

PUBLICACIONES OFICIALES

ADMINISTRACION

TEODORO PICADO M.

MEMORIA - 1944

PRESENTADA AL SOBERANO CONGRESO

POR EL SECRETARIO DE ESTADO EN EL DESPACHO DE FOMENTO

LIC. FRANCISCO ESQUIVEL U.

IMPRENTA NACIONAL

1945

SAN JOSE DE COSTA RICA

BIBLIOTECA ASAMBLEA LEGISLATIVA

PARTE EXPOSITIVA

Señores Diputados:

En cumplimiento de la disposición constitucional que así lo ordena, vengo a presentaros un informe sucinto de la labor realizada por la Secretaría de Fomento durante el año próximo pasado en los asuntos encomendados a su dirección y vigilancia. En capítulos separados encontrareis las referencias pertinentes a los distintos departamentos de la Secretaría de Fomento.

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

Todo lo relativo al Ferrocarril Eléctrico al Pacífico y sus anexos fué objeto de la más solícita atención de la Secretaría con el fin de que esa importante dependencia pudiera proporcionar un servicio tan eficiente y seguro como fuera posible. Además de dirigir los esfuerzos a la conservación y mantenimiento de lo existente se trató de introducir mejoras no solamente en la obra material, sino también en la organización administrativa. En esta labor se ha podido constatar, en vista del creciente desarrollo de los servicios reclamados por la natural evolución del país, que el Ferrocarril del Estado está urgido de importantes adquisiciones que no pueden obtenerse aquí. La guerra mundial ha cegado, desgraciadamente, los centros industriales que hubieran podido proporcionarnos esos materiales. Todo hace prever sin embargo, que el mundo no tendrá que esperar mucho para que de nuevo sus grandes industrias vuelvan al servicio de la paz y del progreso y nos será entonces dable dotar al ferrocarril de los implementos que con tanta urgencia demanda. Factor de tan grande importancia como es esa vía de transporte para el progreso y desarrollo de la nación, estoy seguro que cuando llegue la oportunidad que esperamos, recibirá de los poderes del Estado, tanto del Congreso como de esta Secretaría, el más atento cuidado para dotarla de modo que sirva eficazmente a los fines para que está destinado.

No obstante que con relación al año precedente hubo una merma en las entradas debido en buena parte a las limitaciones del comercio exterior y al escaso número de vapores que arribaron al puerto de Puntarenas, merma que alcanzó a más de medio millón de colones, aquéllas sumaron ₡ 7.052.323,12 que se descomponen así:

Flete Comercial, transporte de 202.188.751 kilos de carga	₡ 3634846 95
Transporte de pasajeros,	
542.034 pasajes	1489034 10
Muelle de Puntarenas	1250016 94
Quebrador de Piedra de Dantas	92586 53
Lanchas Nacionales	32687 85
Demora Carros y Bodegajes	16285 75
Movimiento de carros	44012 00
Alquiler de Material Rodante	6450 00
Fuerza Eléctrica	212060 39
Acueducto de Puntarenas	81204 65
Arena de Caldera	193138 90

Los tres primeros de los anteriores renglones que en conjunto suman ₡ 6.373.897,99 revelan por sí solos el incremento que ha tomado el Ferrocarril durante los últimos años. Según la respectiva Memoria de Fomento, las entradas del Ferrocarril fueron en 1934, año en que ya había comenzado el auge de esta empresa así:

Por fletes, 110.209.401 kilos de carga	₡ 1161625 35
Por transporte de pasajeros 158.618 tiquetes vendidos	434844 85
Muelle de Puntarenas	404261 62
Suma	₡ 2000731 82

Se muestra así un aumento de más del doscientos por ciento en todas y cada una de esas partidas a pesar de las actuales dificultades del comercio con el exterior y del limitado número de naves que arriban a nuestro puerto del Pacífico debido a las restricciones que impuso la guerra. Pero el volumen del flete local indica que en igual proporción se han desarrollado las actividades agrícolas y comerciales en las provincias de Alajuela, Puntarenas y Guanacaste que son las más directamente beneficiadas por el Ferrocarril, desarrollo que tendrá que acrecentarse en el futuro.

Al servicio que la Empresa le proporciona a los particulares debe sumarse el que le presta al Estado en todos los órdenes de la Administración, tanto en el transporte de personas y objetos como en la provisión y transporte de materiales, tales como piedra y arena, y en los trabajos que se ejecutan en sus Talleres, destinados esos objetos a edificios públicos, escuelas, instituciones de beneficencia así como a la construcción de caminos, cañerías, etc., etc. Todos estos materiales y

servicios, cuyo valor alcanzó en 1944 a ₡ 1.350.358,50 constan en el detalle que aparece en el adjunto informe del Administrador General del Ferrocarril bajo el rubro de «Trabajos al Supremo Gobierno». Agrega ese funcionario que si esa suma le hubiera sido satisfecha en su totalidad, el Ferrocarril habría cerrado sus cuentas del año con un remanente en caja de ₡ 445.504,16 en vez del saldo efectivo que fué de ₡ 113.926,15.

Pagó la Empresa durante el año en:

Planillas semanales, vía . . .	₡ 2139178	25
Planillas quincenales, Talleres	467984	95
Planillas mensuales, sueldos	1883808	45
Mejoras y adiciones terminadas	565274	30
Mejoras y adiciones sin terminar	697880	20
	₡ 5754126	15

Al fondo de depreciación se destinan ₡ 815696 00

Los técnicos de la Empresa indican como de toda urgencia las adquisiciones y construcciones siguientes a fin de que puedan ser llenadas en lo sucesivo las necesidades del servicio.

MATERIAL RODANTE

- 2 locomotoras eléctricas Pinter de 32 1/2 toneladas cada una
- 50 plataformas para carros planos stocks
- 50 trucks, de reserva, para carros planos y stocks
- 6 góndolas de volteo

MAQUINARIA Y HERRAMIENTAS

- 1 grúa Diesel para la vía de 25 toneladas
- 1 torno de ruedas
- 1 fresadora Universal (mili Maschin)
- 1 prensa hidráulica de 300 toneladas
- 1 cepillo de cabeza

EDIFICIOS

- 1 galerón para Material Rodante, en Puntarenas.
- Reparación y acondicionamiento de la Aduana Vieja para instalar el Taller Mecánico.

Me permito hacer las anteriores indicaciones para que los señores Diputados se sirvan tomarlas en cuenta al señalar en el Presupuesto General en estudio la suma de egresos del Ferrocarril.

FERROCARRIL DE COSTA RICA Y NORTHERN RAILWAY C^o

Según el informe del Gerente de esas empresas, señor W. N. Green, al finalizar el año último, el millaje de las vías en operación era de 327.603. Fueron renovados 30 tramos de rieles de 60 libras entre Azul y Turrialba. En la línea principal, y se cambiaron 5383 durmientes. Se hizo además una revisión general de puentes y alcantarillas y se llevaron a cabo reparaciones menores en los puentes de los ramales de El Cairo, Parismina, Río Tuís, Monte Verde, Indiana, Matina y Pejivalle, el de Viscaya, en el ramal de La Estrella y el de la milla 49 en la Línea Vieja.

En la vía principal fué reconstruido el extremo oeste y un tramo de 160 pies del puente de la Junta que había sido volcado, arrastrado y dañado por la corriente.

En la milla 46-1/2 fueron colocados 4 nuevos puentes de acero de 30 pies y se efectuó una reparación completa de los situados en las millas 33 - 39 - 42 - 44 - 59 y 62 y en las millas 9 y 11 de la Línea de Castro y todos los puentes de ésta y de la línea principal fueron rociados con petróleo crudo.

Por el exceso de lluvias en los meses de junio, octubre, noviembre y diciembre se produjeron numerosos lavados y derrumbes de consideración, con la consiguiente paralización parcial del tráfico.

El muelle Metálico fué objeto de una reparación completa y en el Nacional se cambiaron varios pilotes de las defensas y se reforzó la entrada para permitir el embarque de banano.

El flete de exportación consistió en 11.255.101 kilos de café, 1.680.000 de abacá y 318.800 racimos de bananos. El local fué de 1.237 cabezas de ganado caballar y mular, 7.204 de ganado vacuno, 30.934.781 pies de madera y 96.056.654 kilos de productos varios.

La entrada bruta fué de \$ 1.232.755.02 contra \$ 1.527.456,61 de gastos generales, lo que da un déficit de \$ 294.698,61, lo cual se explica por los graves daños causados por las lluvias y los necesarios gastos de reparación.

Fueron además transportados 685.141 pasajeros.

Aunque el de 1944, por razón de los expresados daños, no se un año apropiado para hacer comparaciones, sí puede sacarse la conclusión de que en lo referente al flete local y movimiento de pasajeros, el Ferrocarril al Pacífico va igualando y aún superando a aquellas otras empresas, si se atiende al kilometraje en servicio.

Los ferrocarriles de Golfito y Quepos, incluyendo espolones, líneas de patio, terminales, ramales y la línea principal tienen un servicio, el primero, 178,85 kilómetros y 113,67 el segundo. Se hallan en vías de construcción, respectivamente 30, 26 y 16.25 kilómetros de vía. En esas obras y en el material rodante se han erogado más de cinco millones de dólares.

OBRAS PUBLICAS

En relación con las posibilidades del Tesoro Nacional y con los medios de trabajo, fué considerable el número de las emprendidas, sobre todo en el ramo de carreteras, no contándose, como no se contaba, ni con los fondos necesarios para la adquisición de materiales y pago de la mano de obra, ni con la maquinaria indispensable para la construcción de carreteras, de lo que resultó que al comenzar el año a que este informe se refiere, en la mayor parte de ellas el trabajo se hallaba paralizado, a pesar de que en virtud del contrato celebrado con el Import-Export Bank, de Washington y el Banco Nacional de Costa Rica, el Estado tiene la obligación ineludible de terminar las carreteras Aserri-Acosta, Nicoya-Puerto Jesús, Juan Viñas-Paraíso, Villa Colón-Puriscal y Zarcero-Villa Quesada. La conclusión de la segunda de ellas, que había sido contratada con el señor Eric C. Murray, necesita un gasto de \$ 569.159,15 y la de Villa Colón-Puriscal, requiere para ser terminada una erogación de \$ 960.500.00 según el informe del Ingeniero Jefe de la Junta Nacional de Carreteras.

Con el objeto de llevar a cabo esas obras y otras, el Poder Ejecutivo envió a vuestra consideración un proyecto tendiente a la emisión de Bonos del Tesoro para dar cima a tales proyectos.

Entre tanto y habiéndose agotado los fondos de que podía disponer la expresada Junta, la Secretaría de Fomento tuvo que asumir, de acuerdo con ella, la atención de esas obras, cuyos trabajos se continuaron, dentro los límites medios de que podía disponer. Con todo, en las carreteras Aserri-Acosta, Juan Viñas-Paraíso, Villa Colón-Puriscal y Zarcero-Villa Quesada, se erogaron, por su orden, las sumas de \$ 28.884,08, \$ 97.254,34, \$ 131.084,05 y \$ 164.092,55

En los trabajos ejecutados en el cantón de San José y adyacentes se consiguió una considerable economía en el costo del material de piedra al emprender la Secretaría, por su propia cuenta, la explotación en grande escala del tajo del Virilla, logrando movilizar 2.260 metros cúbicos de cascote, 1.950 de lastre, 190 de piedra cadena y 106 de lajas al reducido costo de

\$ 3.00 por metro cúbico. Se tiene el firme propósito de prescindir, hasta donde eso sea posible, del sistema de comprar piedra a los particulares, instalando quebradores en lugares adecuados y logrando de esa manera la apreciable rebaja en el precio de ese material de más del cincuenta por ciento.

El total de lo invertido en obras públicas durante el año, incluidos los gastos generales de administración, ascendió, a \$ 7.597.703,28 que se distribuyen así:

Trabajos ejecutados en la	
provincia de San José	\$ 4436342 71
En la de Alajuela	1186319 70
En la de Cartago	849336 72
En la de Heredia	566081 71
En la de Guanacaste	318815 76
En la de Limón	140627 72
En la de Puntarenas	100180 09

El detalle de esas erogaciones, cuya numeración sería muy extensa, aparece en el minucioso informe presentado por la Sección de Contabilidad de la Auditoría de Fomento que me permito acompañar, en el cual encontrarán los señores Diputados el resumen de todos los datos referentes a esta Cartera durante el año último.

Para el mejor y más ordenado cumplimiento de sus labores, por acuerdo N° 344 de 17 de junio, se le dió una nueva organización a la Dirección de Obras Públicas, Caminos y Puentes, creando la Jefatura de Ingenieros, los Departamentos separados de Carreteras, Construcciones, Agrimensura, Cañerías, Puentes, Caminos Vecinales y Catastro; las oficinas de Auditoría, Planillas, Estadística, Reclamos, Inspectores Ambulantes, Copias Heliográficas y de Patentes y Denuncios y la Administración General del Taller de Obras Públicas y anexos.

La labor de cada uno de esos Departamentos y Oficinas así como la de la Administración General del Taller ha sido altamente satisfactoria según puede verse de los adjuntos informes presentados por los Jefes respectivos. Sería larga la enumeración de los trabajos efectuados: pero sí quiero referirme someramente a los que han hecho los departamentos de Carreteras y de Caminos Vecinales tendientes a determinar el tipo de maquinaria más adecuado para construir los caminos de penetración a zonas agrícolas hoy incultas por la falta de vías de comunicación y las condiciones de las diferentes vías exigidas por la naturaleza del terreno, para lo cual era un preliminar necesario el estudio de los terrenos y sus peculiaridades y el ensayo de los métodos a seguir para lograr un camino estable y fácil al menor costo asequible, labor a la que han prestado generosa-

mente su colaboración los funcionarios de la Carretera Inter-Americana a quienes sea esta la ocasión de hacer presente nuestro agradecimiento.

Fueron hechos, igualmente, los estudios y elaborados los presupuestos para la terminación de las carreteras inconclusas, a fin de no malograr el trabajo y el dinero invertidos con perjuicio de los vecindarios interesados en la realización de esas obras.

Tampoco era posible postergar los trabajos de conservación de las vías que están en servicio, atendidos los deterioros que había sufrido buena parte de esas carreteras y las reparaciones se fueron realizando en la medida que lo permitían la escasez de materiales y la falta de maquinaria requeridos. Con ese objeto se mantuvieron cuadrillas permanentes encargadas de la conservación de las siguientes: San José-Heredia, San José-Cartago, San José-Alajuelita, Cartago-Irazú, Paso Ancho-Capellades, San Isidro de Heredia, Heredia-San Antonio de Belén, Heredia-San Rafael, Aserrí-San Ignacio, Guayabo-Puriscal, Quebradas-Turrubares y Alajuela-San Ramon. En resumen, se han movilizad cuadrillas de conservación en 125 kilómetros de carretera.

En los seis primeros meses de la presente Administración, es decir, hasta el quince de noviembre, se construyeron 18-1/2 kilómetros de carretera, sin incluir en esta cifra el trabajo hecho durante el año por la Junta Nacional de Carreteras a cuya dirección estaban encomendadas.

La Secretaría obtuvo la colaboración de un técnico de reconocida competencia y de larga experiencia en el asunto para elaborar un Reglamento del Taller de Obras Públicas y sus anexos los cuales están al cuidado y vigilancia inmediata del Director General, quedando a la vez sometidos a la supervigilancia de la Auditoría General de Fomento.

Se comenzó por levantar un minucioso inventario de todas las maquinarias, implementos, materiales etc., por ordenar el funcionamiento de los talleres, las bodegas y los patios y por implantar para la adquisición y distribución de materiales el sistema de tarjetas que establece un orden perfecto y un control inmediato en la adquisición, precio de costo y destino de los materiales, lo que permite determinar el valor de los mismos y el de la mano de obra en cada trabajo que se ejecuta, quedando, además, identificado el funcionario por orden del cual se hace la entrega de los materiales y, en su caso, la de maquinarias y herramientas, lográndose le ese modo mantener un inventario perpetuo y clara-

mente señalado el lugar en que las maquinarias y herramientas se encuentran.

El informe del Director General que va entre los anexos deja ver la forma de operar del Taller y anexos, gráficamente.

La información que antecede dará idea del supremo esfuerzo que ha hecho la administración pública para llenar sus deberes en lo que se refiere a obras nacionales, tanto para conservar las existentes como para ampliarlas, mejorarlas y emprender nuevas.

Se puede decir que hemos tenido que hacer lo que hemos hecho, para usar una expresión gráfica. Los costarricenses no fabricamos la maquinaria indispensable para nuestros trabajos de fomento, ni hemos encontrado, por la guerra, lugar dónde adquirirla. No fabricamos cemento, ni hallamos dónde comprarlo. No elaboramos el acero ni el hierro indispensables a las construcciones, ni hay mercado que nos lo ofrezca. Ni hacemos ni hemos podido importar en la cantidad requerida gran cantidad de herramientas de trabajo de que nos proveía antes de la guerra la industria extranjera. Así, una enorme lista de materiales y objetos indispensables han estado fuera de nuestro alcance en estos tiempos. No obstante ello, con nuestros pequeños recursos, con las pequeñas reservas de que disponíamos, por sobre tan grandes obstáculos, hemos hecho cuanto nos fué dable hacer, dentro del marco estrecho que nos impone más las circunstancias y las naturales limitaciones del Erario Público.

Todo hace prever que pronto pasarán las dificultades que confrontó el mundo y que, en la paz, volverán la industria y el trabajo a proporcionarnos los medios para seguir la marcha hacia adelante. La nación y sus poderes públicos, deben prepararse y meditar programas que vengan a impulsar la restauración nacional. El Poder Ejecutivo, en la Secretaría que me honro en servir, se apresta a llenar su cometido con la misma buena voluntad con que ha venido haciéndolo durante la época de las dificultades, y confía plenamente en que la ayuda y eficaz colaboración del Cuerpo Legislativo de la República, serán el mejor aporte para que se prosiga el progreso y bienestar de la República.

Al terminar esta breve reseña, me es altamente honroso presentar mis respetos a ese Ilustrado Congreso y ofrecer a los señores Diputados las seguridades de mi mayor consideración.

Francisco Esquivel

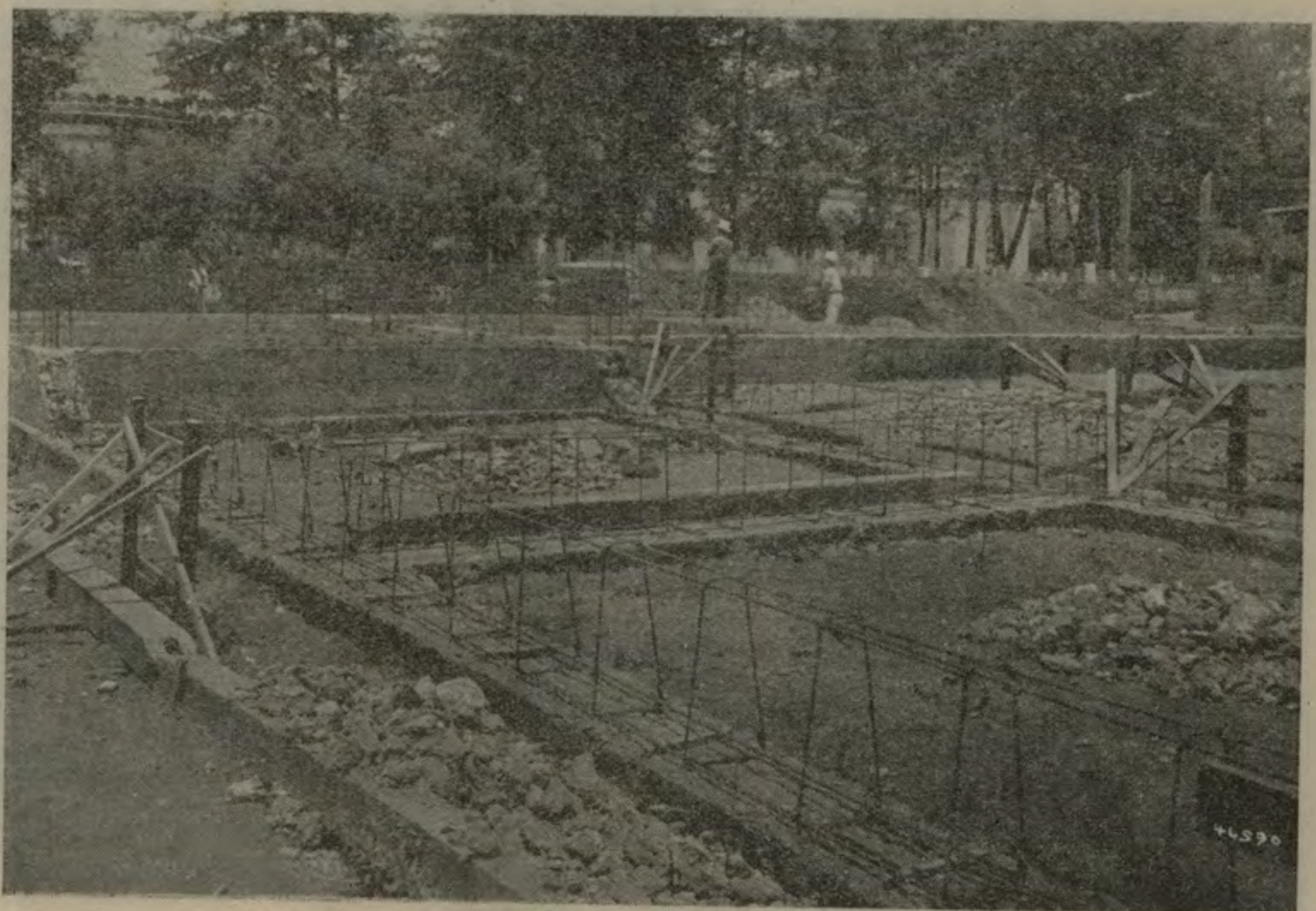
Secretario de Estado en el Despacho de Fomento

Obras de ornato

y de utilidad pública, realizadas en distintos
lugares del país por el actual Gobierno



Arreglo de la plaza
pública de la ciudad
de Escazú.



Cimientos del Palacio
Municipal de la ciudad
de Naranjo, en cons-
trucción.



Obras de ornato

y de utilidad pública,
realizadas en distintos
lugares del país por el
actual Gobierno

Pedestal y busto de José Martí, en el parque de la ciudad de Orotina.



Amplias aceras que rodean la plaza, frente al templo Parroquial de la villa de Santa Bárbara de Heredia.

Decretos, Acuerdos, Resoluciones y Contratos

DECRETOS EJECUTIVOS

correspondientes al año de 1944, de la Secretaría de Fomento

Decreto N° 1 de 5 de enero de 1944.—Aprueba la nueva tarifa N° 15 del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico y el Reglamento y Tarifa del Muelle de Puntarenas, Muelle de la Y Griega y Muelle del Cocal.

Decreto N° 2 de 5 de enero de 1944.—Expropia al señor Rafael Antonio Quesada Marín y a los menores María Aurelia, Marta del Carmen, José Franklin y José Buenaventura, todos Quesada Marín, una faja de terreno de 29.600 metros cuadrados situada en La Hermosa, distrito cuarto, cantón diecisiete de la provincia de San José, para utilizarla en la construcción de la Carretera Inter-Americana (Sección "K").

Decreto N° 3 de 16 de marzo de 1944.—Expropia a la menor Guadalupe Rodríguez Rodríguez, una faja de terreno de 2850 metros cuadrados situada en San Pedro de Coronado, distrito segundo, cantón décimoprimer de la provincia de San José, para utilizarla en la construcción de la carretera que conduce a San Pedro de Coronado.

Decreto N° 4 de 21 de marzo de 1944.—Nombra al señor Alberto Sáenz Oreamuno Subsecretario de Estado.

Decreto N° 5 de 29 de marzo de 1944.—Modifica la tarifa número quince del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

Decreto N° 6 de 30 de marzo de 1944.—Confíase al Servicio Nacional de Electricidad la Administración y Explotación de la Planta Eléctrica de Liberia.

Decreto N° 7 de 4 de abril de 1944.—Eleva a diez colones por tonelada de mil kilos, la tarifa para el embarque o desembarque de mercaderías.

Decreto N° 8 de 3 de mayo de 1944.—Confíase al Servicio Nacional de Electricidad la Administración y Explotación de la Planta Eléctrica de Santa Cruz de Guanacaste.

Administración del Licenciado don Teodoro Picado M.

Decreto N° 1 de 3 de agosto de 1944.—Decreta el reglamento que regirá la ocupación de las casas del Estado situadas en el barrio Corazón de Jesús.

Decreto N° 2 de 8 de noviembre de 1944.—Aprueba nuevo Reglamento del Muelle de Puntarenas.

Decreto N° 3 de 31 de octubre de 1944.—Expropia a los señores Herminia Fernández Alvarado de Maroto y Claudio Maroto Fernández, una faja de terreno de 4526.70 metros cuadrados, situada en Llano Grande, distrito diez, cantón primero de la provincia para utilizarla en la construcción de la carretera Vista de Mar-Tierra Blanca.

ACUERDOS

de la Secretaría de Fomento, correspondientes al año de 1944

Acuerdo N° 1 de 7 de enero de 1944.—Declara agotada la vía administrativa reclamo señor Víctor Cordero Molina.

Acuerdo N° 2 de 12 de enero de 1944.—Concede licencia al señor Adán García Céspedes, Fiscal Específico Auxiliar del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

Acuerdo N° 3 de 24 de enero de 1944.—Crea el cargo de Fiscal Específico en asuntos de trabajo en el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

Acuerdo N° 4 de 27 de enero de 1944.—Declara agotada la vía administrativa reclamo de los señores Rafael Villegas Chaverri, Joaquín Zumbado Zumbado, Antonio Arce Vásquez y Joaquín Alvarado Soto.

Acuerdo N° 5 de 28 de enero de 1944.—Nombra chofer oficial Secretaría de Fomento.

Acuerdo N° 6 de 1° de febrero de 1944.—Declara agotada la vía administrativa, reclamo señora Victoria Vargas Villalobos de Benedetti.

Acuerdo N° 7 de 3 de febrero de 1944.—Declara agotada la vía administrativa, reclamo señor Rafael Ureña Barrantes.

Acuerdo N° 8 de 17 de febrero de 1944.—Declara agotada la vía administrativa, reclamo señor Carlos Sagot Fernández.

Acuerdo N° 9 de 17 de febrero de 1944.—Declara agotada la vía administrativa, reclamo señores Jorge Mora Soto y Oscar Castro Deliyore.

Acuerdo N° 10 de 18 de febrero de 1944.—Acepta renuncia presentada por Ingeniero y Auxiliar de Ingeniero de la Dirección General de Caminos y Puentes.

Acuerdo N° 11 de 25 de febrero de 1944.—Acepta renuncia del Auxiliar Tercero de la Auditoría General de Fomento.

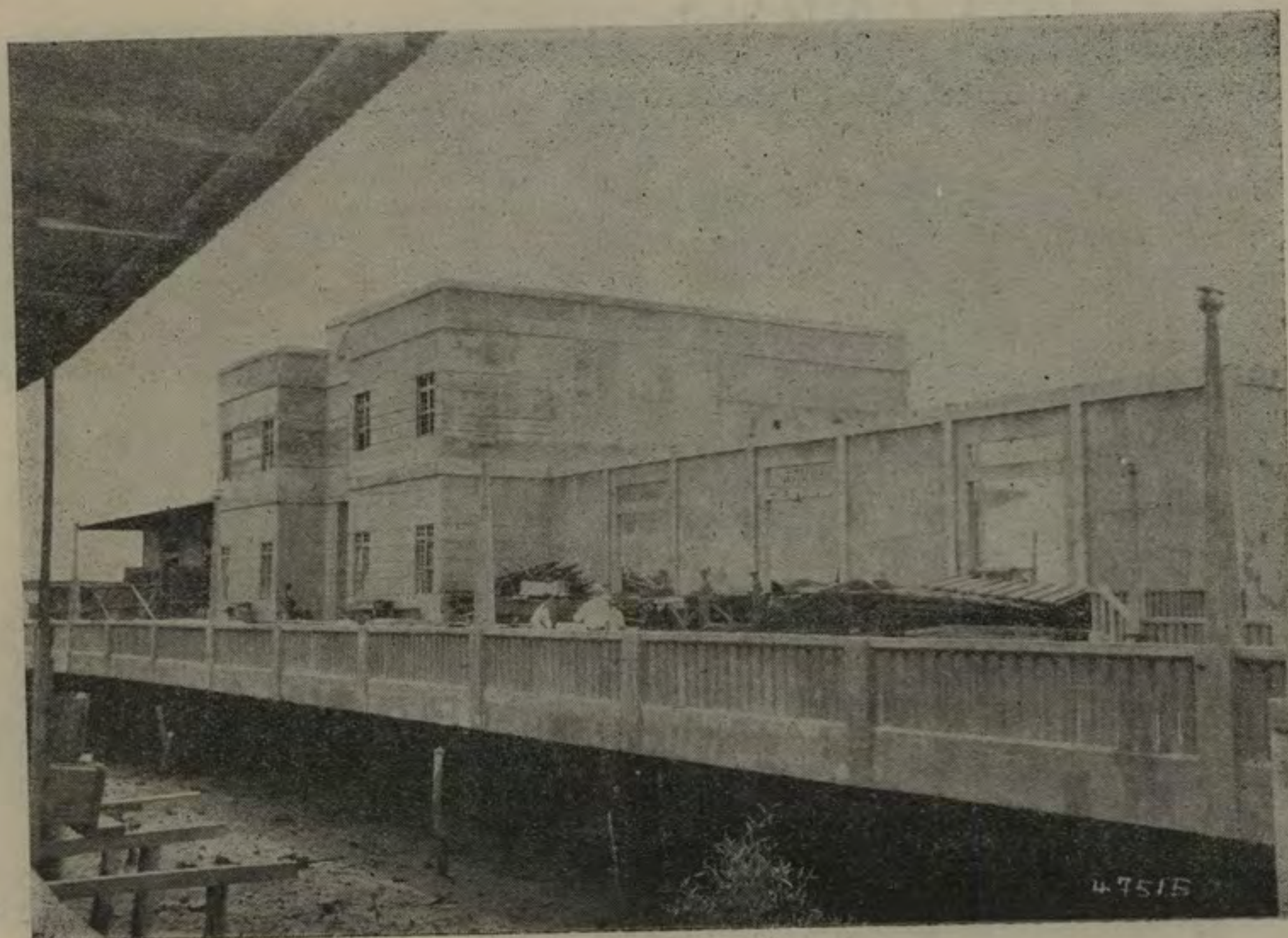
Acuerdo N° 12 de 7 de marzo de 1944.—Autoriza la compra de fincas al señor Narciso Blanco Mora, situadas en Toro Amarillo del cantón de Grecia.

Obras de ornato

y de utilidad pública,
realizadas en distintos
lugares del país por el
actual Gobierno



Amplias aceras construídas últimamente realzan la belleza del Parque de la ciudad de Orotina.



Muestra el grabado el Muellecito de Puntarenas, en la sección que se construye.



Obras de ornato

y de utilidad pública,
realizadas en distintos
lugares del país por el
actual Gobierno

Los vecinos del cantón de Mora podrán ahora disfrutar para sus ganados, de las ventajas que les brinda un baño antiparasitario.



Estado en que se hallaba el cuellecito de Puntarenas, antes de iniciarse los trabajos ahí efectuados.

Acuerdo N° 13 de 14 de marzo de 1944.—Acepta renuncia presentada por el señor Ramón Quirós Rodríguez, del cargo de miembro de la Junta de Cañería de Colonia Carmona del cantón de Nicoya.

Acuerdo N° 14 de 27 de marzo de 1944.—Nombraba miembros integrantes de la Junta Nacional de la Habitación.

Acuerdo N° 15 de 29 de marzo de 1944.—Eleva en un treinta por ciento (30%) el valor de todos los pasajes para uso en las Lanchas Nacionales que estén bajo el cuidado del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

Acuerdo N° 16 de 27 de abril de 1944.—Declarada agotada la vía administrativa, reclamo de los señores Alcione Boza Blanco, Enrique Pérez Pinto, Humberto Campos Valerín, Virgilio Lizano Saborío y Roswell Longan Fuentes.

Acuerdo N° 17 de 27 de abril de 1944.—Acepta renuncia del tercer suplente de la Junta Directiva del Servicio Nacional de Electricidad y nombra sustituto.

Administración del Licenciado don Teodoro Picado M.

Acuerdo N° 1 de 27 de mayo de 1944.—Reelige Miembros de la Junta Nacional de la Habitación.

Acuerdo N° 2 de 30 de mayo de 1944.—Declara agotada la vía administrativa reclamo de los señores Juan José Salas Sánchez y Gilberto Guerrero Bonilla.

Acuerdo N° 3 de 17 de junio de 1944.—Reorganiza el personal de las dependencias de la Secretaría de Fomento.

Acuerdo N° 4 de 27 de junio de 1944.—Concede licencia al señor Rodrigo Castro Beeche, Ingeniero Auxiliar del Departamento de Agrimensura de la Dirección General de Obras Públicas.

Acuerdo N° 5 de 28 de junio de 1944.—Nombraba Auditor Viajero del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

Acuerdo N° 6 de 28 de junio de 1944.—Acuerda varios cambios en el personal de la Administración del Taller de Obras Públicas y nombra Inspector Pagador de la Secretaría de Fomento.

Acuerdo N° 7 de 30 de junio de 1944.—Acepta renuncia del Auxiliar Tercero del Departamento de Planillas de la Administración del Taller de Obras Públicas.

Acuerdo N° 8 de 30 de junio de 1944.—Concede licencia al señor Jorge Manuel Dengo Obregón, Ingeniero Jefe del Departamento de Caminos Vecinales.

Acuerdo N° 9 de 30 de junio de 1944.—Nombraba Conserje en la Administración del Taller de Obras Públicas.

Acuerdo N° 10 de 3 de julio de 1944.—Acuerda permutar en sus puestos al Auxiliar Tercero de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes y del Contador Cuarto de la Auditoría General de Fomento.

Acuerdo N° 11 de 4 de julio de 1944.—Acepta renuncia del Auxiliar Segundo de la Bodega de Carreteras del Taller de Obras Públicas.

Acuerdo N° 12 de 1° de agosto de 1944.—Nombraba personal en la Bodega de Obras Públicas del Taller del mismo nombre.

Acuerdo N° 13 de 9 de agosto de 1944.—Nombraba Auxiliar Primero en la Contabilidad de la Administración del Taller de Obras Públicas.

Acuerdo N° 14 de 16 de agosto de 1944.—Nombraba Auxiliar Primero en la Contabilidad de la Administración del Taller de Obras Públicas por no haber aceptado el nombrado anteriormente.

Acuerdo N° 15 de 26 de agosto de 1944.—Nombraba Consejero Propietario de la Junta Eléctrica.

Acuerdo N° 16 de 28 de agosto de 1944.—Acepta renuncia de Consejero Propietario de la Junta Eléctrica y nombra sustituto.

Acuerdo N° 17 de 29 de agosto de 1944.—Nombraba Auxiliar Tercero en la Bodega del Plantel de Pavimentación.

Acuerdo N° 18 de 30 de agosto de 1944.—Nombraba dos Inspectores de Caminos Vecinales.

Acuerdo N° 19 de 1° de setiembre de 1944.—Concede licencia al señor Oscar Alvarado Sandoval, Inspector Pagador de la Secretaría de Fomento y nombra sustituto.

Acuerdo N° 20 de 12 de setiembre de 1944.—Acepta la renuncia de Auxiliar de la Administración del Taller de Obras Públicas.

Acuerdo N° 21 de 25 de setiembre de 1944.—Nombraba Auditor Viajero del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

Acuerdo N° 23 de 3 de octubre de 1944.—Concede licencia al Auxiliar Segundo del Departamento de Planillas de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes y nombra sustituto.

Acuerdo N° 24 de 9 de octubre de 1944.—Nombraba Miembros Propietarios de la Junta Encargada de la Administración y Vigilancia de las Casas del Corazón de Jesús.

Acuerdo N° 25 de 10 de octubre de 1944.—Acepta la renuncia del Auxiliar Tercero del Departamento de Patio del Taller de Obras Públicas y nombra sustituto.

Acuerdo N° 26 de 17 de octubre de 1944.—Prorroga la licencia concedida al Auxiliar de Ingeniero del Departamento de Agrimensura de la Dirección General de Obras Públicas.

Acuerdo N° 27 de 23 de octubre de 1944.—Concede licencia al señor Oscar Barahona Streber, Fiscal Específico del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico y nombra sustituto.

Acuerdo N° 28 de 1° de noviembre de 1944.—Nombraba guarda en la Administración del Taller de Obras Públicas.

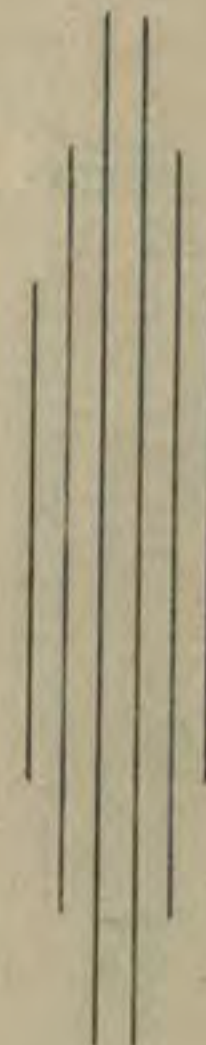
Acuerdo N° 29 de 9 de noviembre de 1944.—Acepta renuncia del Secretario de la Administración del Taller de Obras Públicas.

Acuerdo N° 30 de 22 de noviembre de 1944.—Concede licencia al Auxiliar del Departamento de Copias Heliográficas de la Secretaría de Fomento y nombra sustituto.

Acuerdo N° 31 de 22 de noviembre de 1944.—Acepta renuncia del Auxiliar del Departamento de Máquinas de Escribir del Taller de Obras Públicas, y nombra sustituto.

Obras de ornato

y de utilidad pública, realizadas en distintos
lugares del país por el actual Gobierno



El bellissimo parque de Liberia ha sido arreglado y ornamentado y es hoy uno de los más bellos sitios de la Ciudad Blanca,



Mercado de la ciudad de San Ramón, que está al concluirse.

Acuerdo N° 32 de 23 de noviembre de 1944.—
Nombró Miembros de la Junta de Cañería de Tapezco
del cantón de Alfaro Ruiz.

Acuerdo N° 33 de 23 de noviembre de 1944.—
Nombró Miembros de la Junta de la Cañería del Dis-
trito de Ureña de Pérez Zeledón.

Acuerdo N° 34 de 16 de diciembre de 1944.—In-
tegra Juntas Cantonales de Caminos Vecinales en toda
la República.

Acuerdo N° 35 de 20 de diciembre de 1944.—
Nombró Ingeniero Consultor de la Secretaría de Fo-
mento.

Acuerdo N° 36 de 21 de diciembre de 1944.—
Concede licencia al señor Abel Coto Avendaño, Primer
Auxiliar del Departamento de Patio del Taller de
Obras Fúbricas.

Acuerdo N° 37 de 22 de diciembre de 1944.—
Nombró Miembros de la Junta de Cañería de Zapote
del cantón de Alfaro Ruiz.

RESOLUCIONES

correspondientes al año de 1944, de la Secretaría de Fomento.

N° 1 de 19 de julio de 1944.—Resuelve con lugar
la solicitud de pago de cesantía presentado por la
señora Thelma Jaubert Carranza.

N° 2 de 15 de noviembre de 1944.—Resuelve sin
lugar el reclamo presentado por el señor Luis Salazar
Ulate.

N° 3 de 16 de noviembre de 1944.—Resuelve sin
lugar el reclamo presentado por el señor Aniceto Uma-
ña Morales.

N° 4 de 11 de diciembre de 1944.—Resuelve im-
procedente el reclamo presentado por el señor José
Adán Campos Ramos.

N° 5 de 13 de diciembre de 1944.—Resuelve con
lugar la solicitud de pago de pre-aviso y auxilio de ce-

santía presentado por el señor Santiago Rodríguez
Aguilar.

N° 6 de 13 de diciembre de 1944.—Resuelve con
lugar la solicitud de pago de pre-aviso y auxilio de
cesantía presentado por el señor Abel Vargas Chaverri.

N° 7 de 22 de noviembre de 1944.—Resuelve con
lugar la solicitud de pago de pre-aviso y auxilio de
cesantía presentado por el señor Gilberto Corrales Tre-
jos.

N° 8 de 23 de noviembre de 1944.—Resuelve con
lugar la solicitud de pago de auxilio de cesantía pre-
sentado por el señor Arturo Valverde de Bernardi.

N° 9 de 19 de diciembre de 1944.—Resuelve con
lugar el reclamo presentado por el señor Estéfano Es-
tevanovich Petrovich.

CONTRATOS

celebrados por la Secretaría de Fomento en el año de 1944, con particulares

*Contrato para terminar la construcción del Edificio
de la Nueva Casa Presidencial.*

N° 1.—Nosotros, Ricardo Fernández Peralta,
Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,
debidamente autorizado al efecto por el señor Pre-
sidente de la República, por una parte, y por la otra,
Luis Paulino Jiménez Montealegre, mayor de edad,
casado, Ingeniero Civil, portador de la cédula de
identidad N° 27502, con constancia de haber su-
fragado en las últimas elecciones y vecino de San
Pedro de Montes de Oca, hemos convenido en ce-
lebrar el siguiente contrato:

La Secretaría de Fomento contrata con el señor
Ingeniero Jiménez, que en lo sucesivo llamaremos
el Contratista, la terminación, por el sistema de
administración, del edificio de la nueva Casa Pre-
sidencial de esta ciudad, con arreglo a las normas
siguientes:

I.—*Planos*: Los planos definitivos serán sumi-
nistrados por la Secretaría de Fomento, una vez
que el Gobierno haya considerado si termina el
edificio para Casa Presidencial o si se destina a

otros fines, planos que no podrán ser modificados
por el Contratista sino por orden escrita del Se-
cretario de Fomento.

II.—*Dirección técnica*: La dirección técnica de-
pendará directamente del Contratista, quien hará
los diseños necesarios a medida que la obra lo re-
quiera, teniendo la Secretaría de Fomento la directa
supervigilancia de la construcción, por lo que el
Contratista debe acatar inmediatamente las obser-
vaciones que formule el Secretario de Estado.

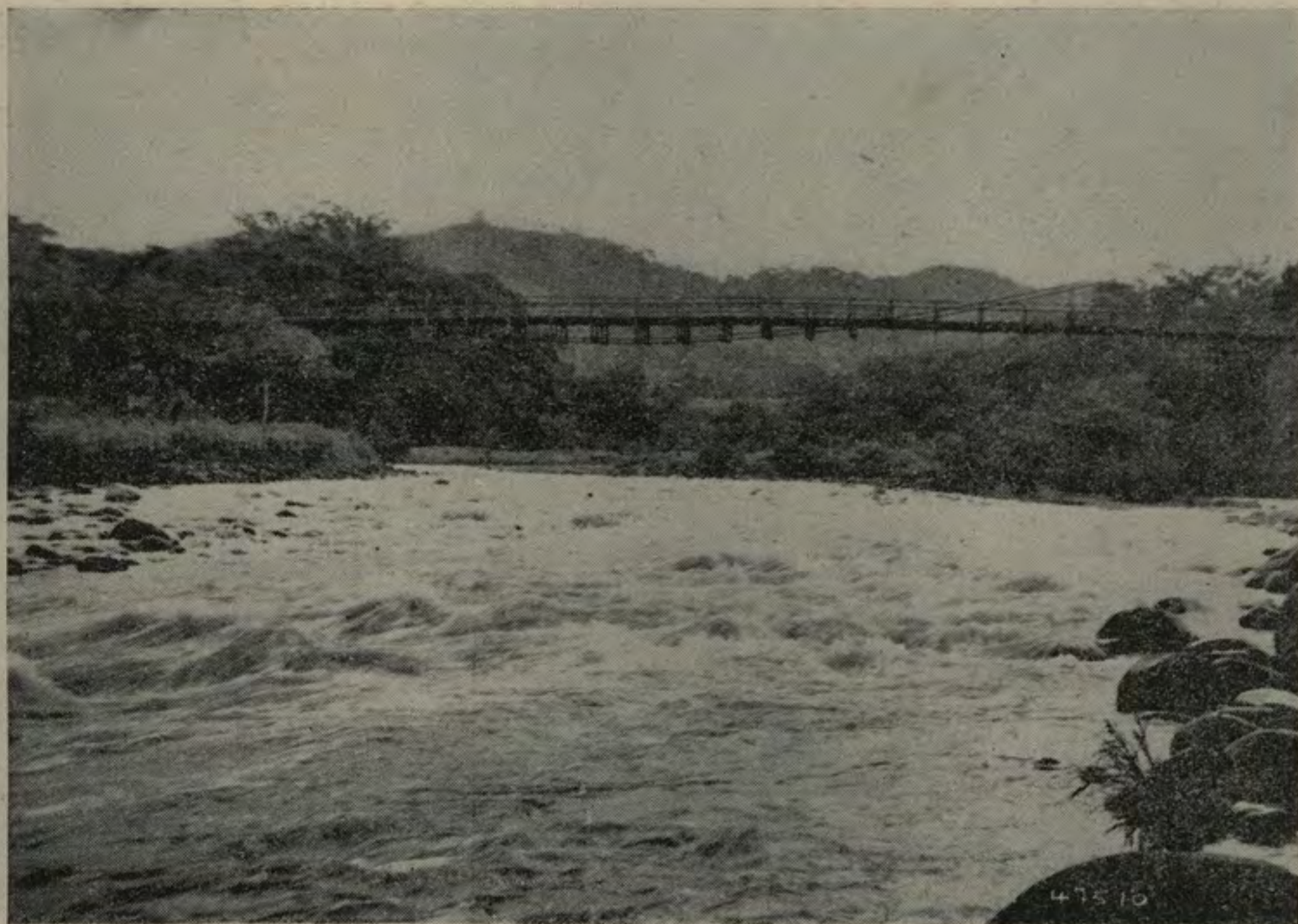
III.—*Personal*: El Contratista escogerá para la
obra un personal idóneo, que tenga los conoci-
mientos necesarios para esta clase de trabajos, el cual
someterá a la aprobación de la Secretaría de Fo-
mento, y le fijará el sueldo por hora de trabajo de
acuerdo con los precios corrientes, sueldos que po-
drán ser revisados por la Secretaría de Trabajo,
cuando lo solicite la Secretaría de Fomento.

IV.—*Inspección*: La Secretaría de Fomento
nombrará para el debido control de los gastos que
demande la construcción, un Inspector que deberá
aprobar la planilla semanal de trabajadores, las cuen-

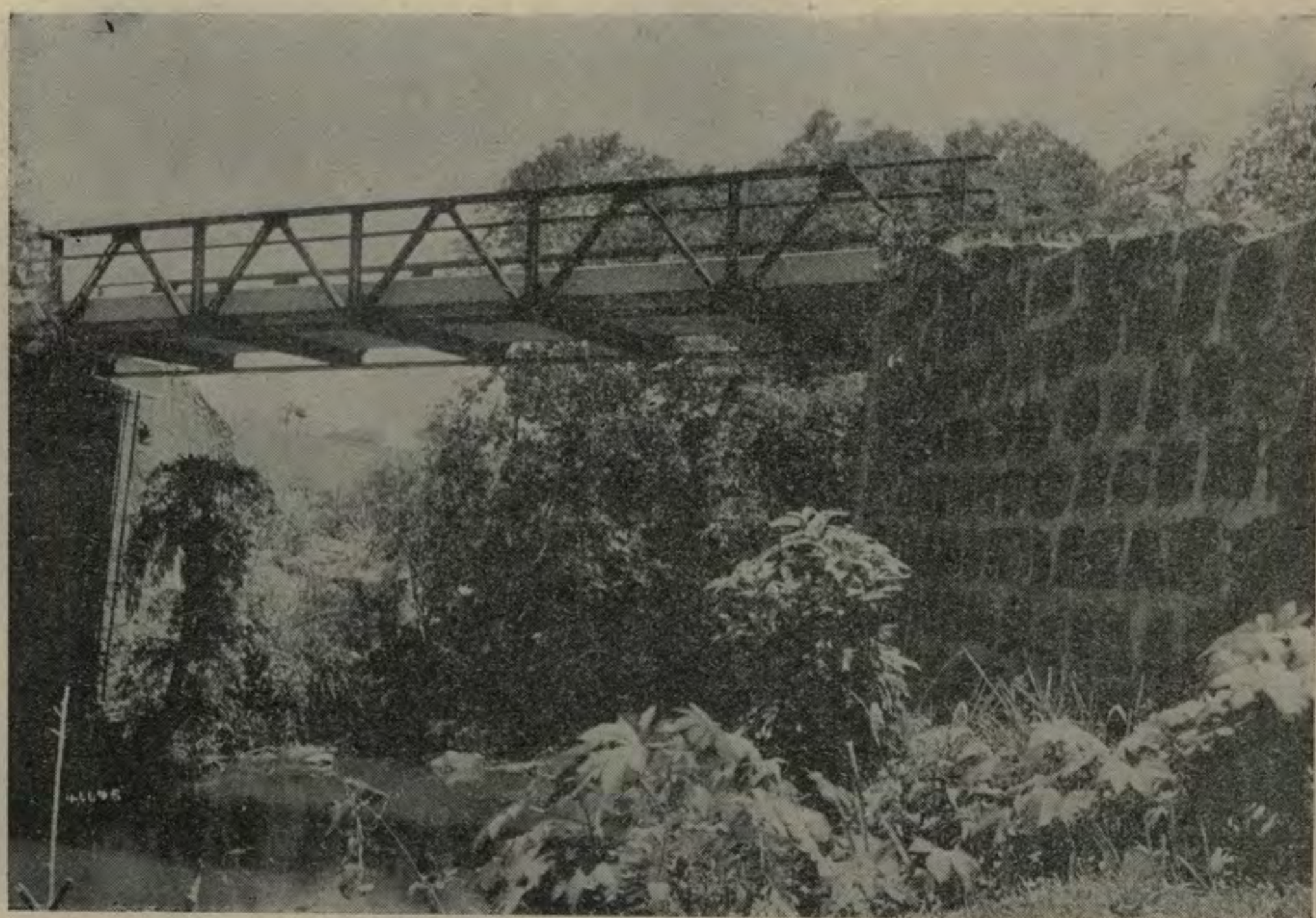
Puentes

construídos o reparados

por la Dirección General de Obras Públicas



Valioso puente sobre el río «Barranca» en San Jerónimo de Esparta.



