

5

INFORME

DEL

SECRETARIO DE ESTADO

EN EL

DESPACHO DE OBRAS PUBLICAS

AL

CONGRESO CONSTITUCIONAL

DE

1875.

BIBLIOTECA ASAMBLEA LEGISLATIVA
IMPRESA NACIONAL.—Calle de la Merced.

HONORABLES DIPUTADOS.

Llamado accidentalmente á desempeñar las funciones anexas á la Cartera de Obras Públicas, vengo á daros cuenta de todos los asuntos relacionados con este ramo, en cumplimiento del mandato constitucional.

Fué hasta el 15 de Febrero del corriente año que vine á ocupar este Ministerio por ausencia del propietario que, encargado por el Gobierno de una importante comision en Europa, tuvo necesidad de partir á desempeñarla. Se comprende, pues, que en tan corto período de tiempo y teniendo á mi cargo como propietario la Cartera de Hacienda y Comercio, con facilidad pueden escapárseme algunos detalles en los diversos objetos que constituyen el negociado de Obras Públicas.

Sinembargo, os prometo que no os ocultaré nada y que veréis tan claros los actos del Poder Ejecutivo como si tuvierais de manifiesto los datos mismos que me sirven de regla para daros este informe.

Ya por la importancia de la obra en sí misma; ya por la ansiedad natural del público por conocer todo lo que tenga relacion con la empresa; y ya, en fin, por las ingentes sumas gastadas en el ferro-carril, éste debe ser el asunto de que me ocupe preferentemente.

BIBLIOTECA ASAMBLEA LEGISLATIVA

I.

Ferro-carril de Costa-Rica.

El Gobierno se ha limitado, desde que tomó á su cargo la obra del ferro-carril, á conservarlo y explotarlo, cuidando sí de la mayor economía en los gastos, sin que por eso dejen de hacerse todos aquellos que conduzcan á mantener la via en el mejor estado posible, mejorándola en cuanto lo permiten nuestros recursos.

Despues de que el pais ha fincado anhelosamente todas sus esperanzas en la terminacion de una obra que se considera como la tabla salvadora de nuestra situacion económica; despues de que en ella se han invertido improductivamente ingentes sumas, por

causas independientes y contrarias à la accion y cuidados del Gobierno, segun estais ya informados en las Memorias anteriores; despues de que el ferro-carril ha sido causa de los compromisos de crédito contraidos por la Nacion y que han originado una lítis, pendiente aun, para salvar nuestra honra y una gran parte de dinero perteneciente à la Nacion é indebida y fraudulentamente usurpado; y despues, en fin, de que el pueblo se ha habituado à las comodidades y conveniencias que proporciona el uso de los caminos de fierro, no debe pensarse en paralizar los trabajos mirando impasibles desaparecer tantos elementos acumulados à costa de enormes sacrificios.

Infatigable el Gobierno en la tarea de cumplir sus promesas y de dotar à la República con el ferro-carril, de este primer motor de la riqueza y del adelanto de los pueblos, no ha omitido esfuerzo ni diligencia alguna para el desempeño de tan sagrado como patriótico compromiso.

En todas las instrucciones conferidas à sus Ministros y Comisionados en Europa, se han determinado cláusulas expresas para procurar obtener la realizacion de la obra por medio de asociaciones ò compañías, bajo condiciones las ménos gravosas que sea posible obtener, con garantías de cumplimiento, y sujetando los contratos à la aprobacion del Poder Ejecutivo y del Cuerpo Legislativo.

Bien sea que el ferro-carril se construya por cuenta de una empresa particular que la explote sin garantía nacional; bien que el Gobierno garantice un interes proporcionado al capital que se invierta; ó bien que ella se lleve à efecto por cuenta de la Nacion y con sus propios recursos, debemos sentar como un hecho incontestable y fuera de discusion, que el ferro-carril debe realizarse.—Hemos marchado muy adelante, y no podemos retroceder sin dejar inútiles cuantiosos sacrificios de todo género.

