

MEMORIA

— DE —

FOMENTO

PRESENTADA AL

CONGRESO CONSTITUCIONAL

POR

Enrique Jiménez Núñez

Subsecretario de Estado Encargado del Despacho de Fomento

1910

SAN JOSE, COSTA RICA

TIPOGRAFIA NACIONAL

PARTE EXPOSITIVA

Señores Diputados:

PARTICULARMENTE difíciles han sido las tareas de la Secretaría de mi cargo durante el año fiscal que acaba de transcurrir, á causa de la considerable cantidad de trabajos de impostergable necesidad, que como consecuencia de los temblores de abril y mayo, vinieron á absorber por entero la energía y los recursos del Gobierno.

No era posible pensar entonces en las verdaderas obras de Fomento. Ante todo, era indispensable atender á los edificios públicos, con el objeto de evitar pérdidas mayores, ó de impedir la suspensión de los servicios de la Administración.

Y si á esas circunstancias accidentales se añaden las dificultades por que el Erario atravesaba en aquellos meses, se comprenderá que la labor de la Secretaría de Fomento se encontró necesariamente circunscrita á una esfera de acción muy limitada, que no le permitió desarrollar sus propósitos de impulsar como lo deseaba, el progreso del país.

Fué, pues, indispensable, adoptar un criterio de prudencia para emprender solamente en aquellas obras de perentoria necesidad y de manifiesta utilidad que la Nación reclamaba, á fin de no forzar la situación estrecha del Tesoro.

Del desempeño de las labores ejecutadas podréis formaros idea por la exposición que sigue y documentos anexos que tengo el honor de someter á vuestra ilustrada consideración.

Ferrocarril al Pacífico

(Contrato Knowlton)

De conformidad con los contratos celebrados con el señor W. H. Knowlton, aprobados por decretos de 4 de setiembre de 1908 y 23 de febrero de 1909, la sección de vía entre El Cascajal y El Roble, debió ser concluída y entregada al Gobierno, el día 30 de abril de 1910.

Una serie de dificultades impidieron al señor Knowlton el cumplimiento de esa obligación, dentro del plazo estipulado; y fueron éstas de tal carácter, que el Gobierno, ajustando sus actos á una equidad severa, no podía, en rigor de justicia, aplicar las penas establecidas en el contrato por la demora en la entrega de las obras.

Entre esas dificultades se tomó en consideración, especialmente, la imposibilidad de trasportar materiales y

trabajadores, en diferentes ocasiones y por largo tiempo, debido á la interrupción de algunas de las secciones de vía en explotación entre esta ciudad y El Cascajal, motivadas por la crudeza de las lluvias.

Se estimaron, asimismo, como motivos suficientes para justificar la demora, el aumento excesivo de trabajos sobre la base de los cálculos primitivos, en lo que se refiere á las excavaciones practicadas alrededor de las rocas de Carballo y á la apertura del túnel en ese lugar.

No obstante que á principios de noviembre próximo pasado quedaban algunos trabajos por ejecutar, de los comprendidos dentro de las obligaciones del señor Knowlton, creyó conveniente el Gobierno entrar en arreglos para recibir la obra, á fin de organizar, desde luego, la explotación de esa vía completa, para satisfacer necesidades urgentes reclamadas por los intereses agrícolas y comerciales creados en nuestra zona del Pacífico.

Resultado de esos arreglos es el contrato que se registra entre los anexos de esta Memoria, firmado el 2 de noviembre citado, en virtud del cual el Gobierno se da por recibido de la obra, desde el 21 de octubre próximo anterior, fecha en que, puede decirse, entró el ferrocarril en explotación, hasta su punto terminal del Pacífico.

* * *

El valor total de la sección á que me refiero, entre El Cascajal y El Roble, según contratos, se estipuló en la cantidad de quinientos mil pesos oro americano

(\$ 500,000.00). De ese valor fué deducido el monto de los trabajos pendientes al tiempo de la entrega, ó sea la cantidad de diecisiete mil veinticinco pesos once centavos oro americano (\$ 17,025.11), según detalles contenidos en el convenio de entrega de 2 de noviembre citado. El resto fué cubierto en efectivo, y en pagarés de ocho mil dólares (\$ 8,000.00) cada uno, con vencimientos mensuales, en la forma pactada.

Fué, además, reconocido al señor Knowlton el máximum de veinte mil pesos oro americano (\$ 20,000.00) á que estaba obligado el Gobierno, según contrato de 23 de febrero de 1909, por exceso de costo en los puentes Barranca y Jesús María, sobre las cantidades estipuladas en el convenio primitivo, siendo de advertir que, según las cuentas y detalles presentados, el contratista estimaba ese exceso en la cantidad de veintiocho mil quinientos setenta y dos pesos oro americano (\$ 28,572.00).

Por otra parte, fué pagada al señor Knowlton la cantidad de sesenta y siete mil cincuenta y nueve colones cinco céntimos (C 67,059.05), por los trabajos en el ademe provisional del túnel de Cambalache, los cuales no estaban incluídos dentro del medio millón de dólares en que fué contratada la totalidad de la obra, según se determina en el inciso c) de la cláusula VII del contrato respectivo.

* * *

Entre los trabajos pendientes para el perfeccionamiento de la vía, se consideran de gran importancia los

aproches de los puentes de la Barranca y Jesús María y sobre todo el ademe definitivo del túnel de Cambalache. En lo que á los primeros concierne, se ha dado principio á los trabajos, y en cuanto al segundo, considerada la trascendencia y costo de la obra, se ha demorado la ejecución, en espera de la resolución que deba darse acerca del sistema que mejor convenga adoptar, entre los diferentes propuestos para garantizar la seguridad y duración del ademe.

A este respecto se han hecho serios estudios, y se ha llegado á la conclusión de que el sistema del cemento armado es el que más conviene á nuestros intereses; mas para adoptarlo con una base firme, esta Secretaría espera el resultado de los ensayos que se están practicando actualmente.

La construcción del Ferrocarril al Pacífico constituye un gran esfuerzo del pueblo de Costa Rica y es, á no dudarlo, una de las obras más importantes que ha ejecutado el Gobierno, por el influjo que está llamada á ejercer en el desenvolvimiento de la riqueza pública.

Los resultados de la terminación de esta vía comienzan á palpase con éxito halagador, superando en mucho á lo que era dable esperar. Los sacrificios de la Nación para llevar á cabo esa obra, serán ampliamente compensados.

El Ferrocarril no solamente se mantiene por sí mismo sino que proporciona ya una renta importante al Estado y su influencia en el desarrollo de los intereses comerciales y agrícolas del país, será de una utilidad incalculable

En el informe del Director General de Obras Públicas que figura en el lugar correspondiente, entre los anexos de esta Memoria, se registran algunos datos relacionados con la vía férrea de que me ocupo.

Ferrocarril al Pacífico

(Conservación y explotación)

Durante el curso del año á que me refiero se han terminado, puede decirse, la mayor parte de las reparaciones que habían quedado pendientes en los daños ocasionados por el temporal de 1908, y sólo faltan algunas que por su magnitud no ha sido posible acometer, sin un completo estudio y experiencias preliminares, toda vez que su ejecución demanda fuertes erogaciones, como sucede con la alcantarilla de Las Lapas y el relleno correspondiente.

Las tareas realizadas en lo que á la conservación y reparación de la vía concierne, demuestran una labor bien dirigida por parte de la Administración.

El resultado de ese esfuerzo provechoso se nota en las diferentes secciones de la vía, y lo demuestra el hecho de que durante el curso del año, el tráfico no ha tenido que sufrir interrupción alguna.

Largo sería, y fuera de la índole de esta exposición, entrar á reseñar las diferentes obras practicadas, tales

como la renovación de traviesas, ampliación de relleos, corrección de curvas y balasto de la vía en una gran extensión.

* * *

En la sección de puentes se han ejecutado trabajos de importancia, como lo son los *aproches* de los de la Boca de la Barranca y Jesús María, que quedaron pendientes del contrato Knowlton.

El puente sobre el Río Grande fué raspado y pintado, lo mismo que los de los ríos Ciruelas, Jesús María y Boca de la Barranca.

En este último fué corregido un desnivel de treinta y un milímetros, notado por el Administrador, y además, se colocaron los remaches que había dejado pendientes el señor Knowlton al tiempo de entregar las obras.

En los puentes de Jesús María, Río Grande y Ciruelas, fueron cambiadas las traviesas que se hallaban en mal estado.

Entre otros trabajos de la vía, se han construido 29 alcantarillas pequeñas y se prosigue en esta tarea, hasta completar las 23 que aun faltan.

La de Concepción fué completamente reparada, conforme á un plan bien estudiado para garantizar la eficacia de los trabajos y á este respecto el Administrador del Ferrocarril manifiesta que éstos ofrecen completa seguridad.

* * *

Los edificios de este ferrocarril han sido pintados y mantenidos en buen estado, mediante un asiduo trabajo de reparación como puede observarse, especialmente en los de las estaciones.

Se ha construido un edificio para la estación de Alajuela por ser inadecuado el local que ocupaba; se hizo, además, una estación pequeña en Cebadilla y se dió principio á la de El Roble.

Entre los campamentos, quedan terminados los del Salitral, La Uvita y El Roble, con todos los requisitos aconsejados por los médicos, á fin de garantizar la salubridad de los trabajadores que allí se alojan, en cuanto ha sido posible, dadas las condiciones de aquellos lugares.

De igual manera se está construyendo un campamento en Las Lapas y se harán los demás que sean necesarios para el servicio del ferrocarril.

En la estación de esta ciudad fué construida una bodega, como ampliación de la que existe, para el depósito de útiles y otra en Orotina destinada al acopio de leñas, estando al terminarse una en La Uvita con igual objeto y con capacidad para 600 cordadas.

Para evitar los peligros que ofrecía el desembarque de ganado en San Antonio de Belén fué construido un toril que se ha puesto al servicio.

Durante el curso del presente año será atendida, especialmente, la construcción de la estación de Puntarenas, de acuerdo con los planos levantados. La nueva obra corresponderá á la importancia de la población en cuanto á ornato y comodidades.

* * *

El servicio de tanques para locomotoras ha quedado de tal manera establecido, que no existe ya el peligro de atrasos y dificultades, que se habían presentado antes, á causa de la mala distribución y largas distancias á que se hallaban colocados algunos de esos depósitos.

Entre los trabajos nuevos ejecutados durante el año para la provisión de aguas, en la vía, se cuenta la instalación de un ariete en El Pozón, una bomba en Cambalache y una cañería en El Roble.

* * *

Las malas condiciones en que había quedado la vía, á consecuencia del temporal de 1908 y las obras provisionales y defectuosas que se efectuaron para subsanar los desperfectos producidos, fueron las causas principales del deterioro que en general había sufrido el material rodante.

Como medida urgente del tráfico se imponía, pues,

la reparación de ese material, y al efecto fué aumentado el número de empleados del taller. De esta manera se pudo atender debidamente el trabajo, quedando en su mayor parte las locomotoras y carros en condiciones de prestar buenos servicios.

El material rodante disponible en el ferrocarril no ha sido suficiente para atender las necesidades del servicio, cada vez más crecientes, por el natural desarrollo de la zona habilitada con esta nueva vía de comunicación, y sólo mediante combinaciones que ha sido posible efectuar, armonizando los intereses públicos, se ha hecho una labor provechosa que recomienda á la Administración del Ferrocarril al Pacífico.

Esta deficiencia de material cesará en breve, una vez que sean recibidas las dos locomotoras y carros pedidos al exterior, en cantidad suficiente para las demandas del tráfico.

Durante el curso del año, solamente se aumentó el material rodante con la locomotora n° 10 provista por la casa A. Borsig de Belin. La potencia y economía de combustible de esta máquina permite considerarla como la mejor que posee el ferrocarril.

* * *

La acción del tiempo y del uso durante 28 años, son causas del lamentable estado en que se encuentra la sección del ramal de Esparta, comprendida entre El Roble

y aquella ciudad. Durante ese lapso no se han efectuado reparaciones fundamentales en la vía; la tarea se ha limitado únicamente á los trabajos corrientes de mantenimiento para evitar la paralización del tráfico.

La vía en el trayecto á que me refiero necesita un cambio total de rieles, reposición del balaste, corrección de gradientes y otros trabajos que en conjunto constituyen una reconstrucción general. Y conviene, por lo tanto, considerar el asunto para resolver lo más conveniente en armonía con los intereses del Estado y los de la ciudad de Esparta.

El puente de la Barranca, situado en ese ramal, no ofrece el peligro que se le ha querido atribuir. Aunque es verdad que la cortina del Este ha sufrido algunos desperfectos en su base por la acción del agua, la reparación no ofrece dificultades y será ejecutada en breve plazo.

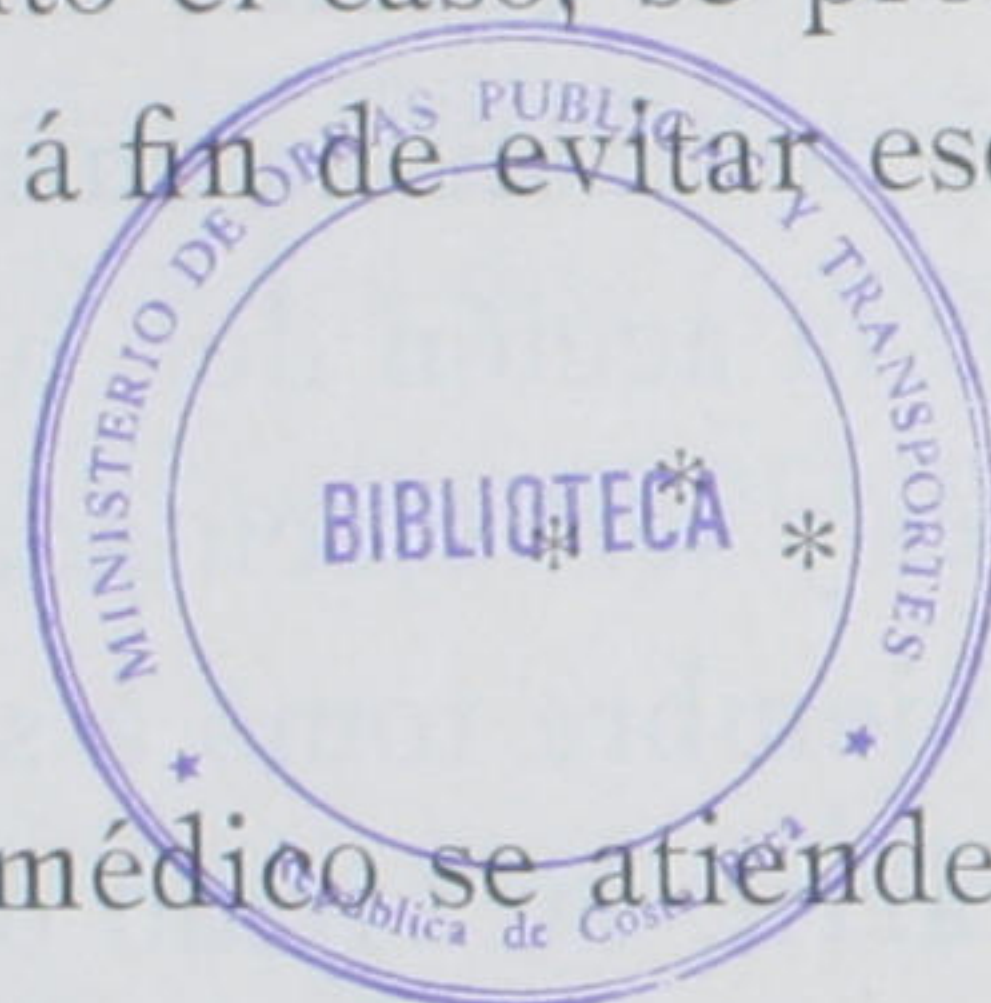
A principios de noviembre tomó á su cargo la Administración del Ferrocarril, en virtud de los arreglos á que me he referido, la prosecución de los trabajos pendientes del contrato Knowlton.

Además de los *aproches* de los puentes de la Barranca y Jesús María y del ademe del túnel de Cambalache de que se ha hecho mención, merece atención especial el trabajo que requiere el perfeccionamiento de los cortes de la roca de Carballo, para evitar los peligros que para los pasajeros y la vía pueden ofrecer la gran altura, el poco talud y el corte irregular ejecutado, lleno de asperezas. Estos peligros no parecen, sin embargo, ser muy grandes, si se tiene en cuenta que en el tiempo

verdaderamente peligroso ó sea durante la ejecución de los trabajos, solamente se ocasionaron ligeros golpes á algunas personas, sin consecuencias que pudieran ser apreciadas.

Pero si en la roca no se necesita de una acción inmediata, en cambio es de urgencia la construcción del tajamar en esa sección, porque la vía está expuesta constantemente á ser destruida por los golpes de las mareas que allí son muy sensibles, especialmente durante los meses de marzo y octubre.

Se han efectuado varios ensayos para determinar el trabajo que más convenga, en cuanto á costo y eficacia, y una vez resuelto el caso, se procederá con toda la actividad necesaria, á fin de evitar ese peligro.



El servicio médico se atiende debidamente, sin omitir diligencia alguna para asegurar la salubridad de los trabajadores en las zonas malsanas en donde generalmente tienen que operar, y ha sido necesario sostener una lucha verdadera para llevar á la práctica las medidas higiénicas necesarias, en los diversos campamentos establecidos.

* * *

Atendidas las reiteradas solicitudes de algunos interesados para facilitar en el ferrocarril el transporte de la carga que existía en Puntarenas á principios de septiembre próximo pasado, en cantidad de 1500 toneladas,

y las dificultades de hacer ese transporte por otro medio, y con motivo de no estar aún entregada en aquella época la sección de vía contratada con el señor Knowlton, el Administrador del Ferrocarril celebró un convenio con dicho señor, dándole una participación del 40 o/o de los productos del flete por el uso de la línea férrea entre Cascajal y El Roble.

Esta negociación produjo al Gobierno una entrada de ₡ 17,000.00 que figuran entre los ingresos del Ferrocarril, de que adelante se hablará.

* * *

Con el establecimiento del tráfico directo á Puntarenas fué preciso introducir algunas reformas á la tarifa de transportes del Ferrocarril, después de detenido estudio, para armonizar en lo posible los intereses del Gobierno y los del público.

En asunto tan complejo no ha pretendido decir el Gobierno la última palabra, y observa con atención los resultados de la tarifa en vigencia, para introducir todas aquellas reformas que el curso de las operaciones indique, dentro de un criterio de la más severa equidad.

* * *

Para terminar este capítulo relacionado con el Ferrocarril al Pacífico, se insertan á continuación los datos

relativos al movimiento de entradas y gastos y algunos estadísticos que permitan formar juicio de la importancia de esta vía.

El total de las entradas durante el año de 1910 en la sección de San José á Orotina fué de ₡ 323,207.01 y el de los gastos de ₡ 316,261.34, dejando por consiguiente una utilidad de ₡ 6,945.00.

Las entradas de ese año superaron á las de 1909 en ₡ 31,536.28 y los gastos en ₡ 34,484.05. Para explicar este exceso, basta saber que solamente en la renovación de traviesas fueron gastados ₡ 58,529.20 en 1910 contra ₡ 11,967.11 de 1909.

En la sección de Esparta á Puntarenas las entradas dieron un total de ₡ 82,903.61 en 1910 y los gastos ascendieron á ₡ 67,321.41, quedando por lo tanto una utilidad de ₡ 15,581.20. Con referencia al año de 1909 las entradas del siguiente aumentaron en ₡ 19,049.92 y los gastos bajaron en cantidad de ₡ 17,745.95.

Esta baja se determina por haber cesado en 1910 los gastos del puente de la Barranca y otros relacionados con el personal de la oficina.

El total de entradas propiamente dicho ó sea el producto del transporte de pasajeros y mercaderías ha llegado, en ambas secciones, á ₡ 406,110.62. La mayor suma que aparece al crédito de la cuenta de explotación, y que asciende á ₡ 44,975.97, proviene de trabajos hechos que han debido imputarse á la construcción del Ferrocarril.

El cuadro siguiente que reproduzco del informe de

la Contabilidad del Ferrocarril, relativo á las dos divisiones de San José á Orotina y Esparta á Puntarenas, da una idea clara del desarrollo de esta Empresa, durante los tres años anteriores.

| Datos | 1908 | 1909 | 1910 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Número de pasajeros trasportados..... | 135,681 | 144,373 | 153,109 |
| — en un kilómetro | 3 697,054 | 3,876,776 | 4,295,200 |
| Promedio del producto obtenido por cada pasajero por kilómetro..... | 0,0354 | 0,0354 | 0,0386 |
| Número de toneladas flete trasportadas..... | 40,451,466 | 44,545,696 | 47,846,355 |
| — en un kilómetro..... | 1622,704,431 | 1645,421,116 | 1710,425,696 |
| Promedio obtenido por cada tonelada de flete por kilómetro | 0,084 | 0,109 | 00,123 |
| Número de kilómetros de tren..... | 186,705 | 152,137 | 133,311 |
| Combustible gastado (tráfico)..... | 84,570,59 | 92,942 92 | 69,768,18 |
| Cargo directo ₡ 50,784,18..... | | | |
| — por avalúo ₡ 19,020,00..... | | | |
| Costo de combustible por kilómetro de tren..... | 0,453 | 0,611 | 0,523 |
| Promedio de distancia recorrida por pasajero en metros | 27,248 | 26,852 | 28,053 |
| — de producto por kilómetro en total de pasajeros | 4,807,45 | 5,109,44 | 5,911,90 |

Ferrocarril de Costa Rica

De los detalles contenidos en el informe del señor Administrador de la Empresa, que se inserta entre los anexos, se observa que durante todo el año han venido sucediéndose derrumbamientos y lavados en diferentes secciones de la vía, aunque no de tanta entidad como los ocurridos en los años anteriores. No obstante eso,

el tráfico se ha mantenido sin enterrupción ninguna, demostrando así una suma de actividades que recomiendan en alto grado á la Administración de la Empresa.

* * *

El Ferrocarril de Costa Rica cuenta actualmente con 349 kilómetros 223 metros de vía en explotación inclusive ramales y desvíos. En el año á que me refiero fueron construídos 983 metros de vía en diferentes desvios para el servicio de los intereses agrícolas y en una pequeña extensión para usos del Gobierno en la ciudad de Limón.

Las líneas se conservan en buen estado y con tal fin ha sido preciso renovar, durante el lapso que abarca este informe, 6,208 rieles y 53,748 traviesas, balastar diferentes secciones y ejecutar otros trabajos que se detallan en el informe á que aludo del señor Administrador de la Empresa.

Solamente las obras de balasto abarcan una extensión total de 35 kilómetros de vía.

* * *

No menos importantes han sido las construcciones de puentes. Se han ejecutado veinte tramos sobre va-

rios de los ríos que atraviesa la línea, con una extensión total de 640 metros 524 m., siendo los más importantes los colocados en la milla 26 y sobre el río Matina, milla 21¼.

En el puente de ese río fueron instalados, asimismo, dos pares de cilindros, de 3m. 047 de diámetro y un par de la misma clase en el puente de Parismina.

Se construyeron nueve bastiones para los puentes Venganza y Piedra de Fuego y se repararon los de Pacuarito, Little Reventazón, Fisch Creek, Porvenir, Bonilla y Turrialba. Además, para seguridad de los puentes Pacuare, Parismina y Fisch Creek, fueron construídos unos muros de retención. Al propio tiempo se rasparon y pintaron 34 puentes que menciona detalladamente el señor Administrador, en su informe anexo.

Otras muchas obras, que sería prolijo enumerar, fueron llevadas á cabo en la sección de puentes, entre otras, la construcción de 5 provisionales sobre los ríos Madre de Dios, Matina, Cimarrones, Fisch Creek y Porvenir.

* * *

Entre los trabajos de alcantarillas, aparece la construcción de 22 de acero, con una extensión total de 98 m. 753, cinco de concreto y una de madera creosotada, y la reparación de los bastiones y muros en número de 35.

* * *

Confirma, además, la importante labor de la Administración del Ferrocarril de Costa Rica durante el año de 1910, el hecho de haber construido 21 edificios para diferentes servicios de la Empresa. Entre ellos merecen mencionarse especialmente, en esta ciudad, el edificio para empleados, de la estación, y el galerón para carros de gasolina; en Cartago la casa para el mandador de la Sección y habitaciones para los empleados; y en Estrada y El Alto, las estaciones para pasajeros.

Por otra parte, la Empresa ha reparado 26 edificios en diferentes secciones de la vía, siendo el trabajo más importante la reconstrucción total de la casa donde están situadas la Administración de la Empresa, en esta ciudad y dependencias de la misma, trabajo de grandes proporciones que representa un esfuerzo estimable por el costo y condiciones de las obras.

* * *

No se hace mención alguna en el informe del señor Administrador, en cuanto al aumento de material rodante, y sólo sí se refiere á la reparación de 17 locomotoras y 297 carros de pasajeros y de carga y á la instalación de enganches automáticos y frenos de aire.

* * *

El Muelle de hierro de Limón, cuya conservación corre á cargo de la Empresa, se ha mantenido en buen estado, mediante los constantes trabajos de reparación que se ejecutan, auxiliados especialmente por dos buzos que al efecto han sido contratados.

* * *

Las entradas del Ferrocarril durante el año á que me refiero ascendieron á \$ 1.916,809.68 oro americano y los gastos de explotación á \$ 1.486,955.97, lo que da una diferencia en favor de las primeras \$ 429,853.71. En el año de 1909 esta diferencia fué en contra, en cantidad de \$ 509.103.09.

En relación con el movimiento de 1909, las entradas superaron en \$ 345,894.75 y los gastos disminuyeron en \$ 593,091.05 en 1910, lo cual determina una situación muy favorable para el último ejercicio.

* * *

En lo que concierne al movimiento del tráfico, para juzgar del estado progresivo de la Empresa, comparándolo con el año anterior, inserto á continuación los datos correspondientes:

| 1910 | 1909 | Diferencia en fa- vor de 1910 | Diferencia en favor de 1909 |
|------------------------------------|------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Pasajeros 557.454 | 524.618 | 32.836 | ..... |
| Exportaciones: | | | |
| Café 13.930.143 Kilos | 9.980.167 Kilos | 3.949.976 Kilos | ..... |
| Exportaciones: | | | |
| Cueros..... 285.784 — | 325.658 — | ..... | 39.874 Kilos |
| Exportación: | | | |
| Bananos 5.640.267 Rcms. | 5.149.494 Rcms. | 490.843 Rcms. | ..... |
| Importaciones: | | | |
| Flete local 43.560.664 Kilos | 40.629.373 Kilos | 2.931.291 Kilos | ..... |
| Encomiendas 1.586.206 — | 1.523.311 — | 62.895 — | ..... |
| Ganado caballar.... 910 Cbzs. | 608 Cbzas. | 302 Cbzs. | ..... |
| Ganado vacuno..... 6.297 — | 819 — | 5.478 | ..... |
| Madera..... 5.488.435 ps.ls. | 3.890.857 ps.ls. | 1.597.578 ps.ls. | ..... |

Las cifras anteriores indican la prosperidad notable de la empresa durante el año á que me refiero.

Northern Railway C^o

(Compañía del Ferrocarril al Norte)

Sensible es, que al referirnos á estas Empresas, año tras año, hayamos de registrar los perjuicios ocasionados por la inclemencia de las lluvias, porque esta situación entraba en gran parte el progreso que es natural esperar del desarrollo de los intereses creados en las ricas zonas de nuestro litoral del Atlántico. La reparación de esos daños exige un buen contingente de brazos y fuertes erogaciones que podrían destinarse á obras nuevas de ensanche y mejoramiento de lo existente.

Durante el curso del año á que aludo, ocurrieron en esta vía férrea algunos derrumbamientos y lavados, aunque el tráfico no sufrió interrupción alguna, debido á la oportunidad con que fueron atendidas las reparaciones del caso.

No obstante esas dificultades, la Empresa ha llevado á cabo algunas mejoras, entre otras, el aumento de la vía en 3 k. 551, lo cual hace subir la cifra total de su extensión á 227 k. 752, incluyendo los ramales y desvíos existentes para los diferentes usos del tráfico.

* * *

Entre los trabajos de reparación de la vía, se cuenta la renovación de 328 rieles y 11,135 durmientes, colocación de balasto en una extensión de 27 km. 495 é instalación de plantillas de acero sobre las traviesas situadas en las curvas entre Blaxon y Moin Junction y entre el estribo de Cuba y la línea "C" de Boston, dando así mayor seguridad á la vía.

* * *

En lo relativo á puentes y alcantarillas, no ha sido menor la tarea de la Empresa.

Sobre el Río Chirripó fué construído uno de 68 m. 577 de largo y además varios de pilotes creosotados, en

las líneas de los lugares llamados Boston y Estribo de Cuba, y al propio tiempo fueron raspados y pintados once puentes, reparados los pilotes en Luisa East y Barmouth East, y sustituidas por traviesas nuevas creosotadas, las que existían en los puentes “Madre, Moin y Cieneguita”.

En cuanto á alcantarillas fueron construídas 6 en Luisa West, y Millas $17\frac{1}{2}$, $23\frac{1}{2}$, $24\frac{3}{4}$, $25\frac{1}{2}$ y en la línea “D” de Boston y reparados los bastiones en las situadas en las millas $16\frac{1}{2}$, $23\frac{1}{2}$ y 25.

* * *

Durante el año á que este informe se contrae, fueron construídos cinco edificios, tres para el servicio de la estación de Zent y los demás para la de Limón; entre éstos, una bodega para aceites con las indicaciones requeridas de seguridad contra incendios, y por lo demás, la Empresa atendió cuidadosamente la reparación general de los edificios y otras dependencias del servicio.

* * *

No ha habido aumento alguno en el material rodante, y á este respecto la Empresa se ha concretado, durante el año, á la buena conservación de lo existente, y entre estos trabajos se cuenta la reparación de 21 loco-

motoras, 14 coches de pasajeros y 457 de carga. Además en 12 carros fueron instalados enganches automáticos y en 20, frenos de aire.

* * *

El muelle de madera, cuya conservación está á cargo de esta Empresa, se atiende debidamente, habiéndose sustituido todos los pilotes que se hallaban en mal estado, forrando los nuevos con láminas metálicas.

* * *

El monto de los productos del Ferrocarril durante el año alcanzó á \$ 561,034.06 oro americano y el de los gastos de conservación y explotación á \$ 307,678.48. Comparadas estas cifras con las correspondientes del año de 1909, dan una diferencia de entradas desfavorable á 1910 de \$ 73.852.03 y una disminución en los gastos, en el mismo año de \$ 481.195.68.

* * *

Para dar cabal idea del movimiento del tráfico en 1910 é importancia de la Empresa, reproduzco á conti-

nuación las cifras que se registran en el informe del señor Administrador, inserto entre los anexos, estableciendo, al propio tiempo, la comparación con los renglones correspondientes del año de 1909.

| | 1910 | 1909 | De más 1910 | De más 1909 |
|-----------------------|------------------|---------------|----------------|-------------|
| Pasajeros. | 46.669 | 5.607 | | 4.938 |
| Exportaciones: | | | | |
| Bananos. | 3.336.719 R. | 4.188.842 R. | .... | 852.123 R. |
| Importaciones: | | | | |
| Flete local. | 14.420.928 K. | 11.175.229 K. | 3245.699 K. | .... |
| Encomiendas. | 156.103 K. | 156.109 K. | .... | 6 K. |
| Ganado Caballar. | 77 Czs. | 18 C. | 59 C. | .... |
| Ganado Vacuno. | 841 — | 221 C. | 619 C. | .... |
| Madera. | 1.298.931 p.l.s. | 918.498 ps. | 380.433 p.l.s. | .... |

Dirección General de Obras Públicas

En este centro están vinculados los intereses que se relacionan con el progreso material del país, y por eso es allí donde principalmente se ha concentrado la atención del Gobierno para impulsar, en cuanto ha sido posible, todas aquellas obras reclamadas por las necesidades públicas, como lo son las vías de comunicación, la construcción y reparación de edificios, la provisión de agua potable á las poblaciones y otras de general interés, sin que haya sido óbice á la acción del Gobierno los crecidos gastos que ha demandado la reparación de los daños ocasionados por los temblores de abril y mayo, así en Cartago como en esta ciudad y demás lugares perjudicados.

* * *

La parte técnica y la supervigilancia de las obras del Ferrocarril al Pacífico, á cargo de la Dirección General de Obras Públicas han tenido, en el año á que me refiero, especial importancia, por los trabajos efectuados, tanto en la vía de explotación, como en la parte contratada con el señor Knowlton.

De estas obras me he ocupado ya en los primeros capítulos de esta parte expositiva, y, por lo tanto, omito detalles de los trabajos efectuados y sólo consigno el hecho importante, señalado por la Dirección General de Obras Públicas, de que el último riel con el cual fué terminada la vía y establecida la comunicación intero-céanica, fué colocado á las 3 y 15 p. m. del 23 de julio de 1910.

* * *

Dificultades de carácter económico, principalmente, habían entrabado en parte la acción del Gobierno en el ramo de Obras Públicas durante los primeros meses del año á que aludo; pero fué necesario hacer un sacrificio ante las exigencias imprescindibles de reparación de los daños causados en los edificios públicos, por los temblores que se iniciaron el 13 de abril de aquel año; más tarde se dió eficaz impulso á las vías de comunicación y otros

trabajos que se detallan prolijamente en el informe anexo del Director General del Ramo.

Los edificios más perjudicados por los temblores fueron los de la Penitenciaría, el Palacio de Justicia, el Ministerio de Guerra, el Colegio Superior de Señoritas y los del Liceo de Costa Rica.

El Hospital de San Juan de Dios fué el primero á que se atendió, facilitando el Gobierno gran cantidad de maderas de las que tenía en depósito en Limón. Con estos materiales se construyeron espaciosas habitaciones á donde se trasladaron provisionalmente los enfermos, mientras se procedía á las reparaciones de las salas del establecimiento.

Se construyeron también galerones en la Plaza de Artillería para el servicio de la Contabilidad Nacional y del Ministerio de la Guerra, cuyo edificio quedó como se ha dicho, seriamente afectado.

Entre las obras de reparación terminadas merecen citarse las del Colegio Superior de Señoritas, del Palacio de Justicia, del Ministerio de la Guerra, del Asilo de Incurables, del ala izquierda de la Penitenciaría, del Cuartel Principal, de la Casa de Paquetes Postales, del Asilo de Refugio y de la base de las estatuas de la fachada del Teatro Nacional, que por no estar debidamente aseguradas se habían corrido un poco del pedestal, único daño, apreciable que recibió este edificio.

Están al terminarse la fachada del Liceo, la reforma del Cuartel de Artillería para ponerlo en línea con el Palacio Nacional y con la acera del Parque de Arti-

llería; el techo y tragaluces de los Archivos Nacionales, varios trabajos en el Registro Civil y se principiaron algunas reparaciones en el edificio del Palacio Nacional.

Entre las construcciones nuevas merecen mencionarse el edificio metálico para la Administración de Aduana de Limón y sus dependencias, que se está erigiendo al lado derecho del muelle de hierro.

En el edificio del Lazareto se han ejecutado por cuenta del Gobierno algunos trabajos importantes, aconsejados por el médico del establecimiento.

En Heredia fué reparado debidamente el edificio que sirve á las oficinas judiciales

En la sección de arquitectura se han hecho diversos estudios y proyectos para edificios en Cartago, Paraíso, Tres Ríos y otros lugares damnificados.

* * *

Desde el 10 de junio, esta Secretaría dispuso la reorganización del servicio de conservación de las carreteras nacionales y al efecto se emprendieron los trabajos en las carreteras y caminos más importantes.

Durante el lapso de que se da cuenta, la suma invertida en esos trabajos, conforme especifica el detalle que dá el informe del Director, ascendió á ₡ 70.092.50. La acción del Gobierno no ha podido limitarse al cuidado de las carreteras nacionales, sino que también ha debido erogar algunas cantidades con cargo á la partida de caminos de la ley de Presupuesto, en otras vías importantes que requerían su atención; me refiero á los gastos he-

chos en el camino de San José á Puriscal; en el de Cartago á Santa María de Dota; en el antiguo carretero de Carrillo; en el de Santa Clara, por el cerro Zurquí; en el de Fraijanes á Sabanilla de Alajuela; en el de Filadelfia á Palmira, y en otros de menor importancia, pero necesarios para impedir la interrupción del tráfico.

La Secretaría de mi cargo, con el propósito de obtener con poco gasto el mayor resultado posible, ha dispuesto que antes de procederse á un trabajo de reparación de caminos, se hagan cuidadosamente los correspondientes estudios y proyectos, bajo un plan económico bien combinado.

De este modo se ha procedido en los caminos de San José al General, vía Carrillo; de Heredia á Santa Clara y de San José al Puriscal.

En el camino de San José á Santa María de Dota y El General, las obras más importantes ejecutadas consisten en dos casas de refugio construidas en el cerro de La Muerte, ambas ya en servicio, si bien una de ellas carece aún de repellos.

Se han acopiado los materiales para la tercera, que será erigida en la parte baja, al otro lado del Cerro Frío.

La conservación de la carretera de San José á Puriscal ha sido encomendada á los respectivos Jefes Políticos, y esa medida ha dado buenos resultados.

El Gobierno continúa bajo este plan metódico la reparación de estos caminos y es de esperar que antes de mucho tiempo veamos los buenos resultados que se apetecen.

* * *

Muy particular dedicación se ha consagrado á la sección de puentes. Las reparaciones efectuadas, muchas de ellas, casi totales, indican el esfuerzo del Gobierno para mantener expeditas las vías de comunicación. En el camino de San José á Carrillo se construyó un puente sobre la quebrada de Las Palmas; se hicieron los bastiones del puente llamado Montañas Rusas, y se cambió el piso á varios otros pequeños puentes de este trayecto.

En la carretera de San José á Aserri se construyen dos puentes con vigas de hierro, se refaccionó otro de mampostería y se construyen cuatro pequeños, cerca de San Juan de Dios. En la carretera de Santa María se construyó uno de madera en la cuesta de Tarrazú, y se refaccionaron los de Candelaria y Tarrazú. En el trayecto de Tarrazú á Santa María se arreglaron tres puentes de madera de bastiones de concreto, entre San Marcos y San Pablo.

En la carretera de Alajuela á Zarcero se refaccionaron tres puentes y queda otro en mal estado, el de Las Pilas, que debe hacerse de nuevo.

De Grecia á Naranjo se repararon los de Vijía, Sarchí y las Trojas.

De Naranjo á Zarcero se refaccionaron los de Barranca y Barranquilla y Río Palmito. Este último fué reconstruido en su totalidad.

Está en ejecución un gran puente de acero en el camino de Murcia á Tucurrique, sobre el Reventazón. Este puente mide 50 metros de ojo y pronto quedará terminado y puesto al servicio público.

Se hacen también importantes refacciones al puente suspendido sobre el mismo río, en el paso de Palomo.

Se han construido, asimismo, el primer puente “isostático”, sobre el Río Pará en Santo Domingo; uno de hierro en Barba, sobre el Río Segundo, y otro del mismo material, sobre el Río Ciruelas en el Barrio de San Jacinto, camino de Alajuela á Grecia. En el camino de San José á Puriscal se están construyendo los puentes sobre los ríos Chiquero y de la Cruz y se está colocando uno de acero en Quebrada Honda, pedido al exterior,

En el Guanacaste y con la intervención directa del Gobernador de aquella provincia, se han ejecutado importantes trabajos de conservación en los puentes del Colorado, El Salto, Paso de Bueyes y Charcón.

En Aguas Zarcas fué reparado el puente de los Negritos; y en el camino de Sarapiquí, reconstruidos los de Río Angel, Santiago, María Aguilar, Cariblanco y Concordia.

Fué, asimismo, reparado, por cuenta del Gobierno, el puente sobre el río San Pablo de Barba.

* * *

Continúa el Gobierno atendiendo con especial esmero las gestiones de los Municipios relativas á dotar

con buenas cañerías y aguas potables sus poblaciones. Previo el estudio de la situación de las aguas, éstas se hacen analizar y después se procede á los trabajos de nivelación, proyectos y presupuestos.

Los trabajos de mayor importancia que en este ramo se ejecutan actualmente, son los de esta capital mediante el contrato celebrado con los señores don José Traube, don Roberto Jiménez é Ingeniero don Nicolás Chavarría, contrato que también incluye la construcción de las cloacas. Durante el curso del año se ha dado notable impulso á las obras, y halaga la esperanza de que ya está cercano el día en que, una vez concluidas, podamos palpar los grandes beneficios que reportarán para la salubridad pública.

En la provincia de Limón se han presentado serias dificultades, á causa de haber sido arrastrado el tubo de conducción por la corriente del Río Banano. En la actualidad el servicio de provisión se hace por medio de una bomba á vapor que impele el agua; pero la cantidad no es suficiente, y se estudia una solución para evitar ese gran trabajo y el gasto que ocasiona.

Se está construyendo la cañería de Juan Viñas, para lo cual ha llegado ya á su lugar el material necesario.

La cañería de Curridabat fué objeto de reformas, para impedir que el agua fuera contaminada en su curso en cuatro puntos, en donde la acequia atravesaba el camino.

En Heredia se terminó la cañería nueva de la ciudad y se cambió el tubo de 6 pulgadas que se había cal-

culado suficiente, por otro de 10, de acero para abastecer ampliamente la ciudad y otros barrios.

Están en construcción las cañerías de San Pablo y San Rafael.

En cuanto á la cañería de Santo Domingo, aunque el material para su construcción está listo, se presentaron allí las mismas dificultades con que se ha tropezado en Limón, debido á la mala situación de los lugares por donde debe colocarse el tubo en la ribera del río Virilla. Se ha pospuesto este proyecto para hacer la captación cerca de donde fué construído el puente "isostático", sobre el río Pará, y de allí se escogerá otra ruta para la instalación de los tubos, salvando de esa manera los inconvenientes á que me refiero. Tan pronto como el estudio quede terminado, se procederá á la construcción.

En Alajuela se reconsideró el proyecto para la nueva conducción de aguas á la ciudad y ensanche de la distribución.

Se ha dado principio á la cañería de Esparta, y está en vía de contratarse la construcción de las cañerías de Chomes y Miramar.

El Gobierno hizo venir el material para la cañería de la Ribera que se acaba de construir, pero los vecinos de San Joaquín se han negado á conceder de su cañería dos litros de agua por segundo para aquel distrito, y en vista de esa dificultad se ha dispuesto hacer otros estudios para aprovechar algunas de las fuentes más cercanas al lugar á fin de obtener la mayor economía. Pronto quedará terminado ese estudio é inmediatamente se eje-

cutarán los trabajos necesarios para la provisión del líquido.

* * *

Los gastos de conservación de los parques nacionales ascendieron á ₡ 7,998-50, inclusive la subvención acordada para el Parque Santamaría en Alajuela. Se ha agregado, también, en este gasto, lo que se ha ejecutado en el nuevo parque del Barrio de Otoya, en donde actualmente se construye una atarjea de cemento reforzado, para aumentar el talud y facilitar la construcción de caminos que den acceso al parque. Este trabajo, al mismo tiempo, corta el litigio pendiente con los señores Romero, Castro hermanos, por daños ocasionados en su acequia con la continuación de la calle lateral del parque.

* * *

En el amueblado de los edificios públicos el gasto alcanzó á la suma de ₡ 8,825-32, habiéndose hecho importantes mejoras en él.

* * *

Patentes de Invención

Cabe aquí repetir las observaciones hechas por mi ilustrado antecesor, en la Memoria de Fomento del año ppdo., acerca de las dificultades que se presentan para

reprimir los abusos á que da lugar la interpretación de la ley n^o 40 de 27 de junio de 1896, que al asunto se refiere.

Se hace, pues, necesaria la emisión de un reglamento para la aplicación correcta de la ley y es mi propósito estudiar este asunto, á fin de darle la mejor solución posible, en guarda de los intereses que se trata de amparar.

Entre los anexos del informe del Director de Obras Públicas á que me refiero, se detallan las patentes extendidas en el curso del año de 1910.

Teatro Nacional

Dadas las condiciones de seguridad con que fué construído este suntuoso edificio, bien se explica que sea uno de los pocos, si no el único, que no ha sufrido daños apreciables con motivo de los fuertes temblores del año próximo pasado. Los ligeros desperfectos que se ocasionaron fueron reparados inmediatamente, y de esta manera puede afirmarse que todas las dependencias del edificio se conservan en muy buen estado.

Restaurados en su mayor parte durante el año 1909 los diferentes detalles de la ornamentación y de pintura, que habían sufrido algún deterioro por la acción del tiempo, durante los trece años que han trascurrido desde la terminación del edificio, los trabajos del personal se han limitado, en lo general, al aseo constante que reclama la buena conservación del mueblaje que siempre sufre desperfectos con el uso.

Como mejoras que pueden mencionarse, entre otros pequeños trabajos ejecutados durante el año, citaré el repello total de la extensa pared que limita el área del terreno del edificio en el costado Norte, y el embaldosado de la parte izquierda de la división del jardín, hacia la entrada principal.

El edificio de la planta eléctrica del Teatro, lo mismo que las máquinas y demás anexos del servicio, se mantienen en buenas condiciones.

Los cables subterráneos trasmisores de la corriente eléctrica fueron reparados en una pequeña sección del trayecto de la vía pública, para evitar los escapes de la corriente que allí fueron observados, y así pudo obtenerse mejor calidad en la luz y notable economía en el combustible.

* * *

No obstante las reiteradas solicitudes de empresarios teatrales para obtener subvenciones que les permitiera traer buenos espectáculos á nuestro Coliseo, no ha creído conveniente el Gobierno acceder á ellas, porque estima que hay deberes más altos que cumplir en beneficio general, con los dineros que pudieran distraerse para esta clase de diversiones; de suerte que las compañías que, durante el curso del año, han funcionado en el Teatro Nacional, han debido conformarse con pequeños auxilios de transporte en el interior de la República, otorgados por el Gobierno.

Durante el lapso á que este informe se contrae, se han dado en el Coliseo 90 funciones, tres veladas y un baile.

* * *

Con el informe anexo del Administrador del Teatro, se inserta un cuadro detallado en donde se contienen los gastos ocurridos durante el año, en los diferentes servicios que ha demandado esta dependencia, y la planta eléctrica anexa.

Museo Nacional

En razón de estar ya en su mayor parte conseguido el objeto principal que se tuvo en mira, con la creación del Instituto Físico Geográfico, ó sea la formación del mapa de Costa Rica, y de no prestar el establecimiento otros servicios que los de la Sección del Observatorio Meteorológico, fué dispuesto por acuerdo n^o 56 de 17 de mayo próximo pasado, inserto entre los anexos, suprimir el indicado Instituto, recargar la Dirección del Observatorio en la del Museo, y reorganizar estas dependencias en forma conveniente, según se indica en el expresado acuerdo.

* * *

Las labores del Museo reciben cada vez más impulso con la colaboración valiosa de distinguidos naturalis-

tas, ya del país ó del extranjero, alentados por los variados elementos con que aquí cuentan para sus investigaciones científicas, todo lo cual constituye honor y provecho para Costa Rica.

El profesor don Fidel Tristán ha continuado prestando importantes y desinteresados servicios en el Departamento de Entomología, y colabora eficazmente en las investigaciones á que me he referido.

En el informe que ha presentado, relativo al Departamento de su cargo, hace mención de los trabajos llevados á cabo por el Doctor Philip P. Colvert, Profesor de Zoología de la Universidad de Pensilvania, quien vino á Costa Rica á dedicarse durante un año á serios estudios, en especial sobre las larvas, recorriendo al intento diferentes lugares del país.

El resultado de estos trabajos se puede apreciar en las diferentes publicaciones hechas por dicho señor, que se mencionan en el informe á que me refiero, del señor Profesor Tristán.

Cítanse, allí mismo, otros estudios publicados sobre insectos de Costa Rica por la señorita Hamiet Richardson, del Museo Nacional de los Estados Unidos y por los señores W. Shaus y J. Barnes, naturalistas bien conocidos por su ciencia y por su amor al trabajo.

Estas labores demuestran la importancia de la Sección de Entomología, y de proseguirse con asiduidad y en proporciones de mayor alcance, se hará un bien positivo á nuestra agricultura nacional.

* * *

En la Sección de Antigüedades se trabaja incesantemente en la reparación de las piezas rotas, en la clasificación de las diferentes colecciones y en las anotaciones para el registro de cada una de ellas, con sus respectivos dibujos, en el catálogo que al efecto lleva el Museo.

En esta Sección permaneció por largo tiempo la señorita Adela Bretón, del Instituto Real Antropológico de Londres, dedicada á reproducir en acuarelas, los ejemplares más importantes de las colecciones de cerámica antigua que posee el Museo.

En la Sección Zoológica, como siempre, se cuida con esmero de las colecciones existentes, y al propio tiempo se procura enriquecerlas con nuevos ejemplares que prepara debidamente el taxidermista del establecimiento.

El Director del Museo alude, en su informe, á las publicaciones hechas en el extranjero sobre los pájaros de Costa Rica, una del Profesor M. A. Carriker Jr. y otra del naturalista John F. Ferry, como resultado de las exploraciones hechas por ellos en el país, auxiliados eficazmente por el indicado Director.

La Sección de Botánica estuvo á cargo del Profesor don Adolfo Tonduz, quien prosiguió con esmero el arreglo del herbario y de las muestras de semillas, atendiendo, al propio tiempo, las remesas al exterior, para su estudio, de varios ejemplares de plantas que pueden ser útiles para diversas industrias.

En el Observatorio se atiende, como siempre, el servicio meteorológico, según podrá verse de las publicaciones diarias de la prensa; y se cumplen las disposiciones establecidas en decreto de 12 de febrero del año próximo pasado, inserto entre los anexos, para determinar la hora astronómica con el objeto de uniformar el tiempo, en los diferentes relojes del servicio público.

La Sección del Observatorio tuvo inusitada actividad y prestó importantes servicios con motivo de los temblores del año próximo pasado, como puede apreciarse de todas las publicaciones hechas con ese motivo, tanto en lo oficial como en lo particular.

El Director del Museo trata ahora de dar impulso á las secciones de Geología y Paleontología, y al efecto ha hecho algunas excursiones á diversos lugares del país, con el objeto de recoger muestras de rocas y fósiles que ha remitido á diferentes centros científicos del exterior, para su debida clasificación.

* * *

El Museo ha prestado importante concurso, en relación con los estudios practicados sobre el terremoto del 4 de mayo y los sacudimientos ocurridos antes y después de tan deplorable catástrofe.

El Director del establecimiento, sólo ó asociado de varias personas, ha recorrido diversos lugares, visitando los cráteres de los volcanes y demás puntos en donde

podieran recoger observaciones acerca de los fenómenos terrestres de que se trata. Como resultado de esta labor, se publicó oportunamente un informe que circuló en todo el país y que fué al propio tiempo remitido á los principales centros científicos de Europa y de los Estados Unidos.

Colonia de Nicoya

Poco halagador es, en verdad, el estado actual de esta Empresa, á cargo de don Federico Apéstegui, y esta situación se debe á la mala calidad de los terrenos para la producción de la caña de azúcar, base de las industrias allí establecidas, según contrato celebrado entre esta Secretaría y dicho señor.

* * *

Las 160 hectáreas de cañales que existían hace cuatro años, se han perdido en su totalidad, mas, en cambio, ha sembrado el contratista, según informa, 125 hectáreas, y abriga el propósito de plantar 40 hectáreas más para compensar las que están ya perdiéndose de la última siembra.

* * *

La producción de los cañales durante el año ha disminuído en relación con el de 1909 en 1835 carretadas, y por consiguiente ha disminuído también la cantidad de azúcar en 36,800 kilogramos.

El producto total del azúcar en la colonia durante el año de 1910, fué de 133,400 kilogramos y el del aguardiente de 84,400 litros en contra de 41,400 kilogramos y 25,000 litros del año de 1909. La gran diferencia entre unas y otras cifras de cada especie se debe á la paralización en que estuvieron los trabajos, durante algunos meses de 1909; á causa de un serio desperfecto que sufrió la maquinaria del ingenio.

* * *

El Administrador de esta Empresa menciona el mal estado en que se encuentran el ingenio y sus dependencias, y el esfuerzo paulatino que hace para ejecutar las reparaciones más necesarias, porque la refacción total exigiría fuertes desembolsos, que no le es posible efectuar.

Vapores Correos

El contrato celebrado para el servicio de comunicaciones entre Puntarenas y los puertos de Guanacaste, aprobado por Decreto n^o 45 de 20 de julio de 1903, de que eran cesionarios los señores Brenes y Compañía de este comercio, fué traspasado á don Miguel Brenes Madrid con la aprobación de esta Secretaría, otorgada por acuerdo n^o 139 de 5 de noviembre de 1910.

No obstante las dificultades que se han presentado á

la Empresa para el servicio á que están obligados, debidas á las malas condiciones de los vapores y á los tropiezos que presentan los ríos para la navegación en los puertos de Guanacaste, se ha dado cumplimiento á los itinerarios respectivos y conducido la correspondencia entre los lugares de escala. El Gobierno á su vez ha satisfecho la subvención de mil colones mensuales pactada en el convenio.

* * *

Las crecientes del mes de octubre último destruyeron los muelles de Ballena y Bolsón, y como la falta de éstos ocasionaba serios perjuicios para el tráfico, la Empresa tuvo que reconstruirlos; de suerte que el servicio en esos puertos continuó sin dificultad alguna.

El vapor "Miravalles" está actualmente en reparación lo mismo que el "Guanacaset", aquél quedará listo para el servicio en el próximo verano y éste lo estará dentro de muy poco tiempo.

Por lo demás, en el curso del año económico, la Empresa no ha ejecutado trabajos especiales concretándose á la conservación del material existente para el tráfico á que está obligada.

El número de pasajeros trasportados entre los diferentes puertos de escala durante el año de 1910, fué de 11.441 lo que da un exceso de 4.062 sobre el año próximo anterior.

El movimiento de carga dió un total de 775.650 kilos ó sea un aumento de 132.783 kilos sobre el monto de 1909. En la estadística del transporte figuran, además, 1166 reses y 34 cabezas de ganado caballar procedentes de Ballena.

Este aumento considerable se debe á las facilidades que presta ahora el Ferrocarril al Pacífico con el establecimiento del tráfico directo entre esta capital y Puntarenas.

Sociedad Nacional de Agricultura

Animado del Gobierno de los mejores propósitos para dar el impulso que reclaman los intereses de la agricultura nacional, dentro del límite de nuestras posibilidades, promovió por medio de esta Secretaría de Estado, ante ese Alto Cuerpo y con fecha 24 de junio de 1910, la reorganización de la Sociedad Nacional de Agricultura, creada por Decreto de 28 de abril de 1903.

Plausible ha sido siempre el empeño que los miembros de la sociedad han demostrado para alcanzar sus elevados fines; mas algunas disposiciones de esa ley, en lo concerniente á las atribuciones del poder administrativo, entrababan en parte la libertad de acción que era desearse para la pronta y eficaz solución de los negocios de la institución.

Era preciso, pues, introducir modificaciones á la ley para expeditar su acción y así tuve la honra de manifes-

tároslo en la correspondiente iniciativa; y bien penetrados de esas razones, os servísteis emitir el Decreto n^o 8 de 27 de setiembre del mismo año, en virtud del cual quedó organizada la Sociedad, en la forma propuesta.

Como en la ley respectiva de presupuesto no aparecía asignación alguna para el personal que debía crearse en virtud de la nueva organización, hubo de postergarse su ejecución para el ejercicio del año económico de 1911, por estar ya incluidas en el Presupuesto de ese año, las partidas de gastos, al efecto calculadas.