Puente sobre la quebrada «La Sorda» en la carretera entre Río Segundo y Ojo de Agua.

Puentes

construídos o reparados

por la Dirección General de Obras Públicas



Puente reconstruído
sobre el río Jaris entre
Turrúcares y Puriscal,



Puente sobre la que-
brada «Volio» en el
cantón de San Ramón.

tas por materiales adquiridos por el Contratista para la obra durante cada semana, así como los demás pagos que el Contratista hiciere por acarreos, etc. Dicho Inspector deberá constatar que los acarreos son hechos a los precios corrientes que rigen en el momento.

V.—*Materiales*: El Contratista usará para la obra, únicamente materiales de primera calidad que comprará en plaza al menor precio posible, pero la Secretaría de Fomento tiene el derecho de rechazar cualquier material que no considere de calidad satisfactoria.

Cuando se trate de herraje, rejas, lámparas, adornos de hierro forjado, artículos sanitarios, mosaicos para baño, etc., el Contratista deberá presentar con anterioridad el presupuesto a la aprobación de la Secretaría de Fomento.

VI.—*Seguros*: El Contratista deberá asegurar todo el personal en el Banco Nacional de Seguros para protegerlo de cualquier accidente que pudiera ocurrir, y comunicará a la Secretaría el número de la póliza respectiva.

Asimismo, se obliga a cumplir todos y cada uno de los requisitos del Seguro Social.

VII.—*Maquinaria y equipo*: De ser posible, la Secretaría de Fomento suministrará al Contratista una torre elevadora de concreto, una batidora grande, así como la herramienta que tenga disponible y que no pueda ser conseguida en plaza, y el Contratista se obliga a devolverla al final de la obra en el mismo estado que la recibe salvo el deterioro normal producido por el trabajo.

VIII.—*Forma de pago*: El pago de las obras será semanal y consistirá en los gastos totales que tenga el Contratista durante cada semana, más un siete por ciento de los mismos, por administración, dirección técnica, diseños, etc., y en efectivo.

Caso de que el Gobierno considere más conveniente a sus intereses pagar la obra con Bonos, ya sean de la Defensa o de cualquiera otra emisión, le será reconocido al Contratista en la cuenta de la semana siguiente el descuento a que los haya colocado.

En el caso de pago en Bonos, el Secretario de Fomento, gestionará el depósito de una suma prudencial de estos valores en el Banco Nacional de Costa Rica y a su orden, para atender a los gastos de la obra.

La Secretaría de Fomento indicará al Contratista el gasto semanal a que debe limitarse la construcción.

IX.—*Observaciones generales*: El Contratista deberá iniciar los trabajos a más tardar quince días después de la fecha en que reciba los planos definitivos debidamente aprobados.

La Secretaría de Fomento colaborará con el Contratista para conseguir las prioridades necesarias para importar los materiales y equipo indispensables.

En fe de lo cual firmamos los otorgantes en la ciudad de San José, a los seis días del mes de marzo de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*R. Fernández Peralta*.—*Luis P. Jiménez*.—Apruébase el anterior contrato.—*R. A. Calderón Guardia*.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento. *R. Fernández Peralta*.

Nosotros, Ricardo Fernández Peralta, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte y por la otra, Domingo Rodríguez Vargas, mayor, casado, comerciante, con cédula de identidad N° 39300, Vicepresidente Municipal de San Ramón, debidamente autorizado por la Corporación Municipal en artículo 3° de la sesión del 1° de abril de 1944, hemos convenido en el siguiente contrato:

1°—La Municipalidad cede a la Secretaría de Fomento el Tajo de piedra viva situado en el lugar llamado Vista de Mar, en la orilla de la carretera Interamericana, el cual fué adquirido de José Arias Vargas por escritura N° 60 otorgada ante el Notario Franklin Vega Trejos a favor de la Municipalidad.

2°—Este contrato estará vigente durante diez años prorrogables, lapso en el cual la Secretaría de Fomento podrá explotar el Tajo para las necesidades de sus trabajos. Es entendido que este contrato no podrá cederse a un tercero.

3°—A cambio del Tajo, la Secretaría de Fomento cede a la Municipalidad de seis a setecientos metros cúbicos de piedra existentes en el tajo del alto de la cima de Palmares en el trayecto de la carretera de Palmares-San Ramón. Esta piedra será entregada al Comité del Centenario, para la pavimentación de las calles de la ciudad de San Ramón.

4°—La Municipalidad se reserva el derecho de tomar la piedra que necesite del tajo a que se refiere el artículo 1° para pavimentación de calles, arreglo de aceras, trabajos de saneamiento y caminos vecinales. Disfrutará también de estas prerrogativas la Junta Edificadora del Templo Parroquial y otros organismos del mismo cantón, tales como la Junta de Educación, Junta de Protección Social y Junta Progresista.

5°—La Municipalidad podrá vender piedra a particulares, siempre que tales ventas sean autorizadas por la Secretaría de Fomento.

6°—La Secretaría de Fomento queda autorizada para instalar quebradores, construir embonos y todo lo necesario para la explotación del mencionado tajo durante el lapso establecido en el artículo 2°.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los doce días del mes de abril de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Ricardo Fernández Peralta*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.—*Domingo Rojas Vargas*, Contratista.

N° 1.—Entre los infrascritos Francisco Esquivel Ugalde, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte y la U. S. Commercial Company, que es una Agencia del Gobierno de los Estados Unidos de América, cesionaria del Contrato-ley aprobado por decreto legislativo N° 63 de 29 de marzo de 1944, representada por el señor Louis R. Stadtmiller, mayor,

Puentes

construídos o reparados

por la Dirección General de Obras Públicas



Puente reconstruido
sobre el río «Paso
Agres» en el cantón de
Ortina.



Puente en el barrio de
Humo, cantón de
Esparta.

casado, de este vecindario, debidamente autorizado para este otorgamiento, por la otra parte, se ha convenido en el siguiente contrato:

Por cuanto: en el artículo 12 del contrato-ley celebrado entre el Estado y la Defense Supplies Corporation, aprobado por decreto legislativo N° 63 de 29 de marzo de 1944, el Gobierno de Costa Rica se obligó "a terminar a la mayor brevedad la sección de camino o carretera que conduce a Sarapiquí", y a mantenerla en buen estado de modo que llegue a la finca en donde la Defense Supplies Corporation se propone hacer la plantación de *cinchona*.

Por cuanto: al Estado no le es posible dadas las circunstancias actuales llevar a cabo la construcción de esa carretera inmediatamente, se acuerda:

Artículo I.—La U. S. Commercial Company, queda por el presente contrato autorizada para llevar a cabo la continuación de la carretera que conduce a Sarapiquí, partiendo desde un punto llamado "El Desengaño", en el camino que conduce al volcán Poás, en una extensión más o menos de dieciséis kilómetros y hasta un punto llamado "Mata de Café", contiguo a las tierras en donde se llevará a cabo la plantación de *cinchona*.

Artículo II.—La U. S. Commercial Company, construirá la referida carretera por medio de la "Public Roads Administration", o sus contratistas la "Ralph E. Mills Company", usando la técnica moderna a fin de tener acceso cómodo a la plantación de *cinchona* a cuyo efecto podrán determinar la ruta más conveniente y práctica según el criterio de sus ingenieros, levantar los planos, perfiles y hacer las especificaciones y detalles convenientes.

Artículo III.—El Gobierno suministrará la cooperación que esté a su alcance a fin de que la carretera pueda construirse a la mayor brevedad. A este efecto se obliga a entregar la trocha respectiva y a llevar a cabo las expropiaciones e indemnizaciones que fueren necesarias con el objeto de hacer un trazado práctico, para lo cual mantendrá a sus expensas un ingeniero observador que se dedicará además a facilitar la construcción de la carretera referida en todo lo que pudiere. Asimismo se obliga el Gobierno a transportar sin costo alguno para la U. S. Commercial Company, o su antecesora la Defense Supplies Corporation, la "Public Roads Administration" o su contratista la "Ralph E. Mills Co.", por el Ferrocarril al Pacífico, todo el material y maquinaria que se hubieren acarreado o que fueren necesarios para la construcción a que este contrato se refiere.

Artículo IV.—Es entendido que esta carretera es de carácter militar y urgente y por lo tanto su construcción estará exenta de las disposiciones del Código de Trabajo, de acuerdo con el artículo X, de la Sección II, Capítulo único del Título Undécimo de dicha ley.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los veintidós días del mes de julio de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Francisco Esquivel*.
Louis R. Stadtmiller.—Apruébase el anterior contrato.—*Picado*.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—*Francisco Esquivel*.

N° 2.—Nosotros, Francisco Esquivel Ugalde, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, y Juan Piedra Cisneros, Presidente de la Asociación denominada *Acción Nacional de Trabajo*, entidad inscrita en el Registro Público, Sección de Personas, en el tomo 38, bajo el número 48085, debidamente autorizado por la Junta Directiva, por acuerdo N° 2 de la sesión celebrada el día 17 de julio último, hemos convenido en reformar el artículo I del contrato N° 20 de 17 de setiembre de 1942, en los siguientes términos:

"El Poder Ejecutivo, en uso de la autorización concedida por la ley N° 159 de 10 de agosto del año en curso (1942), cede a la Acción Nacional de Trabajo, en adelante designada con el nombre de Asociación, veinte mil hectáreas de terrenos baldíos, con sujeción a lo dispuesto en la referida ley y dentro de la zona indicada en la misma.

La Directiva de la Asociación, podrá hacer la localización de parcelas, y permitir la ocupación de las mismas a aquellos asociados que hayan cumplido con las obligaciones que les imponen la citada ley y el contrato de 7 de setiembre de 1942.

Una vez cumplidas todas estas obligaciones podrá el interesado obtener la adjudicación de su respectiva parcela en la forma que indica el contrato de 7 de setiembre antes citado (cláusula XI.)

Es convenido entre ambas partes:

Que la reforma antes consignada se otorga sin perjuicio de tercero de mejor derecho y en la inteligencia expresa de que en ningún caso podrá originar responsabilidad alguna a cargo del Estado, por razón de garantía u otra cualquiera.

Que lo aquí convenido no menoscaba en forma alguna la cesión de derechos que la Asociación contratante hizo a la denominada "Acción Campesina", para fines análogos.

En fe de lo cual, firmamos en la ciudad de San José, a los tres días del mes de agosto de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Francisco Esquivel*.—*J. Piedra C.*—Apruébase la anterior modificación al contrato inicial.—*Picado*.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—*Francisco Esquivel*.

N° 4

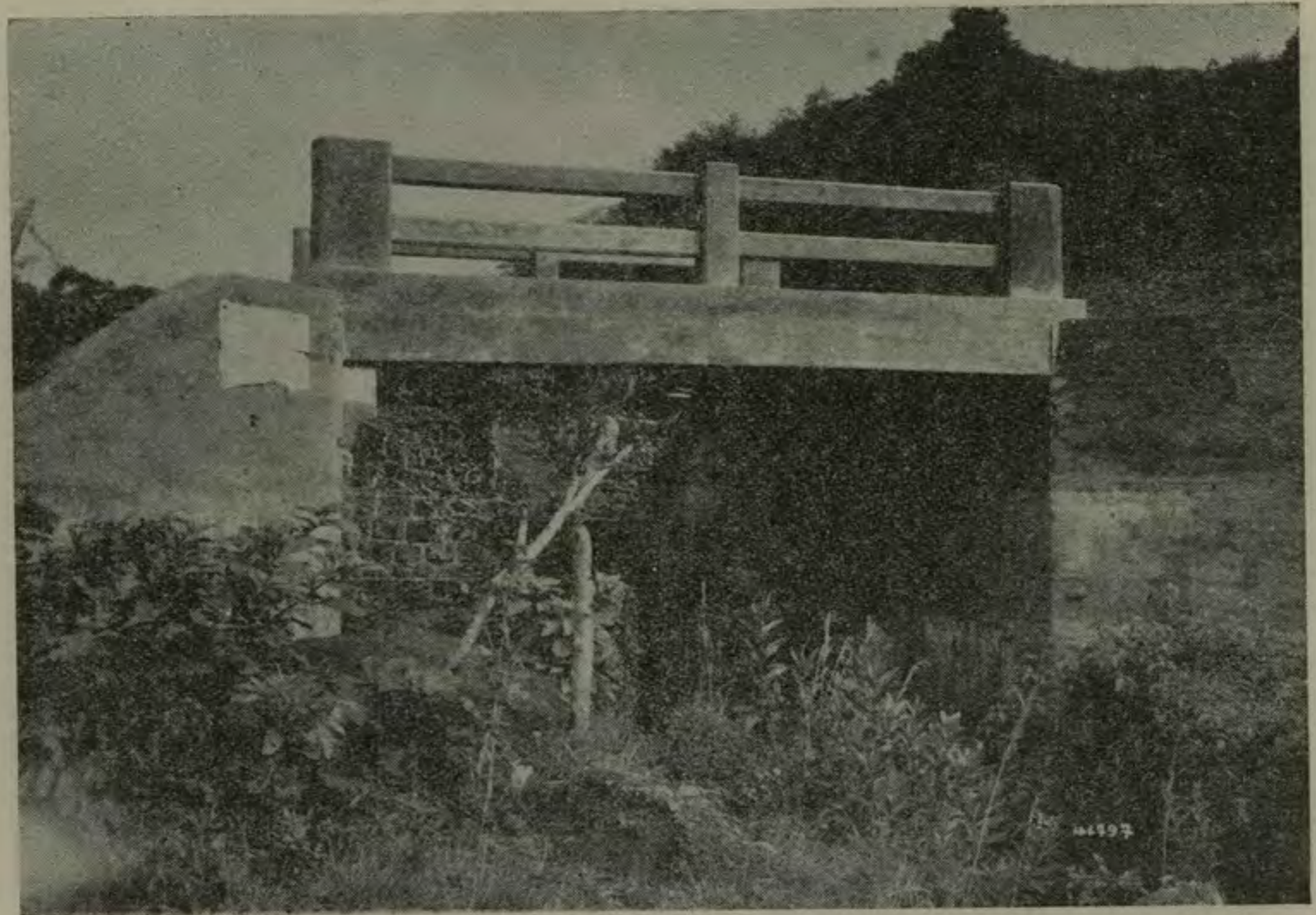
N° 4.—Nosotros, Francisco Esquivel Ugalde, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y por la otra Lawrence Eugene Richards Guth, mayor, casado, empresario, norteamericano, de este vecindario, portador de la cédula de identidad N° 38,656 y de residencia, en representación y con poder especial del señor Eric C. Murray Morris, mayor, casado, Ingeniero, vecino de aquí, portador de la cédula de identidad N° 24,685 y quien en adelante se denominará "el Contratista", hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

I.—El Gobierno de Costa Rica concede al contratista derecho amplio y bastante para explotar en la forma que se dirá una zona, casi en su totalidad pantanosa, situada al Noroeste de Punta Salpuedes de la Península de Osa. Esa Zona se ex-

Puentes

construídos o reparados

por la Dirección General de Obras Públicas



Puente sobre el río
«Páez» en la carre-
tera entre Paraíso y
Turrialba.

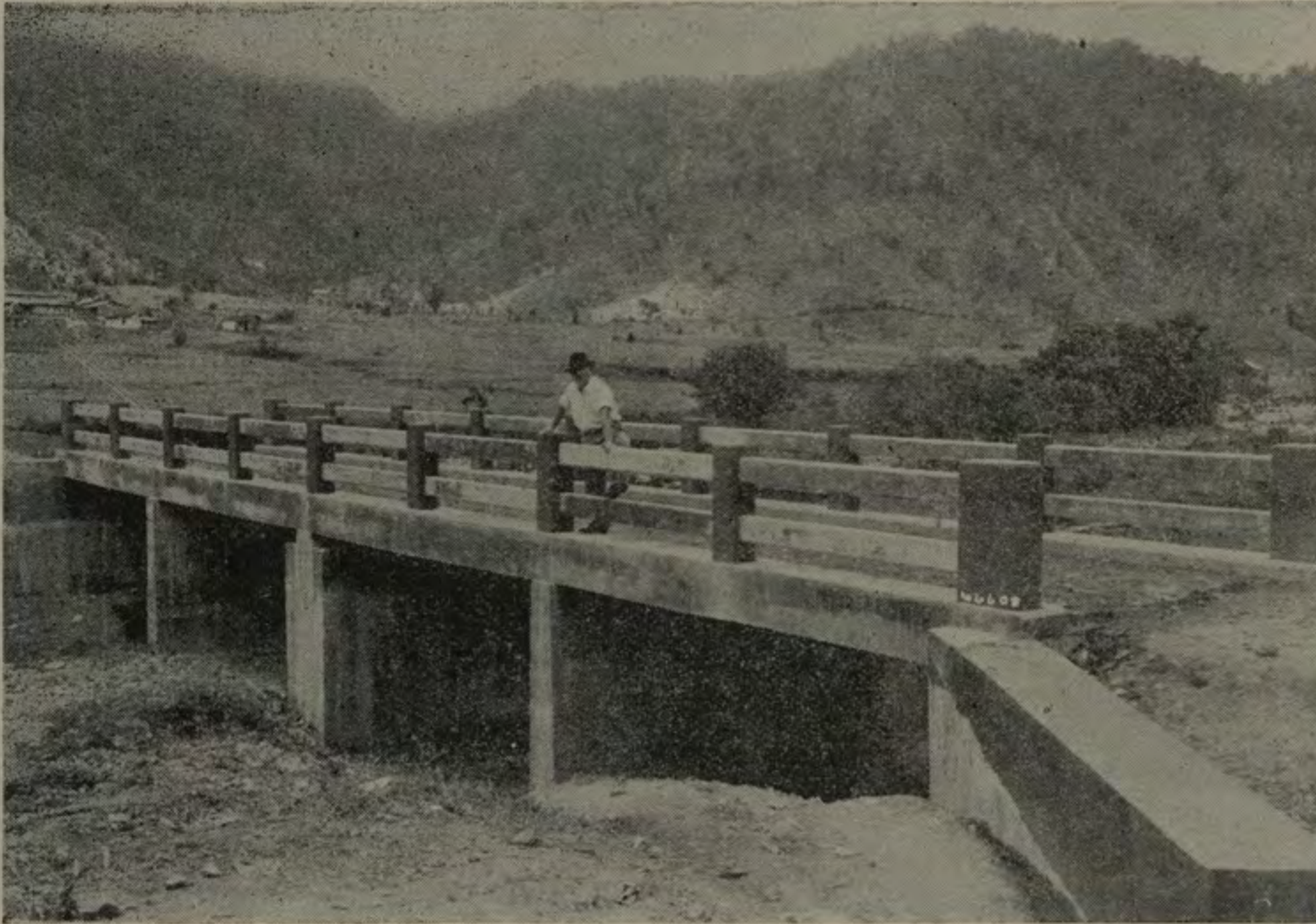


Puente de hamaca so-
bre el río «Pacuare».
(Pérez Zeledón.)

Puentes

construidos o reparados

por la Dirección General de Obras Públicas



Agregado al puente sobre el «Reventazón», camino Cartago-Tapantí.



Puente reconstruido sobre el río «Molinillo» en el cantón de Orotina.

tiende, desde la Punta Salsipuedes en la playa del Mar Pacífico, siguiendo por la costa hacia al Noroeste en una distancia de 15 kilómetros y con una profundidad de 6 kilómetros hacia el interior, lo que da una superficie aproximada de 9,000 (nueve mil hectáreas), tal como aparece del plano que se presenta.

II.—En virtud de esta concesión el Contratista podrá extraer de esa zona pantanosa todos los metales preciosos que en ella existan tales como oro, plata, etc., empleando para su extracción y laboreo la maquinaria y procedimientos que estime necesarios para el mejor éxito de la empresa.

III.—El término de la concesión será de veinticinco años contados a partir de la fecha de este contrato. El Contratista se obliga a iniciar los trabajos de exploración dentro de los dos años siguientes a la vigencia de este contrato y los de explotación a más tardar dentro de los cuatro años de la vigencia del mismo.

IV.—Para mayor efectividad de esta concesión el Contratista queda facultado para contratar con personas o empresas extranjeras o del país los trabajos de exploración y de explotación así como la financiación de la empresa, siempre que en ello esté de acuerdo la Secretaría de Fomento.

V.—El Gobierno de la República se obliga a eximir al Contratista del pago de derechos de Aduana, muellaje y demás concomitantes, así como otorgarle la franquicia correspondiente para la importación de maquinaria, piezas de repuesto, suplementos, accesorios, grasas, gasolina, aceites, combustibles y lubricantes y cualesquiera otras sustancias, materiales o implementos que sean necesarios para la exploración y explotación de la zona dicha, de acuerdo con los términos de esta concesión. La calificación de esa exención corresponde a la Secretaría de Hacienda.

VI.—El contratista estará exento, durante el término de la concesión del pago de todo impuesto nacional o municipal que existe en la actualidad o que llegare a establecerse, en lo que respecta a los terrenos que abarca este contrato y a los productos que de ellos se obtengan.

VII.—Del producto bruto de la explotación de esos terrenos pantanosos que cubre esta concesión corresponderá al Estado un cinco por ciento (5 %), que será deducido por el Banco Nacional de Costa Rica al efectuarse la exportación de los metales que hayan sido extraídos al amparo de este contrato. Ese cinco por ciento se elevará automáticamente a un quince por ciento (15 %), sobre las ganancias netas de la Empresa una vez que haya sido cubierto el costo de la maquinaria y demás gastos de exploración, sin que pueda, en ningún caso, ser menor de cinco por ciento del producto bruto. Para

los efectos de esta cláusula el Gobierno tendrá amplia fiscalización sobre los productos obtenidos, así como sobre la venta y exportación de los mismos.

VIII.—El contratista se obliga a invertir en maquinaria y obras de exploración durante los dos primeros años de este contrato, una suma mínima de ciento cincuenta mil colones (¢ 150,000.00.)

IX.—Es entendido que la presente concesión se otorga sin perjuicio de tercero de mejor derecho y que el Estado no asume ninguna responsabilidad por conflictos que puedan surgir con parásitos, cuyos reclamos quedan a cargo exclusivo del Contratista. El Estado tampoco garantiza el libre goce de los derechos que este contrato le confiere al Contratista, pero éste podrá hacer uso de todas aquellas acciones que le brindan las leyes para proteger sus derechos. Asimismo, son a cargo del Contratista los riesgos y reclamos que pudieran suscitarse con motivo de este contrato, así como el pago de expropiaciones e indemnizaciones que se originen por razón del mismo.

X.—Con el fin de evitar conflictos con disposiciones vigentes en cuanto a lavaderos de oro se refiere, el Contratista, se obliga a limitar sus trabajos, tanto de exploración como de explotación, en lo relativo a este contrato, a la zona dicha, sin perjuicio de los derechos que ya él tenga adquiridos al amparo de la ley sobre lavaderos de oro existentes en la Península de Osa o en cualquiera otra zona del país. También se obliga el Contratista a respetar los derechos del Gobierno sobre la Milla Marítima, siempre que ésta se necesite para trabajos útiles y necesarios para el país.

XI.—El Contratista se obliga a ocupar en los trabajos de exploración y explotación dichos, trabajadores costarricenses en un porcentaje no menor del ochenta por ciento (80 %), salvo en lo que respecta al personal técnico, pues en cuanto a éste no habrá limitación. También se obliga el Contratista a procurar viviendas higiénicas a sus trabajadores así como a acatar las disposiciones del Código de Trabajo vigente en todo lo que sean aplicables.

XII.—La falta de cumplimiento de cualquiera de las estipulaciones de este contrato, por parte del Contratista, dará derecho al Estado para declarar administrativamente la caducidad del mismo sin reclamo alguno por parte del concesionario.

XIII.—Los derechos de esta concesión no podrán ser traspasados a ninguna otra persona o empresa, ya sea nacional o extranjera, sin la autorización previa de la Secretaría de Fomento.

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

Puentes

construidos o reparados

por la Dirección General de Obras Públicas



Puente sobre el río Cañas en el lugar llamado «El Molino» en San Juan de Dios de Desamparados.



Puente en construcción sobre el río Guatuso en «El Llano» de Desamparados.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los dieciséis días del mes de agosto de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*L. E. Richards*. Apruébase el anterior contrato, sujeto a la aprobación del Congreso Constitucional.—*Picado*.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, *Francisco Esquivel*.

Nosotros, Francisco Esquivel Ugalde, abogado, de este vecindario, en su concepto de Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, y Luis Rivas Rivas, agricultor, vecino de la ciudad de Liberia, por sí, ambos mayores de edad, casados en primeras nupcias, hacemos constar que hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

1º—Rivas Rivas es dueño de la finca que se describe así: terreno de potrero situado en el distrito primero del cantón primero de la provincia de Guanacaste, lindante con las siguientes propiedades: Norte, de Antonio Muñoz Rovira; Sur, calle real en medio de Cecilio Castrillo; Este, con Eulalia y José Rocha y Juan Muñoz Rovira, y al Oeste José Baltodano Briceño.

2º—Rivas Rivas, que en adelante se denominará "el arrendante", da en arrendamiento al Supremo Gobierno de la República, en cuyo nombre acepta el suscrito Esquivel, un lote de terreno de potrero, que mide cinco o seis hectáreas aproximadamente, pero que está cercado y debidamente localizado habiendo sido usado por las empresas que anteriormente tuvieron a su cargo la construcción de la Carretera Interamericana y en el cual se encuentran varios edificios destinados a campamentos. Dicho lote está situado a la orilla de la trocha de la expresada carretera.

3º—El arrendatario destinará el lote arrendado al uso exclusivo de la Carretera Interamericana, pudiendo la empresa constructora de dicha obra dedicarlo a los fines que a su juicio estime convenientes de acuerdo con su contrato para la construcción de la misma.

La empresa constructora de la Carretera Interamericana podrá darle a dicho lote el uso que estime conveniente a su discreción, pudiendo construir edificios y toda clase de obras en él, hacer mejoras, adiciones y erigir estructuras y letreros en esa propiedad. Dichas mejoras, obras, construcciones y adiciones son y serán propiedad exclusiva de la Ca-

rrretera Interamericana, cuya empresa constructora podrá retirarlas en cualquier momento sin previo aviso al arrendante y sin indemnización y pago alguno para él motivado por ese hecho.

4º—El término de ese contrato será de un año a partir del día dieciséis de enero de mil novecientos cuarenta y cuatro, pudiendo prorrogarse por períodos iguales a opción únicamente del Gobierno a instancia de la carretera Interamericana durante todo el término que sea necesario para la construcción de la expresada Carretera. Este contrato se entenderá tácitamente prorrogado si el Gobierno no envía al arrendante, al vencimiento de cada período, documento alguno que lo cancele. A pesar de lo dicho, el Gobierno podrá dar por rescindido y tener por cancelado este contrato en el momento que lo estime conveniente y sin dar razón alguna para ello, aun antes del vencimiento del término principal o de cualquiera de los períodos prorrogados, dando pre-aviso al arrendante con treinta días de anticipación, término que se contará desde que sea puesta la carta certificada correspondiente en el Correo.

5º—El Gobierno o la Carretera Interamericana entregará el lote arrendado una vez terminado el contrato, renunciando el arrendante a toda indemnización por los daños y perjuicios ocasionados por el uso, por el tiempo transcurrido y el fin del contrato le haya ocasionado.

6º—El precio del arrendamiento será la suma de ciento veinticinco colones mensuales pagados por mensualidades vencidas, no habiendo recibido el arrendante todavía el pago de ninguno de los meses vencidos.

7º—El presente contrato podrá ser traspasado sin previa noticia o autorización del arrendante, a la Public Roads Administration, a la Ralph E. Mills Company o a cualquiera otra Empresa que tenga a su cargo la construcción de la Carretera Interamericana, sin que esto signifique renuncia a los derechos de traspaso, cesión o sub-arrendamiento que establece el Código Civil.

8º—El Gobierno y el arrendante eligen como domicilio legal para todos los efectos de la presente contratación la ciudad de San José.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los catorce días del mes de noviembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Francisco Esquivel*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.—*Luis Rivas Rivas*, Contratista.

Puentes

construídos o reparados

por la Dirección General de Obras Públicas



En las afueras de la Capital, puente sobre la quebrada «Las Montoya», distrito de Zapote.



Puente en construcción en San Andrés de Tarrazú.

Puentes

construïdos o reparados

por la Direcci3n General de Obras P3blicas



Puente en construcci3n
en San Andr3s.
(Tarraz3)



Puente de madera sobre el Arroyo El Negro en el camino a San Pablo de Tarraz3

Informe del Ferrocarril Eléctrico al Paí

San José, 11 de abril de 1945.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento
S. D.

Estimado señor Secretario:

Para su superior conocimiento y efectos consiguientes, me es grato presentar a usted un informe de las labores realizadas por esta Empresa durante el año de 1944. Al informar a usted concisa y globalmente de las actividades del Ferrocarril, podrá darse cuenta, por

los 155 cuadros de contabilidad y estadísticos, que la labor ha sido intensa, permitiéndome el honor de manifestarle que gran parte del éxito alcanzado se ha debido al decidido apoyo prestado a esta Empresa por el señor Presidente de la República, la Secretaría de Estado a su muy digno cargo y demás Dependencias Oficiales.

Con muestras de mi consideración distinguida, me es grato suscribirme, muy atento servidor de usted,

PROSPERO GUARDIA
Administrador General

San José, 9 de abril de 1945.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento
S. D.

Señor Secretario:

Cumplo con el grato deber de presentar a Ud. un informe de las labores realizadas por esta Empresa,

durante el año de 1944. Al informar a Ud. concisa y globalmente y de los 155 cuadros de contabilidad y estadísticos que tengo el honor de someter a su distinguida consideración, se desprende que la labor de esta Empresa ha sido muy intensa.

A continuación analizaremos los diferentes renglones y guarismos a que se refiere el presente informe:

Entradas y gastos de explotación.—Véase cuadro N° 9.

	Año 1943	Año 1944	Aumento o disminu- ción sobre 1943	Porcentaje
Total entradas	7.588,729.82	7.051,032.24	537,697.58	7.085
Total gastos	5.578,899.70	5.563,791.98	15,108.62	0.2708
Entradas brutas	2.009,830.12	1.487,241.16	522,588.96	26.0016
Fondo depreciación	811,122.51	815,690.17	4,567.66	0.5631
Entrada neta	1.198,707.61	671,550.99	527,156.62	43.977

Como podrá observarse por los números anotados arriba, la diferencia en contra del año 1944, y a pesar de las desfavorables circunstancias que ha creado la actual guerra, no ha sido mucha, y ni en general, los negocios del Ferrocarril no han sufrido el esperado des-

censo, ya que solamente los años 1937, 1938, 1939, 1940 y 1943, en los últimos 12 años, fueron superiores a 1944.

La diferencia en contra del año 1944 se debe en gran parte a la disminución de los siguientes renglones:

	Año 1943	Año 1944	Aumento o disminu- ción sobre 1943	Porcentaje
Muelle Puntarenas	1.555,633.88	1.250,016.94	305,616.94	19.64
Importación	1.303,695.51	1.219,337.32	84,358.19	6.47
Exportación	368,864.70	222,248.05	146,616.65	39.74
Quebrador piedra Dantas	119,511.80	92,586.53	26,925.27	22.52
Lanchas Nacionales	53,843.05	32,687.85	21,155.20	39.29
Demora Carros y Bodegajes	34,905.70	16,285.75	18,619.95	53.34
Movimiento Carros	71,639.85	44,012.00	27,627.85	38.56
Alquiler Material Rodante	36,150.00	6,450.00	29,700.00	82.15
Fuerza Eléctrica	233,599.02	212,060.39	21,538.63	9.22

La disminución en el Muelle fué afectada por el reducido movimiento de vapores registrado.

La disminución en los fletes de exportación e importación resultó consecuencia lógica de la disminución del movimiento en el Muelle.

La disminución del quebrador en Dantas, se debió a que la maquinaria estuvo parada durante muchos meses, mientras se instalaba el nuevo quebrador.

La disminución en Lanchas Nacionales se originó en que la lancha Santa Rosa estuvo en reparación general, y por consecuencia, no trabajó.

También afectó bastante las entradas de la Empresa en el año 1944, el cese de actividades de las compañías americanas de carreteras, ya que en el año 1943, dichos trabajos estaban en su apogeo, y reportaron considerables entradas a la Empresa.

Puentes

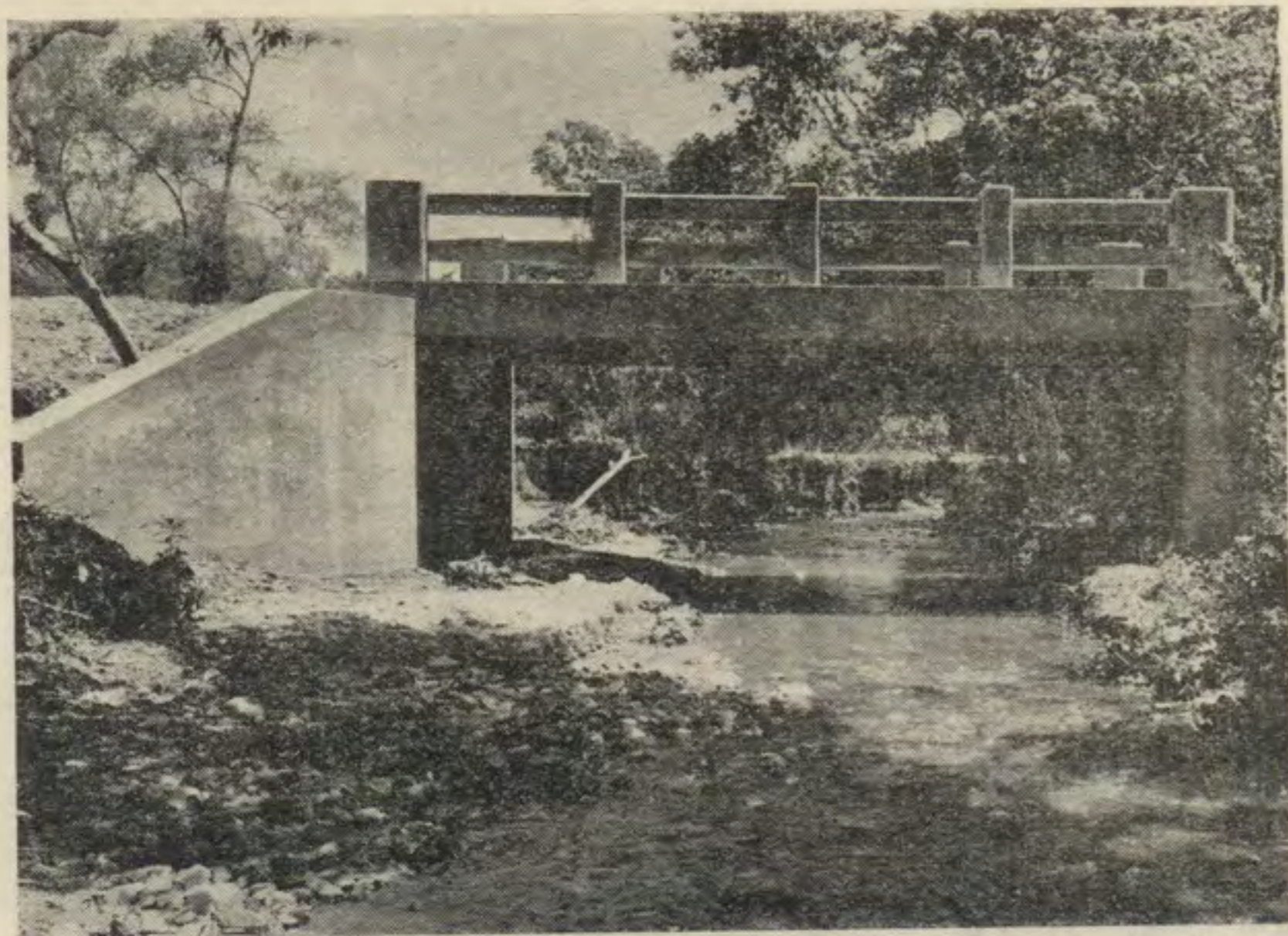
construidos o reparados

por la Dirección General

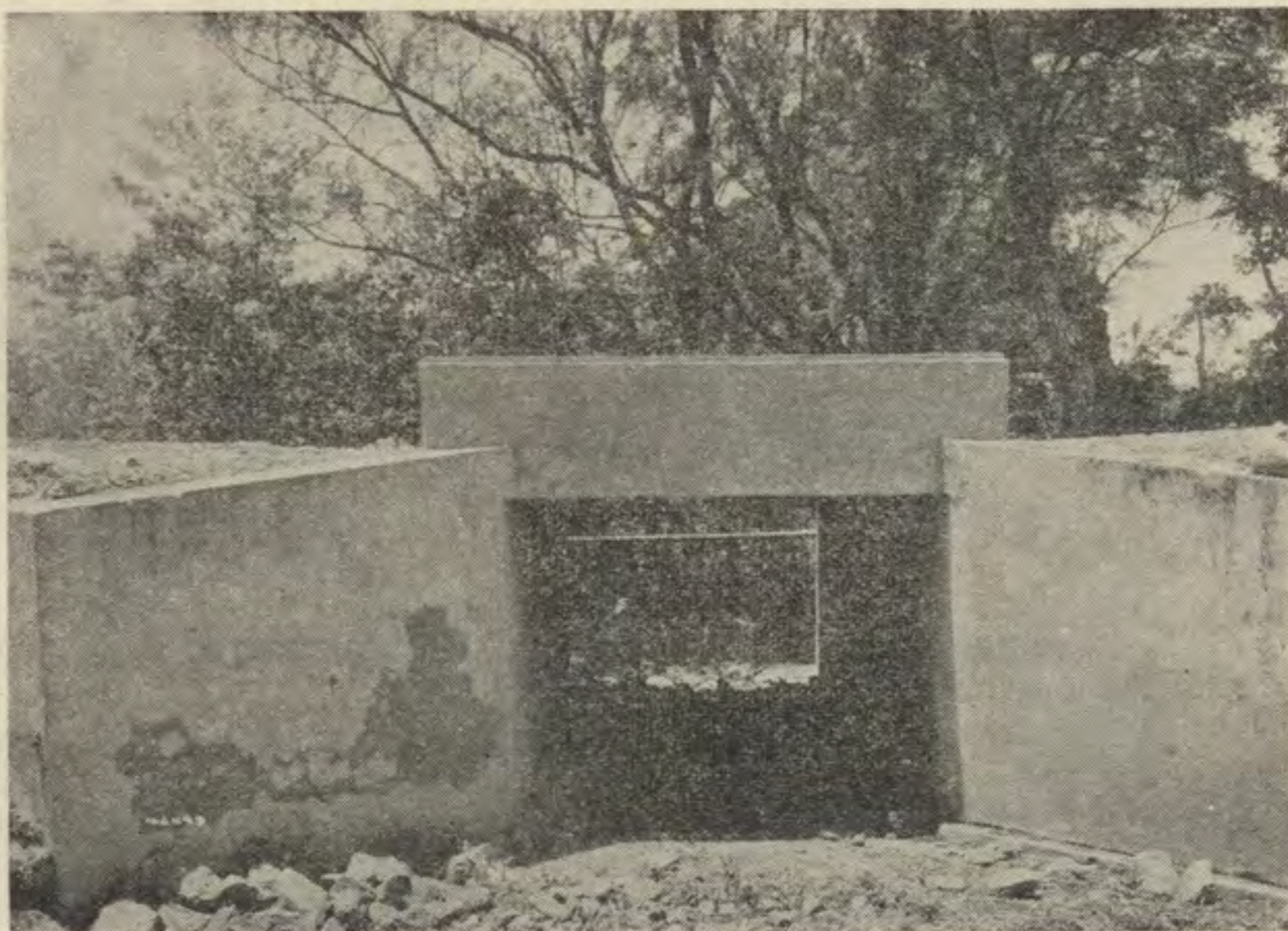
de Obras Públicas



Sencillo y útil puente colgante entre la rica región de Sta. Bárbara y el centro del cantón de Sta. Cruz de Guanacaste.



Sólido puente sobre el río «Guatuso» en Desamparados.



Puente «San Blas» en el camino de Cartago a Tierra Blanca.

Flete comercial.—(Véase cuadro N° 147.)

Se movilizaron 202.188.752 kilos de carga, con un producto de ₡ 3.634,846.95, en el año 1944. Se registró una disminución de 32.287.789 kilos con

₡ 215,911.75, o sean un 13.77 % y un 5.61 %, respectivamente, sobre 1943.

Pasajeros transportados.—(Ver cuadros números 130 y 131.)

Trenes:	1944		1943	
	Pasajeros	Valor	Pasajeros	Valor
Regulares	517.173 ₡	1.371,324.05	523.148 ₡	1.302,970.45
Excursión	24.861	117,710.05	26.491	113,925.95
	<u>542.034 ₡</u>	<u>1.489,034.10</u>	<u>549.639 ₡</u>	<u>1.416,896.40</u>

	Aumento o disminución sobre 1943		Porcentaje sobre valor
	Pasajes	Valor	
Trenes regulares	5.975 ₡	68,353.60	5.24
Trenes excursión	1.630	3,784.10	3.32
	<u>7.605 ₡</u>	<u>72,137.70</u>	

Hubo una disminución de pasajeros y un aumento en el valor que se debieron a la vigencia de la nueva tarifa que entró a regir en noviembre de 1944.

Movimiento de atún y hielo.—(Ver cuadro número 144.)

Se movilizaron en 1944, 2.564.145 kilos con un valor de \$ 2,564.14 o sean ₡ 14,413.17; hubo un aumento sobre 1943 de 411.917 kilos con ₡ 2,317.64.

Café exportado.—(Véase cuadro N° 138.)

De la cosecha 1943-1944 se transportaron por nuestra vía para exportar, 6.809.358 kilos o sean 92.847 sacos, con un producto de ₡ 122,426.05. Hubo una disminución en el transporte, de 11.780.861 kilos o 158.319 sacos, y de ₡ 157,942.45.

Muelle de Puntarenas.—(Véase cuadro N° 144.)

El movimiento de Entradas y Gastos de Explotación del Departamento Muelle Puntarenas, durante el año 1944, fué el siguiente:

Entrada Bruta	₡ 1.250,016.94
Gastos	<u>1.099,391.79</u>
Utilidad Bruta	₡ 150,625.15
Depreciación	<u>133,449.15</u>
Entrada Neta	<u>₡ 17,176.00</u>

El movimiento de embarque y desembarque fué de 64.970.611 kilos, y hubo una disminución de 41.997.170 kilos y de ₡ 72,400.82 como entrada neta sobre 1943.

Llegaron 414 vapores (192 mercantes y 222 pesqueros) y el costo por tonelada fué de ₡ 10.78.

Según dijimos antes, el movimiento general disminuyó por el poco número de vapores llegados en el año.

Acueducto de Puntarcnas.—(Véase cuadro N° 63.)

La explotación de ese Departamento, bajo el cuidado de la Administración General del Ferrocarril, acusó una pérdida neta de ₡ 40,544.89 en el año 1944:

Entradas	₡ 81,204.75
Gastos	<u>121,479.64</u>
Gasto Neto	<u>₡ 40,274.89</u>

Dicha pérdida no debe considerarse como tal, dadas las múltiples ventajas y beneficios para la salud pública que reciben directamente los habitantes y turistas en la vía y en la ciudad de Puntarenas, siendo en realidad un déficit que viene a trocarse en economía incalculable para la República y el Tesoro Nacional.

Lanchas Nacionales.—(Ver cuadro N° 145.)

En 1944 se atendió el servicio de lanchas, por medio de la lancha Santa Rosa, única unidad con que contamos. Se movilizaron 441 pasajeros con un producto de ₡ 7,415.50 y se transportaron 162.900 kilos con ₡ 7,717.35 como producto.

Los datos generales sobre Explotación, son los siguientes:

Entradas	₡ 31,847.85
Gastos	75,242.60
Depreciación	<u>8,008.84</u>
Gasto Neto	<u>₡ 51,403.59</u>

Se efectuaron 12 viajes en 1944 contra 24 del año 1943.

La disminución se originó, según dije antes, en que la lancha Santa Rosa estuvo en reparación general y desde luego, no trabajó durante algunos meses.

Quebrador piedra en Dantas.—(Ver cuadro número 143.)

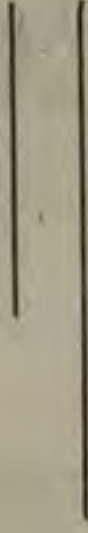
En 1944 produjo el quebrador 469 carros o sean 5.533.50 metros cúbicos, con un costo de ₡ 92,872.73. La producción disminuyó en 484 carros, o sean 5.762.50 metros cúbicos y en ₡ 14,938.17 el costo de producción. La entrada bruta fué de ₡ 58,503.60 en 1944, y de ₡ 113,649.00 en 1943. La disminución habida se debió a que durante varios meses, el quebrador no trabajó mientras se instalaba el nuevo.

La producción habida fué distribuída así:

	Carros
Al Supremo Gobierno	91
A particulares	92
A la Empresa	<u>286</u>
Total	<u>469</u>

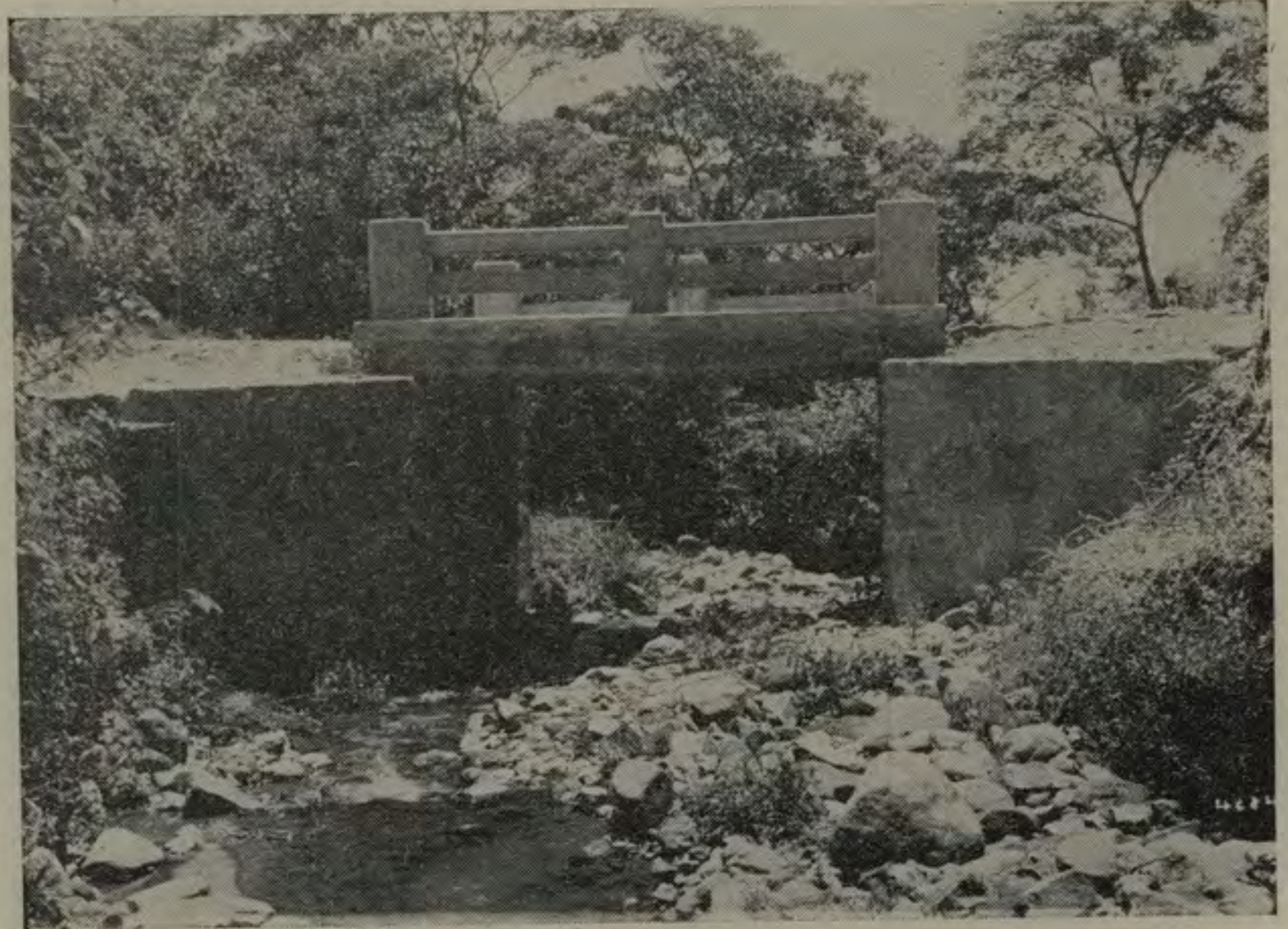


Puente sobre la quebrada «Las Ramos» camino de Santa Rosa a Santa Cruz de Guanacaste.

