gozan de descanso los domingos y días feriados, aparte de que solamente trabajan 8 horas diarias. Los empleados del Tráfico y los de la Planta de Tacares trabajan 12, 14 y hasta 16 horas diarias, sin más descanso que el acostumbrado Viernes Santo. Aún más, los empleados de trenes descansan por turno varios días al mes, los de agencias y patios no tienen ninguna posibilidad de descanso. Sin embargo, todos y cada uno de ellos cumple sus deberes con la mejor buena voluntad.

En nota reciente me permití abogar ante Ud. para conseguir alguna mejora en los sueldos del personal de agencias, lo creí entonces y lo creo ahora justo. También en esa nota me permití sugerirle la conveniencia de una reorganización en el personal de esta oficina, y le expuse las razones que me impulsaban.

Por mucha que sea mi buena voluntad y dedicación, estoy convencido que la actuación del Jefe de Tráfico como Despachador Jefe a la vez, lo imposibilitan para atender debidamente muchas de las obligaciones inherentes a su cargo.

Durante el año no hubo interrupción en los servicios que merezca mencionarse. Los accidentes en los trenes, en relación al movimiento, creo que no alcanzaron el porcentaje admitido como corriente en los ferrocarriles. A continuación hago mención de los accidentes de toda clase y de mayor importancia ocurridos durante el año.

Accidentes

8 de febrero.—En kilómetro 47 por defecto de la vía descarriló carro Nº 607 demorando dos horas y siendo necesario cambiar un carretillo al carro.

8 de febrero.—A las 5 y 30, al Este de la estación de Roble el peón de la carretera Ismael Ramírez pretendió tomar un tren en marcha, cayendo entre dos carros de plataforma y sufriendo fractura seria en un pie.

10 de febrero.—En trabajos del corte de un paredón en la estación de Electriona, fué accidentado gravemente el peón Rodrigo Sánchez, de la cuadrilla del capataz Ureña. Dicho peón murió después.

3 de abril.—Locomotora Nº 8 descarriló dos pares de ruedas en un apartadero del patio de Orotina. Pronto fué encarrilada.

3 de abril.—En el apartadero de Turrúcares, de fuerte gradiente como es, fué movido probablemente por algún muchacho, un carro cargado con arena, éste chocó con un cajón vacío y ambos descarrilaron en el desvío de seguridad, sufriendo averías.

1º de junio.—Volando piedras con dinamita en kilómetro 46 fueron dañados a las 12 y 25 los cables de alimentación y de contacto. Daño fué arreglado a las 15 y 20, sufriendo demora los trenes.

10 de junio.—El ayudante de maquinista Juan Rodríguez, estando en el cumplimiento de sus obligaciones en la locomotora Nº 1 en Esparta, sufrió un golpe eléctrico y contusiones al caer.

28 de julio.—A las 11 horas en kilómetro 44 ½ se rompió un eje del carro de pasajeros Nº 102 del tren Nº 1. La vía quedó expedita a las 14 y 40. Se efectuó trasbordo para ambos trenes de pasajeros.

11 de agosto.—Juan María Castro Dobles, pasajero en un tren, cayó del balcón de un carro sufriendo golpes graves. Falleció al ser trasladado a San José.

24 de setiembre.—En kilómetro 55 cayó una piedra quebrando un riel y golpeando una torre del sistema eléctrico, lo que ocasionó el desprendimiento del cable de contacto. Los trenes sufrieron demora por esta causa.

27 de setiembre.—Nº 11 sufrió dos horas de demora encarrilando un carro descarrilado en kilómetro 83 ½.

Vía y construcciones

La vía se ha conservado en buenas condiciones.

La colocación de los rieles de 70 libras llegados en febrero, ha influído en buena parte a mejorarla y esperamos que, así fuera poco a poco, habrán de pedirse nuevas remesas de esos rieles hasta hacer la mejora general.

El aumento en el transporte, mayor cantidad de trenes y mayor número de carros formando éstos, exigen ya un estudio general y sistemático para la ampliación de apartaderos, mejora en la condición de los patios y mejor adaptación en los edificios de las estaciones. Tropezamos con incontables dificultades en los cruces de trenes y en el apartado de carros y formación de trenes, en gran parte de las estaciones.

Los dos patios terminales requieren imperiosamente ampliaciones y mejoras que faciliten la distribución de carros.

En Caldera hay que buscar algún arbitrio que permita cargar la arena sin peligro por las mareas altas, en forma que pueda hacerse sin necesidad de que una locomotora permanezca movilizando los carros conforme éstos son cargados, como es preciso hacerlo actualmente.

Existen aún bastantes apartaderos en los terminales y algunos de los llamados espuelas (apartaderos ciegos, de una sola entrada), que no están electrificados. Sobre el particular insisto en mi opinión de que si los transportes han de efectuarse todos con locomotoras eléctricas, todas las vías deben estar electrificadas, suprimiendo las que no lo están y no son indispensables. Los apartaderos ciegos o espuelas ofrecen serios inconvenientes y peligros. Para tomar o dejar carros, o hay que movilizarlos empujados por delante de la locomotora o hacer los cambios volados. Ambos movimientos son peligrosos, de allí nuestro deseo de que esos peligros se supriman o aminoren.

Las locomotoras eléctricas ofrecen múltiples ventajas comparadas con las de vapor, son muy seguras en la vía, recorren el trayecto en un tiempo mucho menor y sin demoras, pero exigen esmerada atención y facilidades eléctricas para apartarse o apartar carros en todos los apartaderos de la vía.

ELECTRIFICACIÓN

Hasta tanto la firmeza de la vía no esté consolidada del todo, indispensable es estar corrigiendo constantemente el zig zag del cable de contacto, haciendo que ese cable permanezca en la posición exacta que debe tener con respecto a la vía.

El menor desperfecto o depresión en la vía al multiplicarse por la altura, hace que el pantógrafo de la locomotora salga del cable y se rompa. Es en los pantógrafos donde está la mayor parte de los daños sufridos por las locomotoras.

Mientras los defectos del cable de contacto no sean graves, puede esperarse el momento oportuno para su corrección.

Las cuadrillas de contacto lo hacen en la noche cuando el servicio de trenes ha terminado, pero muy a menudo, ya sea por estar trabajando en los talleres o por encontrarse vapores atracados en Puntarenas que necesitan luz en el Muelle, no pueden esas cuadrillas reparar las averías, ya que es preciso cortar la corriente en la Planta para hacerlo.

Ocurre con esto, que un defecto pequeño en el cable, si no se repara pronto se agrava luego, ocasionando tal vez daño más serio en los pantógrafos y obligando a cortar la corriente aun dejando a obscuras a Puntarenas, para una reparación que no admite dilatorias. Para evitar en parte estos inconvenientes hay que buscar la forma de independizar los cables de alimentación, tanto para los talleres como para la vía, del cable de contacto.

Además es conveniente, podríamos decir que indispensable, multiplicar los interruptores del cable de contacto, facilitando así la posibilidad de aislar sectores cortos sin perjudicar el resto de la sección. Además de los que existen para aislar los patios terminales y los ramales, sólo se han instalado interruptores en Caldera y Barranca. Convendría instalarlos en San Antonio u Ojo de Agua, en en Balsa, Quebradas y en Concepción.

Un ejemplo práctico: un daño en el cable de contacto entre Quebradas y Concepción, paraliza todos los trenes que estén en el trayecto de Turrúcares a Coyolar; si existiera interruptor en Quebradas, podrían continuar su carrera los trenes entre Turrúcares y Concepción y la demora general sería menor.

Ya se han presentado casos similares.

COMUNICACIONES

Las comunicaciones se han mantenido buenas hasta donde esto es dable. El sistema, si no malo, es inadecuado y defectuoso y no puede hacerse otra cosa que tratar de mantener en las mejores condiciones posibles lo existente.

Como lo he repetido en otros informes, el trabajo del Despacho de Trenes descansa en las comunicaciones y siendo de suyo delicado, se vuelve rudo y difícil por la imposibilidad que existe de llamada telefónica para las estaciones, por la dificultad para comunicarse a voluntad con rapidez y claridad como lo exige esa labor. Tarde o temprano habrá de resolverse esa situación con un total y absoluto cambio en el sistema. Gracias a la práctica y pericia de los encargados de las comunicaciones, hemos logrado hacerlas aceptables.

MATERIAL RODANTE

Las 7 locomotoras con que contamos son insuficientes para atender los servicios en auge creciente.

Por más esfuerzo que hagan en los talleres, las locomotoras sufren muchos desperfectos con un trabajo tan duro y continuado como el que están obligadas a efectuar. Esas locomotoras necesitan, para conservarse en buenas condiciones,

revisión parcial, una o tres días, por lo menos una vez al mes y revisión general, dos o tres meses, después de cierto kilometraje de recorrido.

Las dos locomotoras pedidas aliviarán naturalmente ese recargo de trabajo, pero no bastarán para eliminarlo y queda todavía por resolverse el problema de las locomotoras de tracción eléctrica para patios y muelle.

Los carros para pasajeros en servicio bastan para la demanda, salvo algunos días de fuerte movimiento durante el verano y en Semana Santa. Naturalmente, además de atender a la reconstrucción y reparación de los carros existentes, debemos aumentar su número siquiera en una o dos unidades por año.

Los carros de cajón para fletes son aún escasos, el aumento que ha tenido la importación y el transporte en general los hace insuficientes.

Los carros de plataforma y los góndolas son insuficientes, especialmente los primeros. Con menos de 40 carros de plataforma hay que atender la importación directa y la que entra a la Aduana de Puntarenas, la demanda por carros para maderas y otros materiales y los trenes de trabajo. Convendría importar carros de volteo para el servicio de los trenes de trabajo, el rendimiento en la labor de esos trenes sería notablemente mayor y quedarían los carros de plataforma libres para otros servicios.

El Departamento de Construcciones atiende con actividad la construcción, reconstrucción y reparación del material rodante.

Hay allí labor efectiva y artística; varios de los carros construídos por nuestros operarios son dignos de todo ecomio.

PROTECCIÓN A LOS EMPLEADOS

Hace algún tiempo, por gestiones de nuestra parte se formuló un proyecto de ley de jubilaciones y pensiones para los empleados de la Empresa. Por razones que no vienen al caso, ese proyecto no llegó a un fin práctico.

Muy respetuosamente me permito rogar a Ud., señor Administrador, dar vida a ese proyecto y llevarlo a feliz término. Sería nuevo motivo de gloria para su administración y de gratitud de parte de los empleados.

La finalidad de ese proyecto es justa y humana, Ud. conoce bien las razones que oportunamente me permití exponerle.

Especialmente debo hacer hincapié en lo siguiente:

Las empresas ferroviarias requieren en todos sus departamentos elemento especializado, pero un empleado de contabilidad, de talleres y de cualquier otro de los departamentos encuentra, llegado el caso, ocupación en otras oficinas o talleres; el empleado de tráfico ferroviario no; sólo hay otra empresa similar en el país con muy poca oportunidad de dar ocupación a los del Pacífico.

El funcionario de tráfico logra después de muchos años de lucha y de dura práctica, alcanzar algún puesto que le permita vivir con alguna tranquilidad, y cuando está cansado o agotado por el trabajo no tiene nada que lo proteja, que le permita pasar sin amarguras los años de su vejez y dejar cuando muera algún amparo a su familia. Fuera del ferrocarril es inútil para otra labor efectiva.

En determinados puestos de tráfico un empleado achacoso o agotado por el trabajo, aunque no sea muy viejo, es peligroso para la seguridad suya propia y para la de los demás.

Las leyes de ferrocarril en todas partes pensionan o jubilan a sus empleados después de determinada edad o años de servicio. Esa finalidad buscamos para los empleados de nuestra Empresa y no dudo que tanto de su parte como de la de los señores Diputados del Congreso en el momento oportuno, habrá buena acogida a nuestra demanda.

Creo señor Administrador haber incluído en este informe lo más esencial entre lo mucho que afecta e interesa al departamento.

Queda como siempre muy respetuosamente atento servidor,

A. ZÚÑIGA
Jefe de Tráfico

Departamento Eléctrico

San José, 10 de enero de 1935.

Señor Administrador General

S. D.

Muy señor mío:

Tengo el gusto de enviarle el informe de los trabajos ejecutados por el Departamento Eléctrico durante el año 1934.

Departamento de comunicaciones

En primer lugar debo manifestarle que en cuanto a daños en los aparatos telefónicos y telegráficos, así como también en las líneas de comunicaciones, ha sido el año muy favorable y se han presentado muy pocos daños, lo cual atribuyo en su mayor parte a la poca violencia del invierno y a la buena labor llevada a cabo por la cuadrilla encargada de las Comunicaciones.

Durante los primeros días del año se procedió a la localización de viejos daños en algunas líneas que hacían su servicio regular y que en varias secciones habían sido cambiadas a las líneas de reserva.

Los principales daños ocurridos durante el año fueron los siguientes:

En enero.—Daño en la línea general localizado en el kilómetro 111, el cual lo hicieron los empleados de la Compañía Eléctrica de Puntarenas al hacer huecos para el cambio de postes.

En febrero.—Daño en las líneas oficial y general localizado en una sección del cable que superficialmente y provisional habíase instalado en el kilómetro 99 En estas mismas líneas hubo otro daño que fué localizado en el puente de Río Grande.

Durante el resto del año hubo daños por golpes en el cable, los cuales fueron parciales en las distintas líneas, pero no se registró ningún daño total como en otras épocas.

Con el fin de dar una mayor seguridad se continuó dándole una amplia protección al cable en todos lugares donde existía peligro, usando platinas de hierro L de 2" x 2" acopladas y tubo de cañería de 2" en las pasadas de alcantarillas y puentes.

Una de las necesidades que se hacían sentir era la falta de un medio de localización más rápido y efectivo de los frecuentes daños que se presentaban en las líneas telegráficas, motivados a veces por corto-circuitos o falta de continuidad en los arrollados de las bobinas de los relays, y otras veces causados por los descuidos de los operadores al dejar las manípulas cerradas. Esto quedó subsanado con la instalación de conmutadores en todos los aparatos telegráficos en las dos líneas, los cuales fueron diseñados y montados por el inspector del Cable subterráneo señor Velásquez.

El servicio telegráfico ha sido ampliamente mejorado con el cambio total de las baterías locales de los aparatos.

El servicio telefónico local en Puntarenas, instalado en el año 1932, ha sido ampliado instalando nuevos teléfonos en la sub-estación, semáforo y taller mecánico,

Con el fin de evitar daños futuros en la sección del kilómetro 98 y ½, el cable subterráneo se montó en cable de acero a considerable altura sobre torres de concreto.

En San José se hizo la nueva instalación de la mesa del Despachador, ampliación del servicio local y la instalación de Jacks para interconexión en la Oficina del despacho de trenes y en la Auditoría, teniendo el señor Auditor comunicación con las líneas telefónicas General y Despacho.

Ya al finalizar el año queda casi terminada la nueva instalación de control de carga de acumuladores del Banco terminal de la línea telegráfica en San José.

En las líneas telefónicas de la Planta de Tacares se instaló una caja de distribución y un teléfono en la caseta construída en 1933 en la cuesta de La Garita, el cual presta muy buenos servicios a la Cuadrilla de Contacto para sus trabajos entre Turrúcares y la Planta.

Cuadrilla de Contacto

Constantemente se corrigió el zig zag del cable en toda la extensión de la vía. Se cambiaron aisladores quebrados por buenos en 66 postes de la vía, 8 en el túnel de Cambalache y 6 en el switch del cargadero de arena en Caldera.

Se pusieron cables dobles en 23 postes de la vía.

Hubo necesidad de cambiar de lugar 29 postes.

Se electrificaron los desvíos en kilómetros 35¼ y 55.

Se localizaron y arreglaron daños ocurridos en la segunda y tercera secciones, registrados los días 13 de enero, 12 de abril, 3 de mayo, 6 de mayo, 21 de mayo, 1º de junio, 12 de junio, 17 de julio, 7 de agosto, 26 de agosto, 24 de setiembre, 24 de noviembre.

Se electrificaron los siguientes apartaderos:

Espuela Castro, Ceiba, Barranca, Florencia, Dalton, 6 switchs en patio de Alajuela.

Se montaron dejándolos en servicio los siguientes transformadores en la vía:

San Antonio, Ciruelas, Turrúcares, Balsa, Escobal, Quebradas, Cascajal, Caldera, y se montaron los pararrayos de Caldera y Ciruelas.

Se montaron dos switchs interruptores de alta tensión en Dantas y en la subestación de Puntarenas.

Se instaló la doble aislación en Caldera, Angostura, Pueblo Nuevo y patio de Puntarenas en un total de 108 postes.

Constantemente se mantuvo la cuadrilla lavando los aisladores de la sección comprendida entre Caldera y Puntarenas.

En el taller se hicieron los siguientes trabajos:

50 pies para postes, 150 soportes L para aislador, 200 soportes furcados para doble aislación, 180 gasas para postes 16, 90 gasas para postes 15, 60 gasas para postes 14.

Taller de baja tensión

Este taller fué creado a mediados del año 1934 y en él se hicieron los siguientes trabajos:

Construcción de un transformador de 500 a 110 volts para el Quebrador de Dantas, el cual dió resultados satisfactorios.

Reparación total de un motor viejo de 5 H. P., el cual está prestando magníficos servicios en el Taller de Reparación.

Instalación de un motor en el Taller de Reparación y arreglo total del que había en servicio en dicho taller por haberse quemado.

Reparación total de dos motores del Taller de Locomotoras Eléctricas.
Reparación y montaje del motor para la máquina de hacer adoquines.
Arreglo de un transformador de la sub-estación de Puntarenas.
Instalación completa y moderna de la nueva estación de Concepción.
Construcción de un panel para la distribución del alumbrado en Turrúcares y Concepción y otro para el Departamento de Comunicaciones.
Cambio de una mufla subterránea para el alumbrado del patio de San José.
Instalación del alumbrado eléctrico para las agencias de Turrúcares y Balsa, haciendo a la vez las instalaciones para dar alumbrado a particulares.
Ampliación de las instalaciones eléctricas para alumbrado en Orotina y Esparta.
Construcción de un aparato eléctrico para probar aceite de transformador para 15,000 v.
Construcción de 10 porta-lámparas para el alumbrado del patio de San José.
Instalación de dos reflectores para el alumbrado del Quebrador en Dantas.
Revisión y reparación de dos motores de la locomotora eléctrica número 4.
Raparación de un motor para la bomba de agua de Puntarenas.
Instalación del alumbrado eléctrico del patio de Atenas.
Reparación del generador de la planta eléctrica de Santo Domingo de Heredia y construcción de un panel para la distribución del alumbrado de la misma.
Ampliación del alumbrado del patio de San José.

Subestación de Puntarenas

A principios del año, se trabajó duramente para terminar el montaje de la maquinaria que fué trasladada a su nuevo local, dejándola en perfectas condiciones de servicio. Al mismo tiempo fueron instalados los aparatos de control y seguridad, los cuales fueron reparados por estar algunos dañados.

El jefe de dicha subestación, señor Fernández, reformó el generador grande trifásico, el cual vino de fábrica para generar una tensión de 380/220 volts, y como esta corriente no es Standard para uso de alumbrado incandescente, se presentaban algunas molestias. Al principio se subsanó esta dificultad, por medio de un banco de transformadores, elevando de esta manera la corriente a 2200 volts para luego bajarla, pero no se consiguió con esto sino una tensión menor de 110 volts, lo que daba una luz bastante deficiente. Logrando que las máquinas estaban desarmadas, el señor Fernández resolvió hacer dicha reforma al generador, calculando que no perdiera su capacidad total, y a una tensión de 220/115 volts. El primero para trabajar los motores y el segundo para el alumbrado. Los resultados fueron muy buenos, y el generador ha trabajado un año en perfectas condiciones. Luego fué instalado un regulador automático sistema Tirril, el cual ha dado magníficos resultados.

Todos los switchs de control de los diferentes departamentos que reciben luz del ferrocarril, fueron instalados en el nuevo edificio de la subestación, lo cual ofrece mayor seguridad.

Otra innovación fué la de instalar unas barras de distribución con su respectivo amperímetro en cada fase.

En las líneas subterráneas se instalaron dos cables más, de los cuales uno va hasta el taller mecánico, para el alumbrado y fuerza motriz. Esta instalación era anteriormente la mitad subterránea y la mitad aérea, por lo que se presentaban daños con mucha frecuencia, y en la actualidad, ya no los hay. Del otro cable subterráneo, se tomaron las líneas para el alumbrado de la playa, hospital y muellecito.

En las líneas del hospital, se hizo una reforma completa, colocándose a su vez, un transformador para elevar la tensión a 2200 volts, para luego bajarla a la entrada

del hospital a 110 volts, evitando así la fuerte pérdida de corriente por haber tanta distancia entre el hospital y la subestación.

La instalación de la bodega de fletes fué reformada, así como también la del edificio de la Estación, y cuartos de empleados.

Hubo necesidad de reformar la instalación que hizo el contratista de la nueva Aduana, que será para la nueva Estación del Ferrocarril, colocando a su vez una bomba para subir el agua, acoplada a un motor eléctrico.

Por causa del aire salado se dañaron los campos de la excitadora, lo cual hubo que reparar.

Planta de Tacares

Canal.—Las lluvias en el invierno pasado causaron varios daños de poca importancia, pero que sí necesitaban una pronta reparación, lo cual fué hecho sin interrupción del tráfico. La limpieza del canal en todo su trayecto, ha sido atendida constantemente, así como también la limpieza de los desarenadores y de la pintura de las compuertas.

Caminos.—La entrada de la planta estaba completamente abierta, y fué necesario hacer un portón de hierro, lo cual da un bonito aspecto.

Reguladores de Tensión.—Por causa del polvo que se introduce en los reguladores de tensión, tuvo el Jefe de la Planta que desarmarlos y regularlos, pues habían perdido su buen funcionamiento.

Por ser los automáticos registradores de gran importancia para la seguridad del servicio, son atendidos cuidadosamente por el propio señor Fortuniak, quien los revisa cuidadosamente diario.

Crecientes del río Poás.—Durante el año 1934, la región de Tacares fué azotada duramente por el invierno, creciendo el río en diferentes ocasiones a una altura de dos metros. Tomando en cuenta este detalle, el Jefe de la Planta cree hacer presente la urgencia que hay de instalar un aparato para medir constantemente la cantidad de agua del río. En diferentes ocasiones, el Ministerio de Fomento y la Junta Nacional de Electricidad, han solicitado informes acerca de la cantidad de agua del río, y éstos se han dado haciendo un cálculo aproximado, no pudiendo constatar si el río Poás aumenta o disminuye su caudal.

Presa.—Para mejor servicio y mayor seguridad, fué necesario construir una plantita eléctrica en este lugar, para el alumbrado, la cual presta un magnífico servicio.

Generadores.—Los conmutadores de la excitadora, y los anillos de contacto de los generadores estaban gastados, de tal modo que hubo necesidad de tornearlos. Al generador N° 2 se le hizo una revisión general minuciosa.

Cuadros demostrativos

K. W. h. gastados durante el año 1934

	Máquina A	Máquina B	Máquina C	Máquinas A B C
Enero....	146500	10900	141800	299200
Febrero ..	156100	126000	....	282100
Marzo ...	158700	41300	126700	326700
Abril.....	159900	....	181800	341700
Mayo.....	145700	...	186300	332000
Junio.....	146200	....	182900	329100
Julio.....	138800	...	187500	326300
Agosto. ..	134000	....	177700	311700
Setiembre.	168900	....	142100	311000
Octubre ..	188900	....	137500	326400
Noviembre	176900	....	125700	302600
Diciembre.	189700	....	135900	325600
Totales....	2010300 K. W. h.	178200 K. W. h.	1725900 K. W. h.	3814400 K. W. h.

Corto-circuitos

	Sección Nº 1	Sección Nº 2	Sección Nº 3	Secciones 1-2-3
Enero.....	10	13	28	51
Febrero.....	6	17	56	79
Marzo.....	9	14	32	55
Abril.....	17	24	99	140
Mayo.....	54	30	123	207
Junio.....	38	20	71	129
Julio.....	24	5	96	125
Agosto.....	14	4	60	78
Setiembre.....	20	16	49	85
Octubre.....	27	14	41	82
Noviembre.....	24	10	20	54
Diciembre.....	6	8	38	52
Totales.....	249	175	713	1137

Gracias a la buena labor del Jefe de la Planta y de sus subalternos, ésta llenó las necesidades del servicio en toda la extensión de la palabra, habiendo dado un servicio sin contratiempos.

A principios del año se hizo la instalación para el alumbrado eléctrico del Paseo de la Playa en Puntarenas habiéndolo dejado completamente listo.

Como podrá verse en los informes de cada uno de los departamentos a mi cargo, durante el año 1934 se ejecutaron varios trabajos de ensanche y se han hecho muchas mejoras e innovaciones con resultados verdaderameute satisfactorios.

Las locomotoras eléctricas han trabajado aún más duro que en años anteriores, habiendo hecho un recorrido de 46,331 kilómetros y acarreado 42,702 toneladas más que en el año 1933. Este detalle es muy necesario tomarlo en cuenta para el proyecto en estudio para el aprovechamiento del sobrante de fuerza de la Planta de Tacares, pues dentro da unos pocos años más, el tráfico será aún más intenso y hasta es muy posible que haya necesidad de pedir más locomotoras eléctricas para el servicio de la vía y patios, aumentando desde luego el consumo de corriente de una manera considerable.

Durante el año 1933 la Planta suministró para el servicio del Ferrocarril 3.027,700 K. W. h. y en el año 1934 suministró para el mismo servicio 3.814,400 K. W. h., es decir, el consumo anmentó 786,700 K. W. h. en un año.

También debe tomarse muy en cuenta que cuando la zona del Pacífico esté produciendo suficiente banano, el número de trenes se aumentará, habiendo así mayor consumo de energía eléctrica.

Para mayor claridad le remito en pliegos aparte algunos gráficos demostrativos, tales como el recorrido y tonelaje acarreado por las locomotoras eléctricas, así como también las curvas de carga de la Planta, haciendo la comparación entre los años 1931, 1932, 1933 y 1934.

De usted muy atento y seguro servidor,

G. Holkemayer
Jefe del Departamento Eléctrico

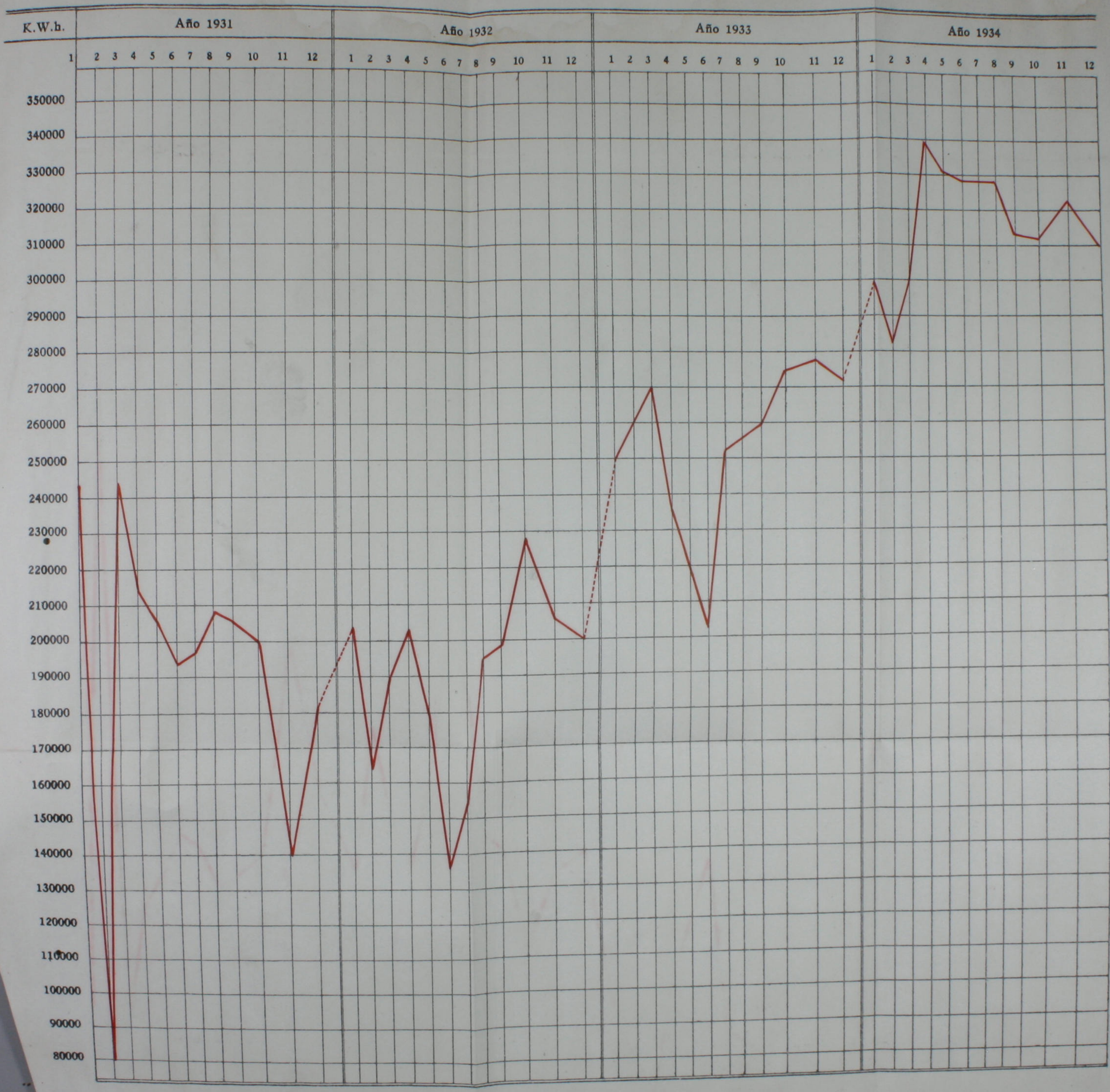
Kilómetros recorridos y toneladas acarreadas por las locomotoras eléctricas durante el año 1934

	Kilómetros recorridos	Toneladas acarreadas
Locomotora número 1.... ...	43.041	71,010
— — 2..... ...	57,880	94.874
— — 3.... ...	58,734	91,684
— — 4.	48.922	81,017
— — 5.....	54 600	87,417
— — 6.....	47,711	75,090
— — 8...	59.778	94,805

Kilómetros recorridos y toneladas acarreadas por las locomotoras eléctricas desde el día que comenzaron a trabajar hasta el 31 de diciembre de 1934

	Kilómetros recorridos	Toneladas acarreadas
Locomotora número 1.....	189.566	306.599
— — 2.....	234.895	349.057
— — 3.	224,163	344.389
— — 4.....	141.232	220,406
— — 5.	220,514	324.584
— — 6.....	208,329	308.480
— — 8.	209,891	309,682

CURVAS DE CARGA DE LA PLANTA DE TACARES. Años 1931 – 1932 – 1933 –1934



Total del consumo en el año 1931..... 2.317.000 K.W.h.
Total del consumo en el año 1932..... 2.282.300 K.W.h.
Total del consumo en el año 1933..... 3.027.700 K.W.h.
Total del consumo en el año 1934..... 3.814.400 K.W.h.

Hecho por M. FOURNIER

Vº Bº HOLKEMAYER
Jefe Departamento Eléctrico

Muelle de Puntarenas

Nº 58

Puntarenas, 15 de febrero de 1935.

Señor Administrador General

San José

Muy señor mío:

Como en años anteriores, tengo el honor de informar a usted del movimiento habido en este departamento del 1º de enero al 31 de diciembre de 1934. En los doce meses indicados estuve a su frente del 1º de enero al 10 de agosto y del 10 de noviembre al 31 de diciembre. Los meses no indicados fueron servidos por don Macedonio Esquivel Sáenz, quien fué nombrado interinamente con motivo de licencia que solicité para efectuar un viaje de salud.

Vapores en Puerto.—El número de vapores que nos han visitado asciende a 296, entre los cuales se cuentan 58 pequeños barcos pesqueros. De estos barcos pertenecen a la Compañía General Trasatlántica, 3 vapores; a la Compañía de Guano Peruana, 5; a la Fred Olsen Linie, 11; a la Fruit Trading Co., 2; a la Grace Line, 64; a la Hapag Lloyd, 55; a la Holland Amerika Linie, 12; a la Johnson Line, 1; a la Navigazione Libera Triestina, 11; a la Pacific Steam Navigation Co., 52; a la Royal Mail Lines, 7; a la East Asiatic Line, 3; a la Jensen Line, 5; a la Sheaper Steamship, 2; vapores pesqueros, 58, y sin línea, 4; que hacen el total indicado. De estos barcos atracaron al Muelle 215, con un tonelaje de registro de 529,330 toneladas. Los demás estuvieron en la bahía para recibir banano o dedicarse a la pesca.

Movimiento de carga.—Los 215 vapores que atracaron al Muelle, embarcaron y desembarcaron un total de 49.444,131 kilos, es decir, 5.194,839 kilos más que en el año pasado y que se descomponen así:

Kilos desembarcados	42576130
Kilos embarcados.....	6868001
Total.....	49444131

Ingresos.—Los 49.444,131 kilos movilizados calculados a razón de ₡ 5.00 por cada mil kilos dan al Muelle una entrada bruta de ₡ 247,219.10, y reduciendo de éstos el costo neto por jornales, personal de oficina, etc., que alcanzó a la suma de ₡ 88.622.35, tendremos que el producto neto del renglón de carga y descarga alcanzó en el año anterior una utilidad de ₡ 158,596.75. El cuadro adjunto arroja un total de gastos en carga y descarga de ₡ 143,883.55, pero a éstos hay que deducir la suma de ₡ 55,261.20, que pagaron los barcos por servicios de jornales, quedando así el gasto neto en ₡ 88,622.35, indicado en el párrafo anterior. Hecho el desglose del movimiento de carga y descarga por meses, tendremos que el promedio del costo por tonelada durante el año fué de ₡ 1.94 y que por los seis meses

servidos por mí que comprenden enero, febrero, marzo, abril, noviembre y diciembre, el promedio de costo fué de ₡ 1.55, y los seis meses restantes dieron un promedio de ₡ 2.33.

A este producto de carga y descarga, neto, que ascendió a.	₡	158596	75
debemos sumar las demás entradas así: Muellaje.....		24293	80
Atraque y Pilotaje.....		17360	00
Cadenas y Boyas.		16120	00
Varios.....		2978	70
Que hacen un total de....	₡	219349	25

Esta suma debemos considerarla como entrada neta de todo el departamento durante ei año anterior.

Movimiento de café.—De la cosecha 1933/34, fueron embarcados por este puerto 93,827 sacos con un total de 5 970,932 kilos.

Acompaño además al presente informe un cuadro demostrativo del movimiento habido en el Muelle desde el 1° de enero de 1932 hasta el 31 de diciembre de 1934. Por este cuadro podrá Ud. informarse de la labor que hemos hecho cada una de las personas que hemos servido este puesto durante esos tres años, y cuál ha sido el total de kilos movilizados en los doce meses de cada uno de esos años.

Faros y Boyas.—El servicio de faros y boyas ha sido muy eficiente durante todo el año, y el señor contratista Walter Arens cumple bien las obligaciones de su contrato.

Habiéndose constatado por los estudios hechos por la Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos, la presencia de un banco de arena cerca del canal de la entrada a este puerto, fueron colocadas dos nuevas boyas que lo indican, dando así mayores seguridades a los barcos que por algún motivo se ven obligados a entrar al puerto durante la noche.