* * *

Debido á la ausencia de los miembros de la Junta Administrativa de la Sociedad, con motivo de las faenas de campo propias de los tres primeros meses del año, no fué posible, durante ese lapso, celebrar las sesiones reglamentarias, pero éstas se iniciaron á principios de abril, con todo el interés y entusiasmo de los que trabajan con fe en el bien propio y de la colectividad.

Múltiples y de índole varia han sido los asuntos despachados por la institución, durante el lapso á que este informe se contrae. Ha prestado muy especial atención á las solicitudes de semillas, trayéndolas del exterior por cuenta propia ó de los interesados; y á los estudios relacionados con las pestes ó enfermedades que han aparecido en los animales y en las plantas. Sobre esto se han dado consejos útiles, fundados en la experiencia y en las

investigaciones hechas por los especialistas, con muy buenos resultados.

Basta hojear la colección del Boletín de Agricultura del año á que me refiero, para formar concepto del cúmulo de trabajos útiles efectuados por la Sociedad. Allí podrá verse el resultado de los ensayos hechos para el mejoramiento de cultivos y el estudio de otros que vendrán á constituir nuevas fuentes de riqueza para el país. Se podrá apreciar, asimismo, en esa publicación, la labor continuada para promover la importación de razas de animales útiles á fin de mejorar las condiciones de las del país.

En gracia á la brevedad de esta parte expositiva, omito la enunciación de los trabajos llevados á cabo por la Sociedad en los diversos puntos á que me refiero, y las consideraciones á que se prestan para augurar un futuro lisonjero á nuestra patria. De todo esto os podréis imponer en el informe anexo del Presidente de la Institución, y sólo haré unas pocas referencias á lo de más saliente interés.

* * *

La segunda feria ganadera celebrada en el Campo de Ensayos de Guadalupe, á fines de 1909, fué muy superior á la primera, en cuanto al número de animales y de exhibidores. En esta segunda se presentó la novedad

de la exhibición de aves de corral, de diferentes especies, despertando de esta manera el interés por la cría de gallinas; y ha sido muy eficaz la acción como lo demuestran las reiteradas solicitudes para la provisión de huevos de los ejemplares importados por la Sociedad. Más de 150 personas se han beneficiado, interesadas por el mejoramiento de las razas de estos animales de reconocida utilidad.

Para estimular y fomentar el mejoramiento del ganado vacuno, la Sociedad ha mantenido, durante el año, en el Campo de Ensayos de Guadalupe un toro Guernsey, importado por ella directamente. el cual ha proporcionado un considerable número de crías, de tan excelentes condiciones que algunas han merecido medalla de oro en la Exposición de la Sociedad.

Esto, agregado á la constante importación de ganados, procedentes de Inglaterra en su mayor parte, provocada por las disposiciones del Decreto n^o 65 de 15 de junio de 1909, en virtud de las cuales corre á cargo del Gobierno, el pago de los gastos de transporte, ha promovido una evolución tan favorable en el mejoramiento de la raza, que hace pensar en un brillante porvenir para el país en punto á la industria ganadera.

Durante el año de 1910, el Gobierno ha pagado por ese transporte la cantidad de ₡ 13.277 68, según los detalles que se expresan en los acuerdos respectivos que figuran entre los anexos.

La sociedad expone la idea de que, en vista de los palpables beneficios por esa ley obtenidos, sean prorro-

gados por dos años los efectos de la misma, y se extienda la medida de protección para el ganado caballar. La Secretaría de mi cargo, sin dejar de reconocer desde luego las ventajas obtenidas, estudiará el asunto desde los diferentes puntos de vista de la conveniencia nacional.

* * *

Para ampliar los cultivos en el Campo de Ensayos de Guadalupe, se dispuso comprar un terreno anexo, constante de 7664 metros cuadrados, por el precio de ₡ 1.400 00.

Las experiencias efectuadas, tanto en ese Campo de Ensayos de Guadalupe como en el de Orotina, se han concretado, en su mayor parte, á la selección y mejoramiento de pastos para utilizarlos en los animales que allí tiene la Sociedad y en los que concurren á las ferias.

No ha habido variedad de cultivos, en espera de la nueva orientación que dispusiera dar al asunto el nuevo Departamento de Agricultura.

Omito relacionaros las conquistas alcanzadas en los trabajos efectuados con la nueva organización dada á la Sociedad, porque esta labor corresponde ya al año económico de 1911, que está fuera de los límites de este informe y tan solo me limito á anticipar que son grandes la voluntad, el entusiasmo y la fe inquebrantable que guiarán nuestros pasos en el sendero del progreso que trataremos de alcanzar.

United Fruit Company

(Compañía Unida de Frutas)

El aumento gradual que había venido alcanzando esta importante Empresa, en sus plantaciones de bananos, ha tenido que resentirse en los dos últimos años, con motivo de las inundaciones ocurridas en los terrenos, y de los avances de la enfermedad que apareció en muchas de esas plantaciones, ocasionando mermas considerables en la producción.

Debido á esas dificultades, según el informe anexo del señor Administrador, ha tenido la Empresa que abandonar el año próximo pasado 4157 hectáreas de cultivos, resembrando en cambio 2218 hectáreas, por medio de un nuevo sistema llamado de "arar" que augura muy buenos resultados. Esta labor se ha continuado en el presente año, y es seguro, que dentro de poco, la Empresa haya repuesto su quebranto, con notables aumentos para lo futuro.

* * *

A fines de diciembre último, la Compañía tenía sembrados 10,175 hectáreas de bananos, lo que da una diferencia de 1970 menos respecto de la extensión que aparecía en 1909.

El señor Administrador menciona en su informe, los cultivos que posee la Empresa en Talamanca, al Norte del río Sixola, en cantidad de 2564 hectáreas, que explota por medio de la división de Bocas del Toro.

Con esta extensión resulta que la Empresa posee 12,739 hectáreas, ó sea próximamente el 40 o/o de los cultivos de bananos que existen en el país.

El número total de racimos exportados por Limón asciende á 8.816,773 ó sea 405,646 menos que el año de 1909. Además, exportó la Empresa por Guabito (Sixola) de la existencia de Talamanca, 280,512 racimos.

Los ensayos hechos en cuanto á la exportación de naranjas no han dado hasta hoy ningún resultado provechoso, porque los precios que se obtienen en el exterior tan sólo alcanzan á cubrir los gastos.

Débase á esto el que la Compañía no haya tratado de ensanchar sus plantaciones, limitándose únicamente á explotar los 6000 árboles que posee en Navarro.

* * *

La planta eléctrica que la Compañía tiene en Limón, para el servicio del alumbrado público y de particulares; fué renovada con la instalación de una caldera nueva de 300 caballos de fuerza, y de un condensador para utilizar el agua del mar.

Con esta planta se atiende el servicio de 107 lámparas de arco, 1229 incandescentes y la provisión de fuerza para 21 ventiladores y 24 motores (176½ caballos).

* * *

El Hospital de la Empresa en Cartago, destruido por el terremoto del 4 de mayo, fué repuesto con un edificio construido por la misma, en las afueras de la ciudad.

Tanto en este Hospital como en el de Limón, han ingresado, por cuenta de la Compañía, 2653 enfermos, y salido 2404; además de esto fueron admitidos 405 enfermos por cuenta de la Junta de Caridad de Limón, de los cuales salieron 329, quedando una existencia de 19.

Compañía de Teléfonos de Costa Rica

A pesar de la gran importancia que este ramo de comunicaciones tiene para el movimiento de la vida activa, desde cualquier punto de vista que se le considere, la Empresa se lamenta de la mala situación del negocio. Asegura que sus productos tan sólo permiten atender á la conservación de las instalaciones y que han fracasado los diferentes proyectos estudiados para mejorar la Empresa, debido al costo que su ejecución demandaría y al poco rendimiento que se podría obtener.

Como resultado de esta situación se anuncia el remate de la Empresa para resolver el futuro.

Sin datos suficientes para apreciar las causas que hayan influido en este orden de cosas, y sin conocimiento de los proyectos de reformas de que se hace mérito, es-

ta Secretaría no puede emitir juicio claro en el asunto, pero sí le parece extraño que tratándose de un servicio tan importante, de general interés, no se haya podido encontrar una solución conveniente para la prosperidad de los negocios.

El Gobierno espera que, en la nueva orientación que se dé á esta Empresa, se obtengan los resultados que son de esperar en beneficio propio y del público.

Señores Diputados

Enrique Jiménez Nuñez

San José, 15 de mayo de 1911.

ANEXOS

Decretos

1910

Nº 1.—CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ,—Presidente Constitucional de la República de Costa Rica,

DECRETA:

Artículo 1º.—El Instituto Físico Geográfico determinará la hora astronómica el 15 y último de cada mes y el Director la comunicará en seguida, por escrito, á la Secretaría de Fomento.

Artículo 2º.—La Secretaría de Fomento mantendrá á la vista del público en la Dirección General de Obras Públicas ó en cualquiera otro sitio que se llegare á considerar más conveniente y del cual se dará oportunamente aviso en el diario oficial, un cronómetro que registrará la hora observada, que será la *Hora Oficial*.

Artículo 3º.—La Dirección General de Telégrafos y la Administración del Ferrocarril al Pacífico, tomarán la hora oficial en el departamento donde se hallare el cronómetro designado al efecto y la comunicará diariamente á todos los centros de su dependencia. Las correcciones que debieren hacerse á la hora anterior, se practicarán cuando el reloj de cada uno de esos centros marque las nueve de la mañana.

Artículo 4º.—Todo reloj de una oficina pública debe registrar la hora oficial. Igual precepto rige con respecto á los relojes colocados á la vista del público de un modo permanente. Las autoridades de policía velarán por el exacto cumplimiento de esta disposición; en las empresas ferroviarias ejercerá esa vigilancia el Inspector de Ferrocarriles.

Artículo 5º.—No se harán correcciones á la hora indicada en el cronómetro á que se refiere el inciso 2º sino cuando él marque las 8 a. m. en los días 1º y 16 de cada mes. Las rectificaciones se publicarán por la Secretaría de Fomento en La Gaceta.

Artículo 6º.—Este acuerdo comenzará á surtir sus efectos desde el 15 del corriente.

Dado en San José, á doce de febrero de mil novecientos diez.—CLETO GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ALBERTO ECHANDI.

Acuerdos de eventuales

1910

Acuerdos relativos á pagos de la Partida de Eventuales de Fomento

- Acuerdo n° 2 de 8 de enero de 1910.—Manda pagar ₡ 100.00 al Ingeniero electricista del Teatro Nacional con motivo de los trabajos extraordinarios que ha tenido en la Planta Eléctrica para la provisión de alumbrado.
- Acuerdo n° 3 de 10 de enero.—Al Ingeniero don Enrique Jiménez Núñez y al Ingeniero don Leonidas Carranza ₡ 25.00 á cada uno por el desempeño de una comisión para inspeccionar cultivos de plantas fibrosas y las máquinas destinadas al beneficio de las mismas que tiene don Marcial Peralta en jurisdicción de Cartago, para los efectos de la ley número 53 de 25 de julio de 1903.
- Acuerdo n° 4 de 10 de enero.—Al Director de Estadística ₡ 21.55 por gastos menudos en su oficina en el último trimestre.
- Acuerdo n° 7 de 18 de enero.—Al Director del Instituto Físico Geográfico por gastos menudos de aseo y conservación de los varios departamentos, del 20 de agosto á la fecha, ₡ 71.00.
- Acuerdo n° 8 de 26 de enero.—Al Director General de Obras Públicas, para terminar el puente sobre el río Bolsón entre Filadelfia y Ballena, según contrato, ₡ 500.00.
- Acuerdo n° 9 de 28 de enero.—Al Director General de Obras Públicas, para gastos en la construcción de un puente sobre el río Segundo en el lugar llamado "Paso de Enmedio", ₡ 129 65.
- Acuerdo n° 11 de 4 de febrero.—Al Director General de Obras Públicas, para id. id., según planillas del 27 de enero al 2 del corriente, ₡ 234.00.
- Acuerdo n° 14 de 14 de febrero.—Al Director General de Obras Públicas, para id. id., según planillas del 3 al 9 del corriente, ₡ 293.75.
- Acuerdo n° 16 de 16 de febrero.—Al Director General de Obras Públicas, para la construcción del puente sobre el Río Grande en el paso del Alumbre á buena cuenta de ₡ 1000.00 en que lo contrató, ₡ 250.00.
- Acuerdo n° 17 de 16 de febrero.—Al Oficial Mayor, por trabajos extraordinarios relacionados con el arreglo de todo lo relativo al arrendamiento de lotes en las fajas anexas á la vía férrea atlántica, ₡ 400.00.
- Acuerdo n° 18 de 16 de febrero.—Al Administrador del Teatro Nacional, por gastos en la Planta Eléctrica del Teatro para la provisión de luz en la Casa Presidencial con motivo del banquete ofrecido á los Delegados del Congreso Médico y recepción oficial de año nuevo, ₡ 194.35.

- Acuerdo n° 19 de 18 de febrero.—Al Director General de Obras Públicas, por gastos en la construcción del puente sobre el río Segundo en el Paso de Enmedio, en la semana del 10 al 16 del corriente, ₡ 290.00.
- Acuerdo n° 22 de 24 de febrero.—A la Comisión Científica encargada de estudiar la última erupción del Poás, para gastos, ₡ 300.00.
- Acuerdo n° 24 de 25 de febrero.—Al Director General de Obras Públicas, por gastos en la construcción del puente sobre el río Segundo en el Paso de Enmedio, semana del 17 al 23 del corriente, ₡ 222.75.
- Acuerdo n° 25 de 4 de marzo.—Al Director General de Obras Públicas, por id. id., semana del 24 de febrero al 2 del corriente, ₡ 95.75.
- Acuerdo n° 27 de 10 de marzo.—Al Director General de Obras Públicas, por id. id., semana del 3 al 9 del corriente, ₡ 90.50.
- Acuerdo n° 30 de 18 de marzo.—Al Director General de Obras Públicas, por id. id., semana del 10 al 16 del corriente, ₡ 80.50.
- Acuerdo n° 33 de 22 de marzo.—Al Director General de Obras Públicas, por id. id., semana del 17 al 23 del corriente mes, ₡ 42.00.
- Acuerdo n° 34 de 29 de marzo.—A don Juan Alvarado Ch., por calificación de lotes de las fajas anexas á la vía férrea en la zona atlántica, ₡ 120.00.
- Acuerdo n° 37 de 4 de abril.—A la Municipalidad de Puriscal, auxilio para la instalación de un aeromotor en Santiago, ₡ 155.52.
- Acuerdo n° 38 de 4 de abril.—Al Director General de Estadística, por gastos menudos en su oficina en el último trimestre, ₡ 21.00.
- Acuerdo n° 39 de 5 de abril.—Al Director General de Obras Públicas, á b/c. contrato Próspero Fernández sobre instalación hidráulica en Barba, ₡ 150.00.
- Acuerdo n° 40 de 5 de abril.—Al Agente de Policía de Aguas Zarcas, como auxilio para la construcción puente Los Negritos, ₡ 70.00.
- Acuerdo n° 43 de 15 de abril.—Al Director General de Obras Públicas, auxilio á la Municipalidad de Puriscal para la construcción de un aeromotor en Santiago, ₡ 78.00; y á b/c. trabajos de instalación hidráulica en Barba, según contrato, ₡ 75.00.
- Acuerdo n° 45 de 7 de mayo.—Auxilio á la Junta de Educación de Alajuela para pagar el valor de la casa que compró del antiguo hospital para dedicarla á local de enseñanza, ₡ 3000.00.
- Acuerdo n° 54 de 16 de mayo.—A don Carlos Wercklee, valor de 70 pies hule blanco Tolima, ₡ 60.00.
- Acuerdo n° 62 de 30 de mayo.—A don Humberto Pérez, valor de un sismógrafo para el Observatorio Nacional, ₡ 45 00.
- Acuerdo n° 69 de 28 de junio.—A don Humberto Pérez por id. id., ₡ 40 00.
- Acuerdo n° 70 de 30 de junio.—Auxilio á los vecindarios de San Juan y San Vicente para pagar cuentas por trabajos provisión de agua potable, ₡ 186.00.
- Acuerdo n° 72 de 1° de julio.—A don Carlos Wercklee, para gastos en una expedición á la costa del Pacífico con objeto de obtener muestras de la planta llamada Gomagula, ₡ 25.00.
- Acuerdo n° 74 de 4 de julio.—Al Administrador del aserradero La Eva por construcción de una carreta con llantas anchas, ₡ 175.00.
- Acuerdo n° 76 de 5 de julio.—Fija en ₡ 300.00 el sueldo mensual del Inspector de Ferrocarriles.
- Acuerdo n° 77 de 8 de julio.—Al Gobernador de San José, contribución del Gobierno para continuar los trabajos de canalización de la quebrada Las Arias, ₡ 1399 20.
- Acuerdo n° 78 de 9 de julio.—Manda pagar ₡ 40.00 á don José M^a Fernández M. y ₡ 25.00 á don Adolfo Tonduz por obras que se les han comprado para el servicio de esta Secretaría.
- Acuerdo n° 79 de 9 de julio.—Dispone que se paguen al Oficial Mayor ₡ 50.00 mensuales por sus trabajos extraordinarios relacionados con el arrendamiento de lotes de las fajas anexas á la vía férrea en la zona atlántica.

- Acuerdo n° 81 de 21 de julio.—A don Teófilo Chavarría, alquiler de tres bestias para la comisión encargada del estudio de una vía férrea á Grecia, ₡ 18.00.
- Acuerdo n° 83 de 25 de julio.—A la Sociedad Librera de Costa Rica por 41 ejemplares del número de Páginas Ilustradas destinado al concurso abierto en los juegos florales, ₡ 41.00.
- Acuerdo n° 84 de 28 de julio.—Al Director del Museo Nacional, por varios gastos del establecimiento, conservación y aseo, del 14 de enero á la fecha, ₡ 82.75.
- Acuerdo n° 85 de 30 de julio.—A don Adolfo Tonduz, por valor de una obra que se le compró para el servicio de esta Secretaría, ₡ 2.00.
- Acuerdo n° 88 de 4 de agosto.—Al Maestro de Caminos de la Sección de Esparta á Puntarenas, aumento de ₡ 25.00 mensuales á su sueldo desde el 1° de julio de 1910, ₡ 150.00.
- Acuerdo n° 92 de 17 de agosto.—A The Costa Rica Electric Wheel C° de Illinois, por un par de ruedas de llantas enchas y eje de acero, ₡ 89.18.
- Acuerdo n° 93 de 17 de agosto.—Al Director General de Obras Públicas, para gastos de viaje de un empleado que comisionó para el deslinde de terrenos de propiedad nacional con otros de la River Plate, ₡ 100.00.
- Acuerdo n° 100 de 5 de setiembre.—A don Pablo Baixench, valor de 20 fotograbados para el folleto sobre el sistema de construcciones, ₡ 115.00.
- Acuerdo n° 104 de 16 de setiembre.—Al Administrador del Teatro por gastos en una velada que se dió á beneficio de los pobres de la Sociedad de San Vicente de Paúl, ₡ 90.70.
- Acuerdo n° 106 de 22 de setiembre.—Al Administrador del Teatro, gastos en la provisión de alumbrado en 6 funciones de la Compañía Dramática Evangelina Adams, ₡ 171.55.
- Acuerdo n° 108 de 26 de setiembre.—A don Adolfo Tonduz, valor de una obra que se le compró para esta Secretaría, ₡ 10.00.
- Acuerdo n° 109 de 29 de setiembre.—Al Administrador del Teatro por gastos en la Planta Eléctrica con motivo de la provisión de alumbrado para 5 funciones de la Compañía Dramática Evangelina Adams, ₡ 153.25.
- Acuerdo n° 112 de 3 de octubre.—Al Director del Museo por gastos menudos en tres meses, ₡ 98.87.
- Acuerdo n° 115 de 5 de octubre.—Por suscripción á periódicos para esta Secretaría en setiembre ppdo., ₡ 4.00.
- Acuerdo n° 116 de 6 de octubre.—Al Administrador del Teatro por gastos de la Planta Eléctrica del Teatro en la provisión de luz para 5 funciones de la Compañía Dramática Evangelina Adams, ₡ 157.25.
- Acuerdo n° 122 de 13 de octubre.—Al Administrador del Teatro Nacional por gastos en la Planta Eléctrica con motivo de la provisión de luz en 7 funciones de la Compañía Dramática Evangelina Adams ₡ 201.90.
- Acuerdo n° 117 de 7 de octubre.—A don Antonio Lehmann, valor de un sello y otros artículos, ₡ 19.75 á don Carlos Wercklee para gastos en una excursión que le confió la Sociedad Nacional de Agricultura, ₡ 20.00 ₡ 39.75.
- Acuerdo n° 119 de 8 de octubre.—Al Administrador del Teatro, resto del valor de 6 toneladas de carbón para la Planta Eléctrica con motivo de las funciones de la Compañía Evangelina Adams, ₡ 149.00.
- Acuerdo n° 124 de 20 de octubre.—Al Administrador del Teatro por gastos en la Planta Eléctrica para la provisión de luz en 5 funciones de la Compañía Evangelina Adams, ₡ 165.50.
- Acuerdo n° 127 de 27 de octubre.—Al Administrador del Teatro por gastos en la provisión de luz para 5 funciones de la Compañía Evangelina Adams, ₡ 209.70.
- Acuerdo n° 129 de 27 de octubre.—Al Gerente de La Información por 35 grabados para ilustrar el folleto sobre sistema de construcciones contra temblores, ₡ 210.00.

- Acuerdo n° 130 de 27 de octubre.—Al señor Chas B. Hunter, valor de una obra para la Escuela de Bellas Artes, ₡ 30.00.
- Acuerdo n° 134 de 29 de octubre.—A José M. Arias P., valor de 5 ejemplares del Diarrio Costarricense, ₡ 6.25.
- Acuerdo n° 137 de 3 de noviembre.—Al Administrador del Teatro por gastos de la Planta Eléctrica para la provisión de luz para 6 funciones de la Compañía Dramática Evangelina Adams, ₡ 200.25.
- Acuerdo n° 138 de 3 de noviembre.—Por gastos de la suscripción de periódicos de esta Secretaría, en el mes de octubre ppdo., ₡ 4.00.
- Acuerdo n° 140 de 5 de noviembre.—A los señores Merani y Bulagani por reparación de dos máquinas de escribir de esta Secretaría, ₡ 20.00.
- Acuerdo n° 142 de 5 de noviembre.—Al Director del Museo Nacional por gastos menudos hechos en su oficina, según cuentas, ₡ 84.75.
- Acuerdo n° 143 de 10 de noviembre.—Al Administrador del Teatro, por gastos en la Planta Eléctrica en la provisión de luz para 5 funciones de la Compañía Evangelina Adams, ₡ 191.50.
- Acuerdo n° 147 de 17 de noviembre.—Al Administrador del Teatro por id. id., ₡ 199.65.
- Acuerdo n° 149 de 25 de noviembre.—Al Administrador del Teatro por id. id., ₡ 176.25.
- Acuerdo n° 151 de 29 de noviembre.—A don J. Fidel Tristán por 75 ejemplares de la obra del Licenciado don Cleto González Víquez, titulada "Temblores, Terremotos, Inundaciones y Erupciones Volcánicas en Costa Rica", ₡ 15.00.
- Acuerdo n° 154 de 30 de noviembre.—Al Jefe Político del cantón de Alvarado, auxilio para pagar reparaciones hechas al camino de Santiago á Capellades, ₡ 42.50.
- Acuerdo n° 155 de 1° de diciembre.—Al Administrador del Teatro por gastos en la Planta Eléctrica en la provisión de luz de 5 funciones de la Compañía Du Bouchet, ₡ 168.50.
- Acuerdo n° 156 de 3 de diciembre.—Por suscripción á periódicos en esta Secretaría en el mes de noviembre ppdo, ₡ 4.00.
- Acuerdo n° 158 de 5 de diciembre.—A Florino Blanco, á buena cuenta de un par de ruedas para experiencias de llantas anchas, ₡ 50.00.
- Acuerdo n° 159 de 6 de diciembre.—Al Director del Museo Nacional por gastos menudos de su oficina según cuentas, ₡ 87.95.
- Acuerdo n° 161 de 7 de diciembre.—Al Jefe Político del cantón de Alvarado, auxilio por los gastos de reparación del camino entre Santiago y Capellades, ₡ 60.40.
- Acuerdo n° 162 de 9 de diciembre.—Al Administrador del Teatro por gastos de la Planta Eléctrica en la provisión de alumbrado en 5 funciones de la Compañía Du Bouchet, ₡ 235.40.
- Acuerdo n° 168 de 17 de diciembre.—Al Administrador del Teatro por id. id. en 6 funciones, ₡ 202.70.
- Acuerdo n° 170 de 20 de diciembre.—Al Jefe Político del cantón de Alvarado, auxilio para reparar el camino entre Santiago y Capellades, ₡ 19.50.
- Acuerdo n° 171 de 22 de diciembre.—Al Administrador del Teatro, por gastos en la Planta Eléctrica para la provisión de luz en 5 funciones de la Compañía Du Bouchet, ₡ 160.00.
- Acuerdo n° 176 de 29 de diciembre.—Al Administrador del Teatro por id. id., ₡ 173.00.

Acuerdos

1910

Nº 6.—San José, 11 de enero de 1910.—En ejecución del convenio habido con el señor W. H. Knowlton para acelerar los trabajos de la terminación del Ferrocarril al Pacífico contratados con dicho señor.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de la partida de gastos asignada para el servicio del contrato celebrado con el señor Knowlton se pague al Director de Obras Públicas ₡ 500-00 (quinientos colones), para las erogaciones que demanden la construcción de campamentos y provisión de trabajadores destinados á dichas obras.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—Por el Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, el Subsecretario,—JOSÉ MARÍA VARGAS.

Nº 15.—San José, 15 de febrero de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato que se registra á los folios 185 derecha y 186 izquierda del libro correspondiente que lleva en el presente año la Dirección General de Obras Públicas, celebrado entre el Jefe de ese departamento debidamente autorizado y el Ingeniero don Carlos Iglesias, contrato mediante el cual este señor se compromete á dejar definitivamente terminados los trabajos de maipostería y demás que faltan en el puente colocado sobre el Río Grande, en el paso de El Alumbre.—Comuníquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ECHANDI.

Nº 20.—San José, 18 de febrero de 1910.—Visto el memorial de fecha 16 de noviembre último en que el señor Víctor Camacho Cabezas manifiesta: 1º—Que el 27 de junio de 1907 celebró un contrato con la Dirección de Obras Públicas para desmontar una faja de terreno á la orilla del camino de La Unión de San Carlos hasta la desembocadura del río Tres Amigos; 2º—Que estando en ejecución de los trabajos se le notificó que debía suspenderlos de orden superior, por razones de economía en los gastos de la Administración Pública; 3º—Que tal disposición, que se vió obligado á acatar, le ocasionó perjuicios en sus intereses, en razón de haber hecho anticipos á los peones, de haber construido campamentos en los diferentes lugares del trayecto en donde debía ejecutar los trabajos, y de los gastos hechos en el acopio de víveres, compra de herramientas y demás necesario para llevar á cabo la obra; 4º—Que en atención á todo lo expuesto pide se le reconozca, á título de indemnización, la cantidad de trescientos colones (₡ 300-00), quedando así rescindido el contrato de que se hace mérito;

Por tanto, en vista del informe dado sobre el particular por la Dirección General de Obras Públicas y del convenio habido con el interesado,—El Presidente de la República

ACUERDA:

1.º—Que con cargo á la partida asignada en la Ley de Presupuesto para trabajos en el camino á San Carlos se pague al señor Camacho Cabezas la cantidad de doscientos veinticinco colones (¢ 225 00), á título de indemnización por los perjuicios relacionados; y 2.º—Que se tenga por rescindido el contrato de que se ha hecho mérito celebrado con dicho señor.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ECHANDI.

Nº 26.—San José, 4 de marzo de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato que se registra del folio 186 derecha al 187 derecha del libro correspondiente que lleva en el presente año la Dirección de Obras Públicas, celebrado entre el Jefe de ese Departamento y don Próspero Fernández Blanco, contrato mediante el cual y por el precio de tres mil doscientos setenta y nueve colones cuarenta céntimos (¢ 2279-40), este señor se compromete á ejecutar una instalación hidráulica completa en la villa de Barba para hacer funcionar un quebrador de piedra en el lugar designado al efecto.

Dicha suma será imputada á la partida de eventuales de Fomento.—Comuníquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ECHANDI.

Nº 31.—San José, 18 de marzo de 1910.—En acatamiento de las disposiciones de la ley sobre ferrocarriles, y en vista de lo manifestado á esta Secretaría por el Administrador General del Ferrocarril al Pacífico en oficio de 11 del corriente mes,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar las siguientes tarifas especiales que comenzarán á surtir sus efectos el 8 de abril próximo entrante:

Nº 1.—El flete de los envases vacíos devueltos á la estación de su procedencia se cobrará de acuerdo con la *clase tercera* de la tarifa general, ó sea con el 33 y $\frac{1}{3}$ 0/0 de rebaja.

Nº 2.—El transporte de los artículos que se indican á continuación se cobrará en la forma siguiente:

Hielo, entre todas las estaciones, *clase tercera* con derecho á ser transportado como encomienda.

Cal, de San José á Alajuela, *clase tercera* de la tarifa de San José á Alajuela y viceversa.

Ladrillos del país, de San José á Alajuela: En carros de 20 toneladas ¢ 37-40; en carros de 15 toneladas ¢ 28-05.

Arena, entre todas las estaciones, precio de carro entero, *clase F*. No se cobrará el mínimo que marca la tarifa.

Leña, en carros de cajón, *clase G* más 30 0/0.

Sal del país, de San José á Alajuela, *clase cuarta*, de la tarifa de San José á Alajuela y viceversa.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ECHANDI.

Nº 32.—San José, 22 de marzo de 1910.—Por cuanto, según contratos celebrados el 30 de octubre de 1906 y 12 de diciembre de 1907 entre el Director General de Obras Públicas y don Buenaventura Casorla, fueron anticipadas á este último las cantidades de siete mil y tres mil colones (¢ 7000.00 y ¢ 3000.00), respectivamente, á bue-

na cuenta del valor de la madera que en dichos convenios se obligó á entregar para los trabajos nacionales, y

Por cuanto consta que el señor Casorla ha entregado madera y los materiales de un galerón de su propiedad para obras públicas nacionales, estimado todo en la cantidad de cuatro mil novecientos colones (¢ 4900 00), y ha enterado en la oficina del Sello Nacional según recibo de 17 del corriente firmado por el Jefe de ese Departamento, la cantidad de cinco mil cien colones (¢ 5100-00);

Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato celebrado el 17 del corriente entre los indicados Director General de Obras Públicas y don Buenaventura Casorla, que se registra á los folios 188 derecha é izquierda del libro correspondiente que lleva dicho empleado en el presente año, convenio mediante el cual se dan por canceladas las obligaciones contraídas por el segundo de los citados, quedando por consiguiente libre de toda responsabilidad él y sus fiadores.—Comuníquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ECHANDI.

Nº 41.—San José, 6 de abril de 1910.—Por cuanto el señor José Marín Valerín, por contrato celebrado el 3 de diciembre de 1908 con el Director General de Obras Públicas, se obligó á nivelar el terreno que ocupaba el antiguo Lazareto de esta ciudad en la calle de la Sabana, comprometiéndose á entregar al Gobierno cada año uno de los cuatro lotes en que se dispuso dividir ese terreno en las condiciones exigidas á contar de un plazo no más allá del primero de marzo de 1909, dándole en cambio el Gobierno el derecho de establecer una ladrillera en ese terreno y los elementos que en el mismo convenio se estipula para esa fábrica;

Por cuanto el señor Marín no ha podido dar cumplimiento á su obligación en cuanto á la entrega de lotes por razones que se han estimado justas á juicio del Gobierno, y

Por cuanto dicho señor ha solicitado una prórroga del convenio para dar cumplimiento á los compromisos contraídos, á la cual tiende el nuevo contrato celebrado entre las mismas partes el primero del corriente mes con instrucciones de esta Secretaría, que se registra del folio 188 izquierda al 189 derecha del libro correspondiente que lleva en el presente año el Director General de Obras Públicas;—Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Dar su aprobación al referido convenio, quedando en consecuencia prorrogado al 31 de marzo de 1915 los efectos del anterior de fecha 3 de diciembre de 1908, ya citado.—Comuníquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ECHANDI.

Nº 44.—San José, 22 de abril de 1910.—Por cuanto la colocación de los bonos con cuyo producto han de llevarse á cabo los trabajos de la obra de la cañería de Heredia se hace más fácil por medio de las personas que se van á beneficiar con esa obra, y por cuanto es conveniente para el mejor éxito de ella la inmediata inspección de los trabajos y la vigilancia de la inversión de los fondos por los interesados mismos, que son los vecinos de aquella ciudad,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Nombrar una Junta Auxiliar del Ministerio de Fomento y dependiente de él, compuesta de los señores: Licenciado don Alfredo González, don Amado Rosabal, don Rafael Badilla, Doctor don Santiago Baudrit, y don Florentino Rodríguez Arce, la cual se encargará de la colocación de los bonos, de vigilar la inversión de los fondos y de inspeccionar los trabajos. El cargo será desempeñado sin remuneración. Las funciones de la Junta estarán limitadas al tiempo de ejecución de las obras indicadas.—Publíquese.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ECHANDI.

Nº 50.—San José, 12 de mayo de 1910.—Con el objeto de controlar la expedición de pases de ferrocarril á que se refiere el artículo 23 del decreto nº 4 de 23 de marzo de 1907,—El Presidente de la República

ACUERDA:

En lo sucesivo las personas capacitadas para expedir pases de ferrocarril, deberán remitir semanalmente á la Secretaría de Fomento una nota en que se especifique el número de pases expedidos y la calidad de las personas á cuyo favor se han otorgado. Mientras duren las circunstancias anormales por que atraviesa el país, como consecuencia de los terremotos, podrán ser otorgados pases á favor de particulares, cuando á juicio de las personas que tienen facultad para otorgarlos esto fuere absolutamente necesario.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 51.—San José, 13 de mayo de 1910.—En vista de la cuenta respectiva presentada á este despacho por la Auditoría General del Ferrocarril al Pacífico, según contrato celebrado para provisión de traviesas,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Mandar pagar á los señores Castro y Chamberlain la suma de cinco mil doscientos sesenta y un colones (C 5261.00), valor de traviesas en cantidad de 3515 al precio de C 1.00 y C 1.50, así: C 1753.70 al contado, C 1753.65 á tres meses plazo y C 1753.65 á seis meses plazo, sin intereses, á partir de esta fecha, quedando en consecuencia, liquidado dicho contrato. Esta erogación será imputada á la partida del Ferrocarril al Pacífico del Presupuesto General de Gastos.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 52.—San José 14 de mayo de 1910.—En virtud de la excusa presentada á esta Secretaría por los señores don Alfredo González y don Amado Rosabal,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Nombrar en reposición de dichos señores, á don Domingo González y don Jenaro Morales, miembros de la Junta Auxiliar para las obras de la cañería de Heredia, á que se refiere el acuerdo nº 44 de 22 de abril último.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 53.—San José, 16 de mayo de 1910.—En vista de la renuncia presentada á esta Secretaría por don Adolfo Sáenz E. del cargo de Relojero Oficial,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aceptarla y nombrar en su lugar á don Gregorio Soto.—Publíquese.—JIMÉNEZ. El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 55.—San José, 16 de mayo de 1910.—Por no haber aceptado don Domingo González el cargo de miembro de la Junta Auxiliar de la Secretaría de Fomento para las obras de cañería de Heredia,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Nómbrese en reposición de dicho señor González á don José María Víquez Zamora.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 56.— San José, 17 de mayo de 1910.—No respondiendo el Instituto Físico Geográfico á los fines que el Gobierno tuvo al crearlo,—El Presidente de la República

ACUERDA:

- 1º.—Suprimir dicho establecimiento;
- 2º.—Recargar la Dirección del Observatorio Meteorológico en el Director del Museo;
- 3º.—Reorganizar estos servicios en la forma siguiente:

Museo Nacional

| | |
|--|----------|
| Director, don Anastasio Alfaro | ₡ 234 60 |
| Encargado de la Sección Zoológica, don Adán Lizano . . . | 60 00 |
| „ del Herbario con recargo de la Biblioteca, se- ñorita Ester Morales | 60 00 |
| „ del cuidado de las Antigüedades, doña Luisa Cal- derón v. de Flores | 50 00 |

Observatorio Meteorológico

| | |
|---|-------|
| Encargado del servicio, don Pablo Biolley C. | 65 00 |
| Auxiliar del Observatorio, don Pedro N. Gutiérrez | 30 00 |
| Conserje, encargado del aseo y portería de ambos estable- cimientos, don Félix Araya | 65 00 |

Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario encargado del Despacho de Fomento,
ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 57.— San José, 18 de mayo de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Suprimir la plaza de Administrador de los Vapores Correos del Golfo de Nicoya.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 58.— San José, 18 de mayo de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Suprimir la plaza de Administrador del Teatro Nacional y recargar esas funciones en el Conserje del mismo Coliseo, señor don Fernando Mayoral, con la dotación de cien colones (₡ 100 00) mensuales.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 59.— San José, 19 de mayo de 1910.—Siendo posible que las Municipalidades sostengan con sus recursos propios las filarmonías y aun que éstas se sostengan por el entusiasmo de los jóvenes amantes de la música, sin más estímulo que la cultura solaz y provecho que de ellas pueden derivar,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Suprimir la subvención que el Gobierno daba á las filarmonías.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 61.— San José, 30 de mayo de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Reorganizar el personal de la Dirección General de Obras Públicas, en la forma siguiente:

| | |
|--|----------|
| Director é Inspector General con cargo de la Sección Técnica, Ingeniero don Luis Matamoros | ₡ 375 00 |
| Secretario y Auxiliar, don Luis N. Fournier | 175 00 |
| Escribiente, don Graciliano Chaverri | 100 00 |
| Portero, don Juan Mena | 45 00 |

Sección de Caminos

| | |
|--|--------|
| Jefe, Ingeniero don Leonidas Carranza | 250 00 |
| Ayudante, Ingeniero don José M. ^a Fernández | 175 00 |
| 2. ^o " " Santos León Herrera | 175 00 |
| 3er " don Miguel Molina | 175 00 |

Sección de Arquitectura y Construcciones

| | |
|---|--------|
| Jefe de esta Sección, Ingeniero don Juan Francisco Echeverría | 250 00 |
| Auxiliar, don Guillermo Gargollo | 150 00 |
| Dibujante, don Roberto Ortiz | 100 00 |
| Conductor de Trabajos, don Francisco Zúñiga | 140 00 |
| Jefe del taller, don Domingo Quirce | 140 00 |

Este acuerdo comenzará á regir del primero de junio en adelante.—Publíquese. JIMÉNEZ.—El Subsecretario encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

N.^o 66.—San José, 17 de junio de 1910.—Vistas las propuestas presentadas á esta Secretaría por los señores Luis Porras Montero, Constantino Albertazzi, José Joaquín Mendoza, Eustaquio Quirós y Adán Rodríguez Jiménez, para la ejecución de los trabajos del raspado y aplicación de dos manos de pintura en el puente sobre el Río Grande, en la vía férrea al Pacífico, conforme á la licitación publicada al efecto en el periódico oficial; y en atención á que ninguna de ellas es conveniente á los intereses nacionales,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Desechar dichas propuestas y disponer que las obras de que se trata sean ejecutadas por la Administración del mismo ferrocarril.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

N.^o 67.—San José, 25 de junio de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aceptar las renunciaciones presentadas por los señores don Rafael Badilla, Doctor don Santiago Baudrit y don Florentino Rodríguez Arce, del cargo de miembros de la Junta Auxiliar creada para entender en lo relativo á trabajos de la cañería de Heredia, y nombrar para reponerlos á los señores don Bernardo Benavides, don Enrique Zamora y don José Manuel Herrera.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

N.^o 68.—San José, 27 de junio de 1910.—Tomada en consideración la necesidad de vigilar constantemente los trabajos de construcción de la vía férrea al Pacífico, Sección entre el Cascajal y El Roble, contratados con el señor Warren H. Knowlton, El Presidente de la República

ACUERDA:

Crear la plaza de Inspector de dichos trabajos con la dotación de ciento cincuenta colones (₡ 150 00) mensuales, y nombrar para desempeñarla á don Fernando Doninelli. Este sueldo se pagará de la partida asignada en la Ley de Presupuesto para el servicio de las obras de que se trata.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 73.—San José, 4 de julio de 1910.—En razón de no haber aceptado el Licenciado don Bernardo Benavides el cargo de miembro de la Junta auxiliar que debe entender en los trabajos de la cañería de Heredia, para que fué nombrado por acuerdo número 67 de 25 de junio próximo pasado,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Nombrar para integrar la Junta referida en lugar del señor Benavides, al Doctor don Ernesto Flores.— Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 75.—San José, 5 de julio de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Reorganizar la planta de empleados del Ferrocarril al Pacífico en la forma y con las dotaciones que se expresan á continuación:

Administración General

| | | |
|---|---|----------------|
| Administrador General, don José Cabezas | ₡ | 450 00 |
| Secretario, don Alberto J. Brenes | | 240 00 |
| Jefe Tráfico, don Roberto A. Castro B. | | 207 00 |
| Jefe Taller, don G. Carazo | | 230 00 |
| Ingeniero | | 300 00 |
| Maestro de caminos, don Ildefonso Mora | | 215 00 |
| | ₡ | <u>1642 00</u> |

Departamento de Materiales

| | | |
|--|---|---------------|
| Jefe Materiales, don Ricardo Rodríguez | ₡ | 145 50 |
| Auxiliar Jefe materiales, don José Aguilar | | 121 25 |
| Entregador materiales, don Francisco Ramírez | | 38 00 |
| | ₡ | <u>304 75</u> |

Empleados generales

| | | |
|--|---|---------------|
| Recibidor de materiales, don Jorge Escalante | ₡ | 121 85 |
| Escribiente, don Carlos M. Duque | | 80 00 |
| Portero Administrador, don Manuel Vives | | 50 00 |
| | ₡ | <u>251 25</u> |

Tráfico—Trenes

| | | |
|---------------------------------------|---|--------|
| Despachador, don Alberto Zúñiga | ₡ | 145 00 |
| Conductor, don F. Brenes Díaz | | 167 00 |
| — — M. A. Flores | | 162 00 |
| — — Joaquín Flores | | 157 00 |
| — — Carlos Jiménez | | 152 00 |
| Maquinista, don León Rojas | | 180 00 |
| — — Domingo Bolaños | | 180 00 |
| — — Vicente Sotela | | 150 00 |
| — — Leonidas Orozco | | 150 00 |
| Fogonero, — Juan Solís | | 73 00 |
| — — Joaquín Madriz | | 73 00 |
| — — Nicolás Solano | | 73 00 |
| — — Adán Ramírez | | 73 00 |

| | | |
|--|---|----------------|
| Maestro de equipajes, don Jorge Fait | ₡ | 100 00 |
| Once brequeros, á ₡ 58 80 cju | | 646 80 |
| | ₡ | <u>2481 80</u> |

Tráfico—Agencias

| | | |
|---|---|----------------|
| Agente de San José, don Francisco Calderón M | ₡ | 175 00 |
| Auxiliar Agente San José, don Manuel Cruz | | 98 00 |
| Bodeguero, don Tito Vargas | | 100 00 |
| Auxiliar 1º, don Antonio Rivera | | 70 00 |
| — 2º, don Rubén Rivera | | 50 00 |
| Agente de Pavas, don Francisco Sánchez | | 50 00 |
| — San Antonio, don Juan I. Torres | | 90 00 |
| — Ojo de Agua, don Miguel Blanco | | 70 00 |
| — Ciruelas, don J. Gonzalo Pereira | | 58 80 |
| — Alajuela | | 75 00 |
| Bodeguero de Alajuela, don Abel Castro | | 40 00 |
| Agente de Turrúcares, don Miguel Saborío | | 70 00 |
| Bodeguero de Turrúcares, don Policarpo Meléndez | | 40 00 |
| Agente de Atenas, don Ramón Durán | | 90 00 |
| Bodeguero de Atenas, don Juan L. Madriz | | 50 00 |
| Agente La Balsa, don A. Ramírez | | 50 00 |
| — Las Lapas, don Luis Coma | | 60 00 |
| — del Escobal, don Luis Barquero | | 58 80 |
| — Concepción, don Baltasar Bolaños | | 58 80 |
| — Hacienda Vieja, don Pedro Rojas | | 58 80 |
| — Orotina, don Clodomiro Jiménez | | 125 00 |
| Auxiliar de Orotina, don R. L. Conejo | | 50 00 |
| Bodeguero de Orotina, don Francisco Hernández | | 73 50 |
| Auxiliar de Orotina, don V. M. Flores | | 50 00 |
| Agente de Cascajal, don J. R. Rodríguez | | 70 00 |
| 4 peones bodega San José, á ₡ 37-50 cju | | 150 00 |
| 4 — — Orotina á 37-50 — | | 150 00 |
| 1 peón bodega Atenas, á 31-25 | | 31 25 |
| 1 — leña de Orotina, á 31-25 | | 31 25 |
| | ₡ | <u>2144 20</u> |

Tráfico—Patio

| | | |
|--|---|---------------|
| Guarda diurno, don Benjamín Céspedes | ₡ | 45 00 |
| — nocturno, don Ventura Umaña | | 68 60 |
| Barredor, don Blas Venegas | | 38 00 |
| 3 peones del patio á ₡ 31-25 | | 93 75 |
| | ₡ | <u>245 35</u> |

Taller de San José

| | | |
|---|---|--------|
| Mecánico, don Héctor Chartier | ₡ | 175 00 |
| — — Manuel Arias | | 125 00 |
| — — Federico Muñoz | | 100 00 |
| — — Abel Solera | | 80 00 |
| Herrero 1º, don Santos Blanco | | 90 00 |
| — 2º, don Manuel Fallas | | 75 00 |
| Ayudante de herrero, don Pedro Guevara | | 31 25 |
| — — Víctor Gólcher | | 25 00 |
| Modelista, don Hermenegildo Tovar | | 75 00 |
| Fundidor, don Rodrigo Ugalde | | 70 00 |
| Reparador de carros, don Emilio Ramírez | | 64 75 |

| | | |
|---|---|---------|
| Reparador de carros don Juan Quesada..... | ₡ | 64 75 |
| Ayudante reparador carros, don Roberto Bonilla..... | | 25 00 |
| — — — don Gonzalo Cascante..... | | 25 00 |
| Fontanero, don Juan A. Bolandi..... | | 70 00 |
| Empacador de carros, don Recaredo Brenes..... | | 37 50 |
| Pintor, don Simón Vargas..... | | 66 00 |
| Reparador de frenos, don Ricardo Rojas..... | | 30 50 |
| — — don Rogelio Castro..... | | 30 50 |
| Bodega préstamos, don Manuel Campos..... | | 40 00 |
| Motorista, don Ricardo Solís..... | | 67 50 |
| Peón, don Antonio Chinchilla..... | | 32 50 |
| Auxiliar mecánico, don Fernando Sáenz..... | | 45 00 |
| — — don Ramón Saborío..... | | 26 25 |
| Limpiador máquinas, don Egidio Agüero..... | | 48 25 |
| — — don Rafael Retana..... | | 37 50 |
| — — don Joaquín Salazar..... | | 35 00 |
| Tornero, don Claudio Sáenz..... | | 45 00 |
| Carpintero, don Juan Feyth..... | | 90 00 |
| — don José García..... | | 68 75 |
| — don Manuel Sabat..... | | 56 25 |
| Apuntador, don Abel Robles..... | | 70 00 |
| Aprendiz, don Federico Loaiza..... | | 12 50 |
| | ₡ | 1934 75 |

Vía

| | | |
|---|---|---------|
| 1 ayudante del Maestro de Caminos..... | ₡ | 190 00 |
| 2 peones á ₡ 1-25 cju, troleros Maestro de Caminos..... | | 62 50 |
| 10 capataces á ₡ 2-45 cju, cuadrillas regs..... | | 612 50 |
| 10 guarda-vía á 1-25 — — —..... | | 380 20 |
| 81 peones á 1-25 — — —..... | | 2531 25 |
| 9 clavadores á 1-50 — — —..... | | 337 50 |
| 10 aguadores á 0 75 — — —..... | | 187 50 |
| 5 guarda-puentes á 1-32 — — —..... | | 200 75 |
| | ₡ | 4502 20 |

Cuadrillas extraordinarias

| | | |
|--|---|---------|
| 7 capataces á ₡ 2-25 cju, cuadrilla extra..... | ₡ | 393 75 |
| 7 aguadores á 0-75 — — —..... | | 131 25 |
| 3 clavadores á 1-50 — — —..... | | 112 50 |
| 2 guarda vía á 1-25 — — —..... | | 76 04 |
| 75 peones á 1-25 — — —..... | | 2343 75 |
| | ₡ | 3057 29 |

Albañilería

| | | |
|--|---|--------|
| 2 albañiles á ₡ 3 00 cju, alcantarillas etc..... | ₡ | 150 00 |
|--|---|--------|

División Esparta Puntarenas

| | | |
|--|---|--------|
| Agente Superior, don Luis Agustín Guido..... | ₡ | 230 00 |
| Maestro de Caminos, don Joaquín Chaves..... | | 100 00 |
| Bodeguero, don Jose Avila..... | | 58 80 |
| | ₡ | 714 40 |

Taller

| | | |
|---|---|---------------|
| Jefe de Taller, don Francisco Guido | ₡ | 166 25 |
| Herrero, don Nicolás Chaves | | 71 25 |
| Reparador carros, don Jerónimo Valverde | | 63 75 |
| Almacenista, don Pedro Araya | | 60 00 |
| Guarda nocturno, don Vicente Morales | | 48 25 |
| Limpia locomotoras, don Custodio Calvo | | 33 00 |
| Carpintero, don J. M. Chinchilla | | 76 50 |
| Motorista, don Juan Mena Ch. | | 45 00 |
| Ayudante Taller, don Manuel Mena | | 50 00 |
| Herrero jubilado, don Vicente Conejo | | 25 00 |
| Ayudante herrero, don Carlos Roger | | 40 00 |
| — taller, don Froilano Badilla | | 37 50 |
| Peón taller, don Alberto Rivas | | 37 50 |
| — — don Manuel Corado | | 37 50 |
| | ₡ | <u>791 50</u> |

Tráfico

| | | |
|---------------------------------------|---|---------------|
| Conductor, don Francisco Sancho | ₡ | 98 00 |
| Maquinista, don Onofre Xatruch | | 130 00 |
| Fogonero, don José Chaverri | | 58 80 |
| Brequero, don J. J. Rodríguez | | 40 00 |
| — don Rodolfo Carballo | | 40 00 |
| | ₡ | <u>366 80</u> |

Tren de construcción

| | | |
|--------------------------------------|---|---------------|
| 1 Conductor | ₡ | 98 00 |
| 1 Maquinista | | 130 00 |
| 1 Fogonero | | 58 80 |
| 2 peones-brequeros á ₡ 1-50 cu. | | 75 00 |
| | ₡ | <u>361 80</u> |

Vía—Cuadrilla nº 6

| | | |
|----------------------------------|---|--------|
| 1 Capataz á ₡ 2-45 diarios | ₡ | 61 50 |
| 1 Aguador á 0-75 — | | 18 75 |
| 10 peones á 1-50 — | | 375 00 |

Guadrilla nº 7

| | | |
|----------------------------------|---|---------------|
| 1 Capataz á ₡ 2-45 diarios | ₡ | 61 25 |
| 1 Aguador á 0-75 — | | 18 75 |
| 10 peones á 1-50 — | | 375 00 |
| | ₡ | <u>910 00</u> |

Peones Agencias

| | | |
|-------------------------------------|---|---------------|
| 4 peones bodega de Puntarenas | ₡ | 125 00 |
| 2 — — de Esparta | | 62 50 |
| | ₡ | <u>187 50</u> |

Las disposiciones del presente acuerdo se considerarán vigentes desde el 1º de junio próximo pasado, fecha en que se estableció el servicio en la forma expuesta.

Monto de la economía anual obtenida con la anterior reorganización, ₡ 73129-80. Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 77.—San José, 8 de julio de 1910.—Visto que según manifiesta el señor Gobernador de esta provincia en oficio nº 244 de 6 del corriente, la Municipalidad ha resuelto continuar los trabajos de canalización de la quebrada de Las Arias, desde la casa del Asilo de Infancia hasta la Avenida 1ª, trabajos que según convenio serán ejecutados por contribución entre el Gobierno, la Municipalidad y demás interesados, para la cual solicita dicho funcionario se ponga á disposición de la Tesorería Municipal la parte que al Gobierno corresponde ó sea la cantidad de ₡ 1399-20, y oído el parecer del Director de Obras Públicas,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que se proceda al pago de dicha suma con cargo á la partida de eventuales de Fomento.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 83.—San José, 26 de julio de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Nombrar á don Saturnino Meléndez para miembro de la Junta Auxiliar encargada de los trabajos de la cañería de Heredia en reposición de don Enrique Zamora, quien ha renunciado el cargo por tener que ausentarse de la provincia.—Publíquese —JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 90.—San José, 12 de agosto de 1910.—De conformidad con lo dispuesto en decreto nº 65 de 5 de junio de 1909,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos destinados al efecto se gire á la orden del señor Ingeniero don Federico Peralta la cantidad de ₡ 1146-92 á que ascienden los gastos ocasionados por la importación que ha hecho de cuatro toros, tres de raza Gernsey y uno Jersey.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 91.—San José, 16 de agosto de 1910.—De conformidad con lo dispuesto en decreto nº 65 de 5 de junio de 1909,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos destinados al efecto se gire á la orden del señor Ingeniero don Federico Peralta la cantidad de ₡ 4364-93 á que ascienden los gastos ocasionados por la importación que ha hecho de 18 vaquillas de raza Jersey, según comprobantes. Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 96.—San José, 19 de agosto de 1910.—De conformidad con el decreto nº 65 de 5 de junio de 1909 y constando de los documentos presentados á esta Secretaría que don Agustín Guido ha tenido un gasto de ₡ 459-44 en la importación al país de los siguientes animales: 4 carneros hembras, raza Shropshire; 1 carnero macho, raza Shropshire, 1 vaquilla raza Holstein, una vaquilla raza Durham, una pareja de cerdos raza Berkshire, 1 pareja de cerdos raza Poland China,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos destinados al efecto se reembolse al señor Guido de la suma dicha de ₡ 459 44.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 98.—San José, 1º de setiembre de 1910.—Visto el oficio nº 198 de fecha de ayer en el cual da cuenta el Director de Obras Públicas del resultado de las propuestas hechas en virtud de la respectiva licitación publicada en el periódico oficial para la construcción de un edificio nacional en el Paraíso destinado á las oficinas públicas de aquella localidad, y por cuanto ninguna de esas propuestas ó sean las de los señores don Antonio Leandro A., don Francisco Zúñiga y de don Pedro Durini, que fueron las únicas presentadas, convienen á los intereses nacionales, unas por deficiencias y otras por exceder al valor presupuestado que había formulado la Dirección de Obras Públicas;— Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Declarar inaceptables dichas propuestas y disponer que la continuación se lleve á cabo por medio de la Dirección de Obras Públicas sujetándose en un todo al plano y presupuesto que sirvieron de base para la licitación.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 102.—San José, 9 de setiembre de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato que literalmente dice: “Warren H. Knowlton, contratista del Ferrocarril al Pacífico en la Sección Cascajal-Roble, por una parte, y por la otra José Cabezas; en su carácter de Administrador General del Ferrocarril al Pacífico, y con la debida autorización del señor Ministro de Fomento, han convenido á fin de facilitar el transporte de mercaderías entre Puntarenas y San José:

1)—Knowlton se obliga á trasportar del Roble á Cascajal los carros que se le entreguen en el primer punto con carga de 300 á 400 quintales si el carro fuere de 20 toneladas de registro ó en igual proporción si fuere de menor capacidad. No se admitirán explosivos ni inflamables.