Y la última proposicion no es irrealizable sino para los que no conozcan hasta dónde llega el vigor y la riqueza del pueblo costaricense.—Oportunamente veréis en la Memoria de Hacienda la enorme suma de créditos que han sido pagados durante el año económico, suma bastante para hacer frente, con cuidado y economía, à los gastos de construccion de nuestro ferro-carril. No se realizará en tres ó cuatro años, invertirèmos doble tiempo, pero llegaremos à coronar la obra, si ella no se desatiende un solo dia y à medida de los recursos fiscales. Os suplico tengais presente que el pago de los créditos de que os hablo, es independiente en lo absoluto de lo invertido en los gastos ordinarios y extraordinarios de la Administracion pública.

Si la empresa se lleva à cabo garantizando la Nacion un interes sobre el capital, ese mismo sobrante será suficiente para el

desempeño de esta obligacion, aun cuando los productos del ferrocarril no alcancen sino solo para pagar los gastos de administracion y conservacion.

Por último, si logramos obtener un contrato bajo condiciones aun mas favorables, nada importaria extender por un número mayor de años el privilegio de explotacion de la via férrea; porque la aspiracion nacional estriba en procurar el desarrollo del comercio y de la industria facilitando y abaratando el transporte de nuestros frutos y el retorno de los objetos que consumimos.

La escasez de brazos se hace sentir más cada dia: el precio de los jornales aumenta: el acarreo de nuestros frutos y el de las mercaderías que importamos, sube en la misma proporcion.—Todo esto cede en daño del agricultor hasta el punto de que podrá llegar el dia que ni coja ni beneficie el café, principal y casi único producto de nuestra exportacion, porque esas operaciones pueden ser mas costosas que el valor mismo del fruto despues de beneficiado.—Necesitamos, pues, emigracion, y no la obtendremos mientras no tengamos caminos y buenos y habilitados baldíos para halagarla.

Bien penetrado el Gobierno de todas estas verdades fué que dispuso la marcha del Honorable Señor Secretario de Obras Públicas, Don Salvador Lara, instruyéndolo ampliamente para que verificase un contrato para la construccion de un ferrocarril interoceánico, ó siquiera para la conclusion del que tenemos empezado de Alajuela al Limon.—Deben servir de punto de partida en la negociacion, las bases que fueron propuestas á Don Guillermo Nanne por una respetable C^a y que se discutieron y examinaron en Consejo de Estado.

Varias modificaciones se les hicieron; pero á juicio del Gobierno, aunque sustanciales para los intereses de Costa-Rica, no serán un obstáculo para la negociacion, siempre que ésta haya sido propuesta con ánimo de cumplirla.

Pero el Honorable Señor Lara no va limitado á tratar con esta sola C^a, y ha sido facultado para llevar á cabo el contrato con otra compañía ó compañías, teniendo cuidado de medir las ventajas que unas y otras negociaciones procuren ó reporten al pais. De su resultado se os dará cuenta en su oportunidad; pues en definitiva, á vuestro juicio, estudio y aprobacion tendrán que someterse los arreglos ó contratos que sobre la materia se verifiquen. El Gobierno tiene plena confianza en la aptitud, probidad y patriotismo de su comisionado.

Tan cierto es que no ha entrado en el ánimo del Gobierno el suspender los trabajos de conservacion, cuanto que, segun veréis por el cuadro pasado por el Señor Tenedor de libros, los gastos

durante el año oconómico que ha espirado, exceden en mucho á los productos sin que este fuerte déficit haya detenido al Gobierno ni embarazado la marcha de la Administracion pública.

Fácil es explicar la causa de la diferencia entre lo producido y lo gastado, sin que pueda servir de argumento contra la conveniencia y utilidad del ferro-carril.

El trayecto que hoy recorren las locomotivas, alcanza á cuarenta y ocho y media millas; de las cuales solo se explotan veintisiete comprendidas entre las provincias de San José, Cartago, Heredia y Alajuela.—Este tráfico es puramente local, y el producido tiene exclusivamente origen en lo que se paga por pasaje. Casi no existe tráfico comercial, pues aun el interior que pudiera efectuarse entre las cuatro principales provincias comprendidas en el trayecto, es nulo por la falta de vehículos baratos y apropiados para conducir los objetos desde las estaciones hasta el lugar en que deben ser entregados.—El ferro-carril urbano llamado á prestar este servicio, tiene que sufrir reparaciones para apropiarlo á su objeto.—En esto se trabaja con la actividad que permiten los recursos de que la Municipalidad de San José dispone; y poco tiempo pasará mientras se halla perfecto y llena cumplidamente el fin á que se le destina.