Quedo de Ud. muy atento y seguro servidor,

JUAN GUIDO M.
Jefe del Muelle

	1932		1933		1934	
	Kilos movilizados	Costo bruto por tonelada	Kilos movilizados	Costo bruto por tonelada	Kilos movilizados	Costo bruto por tonelada
Enero.....	2017991	₡ 3 28	5375191	₡ 1 03	4453305	₡ 1 63
Febrero.	2683033	2 74	5452808	0 86	5841444	1 15
Marzo.....	4099943	2 55	5096328	1 46	3977837	2 08
Abril	2389261	3 25	3317812	1 39	7728092	1 35
Mayo.	1248803	4 13	2140157	2 69	3252247	2 06
Junio.	1078611	4 68	2115520	2 58	3670126	2 13
Julio.....	1020212	3 63	4612553	1 28	3278818	1 82
Agosto.....	2607217	2 19	3057232	1 80	3065970	2 09
Setiembre.	2239998	1 65	3738979	1 47	2733900	3 21
Octubre.....	2444701	1 96	2890714	1 62	2703213	2 71
Noviembre.....	2541865	2 04	4095080	1 79	3428339	1 91
Diciembre.	6669008	1 08	2356918	2 06	5310840	1 20
Totales.....	31040643	₡ 2 76	44249292	₡ 1 67	49444131	₡ 1 94

CUADRO DEMOSTRATIVO DEL MUELLE DE PUNTARENAS, AÑO 1934.—MOVIMIENTO DE EMBARCACIONES

LÍNEAS NAVIERAS: 15	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Totales 1934
Compañía General Trasatlántica	....	1	2	...	...	....	....	....	...	....	....	....	3
Compañía de Guano Peruana	1	...	1	....	....	1	1	...	....	....	1	....	5
Fred Olsen Linie	1	...	....	2	1	1	1	....	1	1	2	1	11
Fruit Trading Co.	....	...	....	....	....	....	....	1	...	....	....	1	2
Grace Line	7	6	8	5	6	3	4	3	4	6	5	7	64
Hapag Lloyd	7	8	8	5	2	2	2	2	3	3	7	6	55
Holland Amerika Linie.	....	1	1	...	1	2	2	....	1	1	2	1	12
Johnson Line.	..	...	....	1	....	...	...	...	....	...	..	...	1
Navigazione Libera Triestina	1	1	....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
Pacific Steam Navigation Co.	6	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	52
Royal Mail Lines.	...	1	....	1	1	1	...	2	....	....	1	1	8
East Asiatic Line	1	....	...	1	...	...	....	..	....	1	...	...	3
Jensen Linie	....	...	1	1	....	1	....	1	....	....	...	1	5
Sheapar Steamship	....	1	...	...	..	....	...	1	...	...	...	....	2
Vapores pesqueros	...	....	4	...	5	18	3	5	2	9	7	5	58
Sin línea	...	..	...	....	...	...	....	1	....	1	1	1	4
Total naves llegadas al puerto.	24	23	29	21	21	34	18	22	17	27	31	29	296
Embarcaciones que atracaron	22	22	25	20	15	13	13	14	14	14	20	23	215
Embarcaciones que no atracaron	2	1	4	1	6	21	5	8	3	13	11	6	81
Total	24	23	29	21	21	34	18	22	17	27	31	29	296
Tonelaje de Registro atracado	42,472	59,927	58,075	52,817	36,568	29,477	31,727	35,118	37,454	29,445	55,517	60,733	529,330
MOVIMIENTO DE CARGA:													
Kilos desembarcados	3.496,534	3.546,266	2.287,956	7.343,017	2.962,139	3.530.631	3.179,082	2.943,207	2.671,523	2 674,861	3.292,180	4.748,734	42.576.130
Kilos embarcados	956,771	2.295,178	1.689,881	485,075	290,108	139,495	99,736	122,763	62,377	28,352	136,159	562,106	6.868,001
Kilos movilizados	4,453,305	5.841,444	3.977,837	7.828,092	3.252,247	3.670,126	3.278,818	3.065,970	2.733,900	2 703,213	3.428,339	5.310,840	49.444,131
INGRESOS:													
Muellaje	₡ 2322 55	₡ 3005 35	₡ 2732 90	₡ 3018 30	₡ 1440 30	₡ 1404 30	₡ 1440 30	₡ 1504 55	₡ 1382 15	₡ 1682 40	₡ 1834 35	₡ 2526 35	₡ 24293 80
Atraque y Pilotaje.	1800 00	1800 00	2000 00	1600 00	1200 00	1040 00	1120 00	1200 00	1120 00	880 00	1720 00	1880 00	17360 00
Cadenas y Boyas	1380 00	1820 00	2120 00	1720 00	1120 00	940 00	1100 00	1020 00	880 00	820 00	1260 00	1940 00	16120 00
Cuentas Reembolsables	4992 20	4990 75	4448 15	10042 35	3914 65	3826 80	2814 75	3237 85	1393 65	3367 30	4110 00	8122 75	55261 20
Varios	325 85	140 90	162 90	232 15	89 55	206 65	72 75	218 00	215 40	240 45	525 50	548 60	2978 70
Desembarque.	17482 65	17731 30	11439 35	36215 00	14810 70	17653 15	15895 40	14716 00	13357 60	13374 30	16460 90	23743 65	212880 00
Embarque	4783 80	11475 85	8448 75	2425 35	1450 55	697 45	498 65	613 80	311 85	141 75	680 80	2810 50	34339 10
Total ingresos.	₡ 33087 05	₡ 40964 15	₡ 31352 05	₡ 55253 15	₡ 24025 75	₡ 25768 35	₡ 22941 85	₡ 22510 20	₡ 18660 65	₡ 20506 20	₡ 26591 55	₡ 41571 85	₡ 363232 80
EGRESOS:													
Sueldos	₡ 1800 00	₡ 1800 00	₡ 1800 00	₡ 1800 00	₡ 1950 00	₡ 2100 00	₡ 2100 00	₡ 2100 00	₡ 2100 00	₡ 2100 00	₡ 2100 00	₡ 2100 00	₡ 23850 00
Jornales	10446 55	9906 25	10938 00	18665 15	8661 55	9536 25	6674 30	7537 60	8074 10	8606 90	8576 10	12410 80	120033 85
Total de egresos	₡ 12246 55	₡ 11706 25	₡ 12738 00	₡ 20465 15	₡ 10611 55	₡ 11636 25	₡ 8774 30	₡ 9637 60	₡ 10174 10	₡ 10706 90	₡ 10676 10	₡ 14510 80	₡ 143883 55
Costo por tonelada	₡ 1.63	₡ 1.15	₡ 2.08	₡ 1.35	₡ 2.06	₡ 2.13	₡ 1.82	₡ 2.09	₡ 3.21	₡ 2.71	₡ 1.91	₡ 1.20	₡ 1.94
MOVIMIENTO DE CAFÉ:													
Sacos de café embarcados	13,271	35,021	24,299	6,252	2,751	884	657	1,044	423	19	901	8,305	93,827
Kilos embarcados	845,372	2,216,216	1.568,623	348,783	194,914	63,933	46,575	69,144	28,930	1,348	62,026	525,068	5.970,932

NOTA. - El presente cuadro es estadístico. Los ingresos de carga y descarga han sido calculados a ₡ 5.00 la tonelada, con el objeto de conocer aproximadamente las entradas por este renglón.

Puntarenas, 31 de diciembre de 1934.

Hecho por J. RODRÍGUEZ RUIZ

Aprobado por JUAN GUIDO M.

Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes

Nº. 1257

San José, 7 de abril de 1936.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

S. D.

A continuación tengo el gusto de informar a Ud. aunque en forma lacónica, sobre las labores llevadas a cabo por esta Dirección, durante el año de 1934.

De los informes que acompaño, rendidos por los Jefes de los respectivos Departamentos, se desprende que durante todo el año se ha trabajado con esfuerzo, y dicen por sí solos, con bastante claridad, cuál ha sido el resultado de ese esfuerzo, que espero sea de la aprobación de esa Secretaría.

El Departamento de Cañerías, en virtud de órdenes emanadas de esa Secretaría, ha procedido a la construcción de las siguientes cañerías: Limón (reconstrucción); Zarcero; San Antonio de Belén (ampliación); San Rafael de Alajuela; Tilarán; San Joaquín de Flores (terminación); La Legua de Aserrí; San Juan de San Ramón.

Para los siguientes estudios llegó la tubería: Laguna de Alfaro Ruiz; San Juan de Poás; Santa Rosa de Carrizal; Repasto y La Isabel de Turrialba; Nicoya; cable para la cañería de Esparta.

Para los siguientes estudios se hizo el pedido de tubería: Grecia; Potrero Cerrado; Santiago de Puriscal; San Pablo de Turrubares; Tuetal Sur de Alajuela; San Lucas de Naranjo; Rodeo de Coronado.

Estudios realizados: Santo Domingo de Heredia; Salitrillos de Aserrí; Santo Domingo del Roble; Zetillal de Santa Bárbara; Desamparados de Alajuela; Curridabat; San Juan de Dios de Desamparados; tapa de tanque de distribución de Cartago; Santiago de Palmares.

Se ha hecho la revisión de los siguientes estudios: Tacares de Grecia; Cervantes.

La Sección de construcciones escolares y edificios públicos, ha tenido durante el año una intensa labor, como aparece del informe rendido por el Jefe de dicha Sección, ingeniero don José María Barrantes, el cual por ser muy completo y detallado, no necesita de ningún agregado.

El ingeniero Barrantes, también tiene a su cargo el diseño de planos para puentes y alcantarillas, y que se mencionan al final de su informe.

En el ramo de caminos y puentes, el ingeniero don Santiago Hoffman ha hecho gran número de estudios, y tiene a su cargo ese Departamento, en colaboración con el ingeniero Jorge Cortés, y algunos otros ayudantes. Los informes que acompaño, presentados por los ingenieros Hoffman y Cortés, y por el auxiliar Gonzalo Pereira, exponen con amplitud la serie de trabajos realizados.

A cargo del Inspector don José Joaquín Zavaleta, ha estado la vigilancia de los trabajos en ejecución, quien se ha esforzado siempre por que los trabajos se ejecut n conforme los respectivos planos, y porque los empleados subalternos cumplan con sus obligaciones. En su informe que acompaño, expone claramente las labores desplegadas por él.

El Departamento Heliográfico, a cargo de don Salvador Castro, informa mensualmente a esta Dirección sobre los trabajos realizados, y de esos informes he pasado copia a esa Secretaría. Acompaño el informe general del año, el cual da idea completa del movimiento habido en dicho Departamento.

El señor Jefe Técnico del Taller de Obras Públicas, don José Moisés Cartín, quien tiene a su cargo la ejecución y vigilancia de las obras, en asocio de sus subalternos, informa de manera detallada, sobre las labores del año, por lo que considero innecesario comentario alguno.

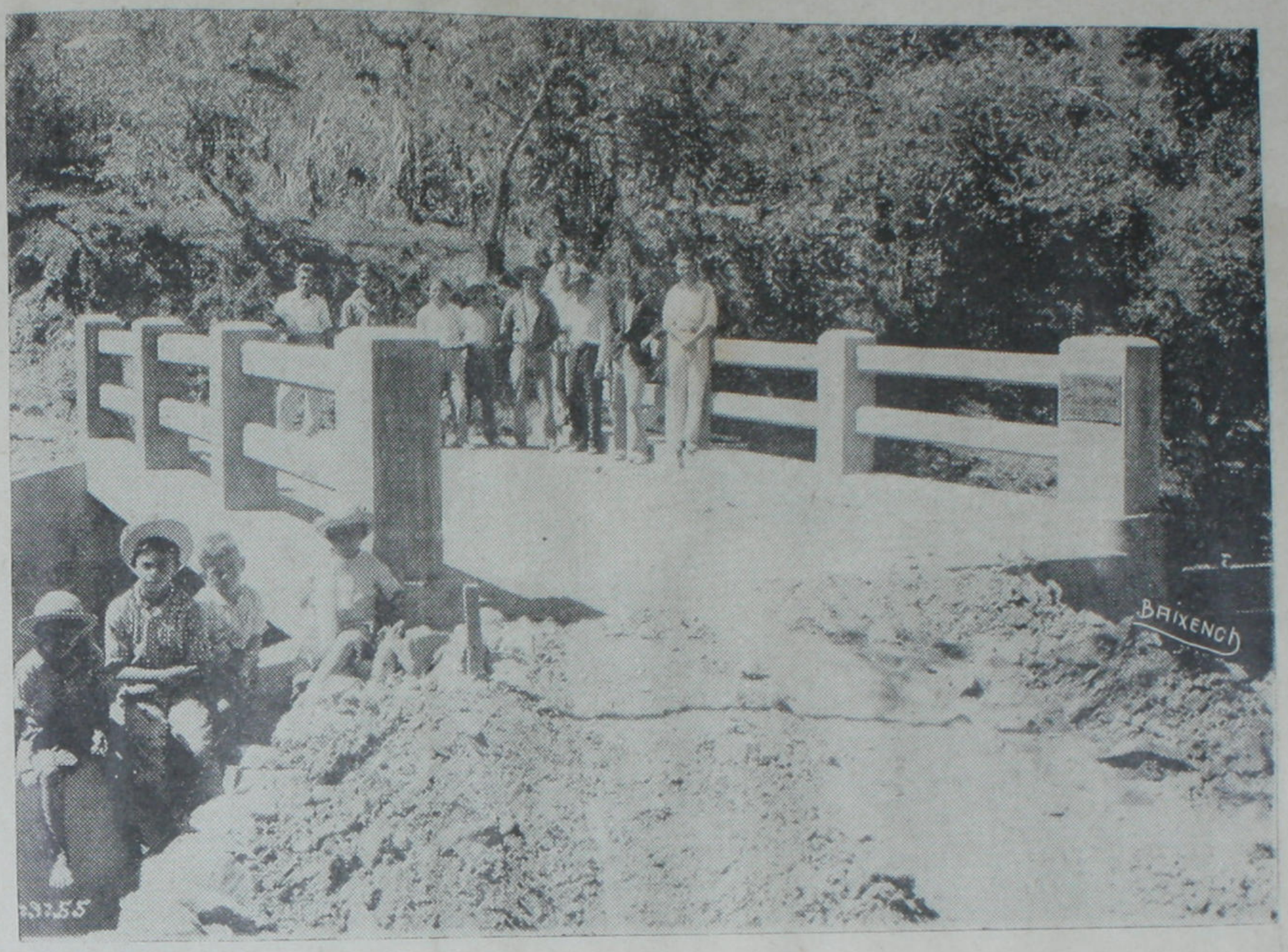
De la misma manera, el señor Auditor del Taller de Obras Públicas, don Jesús Jiménez, me presenta detalles muy completos sobre el costo de las obras ejecutadas durante el año, pues a su cuidado está la contabilidad, que ha sido llevada en forma minuciosa. También ha ejercido un control efectivo sobre las planillas y movimiento de los distintos materiales que entran y salen del Taller, habiendo sido eficazmente secundado por sus subalternos. Me permito acompañar ambos informes.

Como en años anteriores, las Secciones de Fuerzas Hidráulicas, Patentes de Invento, Contratos y Servicios Eléctricos, han estado bajo el cuidado del señor Secretario de este Despacho, don Claudio Pérez Calvo, quien ha cumplido satisfactoriamente con su deber, como se desprende del informe detallado que me presenta, y que también tengo el gusto de adjuntar.

Espero, señor Ministro, sea mi informe de su aprobación, y aclaro que su lacónismo se debe a lo explícito de cada uno de los informes que me es muy grato remitir a Ud.

Del señor Ministro con la mayor consideración,

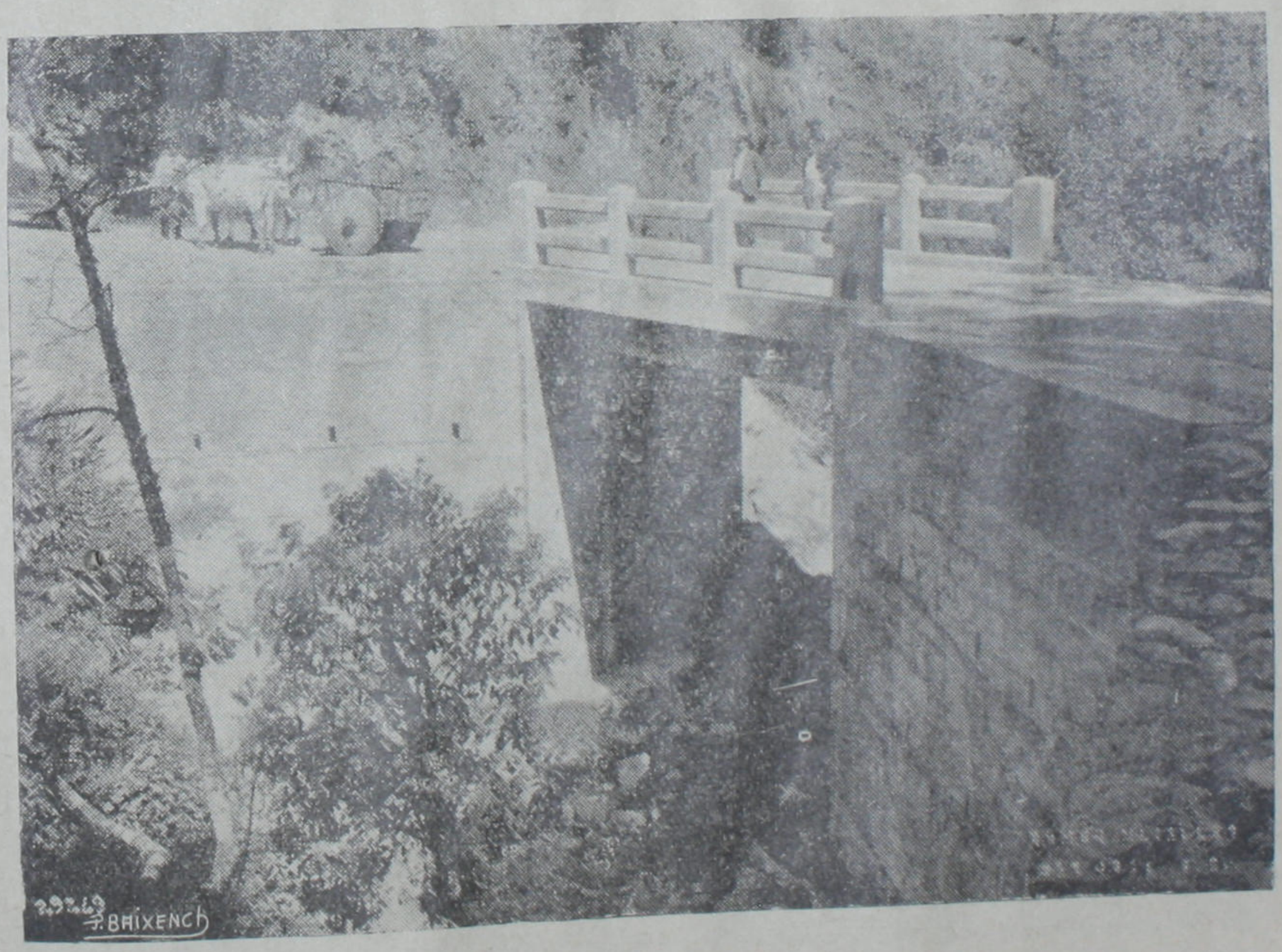
Ramón Muñoz S.
Director General de Obras Públicas,
Caminos y Puentes



Puente Saúrez.—Salitrillos de Aserrí

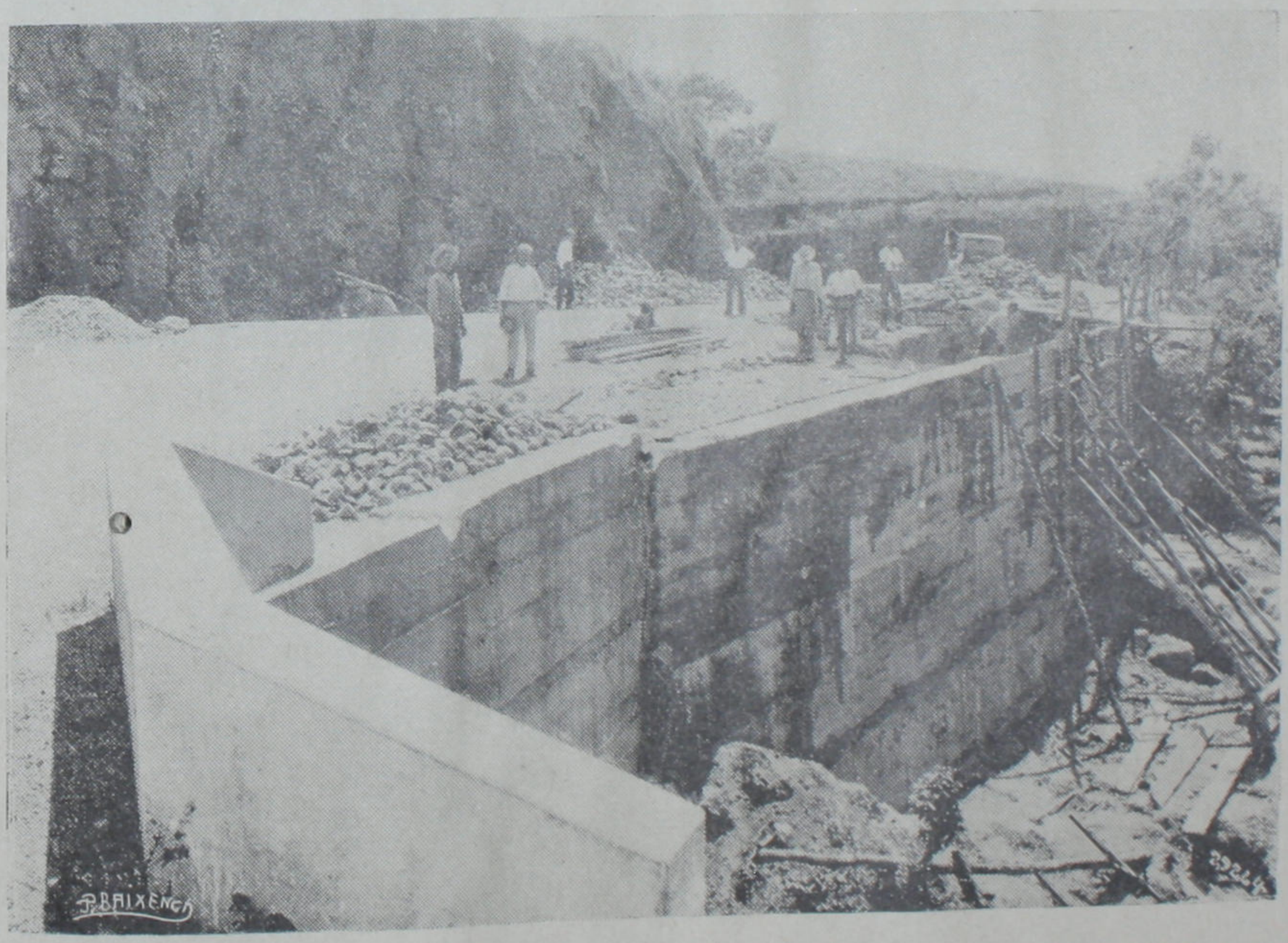
Sección carretera Sarapiquí, en La Isla

Instalación quebrador en La Isla, carretera Sarapiquí



Puente Las Chorreras, carretera Sarapiquí

Puente El Congo, carretera Sarapiquí

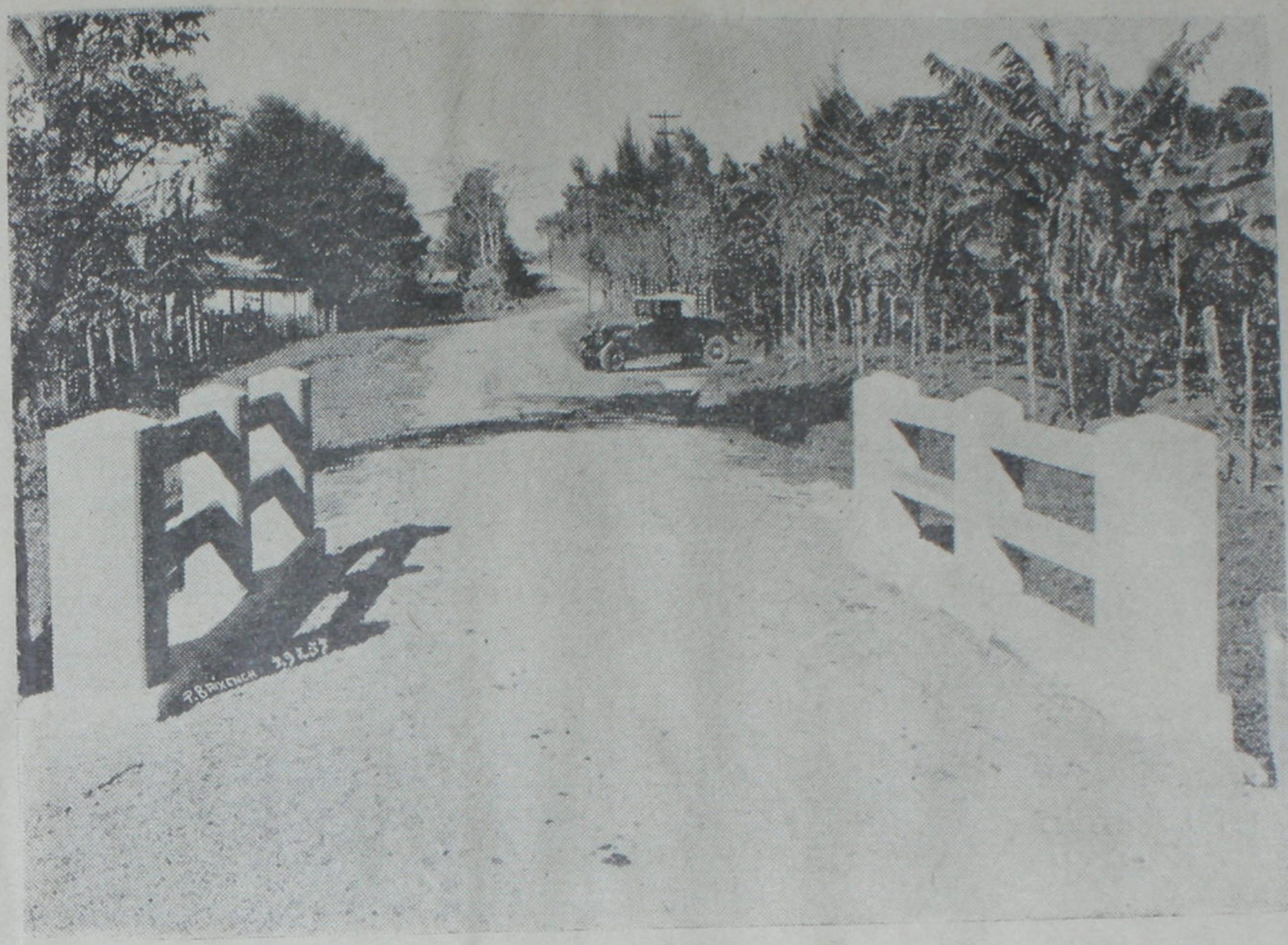


Muro de retención en puente Guararí, carretera Sarapiquí

Corte en carretera Sarapiquí, sección La Isla

Puente sobre el río Ocloro, Curridabat

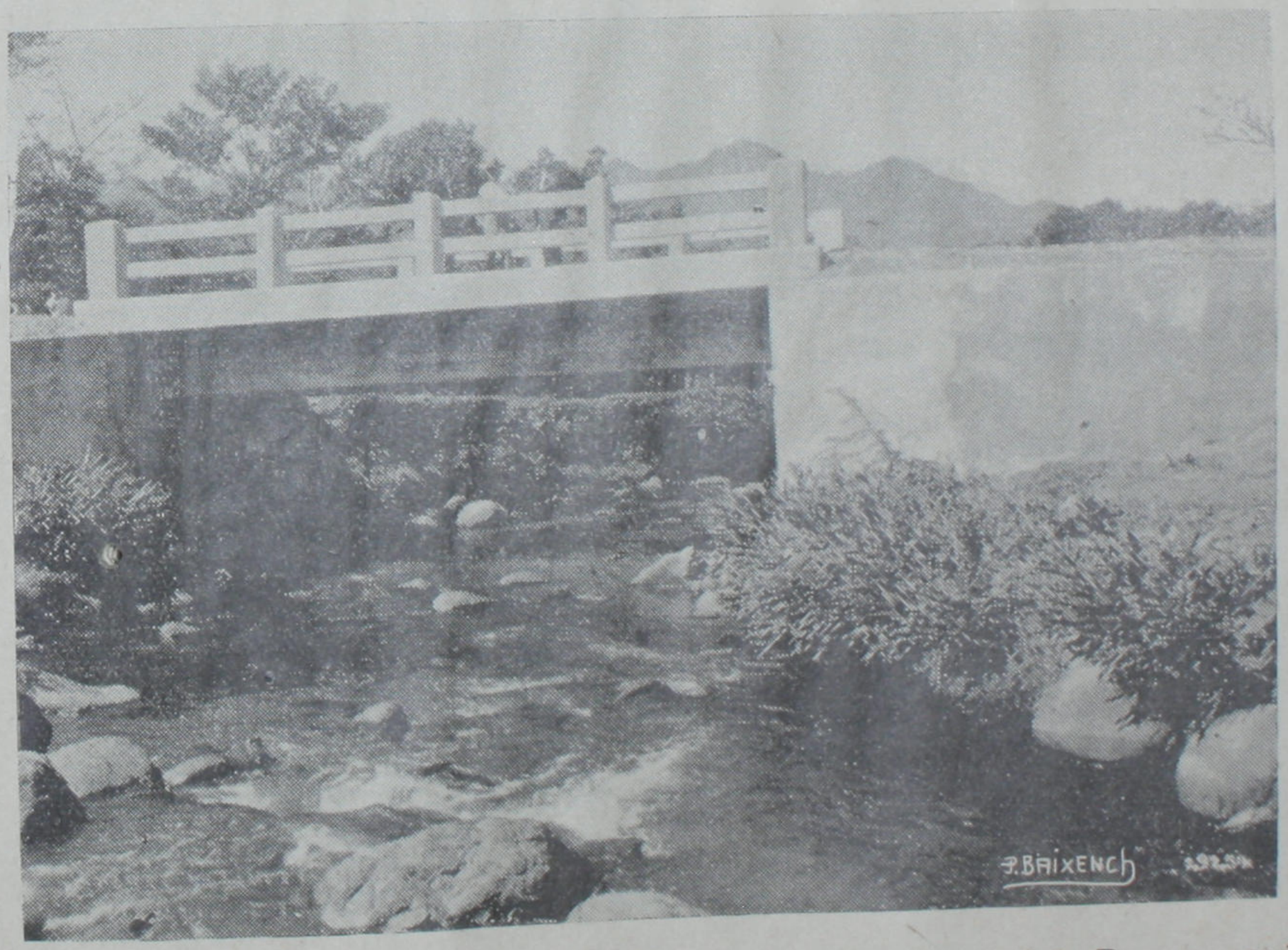
Puente sobre el río Ocloro en Curridabat, camino a Granadilla



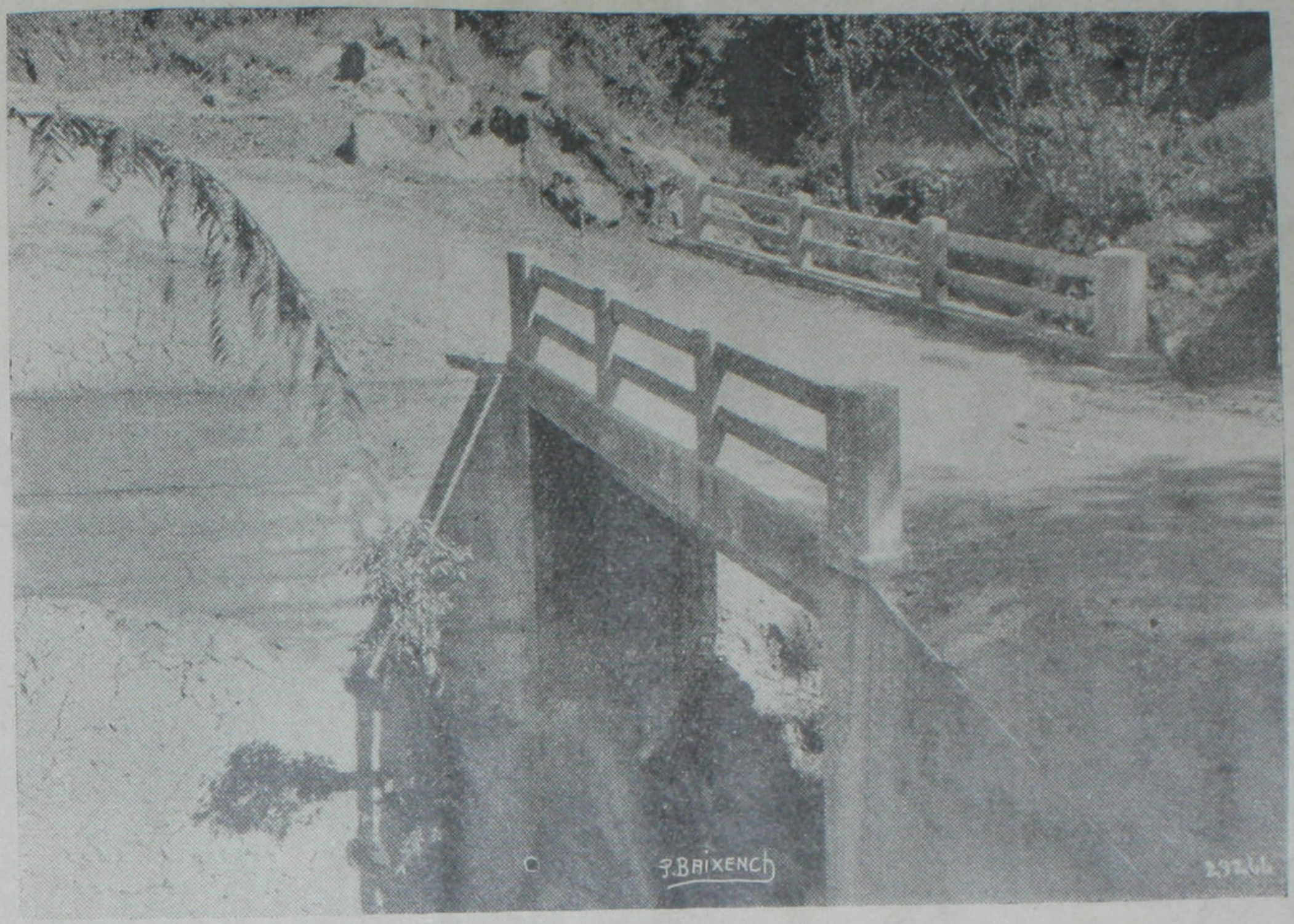
Puente sobre el río María Aguilar, Granadilla

Sección de carretera a Granadilla

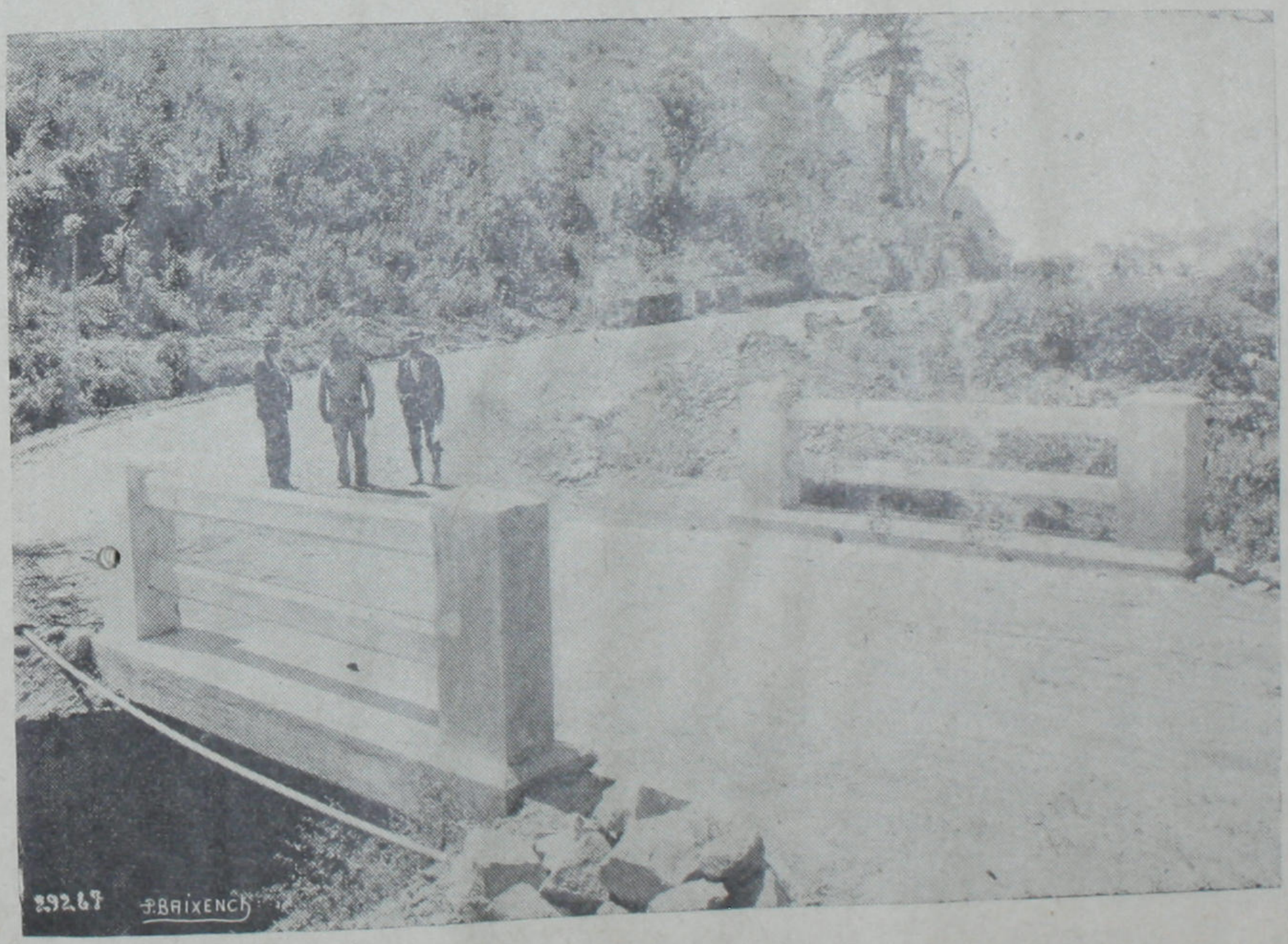
Sección de carretera a Granadilla



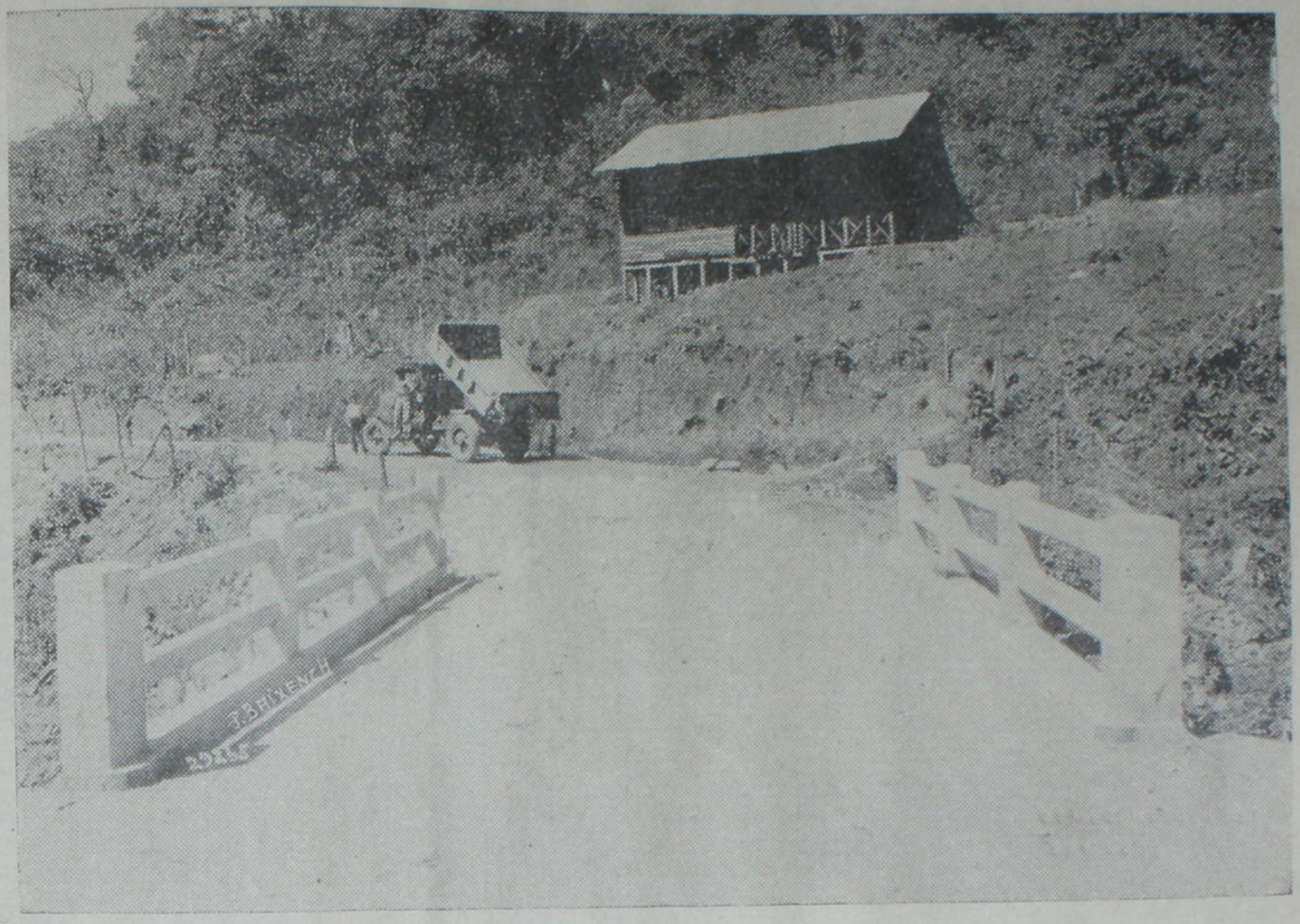
Puente sobre el río María Aguilar, entre Alajuelita y San Rafael de Desamparados