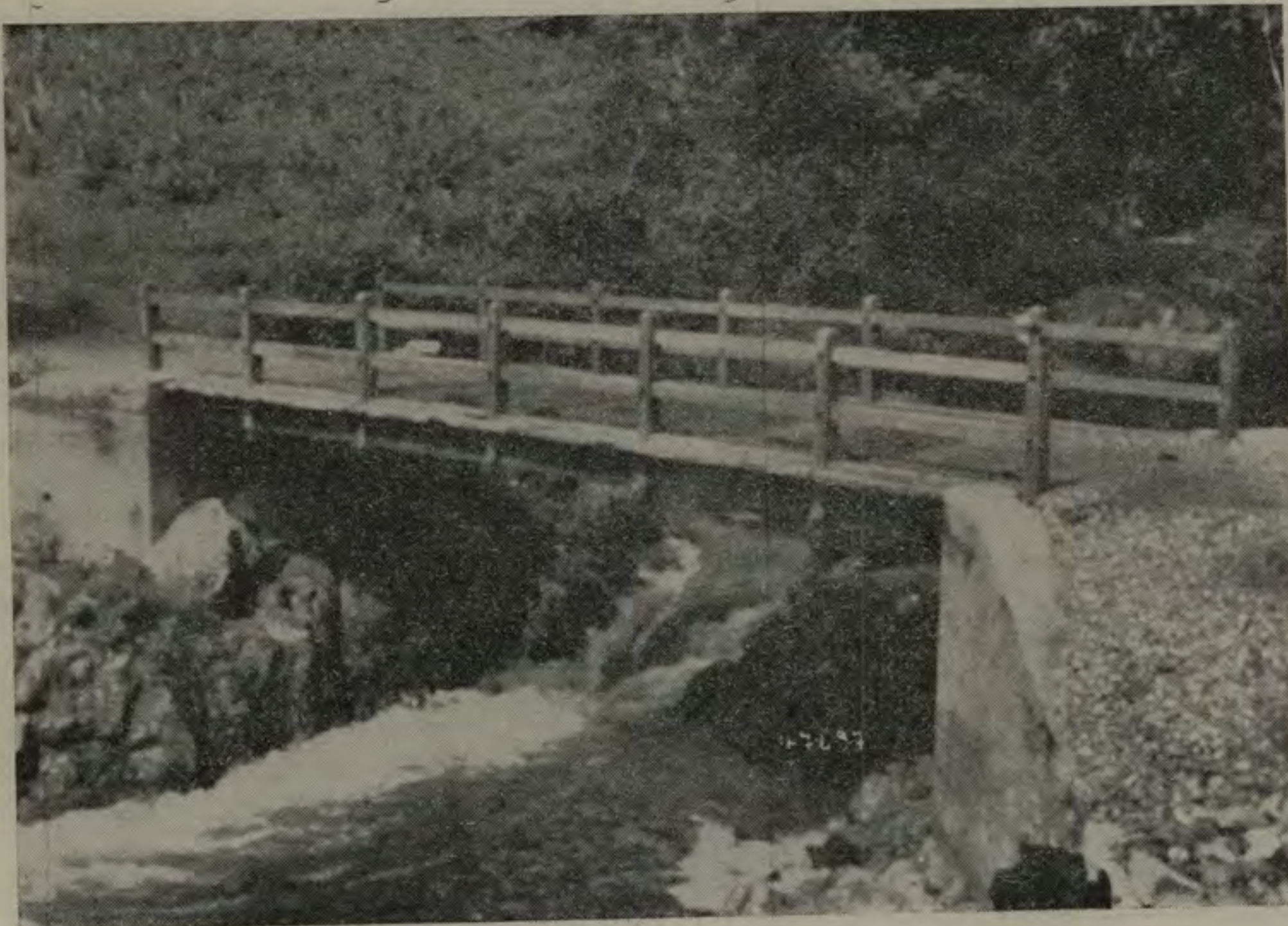
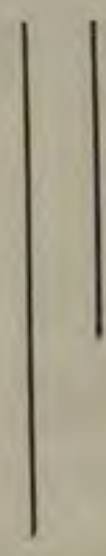


Puentes

construidos o reparados
por la Dirección General
de Obras Públicas



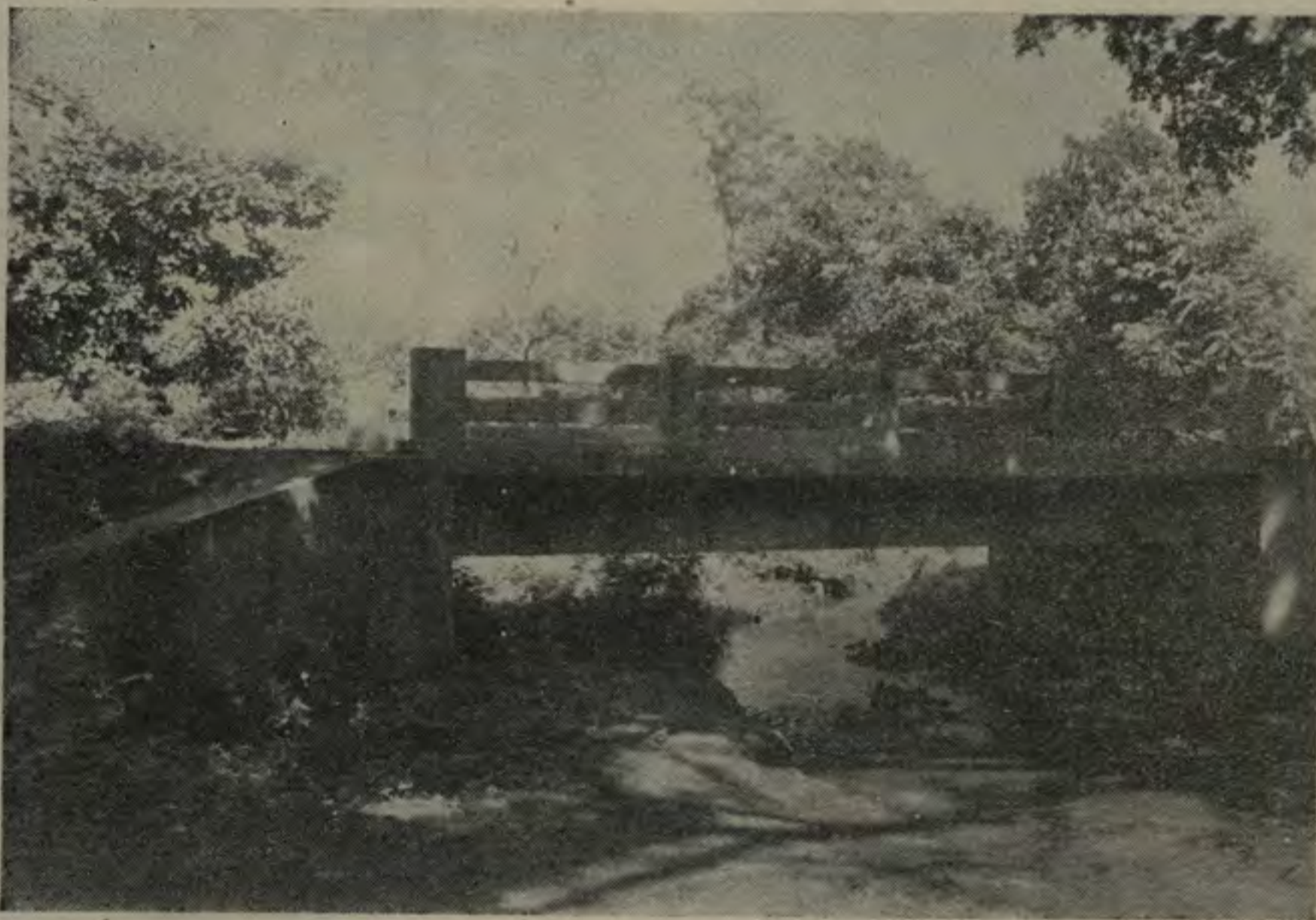
Puente sobre la quebrada Rodillal. Calle de «Los Valverde» (San Miguel de Desamparados.)



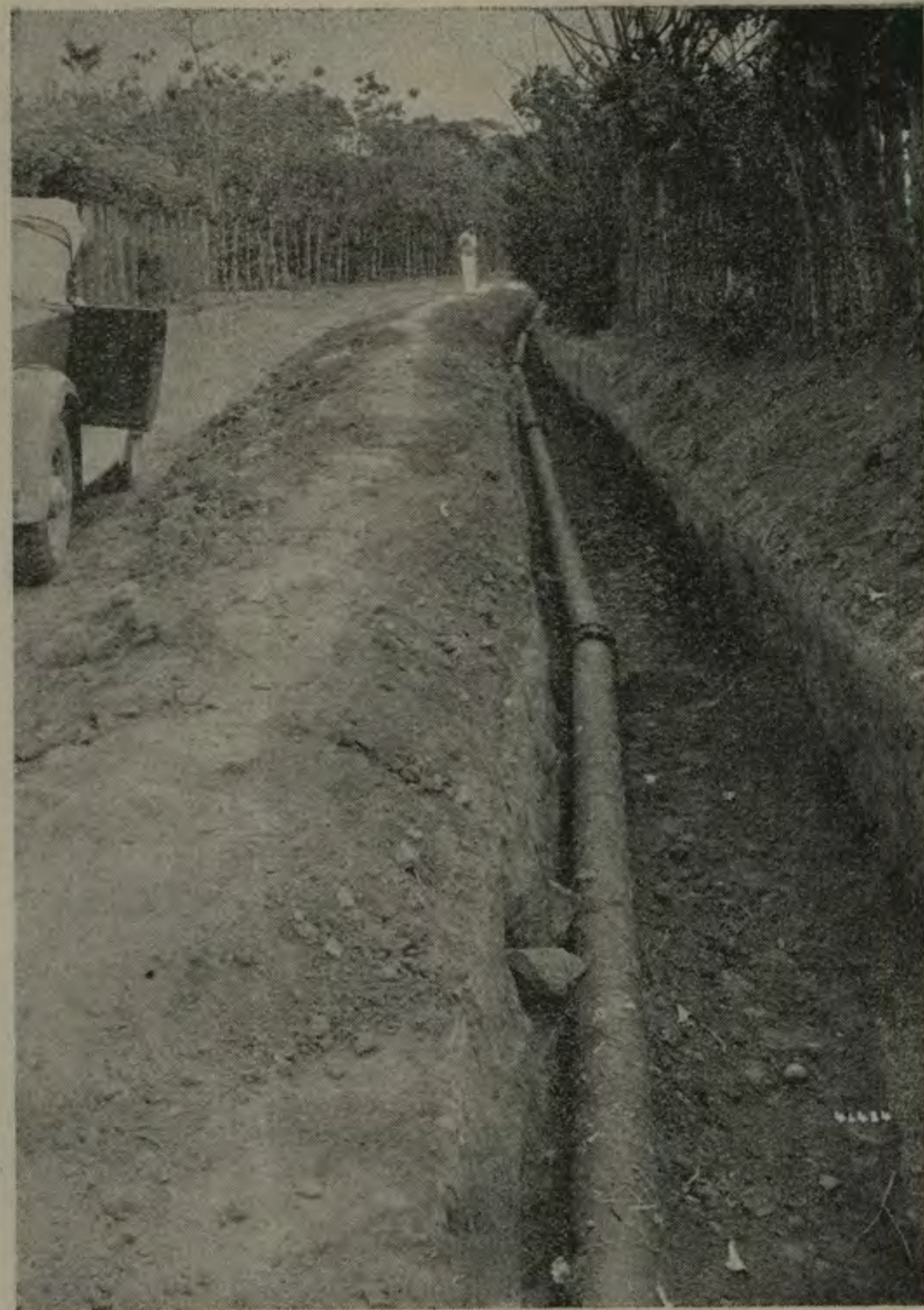
Puente entre Don Pedro y la villa de Buenos Aires. Cantón de Puntarenas.

Puentes y cañerías

construidos o reparados
por la Dirección General
de Obras Públicas



Puente sobre el «Río Chim-
pancé» en la carretera
Puerto Jesús-Nicoya.



Acueducto de la cañería de
San Juan de Tibás, que
viene de Moravia.



Ciudad de Alajuela. Trabajos
en la cañería al Brazil.

Arena de Caldera.—(Ver cuadro N° 142.)
En 1944 se transportaron 2.364 carros o sean 22.124 metros cúbicos con un costo de ₡ 34,283.25.

Producto Bruto	₡	193,138.90
Gastos		34,283.25
		<hr/>
Saldo para abonar a Fletes	₡	158,855.65

Movimiento en dinero efectivo.—(Ver cuadro número 92.)

Efectivo Recibido	₡	6.945,504.16
Efectivo Girado		6.158,058.55
		<hr/>
Superávit (electivo gastado de menos por la Empresa)	₡	787,445.61

Del efectivo recibido se depositaron en la Administración de Rentas, ₡ 5.634,558.00; servicio efectivo al Supremo Gobierno ₡ 742,415.96 y ₡ 779,957.80 menos ₡ 211,427.60 que es la diferencia entre el saldo en Caja del 31 de diciembre de 1944 y 31 de diciembre 1943.

Suma asignada por el Congreso.—(Ver cuadro N° 92.)

Depositado en la Administración de Rentas	₡	5.634,558.00
Efectivo en servicios al Supremo Gobierno		742,415.96
Pagos hechos directamente por la Empresa		779,957.80
Diferencia efectivo en Caja (31 diciembre 44-43)		211,427.60
		<hr/>
Asignado por el Congreso a depositar	₡	6.945,504.16
		6.500,000.00
		<hr/>
Superávit efectivo a favor de la Empresa	₡	445,504.16

Es decir, que si el total de servicios en efectivo al Gobierno hubiera sido reintegrado a la Empresa, y ésta a la vez lo deposita en las Arcas Nacionales y sumando lo gastado directamente por la Empresa, nos hubiera quedado un remanente de ₡ 445,504.16.

Caja Principal.—El movimiento total de la Caja Central en 1944, fué el siguiente:

Saldo anterior	₡	354,984.95
Entradas		6.264,269.39
Salidas		6.505,328.19
		<hr/>
Saldo al 31 de diciembre 1944	₡	113,926.15

Planillas

Pagó la Empresa la suma de ₡ 4.490,971.65 por sueldos y jornales durante el año 1944, así:

Planillas Semanales, Vía	₡	2.139,178.25	47.63 %
Planillas Quincenales, Talleres		467,984.95	10.42 %
Planillas Mensuales, Sueldos		1.883,808.45	41.95 %
		<hr/>	
Total	₡	4.490,971.65	100 %

Mejoras y Adiciones.—(Ver cuadros números 18 y 19.)

En el año de 1944, se gastaron en este capítulo, ₡ 1.263,154.50, correspondiendo ₡ 565,274.30 a mejoras terminadas, y el resto, o sean ₡ 697,880.20 a Mejoras sin Terminar,

Movimiento de Carros.—Se movilizaron 46.428 carros en 1944, así:

Cargados	30.566
Vacios	15.862
<hr/>	
	46.428 carros

Porcentaje de gastos en relación con las entradas.—El porcentaje de gastos en relación con las entradas, fué de ₡ 0.7891 en el año 1944, es decir, que por cada colón de entrada, hubo un gasto de ₡ 0.7891, o sea ₡ 5.563,791.08 entre ₡ 7.051,032.24, igual a ₡ 0.7891. En el año 1943 ese promedio fué de ₡ 0.7351.

Presupuesto de Gastos.—Por ley del Congreso Constitucional de 28 de setiembre de 1943, se asignó a esta Empresa, para atención de sus gastos la suma de ₡ 4.939,715.00

Más, abonos hechos por la Contabilidad Nacional en el Control, por Planillas y Materiales gastados por el Ferrodarril en trabajos al Supremo Gobierno 519,122.75

Más, ampliación Presupuesto, según decreto N° 31 de 4 de diciembre de 1944 850,000.00

Subtotal ₡ 6.308,837.75

Gastos del año 1944 6.086,903.25

Saldo, según detalle en cuadro N° 73 ₡ 221,934.50

Traviesas.—Durante el año 1944, la Empresa compró a particulares un total de 8605 traviesas por valor de ₡ 93,068.00; hubo disminución de compra de 21218 traviesas y de ₡ 186,804.50, sobre el año 1943.

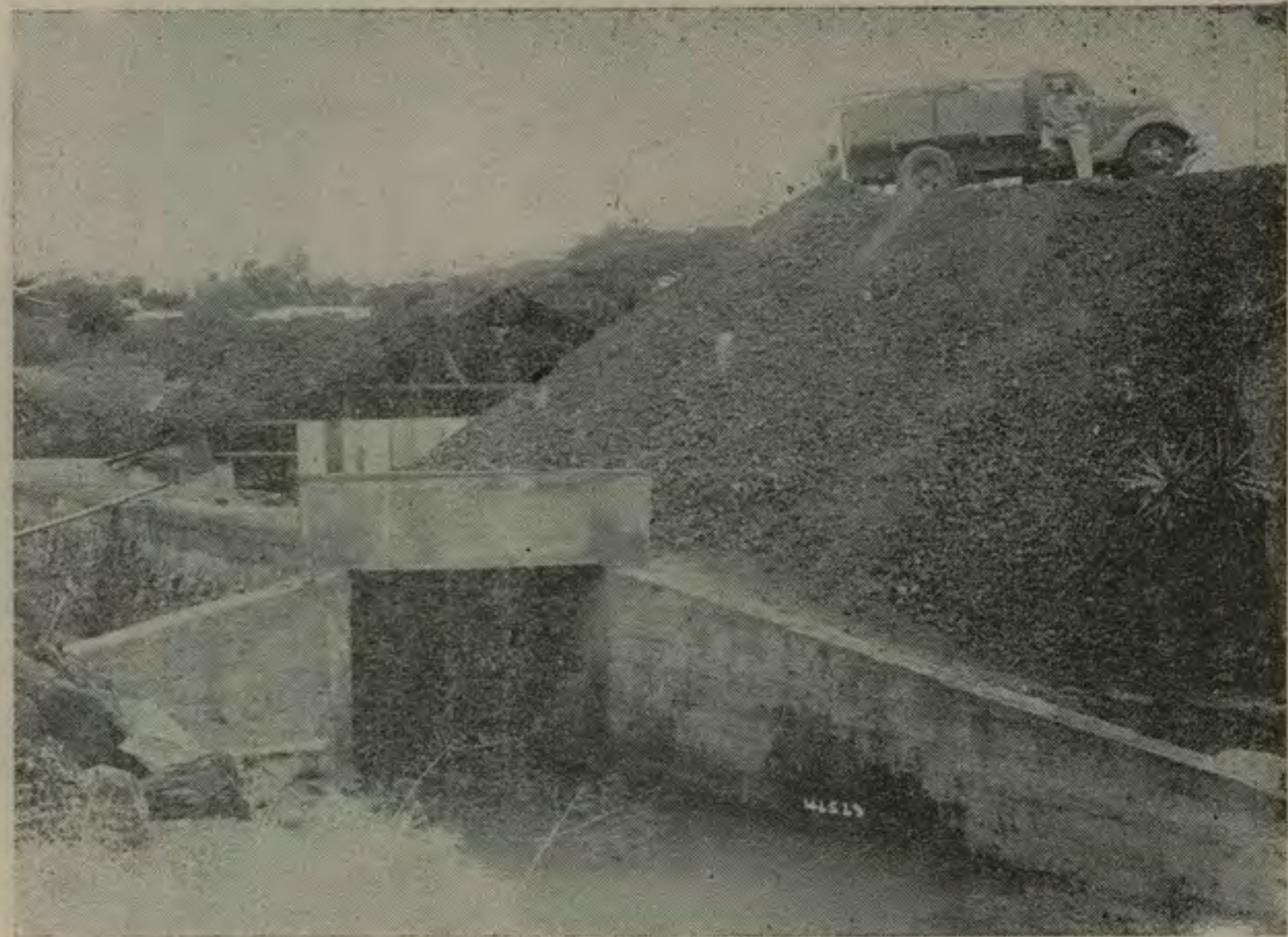
Se colocaron en el año, 19938 traviesas en la vía, por valor de ₡ 202,189.76 contra 18004 y ₡ 164,792.87

Puentes y cañerías

construidos o reparados
por la Dirección General
de Obras Públicas



Trabajos en la cañería de
Juan Viñas.



En Cinco Esquinas de Tibás
construyó el Gobierno, me-
jorando grandemente las con-
diciones sanitarias del dis-
trito, la alcantarilla de
«La Curtiembre.»



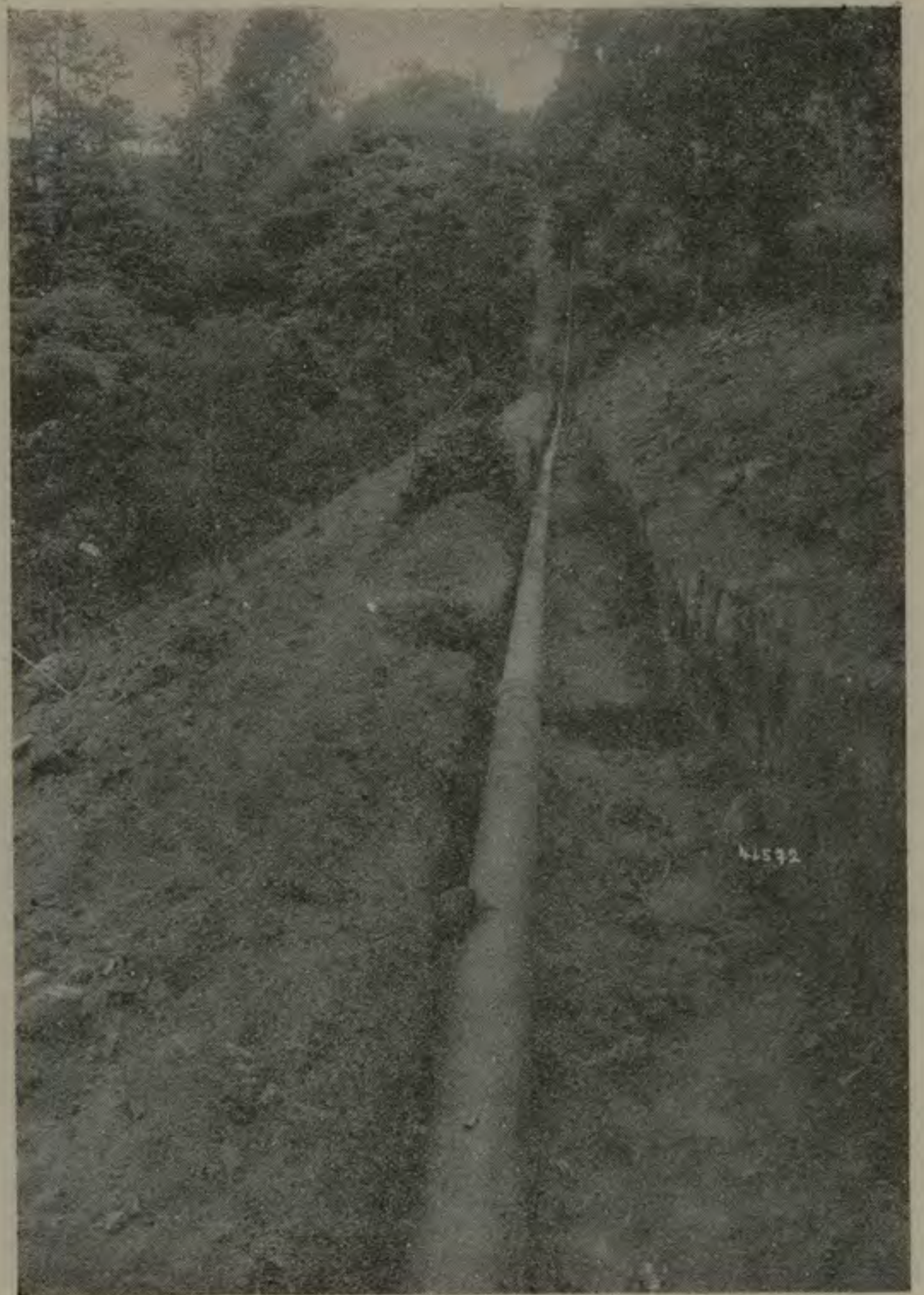
Estanques para la
cañería de Villa Colón.

Puentes y cañerías

construidos o reparados
por la Dirección General
de Obras Públicas



En la carretera de Alajuela a Coyoil hubo necesidad de construir una alcantarilla, indispensable para la conservación de la vía.



Desde el lejano «Pizote» se ha traído el agua que dará vida y salud a los vecinos de Montes de Oca.



Trabajos en la presa para la cañería de San Juan de Dios de Desamparados.

Puentes y cañerías

construidos o reparados
por la Dirección General
de Obras Públicas



Muestra el grabado los trabajos ya muy adelantados de la cañería del cantón de Moravia.



A los costados del puente sobre el río María Aguilar, entre San Francisco de Dos Ríos y El Zapote, se han hecho rellenos adecuados.



Construcción de estanques para la cañería de San Antonio de Escazú.

Puentes y cañerías

construidos o reparados
por la Dirección General
de Obras Públicas



Cantón de Grecia. Puente en construcción sobre el río Tacares en la carretera «Pinto-La Argentina.»



Otra vista de los trabajos realizados para dotar a los vecinos de Moravia y de sus alrededores, de agua potable.



Ciudad de Alajuela. Trabajos de alcantarillado y caños.

Servicios Varios

Alumbrado San Pablo de Turrubares	₡	1,206.00
Faros y Boyas		12,480.00
Descarga arena Alajucla		91.29
Carretera Turrúcares, derrumbes		733.98
Servicio Lanchas, Faros y Boyas		2,177.50
Servicio Lanchas, Fomento		200.00
Alimentos Inspección Trabajos		200.00
Atención Ingenieros Americanos		3,760.10
Clavos suministrados		450.00
Secretario Junta Pensiones y Pensionados		94,448.20
Ocre Taller Obras Públicas		90.00
Bombillas San Pablo de Turrubares		672.70
Plantillas puente Jiménez		70.00
Seguro de Accidentes		6,982.30
Trenes y fletes		89,201.90
Arena, lastre, piedra		42,493.25
Pasajes		32,317.50
Descuento 25 % en fletes		541.27
Atenciones varias		30.00
Agua del acueducto		8.00
Servicio carro motor		263.30
Movimiento de carros		45.00
	₡	<u>287,382.29</u>

Secretaría de Seguridad Pública ₡ 99,157.33

Trabajos Varios

Construcción mazos	₡	92.84
Muebles		588.56
Hebillas		819.81
Cuchillos		18.45
Reparación motor Tránsito		18.00
Construcción catres		738.05
Cajas para rifles		2,278.99
Cañón Cuartel Buena Vista		110.00
Ollas Cuartel Buena Vista		104.18
Placas Caballeriza Nacional		103.56
Ametralladora Cuartel Buena Vista		228.60
Motor de San Lucas		1,120.51
Ollas Penitenciaría		1.65
Reflector Artillería		6.30
Trabajos varios a cuarteles		107.11
Muebles Capitanía Puntarenas		155.29
Máquina escribir Capitanía Puntarenas		76.90
Servicio lancha Capitanía Puntarenas		123.50
Servicio grúa Capitanía Puntarenas		100.00
Reparación motor eléctrico		133.33
Medidor Capitanía Puntarenas		6.00
Bastones para Tránsitos		209.01
Mazos para reparar armas		32.50
Plantillas Buena Vista		33.00
Placas para policías		659.25
Reparación Capitanía Puntarenas		429.58
Cuchillos		8.00
Puerta Capitán Ortiz		24.25
Cocina Cuartel Buena Vista		64.20
Altar Cuartel Buena Vista		353.75
Máquina escribir oficina		3.35
Reparación Taller Penitenciaría		8.00
Reparación Cuartel Buena Vista		74.55
Capitanía Puntarenas, alimentos		87.50
	₡	<u>8,918.55</u>

Reparación de Lanchas

Lancha San Lucas	₡	2,660.76
Patrullero San José		4,767.06
Capitanía Limón		145.00
Capitanía Puntarenas		19,162.75
	₡	<u>26,735.57</u>

Reparación Autos, Camiones, Jeeps ₡ 3,743.83

Servicios Varios

Servicios de Muelle	₡	2220.95
Suministros de agua		6.00
Lancha Comandancia Plaza		3,220.00
Alimentos (cadetes) guardas Nicaragua		5,092.25
Alimentos guarnición Puntarenas		903.40
Atención señor Secretario Seguridad		653.85
Ropa tripulación yate San José		6.50
Atención náufragos vapor Attako		5,854.20
Seguro de Accidentes		786.15
Trenes y fletes		12,495.80
Pasajes		28,032.50
Venta lancha vapor Fella		100.00
Materiales		574.63
Papelería		13.15
	₡	<u>59,759.38</u>

Secretaría de Hacienda ₡ 106,241.63

Trabajos Varios

Romana Cooperativa la Sal	₡	93.50
Motor Aduana Puntarenas		7.31
Carretillos Aduana Puntarenas		154.30
Varios para Aduana Puntarenas		4,511.02
Reparación Inspección Hacienda de San José		0.55
Reparación Cuño Nacional		20.00
Portones Aduana Puntarenas		1,271.88
Máquina escribir Estadística		18.00
Hebillas		309.57
Bomba agua Aduana Puntarenas		417.34
Instalación eléctrica Aduana Puntarenas		130.00
Reparación lancha Amparito		10,337.53
	₡	<u>17,271.00</u>
Reparación de Autos, Camiones, Jeeps	₡	2,166.54

Servicios varios

Movimiento de carros	₡	2,566.85
Materiales		51.04
Agua Agencias de Licores		14.00
Servicio lancha		62.50
Alumbrado Capitanía Puntarenas		12.00
" Resguardo Puntarenas		108.00
" Monopolio Sal		1,452.00
" Muelle Estero, viejo		426.00
" Muelle Estero, nuevo		528.00
Seguro Accidentes		586.05
Descarga mercaderías Aduana		6,135.29
Trenes y fletes		67,680.12
Arena y piedra		892.00
Pasajes		6,684.45

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Arreglo de calles en
Villa Colón.



Cortes en la carretera en
construcción Villa Colón-
Puriscal.



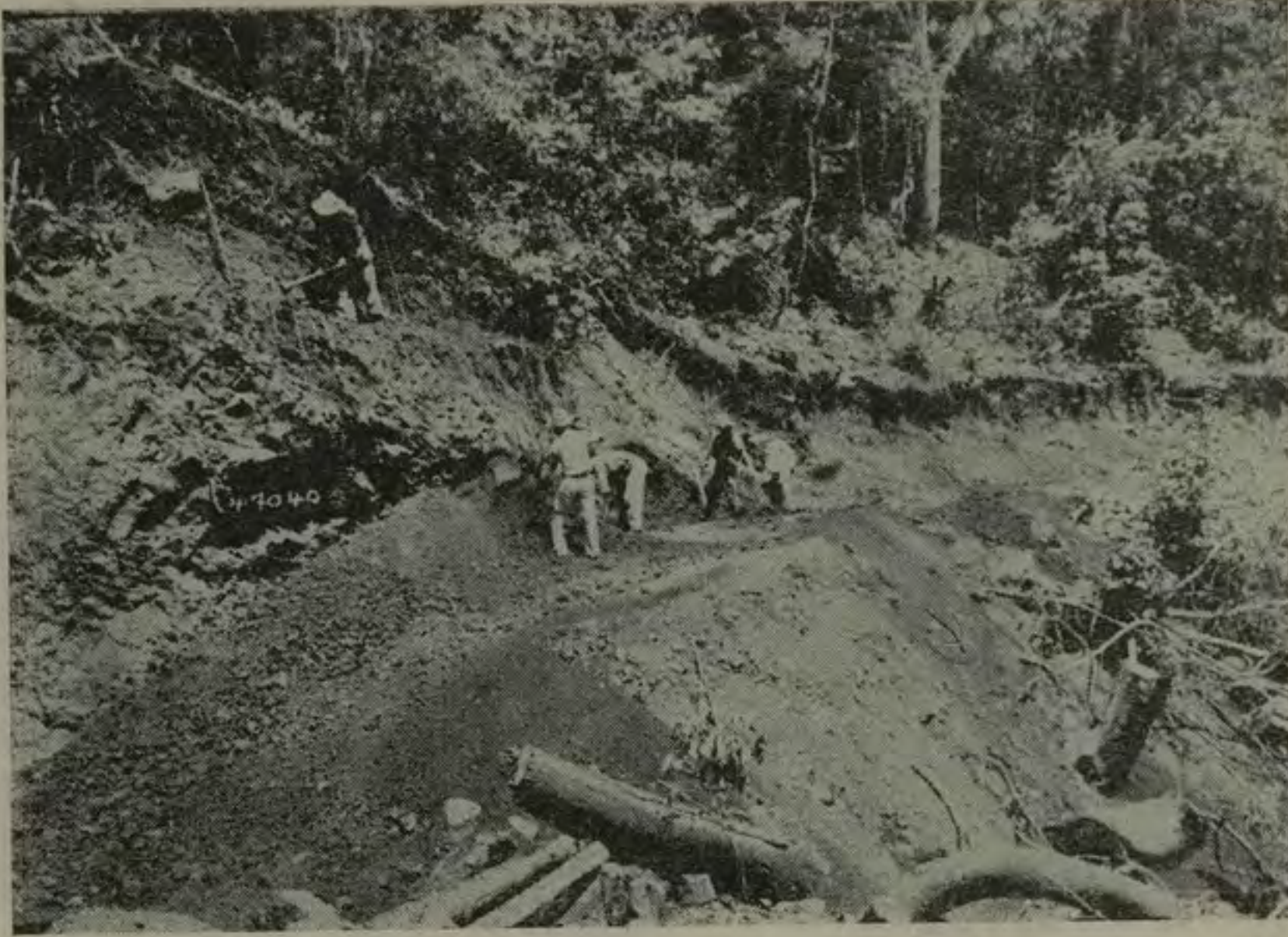
Carretera construida en Mer-
cedes Sur de Puriscal.

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

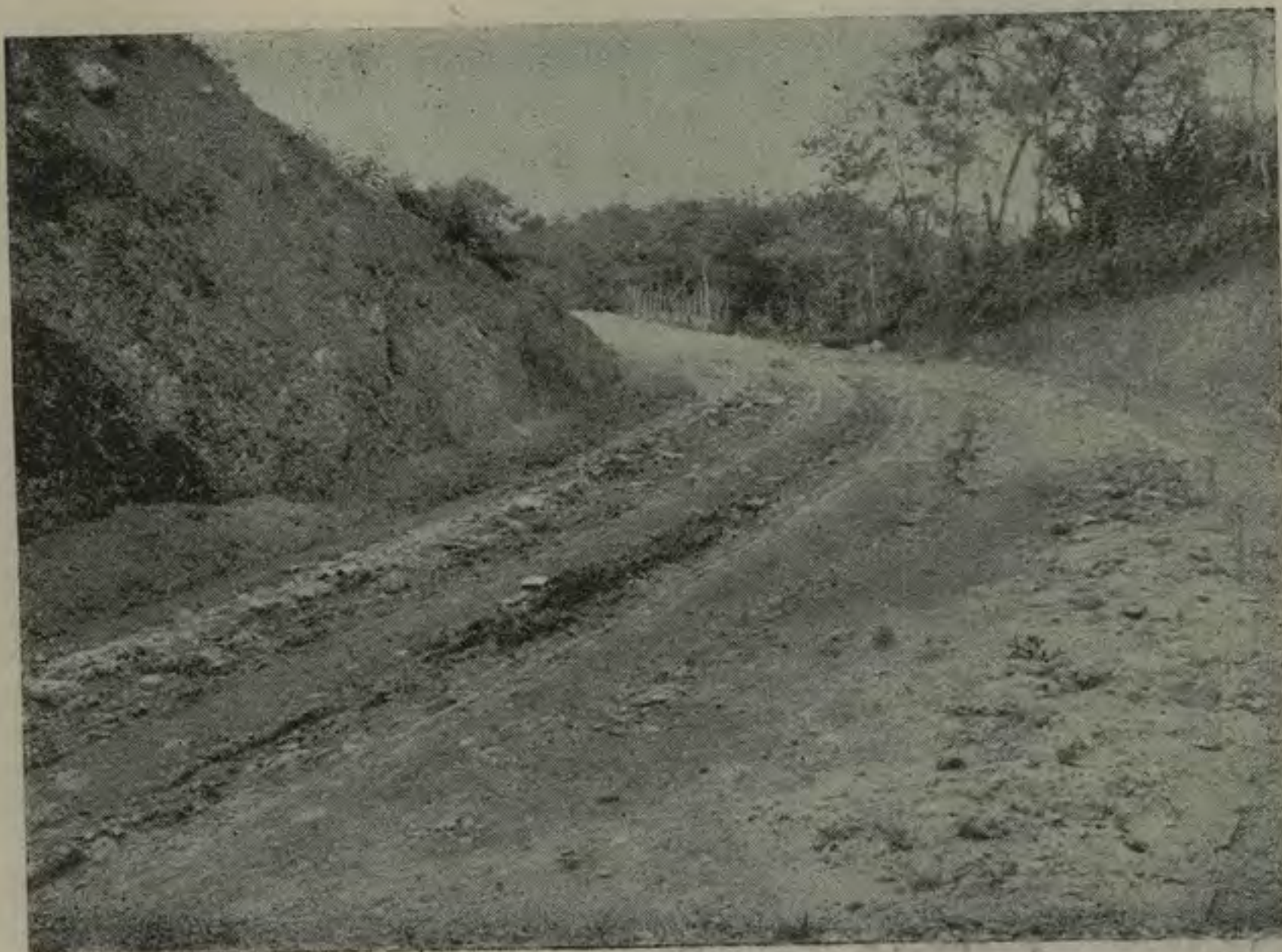
Administración



Camino de Buena Vista de
Pérez Zeledón a Carretera
Interamericana.



Carretera de La Balsa a
Crifo Alto.



Carretera entre Barbacoas y
Santiago de Puriscal.

Alimentos Aduana Puntarenas	129.50
Materiales	466.29
Venta motor lancha Amparito	1,000.00
Varios Aduana Puntarenas	10.00
	<hr/>
	₡ 86,804.09
	<hr/>
Secretaría de Gobernación	₡ 124,911.93
	<hr/> <hr/>

Trabajos Varios

Reparación edificio Congreso Nacional ₡	179.60
Piñones Imprenta Nacional	466.82
Crisol Imprenta Nacional	5.00
Motor Imprenta Nacional	36.00
Portón edificio Correos	19.00
Tanque edificio Correos	52.50
	<hr/>
	₡ 758.92
	<hr/>
Reparación de Autos, Camiones, etc. ..	₡ 3,845.12
	<hr/>

Reparaciones varias, Casa Presidencial Puntarenas

Reparaciones	₡ 5,840.52
Instalación eléctrica	86.26
Cocina	38.79
Servicio luz eléctrica	1,392.00
Varios	6,882.80
Fletes	112.45
Asistentes	607.85
Alimentos	105.00
	<hr/>
	₡ 15,065.67
	<hr/>

Casa Presidencial San José

Iluminación	₡ 17.25
Construcción muebles	15,821.24
Reparación general	9,202.86
Cocina	453.16
Máquina escribir	375.92
Papelería y útiles	3.47
Hebillas	1.00
	<hr/>
	₡ 25.874.90
	<hr/>

Servicios Varios

Teléfonos y telégrafos vía	₡ 567.82
Teléfonos Chomes	2,313.91
Pilas para telégrafos	240.00
Combustible carro motor	9.29
Agua suministrada	184.00
Lancha día elecciones	9,840.00
Carro motor Casa Presidencial	74.24
Anuncios Teatro Liberia	100.00
Luz Agencias de Policía	72.00
Luz calles y parques	1,506.00
Cta. Cte. Municipio San José	12,812.91
Servicio carro motor	767.59

Seguro Accidentes	715.53
Atenciones señor Presidente de la República	531.00
Trenes y fletes	42,677.55
Arena	400.00
Pasajes	6,213.30
Gasolina suministrada	14.30
Materiales	327.88
	<hr/>
	₡ 79,367.32
	<hr/>

Secretaría de Salubridad Pública ₡ 75,781.45

Trabajos Varios

Dispensario 8000	₡ 125.79
Unidad Sanitaria Orotina	9.32
Matadero Pavas	5,812.86
Reparación cocina	15.86
Auto Unidad Sanitaria Santo Domingo de Heredia	425.70
Auto Jefe de Sanidad	272.45
Ambulancia de Moravia	110.89
Ambulancia Cruz Roja	476.35
	<hr/>
	₡ 7,249.22
	<hr/>

Servicios Varios

Dispensario 8000, varios	₡ 778.34
Agua suministrada	122.50
Carro motor	111.36
Fuerza eléctrica Hospital Puntarenas ..	5,094.00
Materiales	10.43
Seguro Accidentes	65.90
Trenes	1,680.05
Arena	24,501.90
Fletes	9,812.00
Pasajes	21,301.50
Pases enfermos Hospital	5,039.25
Movimiento de carros	15.00
	<hr/>
	₡ 68,532.23
	<hr/>

Secretaría de Educación Pública ₡ 56,095.19

Trabajos Varios

Busto Mauro Fernández	₡ 711.65
Máquina escribir Universidad	30.00
Campana escuela Atlántico	10.00
Auto señor Secretario	40.50
Reparación jeep	0.35
Escuela Concepción, instalación eléctrica	101.83
	<hr/>
	₡ 894.33
	<hr/>

Servicios Varios

Agua	₡ 88.00
Luz eléctrica	252.00
Gasolina	10.01
Pasajes	12,863.85

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Carretera entre Santa Cruz
y Rivas (Pérez Zeledón.)



Carretera entre Rivas y
Canaán (Pérez Zeledón.)



Carretera Crifo Alto a Crifo
Bajo (Puriscal.)

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



La villa de Coronado que ostenta orgullosa su magnífico templo gótico, necesitaba buenas calles y el actual Gobierno ordenó asfaltar las calles de la floreciente villa.



Muro de retención en la carretera de San Ignacio de Acosta.



Carretera del Rosario (Desamparados) a Bajos de la Legua (Aserrí).

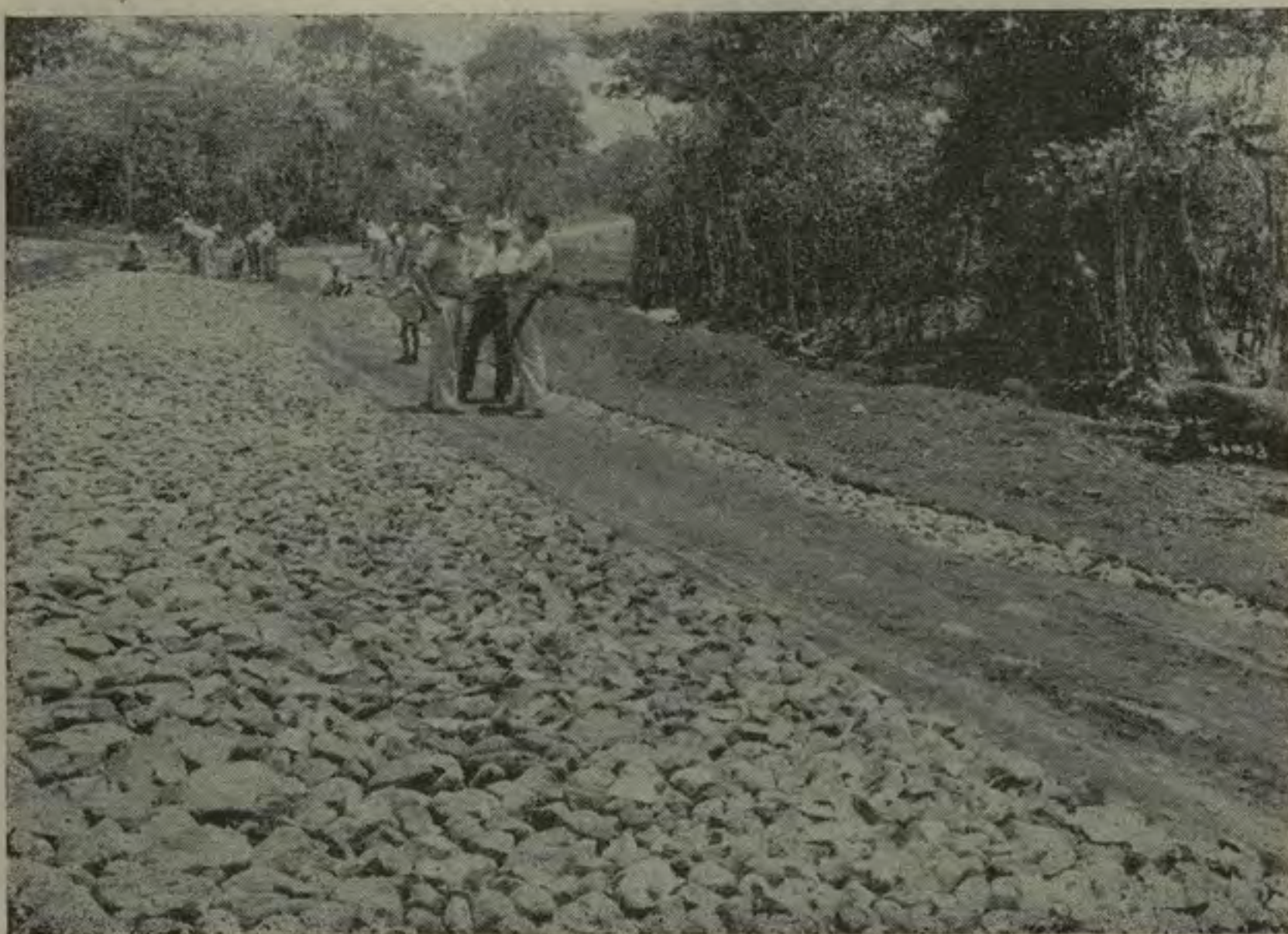


Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



El cantón de Desamparados, (uno de los más progresistas de la República y que encierra en sus tierras riquezas inagotables y en sus habitantes acendrado patriotismo) ha sido una de las preocupaciones del actual Gobierno, que ha procurado, a pesar de las dificultades económicas actuales, dotarlo de cañerías y caminos. Vemos aquí los trabajos que se realizan en la carretera de San Antonio a Patarrá; la amplia carretera en la «Calle del encierro» en San Miguel y por último, los trabajos que se efectúan en la carretera que une al distrito de San Juan de Dios con Aserri.



Carreteras

construidas o reparadas
durante la actual
Administración

El distrito de San Juan de Dios de Desamparados necesitaba fácil comunicación con el de San Rafael; el actual Gobierno, empeñado en el progreso del cantón de Desamparados ordenó el adecuado arreglo de tan importante vía.



Trabajos realizados en la carretera de Guatuso, en San Miguel de Desamparados.



Camino carretero Rosario a Bajos de la Legua, cantón de Aserri.

Informe de la Northern Railway Company

San José, 1º de junio de 1945.

Señor don Francisco Esquivel U.,
Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento

S. D.

Estimado señor:

De acuerdo con su nota N° 2953 del 3 de abril ppdo., tengo el gusto de darle a continuación el informe de las labores desarrolladas por esta Empresa correspondiente al año 1944 para la elaboración de la Memoria de esa Secretaría.

Ferrocarril de Costa Rica y Northern Railway Co

Millaje.—En operación a fines de 1943	327.883
Adiciones.—Varias, durante el año 1944 .. ..	.714
	328.597
Deducciones.—Varias, durante el año 1944 .. ..	.994
	327.603
	=====

Rieles y durmientes.—Se renovaron 30 tramos de riel de 60 libras entre Azul y Turrialba, en la línea Principal, y se cambiaron 5383 durmientes.

Tajos de balasto.—Se sacó un total de 576 carros (7413 yardas cúbicas) de la reserva del tajo de Zent, pues éste no estuvo en operación durante el año entero, 232 carros (3.480 yardas cúbicas) del tajo de El Yás y 3 carros (45 yardas cúbicas) del tajo de Santiago que estuvo abierto únicamente durante el mes de enero de 1944.

Edificios.—Reparaciones menores se llevaron a cabo durante el año en todos los edificios de la Empresa.

Puentes y alcantarillas.—Revisión general y reparaciones menores se llevaron a cabo en todos los puentes de los ramales de Cairo, Parismina, Río Frío, Monte Verde, Indiana, Matina y Pejivalle.

Se reparó el puente de Viscaya en el ramal de La Estrella y el de Cuarenta y nueve Millas en Línea Vieja.

Línea Principal.—Recuperado, reparado y reconstruido el extremo Oeste y un tramo de 160 pies del puente de La Junta, que había sido volcado, arrastrado y dañado por la corriente.

4 nuevos puentes de acero de 30 pies fueron colocados en Milla 46 $\frac{1}{2}$ y, se efectuó una reparación completa en los siguientes puentes:

Milla 39, poste 2; Milla 44, poste 16; Milla 44, poste 17; Milla 59, poste 5; Milla 33, poste 7; Milla 68, poste 14; Milla 68, poste 22; Milla 42, poste 12.

Línea de Castro.—Milla 9, poste 5; Milla 11, poste 24.