Por este transporte la Administración del Ferrocarril pagará á Knowlton cuarenta céntimos de colón (₡ 0-40) por quintal de carga. El pago se hará al entregar Knowlton las mercaderías por el tanto que diga el conocimiento ó manifiesto. Es entendido que Knowlton recibirá y entregará los carros sellados, y que un guarda del Ferrocarril hará el viaje en el tren que los transporte.

2)—Knowlton hará este servicio una vez por semana, en lotes de dos á cuatro carros completos de carga, y Cabezas hará que los carros estén listos para el transporte en días domingos.

3)—Knowlton, sin pago ninguno, trasportará desde el Cascajal al Roble los carros que hubieren traído la carga, aunque vuelvan vacíos. Si el Ferrocarril le entrega alguna carga para trasportar de ese punto al Roble, aunque no sea suficiente para llenar siquiera un carro, Knowlton la trasportará cobrando el mismo flete, cuarenta céntimos por quintal, pero siempre sellados los carros y al cuidado de un guarda del Ferrocarril.

4)—Es entendido que los carros los suministrará el Ferrocarril; que Knowlton hará todo esfuerzo por trasportarlos rápidamente, aunque no responderá de demoras debidas á caso fortuito ó fuerza mayor; que si la línea sufriere algún daño ó hubiere accidentes en el camino, el Administrador del Ferrocarril no asume ninguna responsabilidad; y que Knowlton no responderá de la buena condición en que lleguen á su destino los artículos trasportados, si éstos fueren perecederos.

5)—Es entendido igualmente que este contrato y transporte de carga no implican uso, aprovechamiento ó aceptación de la línea en construcción por parte del Go-

bierno, á quien no se hará en ningún caso responsable por los desperfectos de cualquier naturaleza ó daños ó perjuicios que pudiera sufrir la vía por el transporte de mercaderías.

6)—Este contrato regirá mientras el señor Knowlton esté construyendo la sección del Ferrocarril con él contratada, pero podrá él mismo ponerle término, dando aviso al Administrador del Ferrocarril con 30 días de anticipación. Se tendrá por cancelado si el señor Knowlton hiciere algún arreglo directo con el Gobierno para abrir en la sección Cascajal-Roble, un tráfico provisional, por su cuenta ó cuenta del Gobierno.

7)—Como el señor Knowlton no puede, conforme á su contrato, establecer tráfico en la sección dicha, es entendido que el presente contrato no entrará en vigor, si no da su consentimiento el señor Ministro de Fomento.

Para constancia y seguridad de las partes firmamos tres ejemplares de un mismo tenor, en la ciudad de San José, el día 9 de setiembre de 1910.—José Cabezas.—Warren H. Knowlton,—Contratista.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 110.— San José, 29 de setiembre de 1910.—Atendidas las repetidas instancias de varios interesados y en especial del comercio para que se establezca el tráfico provisional, en cuanto sea posible, en la sección de la vía férrea en construcción entre el Cascajal y el Roble, y

Considerando:

Que la vía, en esa parte, por no estar concluida, no llena los requisitos indispensables conforme á la Ley de Ferrocarriles para el establecimiento regular del tráfico público;

Considerando:

Que en esa situación no sería prudente por parte del Gobierno, autorizar el servicio de pasajeros, y en cuanto á las mercaderías asumir las responsabilidades establecidas en dicha ley así como en las de transportes;

Considerando:

Por otra parte, que los intereses del comercio, bien podrían conciliarse, permitiendo el tráfico de mercaderías con la reserva de que el Gobierno no asumirá ninguna clase de responsabilidades;—Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

1º—Que mientras no esté terminada la sección de vía de que se trata, no se permita el transporte de pasajeros;

2º—Permitir el tráfico de mercaderías bajo la condición de que, en cada caso los interesados deberán firmar una constancia en donde declaren que por ningún motivo reclamarán á la Empresa del Ferrocarril al Pacífico y por consiguiente al Gobierno, por faltas, daños, pérdidas, extravíos ó mejoras originadas por el estado provisional de construcción de la vía entre Cascajal y El Roble.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,— ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 113.—San José, 3 de octubre de 1910.—De conformidad con el decreto nº 65 de 5 de junio de 1909 y en vista de los comprobantes respectivos,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos destinados al efecto de la Sociedad Nacional de Agricultura, se paguen ¢ 1407-91 á don Ramón Aguilar B. por los gastos de transporte, alimentos y otros, de cinco vacas y un toro de raza Guernsey que ha importado al país desde Inglaterra hasta puerto Limón.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 120.—San José, 10 de octubre de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Nombrar al Licenciado don Manuel Trejos Trejos para miembro de la Junta auxiliar de esta Secretaría encargada de los trabajos de la cañería de Heredia, en sustitución de don Jenaro Morales, quien ha renunciado el cargo.—Publíquese.—JIMÉNEZ. El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 121.—San José, 11 de octubre de 1910.—En vista de los respectivos comprobantes y de conformidad con el decreto nº 65 de 15 de junio de 1909,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos destinados al efecto de la Sociedad Nacional de Agricultura se gire á la orden de don Manuel Coronado la cantidad de ₡ 68-95 por gastos de importación al país de un lote de quince aves de corral procedentes de Nueva York.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 125.—San José, 21 de octubre de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos de la Sociedad Nacional de Agricultura depositados en el Tesoro Público, se pague á los señores Juan, Pilar, Juana, Dolores, Engracia, Elisa y Gabriela Rodríguez Mora, la suma de ₡ 1400-00 por valor del terreno que han vendido á dicha Sociedad, según escrituras otorgadas, para ampliar el Campo de Ensayos Agrícolas establecido en Guadalupe.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 126.—San José, 22 de octubre de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que se gire á la orden del Presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura, la suma de ₡ 3310-25 para comprar diez vacas, cinco de raza Jersey y cinco Guernsey que se necesitan para los fines de la institución. Dicha suma se tomará de los fondos que la Sociedad tiene depositados en el Tesoro Público.—Publíquese.—JIMÉNEZ. El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 131.—San José, 28 de octubre de 1910.—En vista de la cuenta respectiva y del informe dado sobre el particular por el Secretario de la Sociedad Nacional de Agricultura,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos de dicha Sociedad se pague á los señores Juan Knohr Hijos la cantidad de ₡ 400-90 como saldo de ₡ 2978-15 á que asciende el valor de 51 sacos de semillas de diversas clases pedidas por dicha casa y entregadas á la Sociedad en el mes de febrero próximo pasado.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 139.—San José, 5 de noviembre de 1910.—Visto el escrito presentado á esta Secretaría por los señores Brenes y C^a, en el cual manifiestan que han traspasado á don Miguel Brenes Madriz el contrato de que son cesionarios, aprobado por decreto nº 45 de 20 de julio de 1903 relativo al establecimiento de los Vapores-Correos del

Golfo de Nicoya, y en atención á que dicho señor ha propuesto la fianza de don Agustín Guido Alvarado, para garantizar las responsabilidades en que pueda incurrir por razón de este negocio, conforme se estipula en la cláusula XI del citado contrato;—Por tanto,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Aprobar el traspaso, en la inteligencia de que el señor Brenes Madriz queda responsable ante el Gobierno, de todas las obligaciones derivadas de dicho contrato contraídas por los señores Brenes y C^a, lo cual se hará constar así en la respectiva escritura pública de fianza.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ERRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 144.—San José, 10 de noviembre de 1910.—En vista de la respectiva solicitud y de los comprobantes á ella anexos,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos destinados al efecto de la Sociedad Nacional de Agricultura, según ley nº 65 de 5 de julio de 1909, se gire á la orden de don Federico Peralta la cantidad de ₡ 498-67 por gastos de transporte de dos vacas raza Jersey que ha importado al país procedentes de Inglaterra.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 145.—San José, 12 de noviembre de 1910.—En vista de la respectiva solicitud y de los comprobantes á ella anexos,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos de la Sociedad Nacional de Agricultura determinados por ley nº 65 de 5 de julio de 1909, se pague á don Carlos J. Silva la cantidad de ₡ 21-82 por gastos de importación de cuatro gallinas Minorca negras y un gallo de la misma raza, procedentes de New Orleans.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 148.—San José, 22 de noviembre de 1910.—En vista de los respectivos comprobantes y de conformidad con la ley nº 65 de 5 de julio de 1909,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos de la Sociedad Nacional de Agricultura destinados al efecto, se pague á la orden de don Federico Peralta la cantidad de ₡ 1428-33 á que ascienden los gastos ocurridos con motivo de la importación al país de 5 vaquillas de raza Guernsey y una vaca Jersey.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 157.—San José, 5 de diciembre de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Nombrar al señor Licenciado don Tranquilino Ulloa Flores para miembro de la Junta Auxiliar de los trabajos de la cañería de Heredia, en lugar de don José M^a Viquez, quien presentó renuncia de ese cargo.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 164.—San José, 9 de diciembre de 1910.—En vista de la respectiva solicitud, de los comprobantes á ella anexos, y de conformidad con el decreto nº 65 de 5 de julio de 1909,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos de la Sociedad Nacional de Agricultura destinados al efecto, se pague á don Alberto González Soto la cantidad de ₡ 1200-39 á que montan los gastos de transporte de cinco cabezas de ganado vacuno raza Jersey que ha importado al país.—Comuníquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 165.—San José, 10 de diciembre de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos de la Sociedad Nacional de Agricultura se pague á don Antonio Lehmann la cantidad de ₡ 512 00 por la impresión de las ediciones del Boletín, órgano de la institución, números 13 á 17, correspondientes á los días 1º y 15 de julio, 1º y 15 de agosto y 1º de setiembre del presente año, y por valor de seis bloks comprados para el servicio de dicha Sociedad.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 166.—San José, 12 de diciembre de 1910.—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos destinados al efecto de la Sociedad Nacional de Agricultura, se pague á don Alberto González Soto, la suma de ₡ 88-75 como complemento de gastos hechos en el transporte de cinco cabezas de ganado vacuno importadas al país por él mismo al amparo del decreto nº 65 de 5 de julio de 1909.—Comuníquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 173.—San José, 23 de diciembre de 1910.—En vista de los comprobantes respectivos y de conformidad con la ley nº 65 de 5 de julio de 1909,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Que de los fondos de la Sociedad Nacional de Agricultura destinados al efecto, se paguen ₡ 274-20 á don Federico Peralta por gastos de transporte de un toro Guernsey que ha traído de Inglaterra para don Rafael Villafranca.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Nº 178.—San José, 31 de diciembre de 1910.—De conformidad con el artículo 5 del decreto nº 8 de 27 de setiembre próximo pasado,—El Presidente de la República

ACUERDA:

Organizar el personal del Departamento de Agricultura, dependiente de esta Secretaría, en la forma y con las dotaciones que á continuación se expresan:

| | | |
|---|---|--------|
| Director del Boletín del Ministerio de Fomento y Jefe de la Oficina Técnica de Consultas Agrícolas, don Julio Vander Laat | ₡ | 250 00 |
| Ayudante del mismo encargado de la distribución del Boletín, de la venta de semillas y de la Contabilidad, don Miguel Guardia | | 125 00 |
| Director del Laboratorio de Análisis Agrícolas (recargado en el Director del Laboratorio Químico Comercial), Doctor don Gustavo Michaud | | 100 00 |
| Un ayudante del mismo | | 100 00 |
| Jefe del servicio de Ganadería y Director del Campo de Experiencias de Guadalupe, Ingeniero don Federico Peralta | | 250 00 |

| | | |
|--|---|--------|
| Jefe de trabajos en el Campo de Experiencias de Guadalupe, don Juan Rodríguez Mora | ₡ | 75 00 |
| Un Agrónomo del Estado y Director del Campo de Experimentos de Orotina, Ingeniero don Guillermo Echeverría | | 250 00 |
| Jefe de trabajos del Campo de Experiencias de Orotina, don | | 75 00 |
| Jefe del servicio de Aclimatación, Profesor don C. Wercklé | | 125 00 |
| Jefe del servicio de Silvicultura, don Alfredo Anderson .. | | 125 00 |
| Encargado de la recolección y estudio de las rocas de Costa Rica, recargo en el Director del Museo | | 50 00 |

Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Resoluciones

1910

Nº 1.—San José, 26 de julio de 1910.—Visto el escrito presentado á esta Secretaría por don Marcial Peralta Arriola, en el cual solicita que en virtud de las disposiciones del decreto número 53 de 25 de julio de 1903, se le mande pagar la prima correspondiente por más de cien hectáreas de fibras textiles que tiene cultivadas en una finca de jurisdicción de Santiago, y por las dos máquinas que para la elaboración de la fibra ha instalado en el mismo lugar; y—Considerando:

1º—Que el decreto citado dispone autorizar al Poder Ejecutivo para conceder un auxilio de dos mil colones (C. 2000.00) al que tenga instalada una máquina para extraer fibras textiles y cultivadas por lo menos con plantas de esa especie veinte hectáreas de terreno;

2º—Que por auto dictado de esta Secretaría de fecha 11 de diciembre de 1909, fueron nombrados los Ingenieros don Enrique Jiménez Núñez y don Leonidas Carranza para que se constituyeran en el lugar é informaran sobre la calidad de las máquinas y plantaciones de que se hace mérito;

3º—Que los señores Jiménez Núñez y Carranza presentaron su informe con fecha 30 de diciembre citado, en el cual si bien aparece que el número de hectáreas cultivadas excede en mucho al que determina la ley, en cambio solamente existe una máquina instalada y construida en la misma finca en condiciones tan deficientes y con tan escasa fuerza motriz que no llena los propósitos que se han tenido en mira con la emisión del decreto relacionado para el fomento de la industria de fibras en el país;—Por tanto,—El Presidente de la República

RESUELVE:

Que no es el caso de otorgar el auxilio que se solicita en razón de que la única máquina instalada en la finca, para desfibrar, no llena las condiciones requeridas para la eficacia del procedimiento.—Publíquese.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Contratos

1910

Nº 28.—EL CONGRESO CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA,—
Usando de la atribución que le corresponde, determinada en la fracción 16ª del artículo 73 de la Constitución Política,

DECRETA:

Apruébase el contrato celebrado el doce de febrero último, entre el Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, Licenciado Alberto Echandi, y los señores Licenciado Leonidas Pacheco Cabezas y Carlos Volio Tinoco, el cual contrato, con las modificaciones introducidas por la Cámara, queda íntegra y literalmente redactado así:

“ALBERTO ECHANDI, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, y por otra LEONIDAS PACHECO CABEZAS y CARLOS VOLIO TINOCO, han convenido en lo siguiente:

I.—El Gobierno de la República da en usufructo á los señores Pacheco y Volio por el término de quince años, contados desde la fecha de la aprobación legislativa de este contrato, una zona del litoral del Pacífico de doscientos cincuenta metros de ancho que arrancará de la línea de la alta marea y por otro el largo que comprende el río Sierpe, que desemboca en la bahía del mismo nombre, y la Punta Matapalo únicamente para la explotación de los cicales que allí existen y servicios anexos á la explotación.

II.—Si en la porción de tierra allí indicada hubiere poseedores con edificios ó cultivos, serán respetados los derechos que allí tengan adquiridos.

III.—Los arrendatarios se comprometen á explotar los cicales que allí existen á más tardar diez y ocho meses después de la aprobación del presente contrato.

En ejercicio de este derecho se estipula la obligación, no sólo de conservar y replantar, en su caso, los árboles de coco, sobre los cuales se haya ejercido la explotación, sino sembrar con los mismos árboles la parte ó partes de dicha zona que no lo estuvieren. Cinco años antes de la expiración de este contrato deberán estar hechas las nuevas plantaciones.

IV.—Los arrendatarios se comprometen á pagar al Gobierno con aplicación á las Municipalidades de Esparta, Puntarenas y distrito de Golfo Dulce, por terceras partes, doce colones por cada tonelada de copra que exporten, y garantizan para el efecto de este impuesto un minimum de exportación de quinientas toneladas anuales.

Sobre esta base los arrendatarios depositarán en el Tesoro Público, al iniciar la explotación de los cicales, la mitad del impuesto ó sea tres mil colones, y seis meses después la otra mitad, y así sucesivamente.

Si la explotación llegase á sobrepasar de la cantidad garantizada, el excedente se pagará cada seis meses, tomando siempre como punto de partida, la fecha del primer pago.

V.—Los contratistas se obligan á establecer dentro de los diez y ocho meses dichos en la cláusula III, un servicio de trasportes con itinerario fijo, entre Golfo Dul-

ce y Puntarenas, por lo menos cada diez días, tocando alternativamente en Las Agujas, El Pozo (Río Grande de Térraba), La Uvita y ensenada del Naranjo.

Este servicio se hará con pailebotes, no menores de quince toneladas de registro, dotados de propulsor auxiliar de gasolina de veinte caballos de fuerza.

Tanto el itinerario como las tarifas de fletes y pasajes, se someterán á la aprobación del Poder Ejecutivo. El transporte de la correspondencia, resguardos fiscales, guarniciones militares y demás empleados públicos, lo hará la empresa gratuitamente.

Los viajes extraordinarios que solicite el Gobierno, así como los fletes oficiales en los viajes del itinerario, gozarán de un cincuenta por ciento de rebajo.

VI.—En atención á que el objeto principal de este contrato es de fomentar la industria de la copra en el país, el Gobierno concede á los contratistas exención de todo derecho de exportación y muellaje de ese producto durante diez años de la presente concesión, salvo lo dicho en la cláusula IV; y de importación para el combustible que consuman sus naves.

VII.—Dentro del plazo de un año después de iniciada la explotación de los coales, los contratistas se obligan á establecer en esta ciudad ó en la de Puntarenas una fábrica para la extracción del aceite y expender el artículo en el interior de la República, sin que esto indique de ningún modo monopolio en favor de la Empresa.

VIII.—Dentro del plazo de un año á partir del primero de agosto de mil novecientos diez, los contratistas se obligan á construir un muelle de madera ó hierro en el lugar más adecuado, á juicio de un experto nombrado por el Gobierno en la zona ya determinada.

Los planos de esta obra deberán someterse, por medio del Ministerio del ramo, al examen y aprobación de la oficina técnica. La conservación y entretenimiento de este muelle quedará á cargo de la Empresa, pudiendo el público servirse de él sin retribución alguna. Trascurrido el término de la concesión, pasará á ser propiedad del Estado.

IX.—Los arrendatarios no podrán traspasar este contrato de arriendo sin el expreso consentimiento del Poder Ejecutivo.

X.—Es entendido que la obligación de siembra que impone el párrafo 2º de la cláusula III se entenderá que se refiere á los terrenos aptos para la producción de coales y que se limitará á unir con ella los lugares hoy separados por una distancia no mayor de trescientos metros.

XI.—Todas las cuestiones que pudieran surgir para la interpretación del presente contrato entre los contratistas y el Poder Ejecutivo, serán resueltas por árbitros arbitradores, nombrados uno por los contratistas, otro por el Poder Ejecutivo y un tercero que elegirá la Corte Suprema de Justicia; y caso de pasar este contrato á manos de extranjeros, de ningún modo se podrá ocurrir á la vía diplomática.

Es condición esencial de este contrato que toda compañía que se forme para la explotación del negocio á que el mismo se refiere, deberá ser anónima y tener por domicilio esta capital.

Este contrato para su validez necesita de la aprobación del Poder Legislativo.

En fe de lo cual firman los otorgantes en San José, á los doce días del mes de febrero de mil novecientos diez.—ALBERTO ECHANDI.—LEONIDAS PACHECO.—CARLOS VOLIO T.

San José, dieciséis de febrero de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato anterior.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, ECHANDI.”

AL PODER EJECUTIVO

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso.—Palacio Nacional.—San José, á los nueve días del mes de julio de mil novecientos diez.—EZEQUIEL GUTIÉRREZ,—Presidente.—RAF. RODRÍGUEZ,—1er. Secretario.—AD. ACOSTA,—2º Secretario.—San José, doce de julio de mil novecientos diez.

Ejecútese

RICARDO JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

ALBERTO ECHANDI MONTERO, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, y LUIS LEIPOLD, mayor de edad, Presbítero, agricultor y vecino de Cañas, convienen en lo siguiente:

I.—Con el objeto de estimular y proteger el cultivo y beneficio del arroz en el cantón de Las Cañas, el Gobierno entrega á Leipold en calidad de préstamo, por el término de dos años, á contar del 1º de noviembre próximo, una máquina de descascarar arroz sistema *Engelberg*, nº 1, completamente nueva y en perfecto buen estado de servicio, para instalarla en el lugar más conveniente del distrito cabecera del cantón.

II.—El Presbítero Leipold se compromete:

a)—A instalar en debida forma en el lugar expresado y á hacer mover dicha máquina por la fuerza de vapor que allí va á establecer. El primero de noviembre deberá Leipold tener debidamente instalada la máquina y lista para prestar sus servicios;

b)—A manejar la máquina con todo cuidado y esmero á fin de que no sufra por descuido, negligencia ó imprudencia, deterioro alguno durante el tiempo por que se le entrega;

c)—A descascarar durante el tiempo indicado todo el arroz que con tal objeto se le presente, cobrando á lo sumo hasta setenta y cinco céntimos de colón por cada quintal que limpie;

d)—A no cobrar bodegaje por el arroz cuyo beneficio se le encomiende;

e)—A beneficiar el grano en el mismo orden de fechas en que se le fuere entregado con ese objeto. Esto sin perjuicio de dar preferencia al beneficio de arroz de propiedad del Presbítero;

f)—A llevar con toda claridad un libro en que consten las entregas de arroz en granza que se le hagan y las salidas del mismo grano en limpio, con especificación de los respectivos dueños, fechas, marcas y lugares de procedencia.

El Presbítero Leipold queda obligado á emplear en este negocio los cuidados de buen padre de familia.

III.—A la expiración de los dos años de duración del presente contrato, el Presbítero Leipold devolverá al Gobierno la máquina en el buen estado en que hoy la recibe.

En fe de lo cual firman los otorgantes, el primero en San José el once de marzo y el segundo en Las Cañas el veintiuno del mismo mes de mil novecientos diez.—LUIS LEIPOLD.—ALBERTO ECHANDI.

ALBERTO ECHANDI, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, y JULIO DÍAZ GRANADOS, en concepto de Gerente de Brenes y Compañía, de esta plaza, cesionarios del contrato celebrado con don Manuel Barahona Vargas, para el establecimiento de la Empresa de Trasportes del Golfo de Nicoya el 6 de febrero de mil novecientos tres, y Miguel Brenes Madriz como fiador de dichos cesionarios en cuanto al cumplimiento de las obligaciones de dicho contrato, han convenido en lo siguiente:

I.—Hecha la liquidación de cuentas entre el Gobierno y los señores Brenes y Compañía por sí y como representantes de la Compañía de Agencias de Costa Rica Limitada en liquidación, resultan dichos señores Brenes y Compañía en deber al Gobierno la cantidad de diez y seis mil seiscientos cuarenta y dos colones sesenta y nueve céntimos (₡ 16642.69), por la cual otorgan en esta fecha diez y seis pagarés de mil colones (₡ 1000.00) cada uno y un pagaré de seiscientos cuarenta y dos colones sesenta y nueve céntimos (₡ 642.69), con vencimientos sucesivos y mensuales cada veintinueve de mes, debiendo hacerse el primer pago el veintinueve del corriente.

II.—Brenes Madriz conviene y autoriza la estipulación que hacen Brenes y Compañía de que se garantice el Gobierno el pago de los diez y seis mil seiscientos cuarenta y dos colones sesenta y nueve céntimos (₡ 16642.69), con la subvención mensual que el Gobierno está obligado á dar á la Empresa de Trasportes del Golfo de Nicoya, según contrato, de tal suerte que si á su vencimiento no cubrieren Brenes y Compañía cualquier pagaré, de hecho se operará la compensación con la subvención correspondiente á ese mismo mes. Queda, pues, claramente entendido que la compensación se operará aún cuando fuere Brenes Madriz quien tuviere que cumplir como fiador las obligaciones de Brenes y Compañía en el citado contrato de trasportes.

III.— Como garantía además, de la dicha suma de diez y seis mil seiscientos cuarenta y dos colones sesenta y nueve céntimos (¢ 16,642.69), se obligan Brenes y Compañía y Brenes Madriz á no vender el vapor *Cariari* mientras no esté completamente cubierta esa suma.

IV.— En virtud de la liquidación anterior quedan cubiertas las subvenciones que había pendientes de pago, hasta el mes de febrero ppdo. correspondientes á la Empresa de Vapores Correos, que está obligado á reconocer el Gobierno.

En fe de lo cual firman los otorgantes en San José, á los diez y ocho días del mes de marzo de mil novecientos diez.—ALBERTO ECHANDI.—J. D. GRANADOS.—MIGUEL BRENES M.—San José, veintidós de marzo de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato anterior.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ECHANDI.

ALBERTO ECHANDI, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y MOISÉS RAMÍREZ CASTRO, en representación y como apoderado de las Temporalidades de la Iglesia Católica de Costa Rica, por otra parte, y José Murillo en concepto de Jefe Político del cantón de Barba, debidamente autorizado por la Municipalidad de ese cantón en acuerdos consignados en los artículos 4º y 5º de la sesión celebrada á las cuatro de la tarde del día dos de mayo en curso, por la otra, convienen en lo siguiente:

I.— El Gobierno está instalando en la villa de Barba y en terrenos municipales una planta de fuerza hidráulica para la cual deben utilizarse las aguas del río La Hoja. Ese río provee de agua la casa cural de ese lugar y atraviesa terrenos de esa casa (ambas cosas de propiedad de la curia).

II.— La Municipalidad concede al Gobierno el uso del agua del río de La Hoja y el de los terrenos necesarios para la instalación de dicha planta, recibiendo en cambio el uso de ésta durante la noche para aprovecharla en el alumbrado eléctrico de la villa, bien entendido que los gastos de la planta durante la misma noche serán por cuenta exclusiva de la Municipalidad. El Gobierno usará la fuerza durante el día en los usos que le convenga.

III.— La curia permite el paso de las aguas por su terreno y el aprovechamiento de ellas en la forma indicada con las siguientes condiciones:

1º.— Que se le deje el agua necesaria para los usos domésticos de la casa en cantidad que no excederá de la que pasa por un tubo de una pulgada de ancho;

2º.— Que por cuenta del Municipio se haga en la casa referida una instalación de quince bombillas de luz incandescente de dieciséis bujías cada una, y suministre ese alumbrado sin más remuneración que los derechos que por esta misma cláusula concede la curia.

En fe de lo cual firman los otorgantes en la ciudad de San José, á los tres días del mes de mayo de mil novecientos diez.—MOISÉS RAMÍREZ.—J. MURILLO.—ALBERTO ECHANDI.—San José, tres de mayo de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato anterior.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, ECHANDI.

ALBERTO ECHANDI, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, y WENCESLAO DE LA GUARDIA, por otra, han convenido en lo siguiente:

I.— De la Guardia se obliga á traer del exterior y poner á bordo en el puerto de Limón, dentro del término de un mes, una casa de hierro y fibrocemento compuesta de cuatro departamentos y con los detalles siguientes:

Debe tener una extensión de 32 pies de largo por 22,10 pies de ancho. Con un corredor al frente de 5 pies de ancho y otro atrás de siete pies de ancho.

Esta casa la entregará de la Guardia con todos los materiales completos para construirla, exceptuando las hojas de puerta, ventanas y pisos. No obstante se obliga á proveer cuatro ventanas exteriores de hierro.

La casa será entregada con el material necesario para cubrirla con techo de hierro galvanizado.

II.—El Gobierno se obliga á pagar al señor de la Guardia por todo lo estipulado en la cláusula anterior á la llegada á Limón la cantidad de ciento setenta y cinco libras esterlinas.

En fe de lo cual firman los otorgantes, en San José, á los siete días del mes de mayo de mil novecientos diez.—ALBERTO ECHANDI.—W. DE LA GUARDIA.—San José, siete de mayo de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato anterior.—GONZÁLEZ VÍQUEZ.—El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,—ECHANDI.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ, Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, y JULIO DÍAZ GRANADOS, en concepto de Gerente de Brenes y C^o de esta plaza, cesionarios del contrato celebrado con don Manuel Barahona Vargas para el establecimiento de la Empresa de Transportes del Golfo de Nicoya el 6 de febrero de mil novecientos tres, y Máximo Fernández Alvarado en concepto de apoderado generalísimo de Miguel Brenes Madriz, fiador de dichos cesionarios en cuanto al cumplimiento de las obligaciones de dicho contrato, manifiestan y convienen lo siguiente:

Por cuanto, según contrato celebrado entre las mismas partes, de la liquidación de cuentas practicadas entre el Gobierno y los señores Brenes y C^o por sí y como representantes de la Compañía de Agencia Limitada de Costa Rica, resultan dichos señores Brenes y C^o en deber al Gobierno la cantidad de diez y seis mil seiscientos cuarenta y dos colones sesenta y nueve céntimos (₡ 16642.69), por la cual firmaron quince pagarés de mil colones (₡ 1000.00) cada uno; uno de quinientos cincuenta y tres colones quince céntimos (₡ 553.15), y otro de mil ochenta y nueve colones cincuenta y cuatro céntimos (1089.54), con vencimientos sucesivos y mensuales cada último de mes, á comenzar del 31 de marzo último, fecha del primer pago, estando á la fecha cancelados, tres de mil colones y el de (₡ 553.15);

Por cuanto, según arreglo efectuado entre los señores Brenes y C^o y Miguel Brenes Madriz, este último se constituye deudor por el saldo de la deuda en referencia, y solicita que en atención á los crecidos gastos que han ocasionado las reformas introducidas á los vapores destinados al servicio público, como interesado en el negocio, se le conceda la facilidad de pagar dicho saldo en mensualidades alternas;

Por tanto, las partes contratantes convienen en lo siguiente:

I.—El Gobierno acepta como deudor del saldo relacionado ó sea la cantidad de trece mil ochenta y nueve colones cincuenta y cuatro céntimos (₡ 13089.54), al señor don Miguel Brenes Madriz y conviene en que los pagos sean hechos en mensualidades alternas. En consecuencia los pagarés pendientes suscritos por los señores Brenes y C^o serán sustituidos por otros de igual valor que firmará Brenes Madriz, debiendo anotarse para el 31 de agosto próximo entrante el primer vencimiento, el segundo el 31 de octubre y así sucesivamente.

II.—Además de la garantía estipulada en la cláusula II del contrato mencionado ó sea la cantidad de mil colones (₡ 1000.00) mensuales que el Gobierno está obligado á pagar á la Empresa de Vapores Correos, según convenio, Brenes y C^o se constituyen fiadores de Brenes Madriz por el pago de las cuotas á que se refiere la cláusula anterior.

III.—Quedan vigentes en todo lo demás las disposiciones del contrato de 18 de marzo á que el presente se refiere.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente convenio, en San José, á los veintiséis días del mes de julio de mil novecientos diez.—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.—J. D. GRANADOS.—MÁXIMO FERNÁNDEZ.—San José, veintiocho de julio de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato anterior.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ, Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, y DARÍO L. CAMPILLO, en concepto de representante de la Compañía Cómica Dramática Española "Evangelina Adams", han convenido en lo siguiente:

I.—Campillo se obliga á traer á esta capital en los últimos días del presente mes la Compañía mencionada al principio compuesta de 28 personas. Traerá con ella los elementos necesarios para poner en escena con toda propiedad las obras del repertorio que por aparte se indicará adelante.

La Compañía actuará aquí durante un mes á contar de la fecha de la primera representación y dará lo más 16 representaciones fuera de matinées, con la obligación de no repetir ninguna en los abonos que abra, salvo que el Gobierno lo consienta.

Las funciones no podrán exceder de cinco por semana inclusive matinées sin permiso especial de esta Secretaría.

La función de beneficencia á que se refiere el Reglamento del Teatro Nacional se dará el día que el Gobierno designe.

II.—La Empresa no podrá cobrar por precio de localidades en las funciones, sean de abono ó extraordinarias, más de lo que en seguida se indica: ₡ 2.00 (dos colones), por asiento en los palcos de platea ó principales; ₡ 2.00 (dos colones), por luneta ó butaca; ₡ 1.00 (un colón), por asientos en palcos de galería; y ₡ 0,50 (cincuenta céntimos), por entrada general á galería.

III.—El Gobierno concede á la Empresa:

1º—El uso gratuito del Teatro Nacional para las funciones de que se hace mérito, y además todos los elementos con que cuente el coliseo para poner en escena las obras del elenco referido. Aparte de las reservas que el Reglamento del Teatro establece, quedan excluidos de la concesión los dos palcos inmediatos al Presidencial á uno y otro lado, el cuarto interior de la cantina de señoras y el departamento situado al S. E. del salón del foyer; siendo entendido que por estas reservas la empresa no tendrá derecho de cobrar valor alguno al Gobierno.

Es entendido asimismo que la concesión del Teatro no incluye el servicio gratuito del alumbrado, el cual será pagado por la Empresa á la presentación de las respectivas planillas que comprenderán el personal encargado de ese servicio en la Planta Eléctrica y en el Teatro, el valor del combustible y demás gastos que ocasionare.

Queda pactado, además, que si para algún festejo ó reunión especial el Gobierno necesitare el Teatro, la Empresa se obliga á dejarlo libre por el tiempo que fuere preciso para el objeto y para el arreglo ó adorno que el caso demande, sin que por esta interrupción de la temporada tenga derecho á indemnización de ninguna especie;

2º—Concede asimismo el Gobierno el transporte gratuito del personal de la Compañía y de todos sus equipajes y materiales de Limón á esta capital. Igual concesión se hará para la salida de la Compañía á la terminación de la temporada;

3º—Exención de todo derecho fiscal por el ingreso del equipaje de la Compañía así como para la salida de la misma al fin de la temporada.

IV.—La Compañía como se ha dicho al principio, deberá llenar las condiciones necesarias en cuanto á méritos artísticos para satisfacer el gusto más exigente. La calificación de si es ó no del agrado del público se hará con las dos primeras representaciones y para esto la Empresa se somete por anticipado al juicio del Gobierno. Si el fallo fuere adverso se declarará caduco este contrato, sin que la Empresa pueda cobrar al Estado por ningún motivo ni en ningún concepto daños y perjuicios.

V.—Puede además el Gobierno declarar caduco este contrato retirando la concesión del Teatro á la Compañía, si hubiere alteraciones notables en su personal que perjudiquen el buen éxito de las representaciones ó si en alguna forma faltare la Empresa al cumplimiento de las obligaciones contraídas en el presente convenio, todo á juicio del mismo Gobierno.

VI.—El servicio llamado de tramoya y demás que necesite la Compañía para sus representaciones, en todo lo que sea posible, será atendido por los empleados del Teatro, pero por cuenta de la misma Compañía.

VII.—La Compañía se someterá estrictamente á los reglamentos del Teatro, á las leyes y autoridades del país para todo lo relativo al cumplimiento y resultados de este contrato con obligación de abstenerse en todo caso de acudir á la vía diplomática para cualquier cuestión que pudiera suscitarse.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente convenio en San José, á los veintitrés días del mes de agosto de mil novecientos diez.—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ. D. BÓPEZ CAMPILLO.—San José, veintitrés de agosto de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato anterior.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ, Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, y por otra DARÍO L. CAMPILLO, en concepto de representante de la Compañía Cómica Dramática Española "Evangelina Adams", han convenido en lo siguiente:

I.—El Gobierno prorroga la concesión del Teatro Nacional en favor de dicha Compañía por un plazo que vencerá el once de noviembre próximo entrante, en las condiciones que estipula el contrato celebrado entre las mismas partes el veintitrés de agosto de 1910, con la modificación que se indica en la cláusula siguiente, y con la advertencia de que la Compañía queda en libertad para salir del país si así le conviene antes del vencimiento de dicha prórroga.

II.—La concesión del Teatro incluye el servicio gratuito del alumbrado, el cual será por cuenta del Gobierno. Queda así modificada la cláusula III del contrato á que el presente se refiere.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente convenio, en San José, á los veintisiete días del mes de setiembre de mil novecientos diez.—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.—D. LÓPEZ CAMPILLO.—San José, veintiocho de setiembre de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato anterior.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ, Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, y GREGORIO SOTO, mayor de edad, casado, relojero y de este vecindario, por otra, han convenido en lo siguiente:

I.—Soto, por razón de su cargo de relojero público está obligado únicamente á mantener la hora solar en los relojes del servicio oficial por el sueldo de cuarenta colones (₡ 40.00) mensuales asignado en la Ley de Presupuesto, más, siendo preciso para llenar satisfactoriamente esa obligación, hacer con frecuencia las reparaciones y limpieza de los relojes; Soto se compromete á ejecutar esos trabajos siempre que sea preciso, con la obligación de suplir de su cuenta los materiales que se necesiten con tal objeto. En caso de que éstos tengan que pedirse al exterior la introducción será libre de impuestos fiscales.

Para gozar de esta exención, Soto deberá someter previamente á la aprobación de la Secretaría de Hacienda, en cada caso, el respectivo pedido.

II.—La Secretaría de Fomento reconocerá á Soto por ese recargo de trabajo un aumento de sesenta colones (₡ 60.00), de suerte que el sueldo que se le pagará mensualmente será de cien colones (₡ 100.00), á contar de esta fecha.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente contrato, en San José, á veinticinco de octubre de mil novecientos diez.—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.—GREGORIO SOTO.—San José, veinticinco de octubre de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato anterior.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ, Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento, autorizado al efecto por el señor Presidente de la República, por una parte, y ANDRÉS DU BOUCHET, en concepto de representante y empresario de la Compañía de Opera, Opereta y Zarzuela Española, llamada "A. du Bouchet y C^o", han convenido en lo siguiente:

I.—Du Bouchet se obliga á traer á esta capital á mediados del presente mes, la Compañía mencionada compuesta de 64 personas según se expresa por aparte. Traerá con ella los elementos necesarios para poner en escena con toda propiedad las obras del repertorio que adelante se indicará.

La Compañía actuará aquí durante dos meses á contar de la fecha de la primera representación y dará por lo menos treinta y dos representaciones fuera de matinées con la obligación de no repetir ninguna en los abonos que abra, salvo que el Gobierno lo consienta. Las funciones no podrán exceder de cinco por semana, inclusive matinées sin permiso especial de esta Secretaría.

La función de beneficencia á que se refiere el reglamento del Teatro Nacional se dará el día que el Gobierno designe, siempre que no sea de los fijados por la Empresa para sus funciones.

II.—La Empresa no podrá cobrar por precio de localidades en las funciones, sean de abono ó extraordinarias, más de lo que en seguida se indica: tres colones (₡ 3.00) por asiento en los palcos de platea ó principales, tres colones (₡ 3.00) por luneta ó butaca, un colón cincuenta céntimos (₡ 1.50) por asientos en palcos de galería y setenta y cinco céntimos (₡ 0.75) por entrada general á galería.

III.—El Gobierno concede á la Empresa:

1.º—El uso gratuito del Teatro Nacional para la temporada que se ha indicado. Esta concesión comprende el alumbrado y elementos con que dicho Coliseo cuente para poner en escena las obras del elenco referido. Aparte de las reservas que el respectivo reglamento establece, quedan excluidos de la concesión los cuatro palcos inmediatos al Presidencial, dos á cada lado, el cuarto interior de la cantina de señoras y el departamento situado al S. E. del Salón del foyer, en la inteligencia de que por estas reservas la Compañía no tendrá derecho de cobrar valor alguno al Gobierno. Además se advierte, que si para algún festejo ó reunión especial el Gobierno necesitare el Teatro, la Empresa se obliga á dejarlo libre por el tiempo que fuere indispensable para el objeto y para los arreglos y adornos que el caso demande, sin que por esta interrupción de la temporada tenga derecho á indemnización de ninguna especie;

2.º—Los pasajes de Ferrocarril para el personal de la Compañía y el transporte de todos sus equipajes y materiales de Limón á esta capital. Igual concesión se hará para el regreso á la terminación de la temporada, sea ésta por Limón ó Puntarenas;

3.º—Exención de todo derecho fiscal por el ingreso del equipaje de la Compañía así como para la salida del mismo á la terminación de la temporada.

IV.—La Compañía como se ha dicho al principio, deberá llenar las condiciones necesarias en cuanto á méritos artísticos para satisfacer el gusto más exigente. La calificación de si es ó no del agrado del público se hará con las dos primeras representaciones y para esto, la Empresa se somete por anticipado al juicio del Gobierno. Si el fallo fuere adverso, este contrato de hecho caducará, sin que la Empresa pueda cobrarle al Estado por ningún motivo y en ningún concepto, daños y perjuicios.

V.—Puede además el Gobierno, declarar caduco este contrato, retirando la concesión del Teatro á la Compañía, si hubiere alteraciones notables en su personal que perjudiquen el buen éxito de las representaciones ó si en alguna forma faltare la Empresa al cumplimiento de las obligaciones contraídas en el presente convenio, todo á juicio del mismo Gobierno.

VI.—El servicio llamado de tramoya y demás que necesite la Compañía para sus representaciones en todo lo que sea posible, será atendido por los empleados del Teatro, pero por cuenta de la misma Compañía.

VII.—La Compañía cumplirá estrictamente con lo establecido en los reglamentos del Teatro y se someterá á las leyes y autoridades del país para todo lo relativo al cumplimiento y resultados de este contrato, con obligación de abstenerse en todo caso de acudir á la vía diplomática para cualquier cuestión que pudiera suscitarse.

En fe de lo cual firman los otorgantes, en San José, el primero de noviembre de mil novecientos diez.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ

A. DU BOUCHET

San José, primero de noviembre de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato anterior.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ, Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, y WARREN H. KNOWLTON,

1.º—Por cuanto, en virtud del contrato celebrado el 20 de agosto de 1908, aprobado por ley de 4 de setiembre del mismo año, el señor Knowlton se obligó á construir una línea de ferrocarril entre los puntos llamados El Cascajal y El Roble por un precio total de medio millón de pesos, oro americano, en las condiciones de plazo allí estipuladas;

2º— Por cuanto en contrato posterior de 3 de febrero de 1909, aprobado por ley del mismo mes y año, se modificaron las condiciones del primero, tanto en lo relativo al precio de algunas de las obras como en cuanto al plazo de ejecución, estipulándose entre esas modificaciones el reconocimiento de un máximo de 20000 dólares sobre los valores fijados primitivamente para los puentes Barranca y Jesús María, por cambios en la estructura de los mismos, y en cuanto al término de plazo, el 30 de abril de 1910;

3º— Por cuanto fué estipulado que la no entrega de la línea el día referido haría incurrir al contratista en una multa de 2000 dólares al mes por el tiempo de la demora, salvo caso fortuito;

4º— Por cuanto el volumen de las excavaciones hechas al rededor de las rocas de Carballo ocasionó un exceso de trabajo que se estima en 16000 yardas cúbicas sobre los cálculos primitivos que sirvieron de base para la contratación general de la obra; así como la ejecución de los trabajos del túnel en ese lugar sobrepasó en mucho al presupuesto de costo primitivo ocasionándose con todo esto un gasto de más de veinte mil dólares y un aumento de tiempo en la ejecución de las obras;

5º— Por cuanto el trabajo de construcción de la línea está terminado hace algún tiempo y no queda por ejecutar sino una pequeña parte de obras accesorias, las cuales considera el Gobierno más conveniente ejecutar por su propia cuenta á fin de no demorar el recibo de la línea que urge tanto abrir al servicio público;

6º— Por cuanto el Gobierno ha hecho examinar la obra ejecutada y además detallar el trabajo aún no practicado para rebajar su precio en la liquidación de cuentas;

Por tanto, conviene:

Artículo 1º— El Gobierno da por cumplido y completamente terminado á su satisfacción el contrato celebrado con el señor Knowlton para la construcción de la línea férrea entre El Cascajal y El Roble; y se da además por recibido de ese trabajo desde el día 21 del mes de octubre próximo pasado.

Artículo 2º— Por haber mediado las circunstancias explicadas antes en cuanto á exceso de trabajos y de tiempo en su ejecución, el Gobierno exime al señor Knowlton del pago de las multas estipuladas por la demora en la entrega de las obras.

Artículo 3º— Hecha la liquidación entre lo pagado en efectivo y reconocido en pagarés á cuenta de los 500,000 dólares, valor de las obras contratadas, resulta un saldo en favor del señor Knowlton de 60,000 dólares que el Gobierno está obligado á reconocer en pagarés.

Artículo 4º— Por las obras accesorias que el Gobierno toma á su cargo, según anexo A, se deducirá del saldo antes expresado la suma de ₡ 36604.00 equivalentes á \$ 17025-11 oro americano.

Artículo 5º— Por saldo de cuentas de los trabajos practicados por el señor Knowlton en el ademe del túnel de Cambalache que no entran en el precio del contrato, el Gobierno reconoce deber la suma de ₡ 18266.23, suma que pagará al tiempo de ser aprobado el presente contrato, por el señor Presidente de la República.

Artículo 6º— De acuerdo con el contrato adicional, el Gobierno reconoce en pagarés al señor Knowlton, la suma de \$ 20000 00 oro americano, ó sea la parte á que lo obliga dicho contrato, por exceso de costo de los puentes Barranca y Jesús María.

Artículo 7º— Según liquidación de cuentas con la Administración del Ferrocarril al Pacífico, el señor Knowlton admite deber la suma de ₡ 14107 37, equivalente á \$ 6561-56 oro americano, que se deducirá de la parte que debe entregársele en pagarés.

Artículo 8º— El señor Knowlton recibirá del Gobierno, al contado, la suma de ₡ 12505-85 á que monta, según anexo B, el valor de materiales y herramientas nuevas, que cede y traspasa al Ferrocarril.

Artículo 9º— De acuerdo con los anteriores artículos, la liquidación final, queda establecida así:

| | | | |
|--|----|-------|----|
| Monto que el Gobierno debe reconocer en pagarés. (Artículo 3º)..... | \$ | 60000 | 00 |
| Suma que debe reconocer el Gobierno por exceso, valor de puentes. (Artículo 6º)..... | | 20000 | 00 |
| | \$ | 80000 | 00 |

A deducir:

| | | |
|--|-------------|-------------|
| Obras pendientes de ejecución. (Artículo 4º) .. | \$ 17025 11 | |
| Saldo vl. cuentas Administrador Ferrocarril al Pacífico. (Artículo 7º) | 6561 56 | 23586 67 |
| | | <hr/> |
| Saldo á reconocer en pagarés | | \$ 56413 33 |
| | | <hr/> |
| Pagos que el Gobierno debe reconocer al contado: | | |
| Saldo: valor ademe del túnel Cambalache. (Artículo 5º) | | ₡ 18266 23 |
| Valor herramientas y materiales. (Artículo 8º) .. | | 12505 85 |
| | | <hr/> |
| Suma | | ₡ 30772 08 |
| | | <hr/> |

Dicha suma será cubierta así: ₡ 16663-71 al tiempo de firmarse el presente contrato, y la diferencia en un pagaré á nueve meses plazo, á contar de esta fecha, con intereses al 8 o/o.

Artículo 10.—El señor Knowlton cede en favor del Ferrocarril todos los útiles y herramientas que se hallan hoy en servicio; y además cede á beneficio de los damnificados de Cartago, todo el hierro de techo que cubre los campamentos de la línea, que son de su propiedad, así como los materiales de madera y demás que los forman.

Artículo 11.—En virtud de lo aquí convenido se dan por liquidadas las cuentas entre las partes, y cada una de ellas renuncia á cualquier reclamo que pudiera tener contra la otra, por razón de los contratos al principio referidos.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente contrato, en San José, á los dos días del mes de noviembre de mil novecientos diez.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ

WARREN H. KNOWLTON

San José, dos de noviembre de mil novecientos diez.

Apruébase el contrato anterior y anexos á que se refiere.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

ANEXO "A"

A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 4º DEL CONTRATO CELEBRADO EN ESTA FECHA ENTRE LOS INFRASCritos SUBSECRETARIO DE ESTADO ENCARGADO DEL DESPACHO DE FOMENTO Y WARREN H. KNOWLTON

| | | |
|---|---|---------|
| 1—Alcantarilla de la Estación 437×72 | ₡ | 500 00 |
| 2— — guarda ganado 485×50 | | 80 00 |
| 3— — de la Estación 513×50 | | 350 00 |
| 4— — — — 556 en la quebrada | | 524 00 |
| 5—Salida del corte de Matamoros, desagüe, Est. 573×75 .. | | 40 00 |
| 6—Salida del corte de Matamoros, desagüe Est. 586 | | 80 00 |
| 7—Salida del corte de Matamoros, desagüe Est. 591 | | 80 00 |
| 8—Salida del corte de Matamoros, desagüe Est. 602 | | 80 00 |
| 9—Alcantarilla inclinada, Est. 605×82 | | 800 00 |
| 10—Tubo de desagüe, Est. 611×50 | | 80 00 |
| 11—Alcantarilla á la Estación 619 | | 110 00 |
| 12—Aproches de acero del puente Jesús María | | 2600 00 |
| 13—Bastiones de los aproches 12 m. c. á ₡ 30 co cada uno .. | | 360 00 |
| 14—Desagües laterales de pala, Est. 669 á 676 | | 50 00 |
| 15—Alcantarilla de la Estación 673 | | 80 00 |
| 16—Ampliar taludes, boca del túnel, Est. 670 á 677 | | 700 00 |
| 17—Salida, ampliación taludes | | 200 00 |

| | | |
|--|---|----------|
| 18—Alcantarilla, desagüe, Est. 698 | ₡ | 80 00 |
| 19— — Estación 718 | | 80 00 |
| 20— — sin fondo, Est. 737×81 | | 40 00 |
| 21— — — — — 751×50 | | 40 00 |
| 22— — desagüe, Est. 750×50 | | 80 00 |
| 23—Desagües, Estaciones 774×50, 791, 814×25, 820 | | 240 00 |
| 24—Taludes, 600 metros cúbicos á ₡ 1 00, Estación 821-826 .. | | 600 00 |
| 25—Desagües, Estación 828 | | 80 00 |
| 26— — Estaciones 829×50 á 840 | | 80 00 |
| 27—Alcantarilla, Estación 840 | | 80 00 |
| 28—Desagüe, Estación 832 | | 80 00 |
| 29—Arreglo línea de Carballo, muros de sostenimiento | | 2150 00 |
| 30—Alcantarilla, Estación 954×30 | | 400 00 |
| 31—Encauzar la quebrada de la boca del túnel | | 100 00 |
| 32—Alcantarilla, Estación 991 | | 80 00 |
| 33—Aproches del puente Barranca, 34 armaduras | | 1700 00 |
| 34—Bastión de los aproches, 20 metros cúbicos á ₡ 30-00 .. | | 600 00 |
| 35—Alcantarilla rota, Estación 1066 | | 150 00 |
| 36—Cuatro bocas del túnel | | 2800 00 |
| 37—Telégrafo, 16 millas | | 5850 00 |
| 38—Dos estaciones | | 4500 00 |
| 39—Dos estanques para agua | | 3000 00 |
| 40—Cercas, 10 millas | | 4600 00 |
| 41—Desvíos de línea | | 1000 00 |
| 42—Lastrado y traviesas | | 1480 00 |
| Suma | ₡ | 36604 00 |

(f).—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ

(f) —WARREN H. KNOWLTON

ANEXO "B"

A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 8º DEL CONTRATO CELEBRADO EN ESTA
FECHA ENTRE LOS INFRASCritos SUBSECRETARIO DE ESTADO EN-
CARGADO DEL DESPACHO DE FOMENTO Y
WARREN H. KNOWLTON

Entrega 64 rieles de 50 libras × 30 pies, deducidos ya 91 que el Gobierno le dió, más 6 que debe reponer para cambiar igual número torcidos en la línea

₡ 1680 64

Entregado además.

| | | |
|--|---|---------|
| 7 rieles de 26 × 50 | } | 1680 64 |
| 1 riel de 28 × 50 | | |
| 2 rieles de 29 × 50 | | |
| 11 rieles de 24 × 50 | | |
| 2 rieles de 15 × 50 | | |
| 1 riel de 10 × 50 | | |
| 1 riel de 21 × 50 | | |
| 1 riel de 20 × 50 | | |
| Por 34 c. dinamita, \$ 8 50 oro americano cada una | | 634 36 |
| — 60 carretillos, Puntarenas | | 512 31 |
| — 8 docenas picos | | 131 70 |
| — 3 docenas palas, Puntarenas | | 56 63 |
| — 300 libras clavos alambre, Puntarenas | | 17 45 |
| — 1875 sq. cemento, á ₡ 1 25 cada uno | | 2343 75 |
| — 28 rollos alambre de telégrafo, Puntarenas | } | 748 54 |
| — 4 sq. espigas — — — | | |
| — 3 bl. aisladores — — — | | |

| | | |
|---|---|----------|
| Por 12 carretillos nuevos, Mata Limón | ¢ | 102 51 |
| — 65 picos, Mata Limón | | 88 33 |
| — 50 picos, Cambalache | | 67 94 |
| — 416 libras clavos de alambre, Cambalache | | 24 00 |
| — 140 libras clavos de alambre, Carballo | | 8 12 |
| — 15 cajas dinamina, Cambalache, á \$ 8 50 oro cada una..... | } | 298 52 |
| — 1 caja dinamita á \$ 8 50 oro, Mata Limón | | |
| — 414 plantillas vías | | 277 38 |
| — 14 latas pólvora negra, á \$ 2.00 oro cada una | | 61 46 |
| — 14 mazos de 8 libras, Cambalache | | 17 20 |
| — 3 switches Stand, completos, uno en Matamoros, uno en Cambalache y uno en Roca Carballo | | 314 43 |
| — 1731 traviesas de vía, deducidas 600 que hay que ponerle á la vía, á ¢ 1.30 cada una | | 2250 30 |
| — 237 traviesas puente 8×8 á ¢ 3.00 ca la una | | 711 00 |
| — 46 traviesas delgadas ordinarias, á ¢ 0.65 cada una | | 29 90 |
| — 5½ rollos alambre cerca | | 52 25 |
| — 19 barriles clavos de vía, á ¢ 24.40 que prestó á Cabezas | | 244 30 |
| — 138 libras mecate nuevo de 3/8, Campamento Matamoros, á ¢ 0.20 libra | | 27 60 |
| — 33 libras mecate 5/16 | | 6 60 |
| — 472 postes para cerca, á ¢ 0.25 | | 118 00 |
| Suma | ¢ | 12505 85 |

San José, 2 de noviembre de 1910.

(f.) ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ

(f.) WARREN H. KNOLWTON

Los infrascritos Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento, y Andrés Du Bouchet, modifican el contrato celebrado con fecha 1º del corriente entre las mismas partes, en los términos siguientes:

Unico:—En razón de haber comprometido el Gobierno con anterioridad la Planta Eléctrica del Teatro Nacional para la provisión de alumbrado en el alorno de los Parques de Morazán en las noches del 4 al 8 inclusive de enero próximo entrante, para la celebración de las fiestas cívicas, queda exceptuada la concesión del Teatro á que dicho contrato se refiere durante esos días. Sin embargo si al señor Du Bouchet le conviniere, puede hacer arreglos con alguna de las empresas establecidas en esta capital para obtener por su cuenta la corriente que sea necesaria á fin de proveer el alumbrado en las funciones que se proponga dar en esos días, en la inteligencia de que los trabajos de conexión de la corriente y demás se harán de acuerdo con esta Secretaría y por cuenta del mismo.

San José, ocho de noviembre de mil novecientos diez.

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ

A. DU BOUCHET

San José, ocho de noviembre de mil novecientos diez.—Apruébase el contrato adicional anterior.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ

ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ, Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento, debidamente autorizado por el señor Presidente de la República, por una parte, y por otra FEDERICO GUTH WOLF y ALBERTO MURILLO CAMPOS, que en adelante se llamarán los empresarios, han convenido en lo siguiente:

I.—El Gobierno concede á los empresarios libertad de navegar con una embarcación movida á vapor, para el transporte de pasajeros y carga en los ríos San Carlos y San Juan. Este último en la parte que á Costa Rica reserva el Tratado de Límites con Nicaragua de 1858 y laudo arbitral de 1885.