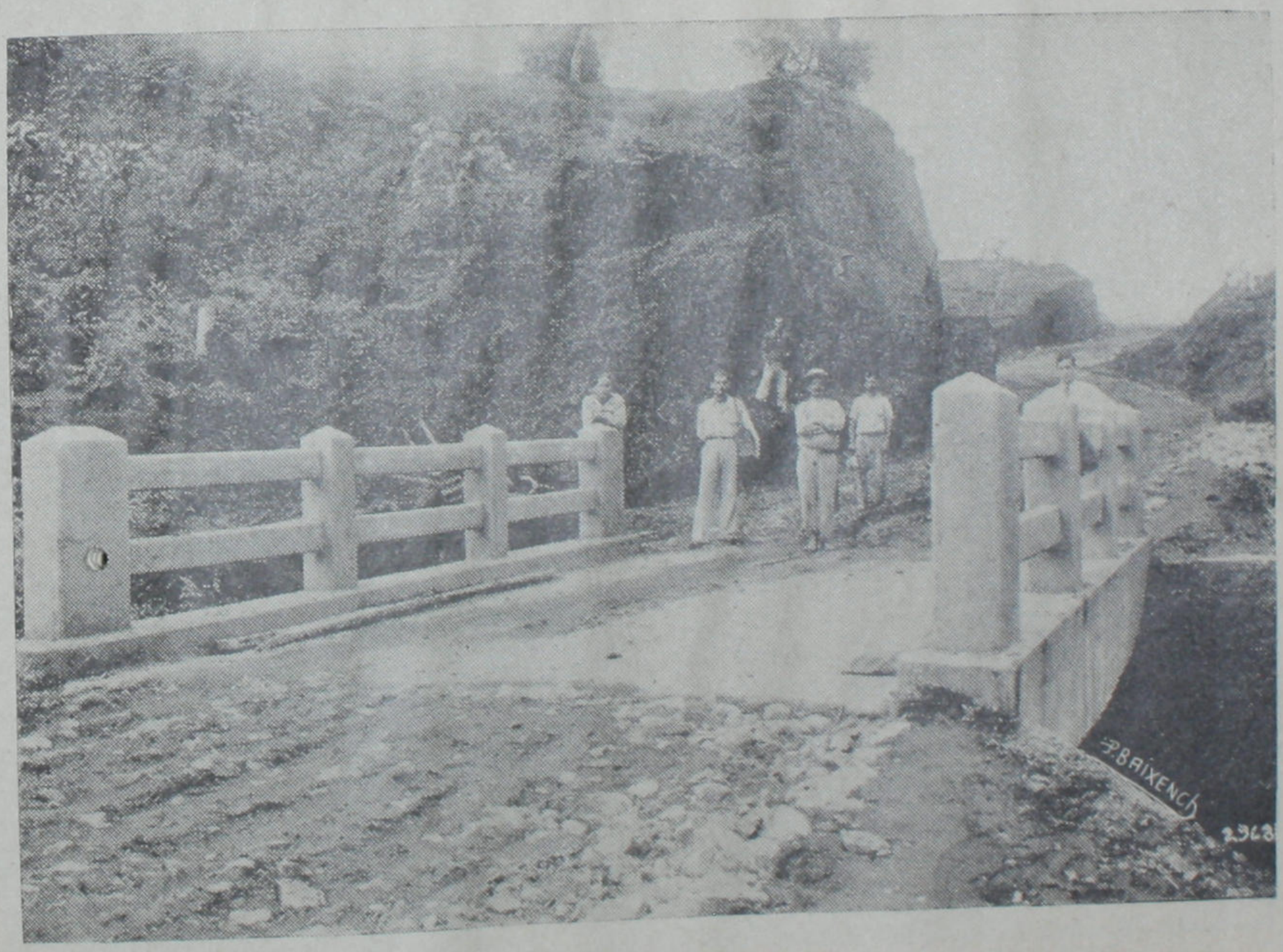
Puente La Concordia, carretera Sarapiquí



Puente quebrada los Gutiérrez, carretera Sarapiquí



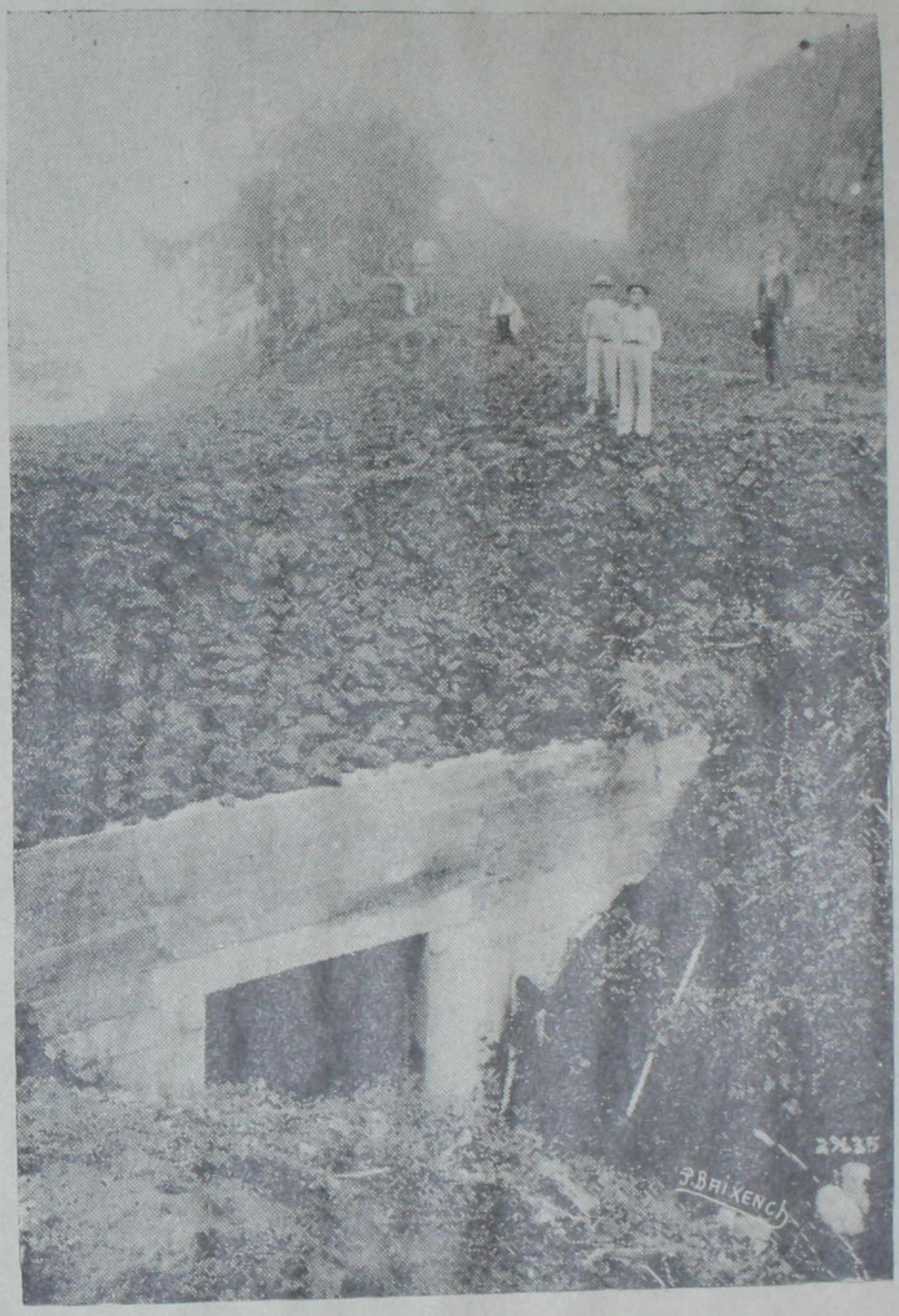
Puente en carretera Sarapiquí, sección La Isla



Puente en el camino a Cascajal de Coronado

Desvío en el camino a Cascajal de Coronado

Alcantarilla en el camino a Cascajal de Coronado



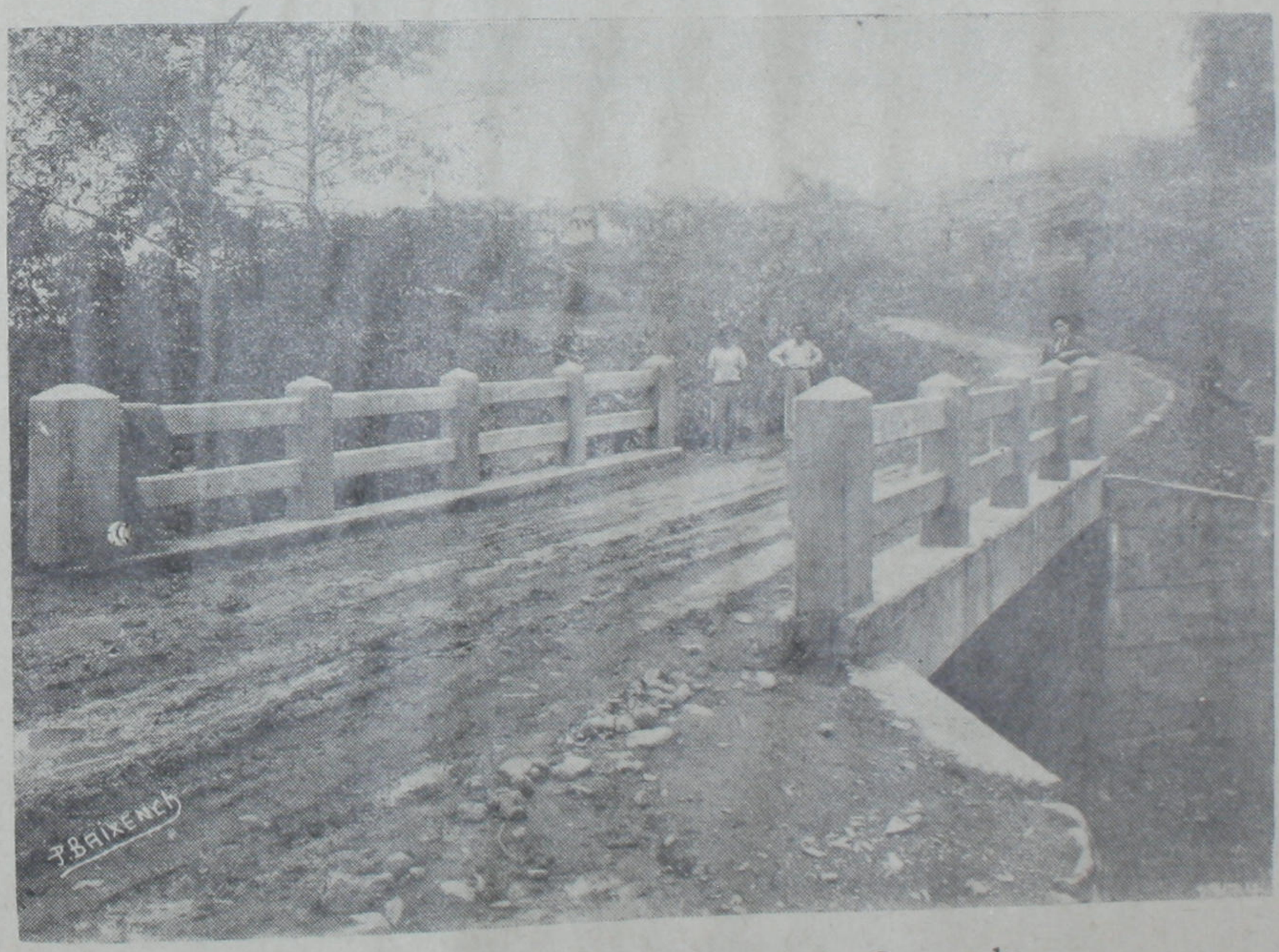
Alcantarilla en el camino a Cascajal de Coronado

Camino a Cascajal de Coronado

Alcantarilla en el camino a Cascajal de Coronado

Camino a Cascajal de Coronado

Desvío en el camino a Cascajal de Coronado



Puente en el camino a Cascajal de Coronado

JEFATURA TECNICA

Nº 178

San José, 27 de marzo de 1935.

Señor Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes
S. O.

Señor Director:

Rindo a usted, con la satisfacción del deber cumplido, mi informe de los tarbajos ejecutados durante el año mil n vecientos treinta y cuatro; en los cuales colaboraron con entusiasmo, actividad y honradez, tanto empleados de oficina, como artesanos y peones.

Por los informes detallados de cada uno de los señores jefes de departamento, bien puede darse exacta cuenta, de la labor realizada en el taller; no obstante de las dificultades que por un motivo u otro, tuvimos en la consecución de los materiales que para dichos trabajos se necesitaban.

Las obras que hemos terminado, en construcciones y reparaciones, son el mejor exponente del esfuerzo llevado a cabo, a fin de cumplir con lo ordenado, por medio de notas recibidas al efecto. A continuación detállole los informes de los trabajos ejecutados por cada departamento del taller y de los trabajos realizados en distintos lugares del país, en la siguiente forma:

Jefatura Técnica

Ardua ha sido la labor, habiendose extendido 633 notas, 1020 telegramas, 1500 pedidos de materiales, recibiendo 2000 notas de particulares y teniendo el control inmediato de cerca de 1300 empleados que trabajaron en construcciones y reparaciones en:

Escuela Verde, de Alajuela
— San Rafael de Poás
— Concepción de Atenas
— Carrizal
— San Jerónimo de Grecia
— Carrillos de Poás
— San Ramón
— San Rafael de Poás
Mercado de Alajuela
Cuartel de Alajuela
Cárcel de Grecia
Mausoleo Virilla (cementerio)
Kiosco Naranjo
Kiosco Palmares
Escuela Santo Domingo de Heredia
— República Argentina —
— Braulio Morales —
— San Francisco —
— Joaquín Lizano —
— San Isidro de —
— San Pablo —
Alcaldías
Jefatura Política de Santa Bárbara
Escuela Ascensión Esquivel de Cartago
— de Cot
— Tierra Blanca de Cartago
— Orosi de Cartago
— Copey de Dota
— Dulce Nombre de Cartago
Escuela Llano Grande —
— Julián Volio —
— Los Angeles —
— Taras —
— Jesús Jiménez —
— Tucurrique
— Tobosi, Cartago
Palacio Municipal. Oreamuno
Escuela Canjel de Puntarenas
Escuela Corozal de Puntarenas
Capitanía y Gobernación de Limón
Correos y Telégrafos de Juan Viñas
Escuela de Tilarán
— Repúblca de Chile de San José
— de La Uruca
— Vitalia Madrigal, San José
— Rep. de México, — —
— Rep. de El Salvador — —
— Argentina, — —
— Calle de Blancos
— Moravia
— San Antonio de Desamparados
— Guadarrama
— Desamparados
— S. Juan de Dios de Desamparados
Cárcel del Buen Pastor
Casa Amarilla
Aduana Central
Casa de Gobierno en San José

Secretaría de Fomento
Dirección Gral. de Bandas de San José
Dirección Gral. de Detectives
Cuartel de Artillería
Penitenciaría
Estadio Nacional
Maternidad Carit
Observatorio Nacional
Taller de Obras Públicas
Parques de San José
Reformatorio de Guadalupe
Reformatorio de San Dimas
Dirección Gral. de Estadística
Registro de la Propiedad
Congreso Nacional
Palacio Municipal de Aserrí
Escuela Sabanilla de Alajuela
— Castilla —
— Sabanilla —
— Ascensión Esquivel —
— El Coco —
— Concepción —
— Barrio San José —
— Canoas —
— Rep. Guatemala —
— Blanca —

Continúo con los detalles por cada departamento de este taller.

Escuela de aprendices

Un párrafo aparte merece este departamento, que con gran escasez de herramientas y salarios exiguos, es notable por su continua y esforzada labor, que ha sido durante este año para:

Escuela Desamparados
— San Antonio de Desamparados
— Maternal
— España de San José
— República de Chile
— República Argentina
— La Uruca
— Calle de Blancos
— Italia
— Moravia
— Nacional de Agricultura
— México
— República El Salvador
Jefatura de Obras Públicas
Dep. Escobas, Taller de Obras Públcas
— Hojalatería — — —
— Pintura — — —
— Mecánico — — —
— Eléctrico — — —
— Gasolina — — —
Oficina Técnica del Trabajo
Oficina de la Profilaxis
Corte Suprema de Justicia
Dirección General de Estadística
Dirección de Bandas
Clínica Infantil
Penitenciaría
Cuartel de Artillería
Aduana Principal
Fuente Luminosa
Teatro Nacional
Parques de San José
Cárcel del Buen Pastor
Reformatorio de San Dimas
Segunda Sección de Policía
Cárcel Santa Bárbara
Reformatorio Guadalupe
Maternidad Carit
Casa Presidencial
Archivos Nacionales
Iglesia de la Soledad
Casa Radio, Sabana
Cocina Escolar
Secretaría de Fomento
Estadio Nacional
Asilo de las Mercedes
Banco de Seguros
Cruz Roja de San José
Ferrocarril al Pacífico
Cuartel Buena Vista
Oficina Paquetes Postales
Escuela San Isidro de Heredia
— San Rafael de Heredia
— Santo Domingo de Heredia
— Ascensión Esquivel, Alajuela
— de Poás
— San Jerónimo de Grecia
Jefatura Política de San Mateo
Jefatura Política de San Pedro de Poás
Escuela de Orotina
— de Cot de Cartago
— de Orosi de Cartago
— Jesús Jiménez de Cartago
Cárcel de Cartago
Puente Arenal
Puente Bustamante
Quebrador de La Garita
Carretera San Sebastián
Carretera Desamparados
Construcción de 3750 placas para uso de carretas en las carreteras

Talleres operarios.—Departamento de ebanistería

Grande y casi innumerable ha sido la construcción de muebles y reparaciones efectuadas por este departamento y cito a continuación escuelas y edificios públicos a quienes se les ha reparado o se les ha dotado de muebles según sus órdenes:

Escuela República Argentina	San José
Clínica Infantil	—
Secretaría RR. EE	—
Secretaría Seguridad Pública	—
Juzgado Primero del Crimen	—
Penitenciaría	—
Contaduría Mayor	—
Sección Compras Sría. Hacienda	—
Auditoría Taller Obras Públicas	—
Salubridad Pública	—
Centro Nacional de Agricultura	—
Casas de Gobierno	—
Congreso Nacional	—
Dirección General de Estadística	—
Pagaduría Nacional	—
Imprenta Nacional	—
Oficina Profilaxis	—
Tributación Directa	—
Dirección General Tráfico	—
Ferrocarril al Pacífico	—
Corte Suprema de Justicia	—
Oficina Técnica del Trabajo	—
Secretaría de Fomento	—
Dirección Gral. de Obras Públicas	—
Alcaldía Segunda Civil	—
Promotoría Fiscal	San José
Secretaría de Educación Pública	—
Alcaldía Primera de lo Penal	—
Contabilidad Nacional	—
Dirección General de Policía	—
Dirección Gral. de Comunicaciones	—
Oficina Patio Taller Obras Públicas	—
Registro Civil	—
Dirección General de Bandas	—
Correo y Telégrafo de Barrio México	—
Aduana Principal	—
Escuela de San Pablo	Heredia
— San Isidro	—
— Joaquín Lizano	—
Hermanas Salesianas	—
Correos y Telégrafos	—
Escuela Ascensión Esquivel	Alajuela
Escuela Carrillos de Poás	—
Jefatura Política de S. Pedro de Poás	—
Museo Histórico	Cartago
Subinspección Hacienda	—
Jefatura Política Turrubares	—
Oficina Telegráfica Copey	—
Escuela Corozal	Puntarenas
Capitanía Puerto	Limón

Departamento de mecánica

Muchos han sido los trabajos que ha hecho este departamento, para puentes, carreteras, caminos, cañerías, edificios escolares y públicos, tales como:

Escuelas

República El Salvador, San José
Calle Blancos
Moravia
San Juan de Dios de Desamparados
República de México
Escuela Nacional de Agricultura
Liceo de Costa Rica
Sabanilla de Alajuela
San Ramón
San Jerónimo de Grecia
Escuela El Higuito en San Mateo
Concepción de Atenas
Escuela Naranjo
— Pozos
— San Rafael de Poás
— Zarcero
— Carrizal
— en Orotina

Escuela San Pablo de Heredia
— Santo Domingo de Heredia
— Normal de Heredia
— Ascensión Esquivel de Cartago
— de Cot
— de Orosi
— Llano Grande
— Julián Volio
— Dulce Nombre
— Jesús Jiménez
— Tucurrique
— Vitalia Madrigal de San José
— de La Uruca
— San Antonio de Desamparados
— San Rafael de Desamparados
— República Argentina de San José
— Siquirres
— Canjel de Puntarenas

Puentes

Paracito
Santiago de San Ramón
Santa Bárbara
Quebrada del Cangrejo San Juan de Tibás
Cieneguita en Limón
Arenal en Tilarán
Gemelos en Pacayas
Jorco en Desamparados
Rosales en Alajuela
San Rafael en Heredia
Damas en San Antonio de Desamparados
La Vieja en San Carlos

Parrúas en Aserrí
Peralta
Chiverre en Paraíso
Jorco en Aserrí
Quebrada Honda en Villa Colón
Martínez en Pacayas
Quebrada de los Agüero
Gallito en Barba
Río Grande en Atenas
San Antonio en Alajuela
Molinillo en Turrubares
Candelaria Bustamante en Stá. Mª. de Dota

Orosi en Cartago
Barranca
Palmital en San Carlos
Las Juntas en Abangares
Vargas en Coyolar
Tapantí en Orosi
Tiribí en San Antonio de Desamparados
El Cas en San Isidro
Quebrada Grande de Palmares
Carballo en San Isidro de Heredia
Itiquís en Alajuela
San Carlos
Conejo
Paso Agres en San Pablo de Turrubares
Pacaca en Villa Colón

Carreteras

Poás
Garita
Santa Aua
San Ramón
Pacaya-Paso Ancho
Sarapiquí
San José-Aserrí
Atenas
Sanatorio
Alajuela-Grecia
Cervantes
Orosi-Cachí
Villa Colón
Desvío Achiotal
Birrís-Juan Viñas
Piedades
San Carlos
El Cas
Hatillo

Alcantarillas

San Pedro
Cinco Esquinas
Rosales

Cañerías

Puntarenas
Limón
Puriscal
San Antonio Belén
Zarcero
La Legua
San Ramón
Tilarán

Quebradores en

Atenas
Los Cartagos, Sarapiquí
Garita
Cartago
San Ramón
Acosta
Dantas
Poás
Rosales
Alajuela
Cervantes
Virilla
Aserrí
Santo Domingo del Roble

Edificios Públicos

Cuartel de Artillería de San José
Cuartel Bella Vista — —
Inspección de Hacienda — —
Cárcel de El Buen Pastor — —
Dirección General de Bandas de San José
Casa Presidencial — —
Reformatorio San Dimas — —
Reformatorio Guadalupe
Dirección Gral. de Obras Públicas — —
Edificio Cruz Roja — —
Asilo Las Mercedes — —
Bodega Carreteras — —
Archivos Nacionales — —
Teatro Nacional — —
Aduana Central — —
Fábrica Nacional Licores — —
Parques — —
Oratorio Festivo — —
Casas Gobierno — —
Ferrocarril al Pacífico — —
Iglesia de La Soledad — —
Iglesia de Zapote — —
Bodega Taller de Obras Públicas — —
Plantel de Pavimentación San José
Cárcel de Alajuela
Cuartel de Alajuela
Cárcel de Grecia
Kiosco en Naranjo
— — Palmares
— — Orotina
Muelle Soley
Correos de Cot en Cartago
Correos de Tierra Blanca, Cartago
Correos de Juan Viñas
Cárcel Cartago
Cuartel Cartago
Palacio Municipal de Oreamuno
Cárcel de Santa Bárbara
Aduana de Limón
Aduana Puntarenas
Resguardo de La Cruz
Aeromotor Bolsón
Aeromotor Sardinal
Colonia Pococí
Baño antiparasitario Barranca

Este Departamento fundió durante el año 350,000 libras de hierro y cobre, fabricándose piezas para maquinaria en general, cruces de vía de ferrocarril, campanas para iglesias, etc. Asimismo se fabricó un buen número de piezas y repuestos para los camiones 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 28, 31, 33, 34 y 50. Para las cuñas números 1, 3, 4, 6. Tractores números 4, 5, 6, 7, 10. Aplanadoras números 1, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12. Autos de la Dirección de Detectives y del Correo Aéreo.

Departamento de gasolina

Reparaciones generales que se han hecho en este departamento de autos, camiones, quebradores, maquinarias, motores, batidoras, tractores, etc.

Autos

Dodge Nº 1
Bandera Nº 1 (Sría. RR. EE.)
Bandera Nº 3 — — —
Chevrolet Nº 50 (Direc. Comunicaciones)
Presidencial
Buick Nº 8 (Correo Aéreo)

Cuñas

Ford número 2
Ford -- 3
Ford — 4
Ford — 5
Ford — 24

Camiones

Internacional número 1
— — 3
— — 8
— — 11
— — 13
— — 15
— — 16
— — 17
— — 18
— — 33
— — 34
— — 26 (Of. Correos)

Junta Nacional de Carreteras

Internacional número 1
— — 2
— — 3
Dodge — 2
Dodge — 10
Fageol — 4
White — 14
Federal — 21
— — 22
— — 31
G. M. C. número 7
— — 27
— — 23
Chevrolet — 24 municipal
— — 20 oficial
— — 14 —
Pontiac — 19
Carricoche — 20
Stewart — 7 municipal
Ford — 17
— — 26 oficial
— — 124 —

Aplanadoras

Kelly número 3
— — 4
— — 5
— — 11
Fuggalo — 5
Austin — 1
— — 6
— — 7
— — 9
Deutz — 12

Tractores

Caterpillar número 4
— — 9
Fordson — 5
— — 6
— — 10
— — 12
— — 8

Bombas

Se repararon seis de agua

Batidoras

Se repararon dos para concreto

Las reparaciones en motores han sido de rectificaciones y los motores rectificados están al servicio en los camiones, y han sido

2 motores Dodge
2 motores Ford
2 motores Internacional
para cuñas, 4 cuñas Ford
1 motor carro Oakland
1 — — Pontiac
1 — — Chevrolet
2 motores bombas agua Fairbanks

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

Departamento de máquinas de escribir

Durante el año 1934 en este departamento se arreglaron y limpiaron las máquinas de las siguientes dependencias:

Secretaría de Fomento
Agencia Pral. de Policía Accidentes de Trabajo
Alcaldía Segunda Heredia
Juzgado Primero de lo Civil
Juzgado Segundo de lo Contencioso
Juzgado Primero del Crimen
Alcaldía Segunda de lo Civil
Centro Nacional de Agricultura
Alcaldía Primera de Heredia
Comandancia del Cuartel Bella Vista
Corte Suprema de Justicia
Inspección General Judicial
Dirección General de Obras Públicas
Secretaría Educación Pública
Auditoría Taller de Obras Públicas
Jefatura Técnica de Obras Públicas
Planillero Taller Obras Públicas
Departamento Heliográfico
Inspección General de Escuelas
Pagaduría Nacional
Registro Cívico

Departamento de hojalatería

Como en los anteriores, entro en los detalles de lo que este departamento ha reparado o fabricado para llenar las diferentes necesidades de los trabajos de reparaciones o construcciones y que ha sido este año para:

Escuela República Argentina de San José
— Calle Blancos
— República de México
— San Rafael de Desamparados
— República de El Salvador
— Guadarrama en Desamprrados
— Moravia
Cárcel Buen Pastor en San José
Casa Amarilla — —
Aduana Central — —
Teatro Nacional — —
Casa de Gobierno — —
Secretaría de Fomento — —
Dirección Banda — —
Dirección Detectives — —
1ª y 2ª Sección Policía — —
Cuartel Artillería — —
Radios Nacionales — —
Estadio Nacional — —
Maternidad Carit — —
Observatorio Nacional — —
Taller de O. P. — —
Casa Presidencial — —
Parques — —
Palacio Nacional — —
Archivos Nacionales — —
Edificio Cuño — —
Cocinas Militares — —
Cocinas Escolares — —
Dirección Gral. de O. P. — —
Penitenciaría — —
Dirección Gral. Estadística en San José
Registro Propiedad, San José
Reformatorio San Dimas, San José
Reformatorio Guadalupe
Asilo de Las Mercedes
Escuela San Pedro de Poás
— Concepción de Atenas
— San Jerónimo de Grecia
— Carrizal
Kiosco de Palmares
Escuela Ascensión Esquivel de Cartago
— Cot
— Orosi
— Julián Volio de Cartago
Correo y Telégrafo de Cot
Correo y Telégrafo de Juan Viñas
Cuartel y Cárcel de Cartago
Escuela San Francisco de Heredia
— Santo Domingo de Heredia
— Odalía
— República Argentina en Heredia
Cárcel de Santa Bárbara de Heredia
Escuela Orotina
— Canjel de Puntarenas
— Corozal de —

Baño antiparasitario de Barranca
Cañería Puntarenas
Carretera San José-Desamparados
— Desamparados-Aserrí
Carreteras en Alajuela
Carretera San José-Villa Colón
— Barba-Carrizal
Colonia de Pococí

Departamento de mosaico

Este departamento ha fabricado durante el año la cantidad de 350,000 ladrillos mosaico, bancas y fuentes para agua. Todos estos materiales etc. se han repartido en

Escuela Vitalia Madrigal
— República de Chile
— Nacional de Agricultura
— Moravia
— Rincón de Arias
— República de El Salvador
— República Argentina
— República de México
Estadio Nacional
Escuela Santo Domingo de Heredia
— San Francisco de Heredia
— Tucurrique
— Siquirres
— San Rafael de Heredia
— San Pedro de Poás
— Ascensión Esquivel, Alajuela
— Ascensión Esquivel, Cartago
— La Guácima
— San Marcos de Tarrazú
— Carrizal de Alajuela
— Higuito de San Mateo
— Tierra Blanca de Cartago
— Sabanilla de Alajuela
— Cervantes, Cartago
— San José de Alajuela
— Concepción de Alajuela
— Cot en Cartago
— Orosi en Cartago
— Concepción de Atenas
— Guadarrama en Desamparados
— San Rafael de Desamparados
— Julián Volio en Cartago
— San Jerónimo de Grecia
— Naranjo
— Odalia en Coronado
— Guatemala en Alajuela
— Quebradas en Alajuela
Acera Campo Ensayos Liceo de Costa Rica
— tajamar de Puntarenas
— plaza San Rafael de Oreamuno
Aduana Central de San José
Alcantarilla Archivos Nacionales
— Cinco Esquinas
Cárcel de Cartago
— de Santa Bárbara de Heredia
— Buen Pastor en San José
Correos y Telégrafos de Juan Viñas
Casas del Gobierno en San José
Correos y Telégrafos — —
Casa Radio de La Sabana
— Presidencial
Comedor de San Bosco en Heredia
Cuartel de Liberia
Departamento Taller O P., San José
Dirección Gral. Estadística — —
Fábrica Nacional de Licores
Ferrocarril al Pacífico
Fuente Cañería Puntarenas
Hospicio de Incurables
Hospital de Heredia
Iglesia de Heredia
Casa Cural de Heredia
Iglesia de San Antonio de Desamparados
Inspección de Hacienda
Iglesia Bagaces
— de Bolsón
Imprenta Nacional
Casa Amarilla
Iglesia de San Mateo
— de Atenas
Kiosco de Naranjo
— Moravia
— Palmares
Maternidad Carit
Municipalidad de Atenas
Mausoleo víctimas Virilla
Mostrador en Atenas
Municipalidad de Heredia
Plaza Moravia
Parques de San José
Penitenciaría
Plantel de Pavimentación
Plaza San Pedro de Montes de Oca
— El Zapote
— Sabanilla de Montes de Oca
Puente río Ocloro
Puente Quebrada Honda
Pagaduría Nacional
Plaza Villa Colón
Palacio Municipal Aserrí
Puente San Rafael de Heredia
— Rosales
Parques de Cartago
Palacio Nacional
Parque Nacional. Fuente Luminosa, S. José
Paquetes Postales
Primera Sección de Policía
Parque de Atenas
Reformatorio de San Dimas
Segunda Sección de Policía
Sanatorio Durán
Teatro Nacional

Además con la maquinaria de este departamento, empleados del Hospital de San Juan de Dios de San José han construído 14,000 ladrillos mosaico para trabajos en el mismo.

Me es sumamente grato dejarle informado en esta forma de la gran cantidad de trabajos efectuados durante el año transcurrido de 1934. y de la valiosa y eficaz cooperación de los diferentes departamentos del Taller de Obras Públicas. Espero que este informe sea de su agrado y aprobación, mientras que aprovecho la oportunidad para suscribirme de usted muy atento seguro servidor,

JOSÉ MOISÉS CARTÍN
Jefe Técnico de Obras Públicas

DEPARTAMENTO DE CAÑERIAS

San José, 2 de abril de 1935.

CAÑERÍAS:

Limón.—Nueva toma de agua. Desvío de la tubería para salvarla del río. Hechura de un tanque desarenador. Mantención de servicio. Reparación y comienzo de pintura en tanque de distribución. Limpieza de la tubería.

Zarcero.—Entubamiento de la paja de agua que surte la cañería desde los nacimientos. Hechura de un tanque. Reformas de dos. En servicio.

San Joaquín de Flores —Terminación de la instalación de la tubería. Construcción de un tanque de distribución. En servicio.

Tilarán.—Instalación de sistema de cañería. Tres captaciones. Dos tanques de quiebre gradiente. Un tanque grande de distribución. Un puente para desviar el camino y mantener puras las fuentes. Desvío del camino. En servicio.

San Antonio de Belén.—Ampliación de la cañería. En servicio.

San Rafael de Alajuela —Instalación de la cañería de la parte alta, tributaria de la de San Antonio de Belén. En servicio.

La Legua de Aserrí.—Instalación del sistema de cañería. Tanque de distribución. En servicio.

San Juan de San Ramón.—Se dió comienzo a la instalación de la cañería, tributaria de la de San Ramón.

Laguna de Alfaro Ruiz.—Se dió comienzo a la instalación de la cañería de este lugar.

Carrizal de Alajuela.—Se recibió el material para la construcción de la cañería en un sector de Carrizal que no era abastecido por la cañería vieja.

Nicoya.—Se dió principio a la instalación de la cañería.

Salitrillos de Aserrí.—Se hizo el estudio de este abastecimiento y se recibió el material para ejecutarlo.

San Juan de Poás —Se hizo el estudio de este abastecimiento y se recibió el material.

El Repasto de Turrialba.—Se hizo el estudio de este abastecimiento y se recibió el material para ejecutarlo.

Se hicieron estudios y se pidió el material para las siguientes cañerías:

Grecia —Cambio de tubería maestra.

Santiago de Puriscal.—Instalación de una nueva cañería.

Tuetal Sur de Alajuela.—Ramal grande de la cañería de San Isidro.

Rodeo de Coronado.—Ramal de la cañería de Coronado.

San Lucas de Naranjo —Ramal pequeño de la cañería de Naranjo.

San Pablo de Turrubares.—Reformas en la distribución.

San José, 7 de marzo de 1935.

CONSTRUCCIONES

Limón.—Reconstrucción cañería. Nueva toma de agua y mantención servicio.

Zarcero.—Entubamiento de dos kilómetros de agua para captar agua fuentes (tubos 8″-6″-5″).

San Antonio Belén.—Ampliación de la cantidad de agua utilizable (700 mts. tubo 3″).

San Rafael Alajuela.—Instalación de la cañería de la parte alta.

Tilarán.—Instalación de la cañería.

San Joaquín de Flores.—Terminación cañería nueva.

La Legua de Aserrí.—Instalación cañería.

San Juan de San Ramón.—Gran parte de la instalación.

Estudios para los cuales ya vino la tubería.—Laguna de Alfaro Ruiz, San Juan de Poás, Santa Rosa de Carrizal, Repasto y La Isabel de Turrialba, Nicoya, cable para cañería de Esparta.

Estudios para los cuales se pidió la tubería.—Grecia (reformas); Potrero Cerrado (nueva); Santiago de Puriscal (nueva); San Pablo de Turrubares (reformas); Tuetal Sur de Alajuela (nueva); San Lucas de Naranjo (ramal); Rodeo de Coronado (ramal).

Estudios hechos.—Santo Domingo de Heredia, Salitrillos de Aserrí, Santo Domingo del Roble, Zetillal de Santa Bárbara, Desamparados de Alajuela, Curridabat, San Juan de Dios de Desamparados, tapa de tanque de distribución de Cartago, Santiago de Palmares.

Revisiones de estudios.—Tacares de Grecia, Cervantes.

F. Royo A.
Ingeniero de Obras Públicas

INGENIERIA AUXILIAR CAMINOS Y PUENTES

San José, 15 de enero de 1935.

Ingeniero don Ramón Muñoz S,
Director General de Obras Públicas,
Caminos y Puentes

S. O.

Me permito presentar a Ud. por este medio, el informe sobre los trabajos que he ejecutado en el departamento de Caminos y Puentes:

CAMINOS:

Enero.—Levantamiento parte carretera Acosta desde Puente Río Grande hacia Zaragoza y otra parte en el plan de Zaragoza, total 940 metros. Levantamiento en cuadrante de Grecia para pavimentación desde la iglesia hacia el Este, 400 metros.

Febrero.—Levantamiento carretera a Sarapiquí en Santo Domingo del Roble, 350 metros. Se revivió trazado carretera San Pedro de Poás desde 6K980 hasta 7K780, 800 metros.

Marzo.—Se revivió haciendo algunas pequeñas revisiones el trazado de la carretera Naranjo-Zarcero, desvío San Juanillo, 1300 metros.

Abril.—Se hizo trazado completo para ferrocarril entre Bebedero y Cañas, 15070 metros. Se hizo una revisión en el desvío San Juanillo, 380 metros.

Mayo.—Levantamiento carretera a Sarapiquí, 1710 metros. Se revivió trazado carretera San Pedro de Poás, 850 metros.