Todos los puentes de la Línea Principal y de la Línea de Castro, fueron rociados con petróleo crudo.

Derrumbes y lavados

Junio

13.—Lavado, 100 yardas al Este del Garage Motor en Limón.

Octubre

25.—Derrumbe en Milla 41, Línea Principal.

28.—Derrumbe en Milla 48 $\frac{1}{2}$, Línea Principal.

29.—Derrumbe en Milla 46, Línea Principal.

29.—Derrumbe en Milla 35 $\frac{3}{4}$, Línea Principal.

30.—Derrumbe en Milla 67 $\frac{1}{2}$, Línea Principal.

30.—Derrumbe en Milla 69 $\frac{1}{4}$, poste 9.

30.—Cayeron rocas sobre la línea en Millas 60, 61, 75, 76 y 80

30.—Lavado en Milla 4 $\frac{1}{4}$, vía Zent.

30.—Lavado en Milla 69, postes 1 y 2.

30.—Derrumbe en Tucurrique.

30.—Derrumbe en Milla 59, postes 24 y 25.

Noviembre

1º.—Derrumbe en Milla 59, poste 24.

1º.—Lavado en Milla 6, Swampmouth.

1º.—Derrumbe en Milla 4 $\frac{1}{2}$, postes 5 y 7, vía Zent.

1º.—Lavado en Milla 57.

1º.—Derrumbe en Milla 43, poste 9.

4.—Lavado en Milla 35 $\frac{1}{2}$.

8.—Derrumbe en Milla 52.

14.—Derrumbe en Milla 48 $\frac{3}{4}$.

15.—Derrumbe en Milla 48 $\frac{1}{2}$.

18.—Cayó un árbol en la vía en Milla 18, vía Zent.

23.—Derrumbe en Milla 48 $\frac{1}{2}$.

23.—Derrumbe en Milla 46.

26.—Derrumbe en Milla 60, postes 13 y 14.

26.—Derrumbe en Milla 76, postes 12 y 13.

26.—Lavado en Milla 44, postes 22 y 24.

Diciembre

1º.—Cayeron rocas en la vía en Milla 35 $\frac{3}{4}$.

11.—Lavado al Este de Rosemount.

11.—Cayeron rocas en la vía en Milla 80, poste 22.

11.—Cayeron rocas en la vía en Milla 69, poste 4.

11.—Derrumbe en Milla 75.

11.—Lavado en Milla 70, postes 20 y 21.

11.—Lavado en Milla 69 $\frac{1}{2}$, postes 12 y 13.

11.—Lavado en Milla 35.

11.—Derrumbe en Milla 72, poste 4.

11.—Derrumbe en Milla 52, postes 3 y 4.

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Rodeando altos cerros y salvando precipicios está aquí la carretera que unirá «El Jardín», con San Marcos de Tarrazú

Para ayudar a resolver el grave problema de la habitación, en la Capital, era urgente que el Gobierno ayudara a la urbanización de tierras cercanas a San José. En la ciudad de Guadalupe, esta calle al costado del Reformatorio está arreglándose en forma adecuada.



Las calles de Alajuelita han sido debidamente acondicionadas con el objeto de hermostear tan pintoresca población y ayudar además a la higiene local.



Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración

Carretera «La Damiana» que une los florecientes cantones de Goicoechea y Montes de Oca.



La calle de «Los Siles» en Lourdes de Montes de Oca, ha sido objeto de un completo arreglo.



Baches profundos imposibilitaban casi el tránsito en el paso de «Las Montoya», camino al Zapote. Gracias al magnífico trabajo ahí ejecutado, terminaron esas dificultades en beneficio de la agricultura local.

- 14.—Lavado en Milla 44.
- 14.—Lavado en Milla 35.
- 14.—Lavado en puente de Piedra del Fuego.
- 14.—Derrumbe en Milla 58.
- 14.—Derrumbe en Milla 68.
- 14.—Vía cubierta por agua entre Estrada y Matina.
- 14.—Derrumbe en Milla 57.
- 17.—Derrumbe en Milla 69, postes 2 y 3.
- 17.—Derrumbe y lavado en Milla 52, poste 20.
- 17.—Derrumbe en Torito.
- 17.—Derrumbe en Milla 49, Línea Vieja.
- 17.—Lavado en el puente de 49 Millas, Línea Vieja.
- 17.—Vía cubierta por agua entre Estrada y Matina.
- 17.—Vía cubierta por agua en los ramales de Monte Verde, Indiana y Cairo.
- 17.—Derrumbe en Milla 68, poste 17.
- 17.—Rocas sobre la vía en el puente de Birris.
- 17.—Lavado en Gerardo, ramal de Pejivalle.
- 17.—Derrumbe en Milla 76.
- 18.—Lavado en el puente de Piedra del Fuego.
- 18.—Derrumbe en Milla 57.
- 18.—Lavado en Milla 52.
- 18.—Derrumbe en Milla 48 ½.

Material rodante.—Se hicieron reparaciones generales a todas las locomotoras, coches, carros de carga y equipo de trabajo, habiendo cambiado 34 pares de ruedas a los coches, 77 pares a los carros de carga y 12 pares a los de trabajo (carros campamento, de herramientas, etc., etc.)

Muelles

Nacional.—Se cambiaron varios pilotes de las defensas y se reforzó la entrada al Muelle, para permitir la carga de bananos.

Metálico.—Reparación general completa.

Estado de Entradas y Gastos

Entrada Bruta	\$ 1.232,755.02
Gastos Generales	1.527,453.61
Pasajeros Transportados	685.141

Flete de Exportación acarreado

Café, kilos	11.255.101
Bananos, racimos	318.800
Abacá, kilos	1.680.000
Importación, kilos	36.735.271

Flete Local

Ganado Caballar y Mular, cabezas	1.237
Ganado Vacuno, cabezas	7.204
Madera, pies	30.934.781
Varios, kilos	93.781.469
Encomiendas, kilos	2.275.185

Del señor Secretario, con todo respeto y consideración,

W. N. GREEN
Gerente

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Cinco Esquinas, distrito de Tibás, ha visto con satisfacción el arreglo de la calle llamada «La Curtiembre.»



Con todo empeño se ha arreglado esta calle del distrito «Calle de Blancos» en el cantón de Goicoechea.



Del Zapote al cantón de Curridabat es esta carretera que complementa el magnífico puente sobre la quebrada de «Los Montoya.»



Dejando atrás al caudaloso Reventazón, esta amplia carretera que pasa por la legendaria Orosi, sigue habilitando la zona de «Tapantí.»

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Otro trecho de la magnífica carretera a Tapantí, que une esta rica sección con el resto del país.



Muestra el grabado una sección de la carretera que habilita la fértil región de Cachí a Palomo en la provincia de Cartago.

Informe de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes

Del Director General Ingeniero don Alfonso Peralta

San José, 9 de junio de 1945.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*
S. D.

En conexión con su atento oficio N° 2947 de 3 de abril último, me permito informar sucintamente de las labores de esta Dirección General durante el año de 1944.

Por acuerdo N° 34 H de 17 de junio del año próximo pasado publicado en La Gaceta N° 136 de 20 del mismo mes, esta Dirección General fué reorganizada, creándose para el mejor desarrollo de sus labores los siguientes Departamentos:

Jefatura de Ingenieros, Ingeniero Jefe don Santos León Herrera;

Departamento de Carreteras, Ingeniero Jefe don Gonzalo Lizano R.;

Departamento de Construcciones, Ingeniero Jefe don Miguel A. Herrero L.;

Departamento de Agrimensura, Ingeniero Jefe don Luis González G.;

Departamento de Cañerías, Ingeniero Jefe don Armando Kikut L.,

Departamento de Puentes, Ingeniero Jefe don Fernando Aragón R.;

Departamento de Caminos Vecinales, Ingeniero Jefe don Jorge M. Dengo;

Sección Administrativa de Caminos Vecinales, Jefe don Eduardo Chamberlain Ch.;

Administrador General del Taller de Obras Públicas y Anexos, Administrador General don Gonzalo Volio V.;

Departamento de Catastro, Ingeniero don Manuel Benavides;

Oficina de Planillas, Jefe don Jorge Muñoz F.;

Oficina de Patentes y Denuncios, Jefe don Fernando Arroyo;

Oficina de Copias Heliográficas, Jefe don Salvador Castro B.

Para su exacto conocimiento de las labores llevadas a cabo por cada Departamento remití en su oportunidad a ese superior Despacho los informes anuales que me rindieron los respectivos Jefes Departamentales, ellos incluyen todos aquellos trabajos llevados a cabo por los mismos, con una lista de las obras en ejecución y de las terminadas, además, claramente expresan las medidas convenientes que deben tomarse para la mayor eficiencia de su trabajo, desde luego ideas que en términos generales son las mismas que yo he sustentado. Sin embargo creo oportuno volver a referirme a la importancia y eficiencia demostrada por todos los Departamentos subalternos de esta Dependencia, cooperación y armonía que he encontrado en todos ellos han resuelto en gran parte cualquier dificultad que pudiera haberse presentado, a pesar de las muchas congojas económicas porque se ha atravesado

en los últimos tiempos y que implicaron un serio atraso en las muchas obras, debido a la falta de materiales.

Como en diferentes ocasiones he tenido el gusto de conversar con Ud. al respecto en unión de los Ingenieros Jefes de esta Dependencia, me permito sugerirle, salvo su mejor parecer, que en lo sucesivo se mantengan las planillas en un límite prudencial, pudiendo tomarse como base para ese límite, siempre que las condiciones económicas mejoren, las sumas que se gastarán en las que corresponden a la semana del 7 al 13 de los corrientes, efectivo ya el rebajo ordenado y el pago de los pre-avisos, lo que dará margen a calcular el total de la economía hecha.

Considero que más adelante y establecido el límite prudencial convenido en el monto de las planillas, sería factible llegar después de un estudio concienzudo, con base en los informes de los ingenieros designados al efecto, a determinar las necesidades más urgentes de los trabajos más importantes encomendados a los diferentes Departamentos y aportar todos aquellos medios de que se pueda disponer para terminar las obras iniciadas y muy adelantadas que por detalles a veces sin importancia amenazan perderse con grave perjuicio de todos y en detrimento del buen crédito del Gobierno.

Creo de mi deber hacer notar la gran conveniencia para los intereses del Estado de que en lo futuro no se inicien obras sin antes dar por terminadas las que actualmente existen, pero si las condiciones se imponen en el sentido de que se inicien nuevos trabajos, éstos deben responder a presupuestos lógicos limitándolos a lo estrictamente indispensable y sin pensar en obras fastuosas que con la incertidumbre actual pueden perfectamente iniciarse sin que luego exista posibilidad de continuarlas o terminarlas. Es también necesario interesar a los vecinos de los lugares donde se realicen obras de bien público para que presten su decidida cooperación no sólo con contribuciones en efectivo que puedan allegar para aquéllas, sino también con toda clase de materiales que puedan disponer. También debe hacerse hincapié en lo conveniente que sería en un futuro inmediato hacer uso de todos aquellos materiales que la industria nacional escé en condiciones de producir.

No quiero terminar sin antes referirme a tres puntos que considero muy interesantes, pues pienso que en todos ellos hay mucho que hacer con gran beneficio para la buena marcha de esta Dirección; me refiero en primer término al plan de reajuste de salarios de todos los trabajadores de Obras Públicas, Caminos y Puentes propuesto en mi oficio N° 4013 de 23 de octubre del año próximo pasado, aunque paulatinamente se ha aplicado en determinados casos, en su generalidad no se ha resuelto el grave problema que implican los salarios que paga el Gobierno y que son inferiores en muchos casos a los que pagan empresas constructoras particulares. Desde luego atendiendo a las condiciones económicas que existen no podrá pensarse en un futuro inmediato en remediar esa situación, pero si estimo que conforme las cosas vayan mejorando

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

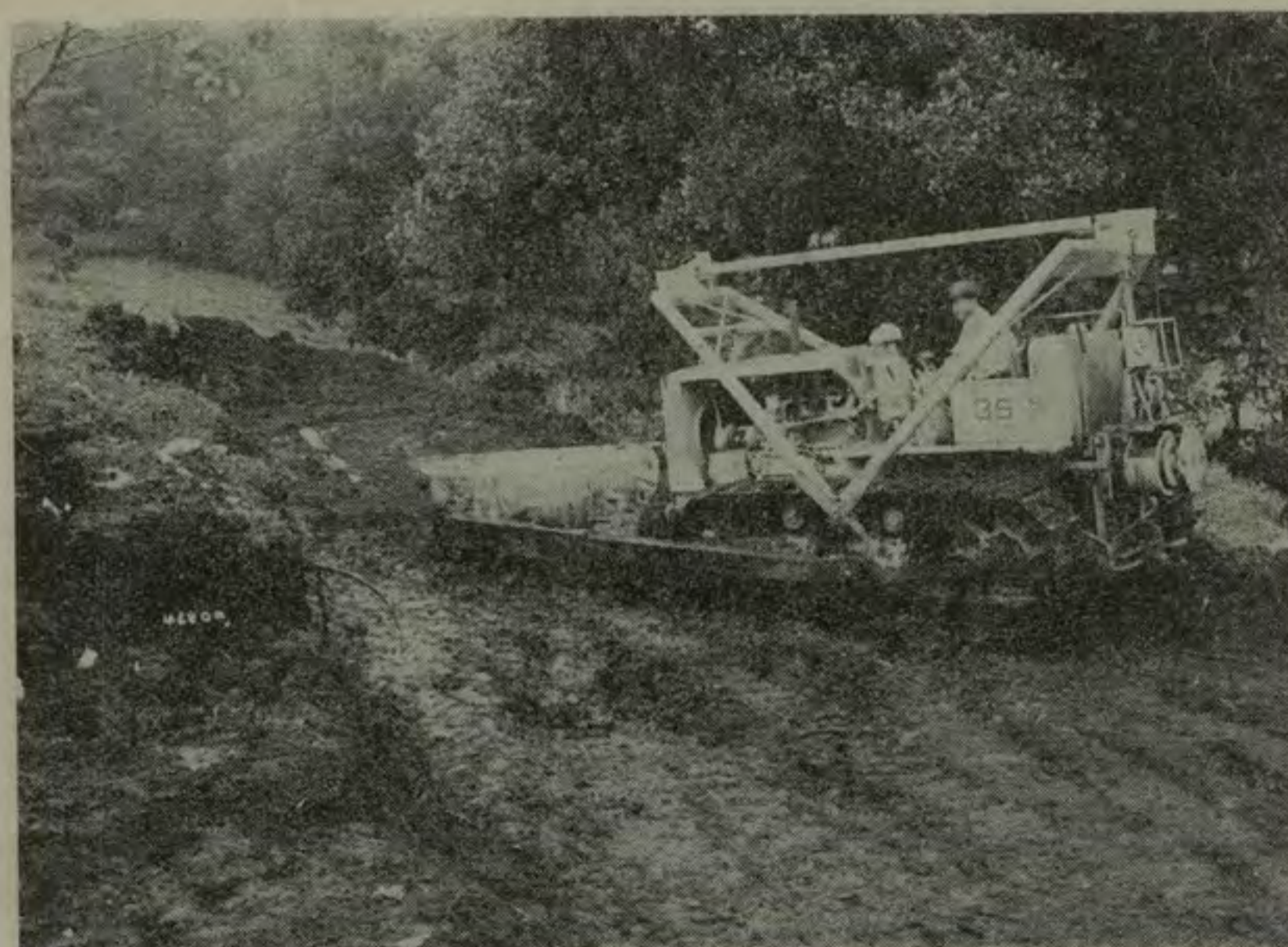
Administración



Trecho de carretera asfaltada
en el Campo Ayala.



La conservación de la carretera San José a Cartago, ha sido una justa preocupación del Gobierno. El grabado muestra los trabajos de reparación hechos en un tramo de esta carretera.



Para habilitar la rica región de «Guápiles», ha iniciado el Gobierno costosos trabajos que beneficiarán muy pronto la Economía Nacional.



La rica región de «Llano Grande» en Cartago ha sido debidamente atendida por el actual Gobierno. El grabado muestra el empeño puesto en la ejecución de la carretera «San Nicolás-Llano Grande.»

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Puede apreciarse en el grabado el magnífico arreglo hecho en la sección de carretera de «El Muñeco» en Cartago.



El grabado muestra los trabajos de asfaltado de la carretera Turrialba-Aquiáres.

y el monto total de planillas disminuyendo, puede aplicarse dicho plan a los trabajadores que queden, lo que no significará aumento perceptible.

Me refiero en segundo lugar a la enorme importancia que tendrán para el país los caminos de penetración a zonas de gran desarrollo agrícola, labor que está encomendada en su mayor parte al Departamento de Caminos Vecinales; creo sin embargo que debería activarse el cobro de detalles e incrementar los trabajos de ese Departamento con una inversión efectiva de los dineros con que se cuente y de acuerdo con un plan bien elaborado por el Ingeniero Jefe de aquel Departamento. Deseo también hacer notar la gran importancia de que un abogado con suficientes conocimientos de la Ley de Caminos Vecinales asesore a la Sección Administrativa de esa Oficina con el objeto de darle pronta y rápida solución a las cuestiones de índole jurídica que la aplicación de dicha ley entrañe.

En último término quiero referirme a los contratos otorgados últimamente por esta Dirección, debidamente autorizada por esa Secretaría, considero y me permito sugerirle que en lo sucesivo los contratos

abarquen no sólo mano de obra sino también los materiales que deben correr por cuenta del contratista, ya que al otorgar contratos sólo por la mano de obra, se adquiere la obligación de suministrar materiales de difícil adquisición, desde luego con perjuicio para el contratista y para el Gobierno mismo, el contratista en cambio por su propio interés al verse obligado a suministrar aquéllos hace todas las gestiones y a veces con buen éxito los consigue. No quiere esto decir que en aquellos casos en que Fomento pueda y tenga los materiales necesarios contrate sólo la mano de obra con evidente economía.

También estimo ventajoso contratar obras en lugares distantes de difícil acceso donde el trabajo por administración resulta varias veces más caro que si se contrata favorablemente.

Del señor Secretario de Fomento, muy atento servidor,

A. PERALTA

Director General de Obras Públicas,
Caminos y Puentes

Departamento de Carreteras

San José, 18 de abril de 1945.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

S. D.

En conexión con su atento oficio N° 2947 de 3 de los corrientes, me permito remitirle originales y copias de los informes anuales elaborados en una forma concisa por los Jefes Departamentales e Inspectores Provinciales de esta Dirección General, para la Memoria anual de Fomento.

Soy del señor Secretario de Fomento, muy atento servidor,

A. PERALTA

Director General de Obras Públicas,
Caminos y Puentes

San José, 6 de febrero de 1945.

*Señor Director General de Obras
Públicas, Caminos y Puentes*

Presente

En cumplimiento a lo ordenado por esa Dirección en nota N° 5962 de 11 de diciembre último, me permito someter a su conocimiento el informe de la labor realizada por este Departamento durante el año 1944 próximo pasado.

Ha sido propósito del Departamento a mi cargo durante el año que terminó, dedicar la mayor parte del tiempo a la conservación de carreteras, por considerar que en las circunstancias actuales y dado el estado en que se encontraban gran parte de nuestras carreteras al iniciarse la presente Administración, no podíamos aplazar por más tiempo una labor tan importante

y necesaria como ésa. Sin embargo, nuestro empeño en este sentido no ha tenido los resultados del todo satisfactorios que hemos deseado, debido en gran parte a la falta de máquinas y materiales usados en esta clase de trabajos. Cuando tal deficiencia pueda ser corregida, estoy seguro de que no habrá en el país un kilómetro de carretera en mal estado.

En construcción de nuevos tramos de carretera no se ha hecho mucha labor constructiva, pues debido a la situación financiera del Gobierno hemos tenido que dedicarnos a elaborar presupuestos de las carreteras que faltan por terminar, para ver si es posible conseguir el dinero necesario para tal fin.

Para este año se ha pensado en la construcción de caminos de penetración agrícola lo más económicamente posible, pero sin sacrificar por eso en mucho la alineación y las gradientes que esta clase de caminos requieren.

Se tiene en mente hacer ramificaciones a los centros agrícolas de las zonas de Puriscal, San Carlos, Acosta, Turrialba, El General, etc., una vez que la carretera principal llegue a las cabeceras de esos cantones.

Es preocupación constante de este Departamento, llevar a cabo hasta donde las condiciones económicas lo permitan, la construcción de las secciones de carreteras que quedaron sin terminar en la Administración pasada, porque mientras tal cosa no se haga no será posible estimar y aprovechar los beneficios de una red de carreteras.

Durante los pocos meses que lleva la Administración presente, se han realizado varios ensayos en diferentes tipos de caminos para estimar su valor y condición. Los resultados han sido satisfactorios en parte, pues no ser sino hasta dentro de algún tiempo más que podamos apreciar en toda su magnitud las ventajas de los tipos ensayados.

Cabe destacar la reducción de gastos que se han operado en el consumo de cascote y lastre, particularmente en la provincia de San José, con la explotación en gran escala que hemos hecho del tajo del Virilla, cuyo rendimiento ha sido insuperable y su costo muy

Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



Muestra el grabado un trozo de carretera del distrito de San Rafael de Escazú hacia el cementerio de ese cantón.

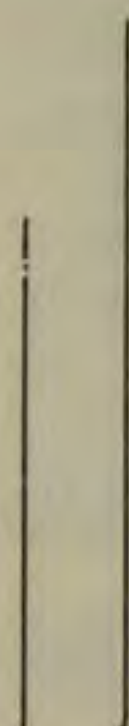


Rodeada por fincas magníficas, esta carretera que une el distrito de San Pedro con el centro de Coronado, resuelve satisfactoriamente y en buena parte el abastecimiento de leche para la Capital.

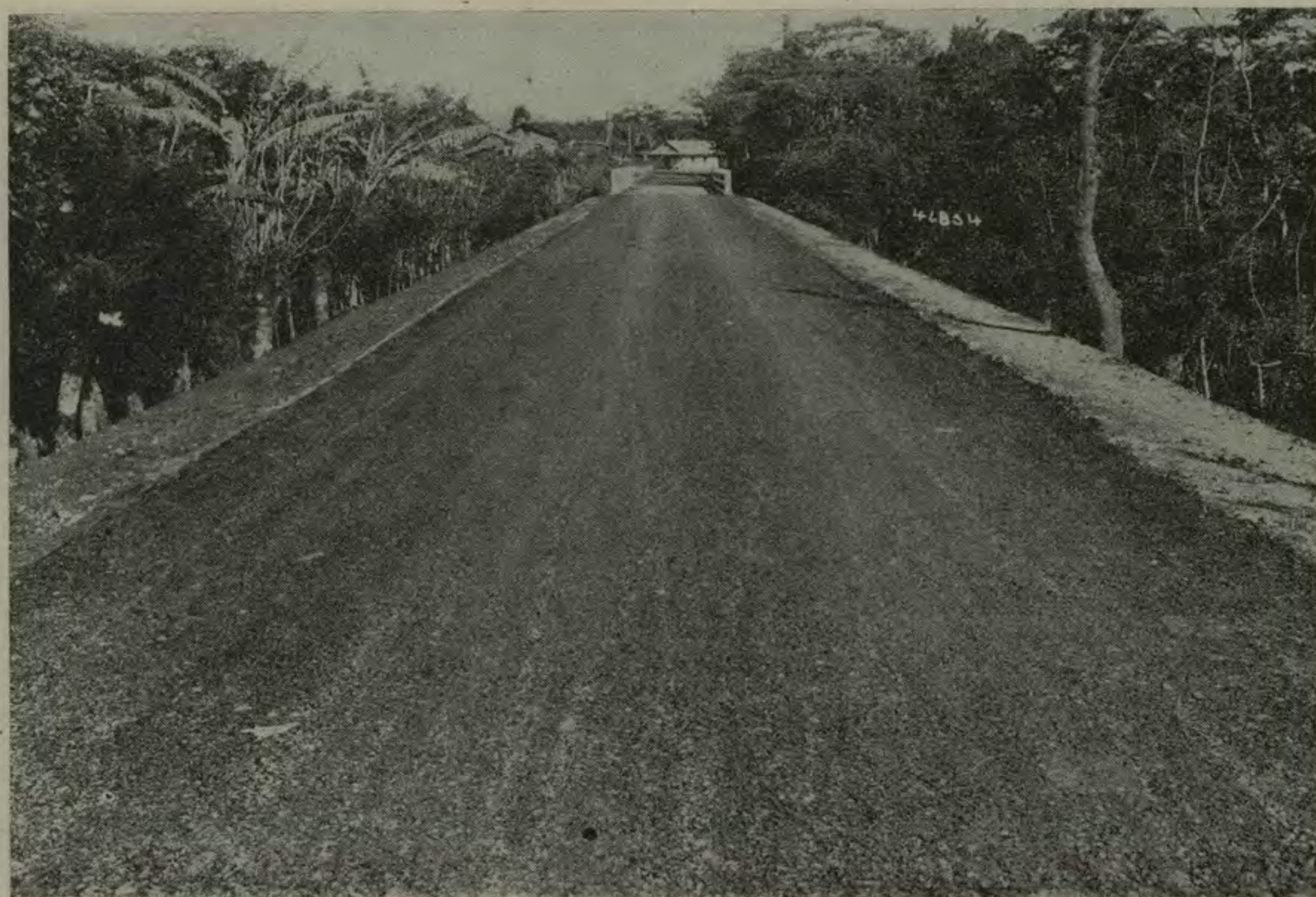
Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



La villa de San Marcos de Tarrazú se ufanará en breve de las magníficas calles que ayudarán a realzar la belleza de tan floreciente población.



De San Antonio de Desamparados sale esta carretera, asfaltada ahora, que une este distrito con el de San Francisco de Dos Ríos.

bajo. En el año que terminó se movilizaron 2660 metros cúbicos de cascote, 1955 metros cúbicos de lastre, 190 metros cúbicos de piedra cadena y 106 metros cúbicos de lajas con que se alimentaron las carreteras de Cinco Esquinas-Penitenciaría, Cinco Esquinas-Capilla, Cinco Esquinas-Goicoechea, San José-Paso Ancho, alcantarilla La Curtiembre en Cinco Esquinas, Sabanilla-Guadalupe, San José-Coronado (Sección Asilo de Incurables), cuadrante de San Pedro, cuadrante de El Zapote, El Zapote-San Francisco de Dos Ríos, San José-El Zapote, Moravia-San Pablo, quiosco del Parque Central y algunas otras reparaciones en carreteras, a un precio de ₡ 3.00 cada metro cúbico. En Puriscal y Villa Colón también se han explotado tajos con resultados parecidos.

La idea para el año que corre es instalar uno o varios quebradores en diferentes zonas del país, para el abastecimiento de piedra quebrada a los trabajos, especialmente de conservación de carreteras y suprimir de una vez por todas lo que tanto se ha comido el presupuesto de Fomento: la compra de piedra a particulares.

Se han estudiado las posibilidades de construir un camino barato hacia la fértil región de Las Delicias. Existen dos proyectos: uno hacia San Pedro de Turrubares y otro a Orotina. Por indicación de don Fernando Castro, se hizo también un reconocimiento del proyecto sustentado por dicho señor para unir Las Delicias con la playa de Tárcoles. De todos estos proyectos se ha escogido el de Orotina por ser el más aceptable, tanto técnica como económicamente. Desde luego, que de realizarse esta obra los mercados del interior tendrán una buena entrada de productos agrícolas en gran escala como se producen en esa zona; de ahí nuestro empeño en buscarle salida al loable esfuerzo que los valientes moradores de esa región realizan.

Es importante hacer resaltar el magnífico esfuerzo llevado a cabo por los ingenieros y auxiliares de mi Departamento, quienes no obstante el sinnúmero de grandes inconvenientes con que tropiezan en su importante labor, han llenado satisfactoriamente su cometido. Una de las mayores dificultades con que ha contado el Departamento de Ingeniería, es la falta absoluta de medios de transporte. Es urgente y necesario dotar al mencionado Departamento de una cazadora, propia para viajes largos y malos caminos, de lo contrario, la labor de dicho Departamento será siempre menor de lo que pueda dar.

Seguidamente paso a examinar la labor realizada durante el año 1944:

DEPARTAMENTO DE INGENIERIA

Medida de terrenos por reclamos de expropiación.

Plano de expropiación en Fraijanes de Alajuela a Adolfo Soto Bolaños.

Plano de expropiación en carretera San Miguel Sur de Santo Domingo-Tibás.

Plano de expropiación en carretera Grecia-Naranjo, reclamo del señor Rafael Méndez.

Planos de expropiación en carretera Aserri-Acosta, reclamos de los señores Gregorio Segura y Socorro Segura.

Plano de expropiación en calle Las Montoya, reclamo del señor Inocente Tenorio.

Plano de expropiación en carretera Paso Ancho-San Sebastián, reclamo de la señora Amalia Campos.

Plano de expropiación en carretera Quebradas-Turrubares, reclamo de los señores Francisco Castillo y Santana González.

Plano de expropiación en carretera a Santa Bárbara de Heredia, reclamo de Sara Arias.

Plano de expropiación en carretera San Francisco de Dos Ríos-Patarrá, reclamo del señor José Francisco Arguedas Monge.

Plano de expropiación en calle Las Montoya, reclamo del señor Alberto Obando.

Medidas de terrenos por solicitud de compra al Estado.—Plano y medida de un terreno en San Rafael de Escazú, solicitado en compra por la señora Margarita Unger de Wolff.

Plano y medida de un terreno en Cirueñas de Alajuela, solicitado en compra por el señor Victorino Quirós.

Plano y medida de un terreno en carretera Alajuelita-San José, solicitado en compra por Jesús María Solano y compañeros.

Plano y medida de un terreno en San Rafael de Escazú, solicitado en compra por la Sociedad de San Vicente de Paúl.

Plano y medida de un terreno en carretera San Francisco-Desamparados, solicitado en compra por la señora Luisa López C.

Plano y avalúo de una parcela de terreno propiedad del Estado en Río Segundo de Alajuela.

Plano y avalúo de una parcela de terreno propiedad del Estado sita en quebrada de El Tigre.

Plano y avalúo de una parcela de terreno propiedad del Estado sito en La Garita.

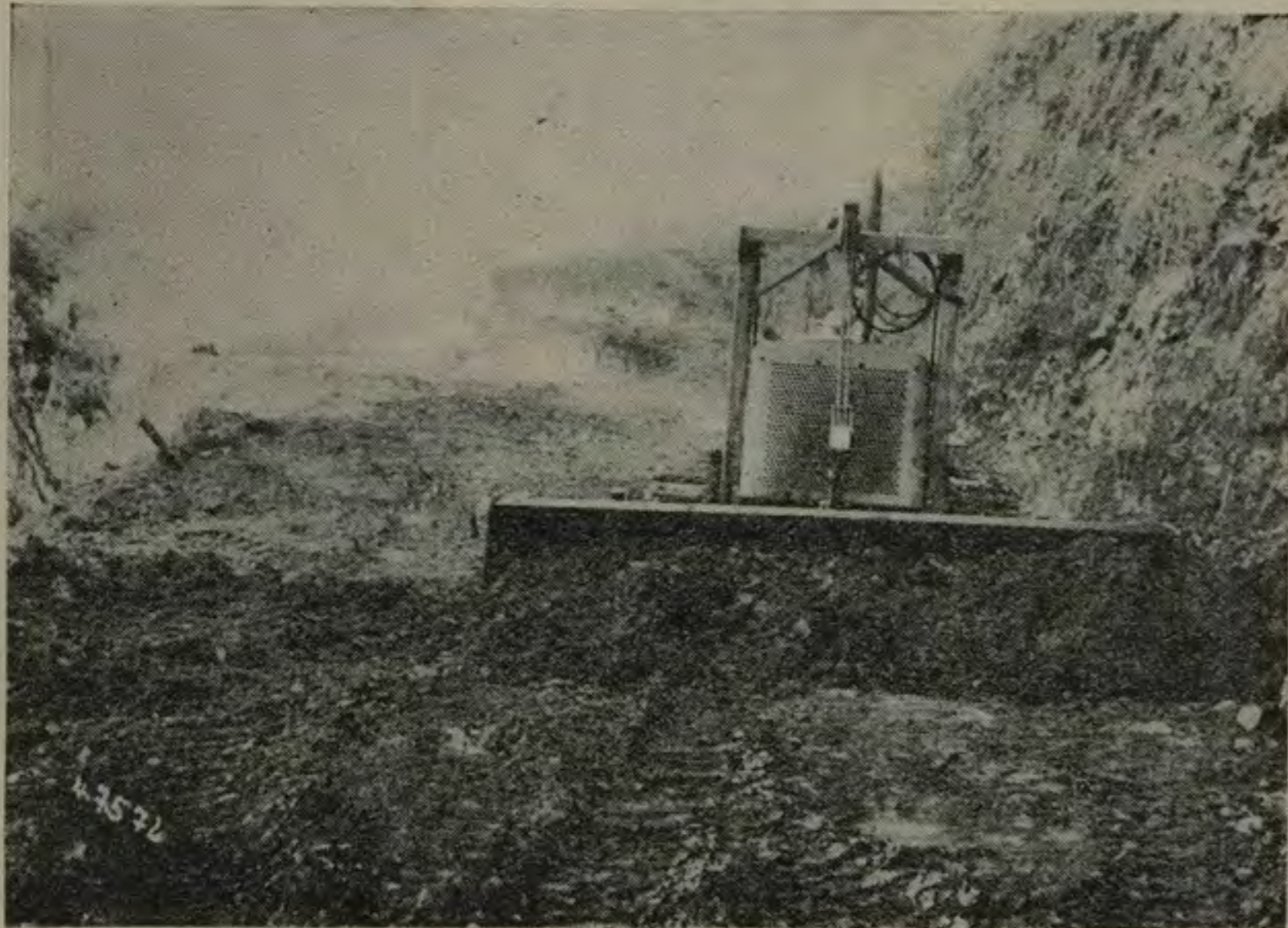
Presupuestos de carreteras, caminos y calles.—Carreteras: San Sebastián-Paso Ancho, Zapote-San Francisco de Dos Ríos; calles: del Cementerio de Alajuelita, del Cementerio de Puriscal; carreteras: San Francisco de Dos Ríos-Patarrá, Ipis-Mata de Platano; calle al Noviciado de Monjas, en Guadalupe; camino al Bajo de Los Anonos; calle del barrio Bradley, en San Gabriel de Goicoechea; alcantarilla en la quebrada La Curtiembre; carreteras: Moravia-San Pablo de Heredia, San Sebastián-Aserri, Quebradas-Turrubares, Aserri-Acosta; quiosco de Aserri; carreteras: Pacayitas de Turrialba, Turrialba-La Suiza, Pinto-La Argentina, Sarchí Norte-La Luisa, Pavas-Escazú, Escazú-Country Club, Holanda-Cascajal, San Rafael-San Antonio de Desamparados; calles de Villa Colón; carretera Alajuelita-San Josecito; calles en la ciudad de Alajuela; carreteras: Grecia-San Rafael de Poás, Palmares-Esquipulas, San Isidro de Alajuela-Cerrillal.

Línea de tránsito y nivel de carreteras en construcción, y proyectos.—Carreteras: Heredia-Llanura de Santa Clara, distancia de 2 kilómetros; Itiquís-San Josecito, distancia de 3 kilómetros, 335 metros; La Uruca-Sabana, distancia 1 kilómetro, 500 metros; San Antonio de Turrialba-Torito; Aguas Zarcas-Pital; La Marina-Aguas Zarcas; San Francisco de Dos Ríos-El Zapote; San Francisco de Dos Ríos-Patarrá; Cinco Esquinas-Calle Blancos; calle en cuadrante de Desamparados; camino vecinal Alto del Limón-Quebrada La Pita, en San Pedro de Turrubares; calle Cinco Esquinas-Capilla; carreteras: Curridabat-El Zapote, San Juan de Dios-San Rafael Arriba de Desamparados, Cinco Esquinas-Penitenciaría; calles cuadrante de San Isidro de Coronado; carreteras: Pinto-La Argentina, a San Isidro de Alajuela; calles del: Cementerio de Grecia, Cementerio de San Isidro de Coronado, Cementerio de Alajuelita, Cementerio de El Zapote, cuadrante de El

Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



Empeñado el Gobierno en que las riquezas naturales de nuestro suelo sean debidamente explotadas, ha iniciado el costoso trabajo de habilitar las fértiles llanuras de Santa Clara.

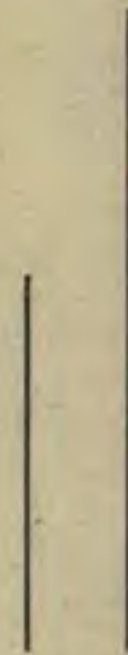


Bellísima vista tomada en la carretera construída para comunicar a San Cristóbal Norte con la Carretera Interamericana.

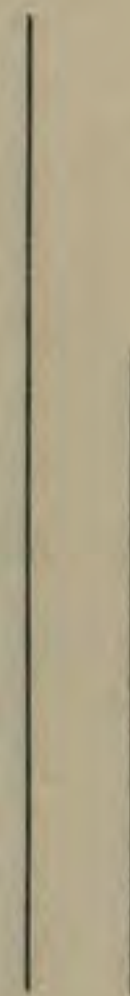
Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



Esta carretera que une a la Capital con el Country Club, atraviesa en buena parte el distrito de San Rafael del cantón de Escazú.

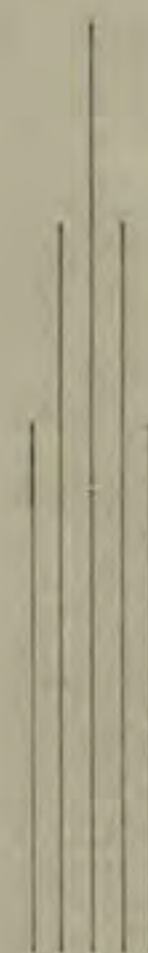


Muestra el grabado otra soberbia vista de la carretera de La Estrella a la Interamericana.

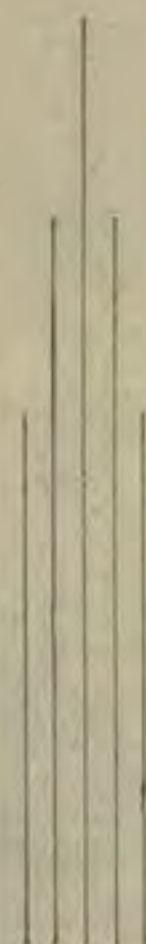
Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



Bellísimo panorama brinda al pasajero esta carretera en construcción Westfalia a Portete, en la ciudad de Limón.



En la agreste región de «El Copey» se ha abierto esta trocha que pronto será magnífica vía que habrá de comunicar a este distrito con la Carretera Interamericana.



Zapote; carreteras: Paso Ancho-Pacayas de Cartago, Quebradas-Turrubares; camino Crifo Bajo-La Balsa; calles del cuadrante de Guadalupe.

También hemos atendido otros trabajos en que ha habido necesidad de la intervención técnica de nuestro Departamento, pero que se ejecutan bajo la dirección de municipalidades y otros organismos semejantes.

Conservación de carreteras.—Se han mantenido cuadrillas permanentes, encargadas de la conservación de las siguientes carreteras: San José-Heredia, San José-Cartago, San José-Alajuelita, Cartago-Irazú, Paso Ancho-Capellades, San Isidro de Heredia, Heredia-San Antonio de Belén, Heredia-San Rafael, Aserri-San Ignacio, Guayabo-Puriscal, Quebradas-Turrubares, San Miguel de Desamparados-El Copey de Dota.

Para la atención de las demás carreteras hemos contado con muy pocas cuadrillas. Ultimamente se han organizado dos cuadrillas permanentes que atienden la reparación de la carretera Alajuela-San Ramón, pero resultan insuficientes, por lo que habrá que aumentarlas.

En términos generales, puede decirse que se han movilizad las cuadrillas de conservación en una distancia de carreteras de 125 kilómetros.

CONSTRUCCION DE CARRETERAS

Provincia de San José:

Carretera San Rafael-San Pedro de Coronado.—Tipo de carretera: cascote y lastre apisonado con tratamiento superficial de asfalto caliente. Ancho: 4,50 metros con sobre-ancho en las curvas. Espesor: 20 centímetros en los bordes y 25 centímetros en el centro. Distancia: 1 kilómetro, 900 metros.

Carretera Fuentes-Entronque carretera Sabamilla. Tipo: cascote y lastre apisonado con tratamiento superficial de asfalto frío. Espesor: 20 centímetros en los bordes y 25 centímetros en el centro. Ancho: 3 metros con sobre-ancho en las curvas. Distancia: 1 kilómetro.

Carretera Paso Ancho-Desamparados.—Tipo: cascote y lastre apisonado con una capa de desgaste de 3" en dos capas de asfalto frío mezclado con piedra 2ª, 3ª y 4ª. Espesor: 20 centímetros en los bordes y 25 centímetros en el centro. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 800 metros.

Carretera San Francisco de Dos Ríos-Patarrá:—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 1 kilómetro, 800 metros.

Carretera Aserri-San Sebastián.—Tipo: cascote y arenón. Espesor: 25 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 400 metros.

Carretera San Rafael Arriba-San Juan de Dios de Desamparados.—Tipo: cascote y arenón. Espesor: 25 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 200 metros.

Carretera San Francisco de Dos Ríos-El Zapote.—Tipo: cascote y lastre con una capa de macadam y capas de desgaste de asfalto frío. Espesor: 32 centímetros. Ancho: 4,50 metros con sobre-ancho en las curvas. Distancia: 100 metros.

Calle Cinco Esquinas-Capilla.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros en los bordes y 25 centímetros en el centro. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 300 metros.

Carretera Cinco Esquinas-Penitenciaria.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros en los bordes y 25 centímetros en el centro. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 250 metros.

Calle del Cementerio de Coronado.—Tipo: cascote y lastre apisonado con una capa de desgaste de asfalto frío mezclado con piedra 3ª y 4ª. Espesor: 25 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 300 metros.

Carretera Tibás-Santo Domingo.—Tipo: cascote y lastre apisonado con una capa de desgaste de asfalto frío mezclado con piedra 2ª, 3ª, 4ª y 5ª. Espesor: 25 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 100 metros.

Carretera San Isidro-Guayabal de Moravia.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 300 metros.

Carretera Cinco Esquinas-Calle Blancos.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 200 metros.

Cuadrante de San Isidro de Coronado.—Tipo: cascote y lastre apisonado con una capa de desgaste de asfalto frío chorreado en dos capas de mezcla de piedra 2ª y 3ª la primera, y 4ª y 5ª la segunda. Espesor: 35 centímetros. Ancho: 5 metros. Distancia: 200 metros.

Carretera Country Club-Escazú.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 25 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 500 metros.

Sumando las distancias tenemos un kilometraje construido en la provincia de San José de 8 kilómetros, 350 metros.

Provincia de Heredia:

Carretera Llanura de Santa Clara.—Tipo: cascote y lastre apisonado con una capa de desgaste de asfalto frío mezclado con piedra 3ª, 4ª y 5ª. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 3 metros con sobre-ancho en las curvas. Distancia: 2 kilómetros.

Carretera Barba-Santa Bárbara.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 3 metros. Distancia: 1 kilómetro, 200 metros.

Carretera San Josecito-San Rafael.—Tipo: cascote y lastre. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 3 metros. Distancia: 950 metros.

Carretera Santa Lucía-Los Tanques.—Tipo: cascote y lastre apisonado con una capa de desgaste de asfalto frío en sistema de carpeta. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 400 metros con la capa de desgaste y 755 metros de telford. Total: 1155 metros.

Carretera San Isidro de Heredia.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 500 metros. Además se construyeron 288 metros con una capa de desgaste de asfalto caliente. Total: 788 metros.

Carretera Desvío de El Roble.—Tipo: cascote y lastre con una capa de desgaste de asfalto frío mezclado con piedra 2ª, 3ª y 4ª. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 200 metros. además se construyeron 277 metros de macadam. Total: 477 metros.

Carretera San José de la Montaña.—Tipo: cascote y lastre. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 3 metros. Distancia: 200 metros.

Carretera San Pedro de Barba.—Tipo: macadam. Ancho: 3 metros. Distancia: 650 metros.

Carretera al Monte de la Cruz.—Tipo: macadam. Ancho: 3 metros. Distancia: 754 metros. De esta distancia hay 200 metros con una capa de asfalto frío.

Carretera San Isidro-Concepción de Heredia.—Tipo: cascote y lastre. Ancho: 4,50 metros. Espesor: 20 centímetros. Distancia: 222 metros.

En total suma la construcción de carreteras en la provincia de Heredia: 8 kilómetros, 396 metros.

Provincia de Cartago:

Carretera Quebradilla-Ei Tablón.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 2250 metros.

Carretera Cot-Santa Rosa.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 1500 metros.

Carretera Paso Ancho-Capellades.—Tipo: cascote y lastre apisonado con una capa de desgaste de asfalto caliente. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 800 metros.

Camino El Muñeco.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 3 metros. Distancia: 1 kilómetro.

Carretera Instituto-Tuis.—Tipo: cascote y lastre. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 500 metros. A esta carretera se le pondrá en el futuro una capa de desgaste de asfalto frío.

En total suma la construcción de carreteras en la provincia de Cartago: 6 kilómetros, 50 metros.

Además se hizo una reparación general de todas las carreteras y caminos vecinales en esta provincia.

Provincia de Alajuela:

Carretera San Isidro-La Luisa.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 400 metros.

Carretera Pinto-La Argentina.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 4,50 metros. Distancia: 700 metros.

Calle del Cementerio de Grecia.—Tipo: cascote y lastre apisonado. Espesor: 20 centímetros. Ancho: 2,50 metros. Distancia: 200 metros.

En total suma la construcción de carreteras en la provincia de Alajuela: 1 kilómetro, 300 metros.

Provincia de Guanacaste:

En esta provincia no se han construido carreteras pero sí se han llevado a cabo importantes reparaciones en los siguientes caminos:

Liberia-Ballena, Santa Cruz-Ballena, Santa Cruz-Belén y Filadelfia, Santa Cruz-Nicoya, Santa Cruz-Santa Rosa, relleno Ciénega de Arenal, Santa Bárbara-Santa Cruz, Ortega-Bolsón, camino a Tierra Colorada, San Juan-Juan Díaz, camino entrada a Puerto Thiel, camino del Cementerio de La Mansión, Nicoya-Puerto Humo, Nicoya-Quirimán, Nicoya-Santa Cruz, calles del cantón de Cañas.

Kilometraje total construido en toda la República drante el año 1944: 24 kilómetros, 96 metros.

Debe tomarse muy en cuenta que en este kilometraje no está incluido lo construido en las carreteras más importantes del país como son las de Puriscal, San Carlos, Turrialba, Nicoya-Puerto Jesús, etc., porque dichas construcciones están bajo la dirección técnica de la Junta Nacional de Carreteras, la que podrá informar sobre el particular.