Pero las mismas cifras de esos productos deben servirnos de punto de partida y de consoladora esperanza para valuar los que serán cuando, mejoradas las circunstancias que dejo indicadas y abierto el camino al tráfico exterior, el ferro-carril rinda los productos que es consecuente esperar.

Por otra parte es de notarse, que lo producido hoy, lo es únicamente dentro del radio de 27 millas, mientras que los gastos abrazan todo lo que se consume en el Limon y en partes del camino que no son explotadas.—Sin esta circunstancia, aun hoy mismo, sin verdaderas condiciones de provecho, tendríamos niveladas las entradas y salidas.—Esto habla muy alto y con la elocuencia de los números en favor de nuestro movimiento interior. Mucho mas alto si se fija la atencion en que cada dia se hacen reparaciones y mejoras que no dejan de ser costosas y que vendrán con el tiempo, aunque paulatinamente, á dar al camino consistencia y solidez.

II.

Acontecimiento del Limon.

El incendio que tuvo lugar en este puerto en la tarde del dia 11 del mes de Marzo ppdo., ha dado origen á diversos comentarios sobre la naturaleza del suceso.

Segun unos, el hecho aparece como intencional y premedita-

do haciendo responsable de él á los trabajadores llevados allí por la empresa del ferro-carril. Segun otros, el acontecimiento ha sido enteramente casual.

El apoyo de los que juzgan el hecho como premeditado, no tiene otro origen que la noticia vaga de haberse visto á un negro que, durante el incendio del edificio en donde estaban hacinados los materiales del ferrocarril, ponía fuego á la bodega de un particular por el lado de la playa. Pero esta asercion no ha sido justificada en manera alguna; y aun cuando lo fuera, ella no seria bastante para formar un juicio decisivo.

Muy bien pudiera haber sucedido que por efectuado el incendio total del edificio del Gobierno de un modo involuntario, un trabajador cualquiera, de aquellos que nada tienen que perder y algo que pescar en estos casos, se aprovechase de la confusion y del desorden para producir el fuego en un edificio de donde podrian sacar provecho particular, lo cual no podia alcanzar en el del Gobierno en donde nada tenia que lucrar; pero, repito, la asercion del hecho á que me refiero, no está ni medianamente justificada.

Los motivos que se tienen para calificar el incendio como accidente casual é involuntario, se fundan:—1º En el ningun interes que podia tenerse con un crimen de que no reportaban provecho los perpetradores.—2º En que partió del interior del edificio estando ya cerradas todas las puertas.—3º En que principiò cuando aun era de dia claro y no podian ocultarse los criminales á la vista de los vecinos é interesados en no permitirlo.—4º En la circunstancia de ser el edificio todo de madera, tener mucho de este elemento acumulado allí, y allí mismo los talleres de herrería con el necesario combustible que un descuido el mas ligero podia ocasionarlo. Estas consideraciones han obrado en el ánimo del Poder Ejecutivo para no dar al acontecimiento del Limon el carácter de un hecho premeditado.

Segun datos oficiales que tengo á la vista, para reparar los daños efectuados basta la suma de \$ 43,474; y segun opiniones recibidas de particulares, se necesitan solo \$ 25,000 para reponer lo perdido. En el informe del Señor Director del ferro-carril, veréis especificados y en debida forma los detalles de este funesto suceso.

Hay necesidad absoluta de reparar todo aquello que admite reparacion y cuyo costo es muchísimo menor que los objetos que han sido maltratados por el incendio; y esta necesidad está determinada por dos causas poderosas: por la de no paralizar los trabajos de la obra que debe continuarse á todo trance, y por no dejar inutilizar totalmente maquinarias cuya composicion de-

manda hoy un gasto relativamente pequeño, comparado con el valor total de su reposición.

La dolorosa experiencia porque acabamos de pasar debe hacernos precavidos para lo adelante; y para evitar en lo sucesivo en cuanto fuere posible, la repetición de una escena semejante, se han dado las órdenes para que el nuevo edificio de los talleres en el Limón se construya con paredes de ladrillo, y que en sus piezas se haga la distribución conveniente para separar de la acción del fuego toda materia combustible. También se dispondrá que los talleres de herrería, y cuantos necesiten del fuego para el trabajo, tengan las condiciones que son necesarias para alejar el temor de un incendio.