II.—Los empresarios principiarán el tráfico tan pronto como construyan dicha embarcación, la cual deberá tener 14 metros de largo por 3 de ancho y o.m 304 próxi-

mamente de calado, con capacidad suficiente para 25 pasajeros y 1500 kilogramos de carga.

III.—Los empresarios efectuarán cuando menos dos viajes por mes entre el muelle de San Carlos y la Barra del río Colorado, pero tendrán derecho de hacer mayor número de viajes si así les convinieren. En todo caso, quedan obligados á efectuar los que el Gobierno les ordene para su servicio especial reconociéndoles solamente los gastos indispensables que ocasione el transporte.

IV.—La tarifa que regirá para los pasajeros y fletes, deberá someterse á la aprobación del Gobierno.

V.—Para todo lo que se refiera al servicio de transportes, los empresarios deberán sujetarse á las formalidades establecidas ó que se establezcan, en resguardo de los intereses fiscales.

VI.—Los empresarios transportarán gratuitamente en el servicio ordinario de la embarcación los empleados del Gobierno que viajen en comisión oficial, lo mismo que los equipajes de éstos y la correspondencia entre todos los lugares de tránsito entre el muelle de San Carlos á la Barra del Colorado.

Para todo lo demás del servicio oficial, el Gobierno tendrá una rebaja del 25 o/o sobre los precios establecidos en la tarifa de la Empresa.

VII.—El Gobierno concederá un auxilio de dos mil colones (C. 2000.00) para la construcción del vaporcito de que trata la cláusula II de este contrato, que será pagado una vez que esté completamente terminado el barco y listo para el servicio que se le destina, á completa satisfacción del Gobierno.

VIII.—La concesión de que trata la cláusula I del presente contrato, durará cinco años. Por igual tiempo se considerarán vigentes las obligaciones de los empresarios en cuanto al servicio público y oficial antes estipuladas, salvo caso fortuito ó fuerza mayor.

IX.—Este contrato no podrá ser traspasado en ninguna forma sin consentimiento del Gobierno.

En fe de lo cual firman los otorgantes el presente contrato, en San José, á los doce días del mes de noviembre de mil novecientos diez.—Enrique Jiménez Núñez. Federico Guth.—Alberto Murillo C.—San José, catorce de noviembre de mil novecientos diez.

Apruébase el contrato anterior.—JIMÉNEZ.—El Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento,—ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ.

Comunicaciones importantes

1910

Comunicaciones Secretaría Fomento y Ferrocarril Costa Rica

Nº 301.—San José, 8 de setiembre de 1910.—Señor Administrador del Ferrocarril de Costa Rica.—P.

Según el contrato de 28 de julio de 1893, aprobado por decreto nº 36 de 18 de agosto del mismo año, la Compañía del Ferrocarril quedó desligada de la obligación á que se refiere la cláusula XIII del contrato Soto-Keith, ó sea la de conservar en buen estado la parte de la línea férrea comprendida entre el río Toro Amarillo y la población de Carrillo, á cambio de otras condiciones pactadas.

En la práctica el servicio ferrocarrilero al público no se hace hoy día hasta Toro Amarillo, ó sea el punto donde existió el llamado Puente Grande, y que conforme al contrato de 1893 citado, se considera como terminal, sino que los trenes corren únicamente hasta Guápiles, quedando sin habilitar el trecho comprendido entre esta última localidad y Toro Amarillo, pues aunque es verdad que en ese trecho corren trenes, es sólo en servicio particular de esa Empresa para el acarreo de banano, de suerte que el público está privado de la línea adelante de Guápiles.

Siendo como son claros los términos del contrato á que me he referido, en punto á la obligación que el ferrocarril tiene de mantener el tráfico público hasta Toro Amarillo, la situación de hecho que en contrario ha establecido esa Empresa, limitando la carrera hasta Guápiles, es ilegal, porque no se compadece con lo pactado, y en esa virtud, la Secretaría de mi cargo lo manifiesta á V. en la seguridad de que, esta sola indicación bastará para que se dé la orden de extender el servicio público del ferrocarril hasta el citado río Toro Amarillo, punto que conforme al contrato, se considera como terminal de la línea en esa zona.

Abrigo la confianza de obtener de V. contestación, de conformidad á esta nota, y tengo la honra de repetirle de V. muy atento y seguro servidor, — ENRIQUE JIMÉNEZ NÚÑEZ,—Subsecretario.

*Northern Railway Company, Office
of the General Manager.—W. E.
Mullins,—General Manager*

Nº 7381.—San José, Costa Rica, 14 de setiembre de 1910.—Señor Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento.—S. D.

Muy distinguido señor:—En consonancia con los deseos manifestados por esa Secretaría en su atenta nota de 7 del mes en curso, esta Administración ha dispuesto lo conveniente para que el servicio de ferrocarriles en la Línea Vieja, se haga hasta Toro Amarillo.

Con toda consideración soy del señor Subsecretario, muy atento y seguro servidor,—W. E. Mullins,—Gerente General.

INFORME SOBRE ERUPCIÓN DEL POAS

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

S. D.

Señor:

San José, 4 de febrero de 1910.

Cumplimos con el grato deber de informar á V. acerca de la reciente erupción de cenizas hecha por el volcán de Poás y del estado del volcán en sus contornos, según inspección ocular verificada el día 29 de enero próximo pasado.

El día 25 de enero, poco antes de las cinco de la tarde, se vió desde San José una inmensa columna, al parecer de humo, pero que en realidad era de agua mezclada con cenizas, la cual se elevó sobre la cima del volcán Poás, á una altura que hemos podido estimar en 4000 metros y que luego por la evaporación, se fué ensanchando hacia los lados y hacia arriba hasta la prodigiosa altura de 8000 metros próximamente.

La ciudad de San José se llenó de gente en las calles para observar el espectáculo hasta entonces nunca visto de tal magnitud. La columna en un principio apareció de color oscuro intenso, y luego, por la evaporación, se formó la inmensa nube, de un tinte gris claro, que iba extendiéndose y cambiando de matices lentamente. La forma aparente era la de un hongo gigantesco, ó mejor talvez, la de una coliflor deshojada de colesales dimensiones, ancha arriba y descansando sobre una base relativamente delgada: un joven aficionado á la fotografía, don Manuel Redondo, tuvo la fortuna de tomar una vista desde la Plaza de la Artillería en el momento de la erupción, cuya copia acompañamos á este informe. Poco á poco los vapores fueron ascendiendo y se extendieron horizontalmente, hasta tomar la forma de un paraguas de muchos kilómetros de diámetro. Moviéndose esa nube por los vientos superiores, se extendió por toda la meseta central, y produjo la lluvia de cenizas á que nos referimos, entre las 6 y las 8 de la noche del 24 de enero. Según observaciones posteriores practicadas en San José, en San Pedro de Poás y en la cima del volcán, no sería exagerado asegurar que la cantidad de cenizas arrojadas por el Poás en la tarde del 25, puede estimarse en 800000 metros cúbicos, con un peso de 640000 toneladas, ó sea una cantidad suficiente para cubrir toda la Sabana con una capa de un metro de espesor.

Por comisión de ese Ministerio, salimos de esta ciudad en la mañana del 28 y pudimos observar que la cantidad de cenizas aumentaba progresivamente hasta cubrir los campos de cultivo en la región de San Joaquín de Heredia, con una débil capa de color gris como si intencionalmente hubiesen regado en los cafetales, el conocido abono Albert. Los flancos de los caminos en Alajuela y sus alrededores estaban regados de ceniza, y daban en la sombra, un aspecto precioso, como si fueran rocas de aluminio. El aspecto entre Alajuela y el río de Poás parece uniforme, lleno de pequeñas vertientes que hacen un camino accidentado de altos y bajos hasta llegar á la orilla del río.

Al partir de este lugar se asciende siempre hasta llegar á la villa de San Pedro que se halla á una altura de 1120 m. Desde San Pedro continuamos nuestro viaje, por la tarde, para llegar á dormir á la Lechería, que se halla á una altura de 2200 m.; tanto esta parte del camino, como la que sigue, de la Lechería al volcán, es difícil de transitar por el estado de abandono en que se encuentra y por lo fuerte de las pendientes, casi en toda su extensión. Siendo el volcán de Poás uno de los encantos naturales que posee Costa Rica de mayor importancia, convendría mantener en buen estado ese camino, porque estamos seguros de que muchos extranjeros vendrían á este país aunque no tuviera otro atractivo que la vista del precioso volcán. Una vez abierto el camino, y mantenido en buenas condiciones, cosa que puede hacerse con poco gasto, por tratarse de 20 kilómetros próximamente, los particulares establecerían habitaciones en el trayecto, y en la cima misma podría establecerse un alojamiento cómodo para los viajeros que, hoy por hoy, se hallan expuestos á las inclemencias del viento, del frío y de la lluvia, por no haber otro abrigo que el que proporciona la montaña misma.

En la mañana del 25, al salir el sol emprendimos el ascenso á pie, y llegamos al cráter á las 9 de la mañana.

En todo ese trayecto se nota la caída de pequeñas piedras en bastante abundancia, y según nos dijo la gente que habita en la Lechería, estas piedrecillas produjeron al caer, la impresión de una fuerte granizada; algunas de estas piedras alcanzaban un diámetro de uno á dos cm. En la montaña del alto, se encuentran piedrecillas diseminadas, de mayor magnitud, las cuales, junto con la ceniza, quedaron con frecuencia sobre las hojas de los árboles y arbustos, que al sacudirse con el viento ó intencionalmente con la mano caían sobre el suelo.

Al día siguiente de la erupción, á las siete de la mañana, según pudo observar uno de nosotros, el potrero grande del alto estaba cubierto de una espesa capa de escarcha; los cristales de hielo formados en las ramitas y hojas de hierba llegaban á tener de 5 á 8 mm. de longitud y el aspecto general que daban á los pastos era verdaderamente encantador; esta escarcha se debió al exceso de frío en la noche del 25, descenso de temperatura que también parece haberse sentido en la meseta central; pero estamos seguros de que esto no ha tenido relación con la erupción misma, pues la nube arrojada más bien debía de haber impedido la irradiación terrestre, produciendo talvez el descenso de temperatura el viento del N. E., que sopla con frecuencia en esta época del año.

Ya cerca del segundo potrero, se encuentran algunos pedazos de piedra de tres á cuatro centímetros de grueso, los cuales son generalmente livianos y porosos. En la proximidad del cráter han caído algunas piedras que van aumentando en tamaño y abundancia á medida que uno se acerca á las orillas del cráter mismo. En la mañana del 26, se encontraba éste cubierto enteramente por una capa de ceniza uniforme, que le daba un aspecto de lo más extraño para las personas acostumbradas á admirar sus matices. Posteriormente, el viento y el agua han limpiado algunos lugares, mostrando manchas de otros colores que rompen la monotonía del conjunto. La primera impresión que se recibe al llegar al cráter es que la laguna del fondo se ha agrandado, sin que sea posible decir cuánto, ni tampoco por qué lado. De la comparación cuidadosa hecha posteriormente, entre fotografías tomadas por nosotros y las fotografías anteriores, se desprende que ha desaparecido la mayor parte de la playa que existía del lado S. O., debido esto, probablemente, al cambio de nivel en las aguas, que puede haber sido de algunos metros, y que se prueba por haberse sumergido algunas rocas que no han cambiado de aspecto. Por falta de observaciones inmediatamente anteriores á la erupción del 25, no podemos precisar si este cambio se debe á la erupción misma, ó si lo que es mucho más probable, sea simplemente consecuencia de las fuertes lluvias de los dos últimos años. Es muy posible que, antes de la erupción, el cráter tuviera una cantidad de agua mucho mayor, y hay hasta la posibilidad de que ésta fuera la causa de la erupción tan extraordinariamente fuerte, viniendo á ser así una especie de desahogo de las aguas y materias arrastradas por la misma lluvia. Pudiera también suceder que el fondo del cráter haya adquirido una profundidad mucho mayor en sus cañones interiores, lo cual tendría por consecuencia un cambio en su régimen, produciendo en adelante erupciones más fuertes que en años anteriores, pero más espaciadas unas de otras. Además, ha debido haber derrumbes de alguna consideración por el lado N. habiéndose ensanchado la laguna caliente en esa dirección en cantidad apreciable. A causa de la falta absoluta de un mapa de los playones, no podemos decidir si los derrumbes sólo abarcaron la parte inferior de los acantilados ó si han empezado desde lo alto.

Todos los alrededores del cráter han recibido ceniza en forma de lodo, pues se ven señales de que éste ha corrido sobre las ramas cubriéndolas hasta su parte inferior. De las observaciones hechas al día siguiente de la erupción, parece que los playones y las colinas del N. han recibido una cantidad mayor de cenizas de la que cayó al lado S. También es de notarse que el lodo cayó en zonas que irradian del cráter en bandas irregulares: parece que el lodo ha salido en chorros separados unos de otros que han tomado distintas direcciones, fenómeno que ya se ha observado antes en otras erupciones menores. (Véanse las fotografías de erupciones que acompañan este informe).

Hasta una distancia que varía entre 150 y 200 m. del borde superior del cráter, han caído numerosas piedras cuya estructura y naturaleza se verá más adelante: las hay de todo tamaño, desde 3 hasta 40 cm. de espesor, algunas livianas, pero la mayor parte de consistencia macisa y pesada. Casi todas han caído con dirección inclinada hacia afuera, describiendo en su trayectoria una parábola, como puede comprobarse por la dirección de los huecos en que están sepultadas; también han debido caer desde

una gran altura porque las grandes desfondaron el terreno á más de un metro de profundidad y han tenido fuerza para trozar raíces y romper sin dificultad, ramas más gruesas que el brazo de un hombre, entrando todavía á considerable profundidad en el suelo. (Véase fotografía); su distribución no es uniforme: los huecos abundan al lado S. O., mientras que por el S. E. hacia la laguna fría, se vuelven cada vez menos numerosos hasta desaparecer por completo en esa dirección. No sabemos si también habrán caído en los playones del N. y E., pues el tiempo no permitió la exploración por aquellos lugares.

En la laguna fría debe haber caído una gran cantidad de lodo y de ceniza, hasta el punto de que en la mañana del 26, su hermoso color azul se había transformado en un verde sucio, y el agua tenía un sabor agrio tan pronunciado que no podía beberse. Las aguas en sus orillas y en el pequeño río Angel presentaban un color lechoso, sucio y arrastraban bastantes cenizas en suspensión. El 27, según nos aseguraron otros excursionistas, el agua había recobrado ya su transparencia y color naturales, y en ese estado la encontramos á nuestra llegada el día 29. Esta purificación tan rápida, no puede atribuirse solamente á la acción del desagüe, por ser su caudal insignificante; es más probable que las sustancias extrañas se difundieran por toda la masa perdiendo así su fuerza. Fuera de estos cambios pasajeros, no hemos notado ningún cambio en la configuración de la laguna, ni en la dirección del desagadero; tampoco ha sufrido nada la cortina de roca dura que separa la laguna de la holla del cráter, y por lo mismo no debe temerse la interrupción de aquélla en el cráter vivo.

Como objeto de ornato para la laguna fría, pudiera talvez bajarse el nivel del desagadero en una pequeña distancia y con un gasto insignificante, obteniendo con esto, bajar el nivel de la laguna en un metro próximamente ó algo más, lo que haría aumentar las playas, mejorando con mucho el aspecto general de aquel precioso panorama.

Desde el día 25, el volcán ha estado en calma absoluta; ni nosotros, ni ninguno de los numerosos excursionistas que han subido después, han notado la menor erupción.

El hecho de haber arrojado cenizas el volcán de Poás no es un fenómeno absolutamente extraño; hace como 30 años, una erupción de cenizas llegó hasta San Pedro de Poás, cubriendo las hojas de los cafetos hasta el extremo de poderse dibujar sobre ellas. Hace pocos años, la erupción de cenizas fué tan fuerte en los alrededores del cráter, sobre la vereda que conduce á la laguna fría, que se formaban verdaderos montones sobre las ramas de los arrayanes, á tal extremo que se desgajaron éstas por su peso; pero las columnas en ningún tiempo han sido tan altas que pudieran extenderse las cenizas más allá de las faldas del volcán, como se observó en la tarde del 25.

Omitimos dar una descripción detallada de la masa del Poás desde el punto de vista geográfico, por haberse publicado esos datos en diversos informes de años anteriores, y porque la comisión que se nos dió es el estudio de un fenómeno especial.

Las cenizas examinadas se componen de una parte soluble en el agua y de un residuo insoluble. A la parte soluble se deben los fenómenos de corrosión de los vegetales y las manchas sobre la ropa. Para estudiarla se lavaron cenizas con una pequeña cantidad de agua y se filtraron: el líquido transparente tenía olor á anhídrido sulfuroso y un sabor astringente. Unas gotas vertidas en tintura de tornasol, la enrojecían; con el cloruro de bario dió un precipitado abundante, insoluble en ácido clorhídrico. Con el nitrato de plata no precipitó. Con el amoníaco se obtuvo un precipitado gelatinoso, que resultó ser una mezcla de hidratos de aluminio y de hierro. Con el oxalato de amonio agregado á una parte del líquido, neutralizado, se obtuvo un precipitado débil. Con el ferrocianuro de potasio dió un color azul débil; con el ferricianuro, un color azul intenso; con el tanino un color negro.

Este examen revela la presencia en las cenizas de anhídrido sulfuroso, ácido sulfúrico, que siempre se forma cuando el anhídrido sulfuroso se encuentra en presencia del aire húmedo, de sulfato ferroso; de sulfato de aluminio. Al anhídrido sulfuroso y al ácido sulfúrico se deben los fenómenos de decoloración y corrosión de los tejidos y vegetales. Al sulfato ferroso se deben las manchas amarillentas sobre la ropa blanca. Estas manchas se quitan fácilmente lavándolas con jugo de limón mezclado con un volumen de agua, luego exponiendo la ropa durante una hora por lo menos á la luz directa del sol y lavándola por fin con agua pura. Excepto en las inmediaciones del cráter, la caída de cenizas no ha sido suficiente para dañar seriamente los cultivos.

Además, gracias á la gran solubilidad de las sustancias corrosivas, el rocío las arrastró en poco tiempo; en la Lechería al pie del volcán, el ganado rehusó comer durante un día ó dos, pero cuatro días después de la caída de cenizas, vimos las vacas comer con apetito. Es posible que el anhídrido sulfuroso y el azufre contenidos en las cenizas hayan perjudicado más á los insectos nocivos á la agricultura, que á los cultivos mismos. La presencia de ácido sulfúrico en cenizas volcánicas no es un hecho común; sin embargo en agosto de 1852, una lluvia de agua y cenizas, cargadas de ácido sulfúrico, arrojada por el Etna, ennegreció y destruyó la vegetación.

Fragmentos de vidrio volcánico, cristales rotos de feldespató, una cantidad menor de cristales de magnetita, y de auguita y una pequeña cantidad de azufre, se encontraron en la parte insoluble de las cenizas.

Algunas de las bombas volcánicas caídas en la vecindad del cráter diferían de las lavas ordinarias por la presencia de una cantidad considerable de azufre libre y de pirita, diseminados en el feldespató y en la auguita.

El Poás ha sido indudablemente en tiempos remotos, un verdadero volcán, pero hoy debe considerarse como un geiser de periodicidad muy irregular en sus erupciones; se distingue sin embargo, de los demás, principalmente por sus dimensiones gigantescas y por la violencia de sus erupciones.

Como término de comparación, vamos á citar algunos detalles de los geiseres mayores del antiguo y del nuevo mundo.

El geiser de mayores dimensiones, el Tetarata, se encontraba á las orillas del lago Rotomahana, en Nueva Zelanda. Su hoyo, un cráter en miniatura, tenía en la orilla superior un diámetro de 20 á 25 metros; sus aguas, al retirarse, después de las erupciones, se podían ver en el interior á una profundidad de 10 metros. Las erupciones tenían lugar á largos intervalos de duración muy desigual. Toda la depresión donde se encontraba el lago, el Tetarata, y otros geiseres de dimensiones menores, dejaba en el visitante, la impresión de ser el fondo de un gran cráter; el suelo estaba tan caliente que al abrir con un bastón un hueco de un pie de profundidad, en el terreno de rocas enteramente desagregadas, el termómetro introducido en él, subía en el acto á 100 grados y lo que no contribuía á tranquilizar al viajero, al retirar el bastón, era que salía del hoyito un chorro de vapor de agua y sin interrupción se oían en todas partes ruidos subterráneos que no podían presagiar nada bueno. En efecto, hace como 25 años, toda la región fué destruída, pulverizada por una explosión de los vapores subterráneos, y en el lugar del lago y de los geiseres, quedó un campo devastado, cubierto de lodo y de piedras.

El geiser más grande de Europa es el Gran Geiser en Islandia: su hoyo cónico mide 17 metros de diámetro, y sus aguas hirvientes son lanzadas cada día próximamente por un tubo de 5 metros de diámetro hasta 30 y 60 metros de altura.

Una aglomeración de geiseres única en su género, se descubrió hace medio siglo, en lo que hoy se llama el Parque Nacional de Estados Unidos, vasta región que comprende las cabeceras de los ríos Yellowstone, Snake, Madison en las montañas Rocallosas. Allí se encuentran diseminados, á veces reunidos, más de 10000 manantiales de agua hirviendo y de vapores, entre los cuales hay un gran número de geiseres. Una parte de éstos demuestran igual fuerza eruptiva que los antes mencionados, pero la mayoría son menores en diámetro y las eyecciones alcanzan en pocos de ellos, á 60 metros de altura; algunos arrojan sus aguas á intervalos tan bien determinados que, con el reloj en mano, se puede predecir exactamente el momento de la erupción; otros lanzan su contenido cuando menos se espera.

Con estos geiseres, que siempre han provocado y seguirán provocando la mayor admiración de los viajeros, comparamos nuestro volcán de Poás, y tendremos que confesar que él es en verdad un gigante entre todos los geiseres conocidos; la abertura superior de su hoyo ó cráter, formado de rocas sólidas de basalto, en lugar de tener unos 20 ó 25 metros, mide próximamente un kilómetro de diámetro; la dimensión exacta no se conoce, pues por razones que no nos explicamos, nunca se ha levantado un plano de esta configuración interesantísima en muchos conceptos. Su profundidad desde el nivel superior hasta el agua caliente del fondo, que tiene una superficie por lo menos de 15 hectáreas, es de cerca de 300 metros, (en lugar de los 10 metros del Tetarata).

Su chimenea ó tubo de erupción propiamente, no es visible, pero según la columna de materias que vomita, debe ser de dimensiones mucho mayores que la de cualquier otro geiser del mundo.

En sus erupciones demuestra á veces una violencia que sobrepasa á la imaginación; en las convulsiones moderadas, la columna de agua y lodo, sin incluir el vapor de agua que se engendra, tiene raras veces menos de 50 metros de base, es decir, 10 veces más gruesa que la del Gran Geiser, y por consiguiente arroja un volumen de materias 100 veces mayor, en un momento dado. Estas son las erupciones pequeñas; pero con frecuencia se observan algunas mucho mayores; uno de nosotros, por ejemplo, tuvo oportunidad de fotografiar, en 1905, una columna que tenía por lo menos 100 metros de diámetro, y que se elevó á más de 500 metros de altura.

Ningún geiser conocido vomita sus aguas con tanta irregularidad como el Poás: á veces sus erupciones se suceden con intervalos de 10 á 20 minutos por días enteros; otras veces no hay muestras de vida por días y semanas. Fuertes erupciones alternan con las débiles, de manera enteramente caprichosa; hay épocas en que no parecen obedecer á ley alguna, en que por largos meses ni una sola erupción es visible desde San José, mientras que en otros tiempos, casi no pasa una semana sin verse desde aquí, una ó varias veces, una enorme columna de vapor elevarse á gran altura por encima del cráter. Estas erupciones van acompañadas de un retumbo ó ruido sordo que se oye á algunos kilómetros de distancia, producido por la caída de la columna de aguas sobre la paila caliente.

En otro sentido se apartan más los fenómenos del Poás de los que presentan los demás geiseres: las aguas arrojadas por éstos son lanzadas en gran parte hacia los alrededores del hoyo y sólo una pequeña parte vuelve á caer en el tubo de erupción; en el Poás, una cantidad mínima de la columna de agua es arrojada por encima del borde, cuando la erupción es muy fuerte, de modo que, haciendo abstracción de la evaporación continua, son siempre las mismas masas de agua las que á intervalos se lanzan al aire y vuelven á caer dentro de la holla.

Como último punto de distinción debe mencionarse el hecho de que en las aguas de los demás geiseres, se forman sin excepción que conozcamos, fuertes depósitos de cal ó de sílice, y estos minerales cubren rápidamente con una costra, no sólo las rocas de la vecindad inmediata al hoyo, sino que incrustan en corto tiempo las plantas y otros objetos que los visitantes colocan en los lugares por donde escurren las aguas después de las erupciones. En el Poás no hay traza de incrustaciones en los alrededores del cráter, ni siquiera en la orilla misma del agua, donde las olas causadas por las conmociones lavan continuamente las rocas de las paredes y las playas. En lugar de sustancias incrustantes, contienen sus aguas cantidades considerables de ácido sulfúrico y sulfuroso, varios sulfatos, entre otros el yeso, del cual se encuentran también depósitos en el cráter, y gran cantidad de cenizas en suspensión. La presencia del azufre en los bordes del agua caliente es otro distintivo del geiser del Poás; hace pocos años la presencia de pedazos de ese mineral era tan abundante que algunos vecinos de la villa de San Pedro se ocupaban de sacarlo para su venta en las droguerías, considerando esto como un trabajo lucrativo.

Sería aventurado predecir temblores como consecuencia de la última erupción, aunque no es extraño que los haya por otros motivos, siendo el comienzo y la terminación de la estación seca, las épocas en que con mayor frecuencia se observan estos fenómenos en este país.

Esto es cuanto podemos informar al señor Ministro de Fomento, sobre la comisión con que se sirvió honrarnos. Respetuosamente nos ofrecemos sus atentos y seguros servidores,—J. Rudin.—Anastasio Alfaro.—Gustavo Michaud.—A. Rudin.

Laboratorio Químico Comercial

San José, 27 de enero de 1910.

INFORME

del Director é Inspector General de Obras Públicas, durante el año económico de 1910

En el curso del año de que se da cuenta la marcha normal de los trabajos, desde el 1º de enero hasta principios de abril, no tuvo incremento, y más bien puede decirse que quedaron paralizadas varias obras, como las que se referían á construcción de puentes y conservación de caminos, pero desde el 13 de abril en adelante, los desastres ocasionados por los temblores de aquella fecha y el terremoto del 4 de mayo, obligaron á una gran actividad esta Oficina para ejecutar reparaciones y construir alojamientos para oficinas públicas, mientras se aseguraban los edificios dañados.

Importante auxilio pudo darse inmediatamente al Hospital de San Juan de Dios con gran cantidad de madera de la que el Gobierno tenía depositada en Limón para construir salones de enfermería á causa de los graves daños sufridos en aquel Hospital.

Se construyeron también dos grandes galerones en la placita de La Artillería para servicio de las oficinas del Palacio Nacional.

Desde enero á abril, sólo se registraron 57 oficios recibidos con sus respectivas órdenes relativas á pequeñas reparaciones en edificios nacionales ó á inspección de trabajos, pero en cambio, desde mayo á diciembre, se recibieron 460 y este sólo dato indica el desarrollo y aumento de trabajo en esos últimos ocho meses.

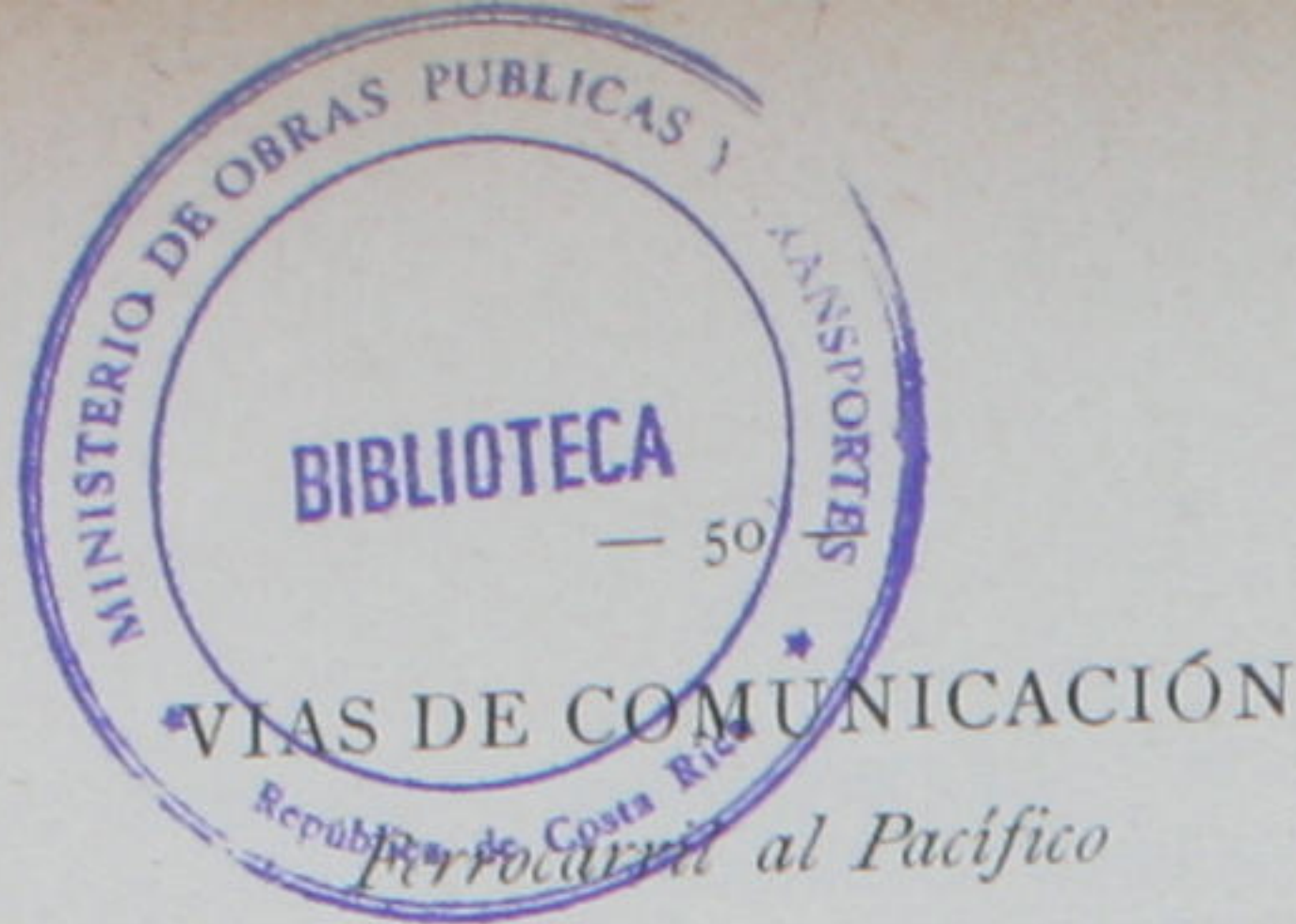
Las comunicaciones é informes de esta oficina desde enero á abril fueron en número de 59, y de mayo á diciembre en número de 312, sin incluir 248 comunicaciones á autoridades y particulares por asuntos del servicio.

En el anexo n.º 2, se detalla el número de inscripciones en el Registro de Patentes de Invención, de todas las cuales se ha dado oportuno aviso á esa Secretaría.

El anexo n.º 3 indica, conforme lo expone el Archivero, que han ingresado 84 planos y estudios nuevos en los Archivos.

El orden que se ha seguido en el presente informe para mayor claridad y precisión, es el de exponer con los detalles necesarios lo referente á vías de comunicación y obras públicas en general y después los trabajos importantes en cada una de las provincias, en la siguiente forma:

- 1) —Obras hidráulicas;
- 2) —Edificios públicos;
- 3) —Puentes y obras de arte; y
- 4) —Arquitectura escolar anexa á esta oficina.



Durante casi todo el curso del año, esta oficina ejecutó las diferentes estimaciones mensuales necesarias para los pagos al contratista, haciendo en su oportunidad las observaciones que recaían, y con fecha 6 de octubre bajo el n° 247, se envió á la Secretaría de su digno cargo el informe con una estimación final de los trabajos para lo cual hubo de hacerse un nuevo estudio de niveles en toda la línea en construcción. Como esa estimación provocara arreglos para la rescisión del contrato con Mr. Knowlton, el 24 de octubre se verificó otra última estimación que motivó la separación del señor Knowlton y que el Gobierno continuara con la terminación y explotación de toda la línea hasta Puntarenas, por su propia cuenta. Las negociaciones con el señor Knowlton fueron verificadas por esa Secretaría sobre los estudios que presentó esta oficina.

Quedaron pendientes como obras principales por ejecutar, la construcción de los aproches en los puentes de Jesús María y Barranca, la consolidación del talud en las curvas de las rocas de Carballo y el ademe del túnel de Cambalache.

Esta oficina se ocupa de la sección técnica del Ferrocarril al Pacífico, y con ese motivo, de continuo se presentan estudios, proyectos y trazados que se atienden con la actividad posible. Entre los más importantes pueden citarse el plan que se formuló para la Estación terminal del Ferrocarril en Puntarenas, que mereció la aprobación de esa Secretaría en oficio n° 470 de 23 de noviembre, y se han hecho otros varios estudios referentes á estaciones, revisión de aguas, desvíos, etc. Merece especial mención el proyecto de tubo de concreto reforzado en Las Lapas y la relocalización de la línea allí.

También se ocupó esta oficina del estudio é informe de las varias proposiciones hechas para la provisión de locomotoras y material rodante de la Empresa.

De igual modo se han verificado á solicitud de los respectivos dueños y por orden de esa Secretaría, las medidas de las fajas de tierra ocupadas por el Ferrocarril para el efecto de los pagos consiguientes.

Como muy á menudo se solicitan informes en esta oficina sobre las condiciones técnicas del Ferrocarril, creo oportuno insertar á continuación el estudio especial inédito que ha preparado este Centro y que dice así:

DATOS SOBRE EL FERROCARRIL AL PACIFICO

Técnica

Trocha de la vía.—En Costa Rica el ancho de la vía para Ferrocarriles, es el tipo entre el "Standard Americano" $4' 8\frac{1}{2}'' = 1,41$ metros, y el tipo angosto de $0,60$ metros $= 2'$. Es un ancho de $3'6''$ equivalente á $1,05$ metros entre los carriles.

Gradientes.—Las gradientes límites adoptadas son el $2\frac{1}{2}$ o/o en rasantes y aun en curvas de pequeño radio, lo que ha aumentado la gradiente virtual y alcanzado hasta $3\frac{1}{2}$ o/o si se estima para esta clase de líneas un incremento de $0,03$ o/o por cada grado de curva. No es sino en estos últimos años que se ha tomado en consideración ese incremento y se ha obligado á compensar las curvas limitando así una gradiente de $2\frac{1}{2}$ o/o en rasantes, y de 1 á $1\frac{1}{2}$ o/o á su máximo en curvas mínimas.

Curvas.—Las curvas son circulares y se ha adoptado la escala americana para su medida. Por primera vez el actual Director General de Obras Públicas ha publicado una tabla de curvas métricas y relacionando las medidas americanas al sistema métrico decimal. Las curvas, pues, mínimos son de 20° que corresponde á un radio de $287'9'' = 87,705$ metros:

Longitud de la vía.—Se estima en 110 kilómetros la longitud total de la vía desde la Estación de San José hasta Puntarenas, con dos ramales: uno que parte de Ciruelas á la ciudad de Alajuela de una longitud de 8 kilómetros, y otro del Roble á Esparta de $9,6$ kilómetros. Las distancias y estaciones de la línea principal son como sigue:

| | | |
|------------------------------------|-------|------------|
| De San José á Las Pavas..... | 7 | kilómetros |
| — — — — San Antonio de Belén | 14 | — |
| — — — — Ojo de Agua..... | 19 | — |
| — — — — Ciruelas | 23 | — |
| — — — — Alajuela | 30½ | — |
| — — — — Turrúcares | 30 | — |
| — — — — Cebadilla | 35 | — |
| — — — — Atenas | 38 | — |
| — — — — La Balsa..... | 42 | — |
| — — — — Las Lapas | 48 | — |
| — — — — El Escobal..... | 50 | — |
| — — — — Concepción | 56 | — |
| — — — — Hacienda Vieja..... | 62 | — |
| — — — — Orotina..... | 66 | — |
| — — — — Coyolar | 72 | — |
| — — — — La Ceiba | 76 | — |
| — — — — Cascajal | 79 | — |
| — — — — La Uvita | 81 | — |
| — — — — Matamoros | 84¾ | — |
| — — — — Jesús María..... | 85¾ | — |
| — — — — Cambalache | 87 | — |
| — — — — Las Salinas..... | 89 | — |
| — — — — Mata de Limón..... | 91¾ | — |
| — — — — Caldera | 94 | — |
| — — — — Túnel de Carballo | 96 | — |
| — — — — Boca de La Barranca | 98 | — |
| — — — — Roble | 100 | — |
| — — — — Puntarenas..... | 110 | — |
| — — — — Esparta (Ramal)..... | 109,6 | — |

Además de la Estación de San José al empalme con el Ferrocarril de Costa Rica, hay una distancia de 3 kilómetros.

Carriles.—Los carriles son de acero (sistema Siemens Martin) (Open Heart system). (Tipo Am. Soc. C. E.) con un peso de 50 libras por yarda=21,021 kilos por metro.

Traviesas.—Se usan exclusivamente de madera y de las mejores calidades del país, citándose entre ellas, el Guachipelín, Madera Negra, Escobillo, y Laurel Negro. Las traviesas miden 7' x 9' x 7"=2,12 x 0,22 x 0,17 metros.

Infraestructura.—La mayor parte de la vía está lastrada con piedras y cascajos recogidos en los cortes ó desmontes de la misma línea. No se ha dado á esta importante parte de la técnica el cuidado que merece, porque el lastre se coloca según el método americano, después de tendida ya la vía, mientras que el método europeo exige que el lastre se coloque antes que los carriles de la vía definitiva. Por esta causa, las traviesas de madera no tienen la duración que debieran, y ésta se limita á unos tres años.

Material rodante.—Este material se compone de locomotoras del Tipo Mogul con un peso que varía entre 32 y 50 toneladas. Se usa con especialidad las locomotoras americanas de Baldwin y además hay dos alemanas de Borsig. Los coches de pasajeros son del tipo americano de pasadizo central, con asientos dobles á uno y otro lado y de espaldar giratorio. Son de plataforma de acero montada sobre dos pares de carretillos (trucks) de cuatro ruedas cada uno. El diámetro de las ruedas es de 2'=0,60 centímetros.

Obras de arte.—Puentes.—El Ferrocarril cuenta con un total de 7 puentes de acero (Medium steel); los cinco primeros construídos por la Fábrica de Milliken Broth, según proyectos y especificaciones de Mr. Th. Cooper; y los dos últimamente colocados de la Fábrica de Baltimore Bridge Co. Todos se han calculado para soportar el peso de un tren compuesto de dos locomotoras Mogul de 60 toneladas cada una y una carga indefinida de 2800 libras por pie lineal. Los puentes más notables son el de Barranca, en el Ramal del Roble á Esparta, compuesto de un solo tramo rígido de 103,60 metros, y el gran puente sobre el Río Grande, en la vía principal y cerca de la

estación de Atenas, proyectado por el mismo señor Cooper, que es un arco de acero bajo las especificaciones del mismo, de 448 pies de abertura y dos brazos laterales de 118 pies cada uno, haciendo un total de 684 pies=208 metros de longitud. La elevación del puente sobre las aguas de río es próximamente de 100 metros, lo que contribuye poderosamente á la magnificencia de la obra.

Túneles.—La terminación de la línea á Puntarenas, y con ella, la apertura de nuestro Ferrocarril Interoceánico, cuyo último riel se colocó á las 3 h. 15 m. p. m. del día 23 de julio del año á que este informe se refiere, obligó la construcción de dos túneles: el primero que perforó el cerro de Cambalache de una longitud de 900 pies=273,60 metros; y otro pequeño en Carballo al llegar á la Boca de la Barranca. Este último no necesita de ademe, pero el primero sí es necesario ademarlos y se están dando los pasos al efecto.

Alcantarillas —Las alcantarillas principales se han construido con mampostería de paramento tallado, como la de Concepción, que tiene una longitud de 60 metros, y las otras pequeñas se han construido de concreto de cemento.

CANALIZACIÓN DEL CAÑO DE PALMAS

Se ha insinuado por el Gobierno durante el curso del año emprender esta magna obra conforme á los estudios que se ejecutaron por esta oficina en 1908 y cuyo plano aparece en el informe del mismo año. La relación detallada que de esa obra aparece en las páginas 57 y 58, revela que debe abandonarse el propio Caño Palmas, cuyos sondajes acusan gran trabajo para habilitarlo, mientras que el Caño Norte del Tortuguero se acerca más á la Laguna de Simón y permitirá construir los 4200 metros de caño que habilitarían toda la zona Norte del Atlántico y por los ríos Colorado y San Juan, todos los terrenos que riegan los ríos San Carlos y Sarapiquí. Sobre este trabajo se han recibido propuestas.

Dada la calidad de los terrenos que cruzará el canal de 4200 metros, es posible que no haya necesidad de ocupar dragas, cuyo valor es grande y cuyo costo de servicio es enorme, sino que los trabajos podrían emprenderse quitando los árboles caídos, despalando el terreno pantanoso para usar después bombas de succión de arena que serían suficientes para hacer el canal. En esta forma, la obra es accesible á nuestros medios económicos y el Congreso podría dedicar una pequeña suma anual para ejecutarla paulatinamente con un inmenso beneficio para el país.

CARRETERAS NACIONALES Y CAMINOS

Parece oportuno publicar por primera vez un plano general y un resumen completo de las vías que han sido decretadas por el Congreso como Carreteras Nacionales para tener un documento de consulta á la mano y justificar los gastos ocasionados en ellas. Este detalle es como sigue:

- 1) —Carretera de Cartago á Puntarenas, la primera y más antigua.
- 2) —Carretera de San José á Santa María de Dota, creada por ley n° 11 de 2 de junio de 1905.
- 3) —Carretera de Naranjo á Zarcero, creada por la ley n° 2 de 12 de setiembre de 1906.
- 4) —Carretera de Alajuela á Grecia (camino de Quesada) creada por ley n° 2 de 12 de setiembre de 1906.
- 5) —Carretera del Naranjo (camino del Villano) á Río Colorado creada por ley n° 2 de 12 de setiembre de 1906.
- 6) —Carretera de San Ramón á Esparta ley n° 4 de 5 de agosto de 1907.
- 7) —Carretera de Barranca á la Frontera con Nicaragua (agregada posteriormente á la Carretera Nacional de Cartago á Puntarenas).
- 8) —Carretera de Puerto Jesús á Nicoya y Santa Cruz, creada por ley n° 31 de 25 de mayo de 1909.
- 9) —Carretera de Puerto Humo á Nicoya por ley n° 31 de 25 de mayo de 1909.
- 10) —Carretera de Bolsón á Santa Cruz creada por decreto n° 31 de 25 de mayo de 1909.
- 11) —Carretera de Ballena á Filadelfa y Liberia, decreto n° 31 de 25 de mayo de 1909.

12)—Carretera de Bebedero á Cañas y Bagaces (decreto íd. íd.)

13)—Carretera de San José á Pirrís, vía San Sebastián, Aserrí, Monte Redondo, San Ignacio y Sabanilla, creada por decreto n.º 53 de 2 de junio de 1909.

En un informe parcial de esta oficina, fecha 10 de junio del año de que se da cuenta sobre este asunto, decía á ese Ministerio: “Debido á lo apremiante de la situación del Tesoro Público, hubo de suspenderse todos los trabajos en los caminos desde hace cerca de año y medio, y los gastos que aparecen fueron hechos en los meses de mayor apuro para mantener siquiera el paso por las carreteras y caminos. Así se demuestra como ese gasto sólo alcanza en carreteras á

| | |
|-----------------|------------|
| en carreteras á | ₡ 26170 43 |
| Y en caminos á | 17975 74 |

| | |
|-------------------|------------|
| O sea un total de | ₡ 44046 17 |
|-------------------|------------|

Ese mismo dato está evidenciando el mal estado en que se encuentran al presente esas vías de comunicación, pues su cuidado constante es el que da mejor resultado con mayor economía.”

Durante el curso del año y desde la fecha del informe á que se ha aludido, se emprendieron sin interrupción los trabajos en las carreteras y así se han continuado limitándose á la mera conservación y reparación ordinarias.

₡ 70092-50 fué el gasto total hecho en estos trabajos divididos en la forma siguientes:

De Cartago á Esparta

| | | |
|--------------------------------------|-----------|------------|
| De Cartago á San José | ₡ 6503 95 | |
| — San José á Río Segundo | 5582 55 | |
| — Río Segundo á la Garita | 4786 40 | |
| — Garita á Concepción | 2345 10 | |
| — Concepción á Orotina y Jesús María | 3135 40 | |
| — Jesús María á La Barranca | 3417 80 | |
| Total | | ₡ 25771 20 |

De Alajuela á San Carlos

| | | |
|---------------------------------------|-----------|----------|
| De Alajuela á Grecia | ₡ 3525 60 | |
| — Grecia á El Zarcero | 3988 20 | |
| — El Zarcero á Buena Vista | 2774 35 | |
| — Buena Vista al Muelle de San Carlos | 2261 70 | |
| Total | | 12549 85 |

De San José á Santa María de Dota y Paqueta

| | | |
|--------------------------|-----------|----------|
| Del Higuito á Tarrazú | ₡ 4922 35 | |
| De Tarrazú á Santa María | 3869 95 | |
| — San Marcos á Paqueta | 868 80 | |
| — Río Naranjo á Paqueta | 999 55 | |
| Total | | 10660 65 |

De Río Grande á Paires por San Ramón

| | | |
|-----------------------------------|-----------|----------|
| De Río Grande á Atenas y Palmares | ₡ 4440 00 | |
| — Palmares á San Ramón y Paires | 5629 05 | |
| Total | | 10069 05 |

| | |
|---|---------|
| De Cartago á Santa María de Dota | 1642 15 |
| — San José á Pirrís | 3093 50 |
| — La Legua de Aserrí á Bijagual | 519 75 |
| — San José á Puriscal, Escasú, Santa Ana y Pacaca | 1839 95 |

| | | |
|---|---|----------|
| Carretera de Carrillo..... | ₡ | 2133 10 |
| Apertura de camino por el Cerro de Zurquí.. | | 1172 70 |
| Camino á la Colonia de El Salvador | | 640 60 |
| | | <hr/> |
| Suma total..... | ₡ | 70092 50 |
| | | <hr/> |

De donde resulta que el costo por kilómetro de reparación y conservación aproximado, fué como sigue:

| | | | |
|--------------------------------------|---|--------|---------------|
| Carretera de Cartago á Barranca..... | ₡ | 226 00 | por kilómetro |
| — — Alajuela á San Carlos..... | | 209 00 | — — |
| — — San José á Santa María | | 304 00 | — — |
| — — Río Grande á Paires por S. R. | | 180 00 | — — |

Conviene establecer estos datos que, aunque no son correctos, son bastante aproximados para las futuras estadísticas y comparaciones.

La Secretaría de Fomento ha ordenado también trabajos de importancia y arreglos en algunos caminos que no son Carreteras Nacionales, conforme se ve del cuadro que antecede.

Es de esperarse que en el presente año habrá una reducción en el costo unitario por kilómetro, ó por lo menos, poder establecer un valor fijo y casi constante, con motivo de que los trabajos preparatorios para evitar los grandes gastos que ocasionan las lluvias sobre los caminos cuando no se han preparado los desagües y afirmado ó calzado los puntos bajos del terreno.

Uno de los pasos más avanzados en el progreso y mejora de nuestros caminos ha sido la disposición de la Secretaría de Fomento que ordenó antes de emprender ningún trabajo en ellos, formular con vista é inspección de los lugares, los respectivos informes y presupuestos de mejoras y reparaciones. Con ese objeto, se enviaron los auxiliares á inspeccionar los caminos de San José á General por vía de Carrillo, de Heredia á Santa Clara, de San José á Puriscal y varios otros de menor importancia. Así pudo verse que la Carretera de Carrillo ha costado ₡ 2133-10 en trabajos proyectados y estudiados conforme el presupuesto respectivo, siendo el principal y más importante gasto el que se está ejecutando en un gran corte que evita dos puentes en el río de La Hondura.

Se construyó un puente sobre la Quebrada de La Palma en el alto de don Mauro Fernández. Se hicieron los bastiones y puente en el lugar llamado Montañas Rusas, en el alto de la Palma. Se cambió el tabloncillo á dos puentes pequeños. Se hizo un deshecho en el bajo de La Hondura en una longitud de 500 metros, y se han limpiado dos desagües y descujado el bosque á ambos lados del camino.

En el camino de Heredia á Santa Clara se hizo una expedición y estudio cuidadoso y con fecha 11 de julio, se remitió á esa Secretaría el informe respectivo. Se estima en ₡ 29000-00 el gasto que habría que hacer en trazado, desmontes, desagües y empalados para el camino de herradura, sin incluir el valor de expropiaciones que parece ser de poca significación. Posteriormente, el señor Prudencio Barrantes Barquero de Santo Domingo de Heredia, aseguró que hay otra vereda mejor que el camino estudiado, partiendo del potrero de Miguel Quirós en el Cerro de Zurquí por San Luis de Santo Domingo de Heredia. Este señor regresó de su comisión, dando informe que había abierto la vereda y oportunamente se enviará al Ingeniero que estudie la posibilidad de ese camino.

En la Carretera de San José á Pirrís, por Aserrí, se ejecutaron muy importantes trabajos, de que dí cuenta en un informe que se publicó en el Diario Oficial. Los trabajos principiaron en la cuesta de Candelaria, siguieron hasta la Vuelta de Jorco en Monte Redondo sobre una longitud de 13 kilómetros y se construyó un macadam en la villa de Aserrí, desde el río Parroas hasta el principio de la mencionada cuesta de Candelaria, en una extensión de 2500 metros. Al resto de la Carretera con dirección á esta capital, que mide próximamente 9 kilómetros, se le hicieron reparaciones urgentes y debe observarse que el trayecto entre Aserrí y San Juan de Dios, se trasformó en una verdadera carretera rectificán lola en lo posible y haciendo cortes y rellenos con materiales apropiados. Se verificó una inspección del camino que se está abriendo del punto denominado Alto de La Legua de Aserrí á Bijagual, que dió motivo para el estudio y proyecto de puente llamado de La Legua, cuya estructura metálica hace poco llegó al país.

En ese camino y en las inmediaciones de Aserri, se construyó un puente con vigas de hierro y bastiones de concreto sobre el río Suerre de ocho metros de abertura; otro puente igual de seis metros se construyó sobre el río Cuyubres; se hizo una reparación importante á las fundaciones de los bastiones de mampostería sobre el río Parroas; y se han construído cuatro puentes alcantarillas en San Juan de Dios, de los cuales uno, en medio de Cuyubres y Suerre, es de arco de mampostería, otro de arco de hierro y los otros dos de vigas de acero.

En la Carretera de San José á Santa María de Dota, fuera de las reparaciones ordinarias, debe hacerse notar la construcción de un pequeño puente de madera en la Cuesta del Tablazo y la refacción total de los puentes sobre los ríos Candelaria y Tarrazú.

De Tarrazú á Santa María de Dota, los trabajos no principiaron sino hasta el 18 de agosto y se arreglaron tres puentes de madera entre Santa María y San Marcos y uno de bastiones de concreto tapado con lajones entre San Marcos y San Pablo. Se alomaron 18 kilómetros de camino, habiéndose construído 200 metros de empedrados en varias secciones cenagosas y, por fin, se arreglaron los desagües laterales de los 23 kilómetros de longitud que tiene el trayecto de Tarrazú á Santa María. Esos desagües se han defendido con poyos de madera en todos los lugares, donde se creyó necesario.

Las obras más importantes que se han verificado en el camino de San José á Santa María y El General son las Casas de Refugio en el Cerro Frío, que ya prestan muy oportunos servicios. Una de ellas está terminada; la otra falta repellarla y se están acopiando los materiales para la tercera, que queda en El Bajo al otro lado del Cerro.

En el Camino de San José á Puriscal, los trabajos de conservación se han encomendado á los respectivos Jefes Políticos de los cantones por donde atraviesa. En el trayecto de Escasú, se están dando los pasos para colocar los puentes de los ríos Chiquero y de La Cruz, cuyos bastiones están construídos ya. En el trayecto de Santiago del Puriscal se repararon 7 kilómetros de camino, se construyó una calzada de piedra, y tres medias cañas en el lugar llamado el Desehecho de San Antonio. En lo demás, el servicio ha sido de conservación ordinaria.

La Carretera de Alajuela al Zarcero y Muelle de San Carlos se ha atendido en la forma que sigue:

De Alajuela á Grecia, en el puente del río Rosales se hizo una calzada de 150 metros. Se refaccionaron tres puentes, uno de ellos, el del río de Las Pilas debe repararse de nuevo. En el trayecto de Alajuela á Grecia por el camino de Quesada, que hasta este año ha principiado á traficarse, ha sido objeto de serias reparaciones y se han refaccionado los puentes de Poró, Pilas, Platanillo, Zamora y Poás.

De Grecia á Naranjo, se principió por las reparaciones de los puentes, primero el de El Vigía, poniéndole dos piezas de robles de ocho metros de largo y otra de cuatro metros y medio, que aseguradas con ganchos de hierro, han dado estabilidad al puente. Las mismas reparaciones se hicieron en los puentes de los ríos Sarchí y Las Trojas, al primero de los cuales se le puso piso de nuevo, y al segundo una baranda de guarda cuerpo. También se refaccionaron cuatro alcantarillas y se colocaron 98 postes para resguardo de los desagües.

De Naranjo al Zarcero, también hubo que atender los puentes de Barranca y Barranquilla, el puente sobre el río Palmito hubo que hacerse de nuevo. Se construyó una atarjea de piedra viva en el Zarcero, se empalizaron varios malos pasos, se destruyeron con pólvora las piedras grandes que impedían el tráfico y se pusieron poyos para salvar los desagües.

De Zarcero á Buena Vista, los trabajos fueron los de ordinaria conservación, pero en la cuesta del Macho, hubo necesidad de hacer dos deshechos en los meses de mayor lluvia de noviembre y diciembre.

La Carretera de Río Grande á Paires, vía Palmares y San Ramón, ha sido atendida con particular esmero, sobre todo en el trayecto de Río Grande á San Ramón.

El trayecto de San Ramón á Paires es de muy difícil conservación, sobre todo en la sección de San Rafael, en donde en las partes planas, se hacen grandes depósitos de aguas de lluvia y sería necesario enviar un Ingeniero para hacer la nivelación completa de todo el terreno que se atraviesa y encontrar así los puntos de desagües económicos. Mientras este estudio no se realice, esa parte de carretera ocasionará muy fuertes gastos.