Soy de Ud. muy atento servidor,

GONZALO LIZANO
Ingeniero Jefe de Carreteras



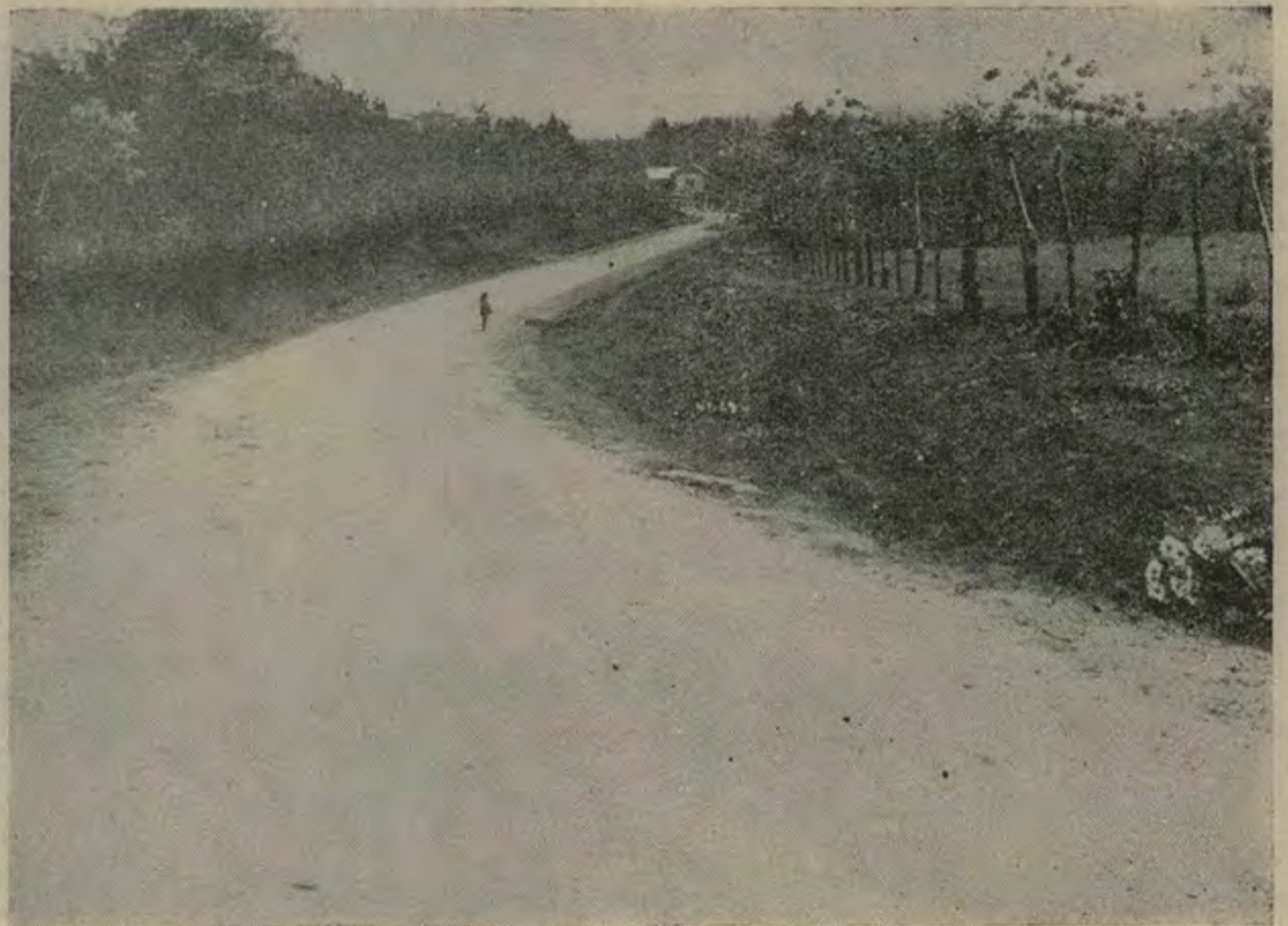
Carreteras

construidas o reparadas

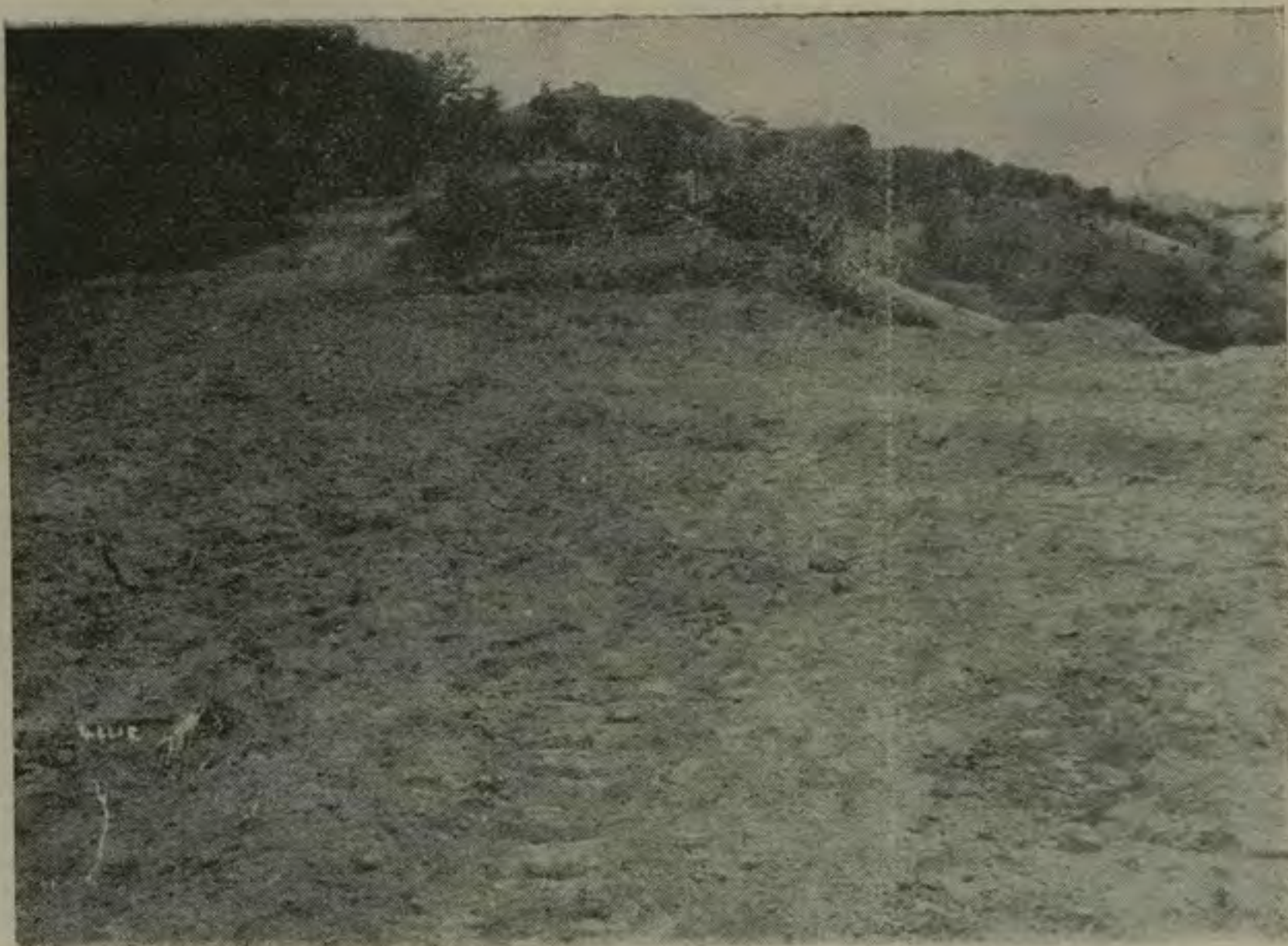
durante la actual

Administración

Magnífica carretera, ésta que une el pintoresco rincón de «San José de la Montaña» del cantón de Barba con el resto de la provincia de Heredia.



La rica zona cafetalera de «San Isidro de Heredia», estaba necesitada de una buena carretera; los agricultores de ese cantón se veían en dificultades para el acarreo de su magnífico café. Gracias a los empeños del Gobierno, esa carretera ha sido satisfactoriamente reparada, como lo muestran estos grabados.



Otro trecho de la carretera que une la rica región de «Llano Grande» con la ciudad de Cartago.



Carreteras

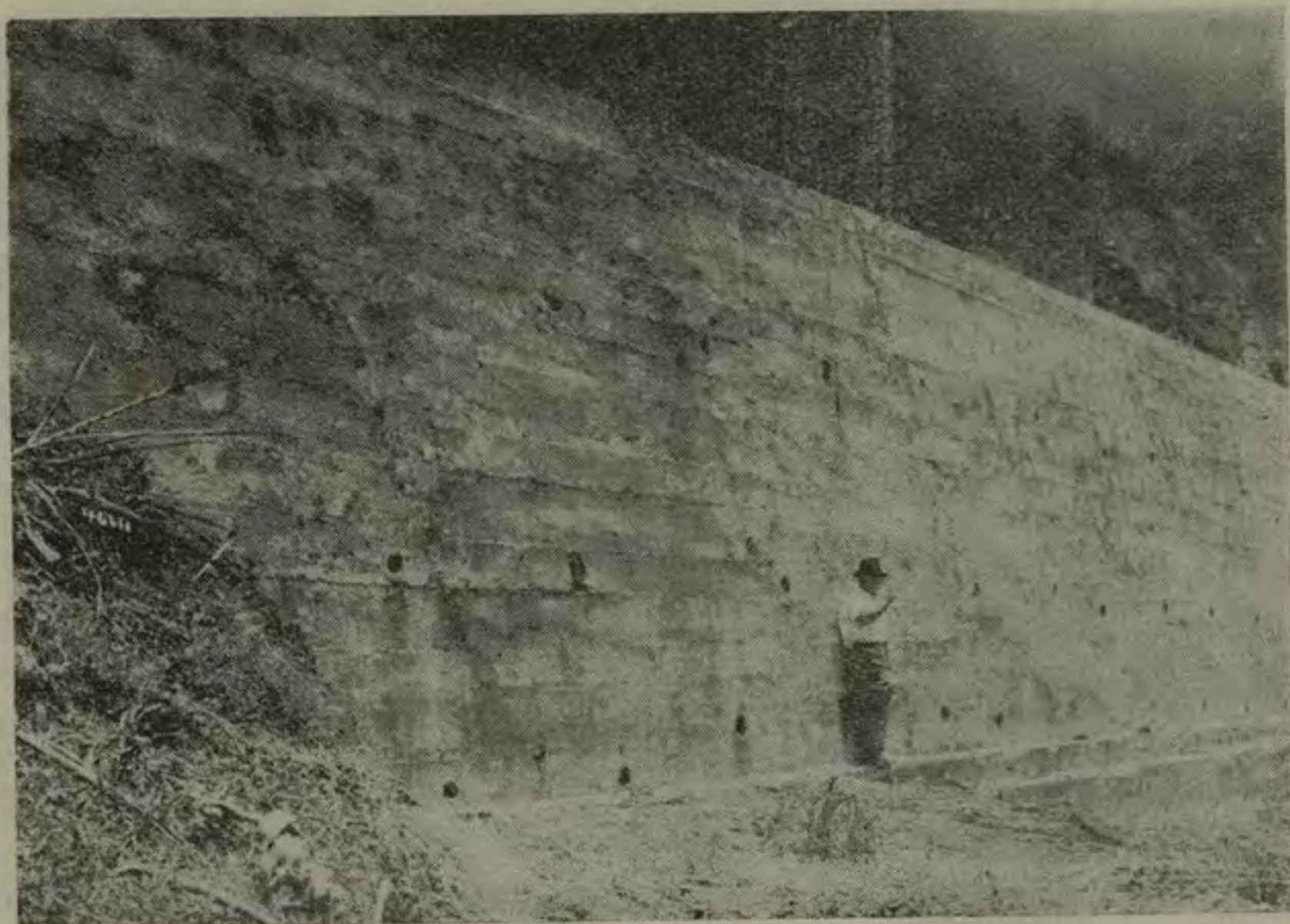
construidas o reparadas

durante la actual

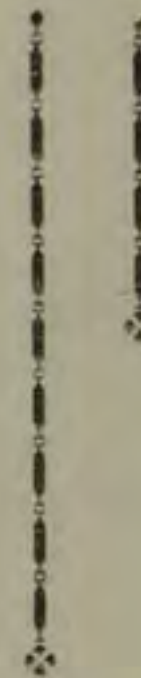
Administración



En las cercanías de Cartago, esta carretera de «Taras» (San Nicolás), es una bendición para los laboriosos agricultores que con toda comodidad acuden a los mercados del interior.



En la carretera de Paraíso a Orosi hubo necesidad de construir este sólido muro de retención para evitar derrumbes que obstaculizaran el tránsito en esa región.



Departamento de Construcciones

Señor Director General de Obras Públicas,
Caminos y Puentes

S. O.

En atención a su oficio N° 3485 de 12 del corriente, doy a usted una lista de los diferentes trabajos ejecutados por el Departamento a mi cargo, durante el año de 1944.

CONSTRUCCIONES ESCOLARES

En ejecución

Escuela de Cedros de Montes de Oca.
Escuela de Mozotal de Goicoechea.
Escuela de Desamparados de Puriscal.
Escuela de San Pedro de Montes de Oca.
Escuela de Osejo, La Sabana.
Escuela de Barba.
Escuela de Santa Gertrudis Sur, de Grecia.
Escuela de Sarchí Sur de Grecia.
Escuela de Tacaes de Grecia.
Escuela de Alto López de Atenas.
Escuela de Atenas (Centro).
Escuela de Mercedes de Atenas.
Escuela de Candelaria de Palmares.
Escuela de Santa Bárbara de Heredia.
Escuela de Concepción, San Rafael de Heredia.
Escuela de Angeles de San Rafael de Heredia.
Escuela de Sabanilla de Montes de Oca.
Escuela de Mercedes de Montes de Oca.
Escuela de San Ignacio de Acosta.
Escuela de Cerrillos de Turrúcaes.
Escuela de El Guarco de Cartago.
Escuela de Peña Bruja de Alfaro Ruiz.
Escuela de La Uruca de San José.
Escuela de Caballito de Nicoya.
Escuela de Buena Vista de Nicoya.

REPARACIONES ESCOLARES TERMINADAS

Escuelas Blanca y Guatemala de Alajuela.
Escuela México de San José.
Escuela Argentina de San José.
Escuela de Alajuelita.

OBRAS EN EJECUCION (*Edificios Nacionales*)

Quiosco del Parque Central de San José.
Busto de Martí, Parque de Orotina.
Arreglos Aceras Parque de Orotina.
Construcción Aceras Sardinal, Guanacaste.
Construcción Mercado Central.
Construcción Mercado San Ramón.
Construcción Palacio de Naranjo.
Construcción Dormitorios Cuartel de Cartago.
Construcción Iglesia Lourdes de Cartago.
Construcción Iglesia Tucurrique.
Construcción Iglesia Siquirres.

REPARACIONES EDIFICIOS NACIONALES

Reparación Palacio de Goicoechea.
Reparación Gobernación de Cartago.
Reparación Casa Telégrafos Sabana.

Reparación Juventud Unida.
Reparación Instituto de Alajuela.
Reparaciones Teatro Nacional.
Reparación Edificio Dirección Policía.
Reparación edificio Dirección Tránsito.
Reparación y Ampliación Escuela Ballet.
Reparaciones Secretaría Educación.
Reparaciones Intendencia Militar.
Reparaciones Paquetes Postales.
Reparación Cárcel de Mujeres.
Reparación Servicios Sanitarios Parque Bolívar.
Reconstrucción Casa Guardas Parque Bolívar.
Reparaciones Aeropuerto Internacional.

TRABAJOS DE PINTURA EJECUTADOS

Cuartel de Armas de Puntarenas.
Iglesia de Aserri.
Escuela San Cristóbal Sur Desamparados.
Agencia Policía San Cristóbal Sur Desamparados.
Reparaciones Casa Presidencial actual.
Casa del Secretario de la Presidencia.
Casa del Coronel Jorge Peralta.
Secretaría de Seguridad Pública.
Escuela Jesús Jiménez de Cartago.
Dirección General de Detectives.
Casa Ingeniero Angellini.
Rótulos Escuelas Puriscal.
Escuela Mercedes de Montes de Oca.
Quiosco de Goicoechea.
Muebles Departamento de Identificación.
Escuela de Alajuelita.
Pagaduría Nacional.
Agencia Policía de Menores.
Dirección Gral. Tránsito (Trabajos en las calles).
Dirección de Correos.
Intendencia Militar.
Escuela Cañal de Nicoya.
Edificios de San Lucas.
Escuela Guatemala de Alajuela.
Escuela Blanca de Alajuela.
Secretaría de Fomento.
Oficinas del Taller de Obras Públicas.

“Debe notarse en el anterior informe que a pesar de las dificultades con que se ha tropezado, el número de obras terminadas y en ejecución, es grande, y si bien es cierto que momentáneamente podrían haberse suspendido algunas, no se quiso llegar a ese extremo con el fin de no provocar una situación social delicada, como habría significado el despido de numerosos trabajadores y operarios.

La lentitud en la ejecución de algunas obras se debe en parte a la carencia absoluta, por motivo de la guerra, de ciertos materiales en algunas épocas, tales como cemento, hierro galvanizado, acero de refuerzo para concreto, etc., y cuyo uso era obligado para continuar construcciones ya empezadas bajo cierto tipo que era imposible cambiar, y en segundo lugar, a dificultades de índole económica que no han permitido el desarrollo normal de los trabajos a cargo de este Departamento.

La buena marcha de las obras que lleva a cabo la Secretaría de Fomento, exige el pronto despacho de los materiales que se necesiten, y para ello es necesario que en las bodegas del Taller de

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Atravesando exuberantes regiones, esta carretera de Sta. Cruz de Turrialba a Guápiles, es una fundada esperanza para los agricultores, que podrán fácilmente sacar los productos de tan rica tierra.



Bellísimo trozo éste de la carretera en Turrialba, que una con el centro la región de Platanillo.



Subiendo por una de las más ricas y bellas regiones de la República, esta carretera pasa por Cot y sigue, habilitando tierras, hasta Santa Rosa.



Carreteras

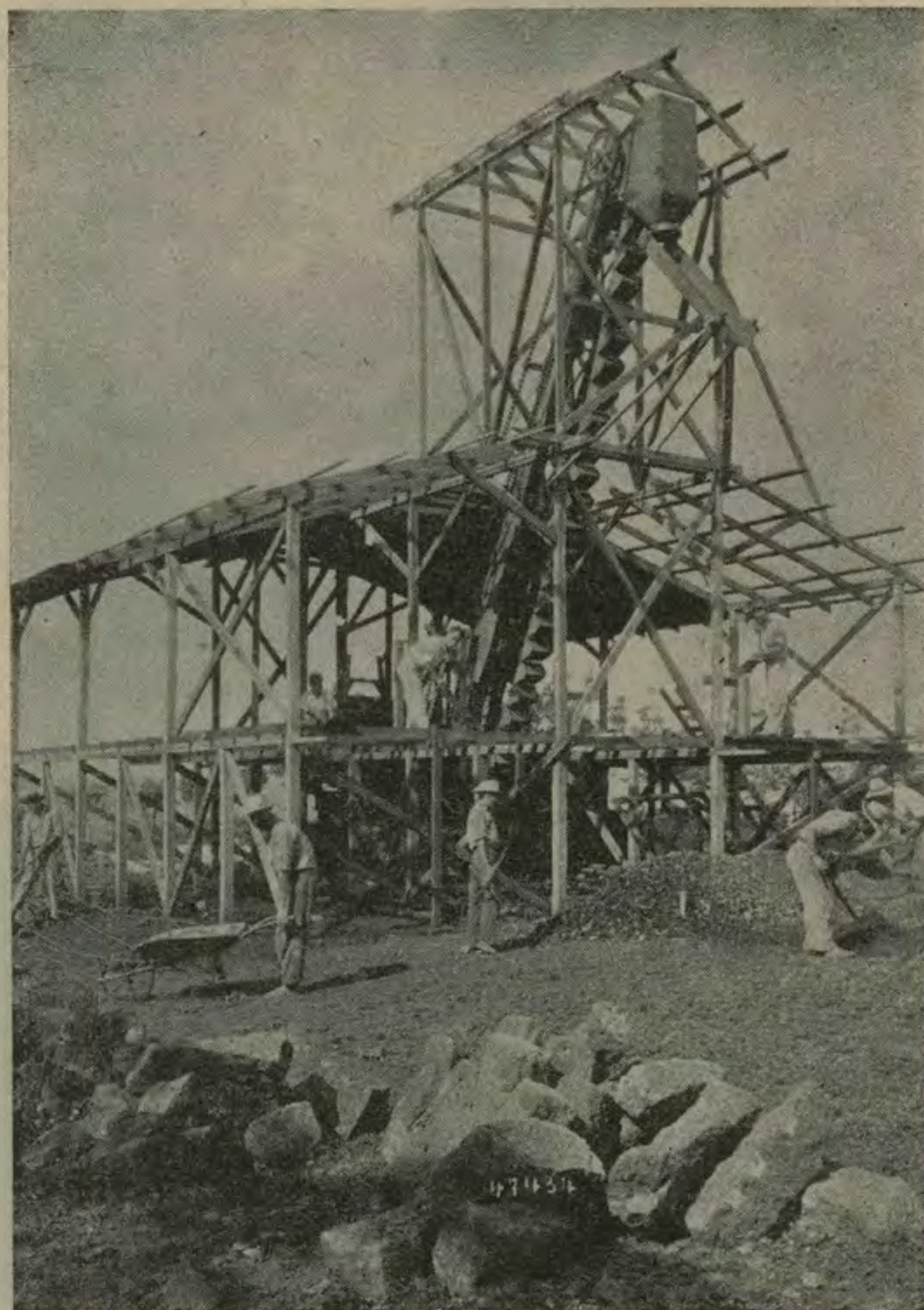
construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Hacia el Norte de la villa de San Rafael de Heredia está situada la bellísima población de «Los Angeles» con un panorama precioso y pastizales riquísimos. Esta magnífica carretera que sale de San Rafael y va hacia aquellas alturas, es una promesa para la ganadería nacional, ya que abre al productor nuevos campos de explotación agrícola.



Para la ejecución de los trabajos en la carretera de San Rafael de Heredia a Los Angeles, hubo necesidad de instalar un quebrador de piedra, cuya eficiencia queda demostrada con la construcción de tan útil carretera,



Obras Públicas, se cuente con una cantidad grande de los de mayor uso. Con este objeto se hicieron a fines del año 1944 pedidos directos a Fábricas de los Estados Unidos, las cuales comunicaron las diferentes fechas de fabricación y despacho, que les asignó el Departamento de Cuotas respectivo; es de primordial importancia que se abran las cartas de crédito correspondientes, a fin de poder recibir esos materiales a la mayor brevedad posible, puesto que además del mejor rendimiento que se obtendrá en las obras, también

esos pedidos en grandes cantidades y directamente a las fábricas, se traducen en una notable economía, y reducción, por consiguiente en los precios de costo de los edificios escolares y nacionales, puentes, carreteras y cañerías."

De Ud. atentamente,

MIGUEL A. HERRERO
Ing. Jefe Depto. de Construcciones

San José, 19 de abril de 1945.

Departamento de Cañerías

San José, 11 de enero de 1945.

Sr. Director Gral. de Obras Públicas,
Caminos y Puentes
Presente

En cumplimiento a su circular N° 5962 de fecha 11 de diciembre del año anterior, y en la que la Dirección General de Obras Públicas solicita un informe sobre todos los trabajos realizados por el Departamento a mi cargo durante el año de 1944, doy a usted el siguiente detalle de los mismos.

TRABAJOS FINALIZADOS

San Rafael de Desamparados.—Se conectaron 1600 metros de tubo de 3 ½"; se construyó un puente de cañería de 30 metros de largo y se desconectaron 3000 metros de tubo de 3 ½".

Vista de Mar de Goicoechea.—Se construyó el estanque de sedimentación y distribución, tiene capacidad de 210 metros cúbicos.

Ramal de Chiverral de Escazú.—Se instalaron 400 metros de tubo de 2 ½"; 750 metros de 2" y 800 metros de tubo de 1 ½".

Cañería de Santo Tomás de Santo Domingo.—Este año se conectaron 200 metros de tubo de 8" enrollado usado, 8 cajas de registro y otros detalles para terminar el trabajo.

Paja de agua de San Miguel de Sarapiquí.—Se abrió esta paja de agua cuyo largo es de 4000 metros.

Cañería de Juan Viñas.—Este año se hizo un puente de hierro de 33 metros de largo; otro de 20 metros; se conectaron unas 40 torres para viaductos y se conectaron 1000 metros de tubo de 2", 1 ½" y 1".

Reparación de la cañería de Tucurrique.—Esta reparación consistió en conectar 60 metros de tubo de 3"; 55 metros de 1 ½"; 200 metros de 1 ¼" y 45 metros de 1"; se hizo una captación de un ojo de agua; se bajaron 180 metros de tubería y se calibraron 50 pajas de agua.

Reparación de la cañería de Orosi.—Esta reparación consistió en instalar 400 metros de tubo de

5" y 400 metros de 3 ½"; se hizo una represa de 7 metros de largo y se arregló el estanque de distribución.

Cañería de Río Macho de Orosi.—Este trabajo consistió en conectar 3000 metros de tubo de 2" y 1 ½" y fué construída la captación.

Reparación de la cañería de Llano Grande.—Este trabajo consistió en reparar las captaciones dañadas por una creciente y se conectaron 75 metros de tubo de 3" y 75 metros de tubo de 2".

Reparación de la cañería de Tobosi de Cartago.—Esta reparación consistió en arreglo de las captaciones.

Reparación de la cañería de Lourdes de Cartago.—En esta reparación se hizo una nueva captación y se conectaron 1170 metros de tubo de 2".

TRABAJOS EN EJECUCION

(Trabajos efectuados en el año)

Cañería de San Antonio de Escazú.—Se ha conectado 700 metros de tubo de 1 ½" en el ramal de La Chirca; se conectaron 250 metros de tubo de 1 ½" y 350 metros de 2"; 200 metros de tubo de 1"; fueron conectados en el cuadrante de Escazú y 350 metros de tubo de 1" y de ½", para ramales secundarios. En el ramal de Entierrillos se conectaron 200 metros de tubo de 3" y 50 de 4" y en el ramal de la Calle Montoya 150 metros de tubo de 1 ½" y 200 metros de 1". En la conducción de San Antonio se conectaron 300 metros de tubo de 6", 300 metros de 5" y 300 metros de 3". Fueron desconectados 300 metros de tubo de 5" y 300 metros de 3" de la cañería vieja. Además, se conectaron 50 metros de tubo de concreto de 6" en el estanque de Torrotillo.

Cañerías de Moravia, Tibás y Guadalupe.—Fueron conectados 825 metros de tubo de 14", 990 metros de 12", 3853 metros de 9" y 88 metros de tubo de 16".

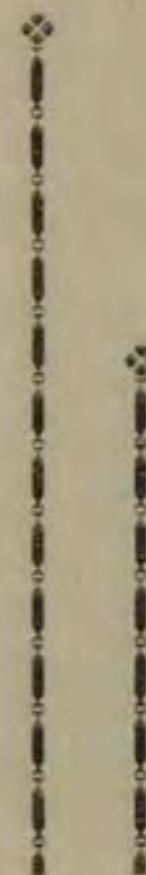
Cañería de San Ignacio de Acosta.—Se conectaron 400 metros de tubo de 5", 650 metros de 4" y se colocaron 12 torres para viaductos.

Cañería de San Pedro de Montes de Oca.—Fueron conectados 1800 metros de tubo de 6"; se

Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



Trozo del camino que va de San Pedro de la Unión hacia el Volcán Poás.



Del centro de la ciudad de Grecia sale esta carretera, verdadera arteria para el organismo económico nacional, ya que une esa rica e industrializada ciudad con el Ingenio «La Argentina».



Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



Del centro de Tres Ríos al distrito de «Dulce Nombre» ha sido construída esta carretera en una de nuestras mejores zonas cafetaleras.



Siempre ascendiendo, por bellas y fértiles tierras, esta carretera de Pacayas a Capellades, ha sido objeto de costosas reparaciones.

construyó un puente de 42 metros y se alistaron camas y torres para otros dos puentes.

Cañerías de Villa Colón y Brasil de Villa Colón.—En este trabajo se conectaron 1000 metros de tubo de 2" y 1800 de 1 1/2". En concreto, se hizo la chorroca de las paredes y el fondo de la planta de purificación con un volumen de 100 metros cúbicos.

Cañería de San Juan de Dios de Desamparados.—Fueron conectados 860 metros de tubo de 6", 900 metros de 3 1/2" y 200 metros de tubo de 2 1/2".

Cañería de Mozotal de Goicoechea.—Este trabajo consistió en conectar una tubería doble de 4" de 250 metros de largo y se alistaron 15 torres de hierro para viaducto.

Cañería de Alajuela.—Construcción de una captación nueva y arreglo de la vieja en las fuentes de Saborío. Se arregló un camino en la finca de un señor Lacayo, de unos 80 metros de largo, trabajo que se hizo como compensación de daños que se hicieron con la instalación de la cañería. Fueron conectados 2150 metros de tubo de 2 1/2", 1740 metros de 2" y 850 metros de 1 1/2". Además, se hizo la conexión de 957 pajas de agua a las casas.

Cañería de La Guácima de Alajuela.—Se conectaron 42 tubos de 8" y se reparó la tubería de las fuentes al estanque de Borbón.

En lo que a estudios se refiere, la labor del Departamento a mi cargo, durante el año de 1944, fué la siguiente:

Levantamiento plano propiedad Felipe González, Ceiba, Alajuela; estudios sobre cañería de San Sebastián, cañería nueva de Siquirres; trazados sobre cañería de San Pedro de Montés de Oca, cañería de Tucurrique; estudios sobre reparación de Orosí, cañería de Brooklyn, Siquirres; mejoras cañería de San Mateo; instalación paja de agua San Miguel, Sarapiquí; instalación cañería La Estrella, Cartago;

reparación cañería de Santa Ana, entubamiento acequia Golf Club, cañería El Yas, cañería Infiernillo-Juan Viñas, cañería Moravia y Tibás, ramal Tejarillos de Escazú, paja de agua Venecia-San Carlos, cañería Zarcero-Alfaro Ruiz, cañería San Pedro de Barba, aumentar caudal planta de Heredia, cañería de Atenas; trazados sobre cañería de Jorco para atarjea planta San Ignacio de Acosta, cañería de San Rafael de Desamparados, cañerías Los Sitios, Moravia y Tibás; estudios sobre trazados río Balsar, Puerto Cortés; arreglo captación cañería Santa Gertrudis de Grecia, conexión cañería vieja Alajuela para sistema de cloacas, represa San Antonio de Escazú, puente colgante sobre río Virilla-cañería de Moravia, puente colgante sobre quebrada San Francisco-cañería Moravia, puente colgante sobre río Ipiscañería Moravia, puente colgante sobre río Tiribí-cañería San Pedro de Montes de Oca, puente colgante sobre el río Cañas-cañería San Rafael de Desamparados, represa Poás-Aserrí, represa cañería San Juan de Dios y San Rafael de Desamparados, cañería Santa Bárbara de Heredia, cañería barrio Jesús de Heredia, cañería San Juan de Heredia, cañería Tejar de Cartago, cañería San Isidro del Tejar-Cartago, cañería Mozotal, cañería Chis de Juan Viñas, cañería Sabanilla de Tucurrique, cañería Concepción-San Rafael de Heredia.

Durante el año de 1944, este Departamento rindió a la Dirección General de Obras Públicas 149 informes ordenados por la mencionada Dirección, elaboró en compañía de los encargados los presupuestos, para los puentes, muros y captaciones en las diferentes cañerías, mantiene inventarios permanentes de los materiales existentes en las bodegas de los trabajos, chequea los materiales enviados por el Taller de Obras Públicas y un empleado de este Departamento practica periódicamente una revisión en cada una de las bodegas de cañerías.

Attº seguro servidor,

ARMANDO KIKUT L.

Ingeniero Jefe de Cañerías

Departamento de Agrimensura

San José, 6 de febrero de 1945.

Señor Director General de Obras
Públicas, Caminos y Puentes.

Pte.

Tengo el gusto de elevar a usted el informe anual de las actividades realizadas por este departamento durante el año 1944, de la manera siguiente:

Levantamiento, estudio y trazado del cuadrante de San Pablo de Turrubares, de acuerdo con los planos que están en el Archivo de Fomento.

Estudio y trazado del cuadrante de San Pedro de Turrubares, cuyos planos están en el Archivo.

Establecimiento del lindero de la finca Coyolar, en la parte Sur de la misma, con terrenos baldíos, en Vijagual de Las Delicias de Turrubares, según el contrato celebrado entre el Gobierno y don Fernando Castro Cervantes.

Estudio, trazado y amojonamiento de la milla marítima, desde Caldera, hasta la desembocadura del río Jesús María.

Medida de dos lotes pertenecientes a las temporalidades del Vicariato Apostólico de Limón, situados en Puerto Viejo. Los planos están en el Archivo.

Medida de una faja de terreno de María v. de Vargas, a lo largo de la carretera Quebradas-San Pablo de Turrubares.

Medida de un lote expropiado a Gordiano Corrales, situado en San Pablo de Turrubares.

Medida de dos lotes para expropiar, en San Pablo de Turrubares, destinados al cuadrante de dicho lugar.

Medida de los terrenos denunciados por los señores Peregrin Mata Estrada, Carlos Hernández González, Manuela Solís Zúñiga, Landelino Cordero Arias, Francisco Moya Brenes, Exposito Calderón Jiménez, Pedro Madrigal Salas, Ramón Gonzalo

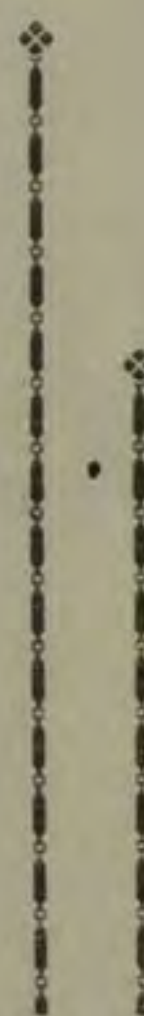
Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



Recorre esta carretera que se está asfaltando, la distancia del ingenio «La Victoria» a «Santa Gertrudis» Sur y facilita a los productores de caña el acarreo de sus productos.



Otra vista de la misma carretera «Ingenio La Victoria», terminado ya el trabajo de asfaltado.

Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



San Pablo de Heredia y Santo Domingo, poblaciones hermanas, unidas ahora por la carretera que muestra el grabado.



En el distrito «Cinco Esquinas» del cantón de Tibás, se ha arreglado esta calle frente a la Ermita del lugar.



Era de urgente necesidad para la ciudad de San Ramón, el arreglo de sus calles; y el Gobierno, conocedor de tal necesidad, ha emprendido ese trabajo que mejorará notablemente las condiciones de vida de la progresista ciudad.

Steller Carmiol, Juan Quesada Guillén, Aureliano Soto ú. ap. y Federico Delgado Araya, todos en el cantón de Pococí.

Medida de los lotes arrendados por los señores Herbert Daniels Hendickson y David Campbell, en el cantón de Pococí.

Medida detallada de la finca Aragón, destinada para el Instituto Tropical de Agricultura.

Medida del cuadrante para el caserío de Guardia, provincia de Guanacaste.

Medida de la trocha para la carretera entre Guápiles y Santa Cruz de Turrialba, dada luego por contrato a don José Rossi.

Medida y dibujo del terreno destinado para el cuadrante de Ballena.

Deslinde de los terrenos arrendados por el Lic. don Juan Vindas en Río Cuarto de Grecia, cuya área es de 960 hectáreas.

Estudio y trazado de los caminos que habilitan la Colonia de San Rafael de Vara Blanca.

Estudio para el desvío del camino que habilita los lotes de Venancio Araya y compañeros en la Colonia de San Rafael de Vara Blanca.

Deslinde de los terrenos arrendados por doña Elena Boniche de Rovira.

Medida de las fincas La Clemencia y La Flor, en Saborío.

Medida de un lote que pertenece a la Municipalidad de Coronado.

Medida de un lote de propiedad del Gobierno en el barrio de San Cayetano.

Levantamiento del cuadrante de Picagres del cantón de Mora.

Se inició el trazado del cuadrante de El Tejar, cantón de El Guarco.

Se inició el trazado del cuadrante de la ciudad de Atenas y se calculó el estudio. Solamente falta terminar los planos.

Se inició el trazado del cuadrante de la ciudad de San Ramón y la nivelación de las calles. El trabajo fué suspendido por motivos especiales.

Se inició la medida de parcelas en El Labrador de San Mateo. El trabajo lo suspendió este departa-

mento porque le fué dado en contrato al Ingeniero don Publio Martínez.

Nivelación de la plazoleta frente al Cuartel de Artillería.

Se dibujaron los croquis correspondientes al índice de la colocación de las "tees" en la red de cloacas de la ciudad de Alajuela.

Inspección del muelle de Puntarenas, en compañía de los ingenieros don Santos León Herrera y don Renán Méndez.

Inspección de los fenómenos de erosión en la playa del barrio del Carmen de Puntarenas. Estudio y planos.

Medida, levantamiento y loteo de la finca "Cimarrones", en Peralta, cantón de Turrialba.

Aparcelamiento de lotes para los colonos de la Acción Nacional de Trabajo, a ambos lados del camino de Santa Clara. Este trabajo está en ejecución.

Deslinde de la finca de don Alfredo Núñez, en La Legua de Barba.

Medida del camino de los Arenales a Jiménez de Pococí, cuya longitud es de 22 kilómetros.

Medida de las propiedades de don Claudio Mora Molina, don Mario Bonilla y don Rubén Hernández, cuya extensión es de 1000 Has., todas ellas situadas en la región del Atlántico.

Medida de un terreno de don Antonio Carrasco Urbano, situado en el costado Sur, de la escuela Colón, en esta capital.

Avalúo de una finca de la señorita Daisy Madrid y don Claudio Mora Molina, en Esparta.

Medida del tajo del Licenciado don Ricardo Jiménez Oreamuno, en río Barranca.

Medida del camino del Bambú a Jiménez de Pococí.

Medida de un lote de don Enrique Quesada, Agente Principal de Policía de La Mansión, Nicoya.

Del señor Director General de Obras Públicas, muy respetuosamente,

Luis González G.

Ing. Jefe del Depto. de Agrimensura

Departamento de Puentes

San José, 13 de enero de 1945.

*Sr. Ingeniero don Alfonso Peralta E.,
Director General de Obras Públicas,
Camino y Puentes.*

S. O.

De acuerdo con las instrucciones tuyas, en oficio N^o 5962, del 11 de diciembre de 1944, me permito rendir a Ud. el informe de los trabajos ejecutados por este Departamento durante el año pasado.

Aun cuando son de Ud. bien conocidas las condiciones adversas bajo las que nos vimos obligados a trabajar, por la dificultad de conseguir materiales y el poco dinero con que contó, particularmente, este Departamento para llevar a cabo su labor, deseo recordárselo para que lo tome muy en cuenta al considerar lo poco que nos ha sido posible realizar. Hasta que nosotros contemos con una bodega bien surtida que nos permita disponer sin pérdida de

tiempo de todos aquellos materiales que son de uso frecuente en la construcción de puentes no nos será posible hacer una organización que garantice un aprovechamiento completo del presupuesto que se le autorice a este Departamento.

En el ramo importantísimo de la conservación de tantas estructuras de acero que existen en el país, necesitando limpieza y pintura se logró iniciar labores ya a fines del año, después de innumerables dificultades para conseguir el equipo más indispensable. Aún ahora, por falta de material, solamente nos será posible raspar y limpiar en preparación para la pintura.

Doy a continuación una lista de los trabajos ejecutados por las diferentes cuadrillas de este Departamento:

1) Construcción de 80 m. de caño de concreto de 0.50 m de ancho por 0.40 m. de alto, con un drenaje en el fondo, en el Tejar de Cartago. También hizo la entrada de la cárcel y cierta repara-

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Las ricas regiones del Norte de Alajuela ven satisfechas, la preocupación del Gobierno, para dotarlas de buenas vías de comunicación.



En los grabados se ve un tramo de la carretera de Alajuela a Carrizal, y un agregado de la carretera de Alajuela hacia San Isidro.



Cuenta ahora la ciudad de Naranjo con magníficas calles que realzan la belleza natural del lugar y la de los edificios que pregonan su progreso.



ción en el camino al cementerio del mismo lugar. Trabajos de reparación del puente Rosello y la construcción de la alcantarilla de San Blas, ambos en la carretera de San Blas a Tierra Blanca. La reparación del puente consistió en la construcción de dos bases de 1 m. por 1 m. por 6 m. de longitud; una losa de concreto de 3 m. por 0.30 m. por 16 m. de longitud y cuatro aletones de 3 m. de longitud con una altura que varía de 3 m. a 2 m. y con un espesor que varía entre 1 m. en la base y 0.30 m. en la parte superior. La alcantarilla de San Blas tiene 2.50 m. de ancho por 2 m. de altura por 12.50 m. de longitud, con sus respectivos aletones de 3 m. de longitud.

2) Terminación del puente de Guadalupe, entre San Pedro de Montes de Oca y Guadalupe, con una losa de 8 m. de longitud, 4.50 m. de ancho y 0.15 m. de espesor, con su balaustrada Standard. Al mismo tiempo construyó en Guadalupe una alcantarilla de 6.10 m. de longitud, 1.50 m. de ancho y 1.30 m. de alto. Se construyó una defensa para el puente de La Isabel en Turrialba. Esta defensa consiste en una cortina de concreto de 25 m. de longitud.

3) Se iniciaron los trabajos de construcción del puente de Platanillo de San Juan de Dios de Desamparados. Fue trasladado al puente El Molino en el mismo lugar. Este puente es de 19.40 m. de luz, con un ancho de vía de 3 m. La estructura de este puente fue traída de Matina. Se iniciaron los trabajos del puente de Moctezuma en Puntarenas, que tendrá una luz de 9 m. y 3 m. de ancho de vía, montados sobre vigas de madera. Queda un bastión terminado.

4) Reparación del puente de Paso Agres. Este puente es de tipo colgante, de 82 m. de luz con un ancho de 3.33 m. La reparación consiste en limpieza y enderezado de vigas, reparación de las péndolas, limpieza de los anclajes, tala de árboles para evitar daños, nivelación y alineación de vigas, etc.

5) Construcción del puente en calle de los Valverde, en Higuito de Desamparados. El puente tiene 4 m. de luz y 3 m. de ancho, con bastiones de concreto armado de 5 m. de altura. Además se reparó un trecho de medio kilómetro de camino. También reparó esta cuadrilla el puente de Mata de Plátano, cambiándosele el tabloncillo y construyéndosele la baranda. El puente tiene 8 m. de luz por 3 m. de ancho. Construcción de los puentes de San Andrés de Tarrazú, para lo cual hay que construir un trecho de camino.

6) Reparación del puente de Jorco entre Desamparados y Aserri, encauzando el río, calzando los muros que estaban en falso y reconstruyendo los aletones de un lado que estaban caídos impidiendo el tránsito. Reparación del puente de Calle de los Naranjos en Higuito, construyendo un aletón y desviando el río. Ultimamente se inició la construcción de los puentes de Guatuso y San Miguel de Desamparados, cuyas dimensiones son de 6.50 m. de luz por 3 m. de ancho de vía.

7) Construcción del puente de La Sorda, entre Ojo de Agua y Alajuela, de 15 m. de luz, por 3 m. de ancho de vía, con estructura de acero y losa de concreto armado, demoliendo el puente viejo que

estaba en pésimo estado. Construcción del puente de La Icotea en la región de Turrialba.

8) Reparación del puente de San Jerónimo de Esparta.

La luz es de 160 m. por 3 m. de ancho de vía, se cambiaron en su totalidad las vigas longitudinales, arreglo general de las vigas transversales, cambio total del tabloncillo, reparación de la baranda y pintura. Reparación de los puentes Anonos y Chauite, en Santa Bárbara de Heredia, consistiendo la reparación en arreglo total de los cables y cambio de tabloncillo en ambos. Reparación del puente Humo en Esparta.

9) Construcción del puente sobre el río Barranca en Volio de San Ramón, es de concreto armado de 9 m. de luz por 3 m. de ancho de vía, obteniendo los materiales de piedra y arena del mismo río. Los bastiones tienen 5.80 m. de altura sobre el nivel del agua y una profundidad de 2.85 m., dentro del lecho del río.

Trabajos efectuados por contrato

1) Puente de Las Montoyas. Este es un puente de arco de piedra labrada de 10 m. de luz y 3 m. de ancho de vía, situado en San Francisco de Dos Ríos. El trabajo consiste en el traslado del puente que estaba sobre el río María Aguilar en la carretera entre El Zapote y San Francisco y colocarlo sobre este en el paso llamado Las Montoyas. El contrato fue ejecutado por el señor Víctor Arguedas López por la suma de ₡ 15.000.00, que se pagó en cuotas semanales.

2) Reparación del Puente María Aguilar en Sarapiquí. El Contratista en este trabajo fue el señor Rogelio Zúñiga. La obra consistió en calzar el bastión y rectificar el otro, además cambiar la viga central del puente; el costo fue de ₡ 900.00.

3) Reparación sobre puente río Blanco en Guápiles y quebrada Dantas en Pococí. Consistió este trabajo en el cambio total del piso del puente y las vigas de madera adicionales a las de hierro. Las dimensiones de este puente son de 23 m. de luz y 4 m. de ancho. El Contratista de este trabajo fue el señor Edgar Peralta, siendo el costo del contrato ₡ 3.350.00.

4) Construcción del puente de Yurro Seco en el camino Grecia-Río Cuarto. La longitud de este puente es de 12 m. y 3 m. de ancho de vía. El puente es de madera y fue contratado con el señor González, por la suma de ₡ 2.500.00.

5) Construcción del puente Yurro Hondo entre Río Cuarto y Toro Amarillo. Este es un puente de madera de 19 m. de luz y 3 m. de ancho de vía. El contratista es el señor Jesús Ramírez y el contrato es por ₡ 3.250.00.

6) También fueron recibidos los puentes del Volcán y Sarapiquí en la región de Sarapiquí, hechos por el Contratista, señor Rogelio Zúñiga, y son puentes de madera.

Soy de Ud., muy Atto. y S. S.,

Fernando Aragón,
Ing. Jefe del Dep. de Puentes

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual Administración



Muestra el grabado una de las calles de la legendaria ciudad de Barba que han sido últimamente reparadas.



Frente a la iglesia de San Pedro de Barba, esta magnífica calle dice del empeño del actual Gobierno para mejorar las vías de comunicación.

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Las calles de «Heredia», la ciudad de las flores, han sido objeto de la atención del actual Gobierno. Varias, aquí se ve una de ellas, han sido asfaltadas dando a la bella ciudad magníficas condiciones de higiene y de ornato.



Frente a la modesta capilla de «Santa Lucía» en el cantón de Barba, ha sido debidamente arreglada esta calle con marcado beneficio para los vecinos.

Muestra el grabado el arreglo emprendido en el camino que une a San Isidro de Heredia con el distrito de Concepción.



Departamento de Caminos Vecinales

San José, 2 de junio de 1945

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento
S. D.

Señor Secretario:

Tengo el gusto de rendir el informe de la labor del Departamento de Caminos Vecinales a mi cargo durante el año 1945.

A pesar de la estrechez económica por que atraviesa el Gobierno, la Secretaría de Fomento por medio del Departamento de Caminos Vecinales ha dado el máximo de atención dentro del marco de esas posibilidades a todos los caminos vecinales de la República.

La suma invertida de fondos vecinales llega a ₡ 87,399.80 y detalles pagados en trabajo ₡ 148,450.65, total ₡ 235,850.45, con dinero de la Secretaría de Fomento se invirtieron en planillas ₡ 343,181.65, en madera para puentes, hierro, cemento, herramientas y dinamita ₡ 51,128.25, queda un total de ₡ 394,309.90.

La ley N° 59 del 10 de agosto de 1936 no dió el resultado esperado, permitía el descuento y esa es una fórmula muy sencilla para burlar la ley.

De ₡ 150,000.00 más o menos pagados con trabajo en muy pocos cantones se ve el resultado, por lo general envían malos peones a descontar y mil otras maneras de burlar la ley. El cobro en efectivo era poco eficaz pues quienes no pagan hay que embargarlos y eso es lerdo, de tal manera que al 31 de diciembre de 1944 había un saldo por cobrar de ₡ 1,093,628.80, suma bastante considerable que si fuera posible hacer efectivo el 50 % se podrían reparar muchos caminos.

Con la nueva Ley de Caminos N° 20 del 14 de noviembre de 1944 se espera mejor resultado, pues las Juntas tienen casi autonomía absoluta.

El Departamento de Caminos Vecinales se dedica a colaborar con ellas, fiscalizar la buena inversión de fondos y ellas a su vez con libertad de acción encuentran más apoyo en los detallados. El pago en trabajo se suprimió y el detalle constituye de hecho hipoteca legal sobre el inmueble, lo que hará posible su cobro.

La reparación de caminos con pico y pala es casi nula y muy cara, los jornales cada día más altos y los trabajadores dan menos rendimiento; por eso se pensó en el uso de maquinaria sencilla y completamente conocida de muchos operarios costarricenses que ya han trabajado en varias de las carreteras que se han construido en el país, y son verdaderos expertos en su manejo. Fuera de la economía del trabajo con máquina da la ventaja que en la estación seca, la única propia para trabajar en caminos de tierra, se podrán hacer las reparaciones con rapidez asombrosa.

Está por llegar al país un equipo completo de cuatro unidades y el día que se pueda tener una unidad motorizada en cada cantón, el problema de los caminos de tierra estaría resuelto.