Junio.—Se hizo trazado preliminar con gradiente máxima de 7% desde San Antonio de Belén hasta entroncar con la carretera en Río Segundo, 3776 metros.

Julio.—Trazado preliminar, gradiente máxima 14% desde el río Palomo hacia Orosi, 4000 metros. Levantamiento sobre macadam Cot-Paso Ancho, 2600 metros. Preliminares en tres desvíos Paso Ancho-Pacayas. 540 metros.

Agosto.—Tres trazados preliminares desde Turrúcares hacia Santiago Puriscal, para cruzar el río Virilla abajo del camino actual o sea entre San Miguel de Turrúcares y Piedras Negras, 12000 metros.

Setiembre.—Preliminar con gradiente máxima 7% desde río Virilla hasta Santiago Puriscal con levantamiento, 22200 metros.

Octubre.—Preliminares con gradiente máxima 10% en una parte del camino de La Suiza a Pacayitas, levantamiento con tránsito 6700 metros. Se empezó levantamiento del camino actual entre Santiago de Puriscal y Turrúcares. Se levantó el desvío hecho de la Carretera de Acosta desde el puente sobre río Colorado hasta entronque con camino Atenas-Naranjo, a fin de determinar las expropiaciones.

Noviembre.—Se remarcó el trazado del desvío de la cuesta de La Eva en Sarchí, 335 metros. Se levantó sobre macadam finca Matamoros hasta Orosi para dato del plano general de carreteras, 4400 metros. Se levantó desde San Miguel de Desamparados hasta El Higuito, cuesta Tablazo para plano general, 3100 metros. Se terminó levantamiento camino actual entre Santiago de Puriscal y Turrúcares, 24000 metros. Se levantó preliminar, gradiente máxima 10% en parte del camino y parte trazado nuevo Los Angeles-San Roque de Grecia haciendo dos trazados a la salida de San Roque, 4180 metros. Se localizaron partes del camino Puente Jorco de Desamparados hacia el Oeste del puente, 200 metros. Se siguió localización definitiva Turrúcares-Puriscal. Se hicieron varios reconocimientos para gradiente máxima de 7% tratando de utilizar los puentes actuales sobre ríos Virilla y Jaris

camino Turrúcares–Puriscal y se hizo levantamiento de los estudios más factibles de ésos desde Piedras Negras hasta entroncar con nuestros anteriores trazados en el Tizate, 14000 metros.

PUENTES Y ALCANTARILLAS:

Enero.—Estudio para reparación de puentes en Santiago, del camino que conduce de San Ramón a Esparta. Estudio para puente sobre Quebrada Grande, del camino que conduce de Zaragoza de Palmares a los Beneficios.

Febrero.—Estudio para puente sobre río Birrís, camino de Pacayas a Capellades.

Junio.—Estudio para reparación puente sobre río Paracito en el camino de Santo Domingo de Heredia a San Jerónimo de Moravia.

TRABAJOS VARIOS:

Enero.—Medida de expropiación señores Herrero, La Argentina etc. para derecho de vía carretera Acosta, desde el puente sobre el río Colorado hasta La Argentina, 31868 metros cuadrados.

Medida de expropiación Salvador Arrieta para la misma carretera, 1981.7 metros cuadrados.

Febrero.—Se hizo una exploración en la Playa Guarumo, Punta Santa Elena, trayendo muestras de lo que se creía piedra asfáltica.

Medida de expropiación y permuta de tierra a Eladio Delgado para la escuela de San Miguel de Desamparados

Junio.—Estudio para evitar una grave erosión que se está haciendo en San Miguel de Santo Domingo de Heredia.

Julio.—Medida de expropiación y permuta de terreno a José María Ivankovich en la carretera Paso Ancho–Pacayas, 6525 varas cuadradas.

Octubre.—Medida de expropiación a Gabino Pérez para la carretera Acosta al Oeste del puente sobre el río Colorado, 5084 metros cuadrados.

Medidas para permutas de terreno en Pacayas para: Rafael Guillén 600 varas cuadradas; Jacoba Herrera, 499 varas cuadradas; Catalina Carvajal, 625 varas cuadradas.

Noviembre.—Nivelación para encauzar acequia Sarchí Norte. Nivelación para cruzar una paja de agua debajo del macadam de la carretera Alajuela–Grecia en El Cacao.

Diciembre.—Medida de los linderos de la finca «Los lotes» para la Municipalidad de La Unión de Cartago, 231 hectáreas, 6920 metros cuadrados.

Medida expropiación Aquilino Rojas, Quebrada Grande, Zaragoza, para el camino del puente nuevo, 336.24 metros cuadrados

Medida expropiación Manuel Elizondo, 1 hectárea, 2078 metros ^{2}.

Medida expropiación Abelardo Jiménez 2410.94 metros cuadrados, para el desvío de la cuesta el Obispo camino San Ramón–Esparta.

Medida expropiación a Mercedes Ramírez, 739 9 metros cuadrados.

Medida expropiación a Primitivo Chaves, 296 98 metros cuadrados para la carretera Palmares–San Ramón.

Quiero hacer constar que hemos podido llevar a cabo este volumen de trabajo debido a la magnífica cooperación de todos los empleados de su dirección y la buena voluntad y competencia de todos los auxiliares que han cumplido más que bien su participación en todos los estudios.

Dejo así cumplido lo que ordena su circular y me suscribo de Ud. atento y seguro servidor y subalterno,

SANTIAGO HOFFMAN
Ing. auxiliar

CAMINOS Y PUENTES

San José, 11 de marzo de 1935.

Señor Director General de Obras
Públicas, Caminos y Puentes
S. O.

De acuerdo con su oficio de fecha 4 del corriente, tengo el gusto de presentar a Ud. informe de los trabajos ejecutados bajo mi cuidado durante el año de 1934. Como en los años anteriores de la presente Administración el trabajo fué intenso y de gran provecho para los pueblos, con el único fin de servir así los intereses del Estado y llenar las necesidades y solicitudes que se reciben diariamente de los pueblos.

En las secciones que están a mi cargo y en el ramo de puentes se construyeron los siguientes: Uno de siete metros de luz en Santa María de Dota en la quebrada de Agüero; en Bustamante un colgante de veinticinco metros; en San Antonio de Desamparados, uno de veinticinco metros; en el mismo cantón uno sobre el río Jorco y otro en el Damas, ambos de hierro y con piso de madera y de once metros de luz; en San Isidro de Heredia una alcantarilla de diez y seis metros de largo por cuatro metros; en El Gallito de San Rafael de Heredia otro de seis metros; en Santa Bárbara de Heredia, otro de cinco metros; en la carretera Barba-Sarapiquí, dos y varias alcantarillas; en la carretera Cot Pacayas, dos, Los Gemelos y cuatro alcantarillas; en San Carlos sobre el río La Vieja, uno de veintiséis metros; en San Pedro de Montes de Oca, una alcantarilla de diez y seis metros de luz; en San Mateo, uno de siete metros; en la carretera Santa Ana Villa Colón, otro de diez metros de luz, sobre la quebrada de La Muerte; en Paracito de Santo Domingo de Heredia se construyó otro puente de cinco metros de luz; y en el Cangrejal de San Juan de Tibás, otro. De todos estos trabajos le acompaño fotografías. El puente de Cieneguita en Limón se está construyendo. Se repararon además los puentes de San Rafael de Heredia y el Chiverre en el Paraíso de Cartago. Los puentes de hierro con piso de madera se pintaron y se les cambió el tablón malo.

En el ramo de Caminos y Carreteras se terminó la de Desamparados a Aserrí, donde se construyeron varios puentes. La de Cot a Pacayas está al terminarse; en la carretera de San Isidro del Tejar a Santa María de Dota se ha hecho un desvío de 13 kilómetros y de éstos hay 6 que esán listos para ponerle la piedra, y se mantuvieron cuadrillas en la sección de San Cayetano y El Jardín, ampliando y lastrando el camino. En la carretera Barba-Sarapiquí los trabajos van muy adelantados y actualmente hay más de 10 kilómetros macadamizados y asfaltados. Entre Turrúcares y Puriscal se está construyendo la carretera que iniciamos en noviembre y a pesar de los atrasos constantes por falta de materiales, hay más de un kilómetro. En los caminos de tierra se han mantenido cuadrillas arreglando los malos pasos para que éstos no se descompusieran demasiado. El desvío de Achiotal se ha estado preparando con lastre.

Como Ud. verá se construyeron 17 puentes y 10 alcantarillas que es un promedio muy satisfactorio y demostrativo de la actividad que se ha desplegado.

Dejo así rendido mi informe y me es grato repetirme su atento servidor y subalterno,

José J. Zavaleta
Inspector de Caminos y Puentes

INGENIERIA TOPOGRAFICA

San José, 16 de enero de 1935.

Señor don Santiago Hoffman,
Ingeniero de Caminos

Tengo el gusto de someter a su consideración el presente informe de los trabajos y estudios que he ejecutado en el año de 1934, en el carácter de Auxiliar del Departamento de Caminos.

Como hasta la presente, y fuera de mi trabajo de campo yo tengo que dibujar sus trabajos y los míos, he clasificado la labor del año en dos partes: Trabajos de Campo y Trabajos de Oficina.

Trabajos de Campo

Los trabajos de campo se han reducido a dar cumplimiento a las notas, tanto por escrito como verbales, recibidas ya del señor Ministro o del señor Director General. Todos estos trabajos han sido atendidos a la mayor brevedad posible, hasta donde los quehaceres de la oficina y los medios de locomoción lo han permitido. Así pues dando una lista y las fechas en que he recibido las notas, puede Ud. darse cuenta del número de trabajos habidos.

Enero 23.—Estudio para la construcción de una alcantarilla de concreto, para la acequia que atraviesa la plaza pública de Cinco Esquinas, San Juan de Tibás. Levanté el plano correspondiente; tomé los niveles; proyecté y di al capataz lista de cortes.

Febrero 15.—Revivir la línea del estudio de la Compañía Latino Americana, de la carretera a San Carlos en la sección de San Juanillo. Se revivió unos 600 metros de línea; se niveló, se tomó topografía y se calculó nueva gradiente. Finalmente se le mandó lista de cortes y rellenos al capataz.

Febrero 20.—Estudio para la localización definitiva de la cuesta de los Ahogados, en la carretera a Sarapiquí. Dado lo irregular del terreno y la diferencia repentina de niveles que se observan en esta sección, tuve que emplear varios días para localizar la línea definitiva, la que luego hubo que cambiar por la que actualmente está en uso. Además tuve que tomar topografía y niveles de un trecho de la línea atrás para completar los planos.

Febrero 28.—Estudio de las reparaciones necesarias y presupuesto para dejar sin peligro al tráfico, el puente del camino a La Margot, en el cantón de Turrialba.

Marzo 10.—Estudio y levantamiento de planos para la ampliación del cuadrante de San Juan de Santa Bárbara. Marqué en el terreno dos futuras cuadras; presupuesté el valor del terreno y envié copia al Secretario Municipal de Santa Bárbara.

Marzo 15.—Estudio y levantamiento del plano correspondiente para el arreglo de varias calles de la ciudad de Grecia. Calculé nueva gradiente y coloqué en el terreno las estacas de movimiento de tierra.

Junio 15.—Estudio para el parque de Naranjo. De acuerdo con las medidas obtenidas en el terreno y tomando en cuenta el estilo modernista del kiosco recientemente construído por el Gobierno, y las callecillas ya construídas, proyecté un parque a líneas rectas, cuya simetría general consiste en cuatro octógonos situados en los centros de las diagonales, del kiosco a las esquinas, y unidos entre sí y con el centro y orillas por nuevas callecillas. Copia de este plano fué entregada al Secretario Municipal de Naranjo.

Abril 2.—Después de la correspondiente jornada para localizarme en la colonia de Toro Amarillo, chequéé mojones y carriles y recibí conforme al contrato los primeros 40 lotes de dicha colonia.

Abril 6.—Estudio y confección de planos y presupuesto para la construcción de defensas en los pasos peligrosos de nuestras carreteras.

Abril 17.—Dar niveles en el terreno para la colocación de los cimientos del Palacio Municipal de Aserrí.

Junio 4.—Estudio y levantamiento de planos para la nivelación y saneamiento de la plaza pública y varias calles, respectivamente, de San Rafael de Oreamuno. Calculé los niveles adecuados tomando como base las aceras construídas y coloqué en el terreno las estacas del movimiento de tierra.

Junio 8.—Estudio para una preliminar de carretera entre San Antonio de Belén y Río Segundo de Alajuela. Se levantaron planos, se tomaron niveles y topografía y finalmente se informó al señor Director General al respecto.

Junio 12.—Informar al señor Director General el kilometraje de las carreteras nacionales transitables, invierno y verano, por automóviles, para que dé contestación a una pregunta planteada por la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Julio 6.—Estudio del presupuesto presentado por la Municipalidad de San José, como cuota del Gobierno por la pavimentación de la Avenida 1ª. (Cuesta de Núñez). Me localicé en el terreno para chequear la calidad de las obras construídas e informé al respecto.

Julio 18.—Estudio del presupuesto presentado por la Municipalidad de San José, como cuota del Gobierno por la pavimentación de las Calles 15 y 17 (Legación Americana).—Después de examinar en el terreno el trabajo, informé al respecto.

Julio 13.—Estudio y levantamiento de los planos correspondientes, para la conexión del cuadrante de Lourdes de Montes de Oca y Fuentes. Proyecté lo más conveniente, es decir, la continuación del cuadrante de Fuentes, debido a que éste es magnífico y en cambio en Lourdes no existe cuadrante. Copia reducida de este plano fué enviada a la Municipalidad de Montes de Oca.

Julio 13.—Localización del denuncio del Gral. Volio en El Pozo del cantón de Osa. Dado el naufragio de que fuí víctima y en el que perdí los aparatos que llevaba para la medida, no pude efectuar en esa fecha dicha localización, la que espero llevar a cabo en la estación seca del presente año.

Agosto 6.—Continuación del trazado de la carretera a Sarapiquí. Continué localizando la línea central, tomé niveles, topografía, calculé gradiente y envié lista de movimiento de tierras.

Agosto 18.—Inicié la localización definitiva del trazado de carretera de Turrúcares a Puriscal. Después del estudio de todas las preliminares posibles, para evitar pasar la nueva carretera por la llamada Cuesta del Rastro, opté una que atravesando terrenos nuevos ofrece el menor movimiento posible de tierra. Localicé la línea central, tomé niveles y topografía. De esta vez se localizaron 1200 metros. Levanté planos y calculé gradiente.

Setiembre 11.—Levantamiento del plano correspondiente para solucionar la controversia habida, por el proyecto de instalación de una cañería en Monterrey de San Pablo de Turrubares.

Octubre 15.—Continuación del trazado de la carretera a Sarapiquí, hasta la pulpería del Carrizal de Alajuela.

Noviembre 26.—Estudio y trazado de la preliminar de la carretera a Sarapiquí, en la sección de la cuesta de La Concordia para la localización definitiva de los puentes a construir.

Diciembre 4.—Revivir la línea de la carretera a Poás y estudio para la localización de tres alcantarillas en dicha vía.

Diciembre 15.—Continuación del trazado de carretera a Sarapiquí, hasta la casa de Juan Esquivel.

Como le manifesté al principio, ésta es la lista de los trabajos llevados a cabo obedeciendo órdenes por escrito, ya que muchos debidos a órdenes verbales no aparecen en el presente informe.

Trabajos de Oficina

Llamo yo trabajos de oficina todos aquellos cuya realización ha sido ejecutada en nuestro departamento sin tener que salir al campo. Es del caso advertir que en los que a continuación enumero, no incluyo los levantamientos de planos de las carreteras a mi cuidado, ni los correspondientes perfiles y cálculos de gradientes.

Enero 3.—Copia en tinta sobre transparente de una preliminar de camino al puente Molinillo.

Enero 12.—Copia en tinta sobre transparente del proyecto de la pavimentación de varias calles en la ciudad de Grecia.

Enero 17.—Levantamiento en borrador y copia en tinta sobre transparente de una preliminar de camino en Quebrada Grande, camino a Zaragoza.

Enero 30 —Copia en tinta sobre transparente del trazado de camino del puente sobre el río Grande en Palmares.

Febrero 6.—Copia de un plano parcial del camino del puente sobre el río Grande en Palmares.

Abril 13.—Levantamiento del borrador y copia en tinta sobre transparente de un terreno donado a la escuela de Calle Blancos.

Mayo 7 a mayo 17.—Copia en tinta sobre transparente de 16 hojas y un plano general del ferrocarril de Bebedero a Cañas.

Mayo 17.—Levantamiento en borrador y copia en tinta sobre transparente de un terreno donado a la escuela de San Antonio de Desamparados.

Junio 12.—Levantamiento en borrador de una preliminar de carretera de San Antonio de Belén a Río Segundo de Alajuela.

Junio 23.—Levantamiento del borrador y copia en tinta sobre transparente del plano del parque de Naranjo.

Julio 13 —Levantamiento del borrador y copia en tinta sobre transparente del plano para la ampliación del cuadrante de Lourdes de Montes de Oca.

Setiembre 11.—Levantamiento del borrador y copia en tinta sobre transparente del plano de la cañería de Monterrey, en San Pablo de Turrubares.

No menciono el dibujo de los últimos tres meses por ser éste en su mayoría de la carretera a Poás y Sarapiquí; y además, debido a la venida de nuevos auxiliares en nuestro departamento, en los últimos meses que han tomado a su cargo el dibujo relativo a sus trabajos, yo he podido dedicarme a adelantar en todo lo posible la localización definitiva de la carretera a Poás y a Sarapiquí. De esta manera espero tenerles a los encargados de estas carreteras bastante trabajo para el verano, y así poder salir yo de la meseta central a dar cumplimiento a todos los demás trabajos pendientes.

También, no aparecen en la lista anterior algunos trabajos extras que yo llevo a cabo durante el año y que se refieren a la rectificación y reparación de los aparatos de ingeniería usados en nuestra oficina; y que de no ser así, costaría bastante al Gobierno sus arreglos, o la falta de ellos por su mal estado. En realidad y debido al cariño que yo siento por la ingeniería, y en un cincuenta por ciento a las

circunstancias, he llegado hasta tratar de dominar estos pormenores (mecánica de los aparatos usados en ingeniería), y es así como llevo a cabo dichas reparaciones.

Durante el año puse en uso tres tránsitos y dos niveles. Fabriqué las estadías de telas de araña; y las piezas necesarias las calculé y después de dibujarlas a escala, las envié al Taller de Obras Públicas en donde con verdadera maestría, digna de todo elogio, fueron construídas, al milímetro. Esto ha ayudado en un porcentaje bastante alto, el éxito de mis trabajos. Los esmaltes, aceites y potasa usados en estas reparaciones han salido de mi bolsillo. Además, le puse cross a dos niveles y a un tránsito de los últimamente importados para el Acueducto de Puntarenas (éste tránsito me lo trajeron a reparación objetándome que había sido arreglado por la única persona que en el país hace estos trabajos y sin embargo, dada la precisión del aparato, la composición no resultó. Después que yo lo arreglé está trabajando a entera satisfacción); hago este paréntesis para demostrar el dinero y tiempo, que en una forma extra le economizo yo al Gobierno con esta clase de trabajos.

Como puede verse en el presente informe, gran parte del trabajo de campo lo he empleado en la carretera a Poás y a Sarapiquí.

En realidad y debido a que la carretera a Sarapiquí, paulatinamente me ha ido demostrando el señor Director Gral. de Caminos, la ha dejado a mi cargo, le he puesto todo el cariño del caso, tratando hasta donde más, en llevar a cabo dicho trabajo, ceñido en todo lo posible a la técnica moderna de carreteras.

Pero como Ud. bien comprende, se encontrarán partes de esta carretera en donde la técnica ha sido sacrificada por atender dos razones: 1ª.—Ordenes superiores ordenan trazar la línea central siguiendo la antigua trocha de la carretera a Sarapiquí, que en su mayoría presenta gradientes de más de 10 o/o y curvas hasta de 100°. 2ª.—Debido a la necesidad de hacer un trabajo económico, no puedo proyectar cortes y rellenos grandes, que serían la solución de muchos de los pasos difíciles y peligrosos que se observan en dicha construcción. Además de tener que atender que la luz máxima para los puentes, no debe pasar de 10 metros.

En fin hago lo que puedo; y lo que se ve en el terreno es el producto de ceñirme a las tres circunstancias enumeradas anteriormente, camino actual, economía y técnica moderna.

Sea ésta la oportunidad para hacer pública la desinteresada labor llevada a cabo por el encargado de los trabajos de esta obra, señor Juan Gutiérrez y que sean los vecinos de la carretera los jueces imparciales de su trabajo.

Respecto a la carretera a San Pedro de Poás, debo manifestarle que no se me ha presentado problema difícil de resolver, debido a que he seguido la ruta llamada camino nuevo. Como su nombre lo indica, este camino está montado sobre un trazado localizado hace varios años, por el ingeniero don Ramón Muñoz S., actual Director Gral. de Caminos, y creo que ésta es la mejor recomendación para sospechar que los problemas a resolver ya han sido solucionados. Por lo tanto mi trabajo se ha reducido a la localización de la línea central, siguiendo los planos del señor Muñoz S. y al cálculo de nueva gradiente, ya que el tráfico desde que fué localizado hasta la presente ha variado su superficie de ruedo.

Con relación a los trabajos generales, debo comunicarle, que a la presente y aprovechando la estación seca, estoy atendiendo todas aquellas notas cuya resolución requiere salir de la meseta central. Este es el motivo de por qué muchas órdenes de trabajo que recibí a medio año, las había ido postergando hasta la presente. Doy a continuación la lista de trabajos por resolver:

Estudio para un camino de Corozal a San Juan de León, en la provincia de Guanacaste.

Estudio y trazado del cuadrante de San Pablo de Turrubares.

Estudio y trazado del cuadrante de San Pedro de Turrubares.

Estudio y presupuesto para un camino de San Isidro de Alajuela a la cruzada del camino de Cerrillal con la carretera a Sarapiquí.

Ampliación del cuadrante de Río Segundo de Alajuela.

Estudio para el trazado de un camino entre Chitaría y Pacuare, cantón de Turrialba.

Estudio para un camino entre Murcia y la carretera a Juan Viñas.

Además de esta lista tengo algunas otras notas pendientes, que por estar fechadas 1935, no las incluyo aquí.

Espero en esta forma dejar a su satisfacción el informe de todo lo que he hecho y proyectado en el año, cuya última página del calendario he arrancado hace diez y seis días.

Muy atentamente,

JORGE CORTÉS G.
Ingeniero Topógrafo,
Auxiliar de Caminos y Obras Públicas

INSPECCION DE OBRAS, CAMINOS Y PUENTES

Nº 33

Señor Director General de Obras Públicas

San José

A continuación tengo el gusto de informar a usted de los trabajos efectuados en la sección a mi cargo en las provincias de Alajuela, Puntarenas y Guanacaste, durante el año 1934.

Carreteras

San José a Naranjo.—24,800 metros de reparación asfáltica entre Las Cañas y Carrillos de Poás, Grecia al Alto del Vigía y Sarchí Sur a Naranjo. Se reconstruyeron las cuestas de Las Cañas y a los dos lados del río Poás. Se le hizo recubrimiento con piedra 5ª y se limpiaron los desagües en toda su extensión.

Alajuela a La Garita (Esparta).—2,850 metros de reconstrucción de segunda capa con piedra y lastre, 1,549 metros de construcción nueva comprendiendo diez alcantarillas de concreto reforzado, 1,277 metros de nivelación lista para macadamizar comprendiendo un corte de 240 x 9.50 x 2.40 metros.

Alajuela a San Antonio.—2,850 metros, tipo de grava, capa de desgaste de piedra 5ª y arenón; comprende un puente sobre la Acequia Grande de 4.50 x 3.50 metros, de concreto reforzado y 21 alcantarillas también de concreto. Espaldones enzacatados y protegidos con mojones de madera.

Alajuela a Itiquís.—3,050 metros macadam asfaltado, espaldones enzacatados protegidos con mojones de madera, comprende un muro en La Ceiba de 30 metros cúbicos, 5 alcantarillas de concreto y la baranda del puente La Maravilla.

El Cacao a Poás.—1,500 metros macadam para asfalto terminados, 1,700 metros con primera capa y 2,400 nivelados para macadamizar. Se explotan para esta carretera tres tajos de piedra y uno de lastre. Se instaló un quebrador de piedra a gasolina debidamente equipado.

Santa Rosa a Planta Tacares.—3,000 metros de carretera nivelados listos para macadamizar. Se construyó el puente sobre el río Poás de concreto con armadura.

San Ramón a Palmares.—2,175 metros macadam listo para asfaltar, 1,200 metros con primera capa y 900 metros nivelados. Se instaló un quebrador de piedra a gasolina con equipo completo.

Cuadrante de Alajuela.—900 metros de macadam de lastre. De ellos 400 metros partiendo de la estación del F. C. al Pacífico al entronque con la carretera a San Antonio, con espaldones empedrados. 500 metros en las vecindades de la plaza de Acosta comprendiendo 9 alcantarillas.

Cuadrante de Grecia.—500 metros de macadam asfáltico.

Cuadrante de San Ramón.—Construcción de varias calles, tipo de macadam.

Carretera San Carlos, desvío La Vieja.—17,000 metros de desvío de 4 metros y construcción de varias alcantarillas provisionales.

Naranjo a Zarcero desvío San Juanillo.—5,600 metros nivelación de 10 metros ancho comprendiendo 10 alcantarillas de tubos de concreto.

Reparación de caminos

Alajuela	a Atenas	Liberia	a La Cruz
La Garita	» Turrúcares	»	» Bebedero
Tacares	» La Argentina	»	» El Coco

Poás	a	Grecia	Puerto Jesús	a	Nicoya
Poás	»	Volcán Poás	Cañas	»	Bebedero
San Ramón	»	Zapotal	»	»	Los Angeles
» »	»	Zarcero	»	»	Palmira
» »	»	Naranjo	Tilarán	»	El Dos, Las Juntas
Palmares	»	Atenas	»	»	Tronadora, El Arenal
»	»	Naranjo	»	»	Cañas
Naranjo	»	Zapote	Santa Rita	»	Colonia Carmona
Zapote	»	La Vieja	El Silencio	»	Tronadora
Florencia	»	Muelle San Carlos	Las Juntas	»	Manzanillo
San Pedro	»	La Unión Río 4°	Santa Cruz	»	Filadelfia
Vara Blanca	»	Cariblanco	» »	»	Bolsón
Coyolar	»	Tárcoles	Naranjos Agrios	»	Guatuso
Surubres	»	San Mateo	Miramar	»	Barranca
Molinillo	»	Turrubares	Esparta	»	Barranca
Liberia	»	Ballena	»	»	San Jerónimo

Puentes construídos

La Maravilla.—En camino viejo a Itiquís, Alajuela, de concreto reforzado vigas de hierro y baranda.

Quebrada Casorla.—En Carrizal, Alajuela, concreto sobre armadura y baranda de hierro.

La Vieja.—Carretera a San Carlos, armadura de hierro, planché de concreto reforzado.

Puente Prendas.—Entre San Rafael y San Pedro de Poás, concreto reforzado con baranda.

San Jerónimo.—Entre San Jerónimo y Naranjo, concreto reforzado y baranda.

Quebrada Grande.—Entre Zaragoza y Candelaria, Palmares, concreto reforzado, con baranda.

Santiago.—Entre San Ramón y Santiago, concreto sobre armadura y baranda de hierro.

Quebrada Gata.—Entre Río Cuarto y Toro Amarillo, construcción de madera.

La Granja.—En Palmares, bastiones de concreto, vigas de acero y piso de madera.

El Molinillo.—Entre Orotina y Turrubares, colgante.

Reparación de puentes

La Vieja.—Puente viejo, reparación de un bastión, piso de madera y pintura.

Domingo Rodríguez.—En Naranjo, construcción de un muro.

Piedades Norte.—Tres puentes, bastiones de concreto, vigas de hierro, piso y baranda de madera.

Carrizal.—En Carrizal de Alajuela, planché de concreto reforzado.
Río Grande.—En Palmares, pintura.
El Molinillo.—En Orotina —
Paso Agres.—En Orotina —
Río Grande.—Entre Atenas y Naranjo, pintura.
Machuca.—En San Mateo, pintura.
Surubres.—En San Mateo, —
Jesús María.—En San Mateo, pintura.
Barranca.—Carretera San Carlos, pintura y piso.

Las Palmitas.—Carretera San Carlos, pintura.
El Espino.—Carretera San Carlos, pintura.
El Jilguero.—Carretera San Carlos, pintura,
Guápiles.—Carretera San Carlos, pintura.
Ron Ron.—Carretera San Carlos, pintura.
Ronroncito.—Carretera San Carlos, pintura y piso.
La Vieja.—Puente nuevo, San Carlos, pintura.
Río Peje.—San Carlos, pintura y piso.
La Roca.— » » » » »
Carrillo — » » » » »
Platanal.— » » » » »
San Rafael.—San Carlos, pintura y piso.
Aguas Zarcas.—San Carlos, pintura y piso.
La Sorda —Entre Río Segundo y San Antonio Belén, pintura.
Puente Tapezco.—San Carlos, en construcción.

Edificios

Oficina telegráfica San Juanillo Naranjo, construcción de un muro exterior.
Escuela Ascensión Esquivel, Alajuela, terminación.
Mercado de Alajuela, en construcción.
Cuartel » » » »
Cárcel » » Reparación de canoas.
Escuela Concepción Alajuela, pintura y reparaciones.
» Tambor » terminación
» Sabanilla » »
» Carrizal » »
» La Guácima » »
» San Pedro Poás, terminación.
» » » » escuela vieja, reparaciones.
» Concepción Atenas, en construcción.
» Orotina, terminación.
Kiosco » »
» Palmares, en construcción.
Escuela El Higuito, San Mateo, en construcción.
Cárcel de Grecia, en construcción.

Varios

Se movilizaron las cañerías de San Juan de Poás, Laguna de Alfaro Ruiz y Los Angeles de Grecia.

Se auxilió a la Junta de Educación de Villa Quesada con 100 sacos de cemento.

Para reparación de calles en Grecia se auxilió a la Municipalidad con 400 metros cúbicos de piedra quebrada.

Guanacaste. – Edificios

Cuartel de Liberia, concreto reforzado, en construcción.
Gobernación Liberia, varias reparacianes.
Pozo en Bolsón, pozo artesiano, construído.
Escuela Santa Cruz, en construcción.
» El Arado, » »
» Tilarán » »

Puentes construídos

Paso Serapio, entre Jesús y Nicoya.
Sabana » » »
Guabo » » »
Arenal, Tilarán, colgante.
Río Potrero, Bagaces.
El Recreo, Liberia.
Chimpancé, entre Jesús y Nicoya.
El Estanque, en Bagaces, reparación.
Río Liberia, reparación
Mojica, río Blanco, en Bagaces, reparación.
Santiago, entre Jesús y Nicoya, alcantarilla.
Sonsapote » » » »
Campo de Aterrizaje, Bagaces, reparaciones varias.

Acarreos varios

Con el servicio extraordinario de los camiones fué atendida la distribución de arena, piedra, cemento y demás materiales para todos los edificios, puentes y diversos trabajos ordenados por la Dirección General.

Inspección

Como agregado a la Inspección se instaló una bodega para materiales debidamente atendida, para el control de herramientas, materiales, gasolina, etc. y una herrería para reparaciones y demás trabajos de esa índole.

Soy de usted muy atento y seguro servidor,

J. Gonzalo Pereira
Por Inspector de Obras, Caminos y Puentes

Alajuela, 23 de marzo de 1935.

TRABAJOS EFECTUADOS EN EL DEPARTAMENTO DE CONSTRUCCIONES ESCOLARES. — AÑO 1934

Edificios

Lámina Nº B 68.—Planos planta y sección transversal del Cuartel de Alajuela.
» Nº B 71 —Planos Palacio Municipal de San Rafael de Oreamuno.
» Nº B 75.—Planta, fachada y sección edificio escolar en Santa Bárbara de Guanacaste.
Lámina Nº B 76 —Planas Cocina Escolar en San Isidro de Heredia.
» Nº B 77.—Planos fachada principal y lateral del Cuartel de Liberia.
» Nº B 78 —Planta general del Cuartel de Liberia.
» Nº B 79.—Secciones y detalles de puertas y ventanas del Cuartel de Liberia.
Lámina Nº B 80.—Detalle del cuerpo central de la fachada del Cuartel de Liberia.
Lámina Nº B 81.—Sección por el hall de entrada del Cuartel de Liberia.
» Nº B 85.—Planta elevación principal, elevación lateral y sección del Pabellón de Cirugía y partos Maternidad Carit.

Lámina Nº B 86.—Plano planta general edificio escolar Jesús Jiménez en Cartago.

Lámina Nº B 87.—Detalle baranda corredor en edificio escolar República Argentina.

Lámina Nº B 88 —Planos iglesia y convento de La Agonía en Alajuela.

» Nº B 89.—Plano para la instalación de las campanas de la iglesia de La Soledad.

Lámina Nº B 92.—Planta rectificada escuela Jesús Jiménez de Cartago.

» Nº B 93.—Fachada reformada escuela Jesús Jiménez de Cartago.

» Nº B 94.—Planos edificio escolar de San Pedro de Montes de Oca.

» Nº B 95 —Detalle elevación cuerpo central del edificio escolar Jesús Jiménez de Cartago.

Lámina Nº B 96 —Planos de la Jefatura Política de San Pedro de Montes de Oca.

Lámina Nº B 98.—Planos Casa Cural de San Pedro de Montes de Oca.

» Nº B 99.—Edificio escolar de San Rafael de Poás.

» Nº B 100.—Plano salón de actos transformable para Quesada, Escasú.

Dos láminas para la estructura del hierro de techo de la iglesia del Corazón de Jesús en Alajuela.

Lámina Nº M 22.—Plano detalle fachada edificio escolor de Calle de Blancos.

» Nº M 23.—Plano edificio escolar en Laguna de San Isidro de Alajuela.

» Nº M 24.—Plano para escuela en Tuetal Norte de Alajuela.

» Nº M 25.—Plano para la sección de carnicerías del Mercado de Alajuela.

Lámina Nº M 26.—Plano salón de actos en Zarcero.

« Nº M 27.—Plano para casa de maestros en Jiménez de Pococí.

» Nº M 30.—Plano planta general del edificio escolar de San Antonio de Desamparados.

Lámina Nº M 31.—Planos edificio escolar de Guadalupe en Cartago.

» Nº M 32.—Planos fachada principal y lateral del edificio escolar de San Antonio de Desamparados.

Lámina Nº M 34.—Plano para edificio escolar de tres aulas «Standard».

» Nº M 33.—Plano para ampliación de la escuela de Aserrí.

» Nº M 35.—Plano para escuela en Belén de Guanacaste.

» Nº M 36.—Plano para escuela en Vara Blanca.

» Nº M 38.—Plano para cárcel en Grecia.

» Nº M 40.—Plano para salón de actos en Esparta

» Nº M 41.—Plano para escuela en Chitaría de de Turrialba.

» Nº M 44.—Plano salón de actos en San Rafael de Escasú.

» Nº M 45.—Plano escuela de niñas en Santa Cruz de Guanacaste.

» Nº M 48.—Planta y cortes edificio escolar de Juan Viñas.

» Nº M 49.—Fachada principal del edificio escolar de Juan Viñas.

» Nº M 50,—Plano para la escuela de Guápiles.

» Nº M 51.—Plano para la ampliación de la escuela de San Juan de Santa Bárbara.

Lámina Nº M 52.—Planta y alzado para servicio sanitario de 600 alumnos en Liberia, Guanacaste.

Lámina Nº M 53.—Sección longitudinal para servicio sanitario de Liberia Guanacaste.

Lámina Nº M 55.—Planos Agencia de Policía de Quebrada Grande, Cañas Dulces, Liberia.

Lámina N° M 57.—Planos para escuela en Colonia de Pococí.
» N° M 58.—Planos para la escuela de San Francisco de Dos Ríos.
» N° M 59.—Planos planta y cortes escuela San Francisco de Dos Ríos.
» N° M 60 —Plano para escuela en «El Bajo de los Badilla de Puriscal».
» N° M 61.—Plano para casa de maestros en Morales de Barba.
» N° M 62.—Planos para la escuela de San Juan de Tobosi Norte, provincia de Cartago.
Lámina N° M 65.—Planos para escuela en el Coyolar.

KIOSCOS

» N° B 72.—Sección kiosco de San José.
» N° B 73.—Elevación kiosco de San José.
» N° B 84.—Planos kiosco de Palmares.
» N° B 36 —Plano kiosco de Naranjo.
» N° M 42.—Plano kiosco de Santa María de Dota.

PUENTES

» N° B 69 —Planos puente Quebrada Grande en San Isidro de Coronado.
Lámina N° B 70.—Planos puente Candelaria, Bustamante.
» N° B 74.—Puente de hormigón armado para Cieneguita de Limón.
» N° B 23 —Planta puente de Cieneguita.
» N° B 82 —Elevación lateral y secciones puente de concreto armado sobre el río Tiribí en San Antonio de Desamparados.
Lámina N° B 83 —Detalles elevación lateral y sección puente sobre el río Tiribí en San Antonio de Desamparados.
Lámina N° B 91.—Puente «standard» de 10 metros de luz y 4 metros de calzada, de cemento armado.
Lámina N° M 46.—Plano bastiones puente en el paso de Sabanilla, Atollosa.
» N° M 47.—Plano puente de concreto armado para el puente de Paracito en Santo Domingo de Heredia.
Lámina N° M 54.—Plano para una alcantarilla.
» N° M 56.—Plano alcantarilla de 2 x 2 x 8 metros.
» N° M 63.—Plano para puente (reforzamiento) en el río Tibás, San Isidro de Heredia.
Lámina N° B 97.—Plano fachada del cementerio del Zapote.
» N° B 90.—Planos para la tumba del General Biscoubi.

DIBUJO DE ELEVACIONES EN PERSPECTIVA

Perspectiva de la escuela República de Chile.
» del tanque de distribución en el acueducto de Puntarenas.
Copia de planos.
Copia del plano de la cañería de Naranjo de Grecia.
Copia de un plano para casa del Capitán de Puerto de Limón, perteneciente a la United Fruit Co.
Copia del cuadrante de Belén, Guanacaste.

PRESUPUESTOS

De la mayoría de los trabajos anotados existen presupuestos en los archivos.
Además se han hecho presupuestos de reparaciones de 20 edificios nacionales, isitas e inspecciones a todos los trabajos en construcción y todo lo referente a la uena marcha de los trabajos.

INFORME DE LA SECRETARIA DE LA DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS, CAMINOS Y PUENTES

San José, 6 de abril de 1934.