OBRAS PUBLICAS EN LAS DIFERENTES PROVINCIAS

Provincia de Limón

Obras Hidráulicas.—La cañería de Limón se encuentra en mal estado debido á los daños que ha ocasionado el río Banano á la tubería en algunas partes y en otras los derrumbamientos del cerro sobre el tubo que le está adosado. La situación ha sido tan apremiante, que ha debido establecerse una bomba cerca del puente de Beverly para levantar el agua del río y conducirla á Limón. Diversas tentativas se han hecho para resolver este problema radicalmente. El principal defecto de la obra consiste en que el diámetro de 0,25 metros no es suficiente para dar á Limón la cantidad de agua necesaria. En los momentos en que este informe se redacta y después de un detenido estudio de los lugares, se está formulando un proyecto para aducir aguas á Limón en cantidad suficiente y regular presión para el servicio. Las condiciones del río y terrenos de sus riberas obligarán adoptar el mismo sistema que usa la ciudad de Lyon en Francia tomando las aguas del Ródano por medio de galerías colectoras filtrantes, cuya longitud la determinará las experiencias que se hagan. El lugar de captación será cerca de donde está la bomba actualmente y se determinará el diámetro que corresponda para aducir de allí no menos de 100 litros por segundo y bajo una presión de descarga no menor de una atmósfera (14 libras por pulgada cuadrada) á una altura de 10 metros sobre el nivel de la ciudad de Limón.

Se hubiera deseado ejecutar la captación más arriba del punto que se ha indicado, pero ello obligaría la construcción de un túnel para pasar las aguas del talweg de Banano al valle de Santa Rosa, pero se reconoció impracticable la idea por lo costoso de la obra.

Se ha asegurado que más arriba de la toma antigua y como una distancia de 10 kilómetros, se encuentra una caída del Río Banano ó de uno de sus principales afluentes, y en estos momentos se está haciendo una vereda para visitarla. No es de esperarse éxito de esta empresa por cuanto que el plano que tengo á la vista del Río Banano sobre una longitud de más de 20 kilómetros y que ha sido levantado por los Ingenieros de la United Fruit, no indican en ninguno de sus puntos caída apreciable. Por otra parte, como la exigencia de la ciudad de Limón sería la de una grande fuerza hidráulica, para su provisión de luz, fuerza en los talleres, tranvías y servicio de agua potable abundante, esta gran fuerza puede obtenerse en cantidad ilimitada de las grandes caídas del Reventazón que quedarían á una distancia no mayor de 60 á 80 millas, y entonces se transmitiría por cable la energía eléctrica á presiones de 30 ó 40000 volts y la instalación sería económica.

Cañería de Siquirres.—Con fecha 25 de julio, se formularon los estudios para esta cañería en vía de construcción.

Edificios Públicos.—Casa para Jefatura y Comandancia en Talamanca.—Con fecha de 2 de febrero se remitió á esa Secretaría el plano y presupuestos para la construcción de este edificio y el informe sobre la propuesta del señor Juan Rojas Ch. para la construcción en sentido favorable.

El edificio más importante que se ha estudiado en el año que se da cuenta para Limón es el edificio metálico para Administración de Aduana y anexos que se está construyendo al lado derecho del gran muelle de hierro. Se había proyectado colocarlo entre los dos muelles, pero las dificultades de una buena conexión por medio de curvas con los mismos muelles, obligó esta variación para situarlo en el patio de la Estación del Ferrocarril, en donde las seis líneas construidas frente al Tajamar y frente á donde quedará el edificio, son de exclusiva propiedad del Gobierno: esta ventaja unida á la practicabilidad del servicio con los muelles ha justificado el cambio.

Provincia de Cartago

Obras Hidráulicas.—Cañería de Juan Viñas.—Ciertas dificultades habían impedido la ejecución de esta obra, pero vencidas éstas, se verificó una nueva reconsideración del proyecto en vía actual de ejecución.

Edificios Públicos.—Antes del terremoto, esta oficina verificó varias visitas de inspección á los trabajos del Palacio de la Paz, así como á otros edificios públicos, tales como la recepción de las escuelas de Concepción y Tres Ríos, verificada el 12 de abril, pero desde el 13 en adelante que sucedió la destrucción parcial y sobre todo desde el 4 de mayo, que sobrevino la ruina total, los trabajos de esta oficina se han

limitado á estudios y proyectos de construcción de edificios públicos en Cartago, Paraíso, Tres Ríos y otros lugares damnificados. Se ha construído por cuenta de esta Dirección la casa de Correos y Telégrafos y está en vía de trabajo la casa Municipal de Paraíso.

Puentes.—Se han hecho algunas reparaciones en el puente suspendido de Palomo y está en construcción el gran puente sobre el río Reventazón en el camino de Murcia á Tucurrique.

Límites.—Un estudio sobre la cuestión de límites entre los cantones de Paraíso y Jiménez se verificó en el curso del año de que se informa, y los planos respectivos aparecen con el número 18 en la Sección Límites de los Archivos de esta oficina.

Provincia de San José

Obras Hidráulicas.—Se han reconsiderado y modificado en lo conducente los proyectos de cañerías de La Uruca, Desamparados, San Francisco de Guadalupe y Alajuelita.

La cañería de Curridabat fué objeto de algunas mejoras, á fin de entubar las aguas en cuatro pases ó cruces de camino.

Por motivo de higiene pública, se proyectó y construyó la ampliación de la cloaca de la ciudad que descarga en el río Torres, cerca de los señores Challe, Romero & Castro Hermanos y otros. Por los mismos motivos, se construyó la cloaca de la quebrada de Las Arias que parte del Asilo de la Infancia y atraviesa la propiedad de doña Teresa v. de Dent.

Edificios Públicos.—Terminada la construcción de la Penitenciaría, sobrevinieron los temblores que dañaron seriamente este edificio y otros de los más importantes de la ciudad, tales como el Liceo de Costa Rica, Colegio Superior de Señoritas, Palacio de Justicia, Comandancia de Plaza y otros. A ₡ 32074-67 ascienden los gastos hechos en esos edificios por ese motivo especial.

En el Lazareto de Las Mercedes, aunque no fué dañado por los temblores, se invirtieron ₡ 1710-30 en reparaciones urgentes indicadas por el Médico del establecimiento.

En el Hospital de San Juan de Dios se gastaron ₡ 732-50 en reparaciones urgentes.

Conforme se ve del Anexo I, se han hecho otras reparaciones de menor importancia en diferentes edificios públicos y su conservación.

Puentes.—Aparte de los puentes construídos en la Carretera Nacional de San José á Pirrís, de que se ha dado cuenta, se pidió un puente para el río Quebrada Honda en el camino de Pacaca al Puriscal, cuyos bastiones fueron construídos bajo la vigilancia de esta oficina, por cuenta de la Municipalidad del cantón de Mora.

También se pidió un puente de 72 pies, de acero, para el río Tibás.

Se principiaron los estudios y trabajos para construcción de un puente isostático sobre el río Parí.

Parques.—La atención y conservación de los parques nacionales de esta ciudad, inclusive la subvención que se da al Parque Juan Santamaría de Alajuela, ocasionó un gasto de ₡ 7998-54.

La liquidación del contrato de las calles del barrio y parque de Otoya, costó la suma de ₡ 5421-00

Provincia de Heredia

Obras Hidráulicas.—El trabajo más importante y de mayor utilidad para la provincia, fué la continuación y terminación de la cañería de Heredia; del ramal para las poblaciones de Barba y San Joaquín y del ramal para la distribución de las aguas de San Rafael y San Pablo.

Esos trabajos fueron principiados á fines del año anterior á 1910 y llevados á cabo con bastante rapidez durante el año á que me refiero, salvo la interrupción habida del 4 de mayo al 4 de julio, en que se suspendieron esas obras á causa del terremoto.

El trabajo del gran estanque situado en el Pedregal fué muy laborioso, á causa de la roca dura encontrada en su excavación; sin embargo, ésta fué terminada y hecho el revestimiento de mampostería de fuertes dimensiones para resistir cualesquiera presiones.—Además de ese estanque, se construyeron otros tres: uno á 160 metros de la

toma de agua en el río de La Hoja para la decantación de las aguas y separación de materias en suspensión, otro en el punto llamado La Joya á poca distancia al N. E. de la ciudad de Heredia para el servicio de las aguas de esta ciudad; y el último al Norte de la villa de San Rafael para la distribución de las aguas de la misma y para el distrito de San Pablo del cantón central.

Entre la toma de aguas del río de La Hoja y el estanque de decantación, se colocaron 17 tubos de 20" de diámetro y 30 pies de largo; entre ese estanque y el del Pedregal, se colocó una tubería de 14" de diámetro en una extensión de 2400 metros.— Entre el gran estanque del Pedregal y el de La Joya, se colocó una tubería compuesta por tubos de 20" 18" y 16" de diámetro, principiando naturalmente por los de 20" y terminando por los de 16", con motivo de las altas presiones á que quedan sometidas las diferentes secciones del tubo.

Del estanque de La Joya al tubo madre de la cañería vieja de la ciudad de Heredia, se colocó un tubo de 6" de diámetro en una extensión de 1000 metros.—Si en la ciudad de Heredia se usara del agua con la moderación debida, ese tubo habría sido suficiente para su abastecimiento, porque la gradiente que tiene y el diámetro adoptado producirían una descarga capaz de abastecer una población de 8000 habitantes á razón de 250 litros por día y por habitante.—Por desgracia, tanto en Heredia, como en la mayor parte de otros pueblos servidos por cañería, existe la costumbre de dejar abiertas las llaves de los tubos y con ese motivo, se descarga la cañería y pierde su presión.—Por este motivo en Heredia el tubo de 6" no ha sido suficiente para el servicio durante el día, y tomando en cuenta la ampliación y algunos ramales que proyecta la Municipalidad en otras poblaciones vecinas, se determinó pedir tubos de diámetro más que suficiente para todos esos servicios y está al llegar la tubería de 10" para satisfacer los deseos de aquel vecindario.

Del estanque del Pedregal se colocaron dos ramales de tubería de hierro galvanizado de 4" de diámetro: un ramal se dirige al estanque de Barba y el otro al de San Rafael para su servicio y el de San Pablo.

Parte de la tubería de San Pablo está colocada y el resto se terminará dentro de pocos días.—Quedó también terminado el trabajo de la ampliación de la cañería de Barba.—Los de San Rafael principiarán pronto, porque ha llegado ya parte de la tubería pedida y la Municipalidad de esa villa activa con entusiasmo esas obras.—Por cuenta de la Municipalidad de San Rafael, se llevó un ramal de tubos de pequeño diámetro para el servicio de una parte del distrito de San José de San Rafael: esa tubería arranca del estanque de La Joya, perteneciente á la ciudad de Heredia y la colocación se hizo en el presente año de 1911.

Edificios públicos.—Heredia también sufrió con los temblores de 1910, y los principales trabajos de reparación que se ejecutaron fueron en el edificio de Oficinas Judiciales.

Se terminó también el edificio para la insialación de un quebrador de piedra accionado por una turbina en Barba.

Se hicieron también repetidas inspecciones y estimaciones de los trabajos hechos por el contratista, señor Pablo Lépiz, en el edificio del Colegio de Heredia.

Puentes.—En la villa de Barba se proyectó un nuevo puente de hierro sobre el Río Segundo para reemplazar uno de mampostería que había sido arrastrado por las aguas.—Los bastiones quedaron levantados, pero la demora en el transporte del puente de Limón á Heredia, ha hecho que hasta ahora se esté dando término á la obra.

CANTON DE SANTO DOMINGO

Obras hidráulicas, cañería

La ciudad de Santo Domingo dió principio también á los trabajos de su cañería, pero aun antes de terminarse la represa fué arrastrada por el río, y ese trabajo y parte de la zanja que se efectuó en el mismo lugar está completamente perdido.—En mi visita de inspección pude observar que el tubo que se colocara en el paredón que faldea el río, quedaría en las mismas condiciones que el tubo de la cañería de Limón paralela al río Banano y expuesto á destruirse por los derrumbamientos del cerro ó por las crecientes del río.—Por tal motivo investigué si era posible captar las aguas del Río Pará un poco más arriba y conducir las por las lomas á la ciudad de Santo Domin-

go.—Este proyecto tendría también la ventaja de abastecer con aguas de cañería el distrito de San Juan de esta ciudad.—Tengo informes de que muy cerca del punto de donde se acaba de colocar el primer puente isostático del país sobre el Río Pará se encuentra una antigua desviación de aguas hecha con tubos de barro que las conducía á las partes altas de Santo Domingo.—En estas condiciones, el proyecto es muy factible y muy pronto se procederá al estudio.

Puentes.—En Santo Domingo sobre el Río Pará se acaba de terminar y poner al servicio el primer puente suspendido rígido del sistema llamado “Isostático” y á presencia del señor Subsecretario de Estado, del que suscribe y vecinos importantes del lugar, se verificaron las pruebas de su resistencia y seguridad.

PROVINCIA DE ALAJUELA

Obras hidráulicas, cañería

Se formuló un presupuesto detallado de la nueva cañería que aducirá magníficas aguas potables á la población y se amplió el servicio de distribución de la ciudad.—Esa nueva tubería está pedida.

Se hizo un estudio detallado para utilización de las fuerzas hidráulicas del río Poás, para el servicio de un tranvía eléctrico.

Se formuló un estudio y proyecto para la mejora de la cañería de San Mateo y se reconsideró bajo un plan más económico la construcción de la cañería de Atenas.

Edificios públicos.—Se ha inspeccionado la construcción del edificio del Palacio Municipal de Alajuela y se hizo un proyecto y pedido de la armadura metálica para el techo, y ese material acaba de llegar al país.

Puentes.—El puente más importante construido en esta provincia ha sido el del distrito de San José en la carretera de Alajuela á Grecia y que era muy necesario para los productores de azúcar y de dulce. Ese puente es de vigas de acero de la misma fábrica que construyó el puente del ramal del Ferrocarril del Roble á Esparta sobre el río Barranca.

Se hicieron varias refacciones en el puente de Poás y también se repararon varios puentes en el camino de San Carlos.

PROVINCIA DE PUNTARENAS

Obras hidráulicas

Está en vía de construcción la cañería de Esparta, cuya dificultad principal consiste en el paso del tubo á través del río Barranca, pero se espera resolver favorablemente el problema.

En año anterior se habían hecho los proyectos de conducción de aguas para Chomes y Miramar, pero no se había tratado el plan de distribución.—En el año de que se da cuenta, hacia fines de junio, un Auxiliar de esta oficina se constituyó en los lugares y tomó los datos respectivos con los cuales se formuló el estudio y presupuesto de esas obras;—La Municipalidad de Puntarenas las puso en licitación y pronto se dará principio á ellas.

Puentes.—El puente sobre el río Naranjo está en construcción y se ha terminado uno de los bastiones.—Falta por construir el otro y pedir el puente.

PROVINCIA DE GUANACASTE

En la disputa de los vecinos de La Cabra con la Municipalidad de Las Cañas, se envió un Auxiliar á los lugares para deslindar los terrenos que pertenecían á aquella Municipalidad y los baldíos.—En el mes de agosto se enviaron á esa Secretaría los planos é informes al respecto.

Arquitectura escolar.—Esta oficina ha formulado los diferentes planos, proyectos y presupuestos de edificios escolares, ya solicitados por la Secretaría de Instrucción Pública, ya por las Juntas de Educación de diversos distritos de la República.—Algunas ocasiones Auxiliares de la oficina han ido á medir y trazar los radios escolares, tales como en Picagres, Llano Grande, Jateo del cantón de Mora y Mercedes Norte y Mercedes Sur, San Juan y San Luis del cantón de Puriscal.—También ha indicado este Departamento las reparaciones que había que hacer en algunos edificios escolares, dañados por los temblores de abril y mayo.

Para terminar, debo decir que se han efectuado por el Departamento Técnico de esta Dirección varios estudios y proyectos importantes, entre los que merecen citarse los llevados á cabo en el Sixola, desde su desembocadura hasta Sipurio del distrito de Talamanca de la provincia de Limón relacionados con la cuestión pendiente de límites entre Costa Rica y Panamá.

Quedan así descritos á grandes rasgos los trabajos más importantes llevados á cabo por esta oficina ó por ella inspeccionados, durante el año económico de 1910.

Obran como anexos á este informe:

- 1^o—Gastos de Obras Públicas, con exclusión de carreteras y caminos,
- 2^o—Detalle de las patentes de invención inscritas,
- 3^o—Contratos celebrados por esta Dirección,
- 4^o—Detalle de los planos que han ingresado á los Archivos, y
- 5^o—Plano general de las carreteras nacionales de la República.

San José, 20 de abril de 1911.

LUIS MATAMOROS

ANEXO N° 1

Gastos diversos de la Dirección de Obras Públicas, durante el año económico de 1910.—1° de enero al 31 de diciembre de 1910

| | |
|--|----------|
| Parques..... | 7998 54 |
| Mobiliario..... | 4974 77 |
| Edificios nacionales.—(Conser. y rep.)..... | 10647 15 |
| Gastos generales..... | 4340 25 |
| Fletes y materiales..... | 4037 60 |
| Taller..... | 1975 95 |
| Saneamiento de Heredia..... | 18597 85 |
| Comisión Límites Panamá..... | 1575 85 |
| Terremoto..... | 32074 67 |
| Oficina telegráfica de Cartago..... | 3544 29 |
| Cárcel pública de San José..... | 43 25 |
| Bodega de Limón..... | 100 00 |
| Instituto Físico-Geográfico..... | 152 25 |
| Hospicio de Huérfanos..... | 240 60 |
| Almacén Nacional..... | 39 75 |
| Casa de Moneda..... | 25 00 |
| Gobernación de Limón..... | 35 00 |
| Corte de Cartago..... | 197 30 |
| Casa municipal de Paraíso..... | 46 60 |
| Barrio de Otoya..... | 5 60 |
| Asilo de Pobres..... | 25 50 |
| Lazareto Las Mercedes..... | 1710 30 |
| Correos y Telégrafos..... | 18 50 |
| Casa Presidencial..... | 281 75 |
| Escuela de Bellas Artes..... | 45 00 |
| Liceo de Costa Rica..... | 12 00 |
| Registro Civil..... | 6 00 |
| Segunda Sección de Policía..... | 4 00 |
| Gobernación de esta provincia..... | 3 00 |
| Aduana Central..... | 440 00 |
| Secretaría del Congreso..... | 6 00 |
| Colegio de Señoritas..... | 88 00 |
| Cuartel de Artillería..... | 173 60 |
| Registro de la Propiedad..... | 222 40 |
| Archivos Nacionales..... | 43 00 |
| Palacio de Justicia..... | 210 00 |
| Cañería de Juan Viñas..... | 8 00 |
| — — Curridabat..... | 481 83 |
| — — Chomes y Miramar..... | 221 55 |
| — — San Mateo..... | 15 00 |
| Puentes..... | 11531 75 |
| Ferrocarril al Pacífico. (Gastos en varios estudios y comis.)..... | 885 30 |
| Roberto Bonilla (un caballo)..... | 100 00 |
| Depósito de materiales..... | 112 95 |
| Comandancia de Plaza..... | 9 00 |
| Colonia de Santa Clara..... | 100 00 |
| Construcción casitas Cerro Frío..... | 1749 47 |
| Tranvía á Orosi (estudio)..... | 291 00 |
| Compra hierro para puentes (iglesia S. Isidro Heredia)..... | 946 00 |
| Sección Técnica..... | 275 00 |
| Tranvía á Grecia (estudio)..... | 386 25 |
| Camino á Santa Clara..... | 271 75 |
| Puentes de Alajuela..... | 172 50 |
| Puente de Candelaria..... | 234 85 |
| — — Barranca..... | 408 25 |
| — — S. Josesito..... | 134 35 |
| — — Río Grande (estudio)..... | 86 10 |
| Electric Light Co..... | 495 20 |
| Puente de Poás..... | 74 50 |
| Instalación quebrador piedra en Barba..... | 7561 00 |
| Construcción campamentos lugares públicos..... | 436 65 |
| Camino á Sarapiquí..... | 2533 05 |
| — — San Carlos..... | 317 50 |
| Cloaca Calle 7ª Norte..... | 2362 70 |
| Estudio y trazado obras nuevas..... | 946 00 |
| Hospital de San Juan de Dios..... | 732 50 |
| Calles de Otoya..... | 5421 00 |
| Daños lluvias carreteras, puentes..... | 90 00 |
| Puente de Naranjo (Miramar)..... | 774 00 |
| Estimación trabajos Knowlton..... | 464 00 |
| Pasan..... | ..... |

| | |
|--|-------------|
| Vienen..... | © |
| Puente de Tiribí..... | 75 00 |
| Biblioteca Nacional..... | 1070 00 |
| Puente del Paso del Alumbre..... | 1000 00 |
| — de Turrubales..... | 50 00 |
| Puentes de Guanacaste..... | 22 50 |
| — — Tibás..... | 360 05 |
| Camino de Fraijanes..... | 2 50 |
| Puente Paso de Enmedio Río Segundo..... | 2019 15 |
| Aermotor en Puriscal..... | 233 22 |
| Inspección trabajos instalación quebrador Barba..... | 7 50 |
| Cañería de San Juan y San Vicente..... | 186 00 |
| Comisión á Turrúcares y Tacares..... | 18 00 |
| — — terrenos River Plate..... | 100 00 |
| Total..... | © 139714 24 |

Enero de 1911.

MOISÉS GÓMEZ U.

ANEXO N^o 2

NOMINA de las patentes de invención inscritas en el tomo 2^o llevado por la Dirección é Inspección General de Obras Públicas durante el año fiscal de 1910.

- Inscripción n^o 74: de 14 de enero de 1910, á favor de *don R. Franz Molnar*.— Patente de invento para la coagulación de sustancias lactosas.
- — 75: de 19 de enero de 1910, á favor de *don Thomas James Hutchinson*.— Patente denominada "Ciertas mejoras, útiles y nuevas introducidas en el tratamiento del bagazo".
- — 76: de 31 de enero de 1910, á favor de *Ernest Leshie Ransome* (26 Bradway New York).— Patente denominada "Mejoras introducidas en construcciones de material concreto".
- — 77: de 9 de mayo de 1910, á favor de *don Felicindo Romero*.— Patente "Sobre escobillas de espolvorear (plumeros de fibra)".
- — 78: de 3 de mayo de 1910, á favor de *don Roberto Gayón* como Apoderado de *George Rockwell Bennett*.— Patente de invención sobre "Máquinas para taladrar madera".
- — 79: de 3 de mayo de 1910, á favor de *don Simón Amador* como Agente del *Buffalo Speciality Company*.— "Patente de invención del líquido Venerr (enchapado líquido)".
- — 80: de 4 de mayo de 1910, á favor de los señores *Augusto Gallarde Prieto y Ricardo Dent Prieto*.— Patente de invento de una mejora en la fabricación de fósforos.
- — 81: de 3 de junio de 1910, á favor de *George Aunsen Pritechard Wescott*.— Patente de invento de una pintura llamada "Resista".
- — 82: de 17 de agosto de 1910, á favor de *James Simpson Island* (de Toronto, Canadá).— Patente de invento de un "Procedimiento para repasar las sustancias valiosas de los minerales".
- — 83: de 24 de setiembre de 1910, á favor de *Alfredo Ramírez Brenes*.— Patente de invento de un sistema de cerraduras para alcancías, cajas.
- — 84: de 6 de octubre de 1910, á favor de *Carlos F. Nevella*, como Agente General de *Henry S. Spackman*.— Patente de invención de un procedimiento para la preparación de compo-

siciones plásticas de cemento y de sustancias acelerantes para las mismas, con sólo la adición de un aluminato llamado "Alca".

- — 85: de 15 de octubre de 1910, á favor de *Carlos Mangel Rosat*.
— Patente de invento de "El Anunciador Eléctrico".
- — Relativa á devolución de una solicitud y planos presentados por el señor don *Enrique Nashari* para la inscripción de un invento sobre modificaciones en la construcción de cemento armado, por no estar de acuerdo con lo indicado en el artículo 48 de la ley de patentes vigente.
- — Deniega la inscripción á la patente de invención de un nuevo sistema de construcción de casa denominado "Sistema Ecuatorial Beltrán" al señor *Manuel Beltrán Delgado* en cumplimiento del inciso 3º del artículo 48 de la Ley de Patentes vigente, se le devuelven planos y solicitud.—19 de diciembre de 1910.

San José, 23 de marzo de 1911.

ANEXO nº 3

Contratos celebrados con la Dirección de Obras Públicas, durante el año de 1910

Contrato adicional al celebrado con don MIGUEL T. JIRON para la colocación de un puente sobre el río Bolsón por el que se traspasan sus derechos y obligaciones al señor don JOSE CABEZAS.

Los infrascritos, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y José Cabezas, han convenido en lo siguiente:

I

Cabezas se obliga á dejar completamente terminados los trabajos á que se refiere el contrato de que se ha hecho mérito, celebrado entre el Director General de Obras Públicas y don Miguel T. Jirón, el 24 de setiembre de 1908, á más tardar el 31 de marzo del presente año y á entregarlos dentro de ese lapso á completa satisfacción de la Dirección General de Obras Públicas.

II

La Secretaría conviene en anticipar á Cabezas en esta fecha, la cantidad de quinientos colones (C 500.00), á buena cuenta del valor que el Gobierno retiene en su poder, según se ha dicho, de la garantía como ejecución de dicho contrato.

III

Cabezas se da por recibido de dicha cantidad y garantiza el cumplimiento de las obligaciones que contrae por el presente convenio, con la firma solidaria de don Santiago A. Federici, quien si fuere el caso, se compromete á devolver al Tesoro Público, los quinientos colones (C 500.00), á que se refiere la cláusula anterior.

IV

El Gobierno se reserva todos sus derechos provenientes del contrato celebrado con el señor don Miguel T. Jirón, á fin de deducir, si fuere el caso, las responsabilidades consiguientes del señor Jirón ó del señor Cabezas, ó de ambos conjuntamente.

En fe de lo cual, firman los otorgantes y el señor Federici como fiador, aceptando lo estipulado, en San Jose, á veintiséis días del mes de enero de mil novecientos diez.—Alberto Echandi.—José Cabezas.—S. A. Federici.

LUIS MATAMOROS SANDOVAL, Director é Inspector General de Obras Públicas, debidamente autorizado, por una parte, y por la otra, PROSPERO FERNANDEZ BLANCO, mayor de edad, mecánico y de este vecindario, hemos convenido en el siguiente contrato:

I

Fernández se obliga á ejecutar una instalación hidráulica completa en Barba, para hacer funcionar un quebrador de piedra en el lugar que se ha designado al efecto, empleando

para ello los tubos de hierro fundido y la turbina que están ya en el lugar de su aplicación. El trabajo que se obliga á ejecutar Fernández, comprenderá:

| | |
|---|-----------|
| a) — La construcción de un pequeño estanque ó arenero para recoger residuos de la acequia y la construcción de los canales de entrada á un estanque de carga y los de descarga del sobrante del mismo tanque de carga y los de descarga del sobrante del mismo tanque, á la misma acequia. La construcción del estanque de carga será de exclusiva ejecución del Gobierno, debido á las dificultades que puedan presentarse en la ejecución de una obra de forma simétrica y regular. | |
| b) — La construcción de seis pilastras y dos pilastrones destinadas á soportar la tubería. En la construcción de los pilastrones, el Gobierno suministrará los rieles necesarios para su ejecución. | |
| c) — La construcción de una plataforma, sobre la cual irá montada la turbina y su canal correspondiente de desagüe. | |
| d) — La construcción de dos compuertas que serán de mecanismo de tornillo y receptor de montadura especial, y cuyo precios se fija en ₡ 85-00 cada una, ó sea, | ₡ 150 00 |
| e) — La colocación de toda la tubería, conecciones, remaches y fundiciones por el precio total de | 500 00 |
| f) — Construcción de una armadura de buenas maderas de 4 metros de alto con el objeto de sostener las barras de transmisión, frenos y demás, por el precio de | 75 00 |
| g) — La construcción de la unión ó junta de la tubería con la turbina; el material de esta unión será de hierro fundido con un peso de 138 kilos, ó sea 300 libras y el precio de 0,16 céntimos de colón el kilo, ó sea ₡ 0,35 por libra, costará | 105 00 |
| h) — La colocación de los ejes de transmisión, juegos de muñoneras y todo listo para operar, por el precio de | 150 00 |
| i) — El suministro y colocación de una faja de transmisión de la turbina al quebrador de piedra, cuya longitud es de 13,98 metros, ó sean 46 pies, al precio de ₡ 1,40 el pie | 64 40 |
| j) — La construcción de un galerón de 9,12 metros, ó sean 30 pies de largo ó 6,68 metros ó sean 22 pies de ancho y 3,64 metros, ó sean 12 pies de alto, en forma de dos aguas, con maderas de la mejor calidad, contruídos con solidez y elegancia, cubierto con techo de hierro, sin recoger las aguas, por un costo de | 367 00 |
| k) — Montar el quebrador de piedra dándolo puesto en su lugar y llevando también por su propia cuenta, la armadura de dicho quebrador, que está en la calle de Heredia á Barba, por el precio de | 25 00 |
| l) — La construcción de una canoa ó canal de madera con fondo de cedazo de hierro para impedir la entrada de basuras al estanque y de manera que el sobrante caiga en la acequia, por el precio de | 50 00 |
| m) — Dos poleas, cuyo precio es de | 55 00 |
| El costo de las excavaciones se fija desde ahora en | 210 00 |
| Y el de la mampostería en 57,7 metros cúbicos, que al precio de ₡ 28-00 el metro cúbico, suman | 1428 00 |
| Total | ₡ 3279 40 |

Es entendido que el plomo que se necesite para las juntas, lo suministrará la Dirección General de Obras Públicas.

III

Por la suma anterior de ₡ 3279-40, el contratista se obliga á ejecutar todos los trabajos descritos y cualesquiera otros no indicados aquí hasta dejar en completo servicio y funcionando la turbina y el quebrador.

IV

La Dirección de Obras Públicas hará los pagos al Contratista en la siguiente forma: ₡ 350-00 cada fin de semana, después que se hayan principiado los trabajos, hasta la concurrencia de siete semanas, ó sea por un valor de ₡ 2450-00; y el resto se pagará después quz esté terminada y entregada la obra á satisfacción de la Dirección General de Obras Públicas.

V

El Contratista se obliga á entregar esta obra, siete semanas después de principiado los trabajos.

VI

El presente contrato necesita para su validez la aprobación del señor Ministro de Fomento.

En fe de lo estipulado, firmamos en San José, á los tres días del mes de marzo de mil novecientos diez.—Luis Matamoros.—J. Próspero Fernández B.—G. Chaverri M.,—Srio.

Secretaría de Fomento.—San José, siete de marzo de mil novecientos diez.—Aprobado el contrato anterior por acuerdo n° 26 del 4 del corriente mes.—El Ministro,—f)—Echandi.

LUIS MATAMOROS SANDOVAL, Director é Inspector General de Obras Públicas, debidamente autorizado, por una parte, y BUENAVENTURA CASORLA SOTO, mayor de edad, casado, abogado y vecino de Alajuela, por la otra, hemos convenido en lo siguiente:

I

En razón de haber entregado Casorla á la Dirección de Obras Públicas maderas, con anterioridad, por valor de doscientos treinta y seis colones noventa y ocho céntimos (C 236-98) en esta fecha un lote de madera y los materiales de un galerón, estimados en la cantidad de cuatro mil seiscientos sesenta y tres colones dos céntimos (C 4,663-02), y de haber pagado además, el saldo de cinco mil cien colones (C 5,100-00), conforme consta del recibo que original se anexa, extendido por J. Adán Montes de Oca, Jefe del Sello Nacional, damos por totalmente cancelados los contratos celebrados los días 30 de octubre de 1906 y 12 de setiembre de 1907, que se registran á los folios ciento cinco y ciento cincuenta de este libro, aprobados por acuerdos números ciento noventa y siete y ciento treinta y dos de treinta y uno de octubre de 1906 y de diez y siete de setiembre de 1907, quedando, en consecuencia, el señor Casorla libre de toda responsabilidad procedente de los compromisos contraídos en los contratos expresados.

II

Este convenio necesita para su validez la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo estipulado en el presente convenio, firmamos los otorgantes en la ciudad de San José, á los diez y siete días del mes de marzo de mil novecientos diez. — Luis Matamoros.—B. Casorla.—G. Chaverri M.,—Srio.

Secretaría de Fomento.—San José, siete de abril de mil novecientos diez. — Aprobado el contrato anterior por acuerdo número 32 de 22 de marzo próximo pasado. —El Ministro,—Echandi.

LUIS MATAMOROS SANDOVAL, Director é Inspector General de Obras Públicas, debidamente autorizado, por una parte, y CARLOS YGLESIAS CASTRO, mayor de edad, casado, Ingeniero Civil y de este vecindario, por la otra, han celebrado el siguiente contrato:

I

Carlos Yglesias se compromete á concluir definitivamente los bastiones que soportan el puente de acero sobre el paso "El Alumbre", Río Grande, así como las cajas de mampostería que resguardan dicho puente, en su entrada del Sur, cuyo volumen total se calcula en 31 metros cúbicos (31 m. 3) de mampostería de concreto de cal, arena y piedra quebrada, as como efectuar el relleno á nivel del piso del puente, todo por la suma de mil colones (C 1,000-00)

II

En dicha cantidad de un mil colones, está incluida la obligación por parte del contratista, señor Yglesias, de desarmar los galerones que tiene allí el Gobierno y conducir por su cuenta todo el material, herramientas y útiles de propiedad nacional que allí existen, hasta la estación de Hacienda Vieja en el Ferrocarril al Pacífico.

III

El Gobierno dará al contratista, señor Yglesias, libre transporte en los carros del Ferrocarril al Pacífico, de todos los materiales que para la construcción de los bastiones y cajas referidas, tenga que trasportar de cualquiera estación á la de Hacienda Vieja.

IV

El contratista se obliga á entregar la obra completa y á satisfacción del Director General de Obras Públicas, á más tardar el día treinta del mes de marzo próximo.

V

El Gobierno pagará al contratista el precio convenido de mil colones (C 1,000-00) de la manera siguiente:

Doscientos cincuenta colones (C 250-00) al firmarse el presente contrato.

Quinientos colones (C 500-00) en partidas semanales de doscientos cincuenta colones (C 250-00) cada una.

El resto de doscientos cincuenta colones (C 250-00), se reserva para entregársele cuando la obra haya sido terminada y recibida á satisfacción de la Dirección General de Obras Públicas.

VI

Este contrato necesita para su validez de la aprobación del Poder Ejecutivo,

En fe de lo estipulado, firmamos el presente contrato en la ciudad de San José, el día quince de febrero de mil novecientos diez.—Luis Matamoros. —Carlos Yglesias.—G. Chaverri M.—Srio.

Secretaría de Fomento.—San José, quince de febrero de mil novecientos diez. —Aprobado el anterior contrato por acuerdo número 15 de esta misma fecha. — El Ministro,—Echandi.

CONTRATO ADICIONAL

El 3 de diciembre de 1908, fué aprobado un contrato celebrado entre el señor Director General de Obras Públicas, por una parte, y José Marín Valerín, por la otra, para la nivelación del terreno que ocupó el Lazareto Viejo, frente á la calle de la Sabana, y en esta fecha, de común acuerdo, han convenido las partes en modificarlo como sigue:

I

El Gobierno conviene en prorrogar el plazo de dicho contrato hasta el día treinta y uno de marzo de mil novecientos quince.

Convienen asimismo en modificar la forma de entrega de lotes á que se refiere la cláusula I, en la forma siguiente:

- a)—El 30 de setiembre de mil novecientos once, el lote N.E. del plano adjunto, incluyendo la parte de la calle 32 Sur, comprendida entre la Avenida Central Oeste y la Avenida Segunda Oeste y la parte de la Avenida Segunda Oeste, comprendida entre la calle 30 Sur y la calle 32 Sur, á que antes se hizo referencia.
- b)—El 30 de setiembre de mil novecientos doce, el lote S.E. del plano, incluyendo la continuación de la calle 32 Sur, hasta donde es propiedad del Gobierno.
- c)—El 31 de marzo de mil novecientos catorce, el lote N.O. del plano, incluyendo la continuación de la Avenida Segunda Oeste, hasta la calle 34 Sur, y
- d)—El 31 de marzo de mil novecientos quince, ó sea al final del plazo, el lote restante.

II

Quedan en firme las otras cláusulas del contrato de tres de diciembre de mil novecientos ocho.

Este convenio necesita de la aprobación del Ejecutivo para su validez.

En fe de lo estipulado en este convenio, firmamos los otorgantes en la ciudad de San José, el día primero de abril de mil novecientos diez.—Luis Matamoros. — José Marín V.—T. González,—Srio. ad-hoc.

Secretaría de Fomento.—San José, siete de abril de mil novecientos diez.—Aprobado el contrato anterior por acuerdo número 41 de fecha de ayer.—El Ministro,—Echandi.

LISTA

de los planos que han ingresado á los archivos de la Dirección de Obras Públicas durante el año 1910

Cloacas y cañería

- SAN JOSÉ.—Nº 48.—Parque para la cañería de San José en Chigüite
— 49.—Estanques de Curridabat.
— 50.—Tanque acéptico.
— 52.—Terreno donde brotan las aguas en Chigüite.
- CARTAGO.— Nº 9.—Planta de purificación de las cloacas.
— 10.—Cañería de Juan Viñas.
- HEREDIA.— Nº 20.—Perfil de la cañería de San Pedro de Santa Bárbara.
— 21.—Nivelación del tubo-madre de Heredia.
- ALAJUELA.—Nº 17.—Localización de una acequia para fuerza hidráulica en Nuestro Amo.
— 18.—Cañería de Zaragoza de Palmares.
— 19.—Reforma cañería de Grecia.
— 20.—Cañería de San Mateo.
- LIMÓN.—Nº 18.—Perfil de cañería para Siquirres.
- PUNTARENAS.—Nº 5.—Cañería de Chomes.
— 6.—Distribución de la cañería de Miramar.
— 7.—Tanque y cañería de Esparta.

Escuelas y colegios

- CARTAGO.—Nº 21.—Proyecto escuela para El Yas.
- HEREDIA. — 22.—Liceo de Heredia.
- GUANACASTE. — 15.—Escuela para Corralillo.

Carreteras, caminos y calles

- SAN JOSÉ.—Nº 106.—Sección sin uso de la carretera nacional en San Pedro del Mojón.
HEREDIA. — 21.—Camino de San Rafael á Sata Clara.
— 22.—Plano de un terreno en San Pedro de Barba y una faja de camino á Sapiroquí.
ALAJUELA.—Nº 41.—Proyecto de camino entre Palmares y Buenos Aires.
— 44.—Camino de ganado de San Carlos á Nicaragua.

Puentes

- SAN JOSÉ.—Nº 53.—Estudio de un puente hierro para el río Parrita en Santa María de Dota.
55.— — — otro puente
57.—Puente sobre el río Suerre en Aserri.
58.— — — — Cuyubres— —
59.— — — — Grande de Pirrís.
60.— — — — Pará.
61.—Tipos diferentes de puente para carreteras.
62.—Bastión para el puente sobre el río Tiribí
63.—Puente sobre el río Cañas en San Rafael de Desamparados.
64.— — para Paso Hondo.
65.— — sobre el río Cañas
CARTAGO.—Nº 26.—Puente sobre el río Reventazón en Tucurrique.
— 27.— — — — — Las Pavas.
— 29.— — de Tucurrique.
— 30.—Perfil transversal del río Taras.
— 31.—Puente sobre el río Reventado.
HEREDIA.—Nº 14.—Puente sobre el río Segundo en Barba.
— 15.— — — — Porrós entre Barba y Santa Bárbara.
ALAJUELA.—Nº 50.—Puente de armadura de hierro.
— 52.— — sobre el río Poás.
PUNTAENAS.—Nº 9.—Puentes sobre los ríos Jesús María y La Barranta.

Terrenos

- SAN JOSÉ.—Nº 47.—Terreno en San Francisco de Guadalupe.
ALAJUELA.—Nº 28.—Terrenos de San Carlos.
CARTAGO.—Nº 7.—Tucurrique.
— 8.—Terrenos del Pejivalle de don Ricardo Jiménez.
— 9.—Sección del río Reventazón.
— 10.—Terrenos vendidos por la River Plate á Aragón y Pittier.
HEREDIA.—Nº 8.—Plano de Santa Bárbara y San Pedro de Santa Bárbara.
— 9.—Terreno para Palacio Municipal de Sn. Antonio de Belén.
— 10.—Faja de terreno de San Joaquín de Heredia.
GUANACASTE.—Nº 5.—Plano de la situación de La Cabra.
— 6.— — — un terreno de R. A. Crespy en La Cabra.
— 7.—Terrenos medidos en Santa Rosa (La Cabra).
— 8.—Hacienda de Taboga.
LIMÓN.—Nº 9.—Plano de la zona bananera de la United Fruit Cº entre Carrillo y el Río Banano.
— 10.—Finca Bearsen East y Beverly.
— 12.—Plano de las 60,000 hectáreas concedidas por el Gobierno al Ferrocarril de C. R., según contrato del 18 de octubre de 1904.
— 13.—Plano de las líneas construidas y proyectadas del Ferrocarril de Costa Rica desde la fecha del contrato Astúa-Pirie.
— 32.—Colección de planos de propiedades particulares en escala reducida.

Edificios nacionales

- SAN JOSÉ.—Nº 129.—Habitaciones en el camino al General.
— 130.—Pabellón Nacional de Costa Rica.
PUNTARENAS.—Nº 10.—Proyecto de mercado en Puntarenas.
GUANACASTE.—Nº 11.—Edificio municipal de Filadelfia.
LIMÓN.—Nº 18.—Aduana de Limón (Proyecto).
— 19.—Reformas en la manzana del mercado.
— 20.—Planta y cimientos de la Aduana.

Ferrocarril al Pacífico

- Nº 124.—Proyecto de una Y griega en El Escobal.
— 125.— — — arreglo en el kilómetro 54.
— 126.— — — puente para El Cascajal.
— 127.—Molde de tubos para Las Lapas.
— 128.—Proyecto de patio en Puntarenas.
— 129.— Sección de Lapas en el kilómetro 48.

- 130.—Línea de Cascajal al Roble.
- 131.—Ferrocarril al Pacífico por Leonidas Carranza.
- 133.—El Cascajal.
- 134.—Río Jesús María.
- 135.—Proyecto de puente en Lapas.
- 136.—Línea de Barranca al Roble.
- 137.—Localización de Vásquez.
- 138.—Túnel de Peterson.
- 139.—Planos originales.
- 140.—Secciones transversales.
- 141.—Línea localizada 970 á 1002.
- 142.—Localización del túnel.
- 143.—Estación 918 á 992.
- 144.— — 690 á 692.
- 145.— — 928 á 965.
- 146.—Localización de Vásquez revisada.
- 147.—Notas de perfil y nivel de localización de la línea á Tivives.
- 148.—Secciones transversales
- 149.—Localización al Este del corte de Matamoros.
- 150.—Corte de Matamoros.
- 151.—Perfil de oficina.
- 152.—Barranca y río San Vicente.
- 153.—Roble á Barranca.
- 154.—Aproches de Jesús María y Barranca.
- 155.—Mapas generales.
- 156.—Pruebas de la porción Oeste n^o 7 río Barranca.
- 157.—Proyecto túnel de Cambalache.
- 158.—Plano de perfiles.
- 159.—Planimetría entre Cascajal y Salinas de Pérez.
- 160.—Túnel de Cambalache.
- 161.—Proyecto para estación de ferrocarril.
- 162.—Aproches de los puentes de Jesús María y Barranca.
- 163.—Las Lapas.
- 164.—La Barranca.
- 165.—Estaciones 500 á 620.
- 166.—Cascajal.
- 168.—Perfil de las nuevas estaciones.
- 169.—Estación del Ferrocarril.
- 170.—Proyecto Matamoros y Gregg para patio en Puntarenas.
- 171.—Proyecto de aproches para Jesús María y Barranca.
- 172.—Plano general del Ferrocarril Interoceánico de Costa Rica.

Ciudades y pueblos

- SAN JOSÉ.—N^o 9.—Plaza de Desamparados y proyecto de ampliación.
- 10.—Villa de Guadalupe.
- 11.—Cuadrante de Santa Ana.
- 12.—Plano de San José.
- 13.—Nivelación del cantón de Acosta.
- 14.—Perfil longitudinal de la calle real del cantón de Acosta.
- CARTAGO.—N^o 5.—Proyecto de cuadrante en el barrio de Guadalupe.
- PUNTARENAS.—N^o 4.—Plano de la colonia Artieda en Esparta.
- LIMÓN.—N^o 12.—Lotes de la manzana 46 de la ciudad.
- 13.—Plano del puerto de Limón.

Hidrografía

- N^o 28.—Bahía de Ballena (Golfo de Nicoya).
- 29.— — del Murciélago.
- 30.— — de Juanilla.
- 31.— — — Salinas.
- 32.— — — Potrero y de Braxilito.
- 33.—Puerto Elena.
- 34.—Bahía de Puntarenas.
- 35.—Puerto Culebra.
- 36.—Bahía de Piedra Blanca.
- 37.— — — Potrero Grande.
- 38.—Golfo de Nicoya.
- 39.—Costa Oeste de Costa Rica y Nicaragua.
- 40.—Costa atlántica de Panamá, Costa Rica y Nicaragua.
- 41.— — de la bahía de Santa Elena á Guatemala.
- 42.— — atlántica de Costa Rica.
- 43.—Bahía de Puntarenas por Fradín.
- 44.—Golfo Dulce.

Límites

- N^o 13.—Límites entre Costa Rica y Panamá.
- 14.— — — San Jerónimo y San Isidro.
- 16.— — — Atenas y Palmares.
- 17.— — — Candelaria y Santiago de Atenas.
- 18.— — del distrito de Tucurrique.

Mapas

- Nº 35. --Provincia de Heredia.
- 36.—Bahía de Golfito.
- 37.—Estado venezolano de Zulia
- 38.—Costa Noroeste de Costa Rica.
- 39.—Plano de San José.
- 40.— — — — —
- 41.—Canal de Nicaragua.
- 42.—Isla del Coco.
- 43.—Plano de Rivas.
- 44.—Línea astronómica de la bahía de Salinas al río Sapoá.
- 45.— Mapa de la región de Talamanca.

Tranvías

- Nº 1.—Perfil de las caídas de agua para el tranvía de Grecia á Tacares.
- 2.—Conducción de aguas del río Prendas al río Tacares.
- 3.— — — — — para el tranvía de Grecia.
- 4.—Tranvía de Cartago á Orosi.
- 5.— — — — Orosi.

INFORME

del Administrador General del Ferrocarril al Pacífico

1910

Nº 367.

Ferrocarril al Pacífico.—Costa Rica.— San José, abril 25 de 1911.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

P.

Señor Ministro:

Al hacerme cargo de la Administración del Ferrocarril pude comprender que había muchas necesidades que llenar, pero que la más imperiosa era la de mejorar la vía; que aun sufría, en parte, las consecuencias del temporal de 1908, que le ocasionó daños de consideración, y que, obligó á mi antecesor á improvisarla de nuevo en muchos lugares para establecer el tráfico, y llenar, como se pudiera, las exigencias del servicio. Comprendí fácilmente que se vió impelido á hacer muchos trabajos de carácter provisional, que le quitaron su tiempo y su atención; y que las necesidades del Erario, lo obligaron á encadenar sus aptitudes y á conformarse con hacer un tráfico que no se compadecía con sus deseos; pero si con las serias dificultades que se le presentaban.

La línea reclamaba con insistencia renovación de traviesas; ampliación de muchos rellenos; suavidad de muchas curvas; nivelación en muchas partes; limpieza en los desagües; y exigía, con carácter de urgencia, normalizar el trabajo de las cuadrillas y establecer en ellas más rigurosa disciplina.

A la línea, pues, dediqué mis preferentes atenciones, habiendo tenido en ese afán el apoyo del señor Presidente y el de V.; he podido llegar á tener derecho para informarle, que en su mayor parte, está en buen estado, y en condiciones de soportar el invierno, sin peligro de accidentes que pudieran alejar la normalidad del servicio, ú ocasionar trastornos de consideración, á no ser que fenómenos inesperados de la naturaleza, vinieran á desbaratar las fundadas esperanzas que á ese respecto tiene la Administración de la Empresa.

Si mi afirmación no fuera bastante para probar mi acerto, apelaría al juicio que V. haya podido formarse en sus visitas de inspección y apelaría también á la regularidad del servicio y á la absoluta ausencia de descarriamientos, que aleja la posibilidad de traer al ánimo de V. la sospecha de mi inexactitud.

A la mayor parte de la vía se la ha cambiado las traviesas malas: muchos rellenos se han ensanchado: las curvas violentas se han suavizado, dándoles la extensión ordenada por el Ingeniero; gran parte de la línea se ha lastrado; se han nivelado muchos kilómetros; los desagües están expeditos; y el personal encargado de su asistencia hace todo esfuerzo por mantener las mejoras y por aumentarlas en sus respectivas secciones.

Con el mejoramiento de la vía se ha podido conseguir que las locomotoras hagan un servicio más remunerador y que el tiempo de sus carreras tenga, casi siempre, exactitud; se ha conseguido también que el material rodante, tan destruído por el tiempo y los quebrantos, preste un servicio que no se esperaba; y ha impreso en los capataces de cuadrilla el estímulo y el afán de procurar que su sección mejore y esté menos expuesta á las consecuencias de un accidente.—Esta circunstancia garantiza directamente la normalidad del tráfico, descanza á la Administración que no se ve obligada á estar de continuo en la vía y le permite, á la vez, recibir emociones agradables, al apreciar los esfuerzos que cada uno de ellos hace por cumplir honradamente con su deber.

Pero á pesar de lo que le dejo dicho, debo necesariamente agregarle; señor Ministro, que aún queda mucho por hacer para poner la línea en condiciones comerciales, y que mucho de lo que hace falta tiene carácter perentorio, que no permite postergar su ejecución por más sacrificios de dinero y de trabajo que sean necesarios.—No está en mis facultades calcular la erogación que tendrá que hacer el Erario para la razonable solución de los problemas que aún tiene por delante el Ferrocarril al Pacífico; pues aún los mismos ingenieros no están de acuerdo en la suma que costará ademar el túnel de Cambalache; ademe indispensable y de urgente ejecución, el cual hay absoluta necesidad de empezar, aún sin el conocimiento del sacrificio de dinero que exija su conclusión.

La roca de Carballo es otro problema que el tiempo se encargará de aconsejar lo conducente, á fin de darle el talud que indica la ciencia ó de mantenerla en el estado actual, que preocupa los ánimos timoratos y que parece, á primera vista, encerrar peligros que sería conveniente alejar.—Si se toma en cuenta que allí se trabajó por más de un año y medio y que ninguno de los trabajadores sufrió golpes de consideración, se tiene necesariamente que pensar que el peligro, si existe, es remoto y que tendría la fatalidad que influir en cualquier accidente que allí sucediera.—No así tratándose del Tajamar, que necesariamente ha de construirse en ese punto para garantizar la línea, porque en las grandes mareas de marzo y octubre las olas rompen en el lecho mismo de la vía y descarnan los rellenos, obligándola á quedar en el aire y haciendo imposible el paso de los trenes.—Ese peligro es más inminente en octubre que en marzo, porque en esa época los vientos de afuera agitan con violencia las aguas que llegan á la línea con extraordinaria fuerza y barren las piedras, el lastre y todo el material en que ella descanza: toca á V. ordenar lo que allí se deba hacer para garantizar la vía, y contar en el porvenir con la seguridad del tráfico.

Esas dos obras son á mi juicio las que deben preocupar por el momento á la Administración de la Empresa; no solamente por los muchos miles que costarán, sino por la urgente necesidad de su ejecución; pues aunque

hay muchas otras que hacer, las demás pueden irse ejecutando con despacio, sin violentar las erogaciones y sin hacer esfuerzos de tiempo y de dinero.

La misma alcantarilla de Lapas y su relleno dan tregua, porque su construcción proporciona comodidad y da facilidades, pero podría muy bien irse haciendo con lentitud, sin exigencias y sin premuras, porque con lo hecho allí, se puede contar siempre, con la seguridad que el tráfico no se interrumpe y que el material no se quebranta.

Los aproches de Barranca y de Jesús María tocan á su fin, como ha tenido V. ocasión de observarlo en su última visita, así es que esa necesidad imperiosa podemos decir que está satisfecha; y que antes de dos meses podrá estar colocado el hierro sobre la mampostería construída ya, habiéndose con eso alejado el peligro de una interrupción que parecía muy probable ó casi segura.

La necesidad de lastrar la parte de vía que aún falta, es imperiosa, pero puede irse haciendo con despacio, siempre que no se abandone y que se procure satisfacerla de primera, en aquellas partes en que por la naturaleza del terreno sea más exigente. Con ese fin, ha comprado esta Administración en ₡ 1,100 00 el Tajo de doña Rosaura de Moya, en San Antonio de Belén, y se ocupa actualmente en construir el switch que á él conduzca para proveerse del lastre que debe colocar hasta el kilómetro 30, pues de allí en adelante juzgo que es más económico tomarlo del que tiene la Empresa en Río Grande, cuya calidad es inmejorable y cuya cantidad no permite calcular su conclusión. Del kilómetro 42 hasta el 60 puede asegurarse que en su mayor parte tiene la vía el lastre á la mano, pues casi todos los cortes son hechos en rocas suaves que dan el material que se quiera; y sino está generalmente aplicado, es porque se ha tenido tanto trabajo que no ha sido posible dedicar todo el esfuerzo á ese detalle tan importante.

De allí al kilómetro 79 debe necesariamente conducirse el lastre á algunas distancias, pues en esa sección no existe; y ha habido que llevar él que en ella se ha colocado, desde Concepción unas veces y otras de Matamoros, trabajo que se ha hecho con mucha intermitencia, por escasez de máquinas y de carros, y por tener que satisfacer en otras partes necesidades más imperiosas. Sin embargo, espero que antes de julio se habrá concluido de lastrar esa sección, y puedo asegurarle, que si así fuera se habría hecho una mejora muy importante y muy necesaria.

Del kilómetro 79 en adelante la naturaleza ayuda eficazmente, pues en todas partes se encuentra lastre y no hay más trabajo que conducirlo á distancias relativamente cortas que abaratan su precio y multiplican su aplicación.

Se siente la necesidad de construir en Puntarenas una buena estación que dé comodidad al público y á los empleados de la Empresa y que impresione favorablemente á los que por allí vienen á nuestro país; pero esa estación y la del Roble que está en construcción actualmente, me he propuesto hacerla sin ninguna erogación para el Ferrocarril; contando con que V. aprobará mi disposición, que consiste en que la Empresa aproveche las ricas maderas que tiene en sus inmediaciones, venda en subasta pública las mejores, á fin de que con su producto pague el valor de ellas y la mano de obra de las dos estaciones.—El proyecto no tiene nada de ilusorio: es absolutamente práctico, y en breve podrá V. estar plenamente convencido de que con su realización no se ha perjudicado á nadie y se ha evitado al Tesoro un desembolso de relativa consideración.

La Empresa ha comprado una cantidad grande de traviesas: la mayor parte se ha colocado, pero aún quedan muchas por colocar; yo creo que con

la existencia se llenará con ventaja las necesidades del año: así es que he resuelto no comprar más á no ser que sean de madero negro ó guachepelín, para ir lentamente preparando el cambio total de las que no respondan á esa clase; y para acercar el día en que la vía descansa solamente sobre esos durmientes, garantizando su estabilidad y estableciendo en ese detalle tan importante una economía de significación.

En el afán de mejorar la salud de los trabajadores de la línea he atendido cuidadosamente la construcción de casas para campamentos, hechas de acuerdo con las prescripciones de los Médicos; y á las cuales se ha dado la altura, ventilación y colocación aconsejadas; y así he construído un campamento en Salitral, otro en la Uvita y otro en el Roble.—Aun queda por hacer el de Lapas; pero no será antes de un mes que pueda atenderse esa construcción, mientras se reúne el material necesario, á fin de hacerlo con toda economía, sin tener que comprar las maderas al precio exagerado del mercado.