III.

En conformidad á lo dispuesto por el decreto legislativo n.º 3 de 9 de Mayo de 1874, el Gobierno dispuso la marcha de un comisionado á Europa, para verificar los contratos y arreglos conducentes á fin de obtener uno que satisficiera las aspiraciones nacionales llevando á cabo la obra del ferro-carril: la elección recayó en el Señor Don Guillermo Nanne, quien por su reconocido interés por ver coronada una empresa á la que habia servido y servia con constante empeño, por su actividad é inteligencia y por sus relaciones comerciales y personales en Europa, daba completas garantías de cumplir su cometido.

En efecto, el viaje del Señor Nanne, así como el de su Secretario adjunto, Señor Don A. K. Osborne, fué de grande importancia y especial auxilio, principalmente para poner en claro la justicia de Costa-Rica en la litis que sostiene contra las casas de los Señores E. Erlanger & C.ª y Knowles & Foster, por grandes fraudes efectuados en el negociado del empréstito del 7 0/0. Estos Señores prestaron á la República utilísimos servicios, poniendo de manifiesto los errores y fraudes cometidos, y sirvieron como auxiliares en los infatigables, patrióticos y desinteresados esfuerzos de nuestro comisionado especial, Don Francisco M. Iglesias.

Aunque por acuerdo del Consejo de Ministros, de 11 de Mayo del mismo año, se señaló únicamente la suma de \$ 5,000 para los gastos de esta comisión, como ella se alargó mas allá del tiempo que fué calculado, y como el Señor Nanne reclamó y justificó haber gastado en servicio del Gobierno la suma de \$ 8,466.75 ademas de la que recibió, se hizo indispensable su reconocimiento, y así se efectuó por acuerdo de 5 de Febrero de este año.

Ni era justo que un comisionado de la Nacion gastase su propio peculio, ademas de su tiempo y trabajo personal, en servicio de ésta, ni honroso para la misma el permitirlo.

Haciendo debido honor á la firma de nuestro comisionado, Señor Iglesias, se aceptaron, por acuerdo del 22 de Mayo anterior las letras por £ 5,000 giradas contra el Gobierno en favor de los Señores C. de Murrieta & C^a á seis meses vistas, debiendo entregar como seguridad de pago á los Señores Tinoco & C^a, representantes de los expresados C. de Murrieta & C^a, quinientas acciones de á cien pesos cada una, de las de que el Gobierno es propietario en el Banco Nacional.

Con fecha 6 de Junio siguiente se aceptaron tambien bajo el mismo giro £ 10,000, de las cuales £ 5,000 eran á favor de los Señores Moses Levy & C^a, y las otras £ 5,000 á la de Don Tomas Franco endosadas por éste á los mismos Señores Moses Levy. De la misma manera fueron aceptadas las letras por £ 8,800 giradas por el mismo Señor Iglesias en favor de diversas personas y referentes todas á los gastos del juicio. El total de los giros correspondientes al año económico que acaba de pasar, alcanza á £ 23,800 que han sido cubiertas con gastos, intereses y cambios, con religiosa escrupulosidad.

No es á este Departamento al que corresponde el hacer detalles especiales sobre la inversion de esas sumas, ni especificar sus partidas para obtener vuestra aprobacion. Estos datos los encontraréis mas por extenso en la Memoria de Hacienda; pero no debo prescindir de la obligacion de anticiparos las poderosas y justas razones que han obrado en el ánimo del Poder Ejecutivo para la aceptacion y pago de los giros..