Señor Director General de Obras Públicas,
Caminos y Puentes,

S. D.

En cumplimiento de sus instrucciones, me es muy grato elevar a la consideración de usted un resumen del movimiento registrado en las secciones de Fuerza Hidráulica, de Patentes de Invención y Servicios Eléctricos, que se circunscribe al período comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1934, labores en cuya tramitación hube de intervenir, como en años anteriores, por indicación de usted y en forma casi directa. Esos datos son los siguientes:

ACUERDOS DE FUERZA HIDRAULICA

Concesiones

Nº 633.—El 20 de febrero, Carlos Chacón Monge, vecino de San Marcos de Tarrazú, 20 caballos; para mover un aserradero y un beneficio de café. Quebrada llamada de Loreto Carranza, hoy Juan Abarca, de aquel cantón.

Nº 634.—El 20 de febrero, Ana María Serrano de Chavarría, vecina de la ciudad de San José, 9,33 caballos; para mover un beneficio de café. La fuerza la explota en el punto llamado Loma Larga de San Juan de Tobosi Sur, distrito 9° del cantón 1° de la provincia de Cartago. Río Conejo.

Nº 635.—Froilán Jiménez Barquero, el 20 de febrero, 1.25 caballos, para utilizar en un pequeño beneficio de café. El agua la tomará de la acequia general que procede del río San Juan que pasa por Los Angeles de Grecia de la provincia de Alajuela, de donde es vecino.

Nº 636.—El 20 de febrero, Alfonso Madriz Zamora, vecino de Santiago de Paraíso de la provincia de Cartago, 36 caballos; para todos los servicios de un beneficio de café. Quebrada de Santiago de aquella jurisdicción. El señor Madriz solicitó la concesión como apoderado de la sociedad «Chavarría y Madriz» a nombre de los cuales se otorgó.

Nº 639.—El 4 de junio, Federico Volio González, vecino de la ciudad de San José, 2,866 caballos; para dar movimiento a su beneficio de café. Río Limón y Quebrada Cochea que pasan por San Josecito de Alajuelita de esta provincia.

Nº 642.—El 13 de junio, sucesión de don José Esquivel Arias con domicilio en esta ciudad, 8 caballos; para el movimiento de un beneficio de café y lavado del grano. Quebrada del Calvario, cantón 5° de la provincia de Cartago.

Nº 643.—Valentín Jiménez Solórzano, vecino del barrio de La Ceiba, distrito 6°, cantón central de Alajuela, 2½ caballos; para dar mouimiento a un trapiche. De acequia de vecinos que desemboca en el rio Itiquís en su misma propiedad.

Traspasos

Nº 631.—El 10 de enero, a Compañía Holandesa de Centro América. Concesión anterior número 443 otorgada a don Pedro José Aguilar Fernández y don Benigno Murillo Rodríguez.

Nº 632.—El 31 de enero, a la Cachí Coffee Company. Concesión anterior número 98 otorgada a Manuel Alvarado Millet.

Nº 637.—A Arturo Reyes Chacón. Concesión anterior número 293 que perteneció a los señores Eduardo Pinto Hernández, Ernesto y Alfredo Castro Fernández.

Nº 638.—El 18 de mayo, Julio A. Gurdián Rojas. Concesiones números 332 y 477 que poseyó primeramente por acuerdo número 602 el señor Víctor Eduardo Alvarez Granados. y después en virtud de escritura pública, la sociedad denominada «Compañía Agrícola E. Alvarez & Co., S. A.»

Nº 640.—El 12 de junio, a los señores Stanley Lindo Morales y Alfredo Mata Bonilla Concesión número 11 que perteneció anteriormente a la sociedad anónima «Alajuela Haciendas Company» y a Alfredo Mata Bonilla.

Nº 641.—El 12 de junio, a doña Amelia Echeverría Aguilar v. de Pinto. Concesión número 5 que perteneció a don Alberto Pinto Fernández.

Nº 644.—El 28 de agosto, a Amado Herrera Garro. Concesión anterior número 534 otorgada a don Juan Benigno Herrera Garro, facultando al primero para rectificar la caída y el volumen de agua así: utilizar 48 litros por segundo en vez de 29, y producir 3.1 caballos de fuerza en lugar de 2.70 con una altura de 5 metros en vez de 7 metros.

Disminución de fuerza hidráulica

Nº 645.—El 3 de setiembre. En vez de 328 litros de agua por segundo otorgados en acuerdo número 620 de 13 de octubre de 1933 para aprovecharlos con una altura de 8 metros y que se consideraron que producirían una fuerza de 35 caballos para el quebrador de piedra instalado en la finca La Itaba y en lugar de 270 litros, para usar de ellos con una caída de 8.10 metros y que se supone también que producirían una energía de 29 caballos para impulsar el beneficio de café instalado en la finca La Laguna, son los siguientes: 281 litros de agua por segundo con 8 metros de altura y 30 caballos de fuerza, para La Itaba; y 75 litros por segundo con 15 metros de caída y 15 caballos de fuerza para La Laguna, declarando que la diferencia de menos es de 5 caballos y 14 caballos de fuerza respectivamente, a favor de las concesionarias Josefa Jurado Adames de Alvarado, Nora Alvarado Jurado de Salazar, Haydée Alvarado Jurado de Urbini y Leila Alvarado Jurado de Terán, en virtud de anterior traspaso autorizado por acuerdo número 620 de 13 de octubre de 1933.

Aclaración en concesión hidráulica número 639

Nº 646 —El 19 de octubre. A solicitud de don Federico Volio González, concesionario de la fuerza hidráulica número 639 de 4 de junio, se consignó: que en lugar de «el agua una vez utilizada volverá toda al curso del río y quebrada mencionados», se entendiera: «el agua una vez usada será devuelta toda a la misma pajá de agua que corre dentro de su propiedad».

Ampliación y modificación concesión número 391

Nº 647.—El 24 de octubre A favor del señor Manuel R. Alfaro Pérez: en vez de 4 caballos de fuerza producidos por un volumen de agua de 58 litros por segundo con caída de 5.18 metros, se le otorgaron para un beneficio de café que sustituyó el trapiche, 8.67 caballos que producirá con un volumen de agua de 100 litros por segundo con una caída de 6.50 metros.

PATENTES DE INVENCION INSCRITAS EN EL AÑO 1934

Petentes nacionales

1. Inscripción Nº 473.—Patente de invento sobre «Un juego de salón propio para explotarlo en actos públicos denominado «Carreras de Cabellos», a favor de César Valverde. San José, 4 de enero de 1934.

2. Inscripción Nº 474.—Invento sobre «Un encendedor para anafres, cocinas y estufas denominado «Encendedores Cinco Minutos» o «Fuego Rápido» a favor de su inventor Francisco Andrade ú. ap. San José, 9 de enero de 1934

El 20 de febrero de 1934 se hizo una ampliación de la anterior patente y a nombre del mismo inventor sobre «Una simplificación o mejora en el «Porta-Chispa» o «candelerillo»; parte integrante del Encendedor Cinco Minutos o «Fuego Rápido».

3. Inscripción Nº 475.—Invento sobre «Un nuevo molde para dulces helados denominado «Pilones» a favor de su inventor señor Manuel Fernández Carrillo. San José, 31 de enero de 1934.

4. Inscripción Nº 476.—Patente de invento sobre «Un nuevo estilo de moldes para dulces helados que se llamará comercialmente «Helados Princesa», a favor de los señores Angel y Fernando Gracia Arribas. San José, 21 de marzo de 1934.

5. Inscripción Nº 477.—Patente de invento sobre «Un nuevo sistema de cobros Plan B. F. (Buena Fe) o Plan de consolidación de deudas a favor de los señores Carlos Luis Odio Durán y Aquileo Carlos Calvo Alvarado San José, 13 de abril de 1934.

6. Inscripción Nº 478.—Invento sabre «Un ladrillo de construcción de amarre de ancla con ranura, a favor de su inventor señor Rafael Alvarado Bonilla. San José, 14 de abril de 1934.

7. Inscripción Nº 479 —Patente de invento sobre «Un procedimiento mecánico original para la elaboración de tortillas», a favor del señor Andrés Masís Marín. San José, 21 de mayo de 1934.

8. Inscripción Nº 480.—Invento sobre «Un producto vegetal alimenticio denominado «Gody» que consiste en una harina para preparar refrescos y postres», a favor de su inventor señor Juan María Valenciano Blanco. San José, 8 de junio de 1934.

9. Inscripción número 481.—Invento sobre «Un producto vegetal alimenticio saludable denominado «Galleta Lilliam», a favor de su inventor señor don Juan María Valenciano. San José, 9 de junio de 1934.

10. Inscripción Nº 482.—Invento sobre «Una pomada o ungüento denominado *Blanco San* o *Blancosane* para curar enfermedades de la piel, a favor de su inventor señor don Juan María Valencieno B San José, 11 de junio de 1934.

11. Inscripción Nº 483.—Invento sobre «Un medicameeto para enfermedades propias del sexo femenino denominado *Compuesto Vegetal*, a favor de su inventora señora Julia Jiménez Carrillo. San José, 31 de julio de 1934.

12. Inscripción Nº 484.—Invento sobre «Un sistema o procedimiento para facilitar la preparación del café o el chocolate en forma rápida o instantánea, a favor de su inventor Silvio Tasso Gilard. San José, 1º de agosto de 1934.

13. Inscripción Nº 490.—Invento sobre «Un sistema de publicidad y propaganda de cooperación al comercio denominado «Cupón Económico», a favor de Jesé Herrera González en concepto de Gerente Asociado de la Sociedad Anónima «Herrera, Roe & Co.» S. A. San José, 3 de noviembre de 1934

14. Inscripción Nº 491.—Invento sobre «Un Sistema Cooperativo para la reparación de toda clase de vehículos por accidentes de tráfico», a favor de los señores

José Herrera González, B. Henry Roe y Claudio Arana Sanz, bajo el nombre de *Empresa Revat.* San José, 6 de noviembre de 1934.

15. Inscripción N° 492.—Invento sobre «Un aparato denominado «Reflector contra accidentes», a favor de sus inventores señores Enrique Mora Zúñiga y Aniceto Odio Escalante, comerciante. San José, 16 de noviembre de 1934.

16. Inscripción N° 493 —Invento sobre «Un espectáculo o juego que se denominará «Diversión Oriental», a favor de don Manuel Gómez Miralles. San José, 4 de diciembre de 1934.

17. Inscripción N° 494.—Invento sobre «Un magazine de metal que es adaptable a todas las ametralladoras «Maxim» modelo 1910». Inventor, señor don Héctor Sáenz Mata. San José, 27 de diciembre de 1934.

Patentes extranjeras

1. Inscripción N° 485 —Una máquina para empacar tabletas.

Inscripción N° 486.—Empaque tabletas obtenido por procedimientos manuales, a favor del señor Leroy L. Salfisberg, americano. Apoderado especial de Erwin Grosser Bitzer. San José, 18 de agosto de 1934.

2. Inscripción N° 487.—Un tacón desmontable para calzado, a favor del señor Carlos Hall Jr. Apoderado especial Lic. Manuel Solera Víquez. San José, 24 de agosto de 1934.

3. Inscripción N° 488.—Invento sobre «Mejoras relacionadas con paquete y método para hacerlo», a favor del señor Leroy Lincoln Salfisberg, americano. Apoderado especial, Enrique H. Lee. San José, 25 de octubre de 1934

4. Inscripción N° 489 —Invento sobre «Un método y aparato para cocer material que contenga celulosa», a favor de la Roza Corporatiou y del señor Joaquín Julio de la Roza. Apoderado especial Lic. Mariano Anderson Montealegre. San José, 31 de octubre de 1934.

Total: 17 patentes nacionales y 4 extranjeras.

Servicios eléctricos

Los servicios eléctricos y telefónicos suministrados al Gobierno por las Compañías Eléctricas domiciliadas en esta ciudad, cuyos comprobantes fueron revisados y aprobados oportunamente, se detallan así:

1934	The Costa Rica Electric. Light Servicio Eéct.	Cía. Nacional de Electricidad Servicio Eléct.	Cía. Nacional Servicio Tel.	Total mensual
Enero....	₡ 5780 30	₡ 1083 50	₡ 939 00	₡ 7802 80
Febrero	5620 50	1083 50	898 00	7602 00
Marzo.	6260 65	1083 50	853 50	8197 65
Abril..	6349 55	1107 50	957 50	8414 55
Mayo.....	6575 95	1107 50	1103 15	8786 60
Junio.	6666 95	11107 50	1021 50	8795 95
Julio	7697 85	107 50	958 50	9763 85
Agosto	6735 20	1107 50	1040 50	8883 20
Setiembre	7243 25	1107 50	975 60	9326 35
Octubre	6960 60	1098 50	997 00	9056 10
Noviembre	6298 30	1089 50	1099 50	8487 30
Diciembre	6251 45	1089 50	959 35	8300 30
	₡ 78440 55	₡ 13173 00	₡ 11803 10	₡ 103416 65

Contratos

Nº 75.—Celebrado el 13 de marzo de 1934 con don David Phillips Arias, para explotar el Gobierno la piedra que se obtuviera de un tajo en su finca situada en Los Angeles de Sabanilla de Alajuela, entre los ríos Caracha y Poás, para ser utilizada en los trabajos de la carretera de Poás.

Nº 76.—Celebrado el 28 de marzo de 1934 con Willy Appel Lüdeman para explotar un tajo de piedra de la finca de su propiedad, material destinado para la carretera de Poás.

Nº 77.—Celebrado el 27 de abril de 1934 con doña Elena Villaseñor Matamoros de Pérez Canto, para explotar el Gobierno la arena y piedra, lastre y arenón que se encuentran en su propiedad situada en jurisdicción de Sabanilla de Alajuela, material para los trabajos de la carretera de Poás.

Del señor Director con la mayor atención,

Claudio Pérez
Secretario

DEPARTAMENTO HELIOGRAFICO

San José, 11 de enero de 1935.

Señor Director Gral. de Obras Públicas, Caminos y Puentes

S. O.

Señor Director:

En cumplimiento de sus estimadas órdenes verbales, es que tengo la honra de presentarle el informe de las labores realizadas por mí en el Departamento Heliográfico a mi cargo durante el año económico de 1934, en la forma siguiente:

Este informe no es sino una recapitulación de los informes que cada fin de mes remito a Ud. para su alto conocimiento, según lo dispone el Reglamento de este Departamento en su capítulo 6º.

Además de los trabajos naturales al ramo, me fueron encomendados varios otros por la Casa Presidencial, la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría de Salubridad Pública. Todos los trabajos encomendados a mi oficina fueron despachados a la mayor brevedad, así consta en el libro que al efecto lleva esta dependencia.

El archivo de copia de planos está al día. Los planos catalogados e inscritos son (87) ochenta y siete.

En cuadro adjunto demostrativo daré cuenta del número de planos hechos y el valor de costo de los mismos.

Mes	Nº de planos	Valor costo
Enero	48	₡ 112 40
Febrero	133	268 10
Marzo	70	171 50
Abril	77	202 50
Mayo	204	607 80
Junio	103	293 00
Julio	64	137 50
Agosto	45	140 70
Setiembre	92	277 50
Octubre	81	210 00
Noviembre	64	136 50
Diciembre	46	87 25
Totales	1027	₡ 2644 75

Dejo así vertido el informe que se ha servido Ud. pedirme, y aprovecho la oportunidad para suscribirme su atento y seguro servidor,

SALVADOR CASTRO B.
Jefe del Departamento Heliográfico

Ingeniero Consultor

San José, 12 de marzo de 1935.

Señor Seecretario de Estado en el Despacho de Fomento

S. D.

A continuación es para mí muy grato remitir a Ud. una breve reseña de las obras ejecutadas bajo la dirección del Departamento a cargo del Ingeniero Consultor de esa Secretaría, durante el año 1934:

Reparaciones de edificios en Puntarenas

Cárcel.—Se puso techo a toda la azotea, colocando fibrocemento en vez de hierro: 310 planchas de fibrocemento fueron empleadas en este trabajo. Se construyó además un planchet y una marquesina frente a la puerta principal de la cárcel y se repararon los caños y parte del piso del departamento de reos. Sobre la azotea se construyó una caseta forrada en fibrocemento para el centinela.

Comandancia.—En el interior del edificio de la Comandancia se repararon gran parte de los pisos en el patio; se construyeron desagües en el patio y se repellaron las paredes del interior y exterior del edificio; reparación de baños y excusados para servicio de la policía e instalación de un excusado para servicio del Comandante; ampliación de un caño general en el salón de la policía.

Edificio ocupado por Alcaldías y Agencia Licores.—Se repararon los pisos y se construyó una burra de 3 m. ancho por 6,50 m. altura para colocar estañones para distribución de agua edificio Agencia Licores.

Construcción de cielos en dos salones y se instaló un baño y un excusado, y se repararon los pisos de la Agencia de Policía.

En el departamento ocupado por la Alcaldía Primera se hizo una instalación completa de cañería con un baño y un excusado; reforzamiento de vigas y gigantones del edificio; reparación de pisos y construcción de divisiones para departamentos independientes; reparación de canoas y aleros en la parte exterior del edificio; reparación del techo.

Aduana vieja.—Reconstrucción total de un galerón que mide 12 m. de ancho por 52 m. de longitud. Reparación total de pisos en 250 varas del edificio, con su enviguetado nuevo y embasado.

Obras ejecutadas

Transformación Aduana Puntarenas.—Según el contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento y doña Adela Gargollo v. de Jiménez el 11 de marzo de 1934, se comprometió el contratista a ejecutar en el edificio las reformas necesarias con el objeto de acondicionarlo para estación terminal del Ferrocarril en Puntarenas. Los trabajos se iniciaron en seguida, para terminarlos el 10 de noviembre del mismo año, fecha en la cual se hizo entrega de la construcción al Gobierno.

Puente río Naranjo.—Atendiendo la orden dada por la Secretaría de Fomento con fecha 4 de junio de 1934, se procedió a cambiar totalmente el piso de tabloncillo del puente sobre el río Naranjo, en la carretera de Barranca a Miramar, empleándose en ello madera de primera calidad. Se aprovecharon algunos tabloncillos de los quitados del puente de Naranjo que se encontraban en buen estado, para reparar también el piso de un puente pequeño llamado «La Esperanza», situado en la misma carretera.

Escuela Juan Rafael Mora.—De acuerdo con el decreto publicado en La Gaceta del 23 de junio de 1934, se reanudaron los trabajos en la construcción del edificio destinado a la Escuela Juan Rafael Mora, los cuales se habían interrum-

pido durante un lapso bastante largo. Dichos trabajos se han continuado sin interrupción hasta la fecha, siendo probable que la entrega del edificio a la Junta de Educación pueda hacerse en el mes de marzo corriente.

San Lucas.—En enero de 1934 fué terminado el nuevo pabellón, de hormigón armado, cerchas de hierro y cubierta de fibrocemento, destinado a alojar todas las distintas cocinas del penal y la bodega de víveres, además de un corredor exterior y la pavimentación de un patio pequeño situado entre este pabellón y el llamado Nº 1, destinado a alojamiento de reos.

El último de marzo se terminó el nuevo Muelle, enteramente de acuerdo con el plano presentado y aprobado en su oportunidad. 41 metros de longitud, 3.30 metros de ancho, todo de hormigón armado, excepto algunos pilotes que son de hierro recubierto con hormigón y baranda de hierro galvanizado; son las características generales de esta construcción.

Poco después se terminaron las reparaciones en el edificio de la Comandancia, cuyo tercer piso consistía en una azotea muy mal construída y en estado enteramente ruinoso. Este piso fué totalmente reparado y transformado en un amplio dormitorio, todo construído de madera.

También la cloaca fué construída este año, si bien es cierto que no está en uso todavía debido a la falta de agua. Consta de un tanque séptico con capacidad para 30,000 litros, 18 tazas de cemento hechas en el propio trabajo y según un diseño propuesto por la Secretaría de Salubridad, siendo necesario instalar 225 metros de tubo de alcarraza de 15 centímetros, para la tubería principal, y 100 metros de tubo de 10 centímetros, del mismo material, para los distintos ramales.

Por último, se iniciaron, y se continúan actualmente, los trabajos de la cañería. Durante el año a que se refiere este informe se terminó el tanque de almacenamiento con capacidad para 140,000 litros, y se adelantó bastante en la apertura de los dos pozos, uno en Hacienda Vieja y otro en Limón, de los cuales se tomará el agua necesaria.

Para protección de los cimientos de la cocina, se construyó un muro de retención de 25 metros de longitud por 2 metros de altura.

Cañería Santa Cruz de Guanacaste.—Carecía totalmente esta población de una red de distribución de agua, contando para el servicio únicamente con un pozo muy bueno y una bomba de mano, surtiéndose de agua los vecinos con las incomodidades consiguientes. Ordenados los respectivos trabajos por la Secretaría de Fomento, y hechos los estudios del caso, se instaló una bomba con motor de gasolina, se construyó un tanque elevado de 50,000 litros de capacidad y una red de distribución con tubo de hierro galvanizado de 4 centímetros de diámetro y 1,200 metros de longitud, para surtir al vecindario por medio de llaves públicas instaladas en las principales esquinas. Esta cañería se encuentra en servicio desde el 1º de diciembre último.

En este mismo lugar se encontraba en completo abandono una máquina perforadora, para estudios del subsuelo, importada por el Gobierno en el año 1915. Fué ordenado su traslado a San José, y actualmente se encuentra en reparación en los talleres del Ferrocarril al Pacífico.

Puente Las Juntas de Abangares.—Sobre el río Abangares, y en la propia población de Las Juntas, se inició a mediados del año la construcción de un puente, todo de hormigón armado, que en el mes de setiembre fué necesario suspender debido al peligro de las avenidas del río. En aquella fecha quedaron ya terminados los dos muros de los extremos y los dos bastiones del centro. El 7 de enero se reanudaron los trabajos, estando ya al terminarse la super-estructura.

Esparta.—En el camino que va de esta población a la de San Jerónimo, y sobre el río Barranca, se encuentra un hermoso puente de suspensión construído hace ya varios años. Los cimientos del bastión central estaban ya algo minados por la corriente del río, y parte del maderamen del piso se encontraba en mal estado. Aquéllos fueron reforzados debidamente y éste cambiado, quedando así el puente en muy buenas condiciones.

Fué mejorada también la toma de agua en las fuentes de la cañería de este lugar, además de algunos otros trabajos destinados a mejorar la estabilidad de la tubería y de los tanques de almacenamiento.

Aeromotores.—Fueron instalados durante el año a que me refiero, los aeromotores de Ballena, e inspeccionados los de Colorado y 27 de Abril. El de este último lugar se encuentra enteramente inservible, excepto la torre, que podría arreglarse con un gasto pequeño. El de Colorado se encuentra en mejores condiciones, estando ya listo en la actualidad para su traslado y reparación en esta ciudad.

Estudios de muelles.—Cabe aquí mencionar también que durante ese mismo año se hizo un estudio para el Muelle de Lepanto y para el Muelle de Pitahaya, así como los estudios y planos para el Muellecito de Puntarenas, actualmente en construcción.

Estudios Aduana Nueva Puntarenas.—Fueron hechos los estudios y planos preliminares para la construcción de la Aduana Nueva de Puntarenas.

Maquinaria de adoquines.—En diciembre se dió principio a la instalación de las máquinas de adoquines en Tajo Virilla, instalación que actualmente está terminada casi.

Reparación puente Ballena.—Al puente de Ballena se le hizo una reparación general.

Carreteras

Puntarenas-Barranca.—En esta carretera quedaron construídos 3 kilómetros de lastrado, con 4.50 metros de ancho, entre Carrizal, Roble y Boca de la Barranca.

Santa Rosa-Tacares.—En el mes de febrero se dió principio a la construcción del camino comprendido entre Santa Rosa de La Garita a empalmar con el camino que va de la hacienda Pinto a la Planta Eléctrica de Tacares, siendo su extensión de mil metros de longitud por ocho metros de ancho. Hubo necesidad en esta carretera de construir un puente de concreto armado sobre el río Poás, de 12 metros de largo, 4,50 metros de ancho y 6 metros de alto, con su respectiva baranda; este trabajo fué pasado para su continuación a la Dirección General de Caminos y Puentes en el mes de julio de 1934.

Reparación carretera al Aeropuerto Santa Ana.—En el mes de diciembre, y siguiendo al efecto instrucciones de la Secretaría de Fomento, se procedió a reparar la carretera de Santa Ana al Aeropuerto Internacional.

Carretera Santa Ana.—En esta carretera quedaron ejecutados el 31 de diciembre, entre Los Anonos y San Rafael de Escasú y de Santa Ana a Piedades, 9 kilómetros de concreto de 4,50 metros de ancho.

En esta carretera se construyó un puente sobre la quebrada de la Muerte, con 12 metros de luz, y se inició la construcción del puente sobre el río Pacaca, en la carretera a Villa Colón.

De Piedades a Villa Colón se lastraron 200 metros de carretera y se construyeron desagües y alcantarillas en el desvío del Achiotal.

Muelle Tárcoles.—En el año 1934 quedó terminada la construcción de un muelle y una bodega en Tárcoles.

Muelle Puerto Cortés.—La obra de construcción de un muelle en Puerto Cortés fué iniciada en ese año. Se terminó la instalación de un patio de beneficio de arroz en este mismo lugar. Se inició asimismo el trabajo de construcción de un puente de 9 metros luz y una bodega de 2 puertas.

Faro Coyolar.—En Coyolar, en la confluencia de los ríos Tempisque y Bebedero, se instaló un faro.

Dejo en esta forma rendido mi informe, y aprovecho la oportunidad para suscribirme de Ud. con toda consideración muy atento y seguro servidor,

Efinger
Ingeniero Consultor

Dirección General de Catastro

San José, 7 de enero de 1935.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

Señor:

Cumplo el deber de rendir a Ud. informe sobre los trabajos ejecutados en la Oficina General de Catastro y Cartografía durante el año 1934.

Por razones de economía tuvo Ud. a bien no llenar la plaza de ingeniero ejecutor y llamar al dibujante y a uno de los auxiliares durante todo el año a prestar sus servicios en el Departamento de Puentes y Caminos: como consecuencia de esas disposiciones el personal de esta oficina quedó reducido al Jefe Técnico, un auxiliar de ingeniero y la señora viuda de Quesada como archivera; conste que al encabezar así mi informe no me propongo lanzar quejas ni hacer críticas que no se compaginan con mi temperamento conciliador y que reñirían con la pasiva disciplina a que estamos sujetos los empleados secundarios. Bien comprendo que todo obedeció a altas conveniencias económicas y a perentorias exigencias en los otros ramos a su cargo que reclamaron más atención que las labores encomendadas a mi oficina: mi objeto se reduce a explicarle el por qué no pude desarrollar el programa con que soñé a principios de año, aunque he consagrado todo mi tiempo, todas mis escasas pero bien animadas aptitudes para corresponder a la confianza con que se me honró al iniciarse esta Administración de la cual es Ud. muy distinguido colaborador.

Cábeme la satisfacción de manifestarle que a pesar de lo dicho, la oficina no ha recibido retraso alguno perjudicial a los servicios públicos; no solamente está al día, sino que me complazco en significarle que se ha hecho más de lo que yo esperaba en su beneficio.

Es verdad que por falta de recursos y personal no se han efectuado trabajos nuevos en el campo, pero en cambio hay otros de bastante mérito en materia de cartografía que representan algo más del valor de los gastos ocurridos y que son el fruto de mi constancia y buenos deseos, con la colaboración, se entiende, de mis empleados.

Se inscribieron 480 planos nuevos en los archivos así:

Provincia de San José	198	planos
» » Alajuela	82	»
» » Cartago	37	»
» » Heredia	3	»
» » Guanacaste	109	»
» » Limón	8	»
» » Puntarenas	43	»

Como manifesté a Ud. a principios del año anterior, si fuera el caso de aguardar a que la oficina de Catastro pudiera hacer los trabajos del campo con sus propios recursos y empleados, pasarían muchos años invirtiendo fuertes sumas de dinero para que al cabo de la partida quedáramos en la misma situación actual. A nada práctico conduciría sacrificar el Erario Público enviando empleados del Catastro a toda la República a remedir las fincas cuyos planos poseemos autorizados por ingenieros competentes; sería una vana pretensión suponer que aquéllos podrían hacerlo con más perfección y a mayor conciencia. Es más económico y eficiente que tomemos esos planos para reducirlos a una escala general y los compaginemos si es posible para formar vastas regiones ya catastrales.

Este es precisamente el trabajo que tomé personalmente a mi cargo en el año que terminó. He tomado de los archivos cerca de 300 planos, reduciéndolos a escalas uniformes desde 10,000 a 100,000 por metro, y he formado planos regionales hasta donde me ha sido posible. Tengo ya una vastísima región de Guanacaste con más de 200,000 hectáreas; la región de Juan Viñas, de Chitaría y San Carlos, y algo en la meseta central. Estos planos catastrales serán algún día la base para formular una carta geográfica que se ajuste a la verdad, llenando así una de nuestras mayores necesidades.

Como Ud. comprenderá, esto lo he obtenido aprovechando los ratos que me dejó libres el despacho ordinario de oficina.

Si hubiera dispuesto de otro dibujante, un operador hábil en los pantógrafos y un secretario mecanógrafo, habría avanzado mucho en mi empeño, pero mientras la situación económica lo impida, seguiré como hasta aquí, colaborando, si Ud. lo dispone así, aunque lentamente para ver si algún día se cumplen mis buenos propósitos de que salga de esta oficina un mapa oficial de la República.

Ejecuté también el año pasado los trabajos que me pidieron de la Casa Presidencial, del Ministerio de Gobernación y de la Secretaría de Salubridad Pública.

Fueron tan frecuentes en el año anterior las consultas sobre límites jurisdiccionales de cantones y distritos, que me pareció conveniente prepararme para atender rápidamente esos servicios. Hice una recopilación detallada de todo lo que se ha legislado desde 1824 a esta fecha, y estoy poniéndola en limpio.

Tan luego como concluya, tendré el gusto de someterla a su conocimiento, para que si lo tiene a bien se haga una edición en folleto y sea distribuída entre las autoridades y municipalidades, y evitar así conflictos que muchas veces obedecen a malas interpretaciones de linderos.

Me parece muy conveniente que en esta oficina haya un ejemplar de todos los planos levantados por razón de denuncios; escribí al señor Juez Primero de lo Contencioso Administrativo sobre esto y me avisó que tiene a mi orden cerca de 500.

No los he trasladado aguardando a que se termine en el Taller de Obras Públicas un estante para colocarlos.

Estos planos serán de gran provecho para continuar mi trabajo de recopilación a escala uniforme.

Otra de las necesidades de esta oficina es reponer muchos planos del archivo que están ya muy deteriorados y convendría también reducir algunos que innesariamente están a escala exagerada y hace muy incómodas las consultas. Tan luego como sea posible completar el personal me gustaría emprender este trabajo si merece su aprobación.

Soy del señor Ministro muy atento y seguro servidor,

DANIEL GONZÁLEZ VÍQUEZ
Director Técnico del Catastro

Inspección General de Ferrocarriles

San José, 14 de enero de 1935.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

Señor Secretario de Estado:

Tengo la honra de presentar a Ud. informe correspondiente a las funciones de mi cargo durante el año próximo pasado, manifestándole que por fortuna no ha ocurrido nada anormal después del lamentable accidente ocurrido en Turrialba, que tuvo por origen un error en las órdenes del despachador de trenes de la Northern Railway Company en Limón y que dió por resultado la muerte del Diputado don José Monge, del Alcalde señor Salas y de un empleado de dicha Empresa, fuera de golpes y lesiones que recibiera el detective señor Padilla, accidente aquel al cual hube de hacer mención en nota anterior.

Cumpliendo las instrucciones de Ud. me constituí en las estaciones de ferrocarril en la época de excursiones de veraneo y Semana Santa e intervine siempre, con el eficiente apoyo del Director General y autoridades de Policía, en el sentido de evitar recargo en el pasaje y posibles molestias a los excursionistas. En este particular estoy plenamente satisfecho de mi actuación, pues el movimiento fué extraordinario y las empresas allanaron todo tropiezo en el cumplimiento de su deber. La Secretaría del digno cargo de Ud. ha de estar también satisfecha de esa labor, realizada sin ostentaciones ni reclamos de ninguna especie pero con eficacia.

En cuanto a detalles relacionados con las vías, movimiento de pasajeros y fletes, etcétera, me remito a los informes de las respectivas administraciones, restándome congratular a Ud. por el aumento de ingresos y superavit del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, empresa que ha marchado muy bien en lo material y en lo económico.

Con toda consideración me es grato suscribirme de Ud. muy atento servidor,

E. IGLESIAS
Inspector General de Ferrocarriles

Northern Railway Company

San José, 28 de marzo de 1935.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento
S. D.

Señor:

Me es grato presentar a Ud. el informe anual de los trabajos y operaciones de la Northern Railway Company, durante el año 1934.

Con distinguida consideración, soy del señor Secretario, muy atento y seguro servidor,

G. P. CHITTENDEN

Millaje en operación:

Al final del año 1933 el total de millas en explotación era de	66.677	millas
Adiciones:—Extensión de la espuela de «Susanita»	.009	»
	66.686	»
Rebajas:—Vía de la espuela de Tuis, quitada .913		
Vía de la espuela del patio de Atirro, quitada .089	1.002	»
Total de millas en explotación al final del año 1934	65.684	»

Renovación de rieles y traviesas:

Con rieles de 50 libras se renovaron	342	pies
Se renovaron	7,279	trav.

Lastre:

Del depósito de lastre de «Sterling» se extrajeron 818 carros, los cuales fueron distribuídos así:

	Carros
Mantenimiento de la vía:—Lastre	363
Roca	118
Lastre para concreto	139
Arena	7
Total	627

Suministro a particulares

	Carros
Arena	3
Lastre	181
Lastre para concreto	6
Roca	1
Total	191

Mantenimiento de la vía:

Total	de millas		desyerbadas.....	14.76
»	»	»	niveladas	27.63
»	»	»	balastradas.....	6.69
»	»	»	drenajes limpiados... ...	9.92
»	»	»	de trocha limpiadas.....	367.597

Edificios:

Todos los edificios recibieron las reparaciones necesarias.

Equipo:

Todo el equipo fué cuidadosamente revisado y reparado.

Puentes y alcantarillas:

Todas las reparaciones necesarias fueron hechas a los puentes y alcantarillas.

Derrumbes y lavados:

Julio 29.—Lavado pequeño, entre Zent y la milla 23.
Nov. 11.—Derrumbe de 10' de largo en la milla 3½.
Pequeño lavado en la milla 4.

Muelle Nacional:

Toda la estructura del muelle y sus accesorios fueron cuidadosamente revisados, habiéndosele hecho las reparaciones y cambios necesarios, habiéndose usado algunos pilotes de concreto.

Estadísticas:

Total general de entradas.....	$ 344.337.00	
Total general de gastos.....	$ 355 241.77	
Número de pasajeros trasportados.....	57.638	
Fletes de exportación:—Bananos.	1.924.924	racimos
Fletes de importaciones:—Total general..	....	
Flete local.....	14.596,079	kilos
Encomiendas.....	72,225	»
Ganado caballar.....	45	cabezas
Ganado vacuno.....	134	»
Madera.....	1.595,290	pies

Ferrocarril de Costa Rica

San José, 28 de marzo de 1935.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento
S. D.

Señor:

De acuerdo con sus deseos, tengo el gusto de prerentar a Ud. el informe anual de los trabajos y operaciones del Ferrocarril de Costa Rica, durante el año de 1934.

Con distinguida consideración, soy del señor Secretario, muy atento y seguro servidor,

G. P. CHITTENDEN

Millaje en operación:

El total de millas en explotación, incluyendo ramales, desvíos,etc., al final del año 1933 era de		187.751	millas
Adiciones:—Espuela en la milla 99 ¾	.037		
Espuela en la milla 36 ¾	.047		
Aumento al trasladar la espuela de la Colonia de Pococí, de la milla 57 ¼ a la milla 56 ¼	.009	.093	»
		187.844	»
Rebajas:—Espuela del Hospital Viejo en Limón, quitada	.120		
Espuela «López», Línea Vieja, quitada	.070	.190	»
Total de millas en explotación al final del año 1934		187.654	»

Renovación de rieles y traviesas:

Se colocaron rieles nuevos de 50 lbs. en una extensión de	1302	pies
Se colocaron rieles de 60 lbs., nuevos, en una extensión de	10413	»
Y se colocaron rieles de 70 lbs, nuevos, en una extensión de	660	»

Lastre:

Del depósito de lastre de «El Yas» se extrajeron 255 carros los cuales fueron usados así:

Lastre ordinario:—Mantenimiento de la vía	176	carros	
Otros departamentos	38	»	
Lastre de construcción:—Mantenimiento de la vía	1	»	
Zona del Hospital	18	»	
Roca:—Mantenimiento de la vía	22	»	

Mantenimiento de la vía:

Total de millas desyerbadas	26.76
— — — niveladas	48.86
— — — balastradas	28.14
— — — de drenajes limpiados	27.72
— — — de trocha limpiadas	377.01

Edificios:

Todos recibieron las reparaciones necesarias.

Puentes, alcantarillas, etc.:

Se construyeron muros de retención en las millas 42 ½ y 49.

Al puente de la milla 20 5 se le cambió el maderamen del piso, se le cambiaron los guarda-rieles, usando rieles de 40 lbs. y se le pintaron las vigas de hierro.

Al puente de la milla 52.2 se le cambió el maderamen del piso, se cambiaron los guarda-rieles usando rieles de 40 libs. y se le pintaron nuevamente los tirantes.

Se clavaron pilotes en el puente de Moin.

A la orilla del río Madre de Dios se construyeron defensas para la vía.

Se construyó una atarjea de concreto en la milla 46 7/8.

Se cambiaron 232 durmientes y los guarda-rieles del puente de «Las Pavas».

Se cambiaron 54 traviesas al puente de «Guayabo».

Se cambió el maderamen del piso del puente de «Jesús María» usando 55 traviesas y se le cambiaron los guarda-rieles.

Se cambió el maderamen del piso de los puentes de las millas 15.1 y 42.1 de la Línea Vieja, y se le cambiaron los guarda-rieles usando rieles de 40 lbs.

Se cambió el maderamen del piso de los puentes de las millas 46.2 y 58.5 y se le cambiaron los guarda-rieles usando rieles de 40 lbs.

Se pintaron los tirantes del puente de la milla 42.1 de la Línea Vieja.

Se reforzó la parte superior de la atarjea de ladrillo del patio de la estación de San José, para evitar su destrucción por el paso de camiones sobre ella.

En el puente de la milla 45 ½ se construyó un muro de retención de 75' de largo por 15' de alto, con un espesor de 6' en la base y 1'3'' en la parte superior; el espacio detrás del muro fué llenado con piedra y tierra; este trabajo fué hecho con el objeto de evitar que el río nuevamente destruya la vía.