Al colocar en la Uvita y en el Roble los campamentos á que he hecho referencia, en sustitución á los de Matamaros y Carballo, tuve en mira dotarlos de mejor aire y sobre todo de mejor agua; pues, los sustituidos, constituían un foco de infección permanente, que quebrantaba constantemente la salud de los peones, y que obligaba á la Empresa á mantener marcada irregularidad en el personal de la línea.—El resultado ha correspondido ventajosamente á los propósitos, y es de esperar, que la salubridad se mantenga, hasta donde lo permita el clima enervante de aquellos lugares. A mi juicio, se hace indispensable dotar á todos los campamentos de filtros suficientes, para que el agua que toman los peones tenga las menores impurezas posibles: y con ese objeto he ordenado comprarlos, á fin de tener en cada uno de ellos los suficientes para que filtren tanta agua como sea necesaria para el consumo. Además, he procurado mantener la limpieza en todos: he prohibido á las vivanderas botar cerca de las casas los residuos de las comidas; y he obligado á mantener los desagües en perfecto estado, á fin de evitar la detención de las aguas y su consiguiente descomposición.—La higiene, pues, está establecida en la línea hasta donde lo permiten mis facultades, y aunque he hecho esfuerzos por acostumar los peones á bañarse temprano, diariamente, no lo he podido conseguir; por ser su temperamento y su educación refractarios á mis anhelos en ese sentido.—Quizá, construyendo baños cómodos en todos los Campamentos sería posible llegar con el tiempo á establecer una costumbre tan útil y tan necesaria; pero sin ellos, juzgo que no es fácil su práctica, y que es perdido el tiempo que se emplea en demostrarles las ventajas que de ella se deriva.—Dá pesar tener que significar que en materia de limpieza individual nuestros trabajadores están en un estado muy primitivo, el cual solo la escuela y la perseverancia del maestro podrán llegar á transformar.

La necesidad de proveer la línea de agua suficiente para el servicio de las locomotoras ha desaparecido; pues, habiéndose colocado un buen ariete en el Pozón, una bomba en Cambalache y una cañería en el Roble, no ha llegado todavía el penoso caso de hacer sentir á una máquina las consecuencias desastrosas de la carencia de ella.—Donde únicamente hacia gran falta un depósito era en Turrúcares, pues desde Atenas hasta San Antonio, no había, y con mucha frecuencia, se presentó el caso de tener un tren que quedar demorado en la línea, mientras su máquina avanzaba de prisa y sola á proveerse de agua á éste último punto: esa dificultad se venció colocando un tanque en el lugar conveniente en reposición del que había en Conejo, que era absolutamente inútil, porque los vecinos aislaban con frecuencia el tubo que lo alimentaba.

A todas las estaciones se les ha hecho aquellas reparaciones que aconsejaba su conservación; y se han pintado, no tanto por atender á esta circunstancia, cuanto por el ornato y la decencia.

Se ha construído en la de esta ciudad una bodega auxiliar de materiales para ensanchar la primitiva, á fin de acomodar convenientemente los útiles que encierra, y aunque creo que todavía se le debe ensanchar en proporción, pienso también que con la que hay, puede pasarse algún tiempo mientras llegan mejores días que permitan dar á todas las necesidades y exigencias su completo lleno.

El taller ha recibido las reparaciones más urgentes; pero juzgo que cuando se tengan en él todas las máquinas que su servicio exige, vá á sentirse la necesidad de aumentarlo, y quizá, de hacer en el edificio transformaciones de consideración que cuestan alguna suma de relativa importancia.

En Alajuela pude advertir que la casa de estación es una casa fina y sin ninguna preparación para bodega, y esa circunstancia me hizo construir una que costó poco y que ha prestado en el presente verano servicios de verdadera utilidad, evitando así cargar la estación, exponiéndola á pesos para los cuales no está destinada. En Cebadilla se ha construído una pequeña estación de bandera, favoreciendo así los deseos de aquel vecindario; y en obediencia á esos mismos anhelos de los vecinos de Nuestro Amo se trasladó á la calle la que había dentro de la línea que les daba tantas molestias y les dificultaba su provecho. Se han construído 29 pequeñas alcantarillas y aun quedan por hacer 23: ejecución que he trasferido por dedicar su personal y su valor á otros trabajos de más interés y de carácter más perentorio.—Se ha reparado la de Concepción que estaba tan amenazada de perderse y su reparación se ha hecho de acuerdo con lo ordenado por esa Secretaría y con el plano respectivo.

Es cierto que en eso se ha gastado algún dinero; pero se ha gastado menos de los que presupuestó el Ingeniero, habiéndose hecho el trabajo con todo esmero y ejecutado el plano con absoluta fidelidad. La importancia de esa alcantarilla es manifiesta: creo que se ha concluído su reparación con toda oportunidad y que ha desaparecido el peligro de perder una obra tan importante y tan indispensable para el Ferrocarril.

En San Antonio de Belén se ha hecho un toril para desembarcar ganado; toril que reclamaba el servicio y que exigía la conveniencia pública, porque ha sucedido que animales bravos al salir del carro quedaban en la calle, amenazaban á los transeuntes inquietaban á las mujeres, y las obligaban á recoger sus niños y á cerrar sus puertas.

En Orotina se construyó una galera para depositar leña, á fin de que en toda época pueda tenerse seca y en buen estado para que responda como es debido á las necesidades del servicio; y en Uvita está actualmente en construcción otra capaz para contener 600 cordadas, que deben siempre estar en existencia para evitar los serios contratiempos que origina la falta de combustible ó el mal estado de él.—Actualmente hay 1,500 cordadas á lo largo de la línea, que ha habido que cuidarlas con esmero para evitar que se quemén, y á pesar del cuidado, no fué posible impedir que 56 fueran destruídas por el fuego. Quizá, parezca á V. exagerada esa provisión, pero si se toma en cuenta que el vapor que condujo el carbón del Ferrocarril pudo haber tenido un contratiempo que impidiera su oportuno arribo, se advierte que, dado el movimiento de trenes que teníamos en perspectiva con la entrada del verano no era imprudente aglomerar en esa escala la leña que hay en existencia.

Como el Gobierno resolvió de acuerdo con Mr. Knowlton rescindir el contrato que con éste tenía para la construcción de la línea entre el Roble y

Cascajal, y ordenó que de la terminación de la obra se encargara el Administrador del Ferrocarril, me hice cargo de ella el 4 de noviembre y continué los trabajos bajo el mismo régimen que tenían los de la parte de que estaba en posesión, sin tener que alterar más que ligeros detalles de conformidad con las zonas en que se efectuaban.—El 1º de diciembre se estableció el servicio diario entre esta capital y Puntarenas: se fueron venciendo los inconvenientes del principio hasta haber llegado á una normalidad que, no acusa actividad de mi parte, sino que revela claramente que el Contratista había casi terminado su trabajo.—Allí se hizo todo aquello que se creyó necesario para no sufrir demoras ni trastornos; y se ha seguido trabajando constantemente en la reparación hasta convertir aquella Sección en una de las mejores de la línea.—Algunas personas, guiadas talvez por buenas intenciones, censuraron con acritud el interés creciente que yo tomé porque se rescindiera el contrato con Mr. Knowlton; y hoy puedo asegurar que mi propósito y la determinación del Gobierno han recibido la debida recompensa, dado el movimiento provechoso de los trenes del 1º de diciembre para acá, provecho del que no ha tenido que participar el Contratista como hubo que hacerlo, en una proporción muy desigual con la carga que se trasportó en setiembre y octubre; carga trasportada á un precio muy alto, pero no superior al que costaba conducirla por carretas, y de cuyo flete tuvo la Empresa que dar á Mr. Knowlton un 40 0/0 porque las condiciones del Contrato le daban derecho suficiente para hacer uso solamente él, de la parte de la línea que construía.—Habían en Puntarenas en aquella época al rededor de 1,500 toneladas de carga y el rigor del invierno y el estado de los caminos llevó el flete á ₡ 1 25 quintal de Esparta á Orotina.—Me avoqué con Mr. Knowlton y pude llevar á cabo el arreglo que V. se sirvió aprobar, con el cual se ayudó al público á trasportar su carga, obteniendo el Ferrocarril fletes por valor de ₡ 17,000 00 entre Puntarenas y Orotina, debiéndose tomar en cuenta que la Empresa obtuvo esa ventaja sin derecho á traficar por una sección que solamente Mr. Knowlton, en virtud de su contrato tenía jurisdicción.

Las exigencias del servicio y las necesidades de los particulares han obligado á la Empresa á construir varios switches y á mejorar el de "Mangos," á fin de poder hacer que el tren de pasajeros no tenga necesidad de volar los coches para colocar la máquina convenientemente, evitando así un peligro al que por necesidad nos hemos visto expuestos por más tiempo del que una sana prudencia aconsejaría.—La Empresa siente la necesidad de establecer algunos switches más; pero tiene que ir haciéndolos á medida que lo permitan atenciones preferentes, que no puedo dejar de cuidar sin perjuicio de sus intereses.—Como V. sabe, se ha hecho un servicio exeesivo de pasajeros y de carga del 1º de diciembre á esta parte, y si lo califico de excesivo es dado el poco material rodante con que se cuenta y el estado de él. Con el pedido que esa Secretaría dispuso hacer de coches, carros y máquinas habrá un desahogue que permita mejorar convenientemente el existente, y que permita á la vez, hacer un tráfico con menos estrecheces y con más facilidades para el público.

El gran puente de Río Grande, hermoso monumento representativo de esfuerzo y de trabajo, estaba atacado de una gruesa capa de óxido que lo destruía con lentitud pero con seguridad; y en mi empeño de mejorar su estado dándole una raspada minuciosa para pintarlo después, como era debido, hubo que gastar más dinero del que cobraba una cuadrilla de pintores extranjeros por hacer el trabajo. Sin duda, sufrí una equivocación al no aceptar la propuesta de ellos; pero en cambio se hizo con hijos del país que tuvieron ocupación provechosa, y que sirvieron después en mejores condiciones para pintar también los puentes de Ciruelas, Jesús María y de la Boca.

Este último, sospeché un día que tenía un ligero desnivel y como no era prudente iniciar su reparación sin que antes hiciera un estudio el Ingeniero, llamé á Mr. Gregg quien habiéndolo examinado me precisó el desnivel que efectivamente tenía y que llegaba á $1\frac{1}{2}$ ". En seguida se corrigió ese defecto y en la actualidad está completamente en su lugar.

A ese mismo puente hubo que acabar de remacharlo, porque aún no había Mr. Knowlton terminado ese trabajo cuando se rescindió su contrato.

A los puentes de Jesús María, Río Grande y Ciruelas se les han cambiado las traviesas y aun quedan algunos otros á los cuales hay que hacer en el próximo invierno el mismo cambio.

En Esparta había un coche de pasajeros en muy mal estado que hubo necesidad de hacerlo nuevo, trabajo que ejecutó con esmero el señor don José María Chinchilla y sin más costo que el de la mano de obra, porque las finas maderas que en él se emplearon las obtuvo la Empresa, merced á la combinación de que usted tiene conocimiento, por la quinta parte de su valor.

Yo pienso que si la Empresa pudiera siempre contar con el señor Chinchilla, debería hacer los coches que necesita, en la seguridad de que su construcción es muy sólida y que el gusto en ellos es manifiesto.

El 12 de octubre se estableció el tren diario entre esta ciudad y la de Alajuela y por los informes respectivos podrá usted notar que han ido mejorando de día en día las entradas hasta llegar á producir bastante más de sus gastos: circunstancia que ha hecho pensar á esta Administración en introducir varias mejoras en aquella estación á fin de dar más comodidad á los pasajeros y facilidad á la carga.

El mal estado de las locomotoras y de todo el material rodante y el excesivo trabajo que ha tenido que hacer del 1º de diciembre para acá, me impuso la obligación de aumentar el personal del Taller y de gastar en él más de lo que el Presupuesto me autoriza; pero sin esa circunstancia no habría sido posible atender al servicio. Si usted se sirve fijar su atención en las planillas que demuestran ese gasto, verá á cuánto asciende la suma que se ha pagado por trabajos de noche, trabajos imperiosamente exigidos para satisfacer las necesidades y para no entorpecer el orden que se había podido establecer. Aún no sé cuando podrá el Taller y sus dependencias llegar á una suma de gastos determinada, pues mientras el material tenga un trabajo tan excesivo y preste tan poco tiempo para hacerle reparaciones fundamentales, hay absoluta necesidad de mantener en él más personal y más obligaciones que el que requeriría si hubieran suficientes carros y máquinas que dieran al material dañado, tregua suficiente para hacerle en debida forma las composiciones.

Al hacerme cargo de la Sección que construía Mr. Knowlton pensé que convenía á los intereses de la Empresa anticipar todo lo posible el establecimiento del servicio directo con Puntarenas y servir á Esparta en calidad de ramal. Así lo hice, y en consecuencia pasé el Taller allí establecido á Puntarenas para que pudiera atenderse las máquinas y los carros que de aquí se despachaban, y no teniendo edificio en que colocarlo ni tiempo suficiente para construirlo, determiné establecerlo en la Estación Vieja que, aunque muy mala, podía servir los meses de verano. En efecto, así ha sucedido, y en la actualidad me ocupo de arreglar un local adecuado que pueda dar comodidad á los obreros y abrigo á las máquinas y á los coches. Espero que antes de un mes estará instalado en su lugar y habrán terminado los inconvenientes y las incomodidades conque hoy se trabaja.

La línea del Roble á Esparta está en muy mal estado, no siendo posible arreglarla si no se hace un trabajo serio, que consiste en cambiar los rieles, lastrar la vía y mejorar las gradientes. Para eso es indispensable el concurso

de un Ingeniero y la autorización del Gobierno. Ese trayecto, de dudoso porvenir, es preferible hacerle las mejoras que reclama que conservarlo como está, porque es más dispendioso su mal sostenimiento que hacerle las reformas indicadas y como no podría el Gobierno disponer su eliminación, sin herir intereses y susceptibilidades, se impone la necesidad de hacerlo de nuevo para darle la estabilidad necesaria y la garantía indispensable. En ese trayecto está el hermoso puente de Barranca, construido por la Administración anterior, cuya construcción ha sido objeto de varias discusiones y aun desconfianzas y recelos; pero en mi opinión no tiene el referido puente peligro alguno; mucho menos si es posible, calzar la cortina que está al lado Este de él, ó seguir el consejo de don Luis Matamors que indica destruirla y prolongar el puente en la misma forma que se está haciendo con los de Jesús María y de la Boca.

Ese proyecto tiene á mis ojos la ventaja de que con su práctica no se embaraza el río, sino que al contrario, se ensancha su dominio y se aleja con eso la posibilidad de arrastrar en sus crecientes desmedidas las construcciones que sirvieran de base al aproche.

Esta Empresa confiada á mi cuidado y entregada á mi confianza sin reparos de ningún género, ha sido atendida por mí con toda lealtad y con todo fervor; no he perdido tiempo ni le he economizado trabajo: toda mi atención se la he dedicado, y si no está colocada todavía en las condiciones que yo anhelo, no es mía la culpa, sino del estado en que la encontré, y de la escasez de elementos de que dispongo. Cuidando sus intereses he tenido muy á mi pesar, que lastimar algunas susceptibilidades, las cuales han llegado hasta dudar de mi lealtad; y si no han sido aun más acerbos conmigo, se debe á que con mayor acuosidad he atendido todas las quejas y he oído todos los reclamos, procurando servir al público, sin preferencias irritantes; y sin más reparo que cuidar en primer término los intereses que se me han confiado.

No ha sido posible atender del todo algunas exigencias cuya complacencia me colocaba fuera de mi deber; y mis negativas han engendrado algunas antipatías para la Empresa y en particular para la Administración, antipatías de las que no es posible sustraerse cuando se sirven intereses públicos y se heredan situaciones que no se conforman con el propio criterio. Más de una persona me ha objetado, á veces con actitud, el esfuerzo que hago por poner la Empresa en condiciones de relativa producción y eso viene de que creen algunos, talvez con fundamento, de que siendo una dependencia del Estado, éste no debe derivar ventaja ninguna, sino conformarse con el provecho que sacaría del ensanche de la riqueza pública desarrollado al favor de ella; pero yo creo que el porvenir económico de la Empresa es muy reducido: que no alcanzo á ver la vena que debiéramos herir para multiplicar los fletes en una cantidad proporcional á la suma y sacrificios que ha exigido; pienso que aunque sea la Empresa de la Nación, no es lógico ni razonable, renunciar al provecho directo que debiera el país sacar de tanto dinero invertido y de tanto interés pagado. Los que así piensan quieren que el Erario Público siga soportando las deficiencias de la Empresa; y no toman en cuenta para formar su opinión que no sería posible mantener por más tiempo esa situación sin quebrantar de continuo la del Tesoro, demasiado azarosa y comprometida de antemano. Así es, señor Ministro que en mi parecer débese necesariamente obligar al Ferrocarril á sufragar sus propias necesidades; y si fuese posible, hacerlo responder, á una parte siquiera, de los excesivos intereses que pesan sobre el capital invertido en él, para que repare, en cuanto pueda, los sacrificios que ha exigido y que se han hecho.

Si se atiende á las ingentes sumas gastadas; á la posición geográfica

del punto terminal; á la aridez de los terrenos que atraviesa, al dinero que aun hay que emplear para concluir los trabajos; á lo que cuesta hoy y costará mañana la conservación de la vía y de su equipo, se deduce lógicamente que el horizonte económico del Ferrocarril al Pacífico es menos halagüeño que lo que el patriotismo cosarricense anhela; y son todas estas circunstancias las que me hacen pensar que el Gobierno debe mantener la Empresa dentro de los límites de una rigurosa economía, aunque ésta recienta á veces las exigencias del servicio y del público.

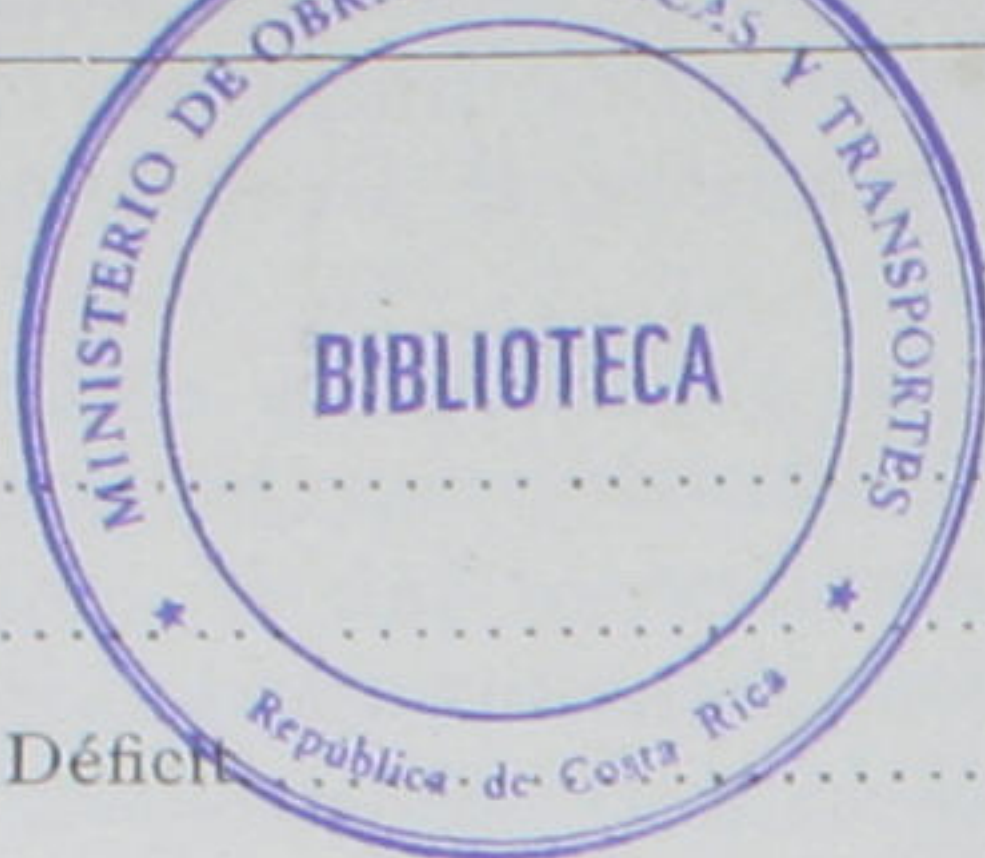
Despertar la agricultura en la Comarca de Puntarenas y en las feraces regiones del Guanacaste, podría llegar á ser de relativo provecho para la Empresa, aparte del bien general que esto ocasionaría; pero por el momento no creo que esté cercano el día feliz en que pudieran aquellos apartados lugares producir lo bastante para llenar las necesidades del país y auxiliar con su flete las entradas del Ferrocarril. Las maderas, que constituyen hoy la mayor cantidad de traspaste, creo que tienen un interés muy pasajero porque el mercado es pequeño y carece de capacidad suficiente para construir el porvenir de una Empresa que ha absorbido tanto dinero: y la cantidad de sal que se consume y se produce, no será capaz para despertar la ilusión de un flete excesivo y productor. Esos artículos, en la escala de la oferta y la demanda, y los que traiga el Comercio de San Francisco de California ó exporte para ese lugar, tienen necesariamente que constituir el caudal de flete que se debe apreciar para los cálculos de un porvenir y para las erogaciones que se deben hacer. Tal es mi parecer y sentiría íntima satisfacción si concordara mi opinión con el ilustrado criterio del Gobierno. Si á juicio de V. la Empresa ha mejorado, débese más que á mí, á mis compañeros de trabajo, que no han escatimado esfuerzos para lograrlo; y más que nada, á la confianza, que con tanta bondad, se ha servido V. dispensarme.

Soy de V. muy att^o y s. s.,

JOSÉ CABEZAS,
Administrador General

CUADROS demostrativos del movimiento del Ferrocarril al Pacífico
durante el año de 1910

Explotación de la división San José-Orotina



| | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Productos..... | ₡ 242501 50 | ₡ 243849 54 | ₡ 291670 82 | ₡ 323207 01 |
| Gastos..... | 347299 14 | 271259 40 | 281777 29 | 316261 34 |
| Déficit..... | 104797 64 | 27609 85 | ..... | ..... |
| Utilidades..... | ..... | ..... | 9893 53 | 6945 67 |

Tantos por ciento relativos á los productos, perdidos ó ganados:

En 1907 el 51 0/0 de pérdida
 — 1908 — 11 — — —
 — 1909 — 3 — — utilidad
 — 1910 — 2 — — —

Esta disminución de utilidad de 1909 á 1910 consiste en que la vía fué mejorada notablemente por la renovación de traviesas que costó ₡ 58.592-20 en 1910, contra solamente ₡ 11.967-71 de 1909.

Explotación de la división Esparta-Puntarenas

| | 1909 | 1910 |
|---------------|------------|------------|
| Producto..... | ₡ 63853 69 | ₡ 82903 61 |
| Gastos..... | 85068 38 | 67322 41 |
| Déficit..... | 21214 69 | |
| Utilidad..... | | 15581 20 |

Como se ve, en esta división, el año de 1910 acusa una gran superioridad sobre el año anterior debido á la doble contribución aportada por una parte en el aumento de los productos en ₡ 19.049-92, y por otra parte importante disminución en los gastos en ₡ 17.745-97, disminución formada en gran parte por las partidas accidente Barranca y sueldos de empleados de la oficina general.

*Promedios y datos estadísticos de las dos divisiones San José Orotina
Esparta-Puntarenas en los últimos tres años*

| DATOS | 1908 | 1909 | 1910 |
|--|---------------|-------------|------------|
| Número de pasajeros transportados | 135681 | 144373 | 153109 |
| — en un kilómetro..... | 3697054 | 3876776 | 4295200 |
| Promedio del producto obtenido por cada pasajero por kilómetro.. | 0.0354 | 0.0354 | 0.0386 |
| Número de toneladas, flete transportadas..... | 40.451.466 | 44545696 | 47846355 |
| — en un kilómetro..... | 1.622.704.431 | 1645421.116 | 710425.696 |
| Promedio obtenido por cada tonelada de flete por kilómetro..... | 0.084 | 0.109 | 0.123 |
| Número de kilómetros de tren..... | 186.705 | 152137 | 133311 |
| Combustible gastado (tráfico)..... | 84.570.59 | 92942.92 | ..... |
| Cargo directo ₡ 50748.18..... | ..... | ..... | 69768.18 |
| — por avalúo ₡ 19020.00..... | ..... | ..... | ..... |
| Gasto de combustible por kilómetro de tren..... | 0.453 | 0.611 | 0.523 |
| Promedio de distancia recorrida por pasajero en metros..... | 27.248 | 26852 | 28053 |
| — de producto por kilómetro en total de pasajeros..... | ₡ 4807.45 | 5109.44 | 5911.90 |

Como se ve por el presente cuadro, el número de kilómetros de tren ha disminuido considerablemente, en 18.826 kilómetros, fué esto consecuencia de un mejor estudio para itinerario que comenzó á regir el 20 de diciembre de 1909, efectuando la supresión de muchos trenes mixtos y aumentando en parte los trenes de pasajeros y los de fletes directamente, siempre con gran economía del kilometraje total, lo que ha contribuido á levantar todos los promedios favorablemente.

El gasto de combustible no ha sido suministrado de una manera regular á esta contabilidad y con fecha 29 de abril ppdo. se procedió á hacer una evolución con el señor Administrador, quedando desde esta fecha implantado el sistema para que dichos datos lleguen en su ordenada forma, siempre es satisfactorio consignar que dicho gasto ha disminuido en un 25 o/o del año pasado al presente y aunque hay que tomar en cuenta que por la mucha renovación de traviesas muchas de las viejas han sido usadas como leña, siempre subsiste una economía que hace honor á la actual Administración.

Mayo 9 de 1911.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

PRODUCTOS

Nota:— Ver sumas en resumen

| | 1909 | 1910 | Aumentos | Disminución |
|--------------------------|------------|------------|-----------|-------------|
| 1º—Pasajes | | | | |
| San José..... | ₡ 40257 40 | ₡ 50188 30 | ₡ 9931 90 | ..... |
| Las Pavas..... | 1798 35 | 1772 95 | ..... | ₡ 25 40 |
| San Antonio..... | 6722 50 | 6963 85 | 241 35 | ..... |
| Ojo de Agua..... | 1358 60 | 1931 05 | 572 45 | ..... |
| Ciruelas..... | 1535 15 | 1439 80 | ..... | 95 35 |
| Alajuela..... | 8986 15 | 7236 80 | ..... | 1749 35 |
| Turrúcares..... | 4976 80 | 4808 10 | ..... | 168 70 |
| Cebadilla..... | 142 85 | 1941 10 | 1798 25 | ..... |
| Atenas..... | 10838 50 | 10111 5 | ..... | 667 45 |
| La Balsa..... | 403 15 | 1459 55 | 1056 40 | ..... |
| Escobal..... | 1382 10 | 1285 45 | ..... | 96 65 |
| Concepción..... | 569 55 | 580 90 | 11 35 | ..... |
| Hacienda Vieja..... | 1254 65 | 1855 90 | 601 25 | ..... |
| Orotina..... | 24047 65 | 33392 20 | 9776 60 | ..... |
| Cascajal..... | 913 40 | 2154 50 | 1211 10 | ..... |
| Conductores S. J..... | 4174 25 | 1671 65 | ..... | 2502 60 |
| Esparta..... | 11486 65 | 13824 25 | 2337 60 | ..... |
| Barranca..... | 2494 00 | 1491 65 | ..... | 1002 35 |
| Puntarenas..... | 13169 50 | 20848 50 | 7679 00 | ..... |
| Conductor Esparta..... | 814 35 | 829 50 | 15 15 | ..... |
| 2º—Fletes | | | | |
| San José..... | 79491 45 | 99283 22 | 19791 77 | ..... |
| Las Pavas..... | 25 15 | 92 10 | 67 05 | ..... |
| San Antonio..... | 2450 80 | 4082 72 | 1631 92 | ..... |
| Ojo de Agua..... | 1095 15 | 1889 15 | 794 00 | ..... |
| Ciruelas..... | 98 10 | 166 10 | 68 00 | ..... |
| Alajuela..... | 5029 20 | 8722 90 | 3693 70 | ..... |
| Turrúcares..... | 4859 75 | 4035 65 | ..... | 824 10 |
| Cebadilla..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Atenas..... | 9472 17 | 10265 05 | 792 88 | ..... |
| La Balsa..... | 1171 50 | 3339 20 | 2167 70 | ..... |
| Escobal..... | 1306 35 | 990 60 | ..... | 315 75 |
| Concepción..... | 8 50 | 187 50 | 179 00 | ..... |
| Hacienda Vieja..... | 669 50 | 1826 95 | 1157 45 | ..... |
| Orotina..... | 39449 85 | 38808 95 | ..... | 640 90 |
| Cascajal..... | 6 54 36 | 0 50 | ..... | 6 53 86 |
| Conductores S. J..... | 616 15 | 294 00 | ..... | 322 15 |
| Esparta..... | 9381 50 | 8613 61 | ..... | 767 89 |
| Puntarenas..... | 17510 27 | 26489 89 | 8979 64 | ..... |
| Barranca..... | 985 95 | 531 85 | ..... | 454 10 |
| Conductor Esparta..... | 0 50 | ..... | ..... | 0 50 |
| 3º—Encomiendas | | | | |
| San José..... | 3393 60 | 4148 30 | 954 70 | ..... |
| Las Pavas..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| San Antonio..... | 412 60 | 516 75 | 74 15 | ..... |
| Ojo de Agua..... | 132 45 | 90 30 | ..... | 42 15 |
| Ciruelas..... | 13 80 | 7 00 | ..... | 6 80 |
| Alajuela..... | 208 20 | 311 90 | 103 70 | ..... |
| Turrúcares..... | 104 00 | 84 05 | ..... | 19 95 |
| Cebadilla..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Atenas..... | 409 60 | 452 05 | 42 45 | ..... |
| La Balsa..... | 8 30 | 32 90 | 24 60 | ..... |
| Escobal..... | 30 80 | 22 15 | ..... | 8 65 |
| Concepción..... | 7 55 | 7 40 | 2 75 | ..... |
| Hacienda Vieja..... | 78 80 | 65 75 | ..... | 13 05 |
| Orotina..... | 1354 95 | 1733 90 | 378 95 | ..... |
| Cascajal..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Conductores S. J..... | 7 00 | 1 00 | ..... | 6 00 |
| Esparta..... | 800 05 | 975 10 | 175 05 | ..... |
| Barranca..... | 59 90 | 68 70 | 18 80 | ..... |
| Puntarenas..... | 763 95 | 922 35 | 158 40 | ..... |
| Conductores Esparta..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

| | 1909 | 1910 | Aumentos | Disminución |
|------------------------------|----------|----------|----------|-------------|
| 4º—Exceso de equipaje | | | | |
| San José | ₡ 692 60 | ₡ 833 95 | ₡ 141 35 | ..... |
| Las Pavas | 0 50 | ..... | ..... | ₡ 0 50 |
| San Antonio | 22 30 | 19 70 | ..... | 2 80 |
| Ojo de Agua | 4 20 | 1 20 | ..... | 3 00 |
| Ciruelas ..... | ..... | 2 55 | 2 55 | ..... |
| Alajuela | 23 00 | 44 50 | 21 50 | ..... |
| Turrúcares | 2 50 | 11 15 | 8 65 | ..... |
| Atenas | 41 30 | 50 60 | 9 30 | ..... |
| La Balsa ..... | ..... | 1 00 | 1 00 | ..... |
| Escobal | 2 00 | 4 05 | 2 05 | ..... |
| Concepción | 0 50 | 5 35 | 4 85 | ..... |
| Hacienda Vieja | 1 60 | 5 50 | 3 90 | ..... |
| Orotina | 496 10 | 638 45 | 142 35 | ..... |
| Esparta | 327 50 | 273 30 | ..... | 54 20 |
| Cascajal ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Barranca | 21 45 | 11 75 | ..... | 9 70 |
| Puntarenas | 320 05 | 383 80 | 63 75 | ..... |
| 5º—Bodegaje | | | | |
| San José | 179 10 | 314 50 | 135 40 | ..... |
| Las Pavas ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| San Antonio | 3 50 | 2 75 | ..... | 0 75 |
| Ojo de Agua ..... | ..... | 2 00 | 2 00 | ..... |
| Ciruelas | 1 05 | 0 50 | ..... | 0 55 |
| Alajuela | 8 15 | 29 55 | 21 40 | ..... |
| Turrúcares | 18 05 | 15 60 | ..... | 2 45 |
| Atenas | 259 30 | 56 30 | ..... | 203 00 |
| La Balsa ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Escobal | 0 35 | 5 30 | 4 95 | ..... |
| Concepción ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Hacienda Vieja ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Orotina | 135 75 | 48 10 | ..... | 87 65 |
| Esparta | 143 80 | 15 30 | ..... | 128 50 |
| Cascajal ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Barranca | 1 80 | 3 50 | 1 70 | ..... |
| Puntarenas | 12 65 | 8 25 | ..... | 4 40 |
| 6º—Trenes especiales | | | | |
| San José | 5890 99 | 5253 75 | ..... | 637 24 |
| Las Pavas ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| San Antonio | 174 00 | ..... | ..... | 174 00 |
| Ojo de Agua ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Ciruelas | 21 00 | ..... | ..... | 21 00 |
| Alajuela | 133 30 | ..... | ..... | 133 30 |
| Turrúcares ..... | ..... | 32 00 | 32 00 | ..... |
| Atenas | 246 20 | 83 20 | ..... | 163 00 |
| La Balsa ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Escobal | 5 00 | ..... | ..... | 5 00 |
| Concepción ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Hacienda Vieja ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Orotina | 1745 40 | 1419 20 | ..... | 326 20 |
| Esparta | 1123 40 | 1104 80 | ..... | 18 60 |
| Cascajal | 59 20 | ..... | ..... | 59 20 |
| Barranca | 106 00 | ..... | ..... | 106 00 |
| Puntarenas | 2601 15 | 2343 60 | ..... | 257 55 |
| 7º—Producto del Patio | | | | |
| Patio | 917 65 | 383 85 | ..... | 533 80 |
| 8º—Productos Varios | | | | |
| Patio ..... | ..... | ..... | ..... | ₡ 542 52 |
| Varios | 13208 35 | 2202 72 | ..... | ..... |
| Multas retenciones ..... | ..... | 443 30 | ..... | ..... |
| Alquileres ..... | ..... | 280 00 | ..... | ..... |
| Fundición S. J. ..... | ..... | 4860 81 | ..... | ..... |

| | 1909 | 1910 | Aumentos | Disminución |
|-----------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| Resumen de productos | | | | |
| Pasajes..... | C 137355 55 | C 165847 05 | C 28491 50 | ..... |
| Fletes..... | 179676 18 | 209619 94 | 29943 76 | ..... |
| Encomiendas..... | 7812 55 | 9417 90 | 1635 35 | ..... |
| Exceso de equipaje..... | 1955 80 | 2286 85 | 331 05 | ..... |
| Bod. gajes..... | 763 50 | 501 65 | ..... | 261 85 |
| Tren-s especiales..... | 12105 64 | 10236 55 | ..... | 1869 09 |
| Productos varios..... | 14937 64 | 7786 83 | ..... | 7150 81 |
| — Patio..... | 917 65 | 383 85 | ..... | 533 80 |
| Totales..... | C 355524 51 | C 406110 62 | C 60401 66 | C 9815 55 |
| Saldo final aumento..... | 50586 11 | ..... | ..... | 50586 11 |

Ferrocarril al Pacifico

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

GASTOS

| | 1909 | 1910 | Aumento | Disminución |
|--|----------|----------|----------|-------------|
| <i>Mantenimiento de la vía y anexos</i> | | | | |
| DIVISIÓN SAN JOSÉ | | | | |
| Reparaciones de la vía..... | 32486 75 | 45182 80 | 12696 05 | |
| Renovación de rieles..... | 23 10 | 68 67 | 45 57 | |
| — — traviesas..... | 2431 02 | 46722 86 | 44291 84 | |
| Reparación de puentes..... | 1498 71 | 6936 22 | 5437 51 | |
| — — alcantarillas..... | 37 36 | 915 55 | 878 19 | |
| — — cercas, cruces etc..... | 87 70 | 148 17 | 60 47 | |
| — y renovación de edificios..... | 4561 94 | 6708 92 | 1746 98 | |
| — — Mobiliario..... | 95 78 | 37 07 | | 58 71 |
| — — Telégrafo..... | 2727 72 | 764 88 | | 1962 84 |
| Limpia y desyerba de la vía..... | 8318 22 | 10761 67 | 2449 45 | |
| Papelería y útiles..... | 322 49 | 151 00 | | 171 49 |
| Derrumbes..... | | 4318 93 | 4318 93 | |
| Otros gastos..... | 166 49 | 1 25 | | 165 24 |
| Reparación y renovación tanques..... | | 280 17 | 280 17 | |
| — — — ranas y apartaderos..... | | 608 98 | 608 98 | |
| DIVISIÓN ESPARTA | | | | |
| Reparación de la vía..... | 7055 47 | 8495 85 | 1440 38 | |
| Renovación de rieles..... | 773 52 | 78 03 | | 695 49 |
| — — traviesa..... | 9546 59 | 11851 64 | 2305 05 | |
| Reparación de puentes..... | 222 55 | 536 02 | 313 47 | |
| — — alcantarillas..... | 4 99 | 42 60 | 37 61 | |
| — — cercas y cruces..... | 32 34 | 140 93 | 108 59 | |
| — y renovación edificios..... | 740 17 | 315 51 | | 424 66 |
| — — Mobiliario..... | 48 42 | | | 48 42 |
| — — Telégrafo..... | 8 07 | 15 50 | 7 43 | |
| Limpia y desyerba de la vía..... | 1834 65 | 1256 30 | | 578 35 |
| Derrumbes..... | 109 71 | 99 06 | | 10 65 |
| Papelería y útiles..... | 74 64 | | | 74 64 |
| Otros gastos..... | 24 30 | 68 50 | 44 20 | |
| Reparación y renovación tanques..... | | 125 51 | 125 51 | |
| — — — ramas y apartaderos..... | | 100 74 | 100 74 | |
| <i>Mantenimiento del equipo</i> | | | | |
| DIVISIÓN SAN JOSÉ | | | | |
| Superintendencia..... | 2782 42 | 1279 20 | | 1503 22 |
| Reparación y renovación locomotoras..... | 16436 68 | 19569 61 | 3132 93 | |
| — — — coches..... | 4631 71 | 5425 44 | 793 73 | |
| — — — n.º 2..... | | 4345 35 | | 4345 35 |
| — — — carros carga..... | 5305 12 | 8233 89 | 2928 77 | |
| — — — — trabajo..... | 383 29 | 1012 02 | 628 73 | |
| — — — Máquinas y herrts.... | 1584 71 | 2570 67 | 985 96 | |
| Papelerías y útiles..... | 202 62 | 48 00 | | 154 62 |
| Otros gastos..... | 4670 68 | 3896 50 | | 774 18 |
| DIVISIÓN ESPARTA | | | | |
| Superintendencia..... | 2071 59 | 1982 68 | | 88 91 |
| Reparación y renovación locomotoras..... | 5196 27 | 3330 56 | | 1865 71 |
| — — — coches..... | 959 09 | 2797 37 | 1838 28 | |
| — — — carros de carga..... | 1686 95 | 971 47 | | 715 48 |
| — — — — trabajo..... | 347 89 | 9 40 | | 338 49 |
| — — — Máquinas y herrts.... | 1251 72 | 590 15 | | 661 57 |
| Papelería y útiles..... | 49 77 | | | 49 77 |
| Otros gastos..... | 3288 61 | 1509 47 | | 1779 14 |
| <i>Gastos del transporte</i> | | | | |
| DIVISIÓN SAN JOSÉ | | | | |
| Superintendencia..... | 2170 75 | 979 32 | | 1191 43 |
| Servicio locomotoras..... | 14523 61 | 16584 96 | 2061 35 | |
| Combustible..... | 83479 35 | 45320 02 | | 38159 33 |
| Prov. : gua..... | 46 99 | 18 10 | | 28 89 |
| Aceite, cebo, etc., para locomotoras.. | 3144 24 | 2782 21 | | 362 03 |
| Otros sumstrs..... | 435 51 | 322 19 | | 113 32 |

| | 1909 | 1910 | Aumento | Disminución |
|--------------------------------------|----------|----------|---------|-------------|
| Servicio de trenes..... | 19110 56 | 20561 14 | 1450 58 | ..... |
| Suministros..... | 2041 32 | 2076 10 | 34 78 | ..... |
| Guardas vía, etc..... | 1186 85 | 1812 05 | 625 20 | ..... |
| Gastos del telégrafo..... | 7953 37 | 7513 43 | ..... | 439 94 |
| Servicio de estación..... | 23313 32 | 24191 30 | 877 98 | ..... |
| Suministros..... | 539 26 | 880 02 | 340 76 | ..... |
| Alquiler de material rodante..... | 472 00 | 100 25 | ..... | 371 75 |
| Pérdidas y daños..... | 277 51 | 707 35 | 429 84 | ..... |
| Daños á personas..... | 93 66 | 279 99 | 186 33 | ..... |
| Descarrilamientos..... | 464 61 | 572 59 | 107 98 | ..... |
| Avisos..... | 1767 50 | 1177 50 | ..... | 590 00 |
| Corrales para ganado..... | 31 29 | 3 75 | ..... | 27 54 |
| Papelería y útiles..... | 1554 75 | 1735 05 | 180 30 | ..... |
| Comisiones..... | 126 95 | 140 40 | 13 45 | ..... |
| DIVISIÓN ESPARTA | | | | |
| Superintendencia..... | 1407 11 | 1272 25 | ..... | 133 06 |
| Servicio de locomotoras..... | 5282 00 | 4664 58 | ..... | 617 42 |
| Combustible..... | 9463 57 | 5428 16 | ..... | 4035 41 |
| Prov. agua locomotoras..... | 201 58 | 19 81 | ..... | 181 77 |
| Aceite, sebo, etc., locomotoras..... | 1052 40 | 728 50 | ..... | 323 90 |
| Otros suministros..... | 117 75 | 138 39 | 20 64 | ..... |
| Servicio de trenes..... | 3577 39 | 2707 26 | ..... | 870 13 |
| Suministros —..... | 181 24 | 277 91 | 96 67 | ..... |
| Guardas, vigías, etc..... | 654 40 | 533 06 | ..... | 121 34 |
| Gastos del telégrafo..... | 1784 67 | 1626 05 | ..... | 158 02 |
| Servicio de estaciones..... | 7310 13 | 6522 51 | ..... | 787 62 |
| Suministros para estaciones..... | 471 01 | 269 65 | ..... | 201 36 |
| Pérdidas y daños..... | 16 35 | ..... | ..... | 16 35 |
| Descarrilamientos..... | 254 39 | 237 16 | ..... | 17 23 |
| Papelería y útiles..... | 50 48 | 6 60 | ..... | 43 88 |
| Otros gastos..... | 100 00 | 105 88 | 5 88 | ..... |
| Comisiones..... | ..... | 4 25 | 4 25 | ..... |
| Accidentes de La Barranca..... | 6257 18 | ..... | ..... | 6257 18 |
| <i>Gastos generales</i> | | | | |
| DIVISIÓN SAN JOSÉ | | | | |
| Sueldo oficiales generales..... | 8897 01 | 5093 85 | ..... | 3803 16 |
| — empleados y asistentes..... | 18588 47 | 10717 50 | ..... | 7870 97 |
| Gastos oficina general..... | 1778 17 | 1976 99 | 198 82 | ..... |
| Papelería y útiles..... | 587 45 | 677 96 | 90 51 | ..... |
| Otros gastos..... | 37 93 | 11 00 | ..... | 26 93 |
| DIVISIÓN ESPARTA | | | | |
| Sueldos oficiales generales..... | 4001 08 | 1404 25 | ..... | 2596 83 |
| — empleados y asistentes..... | 6468 20 | 1009 30 | ..... | 5458 90 |
| Gastos oficina general..... | 588 47 | 181 33 | ..... | 407 14 |
| Papelería y útiles..... | 191 59 | 16 00 | ..... | 175 59 |
| Otros gastos..... | 211 10 | 193 45 | ..... | 17 65 |

RESUMEN

| CUENTAS | 1909 | 1910 | Aumento | Disminución |
|---------------------------------|-----------|-----------|----------|-------------|
| 1.—Mantenimiento de la vía..... | 73613 02 | 146733 37 | 73100 35 | ..... |
| 2.— — del equipo..... | 50849 12 | 57571 78 | 6722 66 | ..... |
| 3.—Gastos del transporte..... | 201014 06 | 157996 97 | ..... | 43017 09 |
| 4.— — generales..... | 41349 47 | 21281 63 | ..... | 20067 84 |
| Totales..... | 366845 67 | 383583 75 | 79823 01 | 63084 93 |
| Saldo final.—Armento..... | 16738 08 | ..... | ..... | 16738 08 |
| | 383583 75 | 383583 75 | 79823 01 | 79823 01 |

Ferrocarril al Pacífico.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

UTILIDADES

| | 1909 | 1910 | Aumento | Disminución |
|------------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| Gastos | C 366845 67 | C 383583 75 | C 16738 c8 | ..... |
| Productos | 355524 51 | 406110 62 | 50586 11 | ..... |
| Utilidades ..... | ..... | 22526 87 | ..... | ..... |
| Pérdidas | 11321 16 | ..... | ..... | ..... |

A la utilidad que aparece en 1910 de C 22526.87 hay que hacer varios agregados y disminuciones que después de serio examen y acuerdo tomado entre la Administración y Contabilidad serán objeto de los debidos asientos en el Diario de 1911; pero que afectan el resultado práctico del año 1910, razón por la que se consigna aquí, así:

| | |
|--|------------|
| Utilidad reportada | C 22526 87 |
| Agregado de la evaluación de C 14000.00 que por notable <i>mejora</i> del lastrado de la vía durante el año se traspasa de la cuenta: «Gastos en mantenimiento de la vía» á la cuenta capital: «Lastrado»..... | 14000 00 |
| | C 36526 87 |
| <i>Deducciones</i> | |
| Importe de los sueldos de los personales de la Administración y de la Contabilidad del 1º de junio al 31 de diciembre que han sido pagados directamente por la Secretaría de Hacienda, así: Administración C 15485.70; Contabilidad C 7088.35..... | C 22574 05 |
| Combustible: avalúo del cargo descrito en cuadro II..... | 19020 00 |
| | C 41594 05 |
| Suma á deducir..... | 41594 05 |
| Déficit del año..... | 5067 18 |

F. C. al P.

Anotado

El Tenedor de Libros,

CARLOS GUTIÉRREZ U.

| | | | |
|---|------------|----------|--------------|
| Aumento de cuentas capitales en el año de 1910.... | ..... | C | C 1238229 13 |
| Por la sección Cascajal-Roble recibida del contratista Warren H. Knowlton el 2 de noviembre, así: ..... | ..... | ..... | 1169872 07 |
| Ingeniería..... | C 41309 51 | ..... | ..... |
| Nivelación..... | 471583 14 | ..... | ..... |
| Apertura de callejones..... | 16361 85 | ..... | ..... |
| Albañilería..... | 27750 40 | ..... | ..... |
| Túneles..... | 177141 25 | ..... | ..... |
| Puentes de hierro..... | 156113 88 | ..... | ..... |
| Barranca..... | C 95911.63 | ..... | ..... |
| Jesús M ^a | 60202.25 | ..... | ..... |
| Enriado..... | 279612 04 | ..... | ..... |
| Por planillas y cuentas regulares..... | ..... | ..... | 3652 64 |
| Mueblaje | 128 38 | ..... | ..... |
| Edificios y maquinaria | 164 15 | ..... | ..... |
| Construcciones varias..... | 224 06 | ..... | ..... |
| Maquinaria y herramienta..... | 25 52 | ..... | ..... |
| Aguadas..... | 64 00 | ..... | ..... |
| Material rodante..... | 5046 53 | ..... | ..... |
| Invertido en obras terminándose ..... | ..... | ..... | 62704 42 |
| Cascajal-Roble desde el 3 de noviembre ..... | ..... | 12677 72 | ..... |
| Derrumbamientos y lavados, causa lluvias..... | ..... | 45059 37 | ..... |
| Puentes Barranca: Esparta-Puntarenas ..... | ..... | 4967 33 | ..... |

F. C. al P.

Anotado

El Tenedor de Libros,

CARLOS GUTIÉRREZ U.

FERROCARRIL AL PACÍFICO

ESTADÍSTICA DE FLETES

Resumen del año de 1910



| ESTACIONES | Enero | | Febrero | | Marzo | | Abril | | Mayo | | Junio | | Julio | |
|---------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|---------|-------------------|
| | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado |
| San José..... | 917812 | 18 | 1681771 | 17 | 1413798 | 15 | 1395532 | 1 | 1311482 | 7 | 819747 | 6 | 1064442 | 4 |
| Pavas | 1080 | .... | 111300 | 1 | 340 | .... | 80 | .... | 830 | .... | 744 | 2 | 160 | .... |
| San Antonio..... | 57721 | 16 | 118880 | .... | 220476 | 1 | 266541 | 2 | 71591 | 7 | 31928 | .... | 150228 | 6 |
| Ojo de Agua..... | 62620 | .... | 133672 | .... | 97836 | .... | 173594 | .... | 33087 | .... | 50890 | .... | 58971 | .... |
| Ciruelas | 9340 | .... | 2994 | .... | 26 | .... | 15481 | .... | 2680 | .... | 959 | .... | 3185 | 1 |
| Alajuela..... | 190070 | .... | 463272 | .... | 340731 | .... | 423193 | .... | 135914 | .... | 142954 | .... | 209376 | .... |
| Turrúcares..... | 90986 | 1 | 83497 | .... | 91076 | .... | 63338 | .... | 35439 | .... | 58143 | .... | 44199 | .... |
| Atenas..... | 551533 | 3 | 509103 | 514 | 545545 | .... | 316325 | 8 | 354704 | .... | 479144 | 2 | 355856 | 14 |
| La Balsa..... | 160886 | .... | 261644 | 311 | 350987 | .... | 254314 | .... | 117051 | .... | 102647 | 6 | 173011 | .... |
| Escobal..... | 98624 | .... | 70689 | .... | 95580 | .... | 88029 | .... | 101603 | .... | 66138 | 3 | 89868 | .... |
| Concepción..... | 23154 | .... | 320 | .... | 227 | .... | 16687 | .... | 16342 | .... | 40279 | .... | 40000 | .... |
| Hacienda Vieja..... | 52427 | 2 | 43550 | .... | 27757 | 2 | 42992 | .... | 165191 | .... | 155949 | .... | 44042 | 1 |
| Orotina..... | 1154252 | 76 | 875774 | 1818 | 1421661 | .... | 1368337 | 32 | 570205 | 17 | 95467 | 23 | 897881 | 26 |
| Esparta..... | 233593 | .... | 442253 | .... | 530417 | .... | 354975 | .... | 195242 | .... | 214160 | .... | 160822 | .... |
| Barranca..... | 15094 | .... | 33527 | .... | 29186 | .... | 35634 | .... | 33691 | .... | 41887 | .... | 24532 | .... |
| Puntarenas..... | 462317 | 15 | 614813 | .... | 1307471 | .... | 1021292 | .... | 356168 | .... | 280291 | 6 | 256414 | .... |
| Totales..... | 4089509 | 131 | 5327059 | 44113 | 6473114 | 18 | 5836344 | 43 | 3503220 | 31 | 3456357 | 48 | 3573887 | 52 |

| ESTACIONES | Agosto | | Setiembre | | Octubre | | Noviembre | | Diciembre | | TOTALES | | Kilómetros por kilogramo |
|---------------------|---------|-------------------|-----------|-------------------|---------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|----------|-------------------|-----------------------------|
| | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | Kilos | Cabezas de ganado | |
| San José..... | 865736 | 3 | 713819 | 5 | 498940 | .... | 518675 | 6 | 1041827 | 15 | 12243581 | 97 | 47656643 |
| Pavas..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4534 | 3 | 140554 |
| San Antonio..... | 67550 | 1 | 34499 | 99 | 35200 | ..... | 34436 | 12 | 9992 | ..... | 1099042 | 144 | 98735353 |
| Ojo de Agua..... | 41547 | ..... | 67697 | ..... | 69357 | ..... | 318.2 | ..... | 73047 | ..... | 894120 | ..... | 1748657 |
| Ciruelas..... | 2965 | 1 | 41961 | ..... | 3966 | ..... | 2904 | ..... | 24862 | ..... | 111323 | 2 | 1898234 |
| Alajuela..... | 86666 | ..... | 154765 | ..... | 100571 | ..... | 108295 | ..... | 174420 | ..... | 2530221 | ..... | 87782496 |
| Turrúcares..... | 137275 | ..... | 160148 | 1 | 92759 | ..... | 86692 | 6 | 231947 | 6 | 1169499 | 14 | 24891409 |
| Atenas..... | 581499 | 13 | 387654 | 8 | 164989 | ..... | 595054 | ..... | 312572 | 1 | 5154008 | 5414 | 170990193 |
| La Balsa..... | 252987 | 1 | 293482 | ..... | 222663 | 2 | 153108 | 4 | 192940 | 11 | 2545020 | 2711 | 93881947 |
| Escobal..... | 111612 | 1 | 88913 | ..... | 39596 | ..... | 104162 | ..... | 151189 | ..... | 1128003 | 4 | 10846520 |
| Concepción..... | 3303 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 288 | 3 | 966 | ..... | 141566 | 3 | 2616310 |
| Hacienda Vieja..... | 58327 | ..... | 76375 | ..... | 21543 | ..... | 205930 | 5 | 158037 | ..... | 1042120 | 10 | 5197118 |
| Orotina..... | 1021727 | 34 | 871515 | 16 | 675102 | 3 | 792645 | 26 | 722053 | 55 | 11321619 | 32618 | 496272448 |
| Esparta..... | 164232 | ..... | 109980 | ..... | 63203 | ..... | 65460 | ..... | 69754 | ..... | 2604991 | ..... | 56179977 |
| Barranca..... | 5406 | ..... | 11423 | ..... | 3596 | ..... | 10612 | ..... | 7589 | ..... | 252177 | ..... | 3301558 |
| Puntarenas..... | 280347 | ..... | 190563 | ..... | 275111 | ..... | 305631 | ..... | 255013 | ..... | 5605431 | 21 | 163704279 |
| Totales..... | 3681173 | 54 | 3202794 | 129 | 2265996 | 5 | 3009694 | 62 | 3426208 | 88 | 47846355 | 705113 | 1710425696 |

| | | | |
|--------------|----------|---------------------------------------|------------|
| 1909..... | 44545696 | kilos.—Kilómetros por kilogramos..... | 1645421116 |
| 1910..... | 47846355 | — — — — | 1710425696 |
| Aumento..... | 3300659 | — — — — | 65004580 |

Ferrocarril al Pacífico.