La administracion de Justicia es lenta y dispendiosa en todas partes, sea cual fuere la forma de Gobierno establecida. Inglaterra, con su existencia de tantos siglos, con su avanzada civilizacion, con sus notables é ilustrados jueces, con sus Tribunales perfectamente organizados, no deja de sufrir esa ley comun. Esta es una verdad, como lo es tambien la de que mas lentos, mas dispendiosos y mas difíciles de terminar son los juicios que se establecen contra casas ó particulares, poderosos por su riqueza y por las extensas é influyentes relaciones que la misma riqueza proporciona. Sentados estos antecedentes de reconocida notoriedad, no debeis extrañar que para instaurar y sostener un juicio contra nuestros poderosos adversarios, sea preciso hacer frente á los gastos que él demanda, bajo pena de ver perdidos los esfuerzos y sacrificios empleados, sin dejar siquiera bien puesta la honra de la República, muy mal juzgada por los que no se toman la molestia de estudiar á fondo una cuestion que merece

la pena de estudiarse, si es el patriotismo el que guía los actos de los buenos ciudadanos.

Ademas, en las Memorias del año ppdo., se os dió cuenta de haberse establecido la litis; y al aprobarlas, quedaban aprobados de hecho los gastos que debia procurar y que no se ocultaban á vuestra ilustracion y experiencia. Con este motivo el Poder Ejecutivo no ha ordenado la suspension del juicio y ha tenido que hacer frente á las consecuencias que de él se deducen.

Como la cuestion está aun pendiente y no se puede determinar con fijeza su terminacion, se hace indispensable el hacer figurar en el presupuesto una partida bastante para proveer á las eventualidades que acaso se presenten en la continuacion y terminacion de la litis pendiente, y en la que será necesario establecer contra los emisores del empréstito del 6 0/0.

IV.

Cuando el Gobierno tomó á su cargo y en debida forma la empresa del ferro-carril, despues de la plena justificacion de las faltas del contratista y de su absoluta impotencia para continuar los trabajos, se impuso todas las cargas y obligaciones contraidas, así como naturalmente entró en posesion de todos los derechos del mismo contratista, principalmente cuando estos habian sido adquiridos exclusivamente con fondos de la Nacion y sin desembolso de un solo centavo por cuenta particular de Don Enrique Meiggs Keith.

Bien comprenderéis que tales derechos, muy poca ó ninguna significacion tienen, comparados con las obligaciones contraidas, y que los primeros no serian bastantes á cubrir la centésima parte de las segundas, aun suponiendo que aquellos se hubieran efectuado con dinero del contratista. El negocio era leonino para la Nacion, pero necesario, si no se queria la ruina total de la empresa y con ella la de las esperanzas nacionales. De estos hechos teneis conocimiento desde el año anterior.

Entre las obligaciones contraidas por el empresario Señor Keith, figuraba en primera línea la relacionada con los Señores W. R. Grace & C^a, de New-York, por valor de ciento ocho mil ciento sesenta y dos pesos trece centavos (\$ 108,162.13). La deuda con los Señores Grace & C^a tenia origen en el encargo que se le habia hecho por materiales para el mismo ferro-carril y cuyo valor de \$ 314,519.20 no habia sido pagado; así como en la presentacion de letras giradas por cuenta del Gobierno y que fueron protestadas, y en otras partidas no ménos grandes ni ménos justificadas. No habiendo con que hacer frente al importe de los materiales, ni considerándose estos de urgente necesi-

dad, el Gobierno, de conformidad con el dictámen del Consejo de Ministros, resolvió por acuerdo de 9 de Junio último, rescindir los contratos de que dejó hecha relación, y reconocer el valor de las letras protestadas junto con los intereses y gastos, según la costumbre del comercio. La rescisión de los contratos por materiales se obtuvo mediante el reconocimiento de un 10 0/0 sobre la suma total de los valores, la cual se convino en pagar por semanalidades, la primera en 15 del mismo Junio por \$ 5,000 y las demás á razón de \$ 2,500 cada una hasta cancelar la cuenta con el interés de uno 0/0 mensual.

Además, la empresa adeudaba por saldo de cuentas anteriores á los nominados Señores Grace & C^a, la cantidad líquida de \$ 78,726.19 que fué igualmente incluida en la liquidación y reconocimiento; pero de esta suma fueron deducidos \$ 43,252.19 valor neto que produjo la venta del vapor "Juan G. Meiggs" que vino á ser propiedad nacional á virtud del traspaso del ferrocarril con sus derechos y obligaciones. La negociación de que os hablo se verificó en esta ciudad con el representante legal de la casa de Grace & C^a, Señor Don J. María Sorzano. Debo decir que el Gobierno ha honrado debidamente los créditos que por virtud de este arreglo contrajo.