El lecho de la vía entre las millas 22 y 23 fué pavimentado entre las traviesas y el lado Norte de la vía cubierto con roca para evitar los lavados ocasionados por el río Matina durante el período de inundaciones.

Se cambió el maderamen del piso del puente de la milla 48 ¼, usando 142 traviesas y cambiándose los guarda-rieles de madera por de rieles. El mismo trabajo se hizo en la milla 88 7, donde se cambiaron 36 traviesas y en la milla 99.2, donde se usaron 134 traviesas.

Se construyeron en la milla 48 ½, 320' de cajones de concreto (concrete cribbing), de 15' de alto, para prevenir que el río lave la vía.

Al puente de la milla 21.1 se le cambiaron los remaches y plantillas necesarios, se limpió, raspó y se pintaron los espacios necesarios.

Se instaló una pala de vapor en la milla 51 ¼ y se hizo un relleno de tierra para elevar la vía entre las millas 54 y 54 ¼. Se aumentó la altura de los bastiones de los puentes 1, 2, 3, 4 y se extendieron, aguas arriba, los muros del puente 2 de la milla 54.

A las vigas del piso del puente de Birrís se le pusieron remaches adicionales y se le cambiaron ángulos y platinas.

Derrumbes y lavados:

Enero	5.	—Derrumbe en la milla 48 ¼ de 200' de largo.
»	12.	—Pequeño derrumbe en la milla 48.
Febrero		—Derrumbe en la milla 48 de 60' x 4'
Mayo	—	» » » » 48 de 60' x 15'
Junio	—	» » » » 73 ¾ (pequeño)

Julio 5.—Derrumbe en la milla 51 ¼ (pequeño)
Julio 24.— » » » » » 45 ½ (pequeño)
Julio 29.— » » » » » 69 de 40' x 6'
» » » » » 69 ¼ de 60' x 10'
» » » » » 69 ¾ de 40' x 6'
» » » » » 70 ½ dos de 30' x 15' cada uno
» » » » » 42 ½ (pequeño)
» » Tucurrique de 30' x 7'
» » Tucurrique de 45' x 2'
» » la milla 79 ½ de 70' x 7'
» » » » » 79 ¾ de 10' x 4'
» » » » » 35 ½ (pequeño)
Julio 30.— » » » » » 48 de 500' x 12'
Agosto 1°.— » » » » » 41 ¼ de 25' x 6'
Agosto 13.— » » » » » 48 de 25' x 4'
Octubre 1°— » » Juan Viñas de 5' x 15'
Octubre 6.— » » la milla 68 ½ de 20' x 5'
Novb. 17.—El agua en Estrada subió sobre el nivel de la vía 1 ½'. Lavados en la milla 22 ½ de 200' de largo y en la milla 22 ¼ de 100' de largo.
Dicbre. 12.—Derrumbe en la milla 3 ¾ de 100' x 15'
Dicbre. 12.—El agua sobre la vía en Estrada.
Dicbre. 13.—Lavado al Oeste de Matina en la milla 22 ½

Equipo:

Todo el equipo fué debidamente reparado.

Muelle metálico:

Fué cuidadosamente revisado, haciéndose importantes reparaciones y cambios al maderamen y estructura de hierro, defensas, tubería de aire y de aceite, tanques de agua, postes de luz, etc. etc. Se pintó todo el hierro y la madera que lo necesitaban.

Estadísticas:

Total general de entradas		$ 1.011,020.61	
Total general de gastos		$ 1.347,534 62	
Número de pasajeros trasportados		277,947	
Fletes de exportación:—	Cueros	31,902	kilos
	Café	13.978,582	kilos
	Bananos	2.251,074	racimos
Fletes de importación:—	Total general	18.307,425	kilos
	Flete local	42.197,440	»
	Encomiendas	1 763,142	»
	Ganado caballar	889	cabezas
	Ganado vacuno	2,822	»
	Madera	2.509,020	pies

Compañía Bananera de Costa Rica

San José, 27 de febrero de 1935.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento
S. D.

Señor:

De acuerdo con sus deseos, tengo el gusto de presentar a Ud. el informe anual de las operaciones de la Compañía Bananera de Costa Rica, durante el año 1934.

Con distinguida consideración, soy del señor Secretario, muy atento y seguro servidor,

G. P. CHITTENDEN

Cultivo de bananos:

El 31 de diciembre de 1934 teníamos sembradas y cultivadas de bananos:

En el distrito de Siquirres	567	hectáreas
» » » » Zent....	814	»
» » » » Banana River	193	»
Total.....	1574	»
En el distrito de Siquirres, variedad conocida con el nombre de Lady Fingers....	12	»
Total	1586	»

Exportación de bananos:

La exportación de bananos durante el año, fué como sigue:

Embarcados por Limón	2916680	racimos
» » Sixaola	32207	»
» » Barra Colorado	922	»
Total	2949809	»

los cuales fueron destinados así:

Estados Unidos	2810112	»
Inglaterra	107490	»
Panamá.....	32207	»
Total	2949809	»

Exportación de cacao:

Por Limón	1825375	Ks.
Por Sixaola..	1451389	»
Total....	3276764	»

Este cacao fué destinado así:

a Estados Unidos	950050	Ks.
» Colombia	370825	»
» Chile	11885	»
» Alemania	302250	»
» Francia	91765	»
» Holanda	13600	»
» Italia	64600	»
» Danzig	6800	»
» Polonia	10200	»
» Inglaterra	3400	»
Total	1825375	»
» Panamá (de Sixaola)	1451389	»
Total	3276764	»

Café exportado vía Limón:

Café Oro	155890	»
Café pergamino	286800	»

Departamento de hospitales:

El movimiento de enfermos en el hospital de esta Compañía en Limón, durante el año 1934, fué el siguiente:

Número de pacientes que quedaron el 31 de diciembre de 1933	67
Entraron durante el año 1934	1941
Salieron curados	1762
Fallecieron	161
Quedaron en el hospital el 31 de diciembre de 1934	85

El número de pacientes atendidos por cuenta de la Junta de Caridad en Limón, fué el siguiente:

Número de pacientes que quedaron el 31 de diciembre de 1933	21
Entraron durante el año 1934	590
Salieron curados y murieron	598
Quedaron en el hospital el 31 de diciembre de 1934	13

Inspección de Defensa Pecuaria

San José, 9 de enero de 1935.

Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Agricultura

S. D.

Muy estimado señor Ministro:

Al informar a usted de lo actuado por este Departamento durante el curso del año 1934 a 1935, abrigo la esperanza de que mi relación sencilla dejará satisfecho su patriótico interés, porque pondrá a usted de manifiesto una labor fecunda y provechosa movida por cuatro voluntades que, en afanoso empeño, buscan la realización de hechos que constituyen un verdadero progreso para la ganadería nacional.

Las labores por mí realizadas y las de los demás Inspectores de Defensa Pecuaria han consistido en visitas a los campos, mataderos y plazas de ganado, habiéndose caminado finca por finca casi toda la República y conferenciado con todos los dueños de ganado, a quienes les hemos repartido una que otra literatura, lo mismo que pinzas hechas especialmente para facilitar la extracción del tórsalo.

Hemos adoptado un sistema de propaganda por medio de conferencias, procurando siempre interesar al pueblo con este Organismo para que, viendo ellos la necesidad de la exterminación de los parásitos (tórsalos y garrapatas) exijan a las autoridades el cumplimiento de la ley y no las autoridades a ellos que son los perjudicados por tener sus animales infestados de parásitos que tanto daño causan a la industria pecuaria.

El sistema más económico, cómodo y eficiente para librar a los animales de las garrapatas es el del baño garrapaticida. Haciendo uso todos los dueños de ganado del baño garrapaticida, libran sus animales de casi todos los parásitos, inclusive en las orejas, etc., con la menor cantidad de solución garrapaticida, en el menor tiempo posible y de la manera más cómoda.

Este Organismo ha podido notar que no hay nada más satisfactorio ni más fácil para un ganadero que tener un baño garrapaticida y que cada vez que ve en sus animales garrapatas los manda a bañar. De esta manera se acaba automáticamente con la preocupación de que el ganado sufre por el descuido de dejarlos agotar chupados por los parásitos.

El baño garrapaticida no solamente mata todas las garrapatas a los animales, sino que los limpia de sarna y cuantos parásitos tienen en la piel que a veces, de manera invisible, los mortifican. El mismo tórsalo disminuye mucho bañando los animales periódicamente.

Es necesario ver cómo han mejorado los animales bañados periódicamente en los distintos cantones donde existe baño garrapaticida y comprender así cuán útil es el baño y el negocio que representa.

En los Estados Unidos el Gobierno ha emprendido la campaña para acabar totalmente con la garrapata de todo el territorio de la Unión Americana. La emprendió en el año 1906 y los resultados obtenidos son de tal éxito que hoy sólo falta un 12 o/o de su territorio para que la garrapata sea totalmente destruída en aquel país.

Pienso que entre nosotros cada hacendado en su finca puede emprender la misma campaña para destruir la garrapata, siempre que disponga de un baño ga-

rrapaticida. Claro que en teoría es la cosa más sencilla, pero en la práctica se tropieza con algunos inconvenientes. Sin embargo, el sistema es el mejor y de resultados satisfactorios, pues en todo caso la garrapata se destruye casi por completo.

Los baños antiparasitarios pueden construirse de concreto, de madera o de ladrillo pegado con cemento. Pero este Organismo recomienda por su economía hacerlos de concreto, pues los de madera valen menos y su duración es limitada y al cabo del tiempo resultan más caros.

Varios son los planos que se encuentran en esta Oficina para la construcción de baños para ganado. Existe el del Ministerio de Fomento, modificado. Está el plano dado por la casa Bayer, de una capacidad de 14,270 litros. El de la casa Cooper, también de gran capacidad y muchos otros que vienen en libros y revistas. Sin embargo, nos parece mejor el modelo que últimamente está usando el Gobierno americano en la lucha contra la garrapata.

Recomendamos ese modelo, entre otras razones, por las siguientes:

1. Es pequeño, sólo tiene una capacidad de 6,000 litros. Es decir, se carga con la mitad del valor de muchos otros baños.

2. Porque está recomendado por el Departamento de E. E. U. U., el único Gobierno que se ha empeñado en una campaña activa y tenaz contra la garrapata, y que después de cambiar repetidas veces de modelo de baño, en 27 años de práctica ha perfeccionado y lo recomienda.

Este Departamento de Defensa Pecuaria está vivamente interesado en que los ganaderos se beneficien de los magníficos resultados de los baños antiparasitarios y les ofrece constantemente toda ayuda a este respecto. Siempre estamos en disposición de hacerles cualquiera indicación, ya sea en la indicación del lugar, orientación del baño o en la interpretación y aplicación del plano en sus más mínimos detalles.

Hemos recogido de todos los ganaderos que poseen baños las quejas o defectos que han encontrado en los suyos y que nos han parecido razonables y que podemos ponerlas por anticipado en conocimiento de quienes deseen construir nuevos baños, para de este modo evitar tales inconvenientes.

El baño garrapaticida preparado a base de arsénico, necesita analizarse frecuentemente para saber cómo va cambiando a medida que pasa el tiempo. También es conveniente analizarlo el primer día de su uso a fin de tener el convencimiento de que está bien preparado y alejar así toda posibilidad de fracaso. Para esta clase de análisis se consiguen equipos especiales que con poco conocimiento del asunto se pueden utilizar.

El Laboratorio Químico Oficial puede ofrecer gratuitamente hacer esos análisis de cuantas muestras se le envíen, siempre que a esas muestras de líquido que se remita se agregue información detallada sobre la capacidad del baño y cómo está de lleno o vacío en el momento de tomar la muestra.

El servicio prestado por los tanques antiparasitarios municipales, no ha sido del todo eficaz por las dificultades de varias índoles. Falta de cumplimiento de la ley número 9 de 7 de setiembre de 1923 que algunas de las autoridades no han hecho efectiva no obstante a nuestras continuas insinuaciones al respecto; escasez de fondos de las municipalidades para cubrir los gastos que demandan los baños antiparasitarios. Sin embargo, hemos podido mantener en funcionamiento alrededor de 12 tanques, gracias al señor Ministro, quien a insinuación suya se nos dió un carácter de autoridad que ha facilitado hacer un poco más efectiva la campaña antiparasitaria.

Para controlar el servicio de los baños hemos procedido a levantar un censo ganadero en cada localidad, excepto en la provincia de Guanacaste.

Por falta de fondos de algunas municipalidades, la Secretaría de Fomento ha tenido que facilitar a éstas la cantidad de 10 tarros de garrapaticida Londres. Y dadas todas estas dificultades creo mi deber exponer la conveniencia de que el control y administración de los baños garrapaticidas esté a cargo del Departamento de Defensa Pecuaria, subsanando en esta forma los tropiezos que se ocasionan con los Municipios por escasez de fondos, ya para reparación o bien para el pago del líquido garrapaticida, impidiendo desde luego que algunos de los baños estén al servicio público.

Los buenos servicios de los Inspectores de Defensa Pecuaria han modificado en parte tanta dificultad, logrando poner en funcionamiento, después de 10 años de completo abandono, los siguientes tanques garrapaticidas que por su orden se enumeran.

San José (Centro). Sus servicios han sido eficientes siempre que la autoridad ha cooperado, pero decae a veces por falta de cumplimiento de la misma.

Cartago. Pocos ganados son conducidos a este baño porque hay otros baños particulares en los cuales la mayor parte del ganado es bañado.

Heredia. La campaña antiparasitaria en esta provincia ha dado magníficos resultados por la actividad que en ella han desplegado los Inspectores de Defensa Pecuaria por contar con la ayuda de todas las autoridades.

San Antonio de Belén. Presta servicio con mucha regularidad.

Orotina. Está en lugar apropiado, de mucha importancia por encontrarse en una zona infestada de parásitos, pero que no funciona por escasez de fondos de la Municipalidad para comprar el líquido. En esta semana estará reparado y han solicitado a la Secretaría de Fomento los ayude con la garrapaticida necesaria.

Miramar Estuvo funcionando después de reparado. Luego empezó a filtrarse y deeapareció totalmente el líquido y la Municipalidad, aunque está llena de los mejores deseos, no puede por los momentos hacerle frente a una nueva reparación.

Aguas Buenas. Este baño está funcionando y allá fueron enviados dos tarros de garrapaticida Londres. Está construído en propiedad de don Francisco Vargas, quien lo administra.

Liberia. Este baño no funciona no obstante las reiteradas gestiones que hizo el Inspector Fernández para su debido acondicionamiento. Hay que tomar en cuenta que en esta zona existen muchos baños particulares que funcionan con regularinad, siendo uno de ellos el de don Rafael Rivera que funciona dentro del perímetro de la ciudad de Liberia.

Potrerillos. Está en completo abandono. Habría que reconstruirlo totalmente.

Escasú, Esparta y Barranca. Debido al mal estado en que se encontraban estos baños, dispuso la Secretaría de Fomento la demolición de ellos para construirlos nuevamente y corregir todos los defectos que impedían bañar con seguridad los ganados.

Las maderas y demás objetos procedentes de la demolición han sido aprovechados en la misma construcción.

Santa Ana. Ha estado funcionando. En este mes se cambiará la solución, cosa que no se ha podido hacer antes por escasez de fondos, según me informó el señor Jefe Político.

Villa Colón. Estuvo funcionando. Luego hubo que vaciarlo para hacerle una pequeña reparación y fué perdida la garrapaticida. En este mes funcionará, ya que para ello envió la Secretaría de Fomento un tarro de mata garrapatas Londres, cuya concentración es de una parte de líquido por 300 partes de agua.

Puriscal. Funcionó algunos meses. Más tarde se abrió en muchas partes y como comenzó el invierno no se pudo reparar. Esperamos ponerlo en servicio este año por creerlo necesario dada la infección de garrapatas que existe en este cantón.

Santo Domingo. Está funcionando y da magníficos resultados. En este año se le ha cambiado dos veces la garrapaticida.

Alajuela. Este baño es uno de los que más han funcionado durante el año próximo pasado. Lástima que no se pudiera construir allí un nuevo baño en igual forma a los que recomienda el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos.

Guápiles. No ha podido el Municipio llegar a un acuerdo para comprar el terreno y el baño que con poco costo podría arreglar y que le vende la United Fruit Co. situado en la finca Costa Rica.

Finalmente, muya pesar nuestro, hemos tenido que dar cuenta a las autoridades respectivas de las infracciones a la ley que protege la industria pecuaria, habiendo dejado en las distintas dependencias más de 300 partes cuyos talonarios conservamos. También se han extendido nuestras actividades al control de vacas menoras de ocho años.

Tengo el honor de suscribirme de usted muy atento y seguro servidor,

AUREO MORALES V.
Inspector de Defensa Pecuaria

Colonia de Pococí

Guápiles, 12 de enero de 1935.

Señor Secretario de Estado en los
Despachos de Fomento y Agricultura

San José

Adjunto me permito enviarle el informe detallado del movimiento de la Colonia, durante todo el año de 1934, recientemente pasado.

De Ud. muy atento seguro y servidor,

DAVID PERALTA
Jefe de la Colonia de Pococí

INFORME DETALLADO SOBRE EL MOVIMIENTO Y ACTIVIDADES DE LA COLONIA DURANTE EL AÑO 1934

El desarrollo y adelanto de la Colonia durante el año de 1934, ha sido bastante satisfactorio; cada día los colonos se esfuerzan más en obtener el mejor rendimiento en sus pequeñas fincas.

El cultivo del maíz ha sido la principal producción de la Colonia; se lograron dos cosechas en el año, una que se recolectó en los meses de junio y julio, y la otra en diciembre, superando la de medio año, con un rendimiento muy halagador para los colonos, pues lograron venderlo a un precio bastante bueno; la cantidad cosechada no bajó de 24,000 quintales.

El cultivo del arroz cada día va tomando mucho incremento y despertando mucho entusiasmo entre los colonos, por la buena calidad que se va obteniendo; se lograron dos cosechas en el año, dando una producción de 400 quintales.

El cultivo de la caña de azúcar cada día va tomando más incremento, casi todos los colonos en este momento tienen caña de corte, de la cual sacan una magnífica miel, que la sustituyen en vez de comprar dulce.

Ya está al terminarse la instalación de los trapiches, uno en la Colonia de Jiménez y otro en la de El Salvador; esto tiene muy complacido a los colonos y están sembrando caña en gran cantidad.

Debo también informar que el colono Aquileo Castillo tiene un pequeño trapiche trabajando desde hace más de un año, del cual ha sacado un buen rendimiento. Y está por principiar a trabajar otro pequeño trapiche que acaba de instalar el colono Matías Matamoros.

De las plantaciones de bananos en terrenos de la Colonia, tanto de colonos como de algunos particulares, produjeron durante todo el año 15,000 racimos de bananos; hay muchas pequeñas plantaciones que dentro de poco tiempo comenzarán a producir. También hay gran entusiasmo en sembrar nuevas plantaciones, siempre que se puedan conseguir nuevos contratos con la Compañía, de acuerdo con los arreglos recientes.

Se cosecharon bastantes variedades de frijoles, con muy buenos resultados, dándoles preferencia a las clases de color.

La yuca se continúa cultivando, pero no en cantidad comercial, por no poderse enviar a los mercados del interior por lo caro de los fletes de ferrocarril; se emplea con muy buenos resultados en el engorde de cerdos.

Muchos colonos ya tienen sembradas pequeñas plantaciones de café, y algunas en este año comenzarán a producir.

También han sido sembrados una gran cantidad de árboles frutales, dándoles preferencia a los aguacates, pejivalles, cocos y naranjas. Gran variedad de legumbres y verduras se han sembrado con muy buenos resultados.

A la fecha han sido construídas 71 casas; de las 75 presupuestadas faltan por construirse 6, dando un total de 77; se construirán 2 más, por haberse logrado una economía en los materiales.

Se dió especial atención al arreglo y construcción de puentes con tubos de cemento, enviados por la Dirección General de Obras Públicas, habiéndose mantenido por espacio de casi cuatro meses, tres cuadrillas de peones formadas por colonos en estos trabajos, faltando ya muy poco para dotar de buenos caminos a las dos colonias.

No menos del 80 por ciento de los colonos ya tienen sus bestias, que las han adquirido con sus pequeñas economías, prestándoles grandes servicios en el acarreo de sus productos.

Muchos han podido comprar sus vaquitas y unos cuantos tienen sus yuntas de bueyes aperadas.

La cría de cerdos ha tomado mucho incremento, con muy buenos resultados; muy a menudo se mandan pequeñas partidas a los mercados del interior; hay entre Guápiles y Jiménez cinco carnicerías de cerdo y no menos del 70 por ciento de los cerdos que destazan son de procedencia de la Colonia.

Hubo durante todo el año abundancia de huevos y aves de corral, muy a menudo vienen comerciantes a comprar, para enviarlos a Limón. Solamente hubo un colono durante todo el año mordido de culebra, y con la inmediata aplicación del suero Butantán se le salvó la vida. Durante todo el año hubo solamente tres defunciones de niños. El estado sanitario en general fué bastante bueno a pesar que en este año toda la zona atlántica ha sido azotada de fuerte paludismo; se presentaron algunos casos, que curaron inmediatamente.

De enfermedades corrientes de esta zona hubo bastantes enfermos, los cuales fueron debidamente atendidos por el Médico Oficial y por el suscrito, habiéndose despachado todas las medicinas en el botiquín de la Colonia. Cuando se presentó algún caso que el enfermo necesitaba el servicio del Hospital, se mandaba inmediatamente. La moralidad y conducta de los colonos en lo general fué bastante buena, todas las dificultades que se les presentaron, se arreglaron satisfactoriamente.

También se pudo conseguir que todo el elemento malo disociador y vagabundo abandonara la colonia, habiéndose suplido las vacantes con gentes de trabajo y de buenas costumbres.

Vuelvo a hacer mención de la gran necesidad de poner a funcionar una Caja Rural; en este momento es de gran importancia ayudar a los colonos con algo efectivo, para que puedan intensificar sus siembras y con el producto de las cosechas muy bien pueden pagar sus compromisos. También ya es el momento de pensar en la instalación del Almacén de Depósito, decretado por el Soberano Congreso en su oportunidad.

Los fuertes y elevados fletes cobrados por el ferrocarril a todos los productos de la colonia, es un factor que daña mucho al desarrollo de la colonia; muchos productos de aquí podrían competir en los mercados del interior con los de otros lugares, pero el excesivo precio de los fletes imposibilita completamente este negocio.

Es de suma importancia gestionar con la Compañía para ver si se logra conseguir una rebaja general en todos los fletes, por ser el ferrocarril la única vía de comunicación con el interior.

También debo informar que el colono don Matías Matamoros ha instalado un pequeño aserradero en su lote, el cual está prestando muy buenos beneficios a la Colonia en general.

En esta forma vierto el informe de las actividades de la Colonia durante el año de 1934 que acabamos de pasar.

Me suscribo con toda consideración y respeto, de Ud. muy atento seguro servidor,

DAVID PERALTA
Jefede la Colonia de Pococí

Centro Nacional de Agricultura

Nº 7

San Pedro de Montes de Oca, 10 de enero de 1935.

Señor Secretario de Fomento y Agricultura

Señor Secretario:

Sumamente setisfecho me honro al presentar a esa Secretaría el informe de las labores realizadas por el Centro Nacional de Agricultura durante el año de 1934.

Esta Institución está integrada por la Escuela de Agricultura y por el antiguo Depaxtamento de Agricultura, desde que ambos organismos se refundieron por disposición del Poder Ejecutivo tomada a mediados del año de 1928.

Las actividades propias de este Centro son muy variadas, aunque todas tienden a un mismo fin: el engrandecimiento de la agricultura nacional. Por estas razones el presente informe está dispuesto en la forma, que a mi parecer ofrece el orden, sencillez y claridad más convenientes para apreciar los resultados de la actividad del Centro Nacional de Agricultura durante el año que ha finalizado.

No obstante la difícil situación económica por que ha venido atravesando el país en los últimos años, gracias al empeño decidido que tanto el Poder Ejecutivo y en especial la Secretaría de Fomento y Agricultura, como el Congreso Constitucional han puesto en mejorar esta Institución, facilitándole muchos de los medios que ha ido necesitando para su desenvolvimiento, puedo con gusto manifestar que la utilidad e importancia del Centro Nacional de Agricultura parece ser mejor comprendida por el país, a quien nos hemos preocupado por servir en la forma más entusiasta y de efectivo provecho posibles, como Ud. podrá cerciorarse al considerar las páginas siguientes.

No quiero con esto decir que los medios con que se cuenta en la actualidad son suficientes para poder elevar la eficiencia de este Centro al máximo deseado, pues esto no sería exacto, como tampoco es mi intención significar que los servicios que en la actualidad presta la Institución al país no admiten superación. Solamente quiero declarar, que gracias a la ayuda que los Poderes Constituídos le han proporcionado a esta dependencia, nos ha sido posible dar un paso más hacia adelante en la vía del mejoramiento nacional.

Aprecio los esfuerzos que el Gobierno ha hecho para acrecentar la importancia de este Centro y creo firmemente, que si en lo sucesivo esta actitud es mantenida, pronto llegaremos a contar con una Institución superior.

ENSEÑANZA

En el año lectivo de 1934 se matricularon como estudiantes de la Escuela Nacional de Agricultura, 51 jóvenes de diferentes puntos del país. De este grupo de alumnos, tres se retiraron antes de terminar el año; 39 de los 48 restantes terminaron a completa satisfacción todos sus cursos; de los 9 restantes 6 fueron aplazados en una asignatura; 3 en dos y están obligados a presentar exámenes sobre esas asignaturas para proseguir en sus estudios.

La instrucción teórica práctica y la disciplina impartida en la Escuela Nacional de Agricultura durante el año, fué conducida hasta donde fué posible, de acuerdo con el nuevo Reglamento y Plan de estudios propuesto por esta Dirección y aceptado por el Poder Ejecutivo el 12 de marzo de 1934.

Centro Nacional de Agricultura

Nº 7

San Pedro de Montes de Oca, 10 de enero de 1935.

Señor Secretario de Fomento y Agricultura

Señor Secretario:

Sumamente setisfecho me honro al presentar a esa Secretaría el informe de las labores realizadas por el Centro Nacional de Agricultura durante el año de 1934.

Esta Institución está integrada por la Escuela de Agricultura y por el antiguo Depaxtamento de Agricultura, desde que ambos organismos se refundieron por disposición del Poder Ejecutivo tomada a mediados del año de 1928.

Las actividades propias de este Centro son muy variadas, aunque todas tienden a un mismo fin: el engrandecimiento de la agricultura nacional. Por estas razones el presente informe está dispuesto en la forma, que a mi parecer ofrece el orden, sencillez y claridad más convenientes para apreciar los resultados de la actividad del Centro Nacional de Agricultura durante el año que ha finalizado.

No obstante la difícil situación económica por que ha venido atravesando el país en los últimos años, gracias al empeño decidido que tanto el Poder Ejecutivo y en especial la Secretaría de Fomento y Agricultura, como el Congreso Constitucional han puesto en mejorar esta Institución, facilitándole muchos de los medios que ha ido necesitando para su desenvolvimiento, puedo con gusto manifestar que la utilidad e importancia del Centro Nacional de Agricultura parece ser mejor comprendida por el país, a quien nos hemos preocupado por servir en la forma más entusiasta y de efectivo provecho posibles, como Ud. podrá cerciorarse al considerar las páginas siguientes.

No quiero con esto decir que los medios con que se cuenta en la actualidad son suficientes para poder elevar la eficiencia de este Centro al máximo deseado, pues esto no sería exacto, como tampoco es mi intención significar que los servicios que en la actualidad presta la Institución al país no admiten superación. Solamente quiero declarar, que gracias a la ayuda que los Poderes Constituídos le han proporcionado a esta dependencia, nos ha sido posible dar un paso más hacia adelante en la vía del mejoramiento nacional.

Aprecio los esfuerzos que el Gobierno ha hecho para acrecentar la importancia de este Centro y creo firmemente, que si en lo sucesivo esta actitud es mantenida, pronto llegaremos a contar con una Institución superior.

ENSEÑANZA

En el año lectivo de 1934 se matricularon como estudiantes de la Escuela Nacional de Agricultura, 51 jóvenes de diferentes puntos del país. De este grupo de alumnos, tres se retiraron antes de terminar el año; 39 de los 48 restantes terminaron a completa satisfacción todos sus cursos; de los 9 restantes 6 fueron aplazados en una asignatura; 3 en dos y están obligados a presentar exámenes sobre esas asignaturas para proseguir en sus estudios.

La instrucción teórica práctica y la disciplina impartida en la Escuela Nacional de Agricultura durante el año, fué conducida hasta donde fué posible, de acuerdo con el nuevo Reglamento y Plan de estudios propuesto por esta Dirección y aceptado por el Poder Ejecutivo el 12 de marzo de 1934.

No fué posible ajustarse estrictamente al Reglamento y Plan de Estudios referido, por ser éste y los tres años venideros transicionales pudiéramos decir. Sin embargo se pusieron en práctica gran parte de las modificaciones introducidas en el nuevo Plan, obteniéndose de ellas excelentes resultados. Creo firmemente que el nuevo Reglamento y Plan de Estudios es de positivo valor, y espero que con el tiempo y los medios necesarios para desarrollarlo debidamente, habremos mejorado en una forma apreciable las labores docentes de esta Escuela.

Debido a la escasez de material científico en todas las secciones de este centro, no pudimos desarrollar como hubiéramos querido el programa de estudios en varias asignaturas, pero esta situación desaparecerá para el año venidero, si recibimos los muchos pedidos pendientes y que oportunamente hice al exterior por medio de esa Secretaría, pero desgraciadamente por razones que Ud. conoce, no han llegado aún a esta dependencia.

En relación con el empeño, laboriosidad, aprovechamiento y disciplina del cuerpo de estudiantes me es grato manifestar mi extrema satisfacción. Esta notable mejora en la actuación del estudiantado es muy significativa. Tanto la Dirección como el profesorado se han preocupado en todo momento en la formación de este grupo de jóvenes, en quienes han puesto su cariño y su fe, siéndome grato agregar que por iniciativa de la Dirección y de los estimados colaboradores, actualmente se encuentran trabajando en diversas actividades de investigación y extensión agrícolas, 17 jóvenes estudiantes unos y ex-alumnos otros de la Escuela Nacional de Agricultura.

Tengo plena confianza en que por medio de la actuación de este grupo de jóvenes, el país apreciará la labor educacional que esta Institución está realizando.

INVESTIGACION

Considerando las diversas dificultades con que el Centro ha tenido que tropezar en este año, a su elevado criterio dejo la valuación de los trabajos de investigación que las diferentes secciones de esta Institución están realizando, y me limitaré en esta oportunidad a citar algunos de ellos solamente.

Estuvo a cargo de la *Sección de Química* por solicitarlo así el Congreso Constitucional, un estudio sobre sebos y aceites vegetales, en lo que se refiere a la industria de la jabonería. Se verificaron los análisis respectivos, se practicaron los procedimientos corrientes y se formularon las conclusiones acerca de la conveniencia para el país de la protección de los aceites vegetales de producción nacional, dejando bajo el aforo a los extranjeros para crear una necesidad en el pueblo, con el fin de establecer cultivos que no corran el peligro de carecer de mercados en el país. Los resultados de este estudio acompañados de la opinión técnica del profesor de este centro, don José María Orozco, fueron enviados a la Secretaría del Congreso, considerados por la Cámara y usados como base para resolver la controversia que sobre el particular existía.

Para la resolución de un asunto judicial, el Juez Tercero Civil de San José, pidió la colaboración de la Sección de Química, quien por esta circunstancia hubo de hacer 216 determinaciones analíticas cuantitativas, informando de los resultados obtenidos al Juzgado respectivo. Muchas han sido las determinaciones que esta Sección ha realizado, pues durante el año los análisis y consultas resueltas suman 1457.

Debo hacer notar al señor Secretario que son varios los centros oficiales que recurren a los laboratorios de esta Sección en solicitud de análisis y consultas, que es mucho el consumo de productos químicos y material científico que la atención de estos trabajos oficiales demanda, y que debemos reponer con la partida limitada del presupuesto que señala la Secretaría de Fomento, única dependencia del Gobierno que ayuda eficazmente en lo que se refiere a los trabajos que son de su incumbencia, pues de los otros centros oficiales que servimos no se recibe ayuda alguna.

Entre los varios asuntos que han sido y continúan siendo motivo de estudio por la *Sección de Botánica*, conviene señalar por la importancia que encierran, uno, sobre plantas productoras de insecticidas; otro, sobre las deformaciones del guachipelín; otros más sobre plantas textiles, así como uno sobre métodos de propagación de diferentes plantas.

Entre los varios estudios pendientes y realizados por la *Sección de Agronomía*, puedo mencionar por lo interesantes, los siguientes:

El estudio de la adaptabilidad, producción etc. de las diferentes variedades de caña de azúcar introducidas por este Centro y distribuídas a muy diversos lugares del país. Con este fin gran número de circulares han sido enviadas a las muchas personas que recibieron semilla de nuestras variedades de caña, pero es tan grande la apatía de nuestros agricultores, que sólo tres contestaciones hemos recibido al efecto. Espero en el futuro dar terminación a este importante estudio para informar en su oportunidad.

Interesantes experiencias se han estado realizando sobre el cultivo y el abonamiento del café, y los resultados de algunas de estas experiencias las encontrará su superioridad en el correspondiente informe. Asimismo la Sección de Agronomía ha efectuado un interesante estudio comparativo sobre la producción y aprovechamiento de la yuca y el camote.

La Sección de *Geología* y *Mineralogía* creada en el presente año, ha puesto de manifiesto la importancia que tiene para el Centro, y por lo consiguiente para el país. Se ha hecho cargo de muchos trabajos de difícil realización anteriormente, por no ser de la incumbencia de ninguna de las secciones establecidas. Entre los muchos estudios efectuados por esta sección, merecen mención especial los siguientes: andesitas de la región de Peralta; aguas de la Isla del Coco; aguas de Tilarán; aguas de la Isla de San Lucas; asfalto de Santa Elena; pruebas de Dantas para determinar presencia de oro; pruebas de concreto para la cañería de Puntarenas. Tempestad sísmica de junio y julio 1933; estudio geológico de la Isla de San Lucas etc.

Esta Sección en la actualidad carece en forma absoluta, no sólo del laboratorio y material científico necesarios, sino hasta de un local decente y apropiado para su labor, y se halla por falta de espacio alojada en una bohardilla pudiéramos decir, situada en el cielo raso de la antigua casa de Macaya.

Hasta la fecha han sido identificados 850 insectos por la *Sección de Entomología*, y atendidas numerosas consultas pertenecientes a esa sección. Por falta de los medios apropiados no ha sido posible hacer una verdadera labor de beneficio nacional sobre entomología económica, y espero, si el Gobierno se interesa por el desenvolvimiento de esta sección, poner a la disposición del país esta clase de servicios tan útiles para la agricultura.

La sección de *Patología Animal* creada en el año anterior ha revelado en una forma absoluta como era de esperar, la importancia tan grande que tiene. En una estrechez de medios lamentable esta nueva división con un empeño y entusiasmo digno de encomio ha elevado considerablemente el valor y utilidad del Centro para el país. Muchos son los trabajos de investigación que se están conduciendo en esta sección, siéndome grato mencionar a esa superioridad algunos de ellos: «Estudio de la prevalencia en el país de la tuberculosis en el ganado vacuno, particularmente de lechería». A este respecto conviene mencionar que no obstante que el estudio fué iniciado hace dos meses y medio a lo sumo, se han efectuado un total de 316 reacciones de tuberculina distribuídas así: 241 en San José, 50 en Cañas y 25 en Liberia. Hasta la hora los resultados obtenidos han sido muy favorables. De todas las pruebas subcutáneas verificadas en ganado vacuno, sólo una ha dado resultado positivo.

Simultáneamente se está efectuando otro estudio sobre la «Prevalencia en nuestro país de la tuberculosis en las aves de corral». Hasta ahora contamos con 118 reacciones de tuberculina aviaria, habiendo reaccionado 8 de las 118 aves examinadas.

Otro estudio de tanta trascendencia como los anteriores que está realizando esta Sección, es la prevalencia de vermes nematodos en el ganado. Desde octubre en que se dió comienzo a este trabajo y hasta la fecha, es decir, en algo menos de tres meses, se han efectuado ya 1044 exámenes de heces. Asimismo y en conexión con el estudio anterior han sido efectuados por esta Sección 217 exámenes de sangre, para el establecimiento de una fórmula leucocitaria normal en el ganado del país, fórmula cuyo conocimiento es de gran utilidad para el diagnóstico. Se ha dado también principio a la búsqueda de una vacuna para proteger el ganado contra la infección de bacilos necróticos, y algunas formas de pseudo tuberculosis producidas por el bacilo Preisz–Nocard.

EXTENSION AGRICOLA—CONSULTAS, PUBLICACIONES ETC.

En lo referente a los trabajos de extensión y divulgación agrícolas, creo haber satisfecho en gran parte a las espectaciones, si se considera las facilidades con que para esos fines se dispuso durante el presente año.

El número de consultas y cartas recibidas durante el año suman en total a 490. Esas comunicaciones fueron atendidas de acuerdo con el asunto de que trataban, por las diferentes secciones, y un gran número de ellas, aproximadamente 200 o más, fueron contestadas directamente por la Dirección.

El número total de cartas recibidas por este Centro suma a 668 en el año.

Durante el presente año hemos distribuído entre escuelas, caminos públicos etc., 3500 plantas.

Se han distribuído 36 variedades de semillas de hortaliza entre las escuelas rurales y pequeños agricultores de diversas partes del país, y se ha continuado distribuyendo semilla de caña de azúcar. Hemos establecido canje de semillas y plantas con el exterior, habiendo remitido 10 paquetes de semillas y 7 de plantas vivas, y recibido en cambio 63 paquetes de semillas y 19 plantas vivas. Es sensible que este servicio de canje de semillas y plantas, por falta de material apropiado, así como de medios para conseguirlo, no nos fué posible intensificarlo como hubiéramos deseado para bien de este Centro.

Para combatir la muy nociva mosca prieta tan diseminada de todos nuestros citrus, se trajeron de Cuba y Panamá colonias del parásito de la mosca prieta, *Eretmocerus serius Silv.*, se propagaron y se distribuyeron colonias de este benéfico insecto a 35 personas radicadas en no menos de 15 diferentes localidades, habiendo prosperado por fortuna gran número de las colonias establecidas por este Centro. La introducción y establecimiento de este importante insecto, medio muy eficaz para controlar la mosca prieta, costó a Cuba alrededor de $ 20,000.00.