Vº Bº El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

FERROCARRIL AL PACÍFICO

ESTADÍSTICA DE KILÓMETROS

Resumen del año 1910

| MESES | KILÓMETROS DE TRENES | | | Fletes generales | Construcción y servicio | TOTAL | | KILÓMETROS DE CARROS | | | CONSTRUCCIÓN Y SERVICIO | | |
|----------------|----------------------|-----------|--------|------------------|-------------------------|----------|--------|----------------------|----------|----------|-------------------------|----------|--------|
| | Total | Pasajeros | Mixtos | | | Cargados | Vacíos | Fletes generales | | Cargados | Vacíos | Cargados | Vacíos |
| | | | | | | | | Pasajeros | Cargados | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| Enero..... | 11786 | 5626 | 2576 | 3554 | 30 | 35999 | 2322 | 16074 | 11455 | 1676 | 21 | 26 | |
| Febrero..... | 11008 | 4382 | 4134 | 2492 | .... | 38600 | 3572 | 14075 | 9765 | 889 | .... | .... |  |
| Marzo..... | 11347 | 4653 | 3909 | 2692 | 93 | 37152 | 4961 | 15035 | 9011 | 1564 | 93 | 122 | |
| Abril..... | 10952 | 3828 | 3848 | 2708 | 568 | 35530 | 5289 | 12210 | 9086 | 2221 | 820 | 741 | |
| Mayo..... | 10403 | 3924 | 4910 | 1207 | 362 | 33021 | 2595 | 11857 | 3686 | 393 | 958 | 283 | |
| Junio..... | 10860 | 4411 | 4548 | 1675 | 226 | 31762 | 4708 | 12184 | 3552 | 523 | 74 | 9 | |
| Julio..... | 10723 | 4387 | 4831 | 1372 | 133 | 31281 | 3756 | 12576 | 3432 | 1075 | 65 | 160 | |
| Agosto..... | 11228 | 5190 | 3857 | 780 | 1401 | 33583 | 2668 | 13201 | 2954 | 325 | 3686 | 632 | |
| Setiembre..... | 10088 | 6697 | 1567 | 938 | 886 | 28519 | 1045 | 18664 | 3558 | 167 | 2044 | 587 | |
| Octubre..... | 10347 | 6109 | 2424 | 1275 | 539 | 29529 | 2219 | 18964 | 5358 | 480 | 999 | 583 | |
| Noviembre..... | 11610 | 7528 | 1790 | 1344 | 948 | 34229 | 3175 | 25181 | 4585 | 483 | 1008 | 1002 | |
| Diciembre..... | 12959 | 9447 | 1368 | 1337 | 807 | 39446 | 2356 | 30704 | 4057 | 547 | 984 | 752 | |
| Totales..... | 133311 | 66182 | 39762 | 21374 | 5993 | 408651 | 38766 | 200724 | 70499 | 10343 | 10702 | 4897 | |

Ferrocarril al Pacífico.—San José, 12 de mayo de 1911.

Vº Bº El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

FERROCARRIL AL PACÍFICO

KILÓMETROS DE CARROS

Trenes mixtos

| MESES | FLETES GENERALES | | | CONSTRUCCION Y SERVICIO | |
|----------------|------------------|----------|--------|-------------------------|--------|
| | Pasajeros | Cargados | Vacios | Cargados | Vacios |
| Enero..... | 4774 | 3627 | 668 | .... | .... |
| Febrero..... | 7531 | 8895 | 1017 | .... | .... |
| Marzo..... | 4968 | 10088 | 1232 | .... | .... |
| Abril..... | 5537 | 8439 | 1852 | .... | 13 |
| Mayo..... | 6690 | 9719 | 1326 | 139 | 565 |
| Junio..... | 4970 | 9824 | 1289 | 2406 | 1689 |
| Julio..... | 5880 | 9004 | 2065 | 336 | 444 |
| Agosto..... | 4738 | 8333 | 2190 | 94 | 98 |
| Setiembre..... | 1409 | 2536 | 532 | 56 | 11 |
| Octubre..... | 2068 | 2131 | 883 | 228 | 54 |
| Noviembre..... | 1823 | 2238 | 950 | 8 | 117 |
| Diciembre..... | 1374 | 2604 | 626 | 144 | 10 |
| Totales..... | 51762 | 77438 | 14640 | 3411 | 3001 |

Ferrocarril al Pacífico.—San José, 12 de mayo de 1911.

Vº Bº El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIÉRREZ U.

Estadísticas, tráfico y kilómetros

| SERVICIO DE PASAJEROS | 1909 | 1910 | AUMENTO | DISMINUCIÓN |
|--|-------------|-------------|------------|-------------|
| Número de pasajeros transportados..... | 144373 05 | 153109 | 8736 | ..... |
| Idem en un kilómetro..... | 3876776 | 4295200 | 418424 | ..... |
| Promedio de la distancia recorrida por pasajero: kilómetros..... | 26 852 | 28 053 | 1201 | ..... |
| Producto total de pasajes..... | € 137355 55 | € 165847 05 | € 28492 50 | ..... |
| Promedio recibido de cada pasajero..... | — 0 951 | — 1 09 | — 0 139 | ..... |
| — producido por pasajero por kilómetro..... | — 0 0354 | — 0 0386 | — 0 032 | ..... |
| <i>Servicio de fletes</i> | | | | |
| Número de toneladas métricas de flete transportadas..... | 44545 696 | 47846 355 | 3300 759 | ..... |
| Idem en un kilómetro..... | 1645421 116 | 1710425 696 | 65004 580 | ..... |
| Idem transportadas por kilómetro en vía..... | 401 | 431 | 30 | ..... |
| Promedio de las distancias recorridas por una tonelada: kms..... | 36 938 | 35 748 | 1 190 | ..... |
| Producto total de fletes..... | € 179676 18 | € 209619 94 | € 29943 76 | ..... |
| — recibido por cada tonelada de flete..... | — 4 033 | — 4 38 | — 0 347 | ..... |
| — — — — por kilómetro..... | — 0 109 | — 0 123 | — 0 014 | ..... |
| <i>Servicio general</i> | | | | |
| Producto bruto de explotación..... | € 355524 51 | € 406110 62 | € 50586 03 | ..... |
| — — por kilómetro de vía..... | — 3202 92 | — 3658 66 | — 455 74 | ..... |
| — — — — tren..... | — 2 411 | — 3 05 | — 0 639 | ..... |
| Total de gastos de explotación..... | — 366845 67 | — 383583 75 | — 16738 08 | ..... |
| — por kilómetro de vía..... | — 3304 92 | — 3455 71 | — 150 79 | ..... |
| — — — — tren..... | — 2 411 | — 2 88 | — 0 469 | ..... |
| <i>Kilómetros de carros</i> | | | | |
| Kilómetros recorridos por los coches de pasajeros..... | 264710 | 252486 | ..... | 12224 |
| — — — — carros de carga, cargados..... | 177915 | 147937 | ..... | 29978 |
| — — — — — vacíos..... | 31702 | 24983 | ..... | 6719 |
| — — — — — construcción y servicio..... | 19786 | 14113 | ..... | 5673 |
| <i>Kilómetros de trenes</i> | | | | |
| Kilómetros de trenes de pasajeros..... | 41016 | 66182 | 25166 | ..... |
| — — — — carga..... | 14385 | 21374 | 6989 | ..... |
| — — — — mixtos..... | 89595 | 39762 | ..... | 49833 |
| — — — — de construcción y servicio..... | 7141 | 5993 | ..... | 1148 |
| Total de kilómetros de tren..... | 152137 | 133311 | ..... | 18826 |

Como se ve por el presente cuadro y como se ha dicho anteriormente, la innovación efectuada por el itinerario de 20 de diciembre de 1909 que suprimía muchos trenes mixtos, produjo resultados ventajosos para todos los ramos de la empresa, levantando todos los promedios de rendimientos; parte de esos 49,883 kilómetros de carrera suprimidos en los trenes mixtos se destinaron á aumentar directamente los trenes de pasajeros (en 25,166 ks.) y los trenes de carga (en 6,989 ks.) Además, con mejor resultado práctico, la vía ha beneficiado en su natural desgaste por esa reducción de kilómetros de carrera. La partida "promedio de la distancia recorrida por una tonelada" que se singulariza este año con disminución de kilómetros 1-190, revela que para distancias cortas los fletadores en lugar de buscar la tradicional carreta, ocupan más que anteriormente los servicios del ferrocarril.

San José, 11 de mayo de 1911.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIERREZ U.

BALANCE DE PRUEBA.—Año 1910

(Sumas al final del cuadro, en el resumen)

Nº 1

Cuentas capitales acumulados

| CUENTA | DEBE | HABER | SALDOS | |
|---|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | | | DEBE | HABER |
| Hacienda Pública | C | C 8.761.663 42 | C | 8.761.663 42 |
| Ingeniería..... | 130.728 37 | 160 00 | 130.568 37 | |
| Terreno para la vía..... | 219.003 93 | | 219 003 93 | |
| Desmonte y apertura de callejones..... | 59.851 01 | | 59.851 01 | |
| Enriado y revestimiento de la vía..... | 472.963 64 | | 472.963 64 | |
| Nivelación..... | 4.650.355 35 | | 4.650.355 35 | |
| Lastrado de la vía..... | 147.443 06 | | 147.443 06 | |
| Ranas y apartaderos..... | 18.105 38 | | 18.105 38 | |
| Rieles de acero..... | 641.494 25 | | 641.494 25 | |
| Clavos, plantillas y tornillos..... | 111.223 09 | | 111.223 09 | |
| Traviesas ó durmientes..... | 202.839 02 | | 202.839 02 | |
| Puentes de hierro..... | 708.970 74 | | 708.970 74 | |
| Albañilería..... | 927.896 47 | | 927.896 47 | |
| Aguadas..... | 28.687 85 | 849 25 | 27 838 60 | |
| Ramal Ciruelas.—Alajuela..... | 242.994 01 | | 242.994 01 | |
| Terminación Santo Domingo á Esparta ó sea Orotina á Cascajal..... | 693.155 74 | | 693.155 74 | |
| Terminación Esparta á Puntarenas..... | 156.087 77 | | 156.087 77 | |
| Sección Cascajal.—Roble c/ Gobierno..... | 48.598 53 | 1.412 32 | 47.186 21 | |
| Bienes raíces..... | 3.900 50 | | 3.900 50 | |
| Túneles..... | 177.141 25 | | 177.141 25 | |
| Switchs Esparta..... | 469 25 | | 469 25 | |
| Derrumbes y lavados, causa lluvias..... | 259.399 75 | | 259.399 75 | |
| Casa Arroyo..... | 5.923 80 | | 5.923 80 | |
| Edificios y maquinaria..... | 66.186 87 | | 66.186 87 | |
| — para estaciones..... | 52.233 39 | | 52.233 39 | |
| Talleres, casas para máquinas etc..... | 43.787 43 | | 43.787 43 | |
| Construcciones varias..... | 19.568 83 | 400 00 | 19.168 83 | |
| Mueblaje..... | 3.492 44 | | 3.492 44 | |
| Telégrafos y Teléfonos..... | 24.470 10 | | 24.470 10 | |
| Maquinaria y herramientas..... | 74.545 49 | | 74.545 49 | |
| Material rodante..... | 633.723 45 | | 633.723 45 | |
| Construcción Puente Barranca, Esparta á Puntarenas..... | 94.417 65 | | 94.417 65 | |
| Calle de la estación, San José..... | 25.178 55 | | 25.178 55 | |
| — — — Orotina..... | 7.558 07 | | 7.558 07 | |
| Intereses y descuentos..... | 481.137 01 | | 481.137 01 | |

Nº 2

Cuentas capitales variantes

| CUENTA | DEBE | HABER | SALDOS | |
|---|------------|------------|-----------|--------------|
| | | | DEBE | HABER |
| Rieles San José, trasp. c. materiales | ₡ 122 42 | ₡ 122 42 | ₡ | ₡ |
| — Esparta | 5.926 96 | 614 75 | 5.312 21 | ..... |
| Existencia leña, San José | 24.451 04 | 11.959 44 | 12.491 60 | ..... |
| — — Esparta | 8.486 41 | 5.500 00 | 2.986 41 | ..... |
| — carbón, San José | 24.690 39 | 31.050 69 | ..... | 6 360 30 (*) |
| — — Puntarenas | 861 71 | 155 69 | 706 02 | ..... |
| — traviesas, San José | 69.222 92 | 39.494 26 | 29.728 66 | ..... |
| — — Esparta | 21.943 75 | 16.560 40 | 4.383 35 | ..... |
| Caja | 795.191 29 | 781.521 60 | 13.669 69 | ..... |
| Existencia materiales, San José | 103.006 48 | 37.723 69 | 65.372 79 | ..... |
| — — Esparta | 6.584 06 | 5.809 49 | 774 57 | ..... |

(*)—La anomalía de este dato consiste en parte, en que no se ha recibido del Departamento de Tráfico nota de un carbón devuelto por la *Northern Railway Co*

Nº 3

Cuentas corrientes

| CUENTA | DEBE | HABER | SALDOS | |
|---|--------------|----------------|-----------|----------------|
| | | | DEBE | HABER |
| Supremo Gobierno..... | © 420.668 93 | © 3.434.068 43 | © | © 3.013.399 50 |
| — — — — — cuenta fletes y pasajes | 25.340 35 | 7 00 | 25.333 35 | ..... |
| Banco de Costa Rica..... | 368.749 94 | 361.313 70 | 7.436 24 | ..... |
| F. J. Alvarado y Cº, cuenta depósitos | 60.390 86 | 59.229 61 | 1.161 25 | ..... |
| — — — — — fletes | 46.606 23 | 42.953 84 | 3.652 39 | ..... |
| Cuentas personales | 77.169 35 | 69.497 60 | 7.671 75 | ..... |
| Ejecución contrato Knowlton, fletes y pasajes | 21.516 97 | 21.516 97 | ..... | ..... |
| Pagos por efectuar..... | 938 40 | 1.414 45 | ..... | 476 05 |
| Embargos..... | 57 00 | 19 30 | 37 70 | ..... |
| Planillas y cuentas | 482.286 17 | 491.737 55 | ..... | 9.451 38 |
| Telégrafo Nacional | 642 70 | 664 65 | ..... | 21.95 |
| Nortnern Railway Cº | 13.638 40 | 7 845 06 | 5.793 34 | ..... |
| Warren H. Knowlton, cuenta personal..... | 22.778 51 | 26.117 16 | ..... | 3.338 65 |
| Compañía Agencias Limitada | 14.536 22 | 14.665 05 | ..... | 108 83 |
| Administrador General | 1.500 00 | ..... | 1.500 00 | ..... |

Nº 4

Cuentas productoras, año presente

Fomento

| C UENTA | DEBE | HABER | SALDOS | | COMPARACION CON EL AÑO DE 1909 | | |
|---------------------------------|--------------|--------------|---------|------------|--------------------------------|-------------|---|
| | | | DEBE | HABER | AUMENTOS EN CIENTOS DE COLONES | | |
| Agencia San José..... | ₡ 160.820 30 | ₡ 160.771 75 | ₡ 48 55 | ..... | ₡ 24.500 00 | el 18% | F. Calderón Muñoz |
| — Las Pavas..... | 1.982 55 | 1.912 60 | 69 95 | ..... | 75 00 | 4% | Masis, Sánchez, Fallas |
| — San Antonio..... | 12.125 35 | 12.118 20 | 7 15 | ..... | 2.300 00 | 23% | J. J. Torres, 1 mes; C. Jiménez |
| — Ojo de Agua..... | 4.035 40 | 4.029 75 | 5 65 | ..... | 1.300 00 | 48% | M. Blanco, L. González. |
| — Ciruelas..... | 1.803 15 | 1.794 50 | 8 65 | ..... | 5 00 | dism. | J. G. Pereira, cuentas claras |
| — Alajuela..... | 16.699 60 | 16.694 20 | 5 40 | ..... | 1.700 00 | 11% | Conejo, Sánchez, Blanco |
| — Turrúcares..... | 9.387 05 | 9.290 95 | 96 10 | ..... | 927 00 | 10% dism. | Bolaños, 4 meses; M. Saborío, 8 m. |
| — Cebadilla..... | 2.169 95 | 2.169 05 | 0 90 | ..... |  |  | Nueva, diciembre 1909 |
| — Atenas..... | 21.641 80 | 21.583 80 | 58 00 | ..... | 107 00 | ½% | disminución, R. Durán los 2 años |
| — La Balsa..... | 4.977 95 | 4.959 90 | 18 05 | ..... |  |  | Nueva, agosto 1909; aumento, diciembre 446, 616 |
| — Escobal..... | 2.461 55 | 2.458 35 | 3 20 | ..... | 359 00 | 14% | disminución, Conejo, 2 meses; Barquero, 10 meses |
| — Concepción..... | 823 90 | 818 50 | 5 40 | ..... | 207 00 | 33% | Saborío, Flores, Bolaños, Delgado |
| — Hacienda Vieja..... | 3.867 20 | 3.867 50 | | 0 30 | 1.836 00 | más del 90% | aum.—Ctas. muy exactas. P. Rojas. |
| — Orotina..... | 78.423 77 | 78.370 02 | 53 75 | ..... | 8.400 00 | el 12% | Clodomiro Jiménez |
| — Cascajal..... | 31 65 | 28 95 | 2 70 | ..... |  |  | Agencia Telegráfica |
| — Huacas (saldo año p.) | 0 50 | 0 50 | ..... | ..... |  |  |  |
| — Barranca..... | 2.217 35 | 2.216 65 | 0 70 | ..... | 1.569 00 | 70% dism. | Sánchez, 2½ meses; J. M. Zúñiga, 9½ meses |
| — Esparta..... | 26.504 15 | 26.504 45 | ..... | 0 30 | 1.800 00 | 7% | Aguilar, Sánchez, Conejo |
| — Puntarenas..... | 53.083 46 | 52.795 06 | 288 40 | ..... | 16.800 00 | 46% | J. A. Masis, 10 meses; Coma y Sánchez, todo el año cuentas confusas. |
| Conductores San José..... | 2.079 50 | 1.969 25 | 110 25 | ..... | 2.098 00 | | dismir.—Estudio Agencias nuevas |
| — Esparta..... | 1.098 65 | 1.102 50 | ..... | 3 85 | 1 00 | aumento | |
| Fundición San José.. | 3.150 19 | 8.011 00 | ..... | 4.860 81 | | | |
| — Esparta..... | 520 30 | 426 65 | 93 65 | ..... |  |  | Hace 5 meses no dan datos, se han pedido |
| Alquileres, varias casitas..... | ..... | 280 00 | ..... | 280 00 | | | |
| Multas y retenciones..... | 186 30 | 629 60 | ..... | 443 30 | | | |
| Pasajes..... | 7.888 85 | 173.735 90 | ..... | 165.847 05 | 28.500 00 | 20% | |
| Fletes..... | 6.726 13 | 216.346 07 | ..... | 209.619 94 | 30.000 00 | 16% | |
| Encomiendas..... | ..... | 9.447 90 | ..... | 9.447 90 | 1.600 00 | 20% | |
| Trenes especiales..... | 256 00 | 10.492 55 | ..... | 10.236 55 | 1.900 00 | 15% dism. | |
| Exceso de equipaje..... | ..... | 2.286 85 | ..... | 2.286 85 | 300 00 | 15% | — |
| Bodegaje..... | ..... | 501 65 | ..... | 501 65 | 262 00 | 34% | — |
| Productos del patio..... | ..... | 383 85 | ..... | 383 85 | 534 00 | 58% | — |
| — varios..... | 149 00 | 2.351 72 | ..... | 2.202 72 | 12.735 00 | | — En apariencia; esta cta. incluía año pasado, fundiciones, multas etc. este año se reportan propias. |

Nº 5

Cuentas gastos, presente año

(Ver el detalle, cuadro aparte)

| CUENTA | DEBE | HABER | SALDOS | | COMPARACION CON EL AÑO DE 1909 AUMENTOS EN CIENTOS DE COLONES |
|------------------------------|--------------|-----------|--------------|-------|---|
| | | | DEBE | HABER | |
| Mantenimiento de la vía..... | ₡ 147.730 61 | ₡ 997 24 | ₡ 146.733 37 | ..... | 73.100 35 el 99 % Aumentó 6.752 66 13 % 43.017 09 Disminuyó; aparente, pues, la Administración ha dado datos completos del consumo de leña y «ajustes» de traviesas y materiales. No incluye los sueldos de oficiales generales y empleados Contabilidad del 1º de junio á hoy. |
| — del equipo..... | 57.574 78 | 3 00 | 57.571 78 | ..... |  |
| Gastos del transporte..... | 259.251 33 | 1.254 36 | 157.996 97 | ..... |  |
| Gastos generales | 42.689 71 | 21.408 08 | 21.281 63 | ..... |  |

Nº 6

Cuentas Impuestos

| CUENTA | DEBE | HABER | SALDOS | | COMPARACION CON EL AÑO DE 1909 AUMENTOS EN CIENTOS DE COLONES |
|--|------------|------------|---------|----------|--|
| | | | DEBE | HABER | |
| Impuesto de Beneficencia, San José..... | ₡ 5.986 55 | ₡ 6.510 95 | ₡ | ₡ 524 40 | ₡ 877 25 el 15% Aumentó |
| Impuesto de Beneficencia, Puntarenas | 2.373 95 | 2.566 75 | ..... | 192 80 | 483 55 23% — |

Nº 7

Cuenta pérdidas y ganancias

| CUENTA | DEBE | HABER | SALDOS | |
|---------------------------------------|--------------|---------|--------------|---------|
| | | | DEBE | HABER |
| Saldo el 31 de diciembre de 1909..... | ₡ 198.470 36 | ₡ | ₡ 198.470 36 | ₡ |

RESUMEN

| Núm. del cuadro | RESUMEN GENERAL | DEBE | HABER | SALDOS | | SALDO FINAL DE CADA GRUPO | |
|-----------------------|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------------|----------------|
| | | | | DEBE | HABER | DEBE | HABER |
| 1 | Cuentas capitales acumulados | ₡ 11.433.532 04 | ₡ 8.764.484 99 | ₡ 11.430.710 47 | ₡ 8.761.663 42 | ₡ 2.669.047 05 | ₡ |
| 2 | — — variantes ... | 1.059.577 43 | 930.512 43 | 135.425 30 | 6.360 30 | 129.065 00 | ₡ |
| 3 | — corrientes..... | 1.556.840 03 | 4.531.050 37 | 52.586 02 | 3.026.796 36 | ..... | ..... |
| 4 | — productoras | 425.111 55 | 830.350 17 | 876 45 | 406.115 07 | ..... | 2.974.210 34 |
| 5 | — gastos | 407.246 43 | 23.662 68 | 383.583 75 | ..... | ..... | 405 238 62 |
| 6 | — Impuesto Beneficencia | 8.360 50 | 9.077 70 | ..... | 717 20 | 383.583 75 | ..... |
| 7 | — pérdidas y ganancias, 31 Diciebre. 1909.. | 198.470 36 | ..... | 198.470 36 | ..... | 198 470 36 | ..... |
| | TOTALES..... | ₡ 15.089,138 34 | ₡ 15.089,138 34 | ₡ 12.201,652 35 | ₡ 12.201,652 35 | ₡ 3.380,166 16 | ₡ 3.380,166 16 |

OBSERVACIONES:

Neto productos ₡ 406.115 07 superó en ₡ 50.590 56 al producto del año pasado que fué de ₡ 355.524 51, aumento de 14 por ciento.
— gastos 383.583 75 superó en ₡ 16.738 08 á los gastos del año pasado que fueron de 366.845 67
— utilidad 22.531 32.

Para la partida de gastos debo hacer las siguientes consideraciones:

- 1º—En mantenimiento de la vía se han renovado este año 24.556 traviesas con costo de ₡ 58.592 20, el año pasado fué de ₡ 11.977 61.
- 2º—En mantenimiento de la vía la partida de derrumbes y lavados, no incluida en gastos, fué el año pasado de ₡ 164.835 38 y este año alcanza solamente á ₡ 45.059 37.
- 3º—En gastos del transporte, los datos referentes á combustible, no llegan á esta Contabilidad de una manera regular; es probable que deba hacerse un ajuste de consideración para que esta cuenta arroje en el Mayor su verdadero valor. No se han recibido los correspondientes inventarios de carbón, leña, traviesas y materiales para poder determinar ese ajuste.

San José, 20 de febrero de 1911.

El Tenedor de Libros,
CARLOS GUTIERREZ U.

Señor Subsecretario de Estado en el Despacho de Fomento

Pte.

El 30 de agosto del año próximo pasado fuí nombrado Médico del Ferrocarril al Pacífico.

Mi primer visita á los campamentos tuvo por objeto conocerlos, estudiar las condiciones de las localidades donde estaban colocados y las prescripciones higiénicas tomadas para cada uno de ellos; el agua que tomaban, la cantidad y clase de alimentación; la salubridad de esos campamentos y con qué elementos se contaba para combatir las enfermedades y las medidas profilácticas tomadas.

En seguida que regresé de esa visita de inspección pasé un informe á la Secretaría de Gobernación en estos términos: "La elección del terreno donde estaban colocados era mala; la higiene del todo descuidada, ninguno de ellos tenía agua potable; no había excusados; las habitaciones eran malísimas, rodeadas de pantanos y sin ninguna protección contra las aguas de lluvia; la alimentación era mala y poca; en una palabra, allí había que hacerlo todo de nuevo; en esas condiciones malas ya se comprenderá cuál sería la salubridad de esos lugares; puedo decir que no había un 10 0/0 de los trabajadores que no sufriera de paludismo y de algunas otras enfermedades como anquilostomiasis, disentería, bronquitis, etc. Apenas había medicinas y éstas se vendían caras á los trabajadores; el Ministro del ramo pasó este informe al contratista, exigiéndole hacer todo lo que yo le ordenara á ese respecto;" esas fueron las condiciones en que encontré los Campamentos.

En mi siguiente visita, autorizado por el señor Ministro de Gobernación y el de esa Secretaría, llevé todas las medicinas necesarias para esos climas; receté á cada uno de los enfermos y les dí medicinas.

A mi regreso di cuenta al Ministerio de que el Empresario no había hecho absolutamente nada; de acuerdo con instrucciones dadas por esa Secretaría, di por escrito el mismo informe respecto de las instrucciones que había dado de palabra al contratista que decía: "1.º—Que se hiciera una ABRA lo menos de una manzana en contorno de los Campamentos. 2.º—Hacer buenos desagües al rededor de las habitaciones, evitar las aguas estancadas, proveerlos de agua potable. 3.º—Excusados higiénicos, destruir los pantanos, rellenándolos y haciéndoles desagües. 4.º—Mejorar las habitaciones, haciendo muchas de ellas de nuevo; este segundo informe fué transcrito al contratista y tampoco se consiguió que hiciera nada.

Mi principal cuidado fué, como se ve en los informes, la profilaxis de las enfermedades allí reinantes, combatiéndolas al mismo tiempo en cuanto era posible dada las condiciones de esas localidades; pude lograr disminuir considerablemente el número de los enfermos y que los casos graves fueran raros.

Luchando constantemente con toda clase de dificultades estuve hasta que el Gobierno tomó el Ferrocarril á su cargo y se me ofreció poner inmediatamente en práctica mis instrucciones, y para lo cual esa Secretaría me pidió que diera por escrito las condiciones higiénicas para la construcción de los nuevos Campamentos; como sigue: "1.º—Preparar el terreno, teniéndolo perfectamente limpio en una extensión no menor de una manzana. 2.º—Las habitaciones sobre BASAS de un metro de altura; lo mismo que la altura de éstas lo menos de tres metros; los tabiques herméticamente cerrados,

cielos de madera; en la parte superior de dichos tabiques y en todo el rededor de ellos colocar telas de alambre para que al mismo tiempo que impidan la entrada de los zancudos sirvan de ventilación; hacer lo mismo con las ventanas. 3°—Hacer buenos desagües en contorno de las habitaciones. 4°—No permitir aguas estancadas. 5°—Excusados asépticos y desinfectarlos con frecuencia. 6°—Proveerlos de agua potable, para lo cual se deben tener barriles con llaves y en la parte superior un agujero con su correspondiente tapón. 7°—Alimentación sana y abundante. 8°—Abandonar algunos de los Campamentos y colocarlos en mejor lugar.

Se ha principiado á hacer ya algunos de los Campamentos conforme á las instrucciones dadas en mis informes. La salubridad en este verano ha sido buena y espero que con las medidas que se han dado, mejorando las condiciones higiénicas de esos Campamentos y pasando algunos de ellos á lugares de mejores condiciones en que están situados, espero que la salubridad en dichos lugares será mucho mejor en este año.

Concluyo diciendo al señor Ministro que todas las semanas visito dos veces los Campamentos para recetar á los que encuentro enfermos y dar las correspondientes medicinas.

Soy del señor Ministro con toda consideración muy atto. s. s.,

NAZARIO TOLEDO

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

Pte.

Tengo la honra de informar á V. que el edificio de Teatro Nacional y de la planta eléctrica del mismo, se encuentran en perfecto estado de conservación, así como todo el material, muebles y maquinarias de ambos edificios, con excepción de los bastidores y parte del escenario en donde se necesita la mano hábil de un pintor para retocarlos, asimismo creo conveniente, que la parte de zinc de los tanques y depósitos de las cantinas sean cambiados por encontrarse muy deteriorados.

Durante el año 1910 se ha enlosado la parte izquierda de la entrada principal del Teatro: se ha picado y repellido de nuevo la pared divisoria; y también fué necesario poner de ambos lados de las escaleras de servicio del escenario. fuertes platinas de hierro con sus correspondientes templaderas para asegurar las dos paredes con motivo del pequeño daño sufrido con los temblores de abril y mayo últimos.

El servicio de la Planta Eléctrica funcionó durante las temporadas de las Compañías Adams y Du Bouchet, á entera satisfacción.

En el curso del año 1910 se ha hecho la instalación de la línea que desde el cuadro de distribución va á las cafeteras y calentadores de las cantinas; se ha hecho la correspondiente reparación á los cables que trabajaban en mala condición; se han colocado los postes para el tendido de la línea área, y en fin, en el Teatro se han arreglado varias líneas que estaban en mal estado, y hecho algunas modificaciones de utilidad para el buen servicio del alumbrado.

Durante el año se han verificado tres veladas, un baile, una iluminación y noventa funciones.

Adjunto la nota detallada de los gastos.

Soy del señor Ministro muy atento y s. s. que b. s. m.,

El Administrador del Teatro Nacional,

FERNANDO MAYORAL

San José, 22 de marzo de 1911.

| Semana | Personal | Proveedores | Vigilancia | TEATRO NACIONAL | Totales |
|--------|--------------|-------------|------------|-----------------|-----------|
| 1 | ₡ 19 25 | ₡ 32 70 | ₡ ..... | ..... | ₡ 141 95 |
| 2 | 75 50 | 6 00 | ..... | ..... | 81 50 |
| 3 | 42 75 | 41 25 | 2 50 | ..... | 86 50 |
| 4 | 31 50 | 30 60 | ..... | ..... | 62 10 |
| 5 | 36 00 | 24 50 | ..... | ..... | 60 50 |
| 6 | 40 50 | 27 60 | ..... | ..... | 68 10 |
| 7 | 31 50 | 40 70 | ..... | ..... | 72 20 |
| 8 | 33 75 | ..... | ..... | ..... | 33 75 |
| 9 | 36 00 | 15 25 | ..... | ..... | 51 25 |
| 10 | 36 00 | 29 00 | ..... | ..... | 65 00 |
| 11 | 46 80 | 11 60 | ..... | ..... | 61 40 |
| 12 | 36 00 | 15 10 | ..... | ..... | 51 00 |
| 13 | 30 75 | 111 35 | ..... | ..... | 142 10 |
| 14 | 40 05 | 59 75 | ..... | ..... | 99 80 |
| 15 | 36 00 | 91 00 | ..... | ..... | 127 00 |
| 16 | 24 00 | 67 00 | ..... | ..... | 91 00 |
| 17 | 36 00 | 95 75 | ..... | ..... | 131 75 |
| 18 | 36 00 | 3 00 | ..... | ..... | 39 00 |
| 19 | 72 00 | 94 40 | ..... | ..... | 166 40 |
| 20 | 29 25 | 0 40 | ..... | ..... | 29 65 |
| 21 | 31 50 | ..... | ..... | ..... | 31 50 |
| 22 | 40 50 | 22 25 | ..... | ..... | 62 75 |
| 23 | 40 50 | 43 50 | ..... | ..... | 84 00 |
| 24 | 50 25 | 88 15 | ..... | ..... | 138 40 |
| 25 | 60 00 | 66 00 | ..... | ..... | 126 00 |
| 26 | 60 00 | 38 75 | ..... | ..... | 98 75 |
| 27 | 60 00 | 41 05 | ..... | ..... | 101 05 |
| 28 | 60 00 | 49 65 | ..... | ..... | 109 61 |
| 29 | 60 00 | 86 50 | ..... | ..... | 146 50 |
| 30 | 60 00 | 71 95 | ..... | ..... | 131 95 |
| 31 | 60 00 | 92 15 | ..... | ..... | 152 15 |
| 32 | 60 00 | 21 00 | ..... | ..... | 81 00 |
| 33 | 60 00 | 46 80 | ..... | ..... | 106 80 |
| 34 | 60 00 | 99 50 | ..... | ..... | 159 50 |
| 35 | 79 25 | 69 05 | ..... | ..... | 148 30 |
| 36 | 60 00 | 79 40 | ..... | ..... | 139 40 |
| 37 | 67 50 | 158 80 | ..... | ..... | 226 30 |
| 37 | Volada 27 75 | ..... | ..... | ..... | 27 75 |
| 38 | 84 75 | 98 50 | ..... | ..... | 183 25 |
| 39 | 76 75 | 96 97 | 2 50 | ..... | 176 24 |
| 40 | 78 50 | 69 10 | 3 50 | ..... | 151 10 |
| 41 | 80 75 | 36 90 | 2 50 | ..... | 120 15 |
| 42 | 78 50 | 44 50 | 2 50 | ..... | 125 50 |
| 43 | 66 75 | 32 55 | 15 00 | ..... | 114 30 |
| 44 | 78 00 | 37 35 | 2 50 | ..... | 117 85 |
| 45 | 84 25 | 48 30 | 2 50 | ..... | 135 05 |
| 46 | 85 75 | 58 40 | 2 50 | ..... | 146 65 |
| 47 | 94 75 | 61 05 | 2 50 | ..... | 158 30 |
| 48 | 92 50 | 91 45 | 2 50 | ..... | 186 45 |
| 49 | 96 75 | 104 65 | 3 00 | ..... | 204 40 |
| 50 | 94 75 | 109 58 | 2 50 | ..... | 206 83 |
| 51 | 94 75 | 96 00 | 2 50 | ..... | 193 25 |
| 52 | 98 75 | 95 10 | 3 50 | ..... | 197 35 |
| Total | ₡ 3143 10 | ₡ 2954 71 | ₡ 52 50 | | ₡ 6150 31 |

| Personal | Proveedores | Leña | Carbón | PLANTA ELÉCTRICA | Totales |
|----------|-------------|---------|-----------|------------------|-----------|
| ₡ 55 50 | ₡ 99 50 | ₡ 17 75 | ₡ ..... | ..... | ₡ 172 75 |
| 15 00 | 59 10 | ..... | ..... | ..... | 74 10 |
| 30 50 | 39 40 | ..... | ..... | ..... | 69 90 |
| 25 50 | ..... | ..... | ..... | ..... | 25 50 |
| 19 50 | 10 80 | ..... | ..... | ..... | 30 30 |
| 15 00 | 46 02 | ..... | ..... | ..... | 61 02 |
| 24 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | 24 00 |
| 9 50 | 55 47 | ..... | 100 00 | ..... | 164 97 |
| 13 25 | 82 75 | ..... | 100 00 | ..... | 196 00 |
| 28 50 | ..... | ..... | 100 00 | ..... | 128 50 |
| 41 25 | 4 25 | ..... | 100 00 | ..... | 145 50 |
| 20 00 | 73 98 | ..... | 100 00 | ..... | 193 98 |
| 14 50 | 71 35 | ..... | 100 00 | ..... | 185 85 |
| 43 50 | 89 80 | 19 00 | 100 00 | ..... | 252 30 |
| 28 50 | 45 70 | ..... | 100 00 | ..... | 174 20 |
| 20 45 | 52 90 | ..... | 152 00 | ..... | 225 35 |
| 24 50 | 212 50 | ..... | ..... | ..... | 237 00 |
| 28 50 | 21 05 | ..... | 202 22 | ..... | 251 77 |
| 35 00 | 51 75 | ..... | ..... | ..... | 86 75 |
| 21 00 | 59 35 | ..... | ..... | ..... | 80 35 |
| 21 50 | 57 90 | ..... | ..... | ..... | 79 40 |
| 25 00 | 190 85 | ..... | ..... | ..... | 215 85 |
| ..... | 30 00 | ..... | ..... | ..... | 30 00 |
| ..... | 24 00 | ..... | ..... | ..... | 24 00 |
| ..... | 30 00 | ..... | ..... | ..... | 30 00 |
| ..... | 75 00 | ..... | ..... | ..... | 75 00 |
| ..... | 52 50 | ..... | ..... | ..... | 52 50 |
| ₡ 559 95 | ₡ 1435 92 | ₡ 36 75 | ₡ 1154 22 | ..... | ₡ 3186 84 |

El Administrador T. N.,
FERNANDO MAYORAL

Museo Nacional

22 de marzo de 1911.

Señor Subsecretario de Fomento encargado del Despacho

S. D.

Señor:

Cumplo con el deber de informar á V. sobre los trabajos ejecutados por el Museo Nacional y el Observatorio Meteorológico, durante el año de 1910.

En algunos departamentos, los estudios han recibido el valioso concurso gratuito de sociedades extranjeras, y aun de particulares, por lo cual damos á estas contribuciones científicas especial preferencia. El Profesor don J. Fidel Tristán hace referencia á estas labores de naturalistas, que en un ramo ú otro se han interesado por el progreso científico de Costa Rica, como podrá verse por su informe.

San José, 20 de mayo de 1911.

Señor Director del Museo Nacional

S. D.

Tengo el agrado de informar á V. acerca de los trabajos realizados por el Departamento de Entomología durante el año 1910. Tanto los estudios entomológicos como los de los demás invertebrados, crustáceos, miriápodos, etc., han sido limitados por no disponer del tiempo necesario ni contar con los recursos suficientes para excursiones y demás gastos de recolección.

A continuación encontrará V. un resumen de los estudios publicados durante el año ya con material colectado por mí ó por otros naturalistas.

* * *

El Dr. Philip P. Calvert, distinguido profesor de Zoología de la Universidad de Pennsylvania fué nuestro huésped, desde el 1º de mayo de 1909 hasta el 6 de mayo, 1910. Durante la mayor parte de ese tiempo vivió en Cartago donde, en compañía de su ilustrada señora, Amelia S. Calvert, continuó sus pacientes investigaciones sobre los *Odonata* (libélulas), dedicando atención preferente al estudio de las larvas. Me tocó en suerte acompañar al Dr. Calvert en muchas de sus excursiones en los alrededores de Cartago y San José y de facilitarle todos los medios que estuvieron á mi alcance para el mejor éxito de sus labores.

En febrero 1910 recorrimos una gran parte del Guanacaste, colectando por primera vez los *Odonata* de aquella región. De Liberia fuimos á la hacienda «Guachepelín» y visitamos los «Hornillos» situados al pie de las colinas que forman el elevado volcán de la Vieja poco conocido todavía.

Con motivo del terremoto del 4 de mayo, partió el Dr. Calvert para los Estados Unidos, habiendo podido salvar gran parte de su valioso material.

Hasta la fecha ha publicado los siguientes estudios:

1.—*The first Central America Corduline.*

Entomological News Vol XX. N° 10.

Estudio hecho en Cartago en Oct. 1910. Se trata de una especie del Gen: *Neocordulia*, nueva para la ciencia. Las otras especies de dicho género «son del Brasil» y no se han encontrado en el territorio comprendido entre aquel país y Costa Rica.

Se describe la especie *Neocordulia longipollex* (macho), colectada en Guápiles por John Barnes.

2.—*Zoological Rescarches in Costa Rica.*

Old Penn. Vol IX N° 6. Nov. 1910.

Resumen de sus excursiones y estudios en Costa Rica con varias notas interesantes sobre la distribución de las libélulas y modo de vivir de las larvas (*Mecisto gaster modestus*),

3.—*The larva of Cora.*

Entomological News—Vol XXII. N° 2.

Estudio original sobre las larvas del Gen. *Cora*.

El material colectado por el Dr. Calvert es muy extenso y en tan expertas manos dará un gran número de novedades, muy especialmente en el estudio de las larvas.

* * *

Los *Isópodos* terrestres han sido estudiados muy cuidadosamente por la señorita Harriet Richardson, del Museo Nacional de los Estados Unidos. En octubre de 1910 publicó un estudio con la descripción de un género nuevo:

«*Terrestrial Isopods collected in Costa Rica by J. F. Tristán, with descriptions of a New Genus and species*».

Proc. U. S. Nat. Mus. Vol 39. Pages 93, 95.

COXOPODIAS.—Gen. nov.

1.—*Coxopodias tristani*, sp. nov.—Doce ejemplares.—Camino entre Juan Viñas y Reventazón. Turrialba.

Especies conocidas:

2.—*Philoscia muscorum* (Scopoli). — Camino entre Juan Viñas y Reventazón. Esta especie se ha encontrado en Dinamarca, Alemania, Francia, España y otros lugares del viejo mundo.

3.—*Metoponorthus pruinosus* (Brandt). Turrubales.

La señorita Richardson estudia actualmente varias otras especies colectadas especialmente en las Bromeliáceas epífitas. El grupo de los *Isópodos*, es muy numeroso; por ahora se conocen en Costa Rica las tres especies apuntadas y la especie *Ligyda baudiniana* (Milne Edwards), colectada en la costa del Pacífico.

* * *

El conocimiento de nuestras mariposas se ha ensanchado considerablemente gracias á las grandes colecciones hechas por los señores W. Schaus y J. Barnes, naturalistas bien conocidos, en varias partes del país, desde los lugares más elevados hasta las playas de los dos océanos.

El señor Schaus ha publicado ya una serie (I.—IV.—Enero 1911) de estudios en *Annals and Magazine of Natural History*.—Ser 8 Vol VI y VII—que comprenden una larga lista de especies nuevas para la ciencia.

El gran número de especies nuevas (*Heterocera*) descritas por Mr. Schaus, dan clara idea de lo poco que se había hecho, á pesar de los esfuerzos de otros colectores, Rogers Van Patten y de las colecciones formadas en el Museo por el Prof. Biolley y el que suscribe.

* * *

En el Museo de Torino y en Portici (Italia), se estudian actualmente varios envíos, que serán objeto de nuevas publicaciones.

Pláceme, señor Director, dar las anteriores notas que pueden servir de guía, á la persona que más tarde continúe seriamente con el estudio de nuestros invertebrados. El De-

partamento de Entomología está llamado un día ú otro á prestar grandes servicios á la Agricultura nacional y por eso sería de provecho continuar las investigaciones en mayor escala.

Del Sr. Director muy att^o s.,

J. FID. TRISTÁN

Por lo demás, el Departamento de Entomología se ha conservado en buen orden, teniendo el taxidermista don Adán Lizano el recargo de limpiar las colecciones, mientras no tengamos un especialista que, con el carácter de empleado permanente y retribuido, pueda ensanchar las colecciones y dedicarse por entero á las investigaciones biológicas en este ramo, importantísimo por los servicios que presta á la agricultura, estudiando los parásitos animales de las plantas y la manera de destruirlos, cuando son perjudiciales.

En todos los ramos de las Ciencias Naturales se procura el aprovechamiento de los conocimientos adquiridos para mejora, las condiciones agrícolas é industriales, y la Entomología aplicada sería de gran interés en Costa Rica, donde la abundancia de insectos causa el destrozo de las maderas de construcción y el aniquilamiento de los cultivos. Los esfuerzos del Profesor Tristán en el ramo de los invertebrados merecen toda nuestra gratitud; pero sus ocupaciones como Director del Colegio Superior de Señoritas no le dejan otro tiempo disponible que el de las vacaciones, que aprovecha con verdadero interés por el ensanche de los conocimientos científicos.

El Profesor don José Rojas Sequeira, se ha ocupado, por su cuenta, en hacer acuarelas de insectos, destinadas al servicio de la enseñanza, así como también algunos grupos de mamíferos, también para el servicio de las escuelas públicas.

Durante el período á que nos referimos, estuvo entre nosotros la señorita Adela Breton del Instituto Real Antropológico de Londres, ocupada en preparar acuarelas de las piezas de cerámica indígena más importantes que posee este Museo Nacional. La señorita Bretón venía del Congreso Científico de la Argentina y regresó á Inglaterra muy satisfecha de su visita á esta capital, por la preciosidad de nuestras antigüedades, á las cuales dedicó algunas semanas de estudio laborioso y constante.

De igual manera procuramos atender, siempre que el caso se presenta, á todos los que desean hacer investigaciones especiales, en diversos ramos.

En agosto de 1910 se publicó en los Anales del Carnegie Museum un libro voluminoso titulado «An Annotated list of the Birds of Costa Rica, including Cocos Island» «By M. A. Carriker, Jr.», estudio laborioso sobre las aves de este país, y que son el resultado de las exploraciones del Profesor Carriker en Costa Rica.

También publicó el *Field Museum of Natural History* de Chicago, el catálogo de una colección de pájaros de Costa Rica, hecha por el malogrado naturalista John F. Ferry, que estuvo colectando igualmente en este país, y á quien procuramos auxiliar en alguna forma para el mejor éxito de sus investigaciones.

En los últimos meses hemos remitido al Dr. Wm. H. Dall, de Wáshington muestras de conchas marinas, para su determinación científica, trabajo que el Dr. Dall hace con la mejor buena voluntad.

La conservación de las colecciones se atiende siempre con el mismo cuidado que en años anteriores: la Biblioteca á cargo de la señorita Inés Zavaleta se ha aumentado considerablemente, y se comenzó el trabajo de extractos en papeletas, para formar un índice de materias. Doña Luisa v. de Flores ha continuado la reparación de antigüedades y el dibujo de las piezas en el catálogo de registro respectivo. Don Adán Lizano, taxidermista, continuó su labor durante el año, como de costumbre, con puntualidad y constancia profesionales; al terminar el año se le concedió permiso para ausentarse hasta por seis meses, para acompañar una comisión americana que trabaja actualmente en Panamá. Don Adolfo Tonduz trabajó durante algunos meses como botánico, atendiendo la correspondencia del Departamento, el arreglo del Herbario, y de las muestras de semillas, haciendo al propio tiempo los envíos consiguientes al estudio de muestras de plantas útiles desde el punto de vista industrial ó agrícola. Y finalmente, el Observatorio á cargo de don Pablo Biolley C., mantiene el servicio meteorológico, publicando en *La Gaceta Oficial* las observaciones diarias, con regularidad. El servicio de la hora solar continúa á cargo de don Pedro Nolasco Gutiérrez, como en años anteriores.

Ultimamente se dispuso trasladar la Escuela de Cocina al Colegio Superior de Señoritas, lo que nos deja un local libre para instalar en él, con amplitud la Sección de Geología y materias útiles del suelo.

El número de visitantes aumenta cada vez, por la mayor afluencia de extranjeros, especialmente americanos y por el interés cada día mayor de los maestros de escuela, que con sus clases visitan el Museo en las mañanas.

Entre los objetos importantes obsequiados al Museo en el año á que nos referimos figuran una cabeza humana, preparada por los indios sudamericanos, que se compone de la piel y cabello de la cabeza, reducida en tamaño, presentada por Mr. John M. Keith, y una banca antigua regalada por la familia Gallardo.

Como publicaciones de canje, se han enviado á las sociedades correspondientes de Museo, los Boletines de Agricultura, nuestro informe sobre el terremoto del 4 de mayo, y se continuará con el envío de los Boletines de Fomento. Estas publicaciones tienen buena

aceptación, por su carácter científico y aseguran la continuación de los canjes, que tanto enriquecen la biblioteca del Museo y de la Sociedad de Agricultura.

* * *

Con motivo del terremoto del 4 de mayo y los sacudimientos anteriores, la actividad del Observatorio tuvo que ser muy grande á partir del 13 de abril, fecha en que se iniciaron los sacudimientos, como puede verse por los datos publicados en *La Gaceta Oficial* y en los diarios de esta ciudad.

Personalmente recorrimos diversos lugares, en busca de observaciones directas, en Desamparados, Patarrá, San Miguel, El Tablazo, San Juan de Tobosi, San Pedro, Sabani-lla, Guadalupe, Cartago, Paraíso, Ujarraz, Tierra Blanca, Coris, etc., en compañía, á veces, de los señores Alberto Rudín, Emel Jiménez, Santiago Fernández, Guillermo Zeledón y otros. Con el señor Tristán visitamos el viejo cráter del Reventado, y con el Profesor y Geólogo del Instituto Tecnológico de Boston, Mr. T. A. Jaggar, recorrimos los volcanes de Irazú y Poás. Como resultado final, se publicó un informe sobre los efectos del terremoto, con las indicaciones suministradas por más de doscientas personas de todas las regiones del país. Este informe circuló profusamente en todo el país y se hizo llegar á los principales centros científicos europeos y americanos.

Durante ese tiempo vino á Costa Rica el señor Ingeniero de construcciones en Jamaica Mr. A. E. Herschel, quien publicó en junio un informe, que tuvimos el placer de traducir para su reimpresión en este país, como en efecto se hizo, por la Secretaría de Fomento.

Terminados esos trabajos, que reclamaron atención inmediata, reanudamos nuestras investigaciones de Ciencias Naturales, encaminadas esta vez á la geología y paleontología, estudios rezagados entre nosotros, si se comparan con los progresos alcanzados en Zoología y Botánica. Se recogieron muestras en Patarrá, el Tablazo, el Brasil, Turrúcares y túnel de Carballo y se mandaron á determinar unas á Turín, otras á México y la mayor parte á Washington, donde los geólogos Dr. Parona, Ingeniero Aguilera y Dr. Wm. H. Dall, respectivamente, han correspondido afectuosamente nuestra solicitud.

Con motivo de la lluvia de cenizas lanzadas por el volcán de Poás, el 25 de enero, esa Secretaría de Estado se sirvió comisionarme, en unión de los señores Dr. Michaud, don Juan y don Alberso Rudín, para visitar dicho volcán, y después de nuestra exploración se publicó un informe especial en *La Gaceta*, luego en *La Educación* de Heredia y más tarde en el libro del Licenciado don Cleto González Víquez. De las piedras lanzadas por el Poás, á que el informe se refiere, traje una que pesa treinta kilos y que fué determinada como *Andesita anfibólica*; otra esponjosa y liviana, es *Lava basáltica*; la ceniza es *Ceniza volcánica de pómez*.

Refiriéndome á las muestras de fósiles recogidas y determinadas por los naturalistas antes indicados, se publicó un artículo en el Boletín de Fomento, titulado: «Comprobaciones geológicas» en que se fijan las primeras bases para el estudio de las rocas sedimentarias de la vertiente del Pacífico, en este país. Por las primeras muestras determinadas se han reconocido los períodos: Oligoceno, Mioceno y Plioceno, de la era terciaria. La *Tellina dariena*, Conr., por ejemplo, pertenece al Oligoceno, así como la *Arca (Scapharca) actinophora*, Dall., y la *Clementia darienæ*, Conr.

Bajo el número 95 de las muestras enviadas á Washington para su determinación, se halla una roca amarillenta de las peñas de Caldera, en que aperecen graciosos dibujos, semejando selaginallas, producidos por el óxido de manganeso, al ser arrastrado por el agua que se infiltra por las rajaduras imperceptibles de las rocas. Un colector inexperto pudiera fácilmente tomar estos dibujos casuales por verdaderas impresiones vegetales, como lo indicamos en el artículo antes citado.

En el mes de diciembre tuve oportunidad de visitar la región de Golfo Dulce, donde recogí bastantes muestras de conchas marinas para su clasificación. Nuestra fauna concológica no se ha estudiado sistemáticamente, pues las colecciones recogidas para nuestro Museo Nacional, en la bahía de Salinas, en el Golfo de Nicoya, y en otros lugares de la costa del Pacífico, han permanecido en parte sin clasificarse, y en su totalidad sin publicar, si exceptuamos estudios generales sobre la fauna tropical, que comprende todo Centro América. El único trabajo publicado, en especial sobre esta materia, es el de los «Moluscos de la Isla del Coco» por el malogrado Profesor don Pablo Biolley, é importantes trabajos sobre los moluscos terrestres, á que el Profesor Biolley dedicó particular atención.

En la mañana del 6 de diciembre, salimos de Puntarenas, acompañando á don José Antonio Lara, en una gasolina pequeña, de siete metros de largo y metro y medio de ancho, con un piloto, un maquinista y un timonel, por toda tripulación. Por la noche permanecemos anclados en los Quepos; al día siguiente fuimos igualmente á pernoctar anclados en Las Agujitas, y á las 8 p. m. del día 8 llegamos á Golfo Dulce, sin haber usado las velas en todo el trayecto. En el Golfo, hicimos pequeñas excursiones por la costa y á través del Golfo, que serán objeto de un informe especial, para reseñar las riquezas naturales de esa importante región de nuestro país. El domingo 11 emprendimos el viaje de regreso, con paradas en Las Agujitas y en los Quepos, para llegar á Puntarenas á las 8 p. m. del día 13.

Las conchas más comunes que se observan en las playas de Golfo Dulce, pertenecen á la especie conocida científicamente con el nombre de *Arca tuberculosa*, Hauley; además colecté: la *Cardium procerum*, Sowerby, *Dosinia dunkery* Phil.; la almeja común: *Donax asper*, Hauley; *Littorina pulchra*, Phil., *Mulinia pallida*, Gray, *Pitaria unicolor*, Sowerby, *Concibulum spinosum*, Sby. var. *aspinosa olivella volutella*, Lam. y otras muchas

cuyas determinaciones no he obtenido aún. Por medio del señor Jefe Político de Golfo Dulce, obtuve algunas muestras de carbón mineral, procedentes de los islotes, en el fondo del golfo y unas muestras de resinas, aplicables á la fabricación de barnices finos.

* * *

Para terminar este informe, acompaño la lista de corresponsales que envían publicaciones en canje, con regularidad, á saber:

CORRESPONSALES

- Real Academia delle Scienze Fische e Matematiche di Napoli, Italia.
Biblioteca del Pueblo.—Veracruz, México.
Biblioteca Nacional de Honduras, Tegucigalpa.
Museo Nacional del Salvador, San Salvador.
Muséum d'Histoire Naturelle —57, Rue Cuvier, París.
U. S. Departament of Agriculture.—Wáshington, D. C.
Smithsonian Institution.—Wáshington, D. C.
U. S. Geological Survey.—Wáshington, D. C.
Ufficio Centrale Meteorológico é Geodinamico.—Roma, Italia.
Hydrographic Office.—U. S. Navy.—Wáshington, D. C.
Société Géologique de Normandie.—Hotel de Ville.—Havre--(France).
Carnegie Institution of—Wáshington, D. C.
Observatorio del Ebro.—Tortosa, España.
Observatorio Meteorológico de Xalapa, México.
Boletín de Agricultura.—San Salvador.
Royal Botanic Garden.—Edimburgh, Escocia.
U. S. National Museum.—Wáshington, D. C.
Licdo. don Juan J. Rodríguez Luna.—Guatemala.
Doctor David J. Guzmán.—San Salvador.
Doctor Santiago I. Barberena.—San Salvador.
Ing^o Ricardo J. Echeverría.—Guatemala.
Museo Nacional de Nicaragua, Managua.
Instituto Geológico de México, D. F.—(6^a del Ciprés, 176).
Real Museo Geológico di Torino, Italia.
Real Universitá di Torino, Italia.
Museo Nacional de México, D. F.
Museo Nacional de Chile, Santiago.
Museo de Historia Natural.—Valparaíso, Chile.
Doctor José Ingegneros.—Penitenciaría Nacional—Buenos Aires, Argentina.
Museo de la Plata.—República Argentina.
El Monitor de Educación Común.—Rodríguez Peña, 953—Buenos Aires, Argentina.
Unión Ibero Americana.—Alcalá 65—Madrid.
Real Biblioteca de S. M.—Palacio, Madrid.
Field Museum of Natural History.—Chicago, Ill.
American Museum of Natural History.—Central Park,—New York.
International Bureau of the American Republics.—Wáshington, D. C.
Costa Rica Legation.—Wáshington, D. C.
Société d'Horticulture de Genève, Suiza.
Bureau of Education.—Wáshington, D. C.
Instituto Histórico e Geographico.—Parahyba do Norte,—Brasil.
American Philosophical Society.—104 South Fifth Street,—Philadelphia, Pa.
Seismological Society of America.—Stanford University,—California.
University of Kansas.—Lawrence, U. S. A.
«La Voz de España».—Trafalgar 17.—Madrid.
«The American Review».—Apartado 133 Bis.—México, D. F.
«El Agricultor Mexicano».—México, D. F.
Mr. A. L. Moreno.—56 & 58 Pine Street.—New York.
Ministerio de Fomento.—México, D. F.
Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de la Habana, Cuba—(Cuba 84 A.)
National Geographic Society.—Hubbard Memorial Hall.—Wáshington, D. C.
Asociación Rural del Uruguay.—Montevideo.
Cámara Agrícola de Tortosa, España.
Observatorio Meteorológico.—Santiago de Chile.
Estación Sismológica de Valparaíso, Chile.
Queensland Agricultural Journal.—Brisbane.
Estación Agronómica de Santiago de la Vega,—Cuba.
Foldrajzi Kozlemények.—Budapest, VIII, Sándor-uteza 8.
Universidad de Chile,—Santiago.
Real Sociedad Española de Historia Natural.—Paseo de Reco'tetos, 20, bajo —Madrid.
Geological Survey.—Ottawa,—Canadá.
Houston Museum and Scientific Society.—Houston,—Texas.—U. S. A.
Observatorio Meteorológico de Cartuja.—Granada.—(Apartado, 32).—España.