Soy de usted muy atento y seguro servidor,

E. G. CHAMBERLAIN
Jefe de Caminos Vecinales

PLANILLAS PAGADAS DURANTE EL AÑO 1944

Provincia de San José

Cantón	Fondos Vecinales	Fondos Fomento
Central	₡ 4,421.00	₡ 2,874.57
Escazú	672.50	15,558.06
Desamparados	785.00	5,881.66
Puriscal	860.00	20,239.06
Tarrazú	947.50	2,815.56
Aserrí	1,486.00	8,231.06
Villa Colón	1,567.50	21,725.06
Guadalupe	3,751.00	4,932.56
Santa Ana	2,025.25	16,929.86
Alajuelita	1,266.50	4,156.31
Coronado	934.00	3,249.56
Acosta	1,250.00	2,748.56
Tibás	1,704.00	2,832.56
Moravia	2,765.00	4,573.56
Montes de Oca	1,264.00	6,054.56
Turrubares	3,680.00	9,901.56
Dota	1,575.50	16,657.81
Curridabat	5,189.60	2,838.56
Pérez Zeledón	958.00	21,461.56
₡ 37,102.35		₡ 173,662.05

Provincia de Alajuela

Cantón	Fondos Vecinales	Fondos Fomento
Central	₡ 2,325.38	₡ 7,898.95
San Ramón .. .. .	.....	1,975.95
Grecia	2,064.50	2,894.95
San Mateo	348.50	2,048.65
Atenas	1,256.00	3,365.30
Naranjo	1,058.90	3,833.25
Palmares	1,155.00	2,124.75
Poás	443.40	1,975.95
Orotina	1,296.50	2,597.15
San Carlos	204.00	3,759.85
Zarcero .. .. .	.....	2,290.95
₡ 10,152.18		₡ 37,665.70

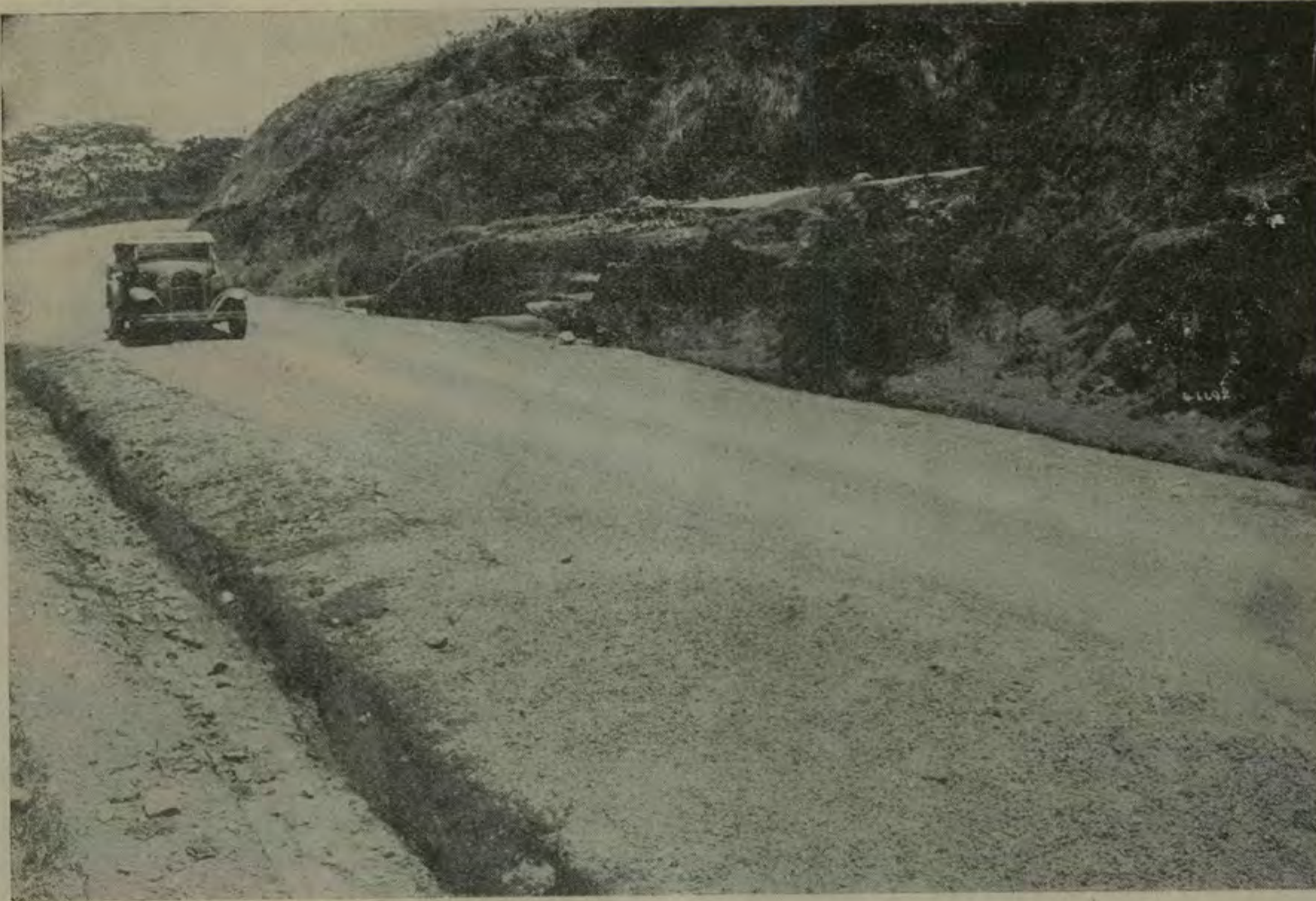
Provincia de Cartago

Cantón	Fondos Vecinales	Fondos Fomento
Central	₡ 1,165.00	₡ 12,035.78
Paraíso	1,388.50	3,125.88
Tres Ríos	2,097.50	5,758.13
Juan Viñas	1,188.10	3,064.08
Turrialba	645.00	18,490.88
Alvarado .. .. .	.....	2,573.88
Oreamuno .. .. .	.....	2,573.88
El Guarco .. .. .	.....	2,573.88
₡ 6,484.10		₡ 50,196.39

Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual Administración



Muestra el grabado, el desvío practicado en la pintoresca carretera al Volcán Poás, en la región comprendida entre Santo Domingo del Roble y Vara Blanca.

El cantón de Turrubares, en la provincia de San José, es una de las zonas más feraces, donde se desarrolla con éxito el cultivo de cereales (maíz, frijoles, arroz) y tiene ya su importancia como región ganadera. Su desarrollo se había retrasado por falta de vías de comunicación. El grabado muestra los trabajos que se ejecutan para comunicar, por carretera, de tipo moderno, la estación de Quebradas (Ferrocarril al Pacífico) con San Pablo, San Pedro y San Luis de Turrubares.



Contratos celebrados

por la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, con particulares, debidamente autorizada por la Secretaría de Fomento

Contrato Construcción del quiosco del Parque Central de San José

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula N^o 26447 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte y por la otra el señor Ernesto Arroyo Cascante, cédula N^o 33897 y constancia de votación y quien adelante se llamará el Contratista, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

1^o—El Contratista se compromete a construir un quiosco en el Parque Central de San José, de conformidad con el plano elaborado por el Ingeniero señor Carlos Savatarn y de acuerdo también con las modificaciones efectuadas en dicho plano por la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, que tendrá la suprema vigilancia de los trabajos.

2^o—La construcción referida la hará el Contratista por administración y en consecuencia la herramienta y maquinaria necesaria será suministrada por la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, siempre que esté dentro de sus posibilidades, estableciendo sobre ellas como también sobre los materiales el control acostumbrado por esa Dependencia. El personal será de escogencia del Contratista, quien retirará el 10 % de administración de acuerdo con la marcha de los trabajos.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José a los tres días del mes de enero de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—*Ernesto Arroyo Cascante*, Contratista. V^o B^o.—*Francisco de Paula Gutiérrez Ross*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Adicional al contrato de 25 de febrero de 1943 para la construcción de la escuela de Acosta

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, cédula N^o 26447, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y por la otra el señor Fausto Solís Calderón, cédula N^o 51347, con constancia de votación, y quien en adelante se llamará el Contratista, hemos convenido en el siguiente adicional al contrato de 25 de febrero de 1943, para la construcción de la escuela de Acosta:

1^o—El contratista se compromete:

a) Construir una acera al frente del edificio, en una extensión de 26 metros, con su correspondiente cordón y caño, y una verja baja en la misma extensión, de concreto o ladrillo con alguna ornamentación sobre la misma. La acera debe llevar

por lo menos el ancho de las aceras de las propiedades vecinas.

b) Ampliar el ancho del Hall o Salón de Actos en un metro, o sea dejarlo de 7 metros en vez de 6 como está consignado en el plano.

c) Colocar las ventanas respectivas en las aulas que dan al Hall, omitidas en el plano correspondiente. Estas ventanas deberán ser de guillotina, dos ventanas en cada aula, juntas, con otras dos en los laterales del grupo, más bajas y angostas, y fijas.

d) Preparar la parte que queda bajo el piso del escenario en forma que sirva de comedor abierto para los niños de la escuela.

e) Construir una cortina de concreto o ladrillo con cimientos apropiados, en una extensión de 28 metros por 45 centímetros de alto, con los respectivos postes de guachipelín o pedazos de tubo apropiados para cercar a ambos lados de la parte delantera del edificio.

f) Construir un tomador de agua de cinco fuentes para los niños.

g) Este adicional incluye el trabajo extraordinario y material empleado para levantar las cortinas de tres aulas que hubieron de construirse sobre un nuevo lote que adquirió la Junta de Educación, el cual tiene una diferencia de nivel de 2½ metros con el resto del terreno. Esto incluye también el costo del relleno que se debe hacer por motivo de la diferencia de nivel antes apuntada.

2^o—Por motivos de estas ampliaciones que determinan mayor trabajo y por escasez de algunos materiales que ha motivado retrasos, se extiende el plazo de entrega de esta obra debidamente terminada a 18 meses, contados desde la fecha en que se le hizo al contratista el primer pago por la Secretaría de Hacienda.

3^o—Por no haber en plaza excusados de tanque alto como se especificó en el contrato original, se autoriza al contratista a colocar excusados de tanque, en cantidad de ocho unidades, en vez de diez.

4^o—El costo de estos trabajos adicionales será de cincuenta mil colones (¢ 50,000.00) que la Secretaría de Hacienda pagará al Contratista en Bonos de la Defensa, a la par, inmediatamente después de terminado el trabajo adicional que contempla este contrato, y a entera satisfacción de la Dirección General de Obras Públicas.

5^o—La Dirección General de Obras Públicas tendrá la dirección técnica y vigilancia de la obra y sus observaciones serán debidamente acatadas.

6^o—Este adicional es el mismo a que se refiere la cuenta de 22 de octubre de 1943, por la suma de cincuenta mil colones (¢ 50,000.00), pagaderos en Bonos de la Defensa, a la par, y refrendada por el anterior Secretario de Fomento, señor don Jorge Zeledón Castro.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, en el mes de enero de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas.—*Fausto Solís Calderón*, Contratista.—V^o B^o.—*Ricardo Fernández Peralta*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Contrato Construcción Escuela de Río Blanco de Nicoya

Nosotros Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula de identidad N^o 26447 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte y por la otra, Virgilio González Barquero, cédula N^o 20915 y constancia de votación, quien adelante se llamará El Contratista, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

1^o—El Contratista se compromete a construir una escuela en Río Blanco de Nicoya, de madera pochote de primera, montada en basas también de madera, con forros sencillos, techo de hierro, dos llavines Yale en las puertas principales, pintura de aceite a dos manos, servicios sanitarios pozo negro, y en fin todos los detalles necesarios para que el edificio quede en debida forma, de acuerdo con el plano que presentó a la Secretaría de Fomento el señor González Barquero.

2^o—El presente contrato se refiere a la mano de obra y materiales en general, y el Contratista se compromete a construir los cielos con tablilla de 1/2" por 5" o más ancho. Lo mismo que los pisos y forros. Es entendido que en este edificio se usarán materiales de primera calidad.

3^o—El costo total de la obra será de ₡ 17,717.05 (diecisiete mil setecientos diecisiete colones, cinco céntimos), que se le pagarán al contratista en la siguiente forma: una cuota de ₡ 2,000.00 (dos mil colones) en calidad de adelanto, seis cuotas mensuales de ₡ 2,000.00 (dos mil colones), cada una, y el saldo de ₡ 3,717.05, una vez que la obra esté debidamente terminada y que haya sido recibida a entera satisfacción por un delegado de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.

4^o—La Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, tendrá la dirección técnica y vigilancia de la obra, y sus observaciones serán debidamente acatadas.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los ocho días del mes de febrero de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—*Virgilio González Barquero*, Contratista.—V^o B^o.—*Ricardo Fernández Peralta*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Contrato medida de terrenos de la Milla Marítima del Pacífico, entre La Chacarita y Boca del Río Barranca

Entre nosotros Alfonso Peralta Esquivel, cédula N^o 26447, Director General de Obras Públicas, debidamente autorizado por la Secretaría de

Fomento, en su oficio N^o 639 de 3 de marzo de 1944, y Crisanto Molina Gutiérrez, mayor, casado, agrimensor, cédula de identidad N^o 134315, y de este vecindario, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

1^o—El señor Molina se compromete a medir los terrenos de la Milla Marítima del Pacífico entre La Chacarita hasta la Boca del Río Barranca. Estos trabajos deben incluir: un lote de más o menos 100 hectáreas en el Roble; un lote como de 300 hectáreas, poseídas por Lalo Guevara; un lote como de 200 hectáreas en la finca de don Ricardo Jiménez Oreamuno; un lote como de 150 hectáreas en la Rioja; un lote como de 75 hectáreas en La Chacarita; un lote como de 300 hectáreas en Carrizal; además como 40 lotes pequeños y todos los lotes necesarios para la conclusión definitiva de este trabajo.

2^o—El señor Molina se compromete también a incluir en el plazo, todos los caminos que se encuentren en la zona, así como el camino viejo del "Chagüite", la carretera a Esparta y la línea del Ferrocarril con la nueva Carretera, además se compromete a medir las líneas necesarias para el amarre de todos los lotes.

3^o—El señor Molina se compromete a entregar debidamente concluidos los planos a que se refiere el presente Contrato, antes del último día del mes de abril de 1944.

4^o—Todos los gastos que demande la ejecución de este Contrato, hasta su terminación, correrán por cuenta del Contratista señor Molina Gutiérrez.

5^o—El Gobierno de la República pagará por este trabajo la suma total de ₡ 4,500.00 (cuatro mil quinientos colones) en la siguiente forma: una tercera parte o sean ₡ 1,500.00 al firmarse el presente contrato y el resto al entregar los planos definitivos, previa la aprobación de la Secretaría de Fomento.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a las quince horas del día seis de marzo de 1944.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas.—*Crisanto Molina Gutiérrez*, Contratista.—V^o B^o.—*Ricardo Fernández Peralta*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Rescisión del contrato celebrado con don Fausto Solís Calderón, para la construcción de la escuela de San Ignacio de Acosta

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, cédula N^o 26447, y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento en oficio N^o 1333 de 3 de mayo de 1944, por una parte, y por la otra don Fausto Solís Calderón, cédula N^o 51347 y constancia de votación, hemos convenido en rescindir el contrato celebrado el 25 de febrero de 1943, para la construcción de la escuela de San Ignacio de Acosta, bajo los siguientes términos:

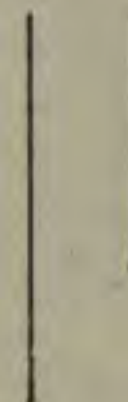
1^o—Rescisión del contrato simple y llanamente, es decir, recibiendo el Gobierno la construcción de la escuela en el estado en que se encuentra, y aceptando el señor Solís como pago total el recibido hasta la fecha, o sean ₡ 200,000.00, en Bonos de la De-



Camino al Cementerio de
Esparta.



La calle del cementerio de
Esparta era intransitable; ac-
tualmente se construye esa
calle como puede apreciarse
en el grabado.



Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Con el mar por fondo, esta
carretera en el distrito de
Montezuma, provincia de
Puntarenas, es una promesa
para sus vecinos, productores
de granos en cantidad
considerable.

fensa, como consta en la liquidación que hace el Contratista en su carta de 12 de abril de 1944, sin lugar para el futuro a ninguna reclamación por daños y perjuicios.

2º—Todos los materiales que se encuentran actualmente en la bodega de la construcción, con un valor estimado de ₡ 24,474.00 (veinticuatro mil cuatrocientos setenta y cuatro colones), y cuya lista detallada forma parte de este convenio, quedan de propiedad exclusiva del Gobierno para la terminación del edificio escolar, sin que deba reconocerle al contratista ninguna suma por esa existencia. Además, queda entendido que todo pago pendiente por compra de cualquiera de esos materiales, será hecho por el señor Solís.

3º—El señor Solís y no el Gobierno, será responsable por cualquier reclamo que se haga ahora o en el futuro por pre-aviso de despido y cesantía de parte del personal que ha ocupado en esos trabajos, lo mismo que alguno relacionado con accidentes de trabajo.

En fe de lo cual firmamos en San José, a los seis días del mes de mayo de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—*Fausto Solís Calderón*, Contratista.

Contrato de medida y levantamiento en general de las parcelas ocupadas por parásitos, sitas en la finca de Roderico Rovira y Sofía Sánchez en Jesús María de San Mateo.

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula Nº 26447 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento por una parte y por la otra el señor Publio Martínez Soto, cédula Nº 10028 y constancia de votación, quien adelante se llamará el Contratista, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

1º—El señor Martínez se compromete a efectuar la medida y levantamiento en general de las parcelas ocupadas por parásitos y sitas en la finca de Roderico Rovira y Sofía Sánchez en Jesús María de San Mateo, lo mismo que a dictaminar ante el Juzgado Civil de Hacienda sobre las mismas.

2º—La Secretaría de Fomento por medio de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, pagará al Contratista por todo el trabajo la suma de ₡ 2,500.00 (dos mil quinientos colones), que se cancelarán por medio de planillas semanales de ₡ 300.00 (trescientos colones) cada una hasta completar la suma de ₡ 1,900.00 (mil novecientos colones), el saldo de ₡ 600.00 (seiscientos colones) lo cubrirá una vez que el señor Martínez haya presentado el informe y planos al citado Juzgado y previa la revisión y visación de los mismos por medio del Ingeniero del Departamento de Agrimensura de la Dirección mencionada.

3º—El señor Martínez pagará por su cuenta el personal que ocupe en esos trabajos y la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, no tendrá responsabilidad alguna con dicho personal, en lo que se refiere a accidentes de trabajo o indemnizaciones que estipula el Código de Trabajo.

4º—El contratista se compromete a entregar los trabajos a más tardar el 31 de octubre de 1944.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los 31 días del mes de julio de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—*Publio Martínez Soto*, Contratista.—Vº Bº.—*Francisco Esquivel*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Contrato para la terminación de los trabajos de la escuela de Puerto Humo de Nicoya

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula número 26447 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y por la otra, Virgilio González Barquero, cédula número 20915 y constancia de votación, quien en adelante se llamará el Contratista, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

I.—El Contratista se compromete a terminar la construcción de la escuela de Puerto Humo de Nicoya, de acuerdo con el plano elaborado por la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes y ajustándose en cuanto a calidad de maderas a las indicadas por el señor Ingeniero Jefe de Construcciones en su informe número 152, que forma parte integrante de este contrato.

II.—El presente contrato se refiere a la mano de obra, acarreo y materiales en general, los que correrán por cuenta del Contratista.

III.—La Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, por medio de su Departamento de Construcciones, tendrá la dirección y vigilancia de la obra y sus observaciones serán debidamente acatadas.

IV.—El Contratista se compromete también a pintar el edificio, interior y exteriormente, a dos manos y con pintura de aceite; a techarlo con hierro para techo y a colocar un llavín Yale en cada una de las puertas principales. A la vez colocará cielos de tablilla de pochote de primera calidad de cinco o más pulgadas de ancho.

Es entendido que usará en toda la obra únicamente materiales de primera calidad.

V.—El Contratista asume toda responsabilidad por cualquier accidente que sufiere alguno de los trabajadores a su cargo y a cubrir por su cuenta cualquier indemnización de las que estipule el Código de Trabajo.

VI.—Según el presupuesto del Ingeniero Jefe de Construcciones, el valor total de la obra asciende a la suma de (₡ 28,000.00) veintiocho mil colones, que se le pagarán al Contratista por medio de cincuenta y seis planillas semanales de (₡ 500.00) quinientos colones, cada una.

VII.—El Contratista iniciará los trabajos inmediatamente después de firmado el presente contrato y los entregará debidamente terminados a un delegado de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cuatro meses después de esa fecha de iniciación; salvo que la escasez de hierro para techo impida hacer la entrega que señala la

Puentes y Cañerías

construidas o terminadas
en la presente Administración



Baño antiparasitario
en Escazú.



Tanques de la cañería
de «Vista de Mar»,
Goicoechea.



presente cláusula, y solamente por esta razón puede alterarse prudencialmente el plazo citado.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los seis días del mes de octubre de mil novecientos cuarenta y cuatro.

El Director, *A. Peralta E.*—El Contratista, *Virgilio González B.*—*Francisco Esquivel*, Secretario de Fomento.

San José, 26 de octubre de 1944.

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula número 26447 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte; y por la otra, el señor Luis Garro Céspedes, cédula número 12164 y constancia de votación, quien en adelante se llamará el Contratista, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

I.—El Contratista se compromete a construir seis farolas y tres puertas de hierro para el quiosco del Parque Central de San José, conforme el plano que le entregó el Encargado Contratista y que es parte del plano general de dicho quiosco, y de acuerdo con las instrucciones del ingeniero señor Fernando Aragón.

II.—El Contratista se compromete a entregar su trabajo debidamente terminado, tres meses después de la fecha en que se firme el presente contrato. El que será recibido por un ingeniero de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.

III.—El Departamento de Puentes de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, entregará al Contratista solamente las piezas angulares de hierro que sean necesarias para ese trabajo, cuyo valor será deducido a la suma total que le corresponde al Contratista, en el momento de hacer la liquidación y de conformidad con el avalúo que presente el ingeniero señor Aragón.

IV.—El valor total de la obra será de (¢ 12,300.00) doce mil trescientos colones, que la Secretaría de Fomento pagará al Contratista por medio de tres primeras planillas semanales de (¢ 1,000.00), mil colones, cada una, y el resto en planillas semanales de (¢ 400.00) cuatrocientos colones, cada una, hasta completar la suma indicada y previa a la deducción estipulada en la cláusula III.

V.—Es entendido que tanto los materiales como la mano de obra correrán por cuenta exclusiva del Contratista.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los treinta días del mes de octubre de mil novecientos cuarenta y cuatro.—El Director de Obras Públicas, Caminos y Puentes, *A. Peralta*.—El Contratista, *Luis Garro Céspedes*.—V^o B^o.—*Francisco Esquivel*, Secretario de Fomento.

Contrato para la construcción del puente de Yurro Hondo entre Río Cuarto y Toro Amarillo

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula N^o 26447 y constancia de votación, debi-

damente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y por la otra, el señor Jesús Ramírez Núñez, cédula N^o 38193 y constancia de votación, quien en adelante se llamará el Contratista, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

I.—El Contratista se compromete a construir un puente de madera sobre el río Yurro Hondo, entre Toro Amarillo y Río Cuarto de Grecia, de 23 varas de largo, en tres tramos. Llevará dos burras, para el apoyo del tramo central, de tres postes de madroño cada una, de 16" x 16" enterrados dos varas con un muerto de madroño de 16" x 16" x 3½ varas, con dos riostras de madera de cuadro de 8" x 8".

El tramo central llevará cuatro vigas de pava, de 12" x 16" x 16 varas, colocada a una vara centro a centro. Los tramos extremos llevarán cuatro vigas de pava de 12" x 12" x 4 varas, apoyadas en un extremo sobre la burra y, en la orilla del río, sobre una cama de piedra. El tabloncillo será de pava de 2" x 4 varas; la baranda de pava o copalchí barcino, con postes de 3" x 4" cada vara y media; con dos rieles o pasamanos de 2" x 4" y pies de amigo de 2" x 4" cada poste de por medio.

II.—Tanto la mano de obra como los materiales en general correrán por cuenta exclusiva del Contratista.

III.—El Departamento de Puentes de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, tendrá la dirección técnica y vigilancia de la obra, y sus observaciones serán debidamente acatadas.

IV.—La Secretaría de Fomento se compromete a facilitarle al Contratista el aserradero de la Colonia de Toro Amarillo, en el entendido que tanto el aserrador como el personal que ocupe en aserrar la madera, correrá por cuenta del citado Contratista.

V.—El Contratista se compromete a iniciar los trabajos inmediatamente después de firmado el presente y a entregarlos debidamente terminados a un delegado de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, tres meses después de esa fecha de iniciación.

VI.—La Secretaría de Fomento le facilitará al Contratista, en calidad de préstamo, una barra de acero de 7½" x 6 pies.

VII.—El valor total de la obra será de ¢ 3,250.00 (tres mil doscientos cincuenta colones), que la Secretaría de Fomento le pagará al Contratista por medio de nueve planillas semanales de trescientos colones (¢ 300.00) cada una y el saldo de ¢ 550.00 (quinientos cincuenta colones), por medio de una planilla final, una vez que los trabajos estén debidamente terminados y que hayan sido recibidos a entera satisfacción.

VIII.—El Contratista asume toda responsabilidad por cualquier accidente que sufiere alguno de los trabajadores a su cargo y cubrirá por su cuenta cualquier indemnización de las que estipule el Código de Trabajo.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los once días del mes de noviembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Jesús Ramírez N.*, Contratista.—*A. Peralta*, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—V^o B^o.—*Francisco Esquivel*, Secretario de Fomento.

Edificios escolares

construidos o terminados

en la presente Administración



Escuela de San Pedro de Barba.



Escuela en construcción en el distrito de Tacares de Grecia.

Edificios escolares

construidos o terminados
en la presente Administración



Agregado a la Escuela Je
La Uruca.



Escuela en Santa Bárbara de
Heredia,

Contrato para construir una oficina para el Agente de Policía y dos calabozos en Toro Amarillo de Grecia

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula N^o 26447 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y por la otra, Jorge Umaña Zamora, cédula N^o 102048 y constancia de votación, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

1^o—El Contratista se compromete a construir una oficina para el Agente de Policía y dos calabozos en Toro Amarillo de Grecia, de acuerdo con las instrucciones de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.

2^o—La construcción se hará de madera de primera calidad con techo de hierro galvanizado, y el Contratista además de los materiales ya existentes en el lugar de la obra, a saber: seis atados de hierro para techo, medio quintal de clavos, alambre de púas y grapas, y doce tuercas de madera, pondrá por su cuenta todos los demás materiales que hagan falta y la mano de obra necesaria.

3^o—El Contratista se compromete a dejar completamente terminado el edificio por la suma de ₡ 1,000.00 (un mil colones, 00/100), pagaderos en planillas semanales de ₡ 150.00 (ciento cincuenta colones, 00/100), y de acuerdo con el adelanto de la obra.

4^o—El Contratista y no la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, será responsable por cualquier accidente que sufiere el personal a sus órdenes, lo mismo que en lo referente a las garantías que otorga a los operarios y peones el Código de Trabajo.

5^o—El Contratista se compromete a iniciar los trabajos el día quince de noviembre y a entregarlos debidamente terminados a un Delegado de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, tres meses después de esa fecha de iniciación.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los catorce días del mes de noviembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—*Jorge Umaña Zamora*, Contratista.—V^o B^o.—*Francisco Esquivel*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Contrato para trasladar el antiguo puente sobre el río María Aguilar, a otro puente del mismo río en Paso Montoya

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula número 26447 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte, y por la otra Víctor Arguedas López, mayor, soltero, galvanizador y vecino de Guadalupe, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato:

1^o—El señor Arguedas López, quien en adelante se denominará el Contratista, se compromete a trasladar el antiguo puente de piedra en forma de arco que estaba sobre el río María Aguilar,

en la carretera entre Zapote y San Francisco de Dos Ríos, y colocarlo sobre el mismo río en el paso llamado "Las Montoyas" debiendo quedar el puente con nueve metros de luz y tres de ancho de vía.

2^o—El Contratista podrá usar toda la piedra obtenida de la demolición del puente de su antiguo lugar, al ser colocado en el paso Las Montoyas. Todos los demás materiales corren por cuenta del Contratista.

3^o—La Secretaría de Fomento pagará al Contratista la suma de (quince mil colones) ₡ 15,000.00, por este trabajo, en pagos semanales de (seiscientos colones) ₡ 600.00, que se le girarán en planillas. De cada una de esas planillas se retendrá el 10 % que quedará a favor del Contratista y que le será devuelto una vez entregada la obra a entera satisfacción de la Secretaría de Fomento.

4^o—La Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, tendrá la directa vigilancia de la obra y para el efecto nombrará un Ingeniero Inspector cuyas observaciones deberán ser acatadas por el Contratista inmediatamente, siempre que los reparos que tales observaciones contengan se ajusten a los términos de este contrato.

5^o—El Contratista y no la Secretaría de Fomento, será el responsable por cualquier accidente de trabajo que ocurriere a sus empleados, operarios, peones, etc., ocupados en estos trabajos, para lo cual queda obligado a asegurar todo su personal y a comunicar a la Dirección General de Obras Públicas el número de la póliza respectiva al iniciar el trabajo.

6^o—Los trabajos a que este contrato se refiere podrán ser suspendidos si la partida correspondiente se agotare, sin derecho a reclamo por parte del contratista.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, en el mes de febrero de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—*Víctor Arguedas López*, Contratista.—V^o B^o.—*Ricardo Fernández Peralta*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Contrato para la reparación de los puentes sobre el río Blanco en la Unión de Guápiles y Quebrada Danta en el cantón de Pococí.

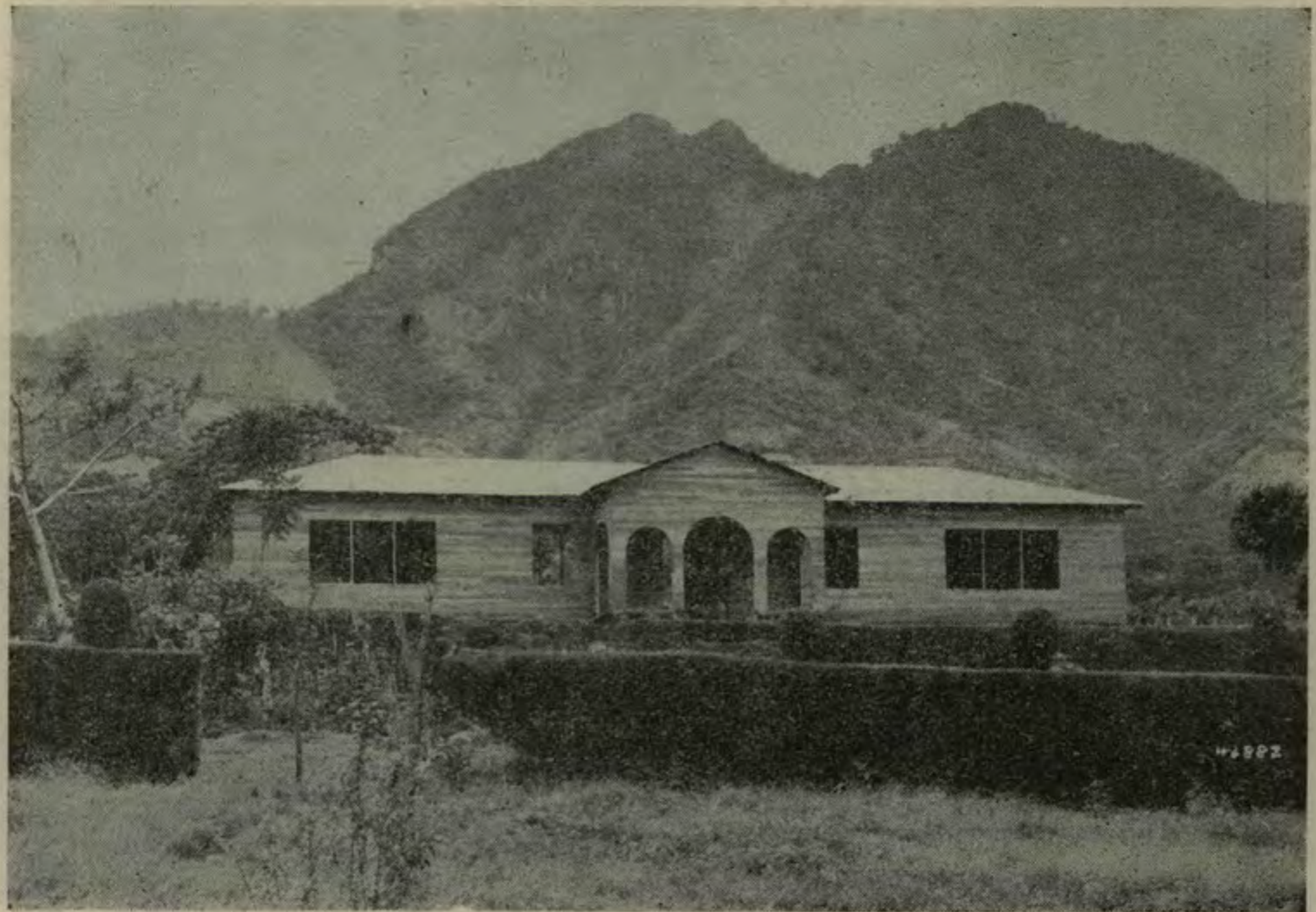
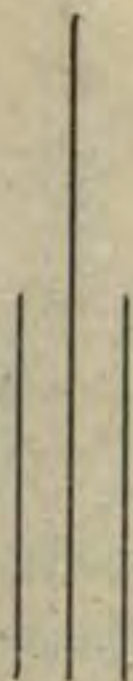
Entre nosotros, Miguel Angel Herrero Lara, en representación del Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, por estar éste en goce de sus vacaciones, cédula N^o 28385 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento en oficio N^o 2436 de 30 del mes de junio de 1944, por una parte, y por la otra Edgar Peralta Mora, cédula N^o 88630 y constancia de votación, hemos convenido en celebrar el siguiente contrato para la reparación de los puentes sobre el río Blanco en la Unión de Guápiles y Quebrada Danta en el cantón de Pococí.

1^o—El señor Edgar Peralta Mora, quien en adelante se llamará al Contratista, se compromete a cambiar totalmente el piso de los puentes a que se hace referencia y las vigas de madera adicionales a las de hierro que tienen dichos puentes necesarios para amarrar el tabloncillo, incluyendo

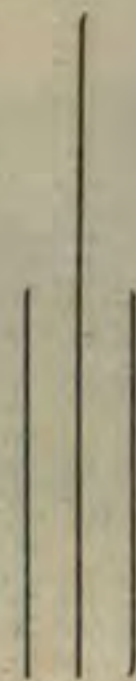
Edificios escolares

construidos o terminados

en la presente Administración



Escuela de San Antonio de Escazú. Tiene por fondo el cerro de «San Miguel».

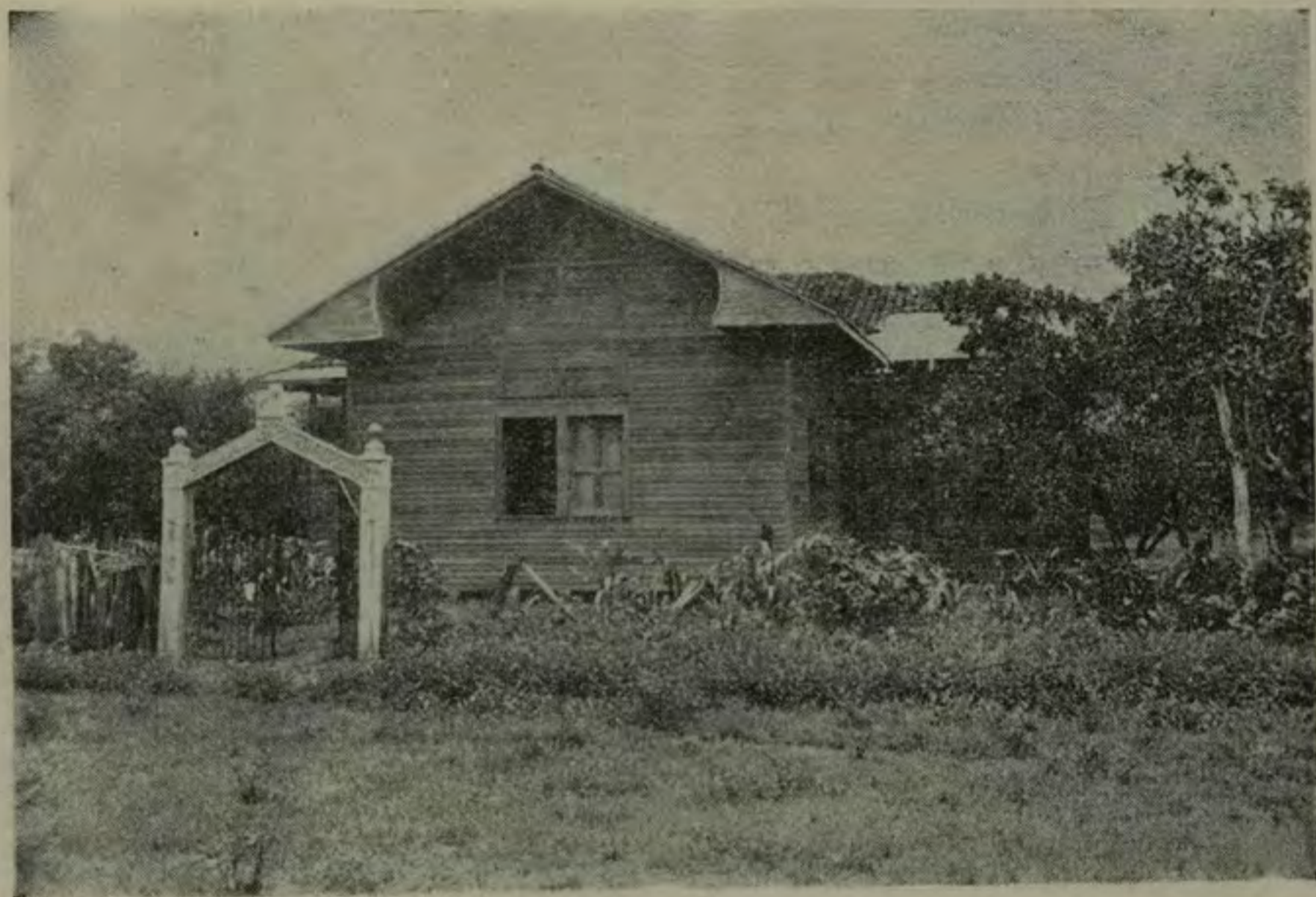
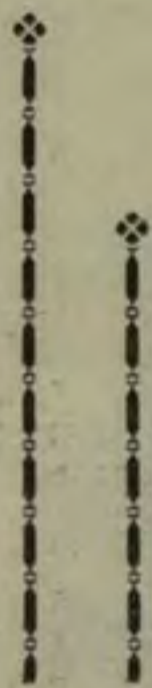


Escuela del distrito de Cedros, cantón de Montes de Oca.

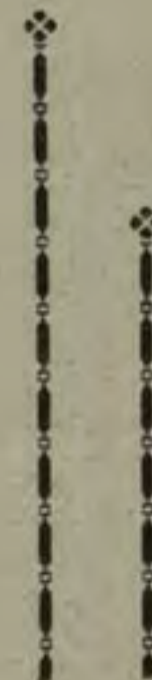
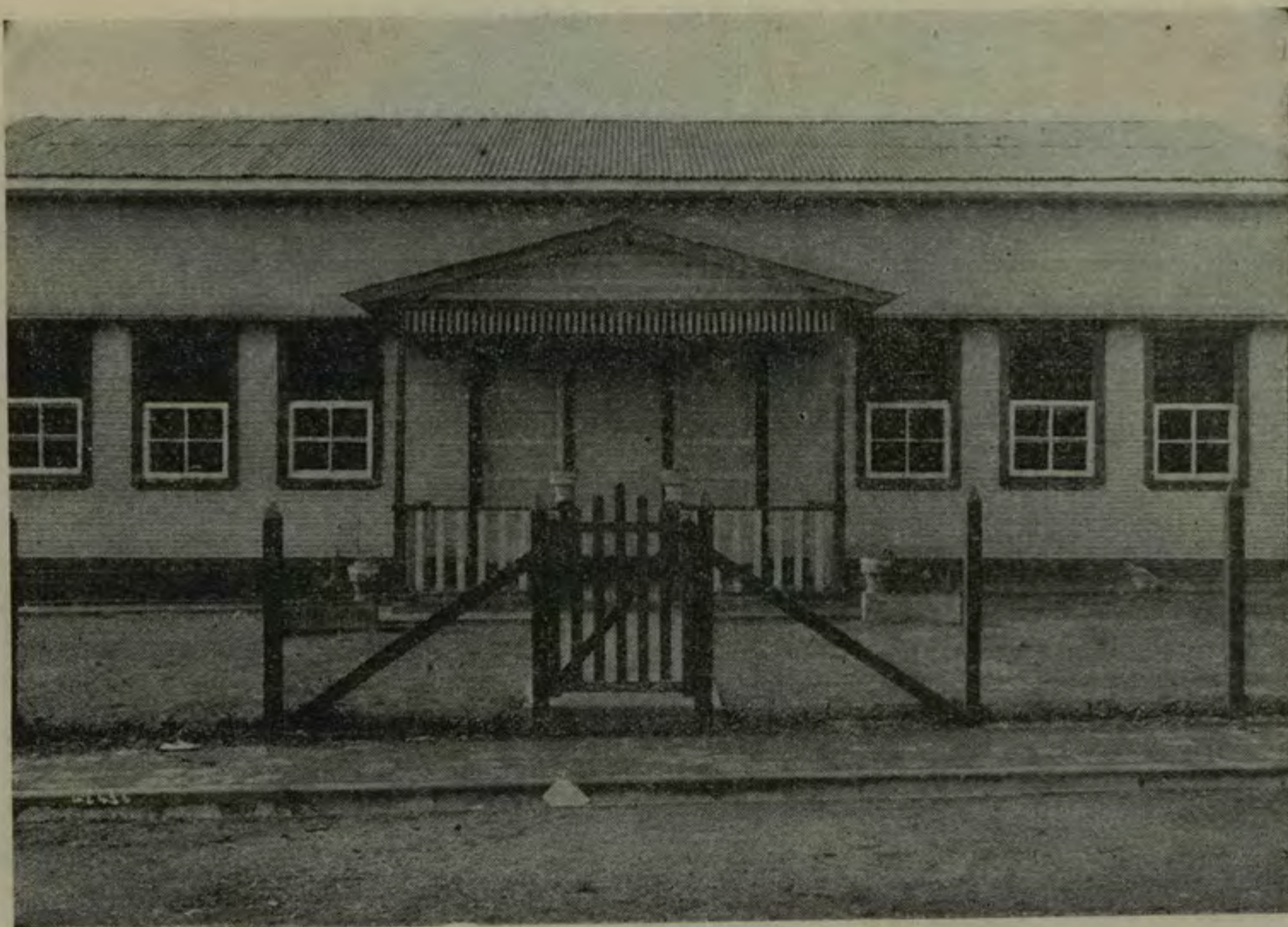
Edificios escolares

construidos o terminados

en la presente Administración



Escuela de Belén, cantón
de Carrillo.



Escuela en «Mercedes» de
Montes de Oca,

la mano de obra, de acuerdo con las siguientes especificaciones:

a) Puente Quebrada Danta en una extensión de 23 metros de longitud por 13 pies de ancho colocará la siguiente madera:

- 103 tablancillos de 10" x 3" x 13 pies de largo;
- 12 piezas de 8" x 4" x 15 pies de largo;
- 14 piezas de 8" x 5" x 41" de largo.

b) Puente sobre el río Blanco en una extensión de 61 metros de largo por 13 pies de ancho, colocará la siguiente madera:

- 6 piezas de 8" x 4" x 17 pies de largo;
- 2 piezas de 8" x 4" x 19 pies de largo;
- 18 piezas de 8" x 4" x 16 pies de largo;
- 28 piezas de 8" x 4" x 3 pies de largo;
- 249½ piezas de 10" x 3" x 13 pies de largo.

2º—La madera que se usará en esas reparaciones debe ser de primera calidad, ya que estará expuesta al agua y al sol, debiendo emplearse manú o gavilán colorado. El tablancillo será labrado a hacha.

3º—La Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, pagará al señor Peralta Mora, por la ejecución completa de esos trabajos la suma de ₡ 3,350.00 (tres mil trescientos cincuenta colones), pagaderos por planillas semanales hasta de trescientos colones.

4º—El Contratista se compromete a dar terminados totalmente los trabajos noventa días después de firmado el presente contrato.

5º—La Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes no será responsable por los accidentes de trabajo que sufran los trabajadores ocupados por el señor Edgar Peralta en la ejecución de este Contrato, estando obligado el Contratista a asegurarlos por su cuenta en el Banco Nacional de Seguros, comunicando previamente a esta Oficina el número de la póliza respectiva.

También el Contratista acatará todas aquellas prescripciones del Código del Trabajo en lo que le correspondan.

6º—El señor Carlos Alvarado Frouard, cédula N° 840 y constancia de votación se constituye fiador solidario del señor Edgar Peralta Mora, y garantiza la ejecución de las obras conforme a los términos del presente contrato.

7º—La Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, por medio del Departamento respectivo tendrá la dirección técnica y vigilancia de la obra y sus observaciones serán debidamente atendidas.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José a los diecinueve días del mes de julio de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Miguel Angel Herrero Lara*, por Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—*Edgar Peralta Mora*, Contratista.—*Carlos Alvarado Frouard*, Fiador.—Vº Bº.—*Francisco Esquivel*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Contrato N° 171

Reparación puente María Aguilar en Sarapiquí

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula N° 26447 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte y por la otra el señor Rogelio Zúñiga Soto, cédula Número 49977 y constancia de votación, quien en adelante se llamará el Contratista, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

1º—El Contratista se compromete a hacer una reparación en el Puente María Aguilar, Sarapiquí, consistente en la construcción de un bastión y rectificación del otro, usando para éste piedra bruta calzada. En la base del bastión a construir usará piedra no menor de 24" de diámetro, que se levantarán desde una profundidad no menor a la del cauce del lecho del río. Además cambia la viga central del puente por otra de madroño, de 12 x 12", dejando la nueva superestructura reconstruida perfectamente sentada en los dos bastiones.

2º—El Contratista iniciará los trabajos inmediatamente después de firmado el presente contrato y los entregará a un delegado del Departamento de Puentes de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, debidamente terminados, un mes y medio después de la fecha de iniciación.

3º—El costo total de la obra, asciende a la suma de ₡ 900.00 (novecientos colones), que la Secretaría de Fomento pagará al citado Contratista en cuatro planillas de ₡ 200.00 (doscientos colones) semanales cada una y otra final de ₡ 100.00 (cien colones), las que se tramitarán a partir de la mencionada fecha de iniciación.

4º—El Contratista asume toda responsabilidad por cualquier accidente que sufre alguno de los trabajadores y a cubrir por su cuenta cualquier indemnización de las que estipule el Código de Trabajo.

5º—El Departamento de Puentes de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes tendrá la dirección técnica y vigilancia de los trabajos.

6º—En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los dos días del mes de setiembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Rogelio Zúñiga Soto*, Contratista.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—Vº Bº.—*Francisco Esquivel*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Contrato construcción puente Yurro Seco entre Grecia y Río Cuarto

Nosotros, Alfonso Peralta Esquivel, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes, cédula N° 26447 y constancia de votación, debidamente autorizado por la Secretaría de Fomento, por una parte y por la otra, Tobías González González, cédula N° 95468 y constancia de votación, quien en adelante se llamará el Contratista, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

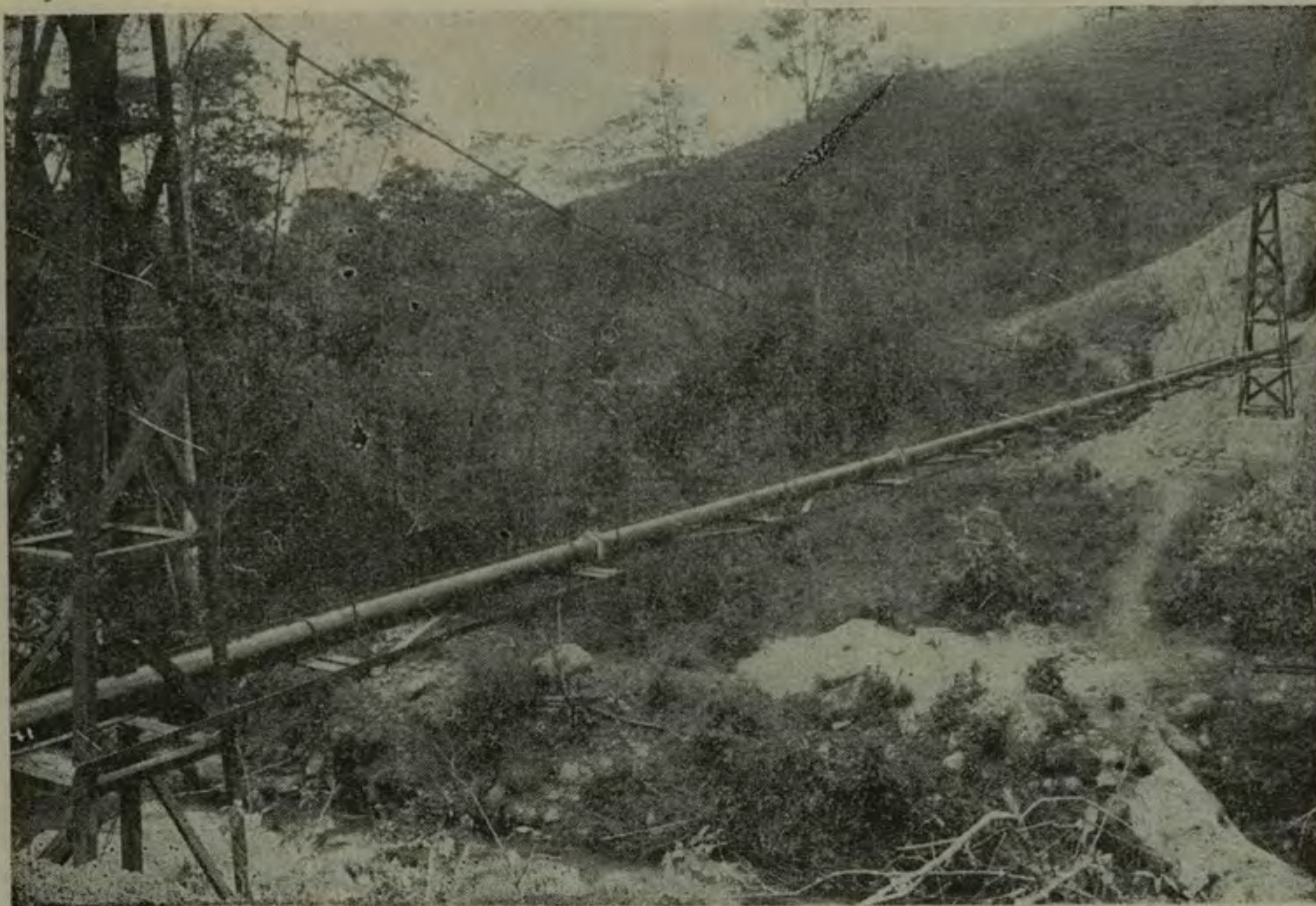
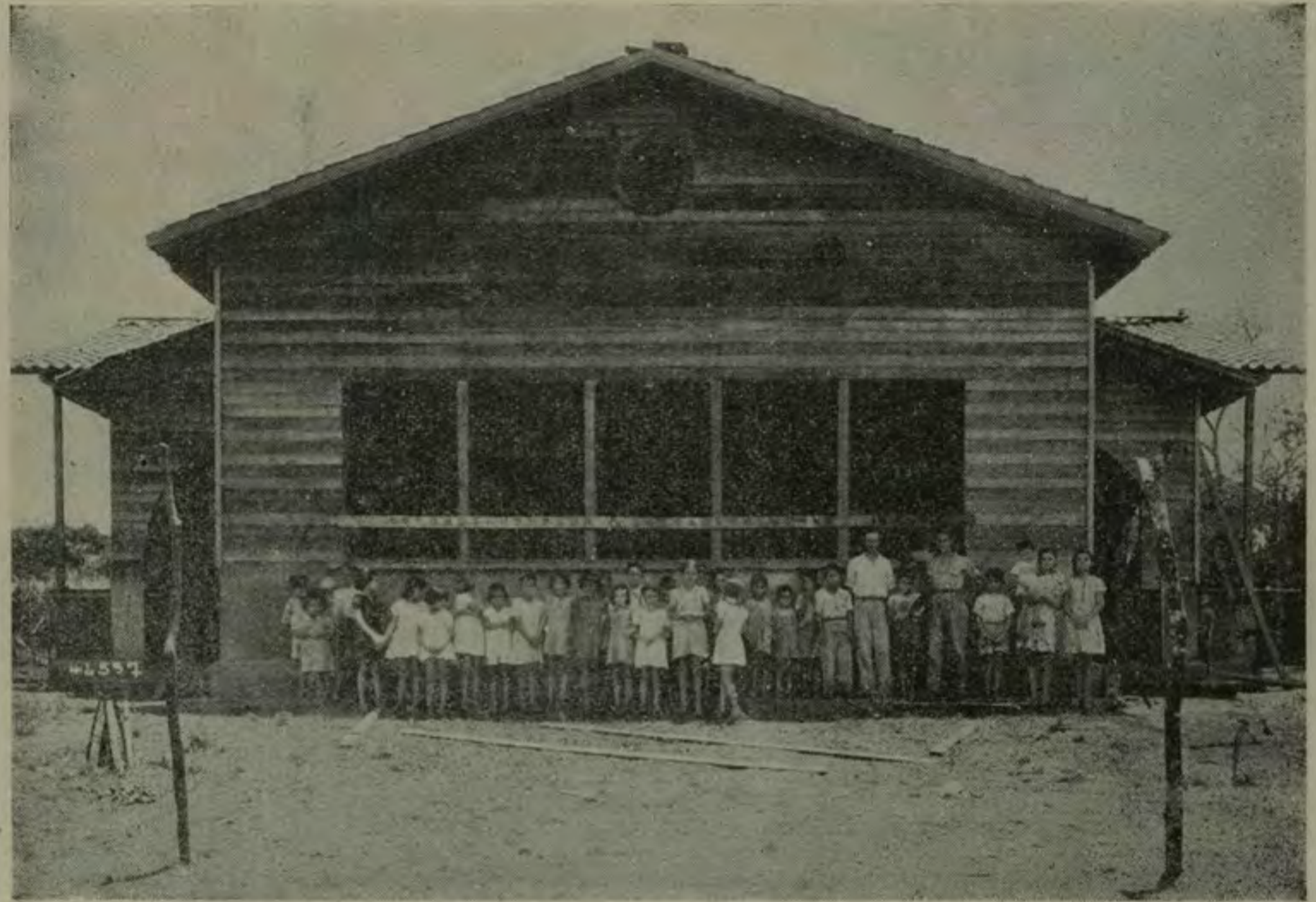
I.—El señor González González se compromete a construir un puente sobre el río Yurro Seco en el camino de Grecia a Río Cuarto, de madera, de 11

Edificios escolares

construídos o terminados
en la presente Administración



Escuela de Sarchí.