La Sección de *Patología Animal* también ha colaborado en forma muy apreciable en los trabajos de extensión agrícola que el Centro ha ejecutado en el presente año. Han sido atendidas por esta Sección 138 consultas, extendido 21 recetas, efectuado 90 tratamientos de animales, practicado 706 vacunaciones contra pierna negra, antrax, distemper equino, distemper canino y difteria aviaria; ha aplicado 7 inyecciones curativas, efectuado 10 operaciones corrientes de cirugía, hecho 10 inspecciones sanitarias a rastros, 20 visitas a fincas y tres conferencias sobre Patología Animal en diversos lugares.

A cargo de la Sección de *Patología Vegetal* ha estado todo el servicio de consultas y exámenes pertinentes, y que suman 47 exámenes de plantas.

El servicio de Sanidad Vegetal creado por el decreto Nº 14 de 8 de noviembre de 1929, ha fungido como un recargo no retribuído de la Sección referida, desde octubre del presente año. Este servicio es uno de los más molestos y delicados que tiene esta Institución, por tratarse de la inspección de plantas y semillas introducidas al país, con el fin de evitar la entrada a nuestro territorio de enfermedades vegetales.

Nos ha causado muchos sinsabores la falta de comprensión de la mayoría de los importadores, para quienes la pérdida de una planta enferma al ser decomisada e incinerada por el servicio de Sanidad Vegetal, en acatamiento de la ley en su artículo 3º, significa una pérdida insoportable e injustificable a todas luces. Es sensible que tengan un concepto tan equívoco, en vez del que debieran tener; una planta enferma que se siembra tiene pocas probabilidades de prosperar, mientras que por el contrario muchas probabilidades tiene de ser causante por el contagio que ofrece, de la muerte de las plantas que estando sanas son susceptibles a la misma enfermedad.

Durante el presente año han sido controladas por este Centro, 90 importaciones procedentes de 15 diferentes países, con un total de 20,772 plantas y bulbos, resultando en mal estado 217 de las examinadas.

Conviene por lo serio y delicado de este servicio, reglamentar debidamente el decreto que lo creó y dar al Centro todos los medios y apoyo necesarios para operar debidamente el mencionado servicio. En breve me será grato presentar a su elevado criterio un estudio minucioso sobre el particular, para reformar y reglamentar la ley que regula la introducción de plantas, bulbos, semillas, etc., al país.

En lo referente a divulgación, publicaciones, etc. puedo decir: durante el año de 1934 el número de personas e instituciones del país a quienes se les ha enviado nuestras publicaciones, asciende a 1250 y a 264 el número de instituciones y particulares en el exterior, componiendo ambos un total de 1514.

El Centro mantiene servicio de canje de publicaciones con 223 instituciones y personas del exterior; y con 5 del interior. Durante el año se han publicado dos boletines y un boletín popular; se han hecho en polígrafo para la distribución en el país 20 circulares; se tienen en preparación para publicar durante los primeros meses del año venidero 4 boletines técnicos y varios boletines populares.

El número de publicaciones agrícolas recibidas en el presente y que han de engrosar la biblioteca de esta Institución, única en su género en el país, ascienden a 685 ejemplares procedentes de 31 países distintos.

OTRAS FUNCIONES ADSCRITAS A LA DIRECCION DEL CENTRO NACIONAL DE AGRICULTURA

Por decreto Nº 121 del 20 de julio de 1933 fué creado el Instituto de Defensa del Café de Costa Rica, cabiéndole el honor a la Dirección de este Centro de presidir la Sección Técnica.

En vista de que dicha Sección del Instituto fué establecida el 1º del mes de diciembre, no es sino hasta nueva oportunidad que me será grato informar a esa Secretaría de la labor realizada por la Sección que presido. En esta ocasión sólo puedo manifestar al señor Secretario de Fomento y Presidente del Instituto del Café, que en los pocos días que la Sección lleva de existir, hemos formulado gran parte de nuestro programa de trabajo y plan de acción, que ha sido presentado, aprobado y aceptado jubilosamente por la Dirección del Instituto, quien con un entusiasmo marcado al apreciar la importancia del trabajo que estamos a punto de iniciar, ha facultado a la Sección Técnica para valerse de la ayuda necesaria para verificar los trabajos proyectados.

COLONIA AGRICOLA DE POCOCI

Le ha cabido el honor a esta Dirección de colaborar en la Administración de la Colonia Agrícola de Pococí, creada por el Congreso de la República en el año de 1930, pues la Junta Adjudicadora de lotes de dicha Colonia Agrícola, ha estado integrada desde el 4 de setiembre de 1933 hasta la fecha, por los señores Abelardo

Quesada Chacón, don Víctor Manuel Rodríguez y su servidor actuando como Presidente de la referida Junta.

Ha estado a cargo de esta Junta el estudio y tramitación de solicitudes de lotes de la Colonia, habiendo efectuado desde el 5 de setiembre de 1933 hasta el 31 de diciembre de 1934, 46 sesiones para conocer, estudiar y resolver las numerosas solicitudes formales, cartas, consultas, renuncias de lotes, etc.

Me es muy grato y honroso ofrecer a esa superioridad los siguientes datos tomados del trabajo realizado por esta Junta:

Solicitudes estudiadas	615	
Solicitudes adjudicadas	130	
Solicitudes no adjudicadas por carecer de los requisitos legales unas, y otras por no haber lotes disponibles para nuevas adjudicaciones	162	
Comunicaciones remitidas:		
Secretaría de Fomento	34	
Jefe de la Colonia	31	
Colonos	26	91
Comunicaciones recibidas:		
Dependencias oficiales	17	
Jefe de la Colonia	17	
Colonos	23	57
Total		148

Con la experiencia adquirida en el desempeño de su cargo, la Junta Adjudicadora de la Colonia Agrícola de Pococí, con el debido respeto se toma la libertad de ofrecer al señor Secretario de Fomento algunas sugestiones, que tal vez, salvo su mejor criterio, podrían tomarse en cuenta para la creación y buen funcionamiento de nuevas colonias agrícolas:

1) A fin de que las colonias que se proyecten en el futuro sean de efectivo provecho nacional, es preciso determinar qué es lo que el país necesita producir en mayores cantidades, para asegurar su equilibrio y prosperidad económica.

2) Determinando lo que urge y conviene producir, se debe escoger la localidad más apropiada para ello mediante un estudio minucioso de las condiciones naturales del lugar, mercados que han de absorber la producción de las colonias, facilidades de comunicación, etc.

3) El auxilio que el Estado proporcionará a los colonos mientras éstos pueden sostenerse y sostener a sus familias, con el producto de su trabajo, no puede fijarse antes de estudiar debidamente el tiempo y los medios que en cada localidad serían necesarios para ello. Las diferencias en condiciones naturales y clima de distintos lugares, determinan la naturaleza de la producción agrícola, en lo referente a clases de productos posibles y tiempo en que pueden obtenerse. Lo que para una colonia puede considerarse como auxilio completo, puede para otra ser insuficiente, y esta circunstancia ser la causa de la muerte de ella y de la pérdida de efectivo del Estado.

4) Asimismo, la extensión de las parcelas a que tendrán derecho los colonos debiera fijarse de acuerdo con la base de actividades agrícolas a que se dedicará cada colonia, y el apoyo material que el Estado ha de proporcionar a cada colono para que se establezca.

Es evidente que si la clase de cultivos más recomendables en una colonia, requieren mucha atención personal y no menos auxilios materiales, la extensión

de las parcelas en que dicha colonia debe dividirse ha de ser menor que lo que sería conveniente para otra en donde las clases de cultivos son menos exigentes en cuanto a atención, y pueden por lo tanto hacerse en mayor escala.

5) A igualdad de condiciones legales entre los solicitantes de lotes, conviene dar preferencia a los que estén experimentados en labores agrícolas. Sólo así podrá asegurarse para las colonias una población estable.

Es grande el número de obreros que solicitaron lotes de la Colonia de Pococí, y bastantes los que por reunir las condiciones que la ley establecía, obtuvieron la adjudicación solicitada. De estas personas muchas no fueron ni a tomar posesión de sus respectivas parcelas. Otros se trasladaron a la colonia, pero regresaron sin haber conocido los lotes que se les había adjudicado; otros tomaron posesión de las parcelas que les correspondía, pero pronto después las abandonaron, a excepción de un menor número que permanecieron, pero que a consecuencia de su poca experiencia en labores agrícolas, han tenido que tropezar con gran número de dificultades.

6) El establecimiento de escuelas agrarias y campos de experimentación, dotados de medios adecuados para su funcionamiento, son una verdadera necesidad.

Es mucho el dinero que se gasta sin provecho, y mucha la desmoralización que nace en las colonias, cuando cada ocupante, por falta de conocimientos y de una dirección técnica, pierde su tiempo y sus fuerzas en ensayos de resultados negativos.

7) Es probable que el establecimiento de una buena colonia agrícola tomando en consideración todos los factores de importancia para su formación y funcionamiento, sirva no sólo de ejemplo para el establecimiento de otras, sino que también pueda suplir con el tiempo elementos buenos y útiles para establecerlas y desarrollarlas.

Es el sentir de esta Junta, que de gran beneficio sería para el país el perfeccionamiento de la Colonia de Pococí, de modo que ésta, que es la única que hasta la fecha ha prevalecido en el país, pueda servir de ejemplo para las colonizaciones futuras.

Señor Secretario: antes de poner en conocimiento de Ud. los informes detallados de trabajo, que los jefes de las distintas secciones han rendido a esta Dirección, me permitiré, con el debido respeto, hocer algunas indicaciones urgentes para la buena marcha futura del Centro Nacional de Agricultura.

Se hace indispensable la ampliación de los edificios de esta Institución, para dar cabida a sus crecientes actividades. La construcción de un nuevo edificio para alojar debidamente las diversas dependencias de este Centro, es algo que debe merecer ya una seria consideración, puesto que a más de ser estrechos los locales de que se dispone en la actualidad, figura uno de ellos en estado ruinoso, la antigua casa de Macaya, que hasta la fecha ha servido, por ser más espacioso, de edificio central, pero que como Ud. habrá visto, por el pésimo estado en que se encuentra, es de dudar que merezca una reparación, y en las condiciones que se halla resulta pequeño, incómodo y peligroso.

Es de urgente necesidad terminar la construcción y equipar debidamente el edificio destinado para la Sección de Agronomía, suspendida hace más de tres años aproximadamente.

La extensión de la finca de experimentación de este Centro es muy limitada. Las experiencias que se efectúan tienen que hacerse en muy pequeña escala, y esta circunstancia resta a los resultados obtenidos de los estudios conducidos, una buena parte de su valor para el país.

Para el buen funcionamiento de esta dependencia en el año próximo, esta Dirección elevó a su conocimiento el 2 de setiembre de 1934, por oficio Nº 3642, un nuevo proyecto de presupuesto, que espero habrá de recibir su aprobación, pues se hacen indispensables las reformas que en él se introdujeron.

Haciendo constancia formal de mi inmensa gratitud para el personal de esta Institución, por su franca y abnegada cooperación, doy las gracias al señor Secretario de Fomento y por su digno medio, al Poder Ejecutivo y al Congreso Constitucional, por el mucho interés que siempre se han tomado por todo lo que significa mejoramiento y provecho para este Centro.

Con toda consideración me suscribo del señor Secretario muy atento y seguro servidor,

RAFAEL A. CHAVARRÍA F.
Director Centro Nacional Agricultura

INFORME DE LA SECRETARIA

San Pedro de Montes de Oca, 11 de enero de 1935.

Señor Director del Centro Nacional de Agricultura
S. O.

Señor Director:

Tengo el honor de rendir a Ud. el informe anual que a esta Secretaría corresponde.

He de advertir a Ud. que yo tomé posesión de mi cargo el día primero de diciembre de 1934, estando durante todo el resto del año a cargo del Ing. don Carlos Enrique Alfaro.

Al cuidado de esta Secretaría ha estado todo lo relacionado con los profesores, actas, títulos, matrículas, horarios, correspondencia y muchos otros detalles más de la Escuela Nacional de Agricultura. También la atención de las visitas, consultas, pedidos, etc.; la distribución de semillas, plantas e insecticidas para experiencias agrícolas; y también las listas de servicio y los giros del personal.

A cargo de la Contaduría ha estado el control de las entradas y salidas de dinero; las planillas de peones, la venta de productos agrícolas, y los gastos necesarios de las diferentes secciones.

SECRETARIA

La matrícula, como de costumbre se abrió el 1º de marzo y las clases comenzaron el 15 del mismo mes con un total de 51 alumnos distribuídos así: 17 en 1er. año, 16 en 2º año, 11 en 3er. año, y 7 en 4º año.

De los alumnos de primer año, con la excepción de dos, todos son bachilleres y se hicieron esas dos excepciones por ser alumnos que estuvieron como oyentes durante todo el año anterior, con la esperanza de poder entrar el año siguiente, ya que no existía la cláusula del bachillerato para poder ingresar a la Escuela.

De esos 51 alumnos matriculados, sólo tres se retiraron durante el curso, uno por motivo de viaje, y otro que fué expulsado de la Institución.

De estos tres alumnos retirados uno pertenecía al 2º año y dos al 1º.

Fueron reprobados durante el curso 9 alumnos, de los cuales pertenecen 2 al primer año, 6 al segundo año y uno al tercer año, todos con derecho a presentar sus exámenes en marzo de 1935.

Actas y títulos

En esta Secretaría se llevan dos libros de actas, uno para exámenes de graduación como ingenieros y otro para los consejos de profesores.

Los días 5 de noviembre y 12 de diciembre de 1934, presentaron sus exámenes orales de graduación y sus tesis escritas reglamentarias, los estudiantes Armando Echeverría Morales y Edwin Navarro Bolandi. Dichas pruebas fueron aceptadas por el tribunal nombrado al efecto, procediéndose inmediatamente a otorgarles el título de ingeniero agrónomo a dichos señores.

También por haber llenado los requisitos necesarios, el consejo de profesores reunido el día 26 de abril, 28 de octubre, 27 y 29 de noviembre de 1934, acordó otorgar el título de Bachiller en Ciencias Agrícolas a los estudiantes que cursaron satisfactoriamente el tercer año e hicieron sus prácticas de reglamento en el campo, señores Mario Rodríguez, Francisco Seravalli, Hugo Carvajal C., Oscar Padilla J., Rodrigo J. Pinto y Oscar Rodríguez.

Correspondencia

La correspondencia que a esta oficina toca que atender, son consultas de los padres de familia, peticiones para la adjudicación de becas a estudiantes pobres y de lugares apartados del país, etc., además comunicar los acuerdos tomados en los consejos de profesores y tantos otros pormenores que tienen relación con esta oficina.

Atención de visitas y consultas

Gran número de visitas han sido atendidas por esta Secretaría. En el libro que el anterior Secretario señor Alfaro llevaba, aparecen 121 personas, fuera de muchas otras que se olvidaron de firmar. El objeto de las visitas es el de darse cuenta de los cultivos y experimentos realizados por los diferentes jefes de secciones, así como para observar los métodos especiales en el cultivo del café, cultivo y atención de las variedades de caña importadas, las cuales están en experimentación; diferentes clases de injertos en árboles frutales; la cría de gallinas de razas puras, etc.

Contaduría

La Contaduría está también a cargo del Secretario, y es una de las ocupaciones que más cuidado y tiempo necesitan.

Es mi deber notificarle a usted que da gusto el orden y minuciosidad con que fueron llevadas las cuentas de este Centro, por el anterior Secretario ingeniero don Carlos E. Alfaro.

A continuación haré un resumen de todas las entradas y salidas habidas durante el año.

El trabajo consiste en llevar un control absoluto y detallado de las entradas y salidas del dinero.

Los ingresos consisten en lo siguiente: Suplido por la Pagaduría Nacional de la partida «Atención de la finca», ₡ 100.00 (cien colones) semanales; venta de los productos en las diferentes secciones, especificadas en el balance final. Laboratorio de Química: análisis efectuados a particulares; alquiler de una casa, ₡ 40.00 (cuarenta colones) mensuales; derechos de laboratorio del alumnado; derechos de título de ingeniero; granja avícola, etc.

Para cada entrada se extiende su correspondiente recibo, quedando en esta oficina una copia como comprobante y al interesado se le da el original.

Los egresos consisten en el pago semanal de las planillas de este Centro y muchos otros gastos que se presentan y que en la mayoría de los casos son de urgente necesidad.

Cada uno de estos gastos está debidamente detallado en el informe de los egresos que a continuación hago; y también para cada gasto se hace una cuenta cancelada y que están archivadas y a la orden de quien quiera enterarse del uso de estos dineros.

Del 1º de enero al 31 de diciembre de 1934.

Ingresos

Saldo en caja al 31 de diciembre de 1933	₡	533 10
Suplido por la Pagaduría Nacional de la partida «Atención de la finca»		4525 00
Venta de árboles frutales		2311 70
Granja avícola		540 35
Venta árboles frutales y ornamentales		622 75
Venta de frutas		92 80
Venta de hortalizas		418 25
Venta de caña		72 10
Venta de insecticidas		112 40

Venta café de la finca	₡	1821 75
Venta de un estañón vacío		8 00
Venta Sección Agronomía		110 00
Venta Patología		33 00
Laboratorio Químico, análisis efectuados a particulares		1878 50
Guillermo Lahmann, alquiler de casa durante 1934		440 00
Derechos de Laboratorio del alumnado		1390 00
Pastos		14 00
Azadas Rapid		5 00
Pinzas para destorsalar		1 00
Anuncios en el boletín técnico		100 00
Depósito para fletes de ferrocarril		2 00
Armando Echeverría y Edwin Navarro, derechos examen		100 00
Almácigo de café		6 00
Total	₡	15137 70

EGRESOS

Saldo al 31 de diciembre de 1934	₡	1849 85
Planilla de peones para la atención de la finca		9545 15
Gastos de la Granja Avícola		1212 95
Sección Frutícola		400 95
Sección Forestal		226 90
Sección de Agronomía		192 10
Sección de Patología		85 40
Sección de Publicaciones		47 25
Hortalizas		15 00
Repuestos del camión		89 60
Suscrición de La Tribuna y Diario de Costa Rica		72 00
Flete de ferrocarril, envío a hijos de Fed. Sobrado		2 00
Tiquetes del tranvía para viajes del portero		93 50
Oficinas		329 60
Laboratorios		312 60
Insecticidas		15 75
Reparación de los edificios		30 65
Sirena eléctrica y accesorios		154 00
Cancelación de un saldo pendiente en la Librería Alsina		37 25
Sello blanco y nombre manuscrito en los diplomas de Armando Echeverría y Edwin Navarro		25 00
José J. Alpízar, su cuenta por dar clases de química mineral y del carbón durante los meses de agosto, setiembre, octubre, noviembre y quince días de diciembre, y servicios prestados en el Laboratorio de Química		360 00
Saldo cuenta La Motte Chemical Products Company		1 60
Envío de microscopios a los Estados Unidos para reparar		38 60
Total	₡	15137 70

Dejo en esta forma rendido el informe de las labores de esta oficina durante el curso de 1934, y me es grato repetirme de Ud. su atento y seguro servidor,

ARMANDO ECHEVERRÍA M.
Secretario Contador

NOTA.– Por haberse publicado en folleto, no se inserta lo demás.

Teatro Nacional

San José, 10 de enero de 1935.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento
Licenciado don Leon Cortés
Pte.

Muy señor mío:

Con el más vivo placer me permito hoy, en cumplimiento de lo que al respecto ordena la ley, informar a esa Secretaría de su digno cargo sobre la marcha' movimiento y demás actividades propias, llevadas a cabo en el Teatro Nacional' importante centro de cultura y de arte puesto a nuestro cuidado, y en el cual sin reparo, nos cabe la satisfacción de decir, hemos creído corresponder a la confianza y excelente buena voluntad con que esa Secretaría nos ha distinguido en toda ocasión; prueba grande de confianza que siempre habremos de agradecer y de estimar en lo mucho que ella vale, siendo en sí el mejor y más valioso estímulo para continuar con el mismo entusiasmo y actividad atendiendo los intereses y valores de nuestro grande y bello coliseo, así como su conservación y mejoramiento en todas sus dependencias; pues, que, cada día arraiga más en nuestro espíritu la convicción firme de que sólo con estas energías puestas íntegramente al servicio del establecimiento que se nos ha confiado, podremos conservar la joya preciosa que representa para todos los costarricenses el Teatro Nacional, considerado por el afecto y el culto que él nos despierta como el mejor centro del arte y de la cultura de nuestra patria; y con justicia, porque si Costa Rica se vanagloria de su refinamiento espiritual, de su cultura, de su amplia preparación intelectiva y de su educación general, como entidad colectiva de pueblo civilizado, buena parte corresponde a los ópimos frutos cosechados en la labor cívica, literaria, artística, espiritual y ética que ha tenido por estrado, por tribuna y por escena el tinglado de nuestro bello Coliseo y por Sala Magna la de este suntuoso Templo, bajo cuya bóveda ha resonado armoniosamente la palabra docta de los eruditos, de los Maestros, de los tribunos; el acento dulce y acariciador de los artistas, de los músicos, de los poetas y de los más destacados intelectuales del país y en mejores oportunidades, la de distinguidos elementos extranjeros, quienes de tal manera sugerente y útil nos han ofrecido el manjar diáfano de su ilustración y de su talento, haciendo de nuestro medio el centro de sus actividades y labores intelectuales que mucho han contribuído a formar la conciencia recta y cumplida de nuestra ciudadanía, en todos los aspectos y en todos los órdenes del trabajo y del pensamiento; de la idea mejor diríamos; porque de doctrina sabia, sana y útil como que ha de ser prédica de verdad, se construyen los grandes valores de la República y del arte, en todas sus múltiples formas. Tal debe ser el sentido del Teatro: campo de experimentación moral, de cultura, de civismo, de virtud, de progreso intelectual, de análisis justo de costumbres, de tradiciones, de vicios y de lacras para destruir y combatir éstos y exaltar y dignificar aquéllas, hasta convertirlas en base firme y robusta de la estructura íntima de nuestro pueblo, tan dúctil y sumiso a las corrientes del bien, por naturaleza o por principio de su propia virtud atávica de raza no contaminada, y como tal, comprensiva de los altos ideales de la humanidad y de la Patria a cuyo servicio ha puesto el mejor y más sano contingente de su espíritu y de su energía.

Y, si tal decimos, es porque ése fué el sentido que dieron al teatro los pueblos antiguos, que vieron en él el más hermoso y atractivo y eficaz medio para llevar hasta lo íntimo de sus masas la cultura, educación y patriotismo de que blasona-

ron, dando ejemplo a toda posteridad de sus grandes propósitos y de lo avanzado de su cultura estética; cimiento de todo progreso porque de la visión de lo bello y de lo ideal nace como consecuencia inmediata la luz creadora de las nobles y altas ambiciones que forman y hacen fuertes a las naciones.

Grecia educó a su pueblo y lo hizo inmortal y señor del arte y de la fuerza por medio del Teatro; allí sus egregios artistas y comediantes y poetas y escritores y filósofos dijeron a sus conciudadanos su lección sabia y fecunda: le enseñaron la mejor y más pura de las virtudes; allí le dieron ejemplo de patriotismo, allí le mostraron las supremas verdades de la vida, lo hermoso y bello de las artes y del espíritu; allí, pues, pusieron a sus ojos ávidos de emoción el cuadro deslumbrante y magnífico de todas sus glorias, de todas sus grandezas y de todas las maravillas de su ingenio, de su pensamiento y de su divina comprensión del ideal, que les ha conducido a nuestros días como al más alto y perfecto exponente de cultura.

Así la Grecia eterna domina aún el mundo del arte y del espíritu, ofreciéndose como perpetua e inagotable fuente de gracia a todos cuantos sienten en el corazón la dulce inquietud del saber, del sacrificio, del apostolado que entraña en sí todo avance hacia los ideales generosos de la humanidad siempre en vías de mejoramiento y depuración, porque, como los acéanos, no tiene un solo instante de quietud, mirando siempre hacia adelante, en procura de ampliar sus dominios.

En el curso del año de que informamos, nuestro Teatro Nacional ha cumplido de una manera cierta su misión, dentro del radio de sus posibilidades y los medios de nuestra cultura. Los actos verificados en su recinto responden todos a ese elocuente sentimiento de progreso, de educación y de mejoramiento artístico en todas sus diferentes fases. Ellos son el mejor exponente de cuanto en ese campo propicio del arte puede ofrecer nuestra cultura siempre ansiosa de renovaciones espirituales que vayan conformando su más robusta y consciente estructura moral, artística y estética; porque todos los espectáculos verificados en el Teatro durante el año a que se contrae este informe han tenido en ese sentido, el mejor acierto de moralidad y de cultura como bien puede observarse del detalle que a continuación se expresa y que a su debido tiempo fueron autorizados por la honorable Junta de Conservación, en la actualidad integrada por los distinguidos caballeros doctor don Vicente Castro Cervantes, don Alfredo Mata, ingeniero don Teodorico Quirós y don Ernesto Castro Fernández, quienes en todo instante han estado atentos a la vigilancia, urgencias y buena marcha del establecimiento, así como a su conservación; siendo muy de verdad digna de elogio tal actitud, que sólo inquietudes les acarrea, puesto que sus cargos no tienen remuneración de ninguna naturaleza y sí múltiples responsabilidades morales, puesto que su anuencia para los actos que han de verificarse en el Teatro han de merecer por anticipo su aprobación. Pero, su criterio siempre alerta y celoso de la misión educacional que éste ha de cumplir en todo momento y circunstancia les ha puesto a salvo de fracasos y de contratiempos molestos en ese sentido; porque, a decir verdad, las representaciones habidas y los actos de diversa índole verificados en el Teatro han llenado por entero los más severos principios de cultura. Ellos se desarrollaron así:

Enero 5.—Matinée Infantil preparado por la gentileza y abnegación de las distinguidas damas de nuestra capital doña Julia Mangel de Woodbridge y doña Tule Castro de Crespi, a beneficio de los pobres vergonzantes de esta ciudad, con la magnífica colaboración artística de elementos de nuestra sociedad y el contingente generoso de la distinguida señorita Gladys Ponton de Arce, quien preparó un selecto grupo de encantadoras niñitas para ejecutar bellísimos bailes clásicos, que le merecieron a la culta maestra del arte coreográfico los más cálidos aplausos y entusiastas elogios. Este acto de carácter de beneficencia produjo a las señoras que lo organizaron la suma de ₡ 1400.00, suma con la cual pudieron realizar la obra generosa que las indujo a la preparación de este acto hermoso y simpático.

Julio 7.—El Teatro fué concedido a los señores don Manuel de la Cruz González y don Gilberto Murillo para llevar a escena una revista de la cual son autores

los propios señores González y Murillo: Revista Katarina, letra de González y música de Murillo; pieza que fué un exponente de los buenos esfuerzos que por el adelanto del arte, de la música y de la literatura teatral, realizan nuestros jóvenes intelectuales aficionados a estas labores.

La Revista Katarina fué un ensayo escénico de mucho mérito, musical y literario, que aplaudió con entusiasmo nuestro público y que por su valor artístico mereció repetirse en otra nueva oportunidad.

Las dos representaciones de la Revista Katarina verificadas, la primera el 7 de julio y la segunda el 8 del mismo mes, produjeron la suma de ₡ 1815.00.

10 de julio.—La Junta de Conservación del Teatro lo concedió a la señora Directora de la Escuela República del Perú, para una matinée a beneficio del Oratorio Festivo de Don Bosco, en la cual se pusieron en escena bellos y delicados números escolares, interpretados por las mismas alumnas del plantel. Esta fiesta infantil produjo la suma de ₡ 316.00, que fueron destinados al socorro de aquel instituto de caridad y de enseñanza que tan altos fines sociales se propone realizar en pro de nuestras clases desvalidas y pobres; principalmente dentro de la niñez y de la juventud, que tan urgentes medios requieren para salvarse de los rigores del hambre, de la miseria y del dolor, experimentados en los propios hogares, pero mitigados gracias a la acción benéfica de esta noble y muy cristiana institución de caridad fundada en nuestra República por los abnegados hijos de Don Juan Bosco: figura de santidad venerada en los altares de la fe y glorificada en el mundo por lo hermoso, bello y puro de su apostolado de amor y de caridad.

Agosto 31.—Inicia su importante serie de conferencias sociales y filosóficas el sabio doctor Jinarajadasa: destacado y alto valor intelectual, de sólida y vasta preparación filosófica, que le hace llamar con justicia Maestro, porque su ciencia y su apostolado espiritual le colocan en un plano de superioridad desde el cual su figura de pensador y de filósofo se hace merecedora a toda lisonja y a todo elogio.

Las importantes conferencias del doctor Jinarajadasa, que versaron sobre diferentes tópicos científicos, sociales y filosóficos, fueron sin reparo una serie hermosa y útil de sana doctrina, de bellos predicamentos y de más hermosos principios de humanidad y de fraternidad, dignas del verbo del sabio Maestro que sólo palabras de paz y de justicia y de verdad sabe decir a los cultos auditorios que lo escuchan y que, por razón de su mismo credo filosófico, le admiran y exaltan con calor y entusiasmo sincero.

Las conferencias del doctor Jinarajadasa fueron, por su índole, de carácter gratuito y a ellas asistieron no solamente los afiliados a las doctrinas teosóficas, que en primer término expuso el erudito doctor, sino también gran público de todas las clases sociales, que le escuchó con el mayor respeto y simpatía.

Esas conferencias se verificaron durante las noches del 31 de agosto, 5, 7 y 11 de setiembre, y de ellas quedó el grato recuerdo de las suaves enseñanzas, nobles propósitos y bellos ideales de fraternidad y de unión entre todos los hombres, que el Maestro predicó; pues, que, el doctor Jinarajadasa ha hecho de su causa un apostolado y un sacerdocio laico, que como toda clase de ideas y de doctrinas tiene sus afiliados y sus adeptos, más los había de tener ésta que procura a los hombres estudios filosóficos, las investigaciones históricas, la armonía y la paz de todos los espíritus y los más diáfanos preceptos morales, que, dentro de cualquier doctrina filosófica o religiosa ha de ser siempre el más hermoso ministerio que pudiera ejercer el hombre, con mayor razón éstos que, alumbrados por la viva luz de la inteligencia y la bondad de espíritu, saben imponerse, en bien de la humanidad tal misión, abrazando el camino del sacrificio.

Setiembre 1º—Los Maestros don Julio Fonseca, don Roberto Cantillano y don José Daniel Zúñiga, ejecutan el espléndido Concierto de Música Criolla, preparado con todo esmero y justo criterio artístico, con motivos regionales guanacastecos, de cuyas aldeas y pueblos extrajeron los distinguidos profesores las bellas selecciones musicales que escuchamos y que de manera tan sonora y espon-

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
BIBLIOTECA
República de Costa Rica

tánea aplaudió nuestro público en la noche de que hacemos cita; porque hasta entonces no se dió cuenta exacta de los tesoros artísticos y musicales que encierran las sencillas cantatas que alegraron las viejas campiñas y llanos interminables de nuestra región del Guanacaste, en donde aún se conservan incólumes las tradiciones y costumbres de otros remotos tiempos, fecundos en esta clase de manifestaciones artísticas que brotan de sus prados como fruto delicado de sus sentimientos, de su ternura, de su alma jovial y rústica, capaz siempre de sentir muy hondo las emociones que despierta la visión de sus campos, de sus ríos, de sus llanuras y de todo cuanto le rodea, al par que sus propios sentimientos, sus amores, sus afectos y sus tristezas; pues todo se resume y comprende en la intensidad lírica de estas músicas sencillas y tiernas que los maestros ya citados nos ofrecieron en la noche del 1° de setiembre, y que ellos, con su acuciosidad y entusiasmo sin límites por estas labores de efectiva utilidad para la cultura musical del país preparaban, pues, que de allí, de esos pequeños brotes regionales, de esas dulces armonías y pastoriles sones podríamos decir nació esta corriente de asimilación artística que domina nuestros pueblos; porque a decir verdad, nuestro pueblo es poderosamente sensitivo, y todos esos sentimientos y emociones ha sabido traducirlos y expresarlos en sus músicas; unas tiernas, melancólicas, románticas; otras agrestes y puras como las frondas primorosas de sus campos y de sus montañas; otras bélicas y ungidas de bravos hervores patriótico., pero todas plenas de inspiración y de poesía; poesía nativa; sin ficciones de ninguna naturaleza, diáfana y fresca como los arroyuelos y en la cual nuestros campesinos encontraron la clave todopoderosa para manifestar y poner de relieve sus grandes pasiones, sus afectos, sus anhelos y sus esperanzas.

Eso de hermoso y de bello tiene la labor consciente y a la vez patriótica que han realizado los señores Fonseca, Cantillano y Zúñiga; salvar del olvido y del completo abandono la obra artística no por sencilla menos meritoria de nuestros hermanos de aquella región que hoy, por la constancia y fervor de estos maestros hemos logrado apreciar en su justo mérito y en lo que también hemos a un mismo tiempo encontrado verdaderos tesoros líricos porque no otra cosa podríamos decir de joyitas del valor poético y rítmico de «Indio Enamorado», preciosa danza de ritmos indígenas, que sobrepasa toda belleza y todo elogio; canto de dulzura angélica de «Coyotillo», de «Ay tutuy» y de «Pajarito Chichiltote», así como también de la mayoría de los selectos números de canto, baile y música, que escuchamos con verdadera sorpresa en este concierto que nos ofrecieron los citados profesores, quienes han cumplido de verdad con un sagrado deber, cual es el de haber librado del perpetuo silencio, la cítara y la vida campesina que con tan dulces armonías vibró en otras pasadas épocas en nuestra umbrosa región guanacasteca.

El producto de este concierto, más una matinée que se verificó en la tarde del sábado 8 del mismo mes, fué de ₡ 617.00.

Setiembre 4.—A solicitud del señor Presidente de la República, Lic. don Ricardo Jiménez, la Junta de Conservación puso el Teatro a disposición del eminente doctor don Camilo Barcia Trelles, a fin de que este ilustre catedrático de la Universidad de Salamanca, de paso por Costa Rica, dictara en el Teatro Nacional la serie de conferencias que se proponía pronunciar en la Casa de España, y que fué deseo del señor Presidente escucháramos todos, a más de tributar en esta forma sencilla una muestra de simpatía y de admiración al ilustre maestro de Ciencias Políticas que vino a dejar luz de su pensamiento claro y brillante en medio de nosotros y a decirnos con su palabra serena y reposada los grandes avances del Derecho de Gentes, historia, sus orígenes, sus raigambres y fundamentos al través de los tiempos; desde aquellos lejanos días en que la visión abrasadora del fraile dominico Francisco de Vitoria lo preconizó como la clave de la paz y de la feliz convivencia de todos los pueblos civilizados de la Tierra.

Así diremos que, en pocas oportunidades ha recibido Costa Rica una personalidad de los méritos y de los relieves intelectuales como en esta de que hacemos mención; pues la figura del doctor Camilo Barcia Trelles es de aquellos que, por lo brillante de su actuación literaria y científica, de su talento, de su ilustración y de su palabra, han sabido sin reparo, imponerse, triunfar. Triunfar, no sólo dentro de los límites de la propia patria española sino que también en el radio grande y amplio de la Europa de hoy: núcleo de toda cultura y de todo pensamiento avanzado de la civilización; triunfar en sus centros académicos, científicos, universitarios, intelectuales y artísticos, en donde la figura eminente del Pensador ha recibido el tributo de la admiración y del respeto cumplidos de los más doctos auditorios, que escuchando la sabia y serena palabra del ilustre maestro, como solamente se le llama a pesar de su juventud, han experimentado, al par que la facundia de su lección luminosa, profunda y rítmica y como aquilatada por lo hondo de sus conocimientos y el caudal de su ciencia, la sensación excepcional y extraña de encontrarse frente a uno de los más grandes y legítimos valores intelectuales del mundo actual; pues, que, el prestigio del nombre del doctor Camilo Barcia Trelles, como internacionalista y maestro, como profesor de la misma materia en la Universidad de Oviedo, no alcanza límites. Sus resonantes triunfos en el dominio de estas Ciencias Políticas, sus brillantes estudios alrededor de estas cuestiones, sus arduas y concluyentes investigaciones históricas en torno a los orígenes del Derecho de Gentes en España, le han colocado en primera línea y quizás como el más destacado pensador europeo, en este orden de estudios y en materia de suyo tan delicada y grave como es la que comprende el Derecho Internacional, a cuya doctrina han ceñido su regla de vida todas las naciones cultas de la Tierra, comprendiendo que ella encierra la fórmula más alta y justa y lógica de paz y de feliz convivencia a que pueden aspirar las pueblos, como factores y elementos de una misma sociedad que anhela su dicha, su progreso y su bienestar económico y moral, conforme los cánones que establece la ley, es decir, el Derecho, en sus varias formas y acepciones jurídicas que ha de regular sus actividades interiores y exteriores.

El Dr. Barcia Trelles ha sido uno de los grandes avanzados en el estudio de esta materia o rama del Derecho; el que se refiere al ritmo de respecto y de consideración recíproca que deben guardarse unas con otras las naciones, es decir, el Derecho Internacional o de Gentes. Y sus estudios han sido de verdad tan serios, que bien podríamos asegurar que en su búsqueda, el Dr. Barcia ha llegado a los propios orígenes, a sus fundamentos, a sus más hondas raíces y remotos principios básicos, en cuanto a lo que a España se refiere; y de allí, de ese venero inagotable del Derecho de Gentes Español, ha logrado el ilustre catedrático de la Universidad de Oviedo, dejar en claro y asentada la luz meridiana, la verdad histórica sobre los verdaderos orígenes del Derecho de Gentes, proclamado como norma de vida internacional, desde principios del siglo XV por el sabio y admirable dominico Francisco de Vitoria, el eminente cuanto virtuoso y religioso de la Orden de los Predicadores de Santo Domingo y Rector de la Universidad de Salamanca a quien tanto deben las Ciencias Políticas de la época, y por consiguiente, las de hoy también, inspiradas en el aliento justísimo y sincero de aquellas de que fué doctor el benemérito eclesiástico sobre el cual discurrieron en gran parte las tres notables conferencias del señor Barcia Trelles, que fueron sin duda la franca y resuelta revelación de su brillante personalidad, como pensador, como maestro y filósofo del Derecho, como conferencista y genial doctor del Derecho de Gentes a cuyo triunfo ha consagrado su vida y su entusiasmo, su pensamiento y su acción el eminente doctor a quien nuestra Facultad otorgó, en razón de justicia que le honra, su más alta distinción, declarándolo en solemne asamblea Doctor Honoris Causa, título que será el modesto recuerdo que lleve en sus peregrinaciones el ilustre señor Barcia como tributo de admiración y de respeto que supo ofrecerle nuestra Facultad de Derecho, inspirada en los más leales sentimientos de gratitud

y devoción al eminente y muy ilustre catedrático, y que, por lo espotáneo y modesto de la ofrenda, es tributo que más honra a quien la da que a quien la recibe.