Sería extender demasiado é inútilmente este informe si hubiera de entrar en el minucioso exámen de cada una de las partidas que forman el total de lo que la empresa del ferrocarril adeudaba ántes de ser traspasada al Gobierno. Inútilmente por que os acompaño la copia fiel de la cuenta pasada por la Teneduría de libros en donde se ha tomado razón de todos los giros y de todas las obligaciones otorgadas en satisfacción de los créditos.

La de los productos del ferrocarril durante el tiempo que ha sido explotado por el Gobierno y que se me ha pasado por el Director, tomada de los libros y justificada por los contrastes de las diversas oficinas á cuyo cargo está la venta de tiquetes por pasajes y fletes, os la acompaño también para que conozcais á fondo la situación, y para que ella os dé una idea clara de lo que debemos esperar cuando podamos explotar la línea desde el interior á cualquiera de nuestros puertos.

V.

Por acuerdo del Consejo de Ministros de 19 de Octubre del año anterior, se dispuso traspasar en el Señor Don Juan Brealey los contratos por el servicio de treinta chinos de los que el Gobierno tenía como trabajadores en el ferrocarril. Se exigió á dicho Señor Brealey la suma de \$ 250 por cada contrato cedido. Todos estos forman un total de \$ 7,500 que deben ser pagados

dentro del término de dos años reconociendo un interes anual de 6 0/0 sobre la suma total.

En 13 de Noviembre del mismo año se traspasaron al mismo Señor Brealey los contratos de otros treinta chinos, á razon de \$ 56 cada uno, cuyo total de \$ 1,680 debe pagar el 14 de Noviembre de 1876, reconociendo el mismo interes de 6 0/0.

Poderosas razones de conveniencia pública obraron en el ánimo del Consejo de Ministros para acordar ámbas resoluciones. Respecto de los primeros, aunque no inútiles para el servicio, su trabajo no correspondia á lo que debia esperarse de ellos. En la alimentacion se consumia una suma mayor de la que podia en justicia computarse como compensacion del jornal; y no pudiendo regularizarse bien lo tocante á la proveeduría de víveres, los perjuicios venian á aumentarse considerablemente. Además, cedidos los contratos á razon de \$ 250 la pérdida sufrida era demasiado pequeña, si se compara con los perjuicios consiguientes á la permanencia de los chinos en los campamentos.

Con respecto al traspaso de los contratos por los últimos treinta chinos, las razones fueron de mas gravedad, y la necesidad de la negociacion aun mas apremiante. En su mayor parte eran completamente inútiles, por enfermedades y mutilaciones, constituian una carga demasiado gravosa para el Erario. Verdad es que el valor de los contratos de los pocos que podian servir, habria remunerado el total de los cedidos; mas el contrato en ese caso habria sido ruinoso porque el Gobierno habria continuado con la obligacion de alimentarlos, vestirlos y pagarles el prest señalado hasta la terminacion del contrato de cada uno. El cesionario reemplazó al Gobierno en estos deberes así como en el provecho de los pocos cuyo trabajo puede utilizar.

Con el fin de aumentar los provechos de la parte del camino en explotacion, se acordó, desde 2 de Enero del presente año una rebaja considerable en los pasajes y fletes. Se tuvo en cuenta así mismo el facilitar el tráfico personal y el de los materiales, abaratando los trasportes y poniéndolos al alcance de todas las clases sociales. Los resultados no han correspondido hasta ahora á las esperanzas concebidas; porque, ni los rendimientos han aumentado, ni el tráfico ha sido sensiblemente mayor.

Pero cree el Gobierno que no es conveniente volver á adoptar la antigua tarifa; porque, si bien es cierto que los productos no han dejado el provecho que se esperaba, tambien lo es que no han disminuido de una manera sensible para obligarle á derogar una disposicion que tanto favorece á los intereses de los ciudadanos.

Además, aun muy temprano para poder valuar los resultados

de una medida que teniendo su origen en las doctrinas de la ciencia económica, tendrá mas tarde que obedecer á las leyes invariables de la naturaleza en las que están basados los principios de esa ciencia. Las verdades económicas son verdades matemáticas; y es peligroso y á veces funesto el trasgredirlas.