Vista de los trabajos para
cañería, hechos en
«El Pizote».

a 12 metros de largo, con cuatro vigas de madroño de 12" x 16", colocadas a una vara centro a centro; tabloncillo de pava o madroño de 2" de grueso por 4 varas de largo; baranda de pava o colpachí barcino, con postes de 3" x 4" cada 1½ varas, con dos rieles (o pasamanos) de 2" x 4" y pies de amigo de 2" x 4" en cada poste.

II.—El contratista hará también los tajos necesarios para llegar al lugar donde la luz del puente sea de 8 a 9 metros, que es un punto aguas arriba del lugar en donde existía el puente viejo.

III.—La Secretaría de Fomento se compromete a prestar al Contratista 6 picos, 4 palas, 2 carretillos, 2 motones dobles de mecate para armar un teclé, de las herramientas de la colonia de Toro Amarillo que está en la Bodega de la Jefatura Política y a la orden del Departamento de Agricultura.

IV.—La Secretaría de Fomento, se compromete a gestionar con la de Agricultura que se le facilite al contratista el aserradero de la Colonia de Toro Amarillo, para aserrar la madera del citado puente, en la inteligencia de que dicho Contratista pagará por su cuenta el aserrador y los demás empleados que trabajen en la aserrada de la mencionada madera.

V.—La Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes se compromete a facilitarle al Contratista, en calidad de préstamo, una barra de acero de 7½" x 6" y a entregarle las 3 vigas a medio hacer que estaban destinadas para ese puente que se encuentran en el lugar de los trabajos.

VI.—El costo total de la obra será de ₡ 2,500.00 (dos mil quinientos colones), que la Secretaría de Fomento le pagará al Contratista por medio de diez planillas semanales de ₡ 200.00 (doscientos colones), cada una y una final de ₡ 500.00 (quinientos colones), una vez que dicha obra esté debidamente terminada y que haya sido recibida a entera satisfacción por un delegado del Departamento de Puentes de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.

VII.—El Contratista y no la Secretaría de Fomento es responsable por cualquier accidente que sufiere alguno de los trabajadores, lo mismo que a pagar cualquier indemnización de las que estipule el Código de Trabajo.

VIII.—El Contratista se compromete a iniciar los trabajos el 11 de setiembre de 1944 y a entregarlos debidamente terminados dos meses y medio después de esa fecha de iniciación.

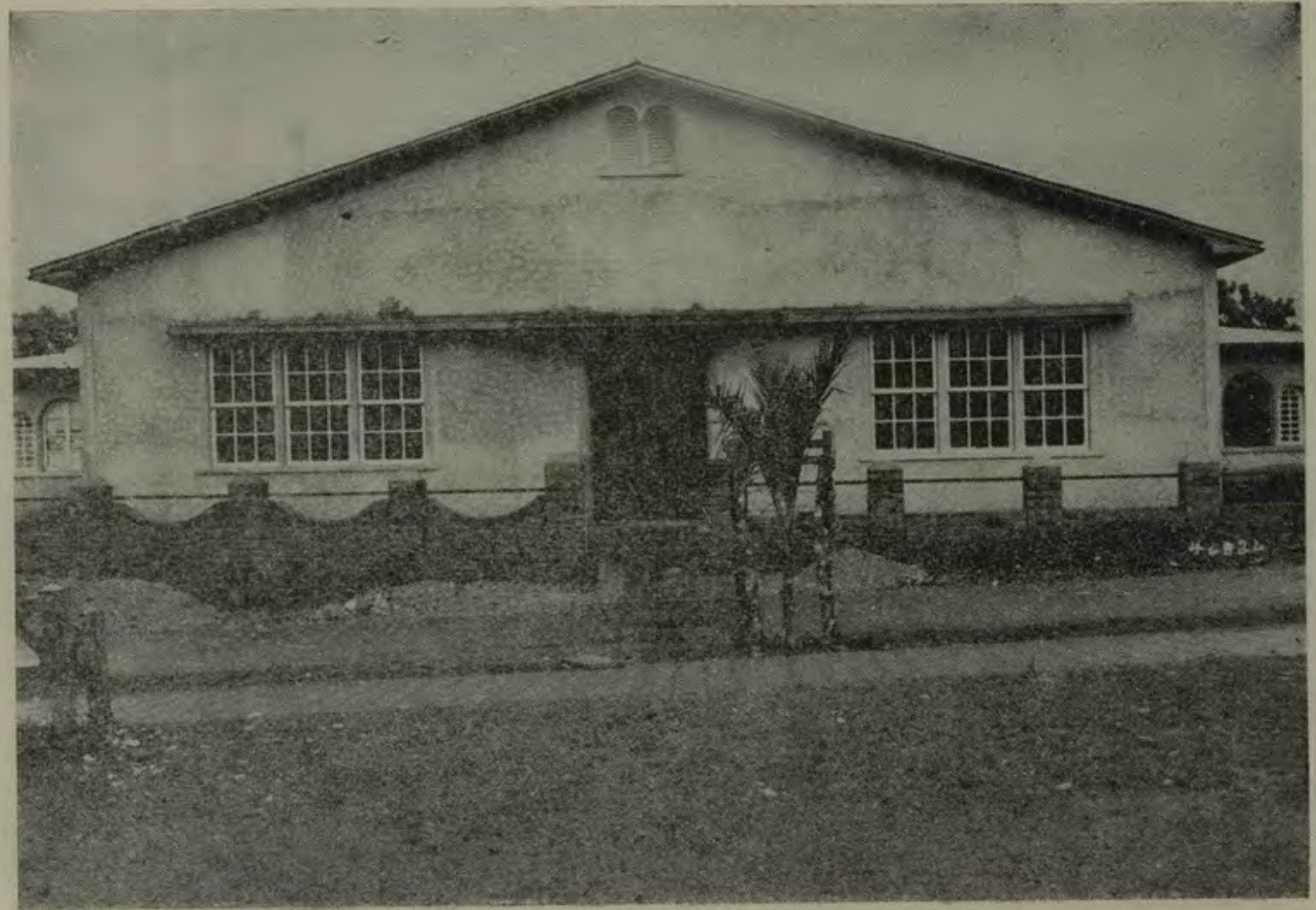
IX.—La Dirección técnica y la vigilancia de la obra estará a cargo del Departamento de Puentes de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.

En fe de lo cual firmamos en la ciudad de San José, a los cinco días de setiembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.—*Alfonso Peralta Esquivel*, Director General de Obras Públicas, Caminos y Puentes.—*Tobías González González*, Contratista.—*Vº Bº*,—*Francisco Esquivel*, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

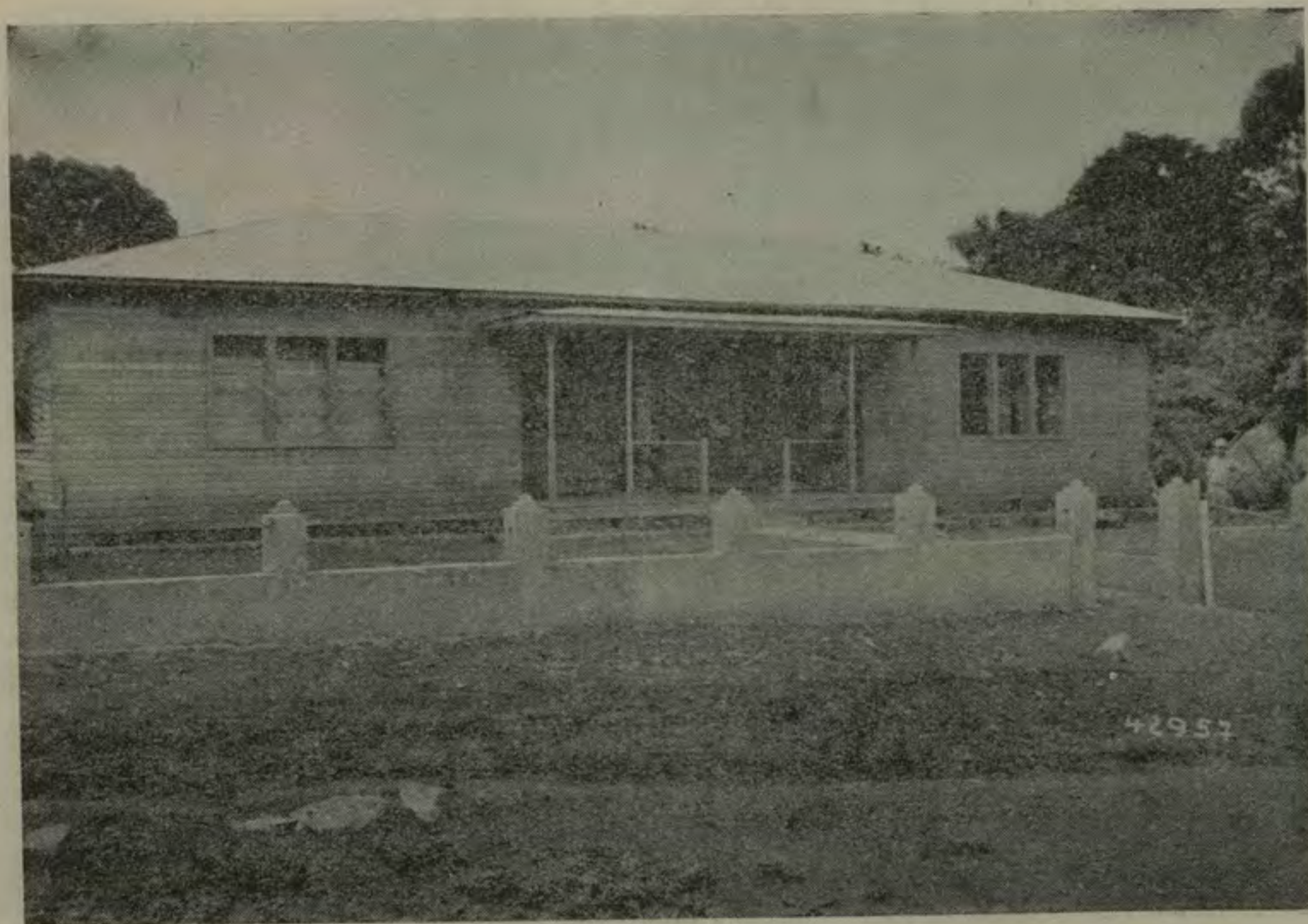
Edificios escolares

construidos o terminados

en la presente Administración



Escuela de San Ignacio de
Acosta.



Escuela en «Alto de López»,
Atenas.

Edificios escolares

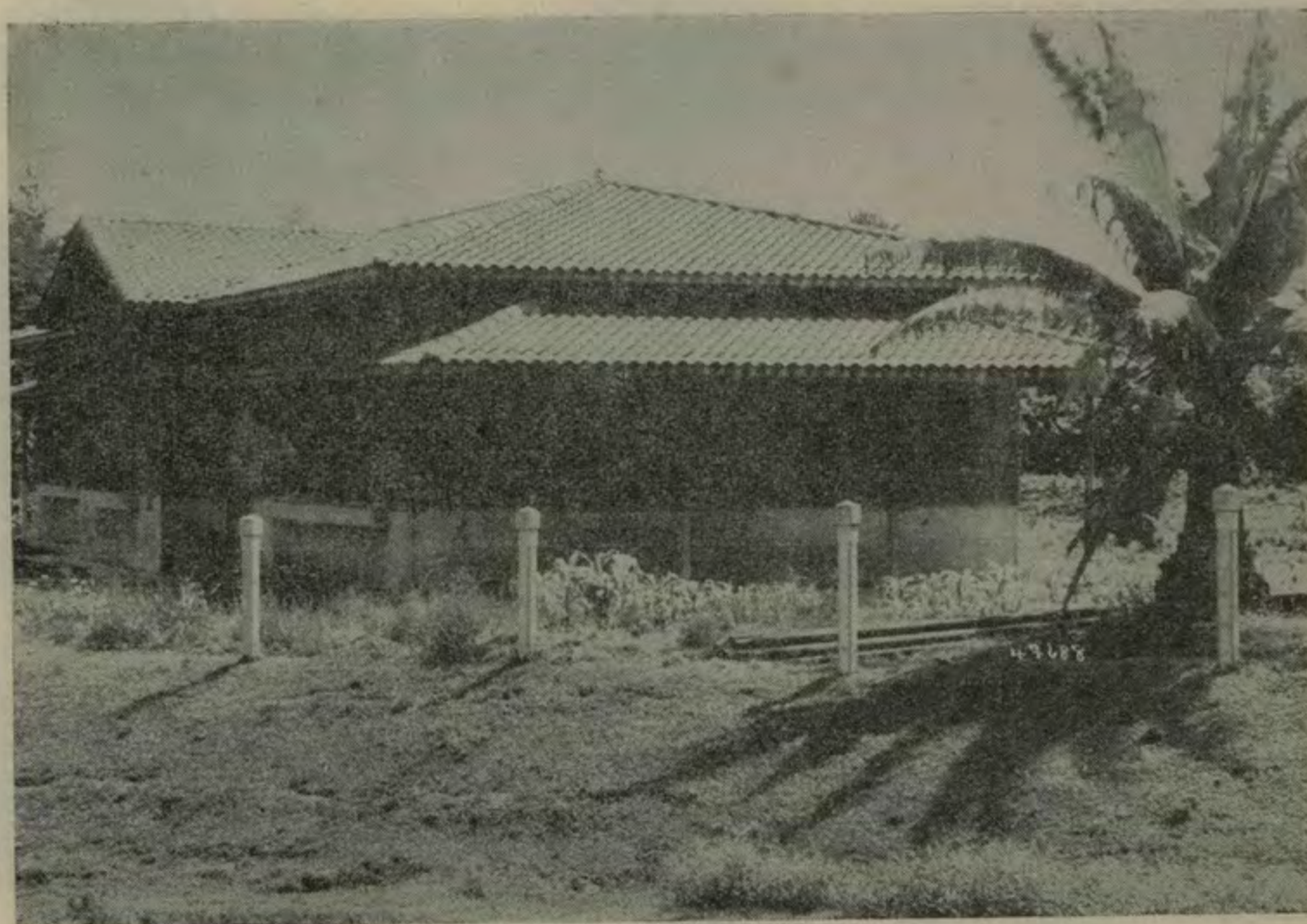
construidos o terminados

en la presente Administración

BIBLIOTECA ASAMBLEA LEGISLATIVA



Escuela de San Pedro de
Montes de Oca.



Vista de Mar. Distrito del
cantón de Goicoechea.
Escuela.

Informe del Ingeniero Jefe de la Junta Nacional de Carreteras, don Federico Baltodano G.

San José, 10 de abril de 1945.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

En atención a su oficio N^o 2955 de 3 de los corrientes, tengo el gusto de rendir a Ud. el informe de la labor realizada por la Junta Nacional de Carreteras durante el año 1944, en la siguiente forma:

PROVINCIA DE CARTAGO

Carretera Juan Viñas-Paraiso

La construye por contrato el señor Alfonso Madrid Zamora. La distancia total de la carretera es de 23 kilómetros, 365 metros, 22 centímetros, distancia que ha variado de la que constaba en los planos del estudio original, debido a que como es sabido, en ellos por la premura del tiempo como fueron hechos, no fué posible tomar en cuenta los estudios de varios desvíos que luego fueron llevados a cabo.

Los estudios y topografía generales están completamente terminados en toda la sección, si bien faltan algunas relocalizaciones de la línea para el trabajo de pavimentación.

La trocha fué limpiada en toda su extensión, pues aunque se empleó en varias secciones el camino ya existente, debido a la rectificación de los niveles y alineación, fué necesario hacerle un trabajo completo de limpieza.

La explanación está en un trecho de 20 kilómetros, 851 metros, 75 centímetros de Juan Viñas, dejando un trecho de 316 metros, 84 centímetros y continuando luego hasta Paraiso en una distancia de 2 kilómetros, 196 metros, 63 centímetros. La parte de explanación que se dejó de hacer se debe a que el trazado ocupa parte del camino viejo en las cercanías del Puente de Páez, y para no interrumpir el tránsito se ha esperado la terminación del puente para proceder a su construcción.

La sub-base está terminada hasta el kilómetro 19, 854 metros, 15 centímetros, interrumpiéndose allí y comenzando de nuevo en el kilómetro 20, 500 metros, 73 centímetros y llegando hasta el kilómetro 20, 851 metros, 75 centímetros donde se interrumpe de nuevo hasta el 21 kilómetro, 168 metros, 59 centímetros, desde donde continúa hasta el final.

La base tipo A está hasta 15 kilómetros, 300 metros.

El asfaltado tiene una sección hecha de asfalto de penetración de 2 kilómetros, 300 metros, partiendo de Juan Viñas, y de allí continúa concreto asfáltico hasta 12 kilómetros, 902 metros, 23 centímetros.

Alcantarillas y Puentes

Puente sobre "Fuentes Camacho", kilómetro 5, 110 metros. Concreto con losa simple de 3 metros de luz.

Puente sobre Quebrada Honda, en kilómetro 5+508 metros. Concreto con losa simple de 6 metros de luz.

Puente sobre el río Birrisito, en kilómetro 19+830 metros. Concreto con losa simple de 5 metros de luz.

Puente sobre Quebrada Páez, en kilómetro 21+150 metros. Concreto con losa simple de 5 metros de luz.

Alcantarilla Paja de Agua Carlos Piedra, en kilómetro 9+500 metros. Piedra con mortero y planchet de concreto reforzado de 1 x 1 x 18 metros. Alcantarilla Quebrada La Puente Piedra. Con mortero y planchet de concreto reforzado de 2 x 2 x 18 metros en el 14 kilómetro, 920 metros.

Alcantarilla Quebrada El Hueco, kilómetro 16+500 metros. Piedra con mortero y planchet de concreto reforzado de 1 x 1 x 32 metros.

Alcantarilla Quebrada Parroás, en kilómetro 17+160 metros. Piedra con mortero y planchet de concreto reforzado de 2 x 1.50 x 32 metros.

Alcantarilla Quebrada Lavátripas, en kilómetro 22+710 metros. Piedra con mortero, muros de ladrillo de barro y planchet de concreto de 1 x 1 x 35 metros con refuerzo.

Alcantarilla sobre Paja de Agua Paraiso, en kilómetro 23+200 metros. Doble tubo de 30" con refuerzo de piedra con mortero de 15 metros.

Carretera Santa Cruz-Turrialba

150 metros lineales de línea la cual está ya con macadam en el entronque de la carretera de Aquiares y carretera a Santa Cruz.

Carretera Turrialba-La Suiza

Línea para trabajo de asfaltado. Trazado 1 kilómetro, 290 metros. Estudio del desvío de la Cuesta de los Tubos, comprende tres secciones o líneas posibles, numeradas 1, 2 y 3, de 388, 817.30 y 732.77 metros respectivamente.

Carretera Turrialba-Aquiares

Consta la carretera de dos secciones: una que arranca del río Colorado en la ciudad de Turrialba, y llega hasta el lugar llamado Santa Rosa. Esta sección es parte de la carretera Turrialba-Santa Cruz. De este lugar parte una espuela que es la propiamente llamada carretera de Aquiares.

La primera sección está dividida en la forma siguiente: Distancia puente El Colorado-Santa Rosa: 2 kilómetros, 843 metros, 50 centímetros, con un ancho de 4.50 metros, más los respectivos ensanches en las curvas, exceptuando 380 metros dentro de la ciudad de Turrialba, que tienen 8 metros de ancho y los cuales ya están asfaltados. Lo demás está con un piso de macadam hidráulico.

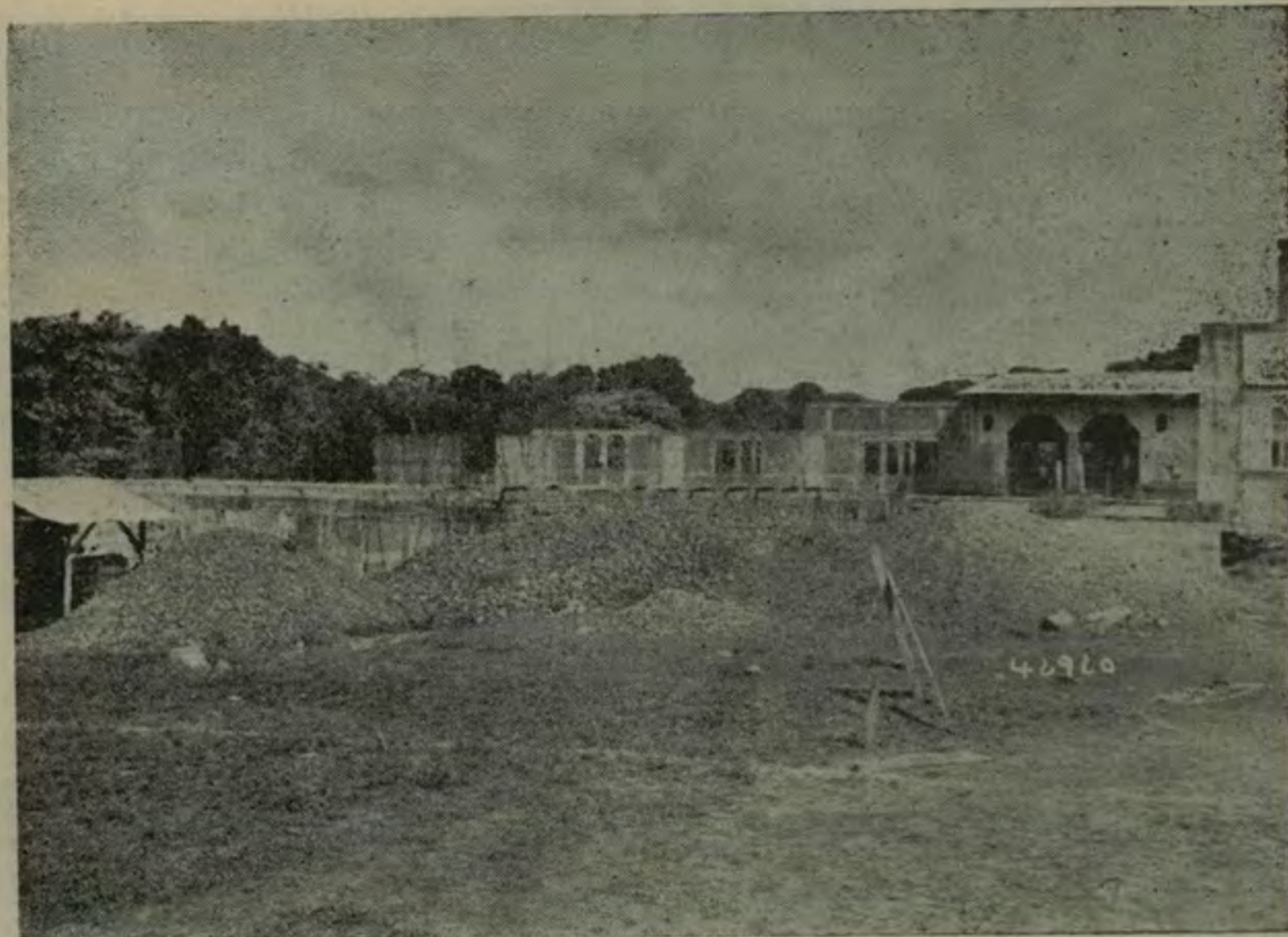
La segunda parte tiene una distancia de 1 kilómetro, 100 metros, con un ancho de 4.50 metros, más los ensanches y también está en piso de macadam.

En total la carretera se divide así:

Edificios escolares

construidos o terminados

en la presente Administración



Escuela en el centro de
Atenas.

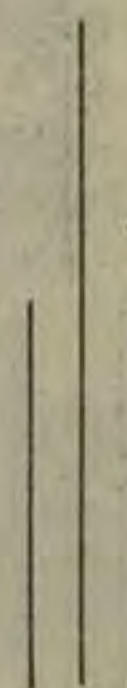
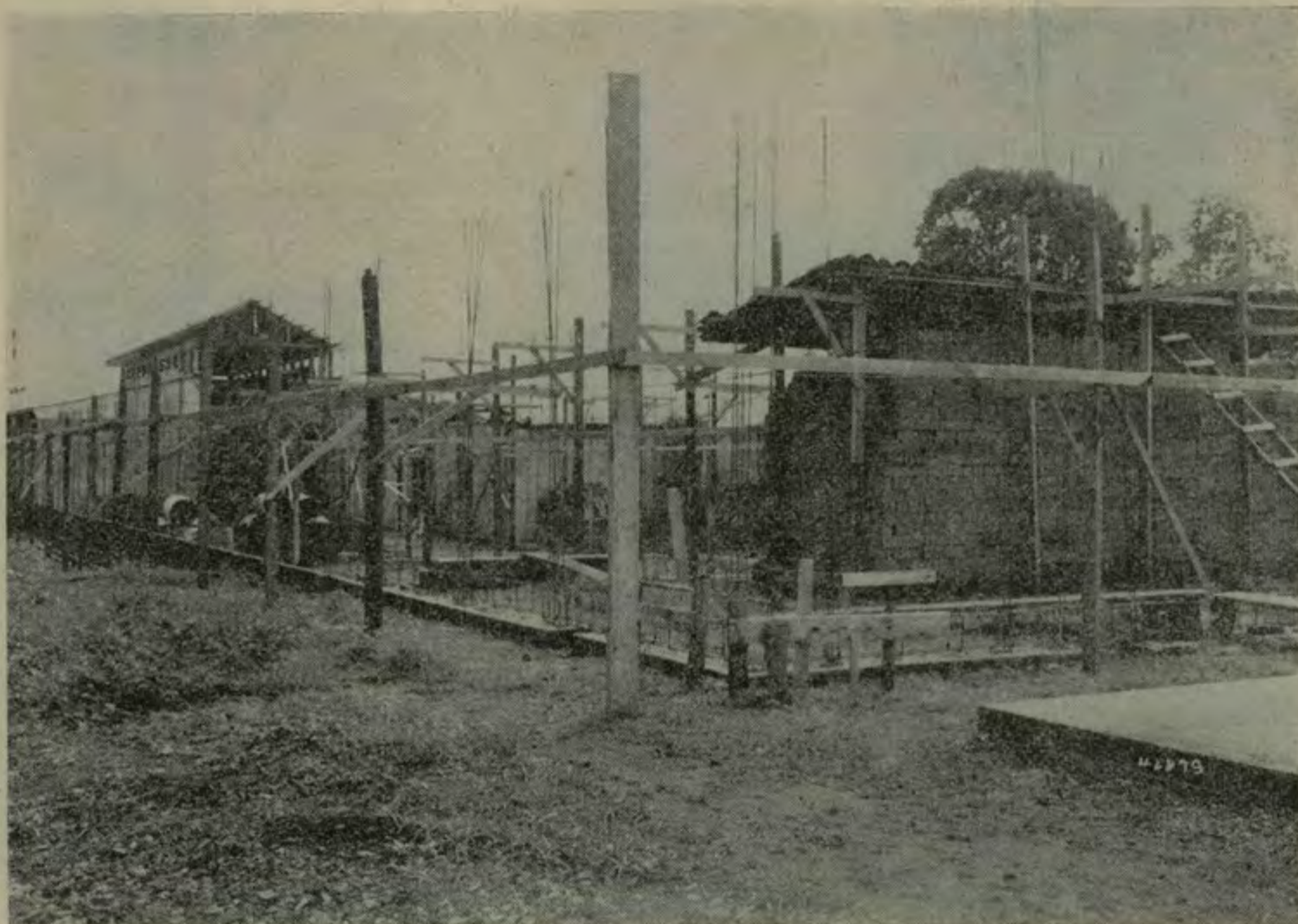


Escuela en «Mercedes» de
Atenas.

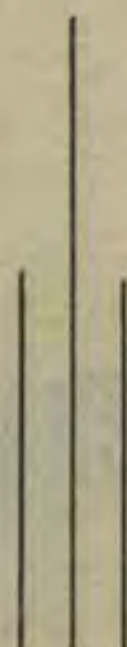
Edificios escolares

construidos o terminados

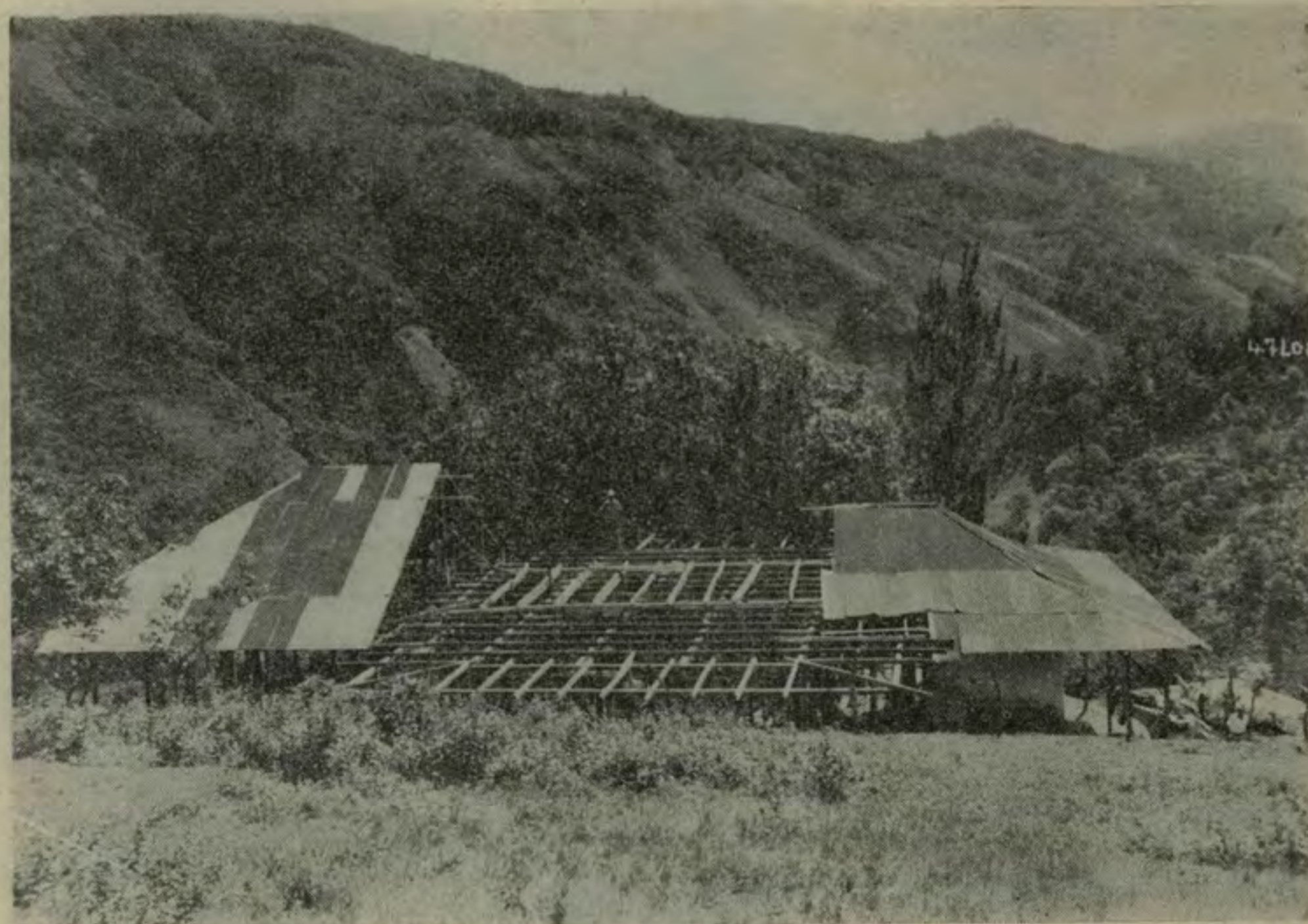
en la presente Administración



En Mata Redonda (distrito escolar Osejo) se está construyendo esta elegante escuela.

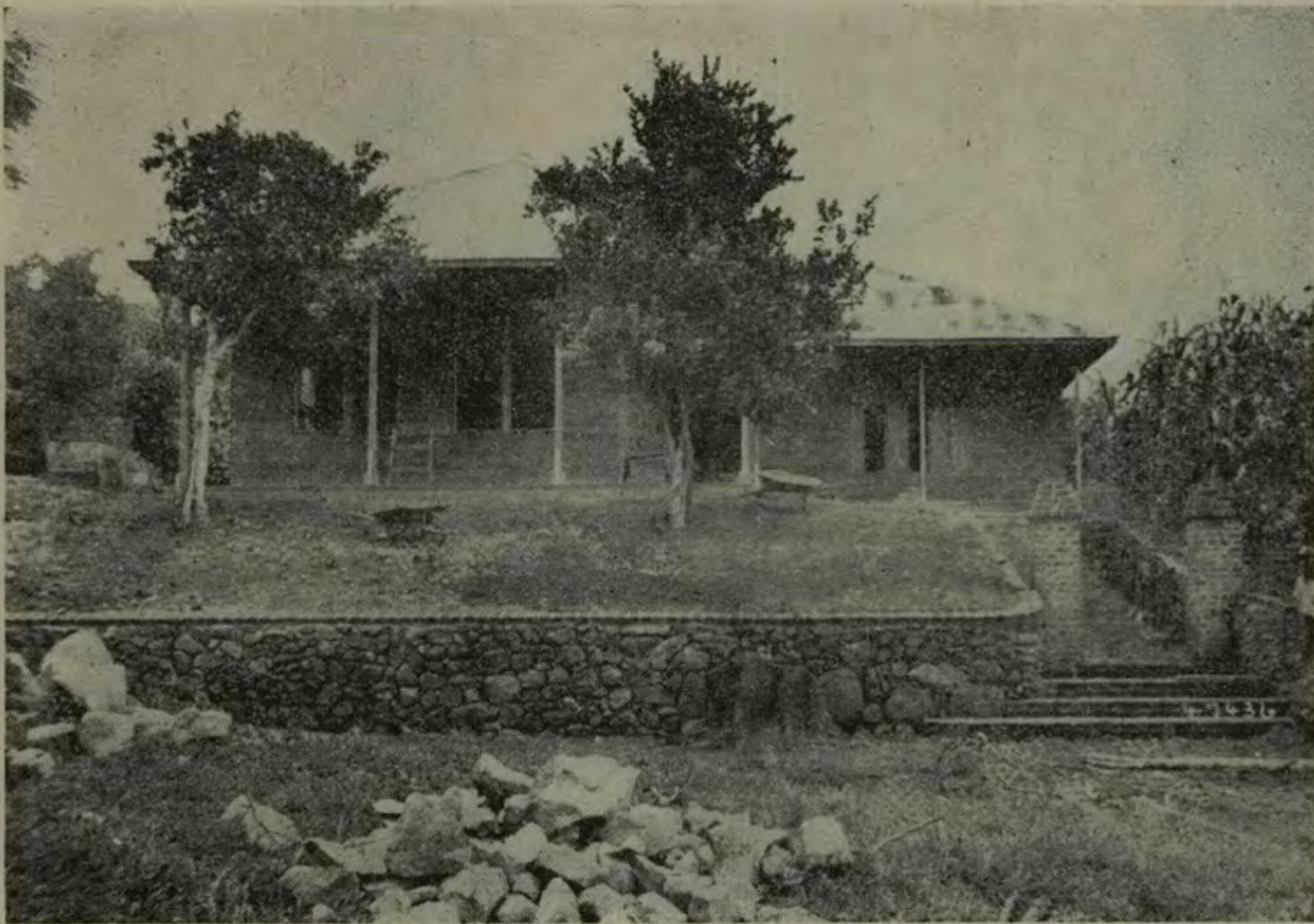


Al pie de majestuosa cordillera se levantará este templo del saber en San Andrés de Tarrazú, pregonando uno de los empeños del actual Gobierno: que haya buenas escuelas en todo el país.

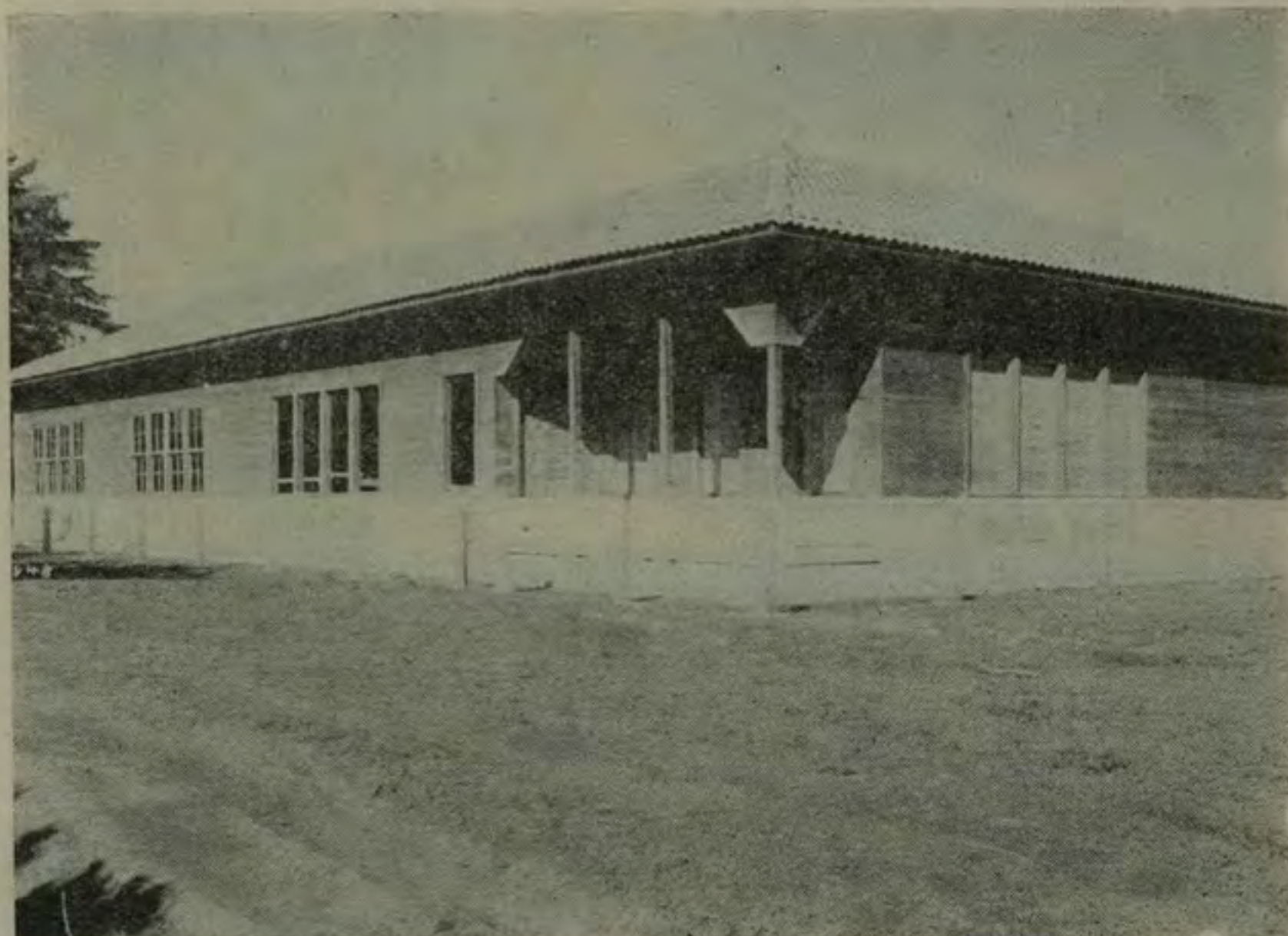


Edificios escolares

construidos o terminados
en la presente Administración



Escuela de Desamparaditos
de Puriscal.



Escuela en Concepción de
San Rafael de Heredia.

Carretera Nicoya-Santa Cruz

De esta carretera hay 15700 metros localizados, nivelados, con secciones transversales y topografía, es decir, completamente listos.

PROVINCIA DE ALAJUELA

Carretera a San Carlos

Los trabajos los lleva a cabo por contrato el señor Rafael Herrera Alfaro, y consta de dos secciones, a saber: Zarcero-Campo de Aterrizaje de Villa Quesada y Villa Quesada-Florencia. Esta última sección es la continuación de la carretera al Campo de Aterrizaje de Villa Quesada.

Primera Sección: Zarcero-Campo de Aterrizaje de Villa Quesada:

Los trabajos ejecutados en esta sección por el Contratista Sr. Rafael Herrera, son los siguientes:

37.300 metros cúbicos de movimiento de tierra por excavación en los siguientes lugares:

En el Alto de La Vieja donde hubo de hacerse un desvío por un desprendimiento de la carretera.

En el lugar llamado "El Peje" que por falta del puente sobre el río del mismo nombre se había hecho un paso provisional y el resto de Villa Quesada al campo de Aterrizaje.

8858 metros cúbicos de movimiento de roca por excavación.

26 metros de tubo de concreto de 18" colocados así: 10 metros en el desvío del Alto de La Vieja y 16 metros en la sección al campo de Aterrizaje.

73.11 metros cúbicos de concreto 1:3:5: sin refuerzo para la hechura de cajas de registro y cabecezas de alcantarillas a lo largo de toda la carretera.

7.68 metros cúbicos de concreto 1:2:4 reforzado en la loza del puente sobre el río Peje.

5646 metros cuadrados de cascote colocado en la sección de El Peje, sobre el relleno de San Pedro y de Villa Quesada al campo de aterrizaje.

9890 metros cuadrados de macadam, todo en la sección de Lajas. Debido a las fuertes lluvias de la región y a las grandes gradientes, el lastre de la carretera se ha lavado por lo que se relastreó un trecho en la sección de La Vieja.

De acuerdo con los precios unitarios que estipula el contrato, han sido pagados al Contratista señor Herrera por los trabajos descritos, la suma de ciento sesenta y seis mil cuatrocientos cuarenta y seis colones, ochenta céntimos (¢ 166.446.80).

Durante los últimos tres meses del año ha habido fuertes temporales en esa región causando graves daños en la carretera; más de cincuenta derrumbes, varios desprendimientos de la vía y el lavado del lastre en casi su totalidad, dejaron incomunicado al cantón de San Carlos.

Se encomendó al Sr. Herrera hacer las reparaciones necesarias de manera de dar pasada a Villa Quesada a la mayor brevedad posible. Esa pasada se hizo rápidamente pero no ha podido terminar de limpiar toda la vía, ya que ha continuado lloviendo, lo que impide que los trabajadores den su máximo de rendimiento y además han vuelto a caer nuevos derrumbes que hay que quitar inmediatamente para que no se interrumpa el tránsito.

Estos trabajos han impedido la continuación de las obras de construcción de la carretera durante esos últimos meses del año.

Al hacer la construcción de esta carretera se hicieron modificaciones en ciertos trechos de manera que los planos originales ya no se ajustan a la verdad, por lo que hice el levantamiento completo desde Zarcero hasta Villa Quesada.

Además se hizo el levantamiento completo hasta el Campo de Aterrizaje de Villa Quesada, con una distancia de 1600 metros; se le dió al Contratista línea y niveles en la sección del Alto de La Vieja, con una distancia de 350 metros; línea y niveles en El Peje, con una distancia de 400 metros y además se hizo el estudio hasta el Cementerio de Villa Quesada, con una distancia de 700 metros y cuyos planos obran en poder de la Secretaría de Fomento.

Segunda Sección: Villa Quesada-Florencia

Esta sección es la continuación de la carretera al Campo de Aterrizaje de Villa Quesada.

El estudio de esta sección que tiene una distancia de más o menos siete kilómetros aún no ha sido concluido.

A pesar de esto el Contratista señor Rafael Herrera Alfaro, ha trabajado bajo su propio riesgo y tiene dos kilómetros de trocha completamente lista.

Villa Quesada-La Marina

Los trabajos de esta sección fueron ejecutados por el Contratista señor Juan Rafael Rojas y son los siguientes:

52,000 metros cúbicos de movimiento de tierra por excavación en los tres kilómetros de construcción.

124 metros de tubo de concreto de 18".

247.30 metros cúbicos de concreto 1:3:5 sin refuerzo para los bastiones del puente sobre el río San Rafael.

5.20 metros cúbicos de concreto 1:2:4 reforzado para la loza del puente sobre el río San Isidro.

13.500 metros cuadrados, o sean tres kilómetros de cascote que faltaban para terminar el trayecto a La Marina.

Se construyó además un puente de hierro sobre el río San Rafael.

Este puente tiene doce metros de largo y aún no se le ha hecho la loza, pero el Contratista señor Rojas para hacer la pasada le puso tabloncillo.

De acuerdo con los precios unitarios han sido pagados al Contratista, por los trabajos enumerados, la suma de ciento sesenta y seis mil setecientos cinco colones, veinte céntimos (¢ 166,705.20).

En el contrato con el señor Juan Rafael Rojas, se estipula únicamente construcción de carretera de cascote, pero creo que para la duración de la misma se le debería poner una capa de asfalto, pues en esa región llueve mucho y además hay gran tránsito de carretas, causas por las cuales la carretera se destrozaría en muy poco tiempo, causando perjuicios a la gran región que esta vía habilita, y además no sería casi de utilidad la carretera que se proyecta construir, o se está construyendo de La Marina a Pital.

Esta carretera ha sido muy bien construída, ya que el Contratista señor Rojas, se ha empeñado en que así fuera, esforzándose en hacer bien todos los trabajos y aun no cobrando ciertos trabajos de mantenimiento.

Edificios escolares

construídos o terminados

en la presente Administración



En Sabanilla de Montes de Oca se está construyendo actualmente este cómodo edificio escolar.