Las brillantes y magníficas conferencios del Dr. Barcia tuvieron lugar, con la asistencia del señor Presidente de la República, durante las noches del 4, 6 y 8 de setiembre, y a ellas concurrió el más selecto y culto auditorio, integrado en su totalidad por miembros destacados del Foro, profesorado de las distintas instituciones de la enseñanza, Clero, Facultades, estudiantes y demás elementos intelectuales de la capital, que acogió la palabra del señor Barcia con ese franco y noble entusiasmo que despiertan las causas del Derecho y de la verdad, y ninguna más hermosa que esta que predica en sus andanzas el esclarecido hijo de España que nos visitó.

Setiembre 22.—El diario de la tarde «La Prensa Libre», en su afán de contribuir a fomentar las buenas costumbres, la modestia y la morigeración en el vestir de nuestras damitas, provocó un concurso de trajes cuyo valor no excediera del precio de cuatro colones. Así fué como, por un precio tan modesto, pudimos apreciar las más variadas y más artísticas formas y estilos de trajes confeccionados por las manos cultas y delicadas de un centenar de distinguidas y virtuosas señoritas de esta ciudad, quienes presentaron sus trabajos, no tanto por su aspiración a los varios premios dispuestos, sino para evidenciar con hechos y realidades efectivas cuánto de bueno y de bonito puede lograrse con tan escaso dinero, y cómo también el lujo es tan sólo una forma vana y peligrosa que azota nuestro medio social sin que de él obtengamos otra cosa que sus fatales consecuencias domésticas, económicas y morales.

La nota simpática que ofreció «La Prensa Libre» con la organización de este concurso bien podíamos llamarla sugerente y hermosa, porque ella nos trajo la convicción íntima de las muchas gracias y habilidades gue adornan a nuestras mujercitas, al extremo de lograr con la ínfima suma de cuatro colones, vestir un traje correcto, hábilmente confeccionado y lleno de gracia, como lo fueron los muchos presentados al concurso y de los que sería labor bien difícil señalar cuál fué ciertamente el mejor y el más bello.

El acto preparado para el otorgamiento de los premios adjudicados por el Jurado calificador de las obras fué asimismo un acto de cultura y de atractivos artísticos, colaborando en él los más prestigiosos elementos capaces de estas funciones, y luego, haciendo la presentación y exponiendo los nobles y hermosos motivos de la fiesta nuestro incomparable escritor don Joaquín Vargas Coto, quien con su palabra fluida y los delicados tonos de su fantasía y su buen decir, supo atraerse la simpatía y el aplauso de la grande concurrencia que llenó esa noche la sala de nuestro coliseo. El producto de esa fiesta social fué de ₡ 1322.00.

Setiembre 26.—A las 10 a. m. tuvo lugar la solemne inauguración del Congreso de Maestros de la República, acto a que concurrieron delegaciones de todas las instituciones de enseñanza del país, convocadas para tratar los delicados asuntos e intereses que corresponden a su alta y generosa misión educacional. Muchos fueron los problemas e iniciativas ampliamente discutidas en esta memorable asamblea del Magisterio de la República; y de ellas debemos esperar magníficos frutos para el desarrollo y mejor engranaje de nuestra enseñanza.

La asamblea eligió, en su primera sesión, el siguiente Directorio: Presidente, Lic. don Lucas Raúl Chacón; Vicepresidente, Lic. don Elías Leiva; Primer Secretario, Prof. don Salvador Umaña; Segundo Secretario, don Marco Tulio Castro, Primera Prosecretaria, señorita Ester de Mezerville; Segunda Prosecretaria, señorita Evangelina Solís. Cuerpo directivo que supo con verdadero tino y prudencia orientar las discusiones de los varios asuntos y proyectos tratados con la mesura y dirección que el interés de ellos merecieron y pue fueron dando, en el curso de las sesiones, la norma de la mejor y más efectiva unión espiritual que estrecha en un solo sentimiento a los maestros y profesores de la República, logrando en esta forma, que pudiéramos llamar fraterna, hacer de verdad labor efectiva y útil en

beneficio de los grandes intereses de nuestra enseñanza, de nuestra juventud, y por consecuencia natural y lógica, a la Patria, que espera de ellos la mayor suma de esfuerzo y abnegación en su apostólica labor, que no es otra que la de preparar los ciudadanos de mañana y los valores futuros de la Patria.

Las asambleas de este Congreso de Maestros verificadas en el Foyer del Teatro durante los días 22, 23, 24, 25, 27, 28 y 29 del mes de setiembre y a ellas asistió, a más de los congresales y demás delegaciones, gran número de elementos intelectuales y profesionales interesados, como buenos costarricenses, en el desarrollo de los asuntos a tratar y de las nuevas iniciativas propuestas.

Setiembre 30.—La generosa y bella iniciativa del Dr. don Antonio Facio en beneficio de los pobres niños tuberculosos o bien propensos al grave mal, y que para honra de Costa Rica tuvo tan admirable y hermosa acogida dentro del espíritu y del corazón de todos, costarricenses y extranjeros que conviven con nosotros, que tan resueltamente acogieron dicho proyecto del distinguido médico, tendiente a la construcción de varios pabellones para asilar o prevenir a los pobres niños enfermos o bien en estudio, no podía, por sus múltiples aspectos morales, ser mejor motivo para que algunas de nuestras caritativas y generosas damas, en quienes domina, por la tierna selección de sus espíritus, los más delicados sentimientos, se dieran presurosas a organizar algunos actos y fiestas a fin de contribuir con el respectivo producto de ellos, a acrecentar los fondos destinados a llevar a la realidad la bella y humanitaria iniciativa del Dr. Facio, lanzada al sentimiento de todos los corazones desde la estación radiodifusora «La Voz del Trópico», en su memorable conferencia al respecto.

Así fué, como la muy distinguida señora doña Loti Taurel de González, la señorita Gladys Pontón de Arce y doña María Rodríguez de Stadthagen organizaron el espléndido festival infantil verificado con el más clamoroso éxito en la tarde del 30 de setiembre, en el Teatro Nacional y en el cual tan brillante participación hubo de tomar la pequeña y admirable artista de once años de edad, Ruth Stadthagen Rodríguez, quien, con sus geniales ejecuciones coreográficas, sus delicadas danzas, sus preciosos bailes típicos y sus exquisitas gracias infantiles, constituyó el mayor triunfo de la fiesta, cuyo producto de ₡ 2286.00 fué a robustecer la caja para la construcción en el Sanatorio Durán, de los pabellones destinados a los pobres niños tuberculosos quizás como consecuencia de sus miserias, de sus fatigas y trabajos y del abandono en que sus humildes vidas se han desarrollado.

Loable en todo sentido fué la labor de estas caritativas damas que de manera tan generosa y expléndida han venido a colaborar de una manera tan efectiva y eficaz la obra humanitaria que se propuso el espíritu infatigable y noble del Dr. Facio.

Octubre 2.—La compañía de aficionados Rumano-Tica, dirigida en su parte musical por el maestro César A. Nieto, y en la escena por el actor genérico Natham Ginter, culto artista de aquella nación, inició su temporada poniendo en escena la bellísima opereta de costumbres rústicas «Boda Rumana», en la cual cupo muy principal participación a nuestro artista José López, quien una vez más ganó los aplausos del público con su notable actuación lírica y las potencias extraordinarias de su voz, fuerte, bien timbrada y de fáciles modulaciones; condiciones éstas que le reservan al joven López un brillante porvenir en el campo del arte escénico a que ha dedicado sus mejores entusiasmos y facultades.

Hemos de decir que esta Compañía de aficionados actuó en nuestro suntuoso Coliseo, concedido por la honorable Junta a los señores Ginter y Nieto como una demostración de estímulo y de aliento en la empresa por ellos iniciada, pues, que, dicha Compañía la integraron en su gran mayoría elementos de nuestro medio, es decir, jóvenes aficionados a las artes del Teatro, y como tales no podríamos nunca esperar de su labor, un acontecimiento ruidoso; muy por el contrario, la Junta estimó, al hacer tal concesión, tan sólo la calidad de esfuerzo y el generoso empeño en bien de las artes y de la música, considerando que su actitud sería

siempre estimada como un estímulo y un aliento para los jóvenes que de manera tan espontánea y entusiasta consagraban a las tareas del teatro sus facultades; facultades decimos, que la hábil dirección de los señores Nieto y Ginter condujo por los caminos ciertos del arte serio, discreto y siempre culto; porque esta primera pieza puesta en escena en la noche del 2 de octubre a que nos referimos, nos dice bien claramente las aspiraciones que se propuso alcanzar aquel simpático grupo de nobles artistas al iniciar su vida lírica.

Este espectáculo que en general fué bien recibido por nuestro público, produjo la suma de ₡ 918.00 que fueron proporcionalmente disribuídos en los jóvenes aficionados, entre los cuales ciertamente encontramos algunos elementos con verdaderas y notables facultades para el teatro, ya por las condiciones expresas de su voz, de su preparación escénica o bien por la espontaneidad y discreción de su labor artística, que consideramos bastante apreciable, dados los escasos y muy raquíticos medios de que se dispone en el país para esta clase de esparcimientos intelectuales y artísticos.

Octubre 12.—Inauguración de la Sexta Exposición de Artes Plásticas de Costa Rica. Acontecimiento magnífico y espléndido, que constituyó en nuestro concepto un verdadero torneo de cultura y de arte, que mucho honra a Costa Rica en primer término y más a sus activos organizadores, hombres de espíritu y de voluntad, que como en otros años lo fueron el ingeniero don Teodorico Quirós, alma mater de estos movimientos artísticos, en colaboración de la estimable señora doña Carlota Brenes de Rizzo, don Manuel de la Cruz González, don Noé Solano, don Gilbert Laporte y don Francisco Salazar.

Las salas de la exposición estuvieron abiertas al público durante todo el curso del mes de octubre, y en ella pudimos admirar las bellezas que producen nuestros artistas, nuestros jóvenes hombres de espíritu y de corazón que han comprendido que no solamente de pan vive el hombre, sino que también hay alimentos espirituales que fortalecen las potencias secretas del hombre para llevarlo en alas de la fantasía y de la inspiración que producen los cuadros vivos de la naturaleza a las altas y diáfanas regiones de la plenitud, de la armonía y de la poesía, sea ésta música, color o ritmo.

La Exposición de Artes Plásticas de Costa Rica clausuró su período, como si dijéramos, con precioso y rico broche de oro, con la velada que tuvo lugar en la noche del 27 del mismo mes de octubre. Espléndido concierto presidido por la Reina de las Artes Plásticas, aclamada como tal, la distinguida señorita Merceditas Beeche Soler, quien con su Corte de Honor otorgó los premios y diplomas a los artistas vencedores en tan hermosa justa de arte, que lo fueron en esta nueva oportunidad, los señores don Francisco Zúñiga, primer premio en pintura; don Manuel de la Cruz González Luján, segundo premio; señora doña Luisa González de Sáenz, tercer premio; don Néstor Zeledón, primer premio escultura; don Francisco Zúñiga, segundo premio; señorita Lilly Artavia, tercer premio; don Noé Solano, primer premio caricatura; segundo premio, desierto; don Claudio Carazo, tercer premio.

Además, el Jurado Calificador integrado por los caballeros don Francisco Hernández, don León Pacheco, don Fernando Gabrielli, don Abelardo Bonilla y señorita Pacífica Crespi, otorgó una distinción de honor al señor don Francisco Amighetti, y otras similares a don Gonzalo Mcrales, a doña Adela Fernández de Lines, y a la pequeña artista, de cinco años de edad, Gloria Hernández, así como también otra mención al notable dibujante don Carlos Herrera.

Simultáneamente a la Exposición de Artes Plásticas, inició su labor interesantísima y útil la Exposición Arqueológica, segunda que se realiza en Costa Rica, organizada por la muy estimable señora doña María de Tinoco, doña Adela Fernández de Lines, doña Edith de Povedano, señorita Ester de Mezerville y los caballeros don Félix Wiss, don Diego Povedano, don Jorge Lines y don Teodorico Quirós.

Exposición interesantísima hemos dicho, en la cual nuestro público pudo observar y admirar los tesoros y verdaderas riquezas que encierra nuestro arte indígena, expresado en las múltiples formas manifestadas en la cerámica, de cuya multitud de formas y ejemplares valiosísimos conserva nuestro Museo Nacional un verdadero tesoro.

Además de las preciosas colecciones formadas por particulares, entre las que se hizo notar por su grande importancia y valor la del caballero don Jorge Lines, quien posee piezas de un mérito extraordinario por su antigüedad, su estilo, su calidad y extremo arte indígena, así como también las ricas colecciones de piezas de oro exhibidas por los señores don Félix Wiss y don Walter Valser, quienes poseen en este orden de antigüedades nativas, un verdadero tesoro.

El Comité Organizador de la Exposición Arqueológica también verificó en la noche del 13 de octubre una velada lírica, en la cual hubo de pronunciar un brillante discurso sobre motivos alusivos al arte indígena y a la importancia que su conocimiento entraña para la cultura del país, la señora doña Angela Acuña de Chacón. Pieza literaria que mucho dice de la honda preparación que sobre estas materias históricas y arqueológicas adornan a la estimable señora Acuña de Chacón.

El Jurado Calificador de las piezas arqueológicas exhibidas en la segunda exposición verificada en el Teatro Nacional otorgó sus premios en la siguiente forma: medalla de oro, por su colección de arte chorotega, a don Jorge Lines; medalla de plata a la señorita Lucía Casorla; mención honorífica a los señores don Félix Wiss y Monseñor Antonio del Carmen Monestel; medalla de oro, colección de arte huetar, a don Jorge Lines; medalla de plata, señora Emma de Broad; mención honorífica a los señores don Félix Wiss y don Tito Carazo; medalla de oro, colección brunca, Colegio Seminario; medalla de plata, Otón Jiménez; mención honorífica a los hijos de don Fidel Tristán.

El concierto con el cual clausuró su período de Exposición de Artes Plásticas produjo la suma de ₡ 888.75. La velada organizada por el Comité de la Exposición Arqueológica, verificada en la noche del 13 del mismo mes, produjo la suma de ₡ 210.00, que fueron destinados a sufragar en parte, los gastos que ambos sucesos demandaron.

Octubre 29.—La visita a Costa Rica de la ilustre y muy distinguida profesora mexicana, señorita Elena Torres, uno de los más valiosos elementos culturales y educacionistas de la República de México, dió lugar para que nuestro Magisterio se congregara a escuchar de la eminente delegada sus palabras de aliento y de fe en el destino de la cultura y de la enseñanza de estos pueblos llamados al mejor porvenir.

Esta asamblea se verificó en la tarde del 29 de octubre, y la presentación de la prestigiosa educacionista la hizo con su fácil y elocuente palabra el señor Secretario de Estado en el Despacho de Educación Pública, Lic. don Teodoro Picado, quien puso de relieve los méritos muy puros de la señorita Torres que luego dió comienzo a su importante y consciente conferencia sobre motivos y sistemas de enseñanza que le merecieron, al concluir su brillante exposición, las más cálidas y entusiastas felicitaciones.

Noviembre 10.—Estreno de la preciosa revista nacional «Un Pic-Nic Delicatessen», obra de teatro de mucho mérito, arte y gracia de los señores Gilberto Murillo, la partitura musical, y de don José Marín Cañas, la que corresponde a la literaria, y puesta en escena con la colaboración de distinguidos elementos de nuestra sociedad, pues en ella participaron señoritas y jóvenes, miembros del San José Atlhetic Club, centro social que patrocinó la representación de la simpática obra, estrenada con todo éxito en la noche del 10 de noviembre y reprisada, primero, en la noche del 11 del mismo mes y luego en la noche del 20, obteniéndose un producto total de las tres representaciones de ₡ 2700.00.

Noviembre 12.—El señor Secretario de Estado en el Despacho de Educación Pública, Licenciado don Teodoro Picado, de regreso a Costa Rica, luego de cumplir la alta representación oficial de que fué investido por el Supremo Gobierno, para concurrir como delegado de Costa Rica al Congreso Pedagógico Hispano Americano, reunido en Santiago de Chile, tuvo a bien comunicar de viva voz a los señores profesores y maestros de la capital sus muchas gratas e interesantes impresiones de aquella Magna Asamblea; de sus resultados, de sus propósitos y conclusiones técnicas en materia de enseñanza, y con tal objeto invitó a todo el elemento del Magisterio para una amena y útil plática suya sobre estas cuestiones, que a todos había de interesar. Así fué, como, en la tarde del 12 de noviembre el señor Ministro Picado habló extensamente sobre estos tópicos, llevando al ánimo de la nutrida concurrencia, integrada por elementos del Magisterio, la mejor impresión sobre aquellos importantísimos torneos de sabios profesores y maestros congregados en Santiago con motivo del memorable Congreso Pedagógico Hispano Americano, que fué una palmaria y elocuente manifestación de lo grande y mucho que en materia de enseñanza y cultura ha logrado avanzar la República de Chile, con la cual tantos motivos de gratitud, de admiración, de respeto y afecto tenemos los costarricenses.

Diciembre 4.—Concierto a gran orquesta, organizado por el maestro don Julio Fonseca, y en el cual fueron ejecutadas sus propias obras musicales por un conjunto de veinticuatro distinguidos profesores, quienes, como una manifestación de simpatía para el notable maestro y compositor nacional, hicieron en esta noche ofrecer a nuestro público las bellas obras del modesto profesor, quien significa para Costa Rica dentro del campo del arte musical, uno de los más altos y legítimos valores; pues, que la obra del señor Fonseca es de aquellas que podrían sin rubor ejecutarse en los centros musicales de mayor prestigio, mereciendo aquí como allá sólo el elogio y el aplauso férvido de los más severos críticos de artes.

Fué, pues, en nuestro concepto, ésta a que nos referimos, una verdadera noche de arte selecto, puro y diáfano, de la más alta significación estética; que no de otra manera podríamos llamar las emociones que la música de ese eminente autor nuestro modesto maestro Fonseca, supo despertar en nuestro ánimo, que experimentó como un feliz renacimiento del arte, en su más pura y hermosa expresión, forma y ritmo melódico, bellas condiciones de las que tampoco aprecio hacen hoy nuestros compositores.

La música del maestro Fonseca es de las llamadas a perdurar en todo su rico valor al través de todos los tiempos por la soberana inspiración de sus motivos, por la nitidez exquisita de sus armonías y la pulcritud y maestría supremas que su autor puso en ellas; pues, que Fonseca, por su talento y las correctas formas de su escuela, de su estilo, si pudiéramos decirlo, ha logrado imponerse por sus méritos y el justo valor de sus obras, todas de gran relieve artístico; tanto es así, que, aún en centros europeos se ha tributado el aplauso cumplido y férvido al maestro Fonseca, que entre nosotros vive la vida sencilla de nuestro muy modesto medio, falto de estímulos y de comprensión.

El notable concierto a que nos referimos y cuyo producto sería destinado a la edición de las obras musicales ejecutadas en esta misma noche, apenas produjo la exigua suma de ₡ 156.00.

Diciembre 6.—Velada literaria con la cual clausuró sus trabajos el Comité organizador del Concurso Científico Literario, abierto por el Instituto del Café sobre temas del mismo producto, y en el que obtuvo el primer premio el señor don Manuel González Zeledón y otros premios menores los señores don Ricardo Jinesta, don Rubén Iglesias Hogan, don José Luis Cardona, don Guillermo Echeverría, a más de los otorgados a distinguidos caballeros de cuyas plumas brotaron los mejores y más vibrantes estudios; cantos y loas al precioso grano, fuente magnífica y constante de riqueza y de prosperidad para la patria; pues, que la influencia industrial y agrícola del café, bien podríamos decir sin temor a duda,

que ha sido el primer aliciente, incentivo y factor del progreso de Costa Rica, manifestado en todas las formas de nuestra vida; porque las riquezas que dicho producto ha ofrecido, hasta llenar las arcas de nuestro capital, ha ido a robustecer y a fortificar todas las ramas y manifestaciones de nuestra vida activa, de nuestro trabajo y de nuestro progreso en general.

Aclamada Reina de este hermoso torneo literario fué la culta cuanto graciosa señorita Mercedes Beeche Soler, quien con su Corte vino a presidir este solemne acto, entregando a los vencedores sus medallas y demás diplomas honoríficos.

Los números artísticos y literarios que colmaron de belleza la velada a que hacemos referencia, dejaron ciertamente una grata impresión en nuestro público. Hemos de hacer cita especial del extraordinario número preparado por nuestro distinguido artista don Teodorico Quirós y cuyo motivo fué la interpretación plástica y locuaz de una de las concherías de nuestro insigne poeta lugareño Aquileo J. Echeverría. Acto exquisito que interpretaron a la maravilla, porque tal es el término que su belleza exige, los distinguidos artistas también típicos Ofelia Quirós y nuestro popular Concho Vindas, quienes con su gracia y su donaire especial, y el estudio, que no otra cosa es lo que han hecho de nuestra psicología popular, supieron imprimir a este hermoso número el carácter mismo de nuestras escenas campesinas.

El producto de esta bella fiesta fué de ₡ 986.00.

Diciembre 9.—Un grupo muy estimable de distinguidas damas, con el generoso objeto de allegar fondos para proveer de ropas a los pobres niños que atiende el Oratorio Festivo de Don Bosco, organizaron una matinée infantil que se verificó el domingo 9 de diciembre obteniéndose con dicho acto un producto de ₡ 368.00.

Diciembre 10.—La Escuela Mercantil «Manuel Aragón» celebró el acto final de sus labores docentes e hizo entrega en esta misma asamblea efectuada en el Teatro Nacional en la noche del 10 de diciembre, de los diplomas y demás premios otorgados a los alumnos de su establecimiento, cuyos estudios comerciales dieron por terminados.

Diciembre 11.—El notable y eminente artista chileno don Armando Palacios, quien por segunda vez visita nuestra patria en su gloriosa tournee por las naciones de América, inicia la serie de sus notables conciertos musicales y de sus extraordinarias audiciones de piano, que ciertamente fueron motivo de elogio y y del más férvido aplauso por parte de nuestro público, que supo valorar los eminentísimos méritos de este insigne artista chileno que honró a nuestra patria con su visita.

Las audiciones del señor Palacios fueron cuatro: ellas se efectuaron en las noches del 11, 13, 15 y 17 de diciembre, siendo el producto total de estas selectas y admirables tenidas de ₡ 1,807.00.

Diciembre 18.—La Asociación Musical de Costa Rica verifica una de sus acostumbradas asambleas musicales en nuestro Coliseo con la casi total asistencia de sus miembros y en la que hicieron gala de sus exquisitos dones artísticos la distinguida señora doña Anita Carrión de Jiménez con sus bellas canciones y su brillante voz de soprano lírica y a la que cupo la interpretación de difíciles pero muy exquisitas romanzas, y los señores don Raúl Cabezas, distinguido violín concertista de esta ciudad y su acompañante al piano don Hernán Lachner Chacón, y por último nuestro eminente flautista don Roberto Cantillano. Conjunto selecto de artistas consumados que con su brillante colaboración en este acto privado de la asociación de cultura musical de Costa Rica, supieron transformarlo por su arte mágico como si dijéramos, en acto de suprema cultura y de exquisita espiritualidad, porque eso es el arte en su fiel y nítido sentido estético. Por su naturaleza este concierto fué de carácter exclusivo para los miembros de la asociación, entidad que trabaja con el más loable empeño por mejorar nuestro ambiente artístico y hacer mejor cultura en este sentido de la educación espiritual de nuestra sociedad.

Diciembre 28 - Solemne acto de la coronación de la Reina de la Belleza Centro América Panamá, proclamada como tal por el respectivo jurado la distinguida señorita Enriqueta Araujo, quien a su vez mereció en su patria tal distinción y honor, y quien en esta capital, con motivo de los grandes festejos tributados a las cultas señoritas aclamadas en sus respectivos países como reinas de la belleza como resultado del gran certamen de belleza Centro América-Panamá, organizado por los rotativos *La Tribuna* y *Diario de Costa Rica*, señorita Virginia Trejos, Reina de la Belleza de Costa Rica, señorita Matilde Montis, por Honduras, señorita Esperanza Araquistain, por Nicaragua y señorita Gladys Boyd, por la República de Panamá.

Difícil nos será en extremo sintetizar en los párrafos de este informe la grandiosa opulencia de esta fiesta extraordinaria, su resonancia dentro y fuera del país, y que ciertamente ha constituído por sus consecuencias morales, un nuevo vínculo de afecto y de recíproca simpatía entre los pueblos que forman el istmo y que, por los aspectos de cultura y de refinado gusto artístico, fué sin reparo una verdadera y exquisita nota social que dió relieve brillante y hermoso a nuestros festejos de fin de año, el producto total de esta gran fiesta que estuvo a cargo de la discreta organización del reputado artista don Teodorico Quirós, fue de ₡ 9,130.00, suma que se empleó en la sufragación de los ingentes gastos que la misma apoteosis exigió para su extraordinario éxito y que tan alta nota de cultura supo dejar en el ánimo de los muchos elementos de aquellos países hermanos que nos visitaron con motivo del gran certamen de belleza que finalizó de manera tan espléndida y deslumbrante con este acto verificado en el Teatro Nacional y al que concurrieron no menos de cuatro mil personas.

Así, pues, señor Ministro, dejamos esbozada la labor artística cumplida por el Teatro durante el período del año 1934 en el cual, resumiendo, se verificaron, según se desprende del detalle anterior, 6 matinées, 20 funciones nocturnas, así: representaciones teatrales, 6; conferencias, 9; más los cinco días durante los cuales se efectuaron los actos y asambleas públicas del Congreso de Maestros de la República y por último, las fiestas de carácter social como lo fueron el baile organizado por los cultos obreros pertenecientes a la sociedad federada de tipógrafos, efectuado en la noche del 23 de diciembre; el suntuoso baile dedicado por el comité respectivo a la distinguida señora doña María de Sacasa, esposa del señor Presidente de Nicaragua, efectuado en la noche del 31 de diciembre, y luego el banquete que el Supremo Gobierno ofreció en la noche del 23 de julio al señor Presidente electo de la República de Colombia doctor don Alfonso López, y por último el regio y magnificente festival de la noche del 27 de diciembre con que fue obsequiada la distinguida señora esposa del Presidente de Nicaragua doña María de Sacasa por el señor Presidente de la República Licenciado don Ricardo Jiménez.

Fiestas ambas espléndidas servidas en el Foyer del Teatro, la más cumplida y hermosa nota de cultura y de simpatía con que el Ejecutivo de la República quiso festejar a sus ilustres visitantes en tan memorable ocasión.

Por los datos anteriores se comprenderá la importancia que para nuestro desarrollo educacional, artístico y social ha tenido, ha llenado el Teatro, pues de los actos verificados en su recinto todos han respondido a una finalidad única: despertar el culto al arte, el amor a la cultura, a la moral y a todas las bellas emociones que el genio en sus múltiples formas y aspectos nos ofrece.

* * *

Si ya nos hemos referido con más o menos largueza a los motivos artísticos desarrollados en nuestro gran Coliseo, cábenos ahora con gran satisfacción ocuparnos de la serie muy grande de obras materiales, reparaciones, reformas y otros muchos trabajos llevados a cabo a plena satisfacción dentro del suntuoso edificio

puesto a nuestro cuidado, celo y entusiasmo y en el cual hemos puesto a un mismo tiempo, sin reparo alguno, todo el contingente de nuestra energía, de nuestro carácter, de nuestra mejor voluntad y de nuestro patriotismo, siempre al servicio de su conservación, de su nitidez y de su mejor acondicionamiento.

Así, pues, me es muy grato informar de las múltiples reparaciones de todo género que durante el año de que tenemos el honor de ocuparnos, se han estado llevando a término dentro del edificio, que como ya habíamos apuntado en otra ocasión, eran muchos y muy graves los desperfectos y daños que los frecuentes temblores, el tiempo transcurrido desde la época de su construcción y otras circunstancias especiales habían ocasionado en el establecimiento; muy principalmente en las paredes interiores en las cuales ha sido menester llevar a cabo una verdadera reconstrucción de los muros, repellos y estucados. Luego, cada sección ha sido inspeccionada y las reparaciones que ha sido del caso hacer se han ejecutado; tanto en los departamentos interiores como en la parte frecuentada por el público; pues las cantinas, los anexos de estos departamentos, los sócalos de los pasillos y los estucados del vestíbulo, todos han sido objeto de reparaciones urgentes; lo mismo decimos de aquellos departamentos por su naturaleza de índole privada del Teatro como son las bodegas, sótanos y departamentos interiores del escenario; los camerinos para artistas, excusados y demás dependencias. Todo cuanto ha sido oportuno reparar se ha ejecutado mediante las atinadas disposiciones de esa Secretaría de su digno cargo que de manera tan oportuna, eficiente y activa ha mirado todo cuanto al Teatro se refiere.

Bien podríamos asegurar que las reparaciones efectuadas en el teatro han sido tan radicales y de tal magnitud, que ellas por sí solas serían suficientes para transformarlo y darle el aspecto de un nuevo edificio, porque la mano activa de los obreros ha dejado su huella benéfica por todos sus Departamentos y secciones, al extremo que hoy podemos decir que el teatro ha sido reconstruído; tales eran los graves daños y desperfectos de sus armaduras, de sus techumbres, de sus cielos rasos, de sus muros, de sus pisos, de su artesonado en general; pero gracias al ejemplar celo de esa Secretaría y muy especialmente al propósito del señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, quien ordenó a la Jefatura Técnica del Taller de Obras Públicas iniciar las obras de reparación en el edificio, hoy podemos asegurar que el Teatro Nacional ha sido salvado de su total ruina; ese era el estado en que se encontraba a primeros del año de que informamos.

Muchas han sido las obras inusitadas, todas de suma importancia y utilidad, pero dentro de ellas queremos hacer cita especial de la armadura de hierro sobre que descansa la techumbre del edificio. Obra maestra que fué construída en los talleres de Obras Públicas bajo la atinada dirección del señor Jefe Técnico don José Moisés Cartín, quien a su vez nos ha prestado en toda oportunidad el mejor auxilio y su eficaz apoyo en todas las obras verificadas en el Teatro.

En la techumbre fueron colocadas de conformidad con las indicaciones del ingeniero señor Barrantes, cuatro grandes celosías con el objeto de llevar aire fresco a la Sala de Espectáculos y de proporcionar ventilación adecuada a los entretechos; asimismo, y en el círculo que delínean las galerías ,también fueron colocadas por propia indicación del ingeniero Barrantes, ocho chimeneas de refresco con igual propósito, ventiladores adicionales cuyos beneficios ya pudimos observar con motivo del numerosísimo público que asistió a los actos del 28 de diciembre con ocasión de la fiesta de la Reina de la Belleza Centro América-Panamá y de la concurrencia extraordinaria al baile del 31 de diciembre.

La instalación eléctrica también ha sido objeto de una minuciosa inspección, reparándose en todos los sitios oportunos, mejor diremos, renovando totalmente las líneas y adaptándolas a los más modernos medios de seguridad y de conservación, al extremo de que hoy el Teatro, podemos confirmar, cuenta con uno de los mejores y más seguros servicios eléctricos, porque todas las secciones de sus

líneas y ramales han sido observadas, haciéndose las reparaciones del caso. Este importante trabajo también fué ejecutado a plena satisfacción nuestra por los empleados de ese ramo del Taller de Obras Públicas, quienes estuvieron trabajando en esa útil obra durante varios meses del año a que nos concretamos, llevando a cabo reformas tan útiles como la colocación de líneas subterráneas en el alumbrado exterior del edificio, reemplazando así por este sistema moderno las tupidas alambradas exteriores que tanto afeaban la fachada del edificio; y luego haciendo una instalación en todas las bodegas del interior, colocando nuevas líneas y reforzando otras que se tienden en el entretecho de la sala de espectáculos, del foyer, y de las cantinas. La obra realizada por los empleados de la Sección de Reparaciones Eléctricas del Taller de Obras Públicas en el Teatro, ha sido de verdad activa, útil y consciente en todas sus formas.

La obra de carpintería ha sido de enorme valor, porque ella ha comprendido la renovación de casi todos los pisos interiores del edificio, pues ha sido menester colocar nuevos en los pasillos, escaleras, bodegas de utilería, así como también la reposición de algunos cielos rasos, marcos de puerta, ventanas y otros trabajos de inmediata ejecución que fueron del caso no abandonar.

En pintura, la obra realizada en el Teatro ha sido de enorme valor; ella ha comprendido casi el total del edificio, no incluyendo en este término la parte artística y decorativa ejecutada por el señor don Antolín Chinchilla, quien dedicó a sus operarios a la obra de brocha gorda, que llamamos, y dedicando él sus facultades a la reparación artística de algunas secciones importantes del Teatro, correspondiendo así a la confianza puesta en él para dar cumplida realidad a la obra de restauración efectuada. El señor Chinchilla ha puesto su mejor voluntad y entusiasmo en esta labor que se le encomendó, salvando del abandono y de la ruina total en primer término el bellísimo telón de boca que se encontraba por efecto de los años de servicio y de otras circunstancias, en las más lamentables y pésimas condiciones; pero su consciente labor de artista, su dedicación, su entusiasmo y voluntad por salvar hasta donde fuera posible esta magnífica obra del total abandono y ruina, como decimos, lo ha logrado, pudiendo hoy ofrecer la magnífica labor realizada en esta preciosa tela, aplaudida con entusiasmo por nuestro público la noche en que fué estrenada su restauración.

También fueron objeto de algunas reparaciones artísticas las decoraciones que lucen y ornamentan los plafones de las cantinas, los cuales se encontraban totalmente descoloridos, mejor diremos, completamente esfumados por efectos del sol que en esos sitios penetra muy fuertemente, y luego, por razón de los muchos años de ejecutados, pues son obra del artista italiano Carlos Ferari, ejecutados en 1895. La obra de restauración efectuada por el señor Chinchilla ha sido generalmente elogiada por cuantos visitantes, nacionales y extranjeros, han llegado al Teatro a contemplar de cerca la obra que el discreto artista cumplía.

Pero no sólo a estas reparaciones se concretó la labor del señor Chinchilla; ella comprendió a su vez la decoración artística general de las cantinas, cuyos muros se encontraban tan sólo pintados de un solo color, sin ninguna otra ornamentación; el señor Chinchilla ha dejado sobre ellos una magnífica decoración, justamente alabada, tanto en la cantina Norte como en la Sur, en las cuales pintó bellísimos frisos representativos de la evolución de la arquitectura a través de los siglos en una, y en la otra motivos de arte griego, paisajes y simbólicas figuras del teatro y del arte. Obras que acreditan de verdad la labor pictórica y decorativa del distinguido cuanto modesto artista.

Luego su labor se ha concretado a renovar los colores, conservando su original a todos los departamentos y secciones del Teatro, pues todo cuanto se refiere a decoración y pintura ha sido discretamente retocado; me refiero a pintura mural, no a los grandes plafones del Foyer y de la Sala de Espectáculos en el cual tan sólo fué del caso la raparación de una rotura de la tela, existente o producida desde el año 1917, y que hasta hoy fué posible corregir, lográndolo el señor Chin-

chilla en asocio del artista don Teodorico Quirós, quienes pusieron todo su empeño, voluntad y arte en salvar, como de verdad lo lograron, la magistral pintura que hermosea nuestra gran Sala de Espectáculos y que es obra del genial artista Fontanno, otro de los notables pintores que contribuyeron con su admirable talento y grandes creaciones artísticas a decorar el regio Coliseo, hoy y siempre nuestro más legítimo orgullo en cuanto a magnificencia y esplendor se refiere.

Por todo cuanto dejamos expresado ha de colegirse que la labor del señor Chinchilla ha sido ciertamente de gran provecho y utilidad para el Teatro; pues, solamente la completar estauración del telón de boca, creemos, sería suficiente para que elogiáramos con entusiasmo y calor su labor.

Detallados así a grandes rasgos, la serie de trabajos y de obras de toda índole de que ha sido objeto el Teatro, cábenos la satisfacción de asegurar que para su completa reparación sólo nos falta lo que se refiere a la cúpula, que se encuentra, como ya lo hemos manifestado a esa Secretaría en otra ocasión, en muy malas condiciones, tanto en lo que respecta al maderamen, completamente podrido por causa de goteras y de la mala calidad de material empleado, como en lo que se refiere a la armadura de hierro interior y al forro de hierro o zinc que la cubre en la parte exterior, que también se encuentra muy dañado por efecto de los vientos, los cambios de temperatura, los temblores y los muchos años de servicio. A esto debemos agregar la terminación del piso de parquet para reponer el actual pavimento del Foyer, que también se encuentra absolutamente perdido y que es de todo punto de vista indispensable reponer por otro de igual estructura pero de maderas nacionales que aseguren su duración y su mejor estabilidad y consistencia contra toda clase de bichos.

Terminadas estas obras, más la construcción del nuevo juego de muebles Luis XV, para reponer los actuales de la misma sala del Foyer, ya en vías de terminarse en los Talleres de Obras Públicas, y la pronta reparación artística de gran número de telones y otras piezas de decorado propios para escena, y todos de mucho mérito y valor, pues fueron ejecutados por artistas escenógrafos del taller de Robescalli en Roma, podríamos, repetimos, confirmar lealmente que nuestro bello coliseo se encuentra en perfecto estado gracias al noble, generoso y patriótico empeño de esa Secretaría de su muy digno cargo.

Queremos, para terminar estas notas informativas sobre la marcha y desarrollo del Teatro durante el año que terminó de 1934, manifestar que todo se ha realizado en la obra de conservación y reparación de dicho edificio, ha sido en primer término por expresa disposición y buena voluntad de esa Secretaría que ha mirado con especial interés todo cuanto a este monumento de arte y de cultura se refiere, y que esa noble y generosa buena voluntad no ha tenido sino la acogida entusiasta y sincera de la honorable Junta de Conservación, que con su discreto consejo y atinada dirección moral nos ha encarrilado por el sendero del buen éxito y de la más franca y leal cooperación, logrando así el excelente resultado en todas nuestras actividades y labores a las que se une nuestro propio entusiasmo puesto sin reparo al servicio del Establecimiento a nuestro cargo, no teniendo para el señor Ministro de Fomento y para los señores miembros de la honorable Junta sino las mejores y más sinceras palabras de elogio y gratitud por la confianza sin límites con que nos han honrado en todo instante.

Sólo nos resta expresar al señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento nuestra más distinguida consideración y respeto, nuestra gratitud y simpatía cumplida por su generoso apoyo y buen propósito para cuanto al mejoramiento y conservación del Teatro ha sido menester.

Del señor Lic. don León Cortés, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, muy atento y seguro servidor,

OCTAVIO CASTRO SABORÍO
Administrador.