Ya he tenido la honra de manifestaros la necesidad y conveniencia de continuar en la tarea de explotar, conservar y mejorar la via férrea miéntras mantengamos viva la esperanza de que alguna compañía se haga cargo de su terminacion bajo las bases de que os he hablado; y si esto no fuere posible, preciso es que la Nacion la continúe y concluya con sus propios recursos, aunque para ello sea necesario hacer una muy ríjida economía en los gastos de la Administracion.

Tendrémos con que hacer frente á nuestro crédito exterior; si, como debemos esperarlo, la justicia inglesa manda devolver lo que injustamente se ha tomado á la Nacion por Banqueros que han traficado con el dinero y la honra de este pequeño pais. No tenemos, afortunadamente, deuda interior, pues las pocas obligaciones del Gobierno que circulan en el comercio á determinado plazo, serán cubiertas á su vencimiento. Con rigurosa economía, como ya os he dicho, y no teniendo que presuponer ninguna partida para intereses y fondo de amortizacion de deuda exterior, nos quedan recursos bastantes para continuar los trabajos del ferro-carril.

Pero aun en el caso extremo y difícil de concebir, de que nuestras esperanzas en la lítis pendiente resultasen fallidas, circunstancia que no podemos aceptar ni como hipótesis, eso mismo deberia obligarnos aun más á consagrar los esfuerzos nacionales á la conclusion de la obra empezada; porque ella solventará nuestro crédito en algunos años, y servirá como prenda de seguridad para con nuestros acreedores.

He dicho que no puede aceptarse ni como hipótesis la circunstancia de un resultado desfavorable en la lítis, y voy á exponeros los motivos de esta conviccion. Nuestros negocios financieros y con especialidad los referentes al juicio, están confiados á la inatacable probidad, al reconocido patriotismo y á la notoria inteligencia de uno de nuestros mas distinguidos ciudadanos. Este caballero tiene profunda fe en la justicia de nuestra causa y en la pureza de los jueces: sus comunicaciones aumentan de dia en dia su conviccion, por el giro siempre favorable del asunto, y la seguridad de un pronto y feliz éxito. Dios no puede permitir que se consume la iniquidad y que Costa-Rica sea víctima de la expoliacion y del engaño.

Con prevision de todas estas eventualidades se ha presupuesto la suma de \$ 400,000 para la conservacion, explotacion y

continuacion del ferro-carril y compra de materia'es indispensables, sin perjuicio de emplear en él todo el sobrante que nos deje el presupuesto de gastos del presente año; si es que el Gobierno lo continúa por su cuenta y con sus propios recursos.

VI.

Carretera Nacional.

La carretera nacional se conserva y debe conservarse aun cuando el ferro-carril se construya: ese trayecto y los vecinales que con él tocan, deben necesariamente ser con el tiempo las principales arterias que alimentarán el camino de hierro, porque serán el vehículo por donde tendrán salida los productos agrícolas del país.

Ademas, en cualquiera desgraciada eventualidad, la agricultura y el comercio no se resentirán de mal alguno si la carretera nacional y sus trayectos continúan prestando los servicios que hasta la presente han prestado: abandonarla seria una imprevision imperdonable de parte del Congreso y del Poder Ejecutivo.

En el informe del año anterior, mi Honorable cólega el Señor Lara os manifestó con la franqueza que debe caracterizar á todo hombre público, al dar cuenta de sus actos, que no estaba satisfecho del estado de la carretera, y que no habia mirado sin profunda pena la necesidad de renovar por un año más el contrato celebrado con Don Manuel Moreira para mantener y conservar el camino en buen estado de servicio, y que deseaba que el desahogo de las rentas permitiese al Gobierno volverla á tomar á su cargo y hacer los trabajos y reparaciones imperiosamente demandados por las necesidades del comercio.

Como consecuencia de estos antecedentes se rescindió el contrato con el Señor Moreira sin gravámen para el Tesoro Público, y en 3 de Junio último, el Gobierno encargó al Señor Don Juan Solano, de la direccion de los trabajos que estaban á cargo del contratista; y tomó por su cuenta la administracion y cuidado de la carretera, con perfecto conocimiento de las ningunas ventajas que habia reportado el sistema de contrato con particulares.