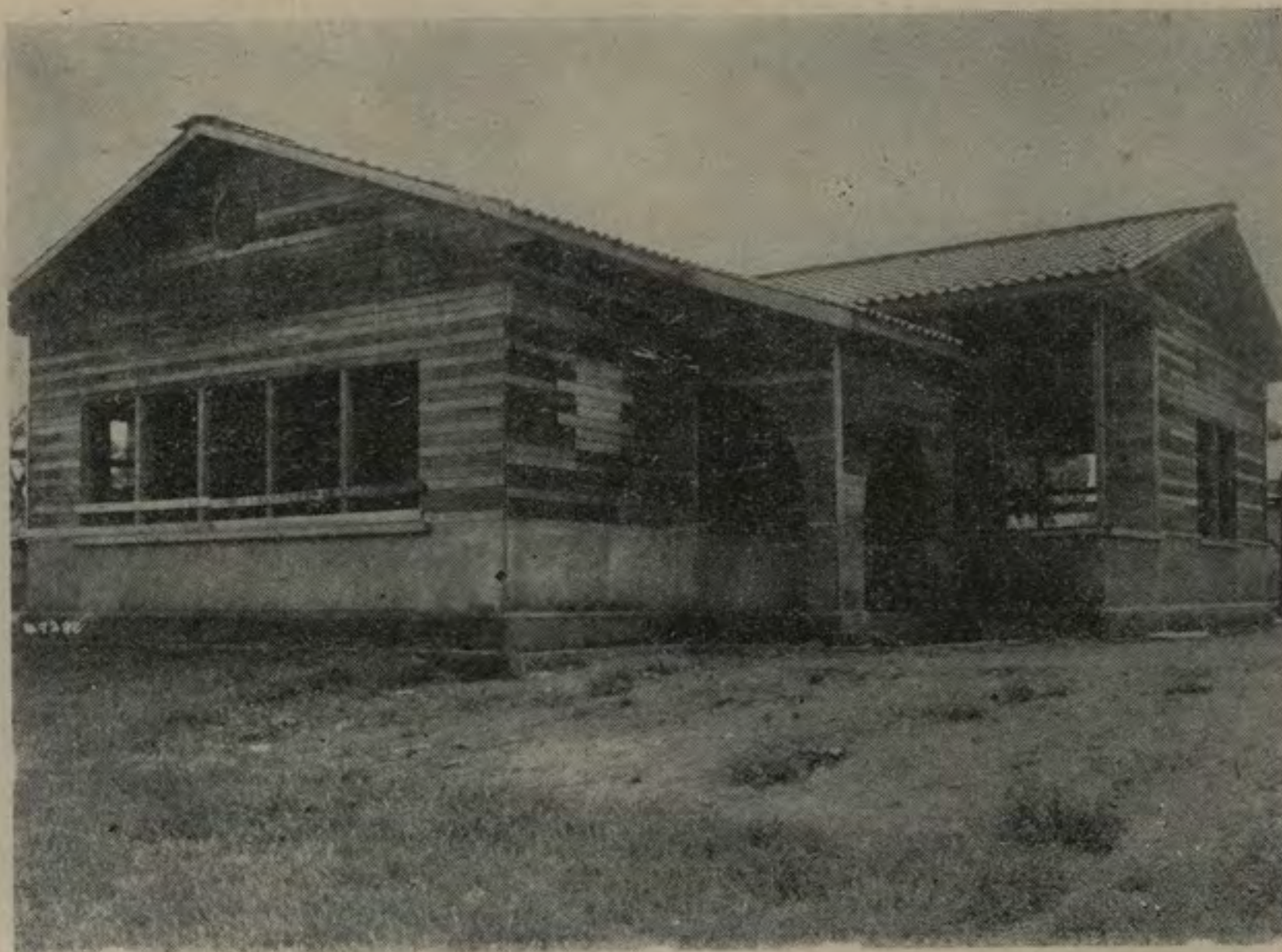


Escuela del caserío La Palma del distrito de San Jerónimo del cantón de Moravia.

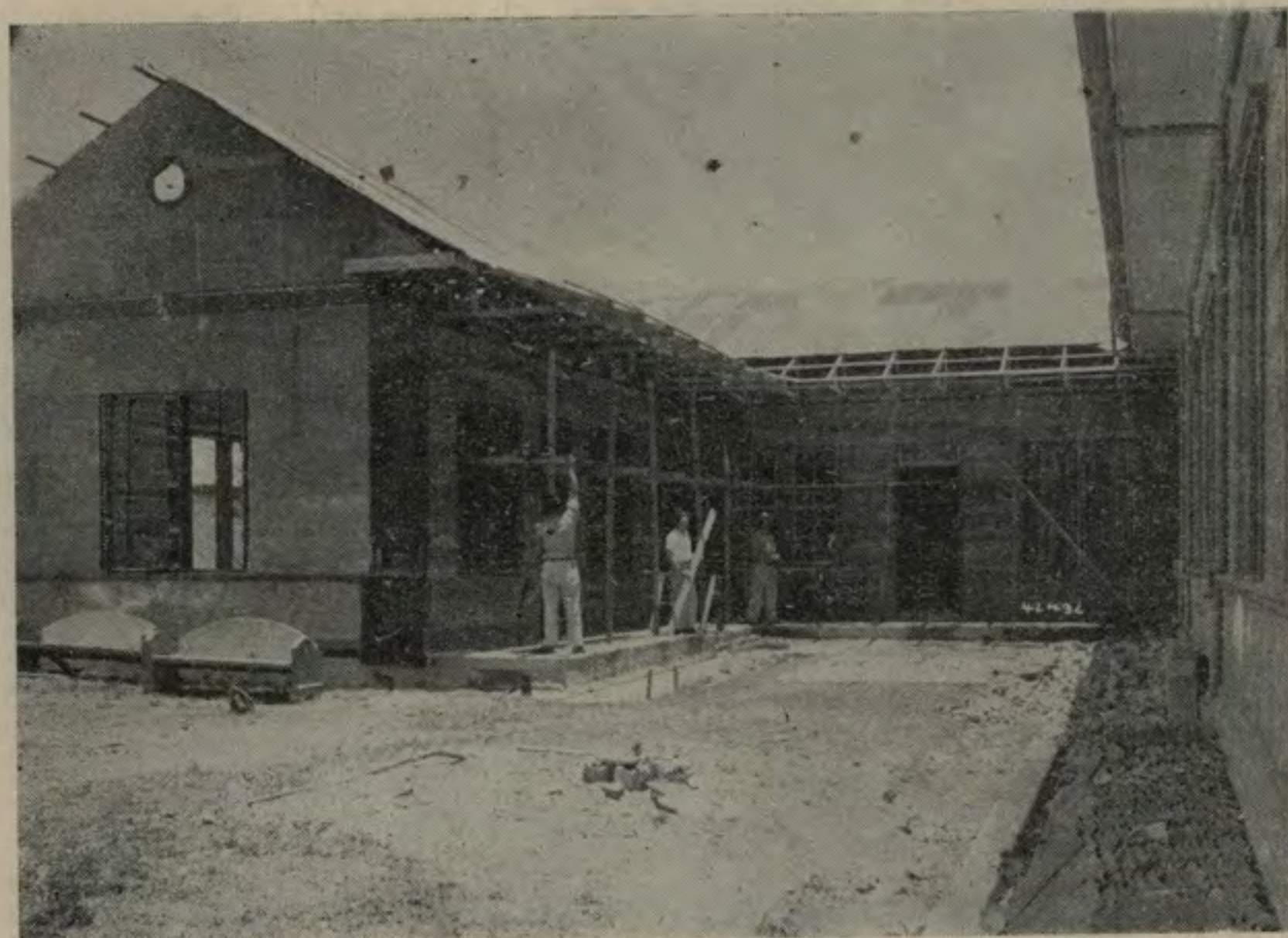
Edificios escolares

construídos o terminados

en la presente Administración



Escuela en Sarchí Norte de Grecia, en construcción.



Pabellón agregado a la escuela Esmeralda Oreamuno en el Tejar, cantón de El Guarco, en Cartago.



En Cerrillos o sea San Miguel de Turrúcares se ha construido esta sencilla y elegante escuela.

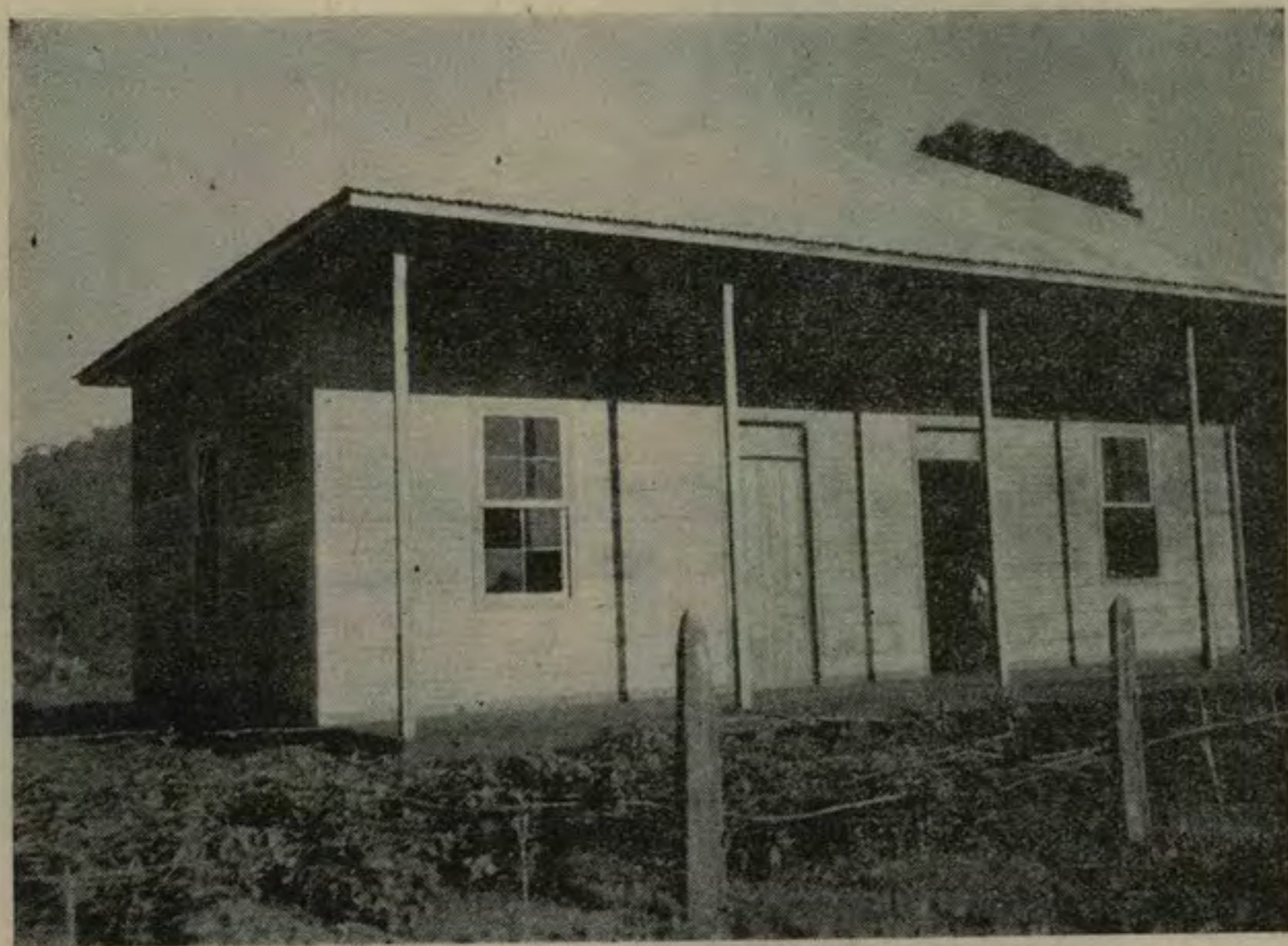
Edificios escolares

construidos o terminados

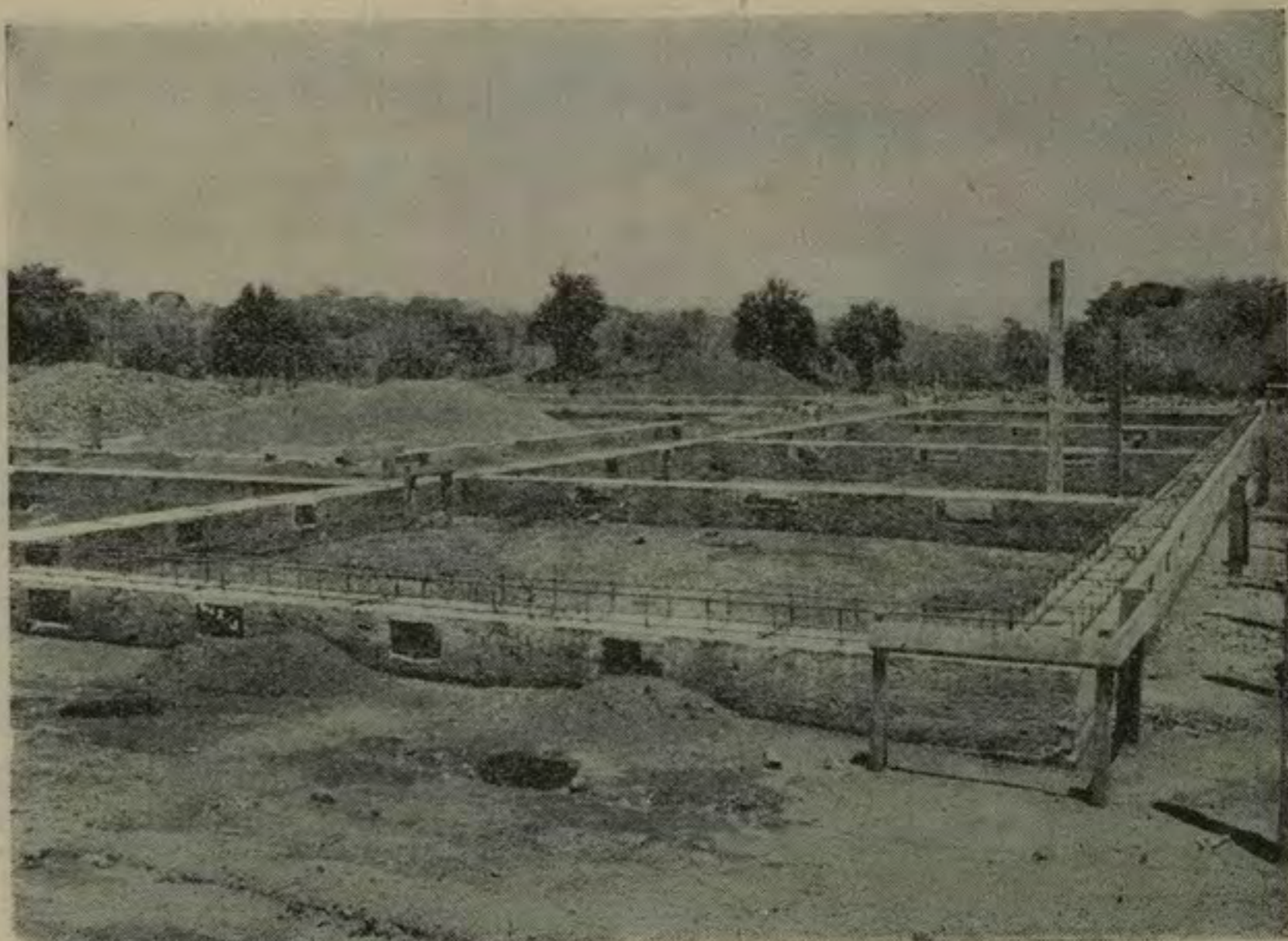
en la presente Administración



Escuela de Los Angeles de
San Rafael de Heredia.



Escuela en Río Blanco de
Nicoya.



Planta del edificio en cons-
trucción para la escuela de
la ciudad de Barba.

Contrato celebrado

por la Junta Nacional de Carreteras con el señor José Angel Cordero

Amador en el año de 1944

I.—Nosotros, Ricardo Fernández Peralta, Presidente de la Junta Nacional de Carreteras, debidamente autorizado por la misma, por una parte, y por la otra, José Angel Cordero Amador, cédula N^o 6811, mayor, casado, vecino de la ciudad de Cartago, hemos convenido en la celebración del siguiente contrato:

I.—El señor Cordero Amador, quien se llamará en adelante el Contratista, se compromete a construir un muro de retención 300 metros antes de llegar al puente de Navarro y a transportar y montar un puente colgante de 70 metros de luz, que se denominará "Tapantí Nuevo", en sustitución del que actualmente existe sobre el río Reventazón en la carretera Tapantí-Paráíso, de acuerdo con los planos elaborados al efecto por el Ingeniero Jefe de Puentes y aprobados por el Ingeniero Jefe de la Junta. El Contratista entregará el puente listo para el servicio y debidamente pintado. Además construirá un aproche de concreto en 4 tramos, con un largo total de 19 metros, según planos elaborados por el Ingeniero Jefe de Puentes y aprobados por el Ingeniero Jefe de la Junta.

II.—La Junta Nacional de Carreteras fabricará en el Taller de Obras Públicas, la superestructura del tramo colgante que entregará, en dicho taller, junto con todos los materiales propios de la misma, excepción hecha de la pintura.

La Junta pagará al Contratista por los trabajos ejecutados, las siguientes sumas y precios unitarios:

Por el traslado del puente, del Taller al lugar del montaje ₡ 3,000.00. Por montaje y remachada del puente y colocación del tabloncillo, ₡ 15,000.00. Por dos manos de pintura sobre el material raspado, empleando alquitrán con cemento y canfín, ₡ 2,500.00. Por metro cúbico de concreto reforzado en la proporción 1:2:4, ₡ 175.00. Por metro cúbico de piedra con mortero en la proporción 1:7, ₡ 100.00.

Los precios unitarios se entenderán en Bonos de Carreteras 6 % 1943 a la par o en efectivo cuando se disponga de él.

III.—El Contratista deberá iniciar la obra, a más tardar, ocho días después de firmado este contrato y terminarla cuatro meses después de haber recibido la superestructura del tramo colgante.

IV.—El Contratista garantiza los daños y perjuicios que fueren ocasionados por incumplimiento de este contrato, con la deducción del 10 % de sus cuentas presentadas, hasta completar la suma de cinco mil colones.

V.—El Contratista y no la Junta Nacional de Carreteras, será el responsable por cualquier accidente de trabajo que ocurriere a sus empleados, operarios, peones, etc., ocupados en la obra por lo cual queda obligado a asegurar todo su personal y a comunicar a la Junta el número de la póliza de seguro respectiva al iniciar la obra.—*Ricardo Fernández Peralta*, Presidente de la Junta Nacional de Carreteras.—*J. A. Cordero Amador*, Contratista.

Informe de la Auditoría General de Fomento

San José, 20 de abril de 1945.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Cumplimentando su muy atento oficio N° 2956 de fecha 3 de los corrientes, respecto a las labores de esta Auditoría durante el año 1944 para efectos de la Memoria de Fomento de ese año, me es muy grato informar a Ud. que ellas se han desarrollado de manera satisfactoria.

Tanto la tramitación de cuentas como la de planillas se hizo con la oportunidad debida, dándole a tan importante y delicado cometido la atención requerida. Con cargo al Presupuesto se acordó el pago de 1770 cuentas, habiéndose confeccionado para el pago de éstas y de las planillas semanales 502 resúmenes.

Para ser pagadas con los Fondos Especiales que a la orden de la Secretaría se depositan en las respectivas cuentas en el Banco de Costa Rica, se giraron 526 cheques. Me permito acompañar a la presente un cuadro demostrativo del movimiento de dichos Fondos Especiales durante ese año, con los siguientes totales:

Saldo al 1º de enero de 1944 ..	₡	104,110.50
Entradas		245,639.76
	₡	349,750.26
Salidas		284,475.77
Saldos en 31 de diciembre 1944	₡	65,274.49
	=====	

Tales cifras denotan la importancia del trabajo que en este particular ha desempeñado esta oficina.

En cuanto a la parte de Contabilidad, la oficina correspondiente de esta Auditoría ha presentado el informe del año 1944, que obra en su poder, trabajo muy extenso y cuidadoso que es el resultado de un año de intensa labor, que comprende los balances de los libros principales y auxiliares; en la parte de estadística las inversiones hechas en todas las obras en el país, por provincias, con los correspondientes resúmenes, y finalmente los inventarios de las diferentes bodegas.

El total invertido en obras y gastos generales ascendió a la suma de ₡ 7.597,703.28, distribuido así: mano de obra, ₡ 5.127,817.15, y materiales, ₡ 2.469,886.13.

El señor Jefe de la Contabilidad en la nota de presentación del informe se refiere al curso seguido en la tramitación de las facturas. Considero, de acuerdo con la sugestión que hace, que debe establecerse el siguiente procedimiento, no sólo para abreviar el tiempo de la tramitación, sino para un mayor control sobre el particular: 1º—Firma del encargado que recibe el material o del Jefe de Bodega; 2º—Intervención en la contabilidad; 3º—Envío a la Auditoría General para control y aprobación por la Secretaría y la Dirección General; 4º—Envío a la Sección de Compras de Hacienda, devolviendo ésta nuevamente a la Auditoría de Fomento para confección del acuerdo de pago.

Otro aspecto también contemplado es el de las cuentas por pasajes y fletes del Ferrocarril del Norte, que son enviadas por la Empresa directamente a la Contabilidad Nacional, en una cantidad global que comprende todos los cargos hechos al Gobierno, de manera que se ignora a cuánto alcanza lo que corresponde a Fomento, y no se puede hacer la distribución de esos gastos entre los trabajos afectados. Para terminar con esta anomalía y tendiendo al perfeccionamiento de nuestro sistema de contabilidad daré los pasos necesarios para que el Ferrocarril o la Contabilidad Nacional nos envíen un detalle mensual de esas partidas.

Como en la estadística las cuentas alcanzan un número superior a 1.000, es de suma importancia para la exactitud que el trabajo requiere observar la mayor claridad posible en el título de cada una de ellas, máxime cuando en nuestro país es muy corriente encontrar seis o más lugares que tienen igual denominación. Si en las órdenes de despacho de materiales o en las cuentas no se hace indicación precisa del nombre de la obra, fácilmente esto podría dar pie para equivocaciones en los cargos que hace la contabilidad. Cita el señor Jefe de esa oficina el caso de una orden por materiales, hecha conforme al oficio recibido, que decía: Cárguese al puente San Carlos y el valor anotado se llevó a una cuenta con ese nombre en la provincia de Alajuela. Luego hubo de conocerse que ese puente estaba en jurisdicción de la provincia de San José, en el cantón de Tarrazú, siendo su verdadero nombre "Puente San Rafael", en San Carlos de Tarrazú. Y el anterior no es un caso aislado. Con frecuencia se suscitan dudas en cuanto a la ubicación exacta de las obras, y sólo el hecho de hacer las averiguaciones resta a los empleados de la contabilidad bastante tiempo, lo cual podría evitarse si en cada oficio, en las planillas o en las facturas, se tuviera el cuidado de dar las indicaciones completas, tanto el nombre, como el lugar y la provincia en que se encuentra la obra.

Por la importancia de la contabilidad, tanto en el aspecto informativo como en el de control, creo muy conveniente que la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes al iniciar un trabajo de reparación o construcción, comunique a esta Auditoría para información de la contabilidad: el nombre y clase de trabajo y la ubicación (lugar, cantón y provincia.)

Son estos, pues, los puntos más salientes que, junto con otros asuntos de tramitación diaria que sería prolijo enumerar, constituyen la labor a cargo de esta oficina.

Réstame solamente expresar unas palabras de agradecimiento para los empleados dependientes de esta Auditoría por su entusiasmo y dedicación que han hecho posible el buen resultado alcanzado, y a los jefes de los otros departamentos cuya colaboración amplia ha contribuido al cabal cumplimiento de nuestro cometido.

Con la mayor consideración, me es grato suscribirme del señor Secretario de Estado, como su muy atento y seguro servidor,

ALBERTO SAENZ O.
Auditor General de Fomento

Obras de ornato

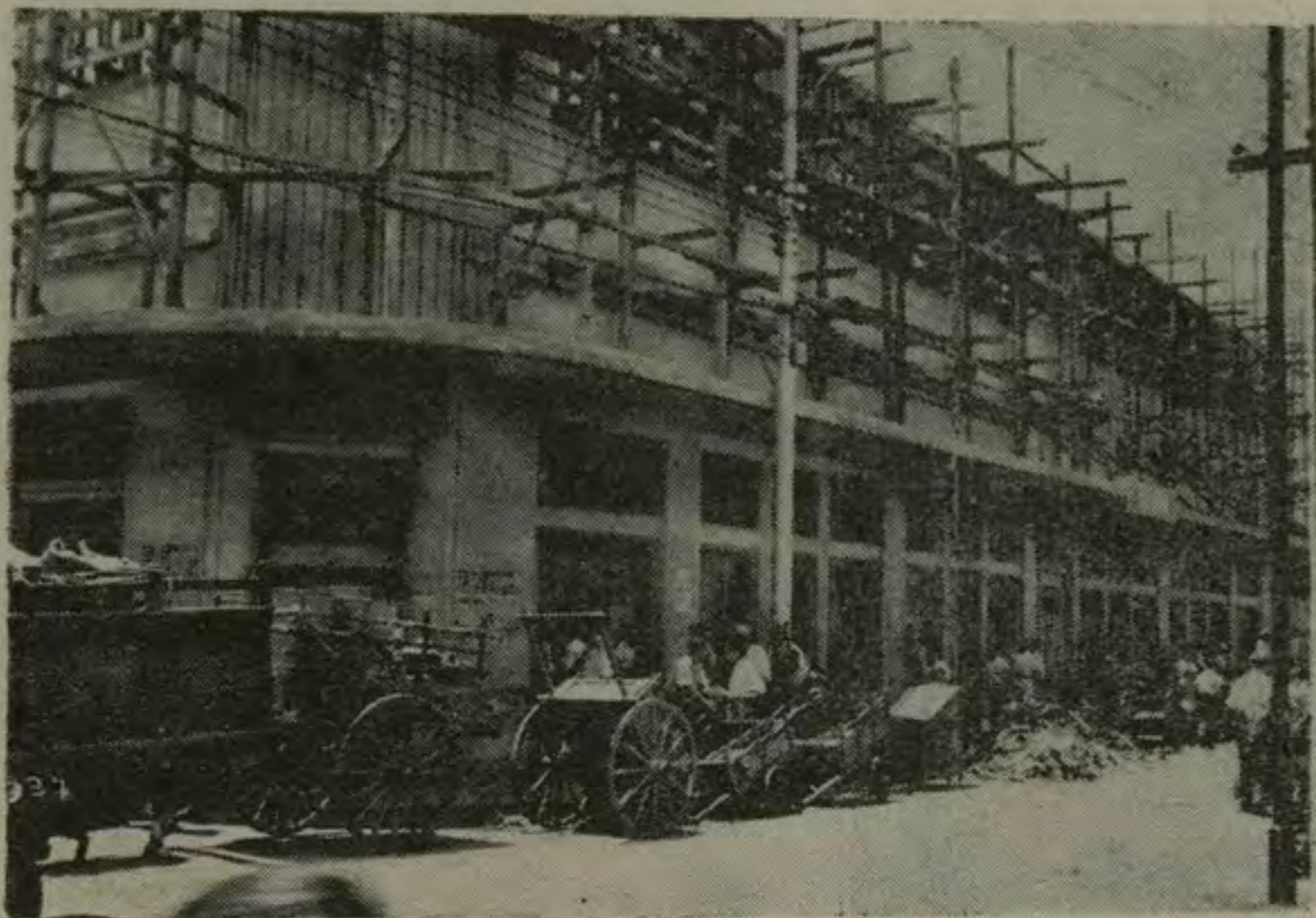
y de utilidad pública

realizadas en la presente

Administracion



En el Parque Central de San José este kiosko, estrenado este año, es prueba fehaciente del empeño del Gobierno por terminar cuanto antes las obras antes iniciadas.



El actual Gobierno está empeñado en que la capital cuente, y pronto, con un Mercado Municipal digno de la primera ciudad de la República.



En el camino de Villa Quesada a La Marina (cantón de San Carlos) quedó terminada esta indispensable alcantarilla.





Carretera Villa Quesada-La Marina (cantón de San Carlos). Puente sobre el río San Rafael.

Carreteras

construídas o reparadas

durante la actual

Administración



Trocha abierta en la carretera en construcción Villa Quesada-Florencia (cantón de San Carlos.)



Una gráfica de la carretera a Villa Quesada (cantón de San Carlos), con pavimento de asfalto frío.



Informe del Taller de Obras Públicas

Administración General

San José, 24 de enero de 1945.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

S. D.

Me es muy grato remitirle adjunto, para su digno conocimiento, el informe sobre los diferentes trabajos llevados a cabo por los departamentos de este Taller durante el año 1944.

Intensa desde todos los puntos de vista fué la labor realizada por estos talleres durante el año último, ya que a pesar de la carencia de materiales que en esta dependencia son indispensables, en todos los casos se ha tratado de dar el máximo de cumplimiento.

En cuanto a otros informes, como inventario de materiales, mobiliario de los talleres, balance de prueba al 31 de diciembre y sumas obtenidas de las distintas partidas del Presupuesto para los diversos trabajos ejecutados, se los suministraré tan pronto el Departamento de la Contabilidad termine el inventario que está llevando a cabo.

En cuanto al movimiento habido en las bodegas de Obras Públicas y Carreteras, Departamento de Patio y Departamento de Control de Maquinarias, Herramientas y Llantas, en una forma breve se lo detallo a continuación, no omitiendo manifestarle que cualquier comprobante que al respecto fuere necesario, aparecerá en los archivos que en cada departamento se lleva. En cuanto a la existencia de cada bodega, ya en el inventario que la contabilidad presente, si aparecerán estos datos en su debida forma.

Del movimiento de la Bodega de Maderas me permito enviarle un cuadro demostrativo que se ha servido suministrarme el señor Jefe de dicho Departamento, en el cual usted podrá notar la existencia habida el 3 de julio de 1944, fecha en que se hizo inventario, las entradas y salidas, en varas y pulgadas, y la existencia al 31 de diciembre.

DEPARTAMENTO DE CONTROL DE MAQUINARIAS, HERRAMIENTAS Y LLANTAS

Control de Maquinarias.—Se registraron con nuevo número de empresa 30 unidades, en la forma siguiente: 6 aplanadoras, 1 batidor asfalto frío, 2 batidoras, 1 bomba de mano para el despacho de gasolina, 3 camiones, 1 cuña, 2 compresores, 1 Dempters, 1 quebrador portatil, 1 quebrador, 3 tractores, 2 tecles, 1 perforadora para tubo de cañería y 5 vagonetas.

Control de Llantas.—Se recibieron por compra a la Compañía R. E. Mills 1389 llantas usadas, las cuales por falta de una bodega especial se almacenaron en la Bodega La Granja, Secciones de Puentes, Obras Públicas y Carreteras y en la Bodega del Plantel de Pavimentación. De ellas se han entregado 584, correspondiendo al Ferrocarril Eléctrico al Pacífico 317, a la Junta de Defensa Económica 140, y a diversos carros de Fomento 137. Al Ferrocarril Eléctrico al

Pacífico se le entregaron, además de las enumeradas, 47 del Departamento de Patio que entregó en estado inservible, lo cual da un total para el Ferrocarril de 364 llantas.

Control de Herramientas.—Se llevan 334 cuentas, dando movimiento en ellas a todos los inventarios que envían los Contralores o Encargados de trabajos mensualmente, y a los reportes que diariamente recibe de las bodegas de este Taller.

Departamento de Patio.—Cuadro detallado de los despachos de herramientas, materiales y demás enseres a los diferentes trabajos del Supremo Gobierno.

Edificios nacionales	1287 viajes
Carreteras	605 "
Puentes	303 "
Cañerías	218 "
Caminos	139 "
Parques	89 "
Alcantarillas	40 "
Calles y aceras	69 "
Departamento de Agricultura .	52 "
Acarreo varios	208 "
Total de viajes	3010

Estos materiales han sido acarreados con siete camiones con que cuenta el Departamento de Patio, por lo que se verá el excesivo rendimiento de trabajo durante el período comprendido entre el 1º de junio al 31 de diciembre del año anterior.

Bodega de Obras Públicas.—De julio a diciembre de 1944 se movilizaron en esta bodega 220 facturas con destino a diversas obras y suplidas por las siguientes casas comerciales: J. Alvarez y Cía., Víctor Julio Arias, Ferretería Benavides, Cooperativa Eléctrica, Alfredo Esquivel e Hijos, Ferretera del Pacífico, Tomás Fernández F., Gamboa y Thompson, Botica de Mariano Jiménez, Adela v. de Jiménez, Efraím Jiménez, Koberg S. A., Toscano Luconi, Limon Trading Cº, Eric C. Murray S. A., Bodega Madrigal S. A., Miguel Macaya y Cía., Javier Montoya, Eduardo Masey, Nieto y Cía., Tienda Perera, H. Rubinstein, Carlos Luis Reyes, F. Reimers, Ferretería Rodríguez S. A., Reformatorio de San Dimas, José Rodríguez Solís, Adolfo Sáenz G., Almacén Segovia S. A., y Uribe & Pagés.

Hubo 232 bonificaciones hechas a diferentes departamentos del Taller de Obras Públicas por varios trabajos efectuados. Se tramitaron 883 órdenes por salidas de materiales para los distintos trabajos que Fomento está llevando a cabo.

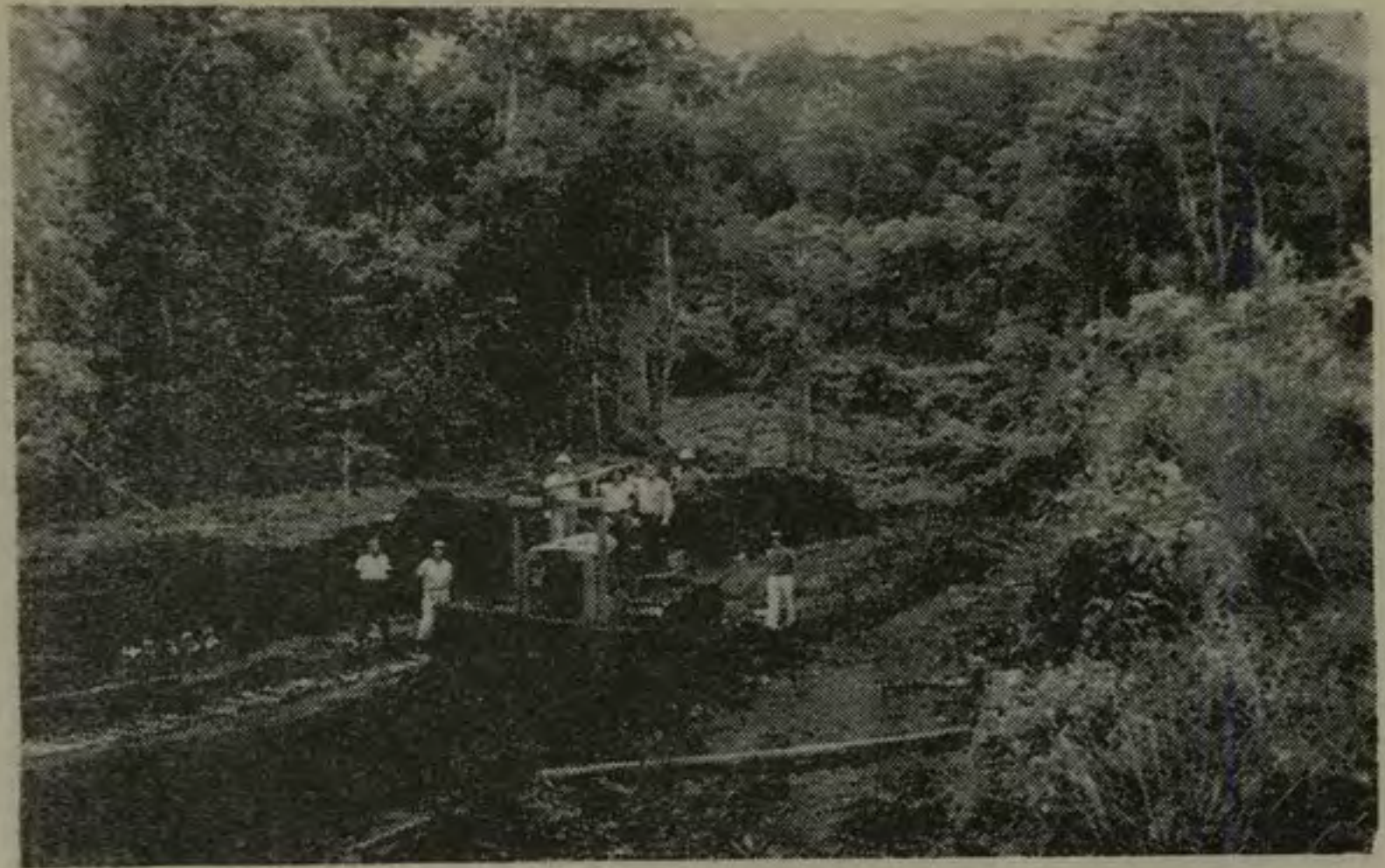
Bodega de Carreteras.—Del 9 de mayo al 31 de diciembre el movimiento de esta bodega fué bastante grande como podrá darse cuenta en el presente informe. Dicho movimiento aumentó en gran parte con los trabajos que el Gobierno tomó por su cuenta y que antes estaban en manos de contratistas. Lo mismo se

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Apertura de la trocha en la
carretera La Marina - Aguas
Zarcas (cantón de San
Carlos.)



Carretera Aguas Zarcas-Alta-
mira (cantón de San Carlos.)



Carretera Aguas Zarcas-Pital
(cantón de San Carlos.)

puede decir del movimiento de la gasolina que también se encuentra bajo el control de esta bodega. El movimiento de esta bodega durante ese lapso es como sigue:

Gasolina y alcohol.—Órdenes despachadas de gasolina 2312, con 38.047 galones; órdenes despachadas de alcohol 228, con 1.744 galones.

Entradas

Facturas de compras de materiales	101
Recibido de Departamentos del Taller de Obras Públicas y devoluciones de varios trabajos. (Bonificaciones)	316
Facturas por gasolina	34
Facturas por alcohol	4
Total	455

Salidas

Carreteras	266
Camino	72
Puentes	81
Alcantarillas	5
Calles	26
Cañerías	64
Edificios nacionales	91
Departamentos Taller Obras Públicas y reparación maquinarias	1388
Varios trabajos	29
Ventas	1
Total de órdenes despachadas	2023

El movimiento de la Bodega La Granja y del Plantel de Pavimentación, que también ha sido numeroso, no va anotado detalladamente en este informe, por ser estos departamentos secciones de las bodegas de Obras Públicas y Carreteras.

En cuanto al Plantel de Pavimentación debo manifestar a usted que si el cemento no se hubiera escaseado tanto, la labor de este departamento hubiera sido intensa, existen en esta oficina un sinnúmero de órdenes por tubos de concreto para diferentes trabajos, las cuales no podrán ser cumplimentadas hasta tanto no haya buena cantidad de cemento, ya que este material es indispensable para la realización de los trabajos que en el Plantel se ejecutan.

Esta serie de cuadros o estados dará a usted la idea de la buena marcha de esta dependencia, no omitiendo exponer que en ello han contribuido con su esfuerzo todos mis compañeros, a quienes se debe en gran parte el éxito obtenido durante el año que se acaba de finalizar.

Asimismo debo manifestarle que dada la dificultad de proveernos de materiales en el breve tiempo que demanda la ejecución de las obras a estos talleres encomendadas, y con el fin de no entorpecer el desarrollo de las mismas, en todo momento puse mi mayor cuidado en tratar de reducir lo menos posible el stock de materiales existentes en las bodegas.

Sin otro particular aprovecho la oportunidad para rendir por este medio mis más sinceros agradecimientos a mis superiores, por las muestras de buena voluntad con que se han servido honrarme en las funciones a mí encomendadas.

Con toda consideración, soy del señor Secretario de Fomento, su muy atento y seguro servidor,

GONZALO VOLIO
Administrador General del Taller de Obras Públicas y Anexos

Jefatura Técnica

San José, 12 de diciembre de 1944.

Señor Administrador General de Obras Públicas

Presente

Cumpliendo lo ordenado en su atento oficio número 3897, de 11 de los corrientes, me permito muy respetuosamente adjuntarle a continuación el informe de todos los trabajos efectuados durante el presente año, de los diferentes departamentos bajo mi cargo.

De Ud., atento servidor,

VICTOR M. ALBERTAZZI A.
Jefe Técnico del Taller de Obras Públicas

Departamento de Ebanistería

Valor total de los trabajos efectuados ₡ 62,866.10

Departamento de Reparación de Edificios

Valor total de los trabajos efectuados .. 13,112.00

Departamento de Aprendices de Ebanistería

Valor total de los trabajos efectuados .. 2,270.00

Departamento de Mecánica

Valor total de los trabajos efectuados .. 25,231.00

Departamento Reparación de Máquinas Oficinas

Valor total de los trabajos efectuados (salarios) 11,280.00

Departamento de Mosaicos

Valor total de los trabajos efectuados .. 43,415.65

Departamento de Hojalatería

Valor total de los trabajos efectuados .. 4,036.90

Departamento Eléctrico

Valor total de los trabajos efectuados .. 27,321.00

Valor total de trabajos efectuados ₡ 189,532.65

San José, diciembre de 1944.

Carreteras

construidas o reparadas

durante la actual

Administración



Carretera Villa Quesada - La Marina (cantón de San Carlos). Puente sobre el río San Isidro.



Carretera Villa Quesada - La Marina (cantón de San Carlos.)



Carretera Villa Quesada-Flores (cantón de San Carlos)

Puentes y Carreteras

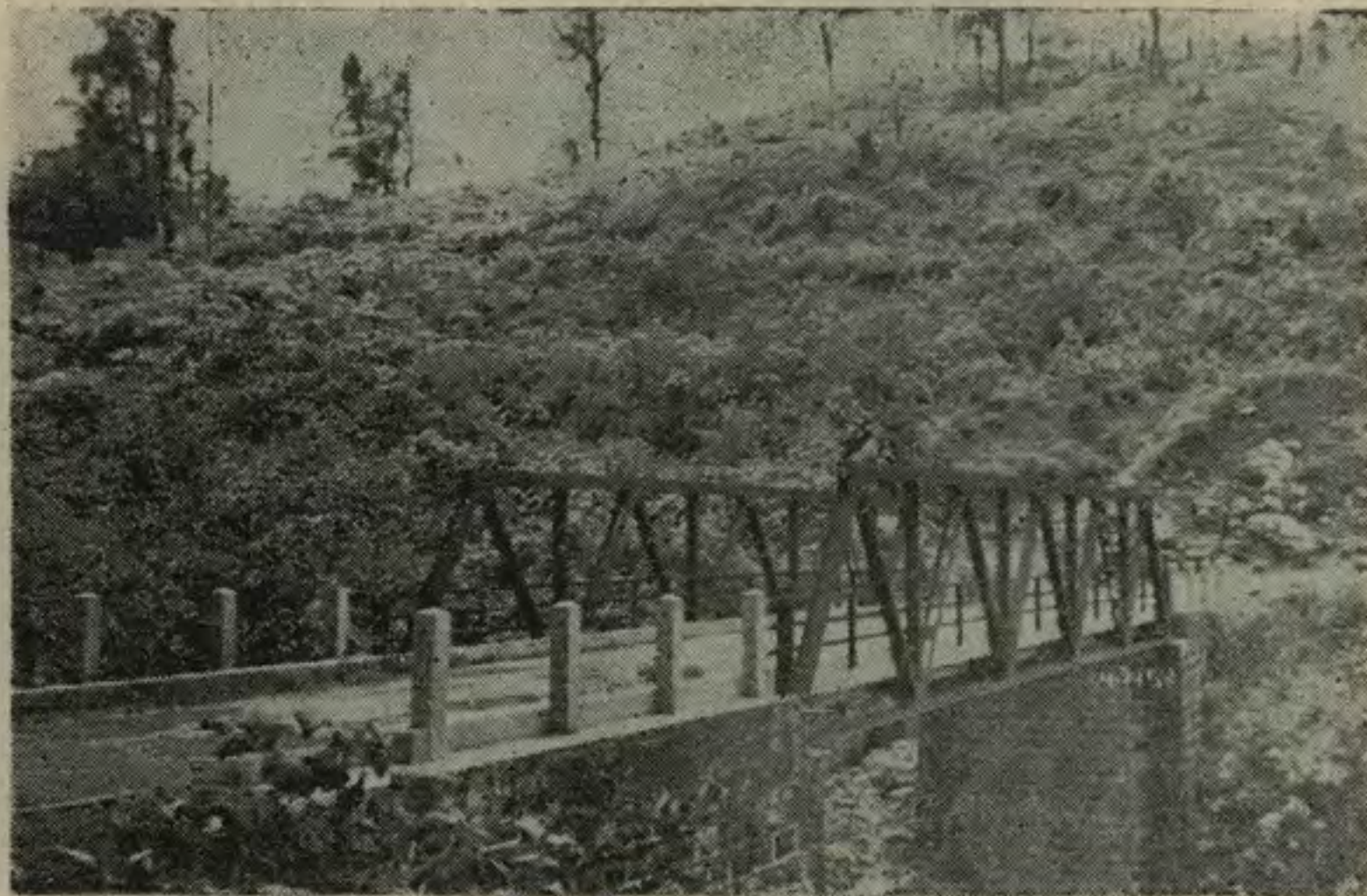
construidas o reparadas

durante la actual

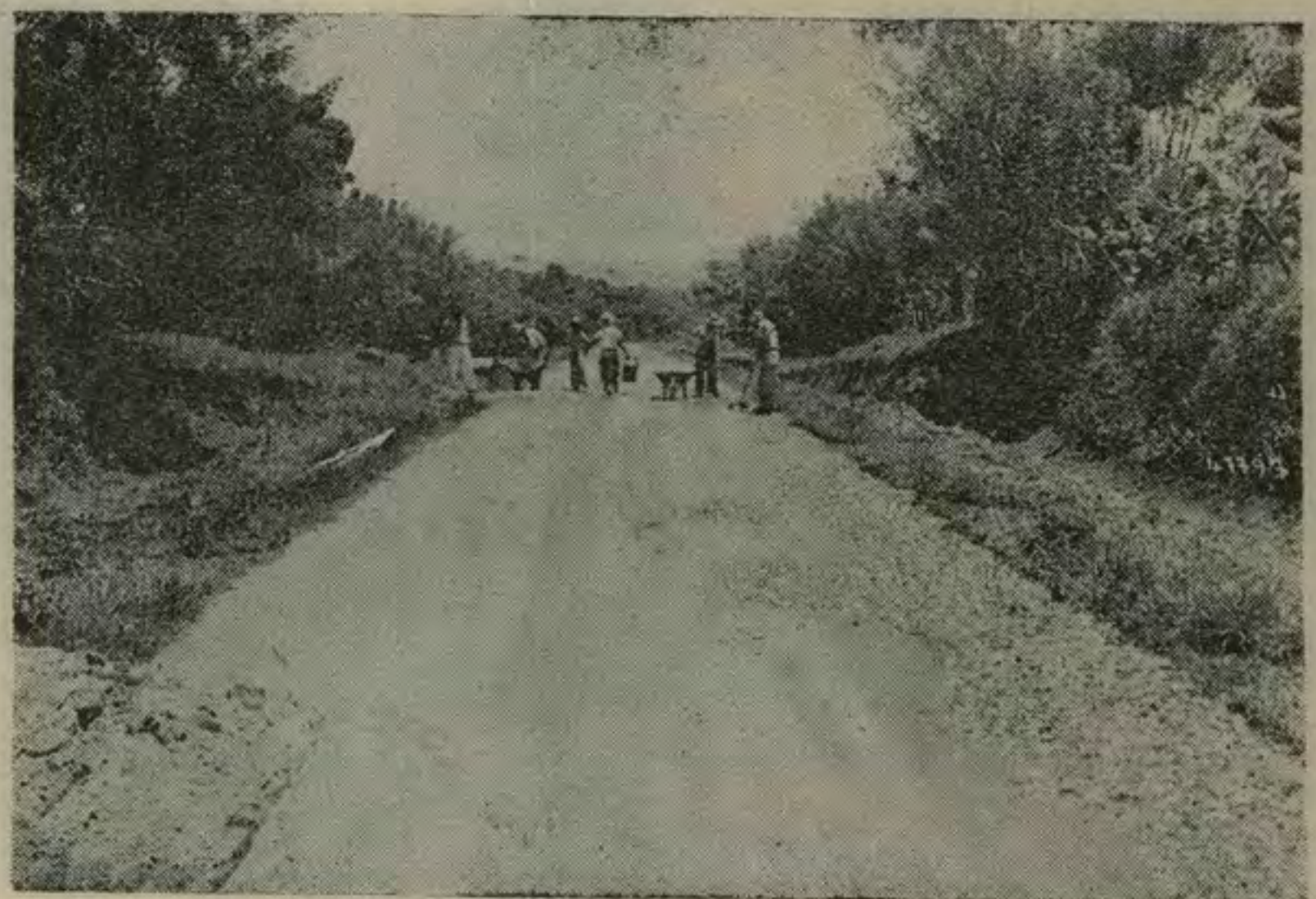
Administración



Puente «Quebrada del Palo»
en la carretera Villa Quesada-
La Marina (cantón de San
Carlos.)



Puente sobre el Río Peje,
carretera a Villa Quesada
(cantón de San Carlos.)



Trabajos de reparación en la
carretera Alajuela-Grecia.