Società Geografica Italiana.—Vía del Plebiscito, 102.—Roma.
Dirección de Estadística.—La Plata.—Argentina.
Sociedad de Fomento Fabril.—(Casilla 44 D.)—Santiago de Chile.
Sociedad Rural de Córdoba.—(Constitución 255).—República Argentina.
Revista de la Universidad.—Tegucigalpa,—Honduras.
Sociedad Científica Argentina.—(Cevalos 269)—Buenos Aires.
Fran Kungl. Svenska.—Vetenskaps Akademien.—Stockolm, Suecia.
Real Universidad de Upsala,—Suecia.
Museo Nacional de Suecia,—Stockolm.
Real Universitá di Bologna,—Italia.
Real Academia de Ciencias y Artes.—Barcelona,—España.
Commission de Météorologie des Bouches-du-Rhône.—Préfecture (Rue Montaux).—
Marseille,—Francia.
Jardin Botanique de Groningue.—Países Bajos.
Secretaría de Agricultura do Estado de Sao Paulo.—Brasil.
Museo de Ciencias Naturales.—Calle de Alfonso XII.—74—Madrid.
Agri-Horticultural Society.—Madras,—India.
American Geographical Society.—15 West, 81 st. Str.—New York.
Musei Nationalis Hungarici.—Budapest.
Societatea Geográfica Romana.—Bucaresti,—Rumanía.
Alianza Científica Universal.—Durango,—México.
Instituto Internacional de Agricultura.—Roma,—Italia.
Manchester Geographical Society.—(16 St. Mary's Pars.)—Manchester,—Inglaterra.
Royal Botanic Gardens.—Kew.—Inglaterra.
Botanic Gardens.—Sydney.—New South Wales,—Australia.
Société Khédiviale de Géographie.—Le Caire,—Egipto.
Naturforschenden Gesellschaft Graubündens.—Berlin,—Alemania.
Süd-und Mittel.—Amerika.—Berlin Sw. 11.—Bernburger Str. 30.
Ministerio de Agricultura.—San Salvador.
Biblioteca Nacional.—San Salvador.
New York Academy of Sciences.—77 Str. & Central Park W.,—New York.
Bulletin Historique du Diocése de Lyon.—France.—(11 Place de Fourvière).
Sociedad Geográfica de Lima,—Perú,—(Altos de la Biblioteca).
Meteorological Service.—Toronto,—Canadá.
Verein der Geographen, Universität.—Wien,—Austria.
Observatoire Météorologique de (Chang-Hai) Zi-Ka-Wei,—China.
Museum of Comparative Zoologie.—Cambridge.—Mass.
Svenska Sällskapet for Antropologioch Geografi.—Stockholm,—Suecia.
Australiam Museum.—Sydney,—New Sout Wales.
Akademia Umiejetnosci W.—Krakowie,—Austria.
Department of Mines.—Ottawa,—Canadá.
Estación Agronómica.—Puerto Bertoni,—Paraguay.
Ministerio de Agricultura.—Buenos Aires,—Argentina.
Lloyd Library.—Cincinnati.—Ohio,—U. S. A.
Johns Hopkins University.—Baltimore, M. D.
Museu Paulista.—(Caiya do Correio, 9)—Sao Paulo,—Brasil.
Kon. Meteor. Observatorium.—Wetevreden,—Batavia.
Société de Géographie de Génève,—Suiza.
State University of Oklahoma.—Norman,—OKla.—U. S. A.
Naturhischen Gesellschaft.—Hannover,—Alemania.
«Perú To-Day».—(Pando N^o 751)—Lima,—Perú.
Berliner Anthropologische Gesellschaft.—Berlín,—Alemania.
Museo Real Etnográfico.—Munique,—Bavaria.

Hay, además, otras muchas publicaciones, recientemente recibidas, que serán objeto de una lista adicional, que se publicará oportunamente en el Boletín de Fomento. La correspondencia al canje de las instituciones que dejo enumeradas asegurará el incremento de la biblioteca científica, que por otros medios sería absolutamente imposible conseguir, por ser sus publicaciones ajenas al comercio mundial.

Con todo respeto soy del señor Subsecretario, su atento y seguro servidor,

ANASTASIO ALFARO

INFORME

de la Sociedad Nacional de Agricultura

Señor Subsecretario de Estado encargado del Despacho de Fomento

Pte.

Organizada sobre bases más sólidas y bajo los auspicios del Ministerio de Fomento, la Sociedad Nacional de Agricultura regida por nuevos estatutos que hacen de dicha institución un centro llamado á contribuir eficazmente en el desarrollo de nuestra insipiente agricultura, debido á que su nueva organización descansa bajo un régimen práctico mediante el cual las resoluciones tomadas no por la Directiva como era costumbre anteriormente, más por la iniciativa particular de sus socios, quienes todos unánimemente tienen vos y voto, ha contribuido indirectamente, dictando resoluciones en su mayor parte secundadas y llevadas á la práctica por el Ministerio de Fomento.

Las labores ejecutadas por la Sociedad durante el año de 1910 no pudieron extenderse tanto como deseábamos, en virtud de que la organización del Departamento de Agricultura se postergó para el 1º de enero de 1911. Sin embargo, durante el año á que se refiere el presente informe, la Sociedad, aunque dejó de tener reuniones durante los meses de enero, febrero y marzo por motivos ajenos á nuestra voluntad, se reanudaron con todo calor los trabajos á partir del 4 de abril de 1910; celebrando la Sociedad 4 asambleas generales que trataron de su reorganización, y las sesiones ordinarias de consejo en que dispone de todo lo relativo de la administración interior de la Sociedad y de sus Campos de Ensayos y nombramientos de nuevos socios.

En las sesiones de consejo la Sociedad ha procurado atender las múltiples indicaciones que se le hacen unas veces en solicitud de semillas, y otras sobre la presencia de pestes, tanto en los animales como en las plantas en general; las resoluciones formadas por el consejo al recomendar tal ó cual medida, han dado resultados satisfactorios.

Con frecuencia se han recibido comunicaciones del exterior en solicitud de semillas, de datos especiales sobre la agricultura del país, aclimatación de pastos exóticos, organización de esta Sociedad de Agricultura, demanda de sus publicaciones y otros datos especiales que contribuyen á dar á conocer á Costa Rica en el exterior y á mantener las buenas relaciones establecidas con sociedades agrícolas de igual naturaleza.

Como órgano de publicidad la Sociedad mantuvo su Boletín de Agricultura hasta tanto que se organizó la publicación del Boletín de Fomento; en ese Boletín de Agricultura pueden verse los esfuerzos hechos por recoger todos los datos concernientes al mejoramiento de los cultivos nacionales, á la implantación de fuentes nuevas de riqueza, ya en el cultivo de pastos nuevos, á la importación de razas de animales que mejoren las condiciones del país. Este Boletín se envió á todos los miembros de la Sociedad y á más de trescientas sociedades extranjeras como canjes á las publicaciones agrícolas y á otras de diversas índoles, con lo cual se enriquecen las Bibliotecas de la Sociedad, del Museo Nacional y del Observatorio Meteorológico. Con frecuencia hemos recibido solicitudes para el Boletín de Agricultura, lo que prueba que sus artículos son leídos con interés, tanto en el país como en el exterior.

Al terminarse el año de 1909 se verificó en el Campo de Ensayos de Guadalupe la segunda feria ganadera, con resultados superiores á la anterior, tanto en el número de animales exhibidos como en el mayor concurso de exhibidores. La exhibición de aves de corral en la feria indicada, contribuyó seguramente á dar un atractivo nuevo á esta serie de exposiciones y á contribuir eficazmente al interés que por la cría de gallinas se ha despertado últimamente; con este motivo, la solicitud de huevos de las gallinas importadas por la Sociedad "Orpington", blancas y negras, "Plymotkrock" y "Minorcas" ha sido tan grande, que más de ciento cincuenta personas se han beneficiado con la importación de esas aves, estableciendo razas nuevas, puras y mejorando la condición de las gallinas criollas. El resultado práctico de este mejoramiento ha podido palpase en la última feria con la exhibición de muchos lotes de gallinas de razas puras, que son el resultado de lo expuesto. Esta experiencia obtenida con las gallinas, debe servirle de estímulo á los ganaderos para la importación de razas finas que mejoren las condiciones de sus tratos. A pesar de las dificultades con que se tropieza en este país para la aclimatación de las razas puras de ganado, debe tenerse en cuenta que la adquisición de algunas crías constituye una nueva fuente de riqueza, porque esos animales nacidos en el país bajo sus condiciones climáticas especiales, ya resultan inmunes como las razas ordinarias que poseemos y con condiciones muy superiores á la producción de leche, grasa, carne y trabajo, que es el fin perseguido por los ganaderos. Con este objeto, la Sociedad tuvo en servicio gratuito durante todo el año en Guadalupe un toro Guernsey importado, que ha dejado un número considerable de crías, muchas de ellas tan buenas que han merecido medalla de oro en la última exposición y que pronto podrán palpase los benéficos resultados de sus crías, transmitiendo en ellas las virtudes individuales de su casta.

Debido á la sabia disposición del Congreso que destinó la mitad de los fondos que correspondían á la Sociedad Nacional de Agricultura al pago de trasportes de animales finos importados para cría, de Europa y Estados Unidos, nuestros ganaderos han podido mejorar ventajosamente las condiciones de sus animales sin otro costo que el valor original de los animales que piden. Para dar una idea de lo que esta medida implica, debe tenerse en cuenta que los gastos de transporte en muchos casos duplica el valor del animal una vez importado al país. Piensa la Sociedad, apoyando la opinión de los ganaderos en general, que los beneficios de esta benefactora ley deberán extenderse por lo menos á dos años más en atención á que las condiciones pecuniarias de los ganaderos no les permite hacer sus importaciones en un plazo tan reducido; por otra parte, para evitar la pronta degeneración, conviene hacer importaciones periódicas de nuevos sementales, á fin de sostener los caracteres peculiares de dichas razas. Insiste la Sociedad en la conveniencia de prorrogar esta disposición, tanto por los motivos que dejamos apuntados como porque la im-

plantación de prácticas nuevas, por muy buenas que ellas sean, necesitan de la práctica de muchos años para que el pueblo vea por sus propios ojos los beneficios que la ley se propone, pues las medidas puramente transitorias parecen beneficiar tan sólo á los individuos que están preparados para recibirlas, y seguramente ésta no ha sido la intención del Congreso. Haciéndonos eco de la opinión manifiesta de los ganaderos, creemos de oportunidad que al prorrogar la ley se amplíen sus beneficios, haciéndolos extensivos también á la importación del ganado caballar, pues la cría de caballos es completamente de los tratos para el cuidado de ellos y aun para los cultivos con máquinas, como se hacen en otras partes; todo esto sin contar con que en todo tiempo habrán de usarse animales finos para el tiro de carruajes, para silla, de carrera y para las labores agrícolas y comerciales.

•••

Con el objeto de ensanchar los cultivos y las experiencias en el Campo de Ensayos de Guadalupe, se dispuso ensanchar el área de su terreno haciendo nuevas compras, como en efecto se hizo, adquiriendo contiguos á él siete mil seiscientos sesenta y cuatro metros cuadrados por la suma de ₡ 1,400.00. Las experiencias se han reducido en su mayor parte al cultivo de pastos con el doble objeto de utilizarlos para el mantenimiento de los animales que conserva la Sociedad en aquel Campo de Ensayos y de los que concurren á las ferias ganaderas.

El estudio especial de cada uno de los ensayos en sus detalles son motivos que se tratan en estudios particulares en el Boletín de Agricultura y actualmente en el de Fomento.

Los ensayos de cultivos practicados en los Campos de Ensayos de Guadalupe y Orotina no tuvieron una gran extensión ni variedad durante el año á que nos referimos, debido á que desde un principio se pensó en la organización del Departamento de Agricultura que bajo la dirección del Ministro de Fomento debía darle un nuevo impulso á todos los trabajos de esta índole.

Para terminar este informe nos es grato manifestar al señor Subsecretario de Fomento que la Sociedad ha hecho todo lo posible en bien de la Agricultura y ganadería nacionales y que se halla animada de los mejores deseos para secundar los esfuerzos del Departamento de Agricultura y de los agricultores del país en general.

FEDERICO PERALTA,

Presidente

A. ALFARO,

Srio.

San José, 10 de abril de 1911

MOVIMIENTO DE FONDOS

de la Sociedad Nacional de Agricultura, del 1º de enero al 31 de diciembre de 1910

| ENTRADAS | | SALIDAS | |
|-----------------------------------|------------|------------------------------|------------|
| Saldo en caja enero 1º..... | ₡ 39 75 | Ganado vacuno..... | ₡ 300 00 |
| Ganado vacuno..... | 75 00 | Campo de Exp. Orotina..... | 938 30 |
| Máquinas..... | 475 00 | — — — Guadalupe | 3165 44 |
| Campo de Exp. Orotina..... | 264 75 | Boletín..... | 2953 83 |
| — — — Guadalupe..... | 84 80 | Intereses y descuentos..... | 30 00 |
| Boletín..... | 84 00 | Cuentas corrientes..... | 10 49 |
| Intereses y descuentos..... | 43 55 | Gastos generales..... | 2896 95 |
| Cuotas | 189 00 | Aves de corral..... | 457 51 |
| Supremo Gobierno..... | 9900 00 | Semillas..... | 28 95 |
| Semillas | 2967 85 | Feria Agrícola..... | 719 05 |
| Feria Agrícola (sobrante)..... | 45 00 | Juan Knohr hijos..... | 2595 15 |
| Bennett, Rojas y Fernández..... | 10556 17 | Bennett, Rojas & Fernández.. | 10610 15 |
| Producto cría gallinas..... | 100 00 | Balance..... | 119 05 |
| | ₡ 24824 87 | | |
| Saldo en caja enero 1º de 1911 .. | ₡ 119 05 | | ₡ 24824 87 |

San José, 30 de abril de 1911

MIGUEL GUARDIA,
Contador

BALANCE GENERAL

de la Sociedad Nacional de Agricultura, en 31 de diciembre de 1910

| ACTIVO | | PASIVO | |
|-------------------------------------|------------|------------------|------------|
| 1 Hacienda La Colonia Cta. Cap..... | ₡ 16945 00 | 22 Capital | ₡ 74436 11 |
| 2 Materiales..... | 427 00 | | |
| 3 Ganado vacuno..... | 1025 00 | | |
| 4 Ganado caballar..... | 60 00 | | |
| 6 Ganado cabrío..... | 121 00 | | |
| 7 Máquinas..... | 1206 60 | | |
| 8 Mobiliario..... | 922 20 | | |
| 9 Herramientas y útiles..... | 104 00 | | |
| 10 Aperos de labranza..... | 364 50 | | |
| 11 Hacda. Guadalupe Cta. Cap..... | 7808 00 | | |
| 14 Biblioteca | 302 50 | | |
| 54 Banco de C. R..... | 5 06 | | |
| 68 Cuentas corrientes | 1379 49 | | |
| 71 Caja | 119 05 | | |
| 79 Aves de corral..... | 727 94 | | |
| 80 Supremo Gobierno..... | 42841 64 | | |
| 90 Bennett, Rojas & Fernández | 77 13 | | |
| | ₡ 74436 11 | | ₡ 74436 11 |

San José, 30 de abril de 1911

MIGUEL GUARDIA,
Contador

Northern Railway Company,—San José, 10 de abril de 1911.

Señor Subsecretario de Estado
encargado del Despacho de Fomento

S. D.

Señor:

Tengo el honor de someter á V. el informe de las operaciones y trabajos efectuados por la Costa Rica Railway Company Ltd., durante el año de 1910, conforme á lo dispuesto en su atenta circular nº 16 de 15 de marzo pasado.

Vía

El total de millas de línea en explotación que comprende la vía principal, ramales y desvíos, al terminar el año, era de 217044 que incluye las siguientes construcciones.

| | | |
|--|-------|--------|
| Desvío en Limón, para el Supremo Gobierno..... | 0.058 | Millas |
| — — La Argentina..... | 0.037 | — |
| — — Parismina..... | 0.187 | — |
| — — San Jacinto..... | 0.058 | — |
| — — Freehold..... | 0.208 | — |
| — — Fourth Cliff..... | 0.170 | — |
| — — La Florencia..... | 0.049 | — |
| — — Montealegre..... | 0.100 | — |
| Totales..... | 0.867 | Millas |

Renovación de rieles y traviesas

| Rieles | 60 lbs. | 50 lbs. | 40 lbs. | 35 lbs. | Total |
|---------------|---------|---------|---------|---------|-------|
| Nuevos | 3262 | 61 | ..... | ..... | 3323 |
| Usados | 1784 | 946 | 149 | 6 | 2885 |
| Totales | 5046 | 1007 | 149 | 6 | 6208 |

| Traviesas | Acero | Creosota | Del país | Puentes | Desvíos | Total |
|-----------------|-------|----------|----------|---------|---------|-------|
| Nuevos..... | 1138 | 42139 | 147 | 2230 | 580 | 46234 |
| Usados..... | 7514 | ..... | ..... | ..... | ..... | 7515 |
| Total | 8652 | 43139 | 147 | 2230 | 580 | 53749 |

Balasto y arreglo de vías

La vía en la milla 3½ fué alzada, con un promedio de cuatro pies, en una distancia de 900 pies, para que quedara sobre el nivel del agua en dicho lugar.

La vía fué balastada, nivelada y arreglada entre la milla 16½ y el puente de Chamier; entre Matina y milla 24, y entre las millas 25 y 27. Para este servicio se utilizaron 543 carros de balasto.

El desvío de Pacuare fué balastado, nivelado y arreglado, usándose en dicho trabajo 469 carros de balasto.

En el ramal de Indiana se utilizaron 57 carros de balasto y 114 carros en el ramal de Cairo.

En la milla 26, la vía se levantó tres pies sobre el antiguo nivel. Al Oeste del puente de Madre de Dios, se levantó dos y medio pies.

Se concluyó la reducción de la gradiente á ambos lados del puente de Reventazón, Un total de 124741 pies de vía, fué balastado durante el año.

Se tendieron rieles nuevos de 60 libras por yarda, entre las millas 31.750 y 38.525. Lo mismo se hizo entre las millas 68.709 y 75.024 con rieles de 60 libras, usados; pero en buen estado.

Los rieles que estaban gastados en las curvas entre las millas 80½ y 83, fueron cambiados por rieles nuevos.

Rieles nuevos de 60 libras y traviesas creosotadas, fueron tendidos entre Cartago y Tres Ríos. La vía entre dichas estaciones fué balastada, nivelada y arreglada, usando 678 carros de balasto.

Plantillas de acero fueron colocadas sobre las traviezas en las curvas entre Cimarrones y La Junta.

Derrumbos y lavados

Los siguientes derrumbos ocurrieron durante el año:

- Enero 1º—En Piedra del Fuego y Milla 66¼.
 — 2—En la Milla 46¼.
 — 5—En Piedra del Fuego.
 — 7—En la Milla 57¼.
 — 8—En las Millas 52¼ y 58¾.
 — 9—En la Milla 49½.
 — 10—En las Millas 44½, 45½, 45¾, 46, 47, 48¾, 56, 57 y 67¾.
 — 11—En las Millas 50½, 51¾ y 57¼.
 — 12—En las Millas 59, 66¾ y 68¼.
 — 13—En las Millas 50½, 51¼, 66¼ y 71.
 — 15—En la Milla 58¾.
 — 16—En la Milla 58¾.
 — 17—En las Millas 45½, 46 y 59.
 — 19—En la Milla 44¾.
 — 20—En la Milla 53.
 — 22—En las Millas 45½, 45¾ y 46.
 — 23—En la Milla 44¾.
 — 25—En la Milla 44¾.
 — 27—En la Milla 45½.
 — 30—En las Millas 45½ y 47½.
- Febrero 5—En la Milla 45.
 — 6—En la Milla 44¾.
 — 9—En la Milla 44¾.
 — 10—En las Millas 44¾, 45½ y 46.
 — 13—En las Millas 44¾ y 46.
 — 14—En la Milla 46.
 — 15—En la Milla 46.
 — 20—En las Millas 44¾ y 46.
 — 23—En las Millas 44¾, 45½, 47½ y 52.
 — 24—En las Millas 41¼, 44¾ y 46.
 — 25—En las Millas 44¾ y 46.
 — 26—En las Millas 40½, 44¾, 45½ y 46.
 — 27—En las Millas 44¾ y 46.
 — 28—En la Milla 46.
- Marzo 27—En la Milla 44¾.
 — 30—En la Milla 46.
 — 31—En la Milla 46.
- Abril 2—En las Millas 45½ y 40.
 — 3—En las Millas 45½, 40 y 58½.
 — 7—En las Millas 68¾ y 59.
 — 8—En las Millas 45½ y 46.
 — 9—En la Milla 44¾.
 — 10—En la Milla 46.
 — 11—En la Milla 46.
 — 12—En la Milla 46.
 — 15—En la Milla 46.
 — 16—En la Milla 46.
 — 17—En las Millas 46 y 52.
 — 18—En las Millas 46, 50½ y 52.
 — 19—En la Milla 46.
 — 20—En la Milla 46.
 — 21—En la Milla 46.
 — 22—En la Milla 46.
 — 23—En la Milla 46.
 — 24—En las Millas 45½ y 46.
 — 25—En las Millas 44, 45½ y 46.
 — 26—En las Millas 46 y 46¼.

- Abril 27—En la Milla 46.
 — 28—En la Milla 46.
 Mayo 7—En las Millas $45\frac{1}{4}$ y $74\frac{1}{2}$.
 — 9—En la Milla $45\frac{1}{2}$.
 — 12—En las Millas $40\frac{1}{2}$, 44, $44\frac{3}{4}$, $45\frac{1}{2}$, 46 y $47\frac{1}{2}$.
 — 13—En las Millas 46, 52 y 56.
 — 14—En las Millas $44\frac{3}{4}$, 46 y 56.
 — 15—En las Millas $44\frac{3}{4}$ y 46.
 — 23—En las Millas 44, $44\frac{3}{4}$ y $75\frac{1}{2}$.
 — 24—En la Milla $45\frac{3}{4}$.
 — 25—En las Millas $44\frac{3}{4}$ y 46.
 Junio 3—En las Millas 41, $43\frac{1}{2}$, $43\frac{3}{4}$, 44, $44\frac{3}{4}$, $45\frac{1}{2}$ y 77.
 — 16—En la Milla $44\frac{3}{4}$.
 — 17—En la Milla 46.
 — 18—En la Milla 46.
 — 19—En la Milla 46.
 — 20—En la Milla $44\frac{3}{4}$ y 46.
 .. 21—En la Milla 46.
 .. 22—En la Milla 46.
 — 25—En la Milla $45\frac{1}{2}$.
 — 26—En la Milla 46.
 — 27—En la Milla 46.
 Julio 1^o—En las Millas $40\frac{1}{2}$ y 46.
 — 3—En las Millas $44\frac{3}{4}$, $45\frac{1}{2}$, 46 y 56.
 — 6—En las Millas 44, $44\frac{3}{4}$, $45\frac{1}{2}$, 46, $47\frac{1}{4}$ y $49\frac{1}{2}$.
 — 8—En las Millas $44\frac{3}{4}$ y $47\frac{1}{4}$.
 — 9—En las Millas 56 y 59.
 — 14—En la Milla 46.
 — 15—En la Milla 46.
 — 16—En la Milla $69\frac{3}{4}$.
 — 20—En la Milla $44\frac{3}{4}$.
 — 21—En la Milla 52.
 — 22—En las Millas $40\frac{1}{2}$, 46 y 52.
 — 25—En las Millas $45\frac{1}{2}$ y 46.
 — 26—En la Milla $69\frac{3}{4}$.
 — 18—En las Millas 44, $44\frac{3}{4}$, $45\frac{1}{2}$, $45\frac{3}{4}$, 46 y 56.
 — 29—En las Millas $44\frac{3}{4}$, $45\frac{1}{2}$, 46, $47\frac{1}{4}$ y 52.
 — 30—En la Milla 52.
 — 31—En la Milla 52.
 Agosto 1^o—En las Millas 55 y 52.
 — 2—En la Milla 52.
 — 3—En las Millas 46 y 52.
 — 4—En la Milla 52.
 — 12—En las Millas $44\frac{3}{4}$, $45\frac{1}{2}$, 46 y $47\frac{1}{4}$.
 — 16—En la Milla 52.
 — 22—En las Millas $76\frac{3}{4}$, $77\frac{3}{4}$ y 78.
 — 23—En la Milla 78.
 — 26—En la Milla $40\frac{1}{2}$.
 Setbre. 7—En la Milla $45\frac{3}{4}$.
 — 8—En la Milla $44\frac{3}{4}$ y 46.
 — 9—En las Millas $45\frac{3}{4}$ y 46.
 — 10—En la Milla 46.
 — 18—En la Milla $44\frac{3}{4}$.
 — 24—En la Milla $45\frac{1}{2}$.
 — 25—En la Milla 46.
 Octubre 5—En las Millas $41\frac{1}{4}$ y $45\frac{3}{4}$.
 — 11—En las Millas $93\frac{3}{4}$ y 94.
 — 22—En la Milla 59.
 — 23—En las Millas 46, $67\frac{1}{2}$ y 68.
 — 24—En la Milla 105.
 — 25—En la Milla $77\frac{3}{4}$.
 — 26—En la Milla 46.
 — 28—En las Millas $96\frac{1}{2}$, $97\frac{3}{4}$ y $98\frac{1}{2}$.
 — 29—En las Millas $45\frac{1}{2}$ y 46.
 — 31—En las Millas $45\frac{1}{2}$ y 46.
 Novbre. 1^o—En la Milla 56.
 — 3—En las Millas $45\frac{1}{2}$ y 46.
 — 5—En la Milla $49\frac{1}{4}$.
 — 7—En la Milla 46.
 — 8—En las Millas 44 y 56.
 — 12—En la Milla 45.
 — 13—En la Milla 45.

- Nobre. 14—En las Millas 45 y $69\frac{3}{4}$.
 — 19—En las Millas $96\frac{1}{2}$ y $98\frac{1}{4}$.
 — 20—En la Milla $35\frac{1}{4}$.
 — 21—En las Millas $39\frac{3}{4}$, $40\frac{1}{2}$, 41, $42\frac{1}{4}$, $43\frac{1}{2}$, 44, $44\frac{1}{4}$, $44\frac{3}{4}$, 45, 46 y $52\frac{1}{4}$.
- Dicbre. 6—En la Milla $40\frac{1}{4}$.
 — 8—En la Milla $45\frac{1}{2}$.
 — 9—En las Millas $44\frac{1}{4}$, $45\frac{3}{4}$ y 46.
 — 10—En las Millas $45\frac{1}{2}$, $45\frac{3}{4}$ y 46.
 — 11—En la Milla $45\frac{1}{2}$.
 — 12—En la Milla 56.
 — 15—En la Milla $45\frac{1}{2}$.
 — 17—En las Millas $45\frac{1}{2}$, 52, 56, 59, 68, 71 y 77.
 — 18—En a Milla 77.
 — 20—En la Milla $45\frac{1}{2}$.
 — 26—En la Milla $45\frac{1}{2}$.
 — 27—En la Milla $45\frac{1}{2}$.

Los lavados que ocurrieron, son los siguientes:

- Enero 3—En la Milla $44\frac{1}{4}$.
 — 10—En las Millas $41\frac{1}{4}$, $43\frac{3}{4}$, $44\frac{1}{4}$, 46 y $53\frac{3}{4}$.
 — 12—En la Milla $53\frac{1}{4}$.
 — 13—En las Millas $45\frac{3}{4}$ y 46.
 Junio 3—En la Milla $43\frac{3}{4}$.
 Julio 10—En la Milla $43\frac{3}{4}$.
 Agosto 11—En la Milla $45\frac{3}{4}$.
 — 12—En la Milla $45\frac{3}{4}$.
 — 12—En la Milla $45\frac{3}{4}$.
 Novbre. 13—En la Milla $69\frac{3}{4}$.
 — 20—En las Millas $26\frac{3}{4}$, 32 y 33.
 Dicbre. 15—En la Milla $44\frac{1}{2}$.

El relleno en la milla 46 se hundió el 25 de enero y el 11 de febrero.

Puentes—Obrat nuevas

Durante este periodo, se han construído los siguientes puentes nuevos.

- Dos tramos de 200 pies cju, sobre el río Matina, milla $21\frac{1}{4}$.
 Un tramo de 132 pies sobre el río Matina, milla $21\frac{1}{4}$.
 Seis tramos de 64'9" pies cju, sobre el río Matina, milla $21\frac{1}{4}$.
 Cuatro tramos de 57 pies cju, sobre el río Matina, Milla $21\frac{1}{4}$.
 Un tramo de 29 pies sobre el río Matina, milla $21\frac{1}{4}$.
 — — — 2162 pies sobre el río Madre de Dios, milla $28\frac{3}{4}$.
 — — — 216 pies sobre el río Cimarrones, milla $31\frac{3}{4}$.
 — — — 102 sobre el río Fish Creek, milla $40\frac{1}{2}$ L. V.
 — — — 73 pies sobre el río Porvenir n° 1, milla $42\frac{1}{2}$ L. V.
 — — — 102 pies sobre el río Porvenir n° 2, milla $42\frac{1}{2}$ L. V.
 — — — 43 pies sobre el hundimiento en la milla $46\frac{1}{4}$.

En la milla 26 se construyó un puente de pilotes creosotados de 250 pies de largo. De la misma clase fueron construídos en el ramal de Cairo.

Cilindros

En el puente de Matina, se colocaron dos pares de cilindros nuevos de acero, de 10 pies de diámetro, y un par de la misma clase en el puente de Parismina.

Alcantarillas nuevas

Durante este periodo se han construído las siguientes:

| | | |
|-----------------|------------------------------|-------------------|
| Una de acero de | 7 pies de largo, en la milla | $23\frac{1}{2}$. |
| — | 17 | $27\frac{3}{4}$. |
| — | 7 | $28\frac{1}{2}$. |
| — | 12 | $29\frac{3}{4}$. |
| — | 12 | $31\frac{3}{4}$. |
| — | 14 | 32. |
| — | 17 | $32\frac{1}{8}$. |
| — | 10 | $32\frac{5}{8}$. |
| — | 17 | $32\frac{3}{4}$. |
| — | 7 | 33. |
| — | 14 | $33\frac{3}{4}$. |
| — | 12 | $33\frac{7}{8}$. |
| — | 17 | 35. |
| — | 10 | $42\frac{3}{4}$. |

| | | | | | |
|-----------------|----|---|---|-----|--------------|
| Una de acero de | 17 | — | — | 39 | Línea Vieja. |
| — | 22 | — | — | 40 | — |
| — | 12 | — | — | 41 | — |
| — | 22 | — | — | 41½ | — |
| — | 22 | — | — | 43 | — |
| — | 22 | — | — | 43½ | — |
| — | 22 | — | — | 49¾ | — |
| — | 12 | — | — | 53¾ | — |

Una de concreto en el patio de la estación de Siquirres.

| | | |
|---|----------|------|
| — | la milla | 42¾. |
| — | — | 45½. |
| — | — | 45¾. |
| — | — | 58¼. |

Una de madera creosotada en la milla 43¾.

Bastiones

Nuevos bastiones se construyeron para los puentes de Venganza y Piedra del Fuego.

Muros de retención

Muros de retención fueron construídos en los puentes de Pacuare, Parismina y Fish Creek.

Reparaciones—Obras de albañilería

Se repararon los bastiones y muros de retención de 35 alcantarillas, en diferentes lugares de la línea.

Se arreglaron los bastiones de los puentes de Pacuarito, Little Reventazón, Fish Creek, Porvenir n° 1, Bonilla y Turrialba.

Puentes

Los siguientes puentes fueron raspados y pintados.

| | Pies largo | Milla | |
|---------------------------|------------|-------|-------|
| Moin..... | 387 | 4½ | |
| Madre de Dios..... | 162 | 28¾ | |
| Río Hondo..... | 54 | 30½ | |
| Cimorrónes | 216 | 31¼ | |
| Pacuare | 280 | 35½ | |
| Little Reventazón | 104 | 38¼ | |
| Reventazón | 400 | 38½ | |
| Pascua..... | 156 | 48¼ | |
| Bonilla | 150 | 49½ | |
| Torito .. | 192 | 56½ | |
| Las Lajas | 104 | 56¾ | |
| Guayabo..... | 105 | 57¼ | |
| Piedra del Fuego..... | 105 | 58½ | |
| Azul..... | 104 | 60¾ | |
| Aquiarrez | 156 | 61¼ | |
| Florencia | 210 | 64¾ | |
| Las Pavas..... | 210 | 66¼ | |
| San Juan | 280 | 67½ | |
| Birris | 632 | 77 | |
| Birrisito | 54 | 83¼ | |
| Pais | 210 | 84¼ | |
| Quebrada del Fierro | 124 | 93¾ | |
| Chigüite | 64 | 95½ | |
| Maria Aguilar | 64 | 98¼ | |
| Padre Hidalgo | 127 | 98½ | |
| Virilla | 179 | 105¼ | |
| Río Segundo ... | 75 | 112½ | |
| Ciruelas | 65 | 1.5 | |
| Porvenir n° 1 | 73 | 42¼ | L. V. |
| — — 2..... | 102 | 42½ | — |
| Parismina | 255 | 48½ | — |
| Guácimo | 158 | 51¼ | — |
| — | 105 | 51¼ | — |
| — | 155 | 51½ | — |

Además se han pintado 137 alcantarillas en diferentes lugares de la línea.

Se repararon los siguientes puentes:—Uno pequeño en la milla 13, San José Creek, el de la milla 20½, y los de pilotes creosotados en los ramales de Indiana y Lindo. Por haber cambiado de dirección el río Parismina, el puente se corrió cincuenta pies hacia el Oeste.

Los siguientes puentes provisionales fueron construídos durante este periodo:

Río Matina, un tramo de 132 pies y dos de 200 pies cju.

Madre de Dios, un tramo de 162 pies.

Cimarrones, un tramo de 216 pies.

Fish Creek, un tramo de 102 pies.

Porvenir n^o 1, un tramo de 73 pies.

También se arreglaron las alcantarillas en las millas 43½, 43¾, 45½ y 46.

Se colocaron nuevas traviesas creosotadas en los siguientes puentes:

Matina, Cimarrones, Madre de Dios, Bonilla, Guayabo, Piedra del Fuego, Quebrada Honda, y en las alcantarillas entre las millas 1 y 3½, y entre las millas 91¾ y 93½ y en las de lps millas 32½, 38¼, 40, 41¼, 31½, 48¼, 58¼, 59¾, 85¾, 87, 88½, 88¾, 89¾, 90½, 90¾ y 96.

Además, ha sido necesario desviar, regular y profundizar los cauces de los ríos Pa-cuarito, Siquirres, Fish Creek, Bonilla, Chiriquí, Guayabo, Las Lajas y la quebrada de la milla 40¾ de la Línea Vieja.

Edificios

Los siguientes edificios nuevos fueron construídos:

En San José Creek, casa para el encargado de la bomba.

En Estrada, estación nueva.

En Estrada, campamento para peones.

En Siquirres, edificio para empleados.

— — almacén para carros de gasolina.

— Freehold, casa para señales.

— La Junta, bodega para carga.

— Guácimo, bodega para carga.

— Río Hondo, campamento para peones.

— Parismina, casa para el mandador de la sección.

— — Campamento para peones.

— Paraíso, — —

— Cartago, cuartos para empleados.

— — casa para el mandador de la sección.

— El Alto, estación para pasajeros.

— San José, edificio para empleados.

— — galerón para carros de gasolina.

— Alajuela, extensión de la bodega de fletes.

— Las Lomas, bodega para carga.

— Milla 47, casa para el mandador de la sección.

— Peralta, campamento para peones.

Los siguientes edificios fueron reparados y pintados.

En Limón, edificios de oficinas.

— Estrada, edificios de la estación.

— Matina, — —

— Siquirres, — — cuartos para empleados y campamento n^o 5.

— Río Hondo, el campamento.

— Guácimo, — — y la casa del Maestro de Caminos.

— Las Lomas, la estación.

— Milla 47, el campamento.

— Pascua, — — y la estación.

— El túnel, — —

— Peralta, el depósito para carbón.

— Tucurrique, el campamento.

— Juan Viñas, cuartos para conductores y maquinistas.

— Santiago, la estación.

— Cartago, dos estaciones y bodega de fletes.

— El Alto, la estación.

— Tres Ríos, — —

— Herrán — —

— Sánchez — —

— Curridabat, la estación.

— San José, galerón para carros, bodega de fletes, galerón para arena, corral para ganado y edificio de los talleres.

— Santo Domingo, la estación.

— Heredia, — —

— San Joaquín, — —

— Alajuela, la estación y bodega de fletes.

El edificio de las oficinas generales en esta ciudad, ha sido totalmente reconstruído.

Equipo—Maquinaria

Durante este periodo se han instalado en los talleres de San José: una máquina para soldar tubos para calderas de locomotoras, una sierra de banda y una acepilladora para madera.

Tanques para agua

En San Alberto se construyó un tanque de hierro fundido, sobre columnas de concreto, manejado por una bomba de vapor. Tiene 5000 galones de capacidad.

En San José Creek, milla 21, se cambió el tanque que allí existía y que tenía 5000 galones de capacidad, por otro de 8000 galones, y es manejado por una bomba de vapor.

En Siquirres se colocó una columna para agua, de 6" de diámetro, al lado Este del patio de la estación y se conectó al tanque de 40000 galones de capacidad, por medio de un tubo de 8" de diámetro y que tiene 500 pies de longitud.

En Limón se tendieron 600 pies de tubo de 1¼" conectándolo con la columna de agua, para el servicio de lavado de carros de pasajeros.

Locomotoras

Se hicieron serias reparaciones en 17 locomotoras. La locomotora n° 3 que estaba fuera de servicio, fué nuevamente arreglada.

Coches

Reparaciones generales se hicieron á 48 carros de pasajeros.

Carros de carga

Durante el año 38 carros fueron reconstruídos; á 249 se les hicieron reparaciones de consideración; 220 fueron pintadas; á 127 se les instalaron enganches automáticos y á 19 frenos de aire.

Muelle de hierro

Durante el año, ha sido objeto de constantes reparaciones, cambiando, reparando y pintando todo lo que era necesario. Para este servicio, otros dos buses fueron contratados.

Estadística

El movimiento financiero y de transporte ha sido el siguiente:

| | | | |
|------------------------------|---|----------|---------------|
| Total de entradas | ¢ | 1916809 | 68 |
| Gastos de explotación | | 1486955 | 97 |
| Pasajeros trasportados | | 557454 | |
| Exportaciones, café | | 13930143 | kilos |
| — cueros | | 285784 | — |
| — bananos | | 5640267 | racimos |
| Importaciones | | 43560664 | kilos |
| Flete local | | 53971293 | — |
| Encomiendas | | 1586206 | — |
| Ganado Caballar | | 910 | cabezas |
| — vacuno | | 6297 | — |
| Madera | | 5488435 | pies lineales |

Soy del señor Subsecretario con toda consideración, muy atto. y s. s.,

W. E. MULLINS,
Gerente General

Nº 1837

Northern Railway Company.—San José, Costa Rica, abril 11 de 1911.

*Señor Subsecretario de Estado
encargado del Despacho de Fomento*

Su Despacho

Señor:

En conformidad con su atenta circular nº 16 del 15 de marzo, tengo el honor de rendir á V. el informe de trabajos y movimiento de la Northern Railway Company, durante el año de 1910.

Vía

El total de millas de línea en explotación, incluyendo las vías principales, ramales y desvíos, al finalizar el año, era de 141,549.

Renovación de rieles y traviesas

| Rieles. | 60 lbs. | 50 lbs. | 40 lbs. | 25 lbs. | Total |
|--------------------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|
| Nuevos | 8 | 16 | | | 24 |
| Usados | 10 | 174 | 44 | 76 | 304 |
| Total | 18 | 190 | 44 | 76 | 328 |

| Traviesas | Acero | Creosotadas | Del país | Puentes | Desvíos | Total |
|--------------------|-------------|-------------|------------|-------------|------------|--------------|
| Nuevas | 1279 | 7145 | 557 | 1066 | 165 | 10212 |
| Usadas | 923 | | | | | 923 |
| Total | 2202 | 7145 | 557 | 1066 | 165 | 11135 |

Balasto y reparación de vía

La vía principal entre Castro y Milla 5½ fué balastada y para este trabajo se usaron 26 carros de balasto. Lo mismo se hizo con la línea principal de Victoria.

La vía también fué balastada en las Millas 2½, 5½, 10¾, 16 y 19.

El total de vía balastada durante el año fué de 90,444 pies lineales.

Se colocaron plantillas de acero sobre las traviesas en todas las curvas entre Blagdon y Moin Junction y entre el Estribo de Cuba y la línea "C", de Boston.

Derrumbes y lavados

Los siguientes derrumbes ocurrieron durante el año:

| | |
|--------------|---------------------------|
| Enero 11 | En Portete |
| Noviembre 13 | — Victoria |
| — 20 | — el Estribo de Liverpool |
| Diciembre 16 | — Victoria |
| — 16 | — el Estribo de Liverpool |

Los lavados que ocurrieron fueron los siguientes:

| | |
|--------------|---|
| Julio 5 | En Beverly y en los Estribos n ^o 1 y n ^o 2 de Río Banano. |
| Noviembre 20 | — la línea "C" de Philadelphia, Estribo de Liverpool y en la Milla 15 1/2. |
| Noviembre 21 | — la línea "E" de Philadelphia y en los Estribos nos. 1, 2 y 3 de Esperanza. |

Puentes

Durante este período se han construído los siguientes puentes:

Uno de 225 pies de largo sobre el río Chirripó.

Varios de pilotes creosotados en las líneas "A" de Boston y en el Estribo de Cuba.

Nuevas alcantarillas fueron construidas en Luisa West, Millas 17 1/2, 23 1/2, 24 3/4 y 25 1/2 y en la línea "D" de Boston.

Fueron raspados y pintados los puentes de Moin, Castro, Cedar Creek, Cuba Creek, Toro, Westfalia, 9 1/2 Millas, Santa Rosa, Río Banano y nos. 1 y 2 de Bartolo. También seis alcantarillas cerca de Castro, dos en Liverpool, seis en Buffalo y cinco en Toro.

Fueron reparados los puentes de pilotes en Luisa East y Barmouth East.

Los bastiones de las alcantarillas en las Millas 16 1/2, 23 1/2 y 25 Millas y la línea principal de Victoria fueron reparados.

Traviesas nuevas creosotadas fueron colocadas en los puentes Madre, Moin y Cieneguita y en las alcantarillas en las Millas 11, 16 1/2 y entre las Millas 8 y 9 1/4, Chirripó y Cuba.

Edificios

Un galerón para carros, un almacén para materiales y un campamento para peones, fueron construidos en el patio de Zent.

En Limón, una bodega para aceites á prueba de incendios, un almacén para carbón de fragua y hierro viejo y una verja al rededor de los talleres. Los pisos del galerón para locomotoras y fundición fueron cementados.

Fueron reparados el taller de carpintería, el galerón para depósitos de madera, la bodega de materiales y edificio para empleados en Limón; las estaciones de Castro y Zent; la casa de registro en Moin y los campamentos nos. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 y 10.

Equipo.—Maquinaria

Dos tornos, una acepilladora para metales, una máquina para soldar tubos para calderas de locomotoras y una sierra de banda, fueron instalados en los talleres de Limón.

Locomotoras

Reparaciones serias se hicieron á 21 locomotoras.

Carros de pasajeros

Fueron reparados 14 coches de pasajeros.

Carros de carga

Doce carros de carga fueron reconstruidos; doce provistos con enganches automáticos y veinte con frenos de aire; 323 fueron pintados y 457 recibieron reparaciones generales.

Muelle Nacional

Todos los pilotes que se encontraban en mal estado fueron cambiados forrándose todos con láminas de "Metal Muntz".

Estadística

El movimiento financiero y de trasportes fué el siguiente:

| | | | | |
|-----------------------------|----|----------|----|---------------|
| Total de entradas..... | \$ | 561034 | 06 | |
| Gastos de explotación..... | | 307678 | 48 | |
| Pasajeros trasportados..... | | 46069 | | |
| Exportaciones, bananos..... | | 3336719 | | racimos |
| Importaciones..... | | 863335 | | kilos |
| Flete local..... | | 14420928 | | — |
| Encomiendas..... | | 156103 | | — |
| Ganado caballar..... | | 77 | | cabezas |
| — vacuno..... | | 841 | | — |
| Madera..... | | 1298931 | | pies lineales |

Soy del señor Subsecretario, con toda consideración, muy atto. y s. ser, vidor,

W. E. MULLINS,

Gerente General

United Fruit Company. —San José, C. R., mayo 4 de 1911.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

P. N.

Señor:

Someto gustoso á la consideración de V. el siguiente informe de las operaciones de esta Compañía en Costa Rica, durante el año que concluyó el 31 de diciembre de 1910.

En mi informe del año 1909 hablé de las fuertes y frecuentes inundaciones y de los estragos hechos por una enfermedad que apareció en nuestras plantaciones de bananos. A causa de todo esto, abandonamos en el año de 1910 hasta 4,157 hectáreas de cultivos, é inauguramos la resiembra bajo un sistema de arar.

El resultado de dicho sistema creemos va á ser muy bueno, aunque no podremos saber definitivamente hasta después de la cosecha de 1911.

Logramos resembrar 2.218 hectáreas en 1910 y vamos adelante con el mismo trabajo en el presente año.

Cultivos de bananos

El 31 de diciembre de 1910 teníamos cultivadas las siguientes áreas:

| | | |
|-----------------------------|-------|-----------|
| En el distrito de Zent..... | 5768 | hectáreas |
| — — — Santa Clara..... | 2786 | — |
| — — — Río Banano..... | 1621 | — |
| | <hr/> | |
| Total..... | 10175 | — |

También tenemos en el distrito de Talamanca, al Norte del Río Sixola, que se explota por la división de Bocas del Toro 2,564 hectáreas de cultivos, lo que forma un total general de 12739 hectáreas, que representan aproximadamente el 40 o/o de tales cultivos que existen en el país.

Exportación de bananos

La exportación fué verificada así:

| | | |
|---------------------------|---------|---------|
| Por vía puerto Limón..... | 8816773 | racimos |
| — — Guabito (Sixola)..... | 280512 | — |
| | <hr/> | |
| Total..... | 9097285 | |

y de esta cantidad fueron destinados:

| | Racimos | o/o |
|--------------------------------------|---------|--------|
| A los Estados Unidos de América..... | 8000249 | 87.94 |
| A Inglaterra..... | 1097036 | 12.06 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 9097285 | 100.00 |

Para la exportación por vía puerto Limón despachamos 300 vapores, igual á un promedio de 29,389 racimos por cada vapor.

Naranjas

Todavía este experimento no ha tenido éxito ninguno. La huerta tiene el mismo número de árboles, unos 6,000, pero la producción fué muy limitada y los precios en el exterior apenas cubren los gastos.

Planta eléctrica

La planta eléctrica de Limón fué renovada en cuanto que fué posible. Instalamos una caldera nueva de 300 caballos de fuerza y un condensador para poder utilizar el agua del mar, pues el abastecimiento de agua en Limón por la Municipalidad es muy deficiente y no se puede contar con lo necesario. El servicio que prestaba al cerrar el año fué:

| | |
|--|------|
| Lámparas de arco..... | 107 |
| — incandescentes..... | 1929 |
| Abanicos..... | 21 |
| Motores (176½ caballos de fuerza)..... | 24 |

Departamento médico

Este departamento, tan necesario para el buen éxito de nuestros negocios, se ha llevado bien.

La Sucursal vieja de Cartago fué destruida por el terremoto de 4 de mayo, pero para subsanar esa falta construimos un edificio en las afueras de dicha ciudad.

El movimiento de pacientes en los hospitales de la Compañía en el año fiscal de la misma, fué:

| Lugar | Admitidos | Salidas | Muertos | En el Hospital |
|---------------|------------|------------|-----------|----------------|
| Limón..... | 1873 | 1658 | 107 | 108 |
| Cartago..... | 481 | 459 | 4 | 18 |
| Guápiles..... | 299 | 287 | 6 | 6 |
| Totales..... | <hr/> 2653 | <hr/> 2404 | <hr/> 117 | <hr/> 132 |

y del número de pacientes tratados en el hospital de Limón, fueron por cuenta de la Junta de Caridad de esa ciudad:

| | |
|---------------------|-----|
| Admitidos..... | 405 |
| Salidas..... | 329 |
| Muertos..... | 57 |
| En el Hospital..... | 19 |

Espero que lo anterior cumple con lo pedido en su circular n° 16 del día 15 de marzo próximo pasado.

Protesto al señor Secretario los testimonios de mi más alta consideración.

E. J. HITCHCOCK,
Administrador

EMPRESA DE TRASPORTES MARÍTIMOS
EN EL GOLFO DE NICOYA

Puntarenas, 27 de marzo de 1911.

Señor Secretario Encargado del Despacho de Fomento

San José.

De acuerdo con el contenido de la circular de ese Despacho, de fecha 15 de los corrientes y marcada con el n^o 16, informo á V. que durante el año de 1910 salieron de este puerto para Ballena en los vapores de esta Empresa, 2657 pasajeros; para Manzanillo, 2210; para Bebedero, 1072 y para Puerto Jesús, 76. De Ballena vinieron 2100; de Manzanillo 1641; de Bebedero 835 y de Puerto Jesús 112. De Ballena para Manzanillo vinieron 414; de Bebedero para el mismo lugar 12; de Puerto Jesús 8 y de Puerto Humo 1. De Ballena para Humo 11 y de Humo para Ballena 5. De Manzanillo salieron: para Ballena 261; para Bebedero 22 y para Puerto Jesús 4.

El movimiento de carga en todo el año dió un total de 775,650 kilos; se trajeron de Ballena 1166 reses y 34 bestias caballares.

Los muelles de Ballena y Bolsón hubo que hacerlos de nuevo por háberseles arrastrado la creciente del mes de octubre último.

El servicio de correos se ha hecho de acuerdo con los respectivos itinerarios con los vapores "Doctor Castro", "Cariari" y "Taboga". Este último ha hecho también viajes extraordinarios de carga y ganado con la lancha "Liberia".

Con el objeto de mejorar el servicio, la Empresa se ocupa actualmente en hacerle las reparaciones necesarias al vapor "Miravalles". Este estará listo para el verano próximo que es cuando más atenciones demanda el tráfico. El "Guanacaste" también quedará pronto listo para el servicio.

El movimiento de carga y pasajeros ha aumentado notablemente con la llegada del ferrocarril á este puerto y por cuyo motivo se hace necesario el ensanche del muellecito del Estero, pues así como está no alcanza para la carga que se moviliza por ese lado, ocasionando perjuicios tanto á esta Empresa como á los demás dueños de embarcaciones con tener que esperar turno para cargar ó descargar. En tal virtud esta Empresa espera que el Supremo Gobierno dicte las medidas del caso á fin de que sea hecha la mejora apuntada.

De V. att^o y s. s.,

HÉCTOR ESQUIVEL,

Administrador.

La Mansión, marzo 26 de 1910

Señor Ministro de Fomento

San José

Cumpliendo lo que interesa en su atenta nota de fecha 15 del actual, procedo á informar á V. sobre los trabajos y marcha de esta empresa durante el año económico que terminó el 31 de diciembre ppdo.

Ya en informes anteriores he dado cuenta de las malas condiciones en que, en general, se encuentra este Ingenio, tanto la maquinaria como el galerón donde está instalada. Voy haciendo paulatinamente las oportunas reparaciones para su conservación, pues para su total mejoramiento sería necesario gastar sumas de relativa importancia para mí, que hasta la fecha no he obtenido con este trabajo ningún resultado satisfactorio.

Notoria es también la mala calidad de estos terrenos y así lo vengo yo manifestando anualmente en mis informes.

Al hacerme cargo de esta Empresa, hace cuatro años, existían sesenta hectáreas de cañales en mal estado que ya totalmente se perdieron; se han sembrado después ciento veinticinco más y en la actualidad estoy alistando terreno para otras cuarenta porque ya la mayor parte de aquéllas están perdidas.

Este año, siendo la mayoría de los cañales de segundo corte, han dado en caña 1835 carretadas menos que el pasado de lo que resultó una diferencia también de menos en azúcar de ochocientos quintales.

Para estos datos hay que tener en cuenta que el informe que se me pide se refiere al año económico natural de enero á diciembre ambos inclusive y como la zafra da principio en noviembre y termina en marzo ó abril, según la cosecha, resulta que este informe abraza el final de una y el principio de la otra zafra.

La zafra anterior, 1909—10 rindió un total de 2860 qq. de azúcar y la actual, ya terminada, sólo ha rendido 2077. En aguardiente rindió aquélla 80.000 litros en ésta no puedo aún manifestarlo por tener todavía mieles que destilar.

Ciñéndome, pues, á lo solicitado en la nota de ese alto Centro, el producto de azúcar rendido en los doce meses á que se refiere ha sido el de 2900 quintales y el de aguardiente de 80400 litros de 55 centesimales Gay Lusac; que corresponden así: azúcar, 2242 qq. parte de la zafra de 1909—10 y 658 qq. de la de 1910—11. Aguardiente: 5250 litros de 1909—10 y 27900 de 1910—11.

En la actualidad estudio el medio de hacer productivo el resultado de esta Empresa puesto que hasta la vez éste ha sido negativo y oportunamente tendré el honor de someter mis consideraciones á la alta aprobación de ese Centro que tan dignamente dirige.

Soy con todo respeto su atto. servidor,

El Admor. de la Colonia,

FEDERICO APÉSTEGUI

Compañía de Teléfonos.—San José, marzo de 1911.

*Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento*

S. D.

Señor:

De conformidad con lo dispuesto por la Secretaría de su cargo y según circular nº 16 de fecha 15 del presente, tengo la pena de informar á V. que esta Empresa no ha ejecutado ningún trabajo nuevo, pues sus productos apenas permiten atender las reparaciones de mayor importancia, para la conservación de sus instalaciones.

Se han estudiado varios proyectos para reformar y ampliar la instalación, pero debido á su costo y al poco rendimiento que se puede obtener, han fracasado.

Actualmente se están tramitando las diligencias para rematar la Empresa, de lo cual dependerá su porvenir.

Quedo del señor Ministro con toda consideración att. s. s.,

Administradora,

P. V. DE MENDIOLA