Es indudable que el servicio público ha ganado inmensamente sin menoscabo del Tesoro Nacional; porque el empleado á cuyo cargo están los trabajos no hace una especulacion, como es indispensable y natural en un contratista particular. Emplea su tiempo remunerado por la Nacion, en vigilarlos ordenarlos y arreglarlos, no á sus conveniencias sino

al servicio público. Ningun contratista, aun el mas escrupulosamente puro, hará un negocio sin estar persuadido de una buena utilidad; y partiendo de este antecedente y de la experiencia que ya se ha logrado formar sobre la materia, seria un absurdo que el Gobierno volviera á revivir el pernicioso sistema de contratos para la conservacion de la carretera. Mas útil y mas conveniente es emplear en el buen servicio de ésta todo aquello que pudiera constituir la utilidad de un particular.

El Gobierno no ha tenido porqué arrepentirse de la medida de que os hablo; porque ademas de no haber empleado una suma mayor en la conservacion del camino, lo ha mejorado notablemente y reparado los daños que el abandono habia ocasionado con grave y notable perjuicio del Tesoro.

Conforme al contrato de 21 de Mayo de 1873, el Gobierno debia pagar al contratista la suma de \$ 38,805 por mensualidades de \$ 3,233.75 cts.; y advertiréis sin esfuerzo, que este no tenia necesidad de hacer un desembolso anticipado sino simplemente emplear los fondos que recibia, deducida su utilidad mes por mes. Ahora, no obstante los extraordinarios gastos que ha habido necesidad de hacer, como ya he dicho, para reparar los daños sufridos, las erogaciones mensuales no han alcanzado á la cifra de \$ 3,000, con ventaja para el servicio público.

Se ha continuado atendiendo los trayectos comprendidos entre el rio "Virilla," pasando por Heredia y Alajuela hasta tocar con la Garita en el rio "Grande;" y el que cruza desde la "Asuncion" al "Rio Segundo."

Como tanto en estos trayectos, como muy principalmente en la magnífica carretera de la Capital á la ciudad de Cartago, tienen que hacerse serias y costosas reparaciones, se ha elevado el presupuesto á la cifra de \$ 50,000 que es la menor que se puede presuponer, si queremos mantener un buen camino en cualquiera estacion del año.

VII.

Edificios y Obras Nacionales.

La construccion de nuevos edificios nacionales, así como la reparacion de los existentes, demandan gastos frecuentemente considerables. Nadie puede aquí extrañar el precio subido de todos los materiales de construccion así como el de los jornales de los maestros y de los simples peones. Estas son las hercas caudinas por donde deben de pasar todos los que tengan necesidad de construir ó reparar; y si los particulares, tan

cuidadosos é interesados personalmente, tienen que sufrir sus consecuencias, con mayor razon los Gobiernos que tienen que confiarse á personas extrañas que, aunque probas, no tienen por la cosa pública el mismo interes que por la suya propia, ni se cuidan de economizar lo que debieran en obsequio y provecho del Tesoro Público.

Y este descuido con respecto á las nuevas construcciones, es mayor y mas sensible, y aun pudiera calificarse de culpable abandono, al tratarse de la conservacion de los ya existentes.

Para evitarlo ó disminuirlo en lo sucesivo, se han dictado órdenes severas y se vijila con especial atencion todas las operaciones de los encargados de los trabajos públicos.

En el presupuesto de 1873 figuraba la partida de \$ 47,000, de los cuales debian destinarse \$ 30,000 á la construccion de un edificio de cuartel en la ciudad de Alajuela; pero otros gastos de carácter mas urgente impidieron al Ejecutivo el acometer la obra desde entónces.

Como esa vigencia económica espiró; y como sea necesario é indispensable la construccion del edificio, así como el de otro para igual objeto en Puntarenas, se ha incluido en el presupuesto del presente año la suma de \$ 50,000 destinada á ambas construcciones y á reparar los existentes. Tal suma no es exagerada y el Gobierno cuidará de su económica como de su útil inversion.

La suma de \$ 122,263 fué la que se presupuso para los gastos que en el Departamento de Obras Públicas debian verificarse en el año que acaba de espirar, no incluyendo en esta suma los que demandan la conservacion, adelanto y explotacion de la via férrea.

A este objeto se destinó todo el sobrante de las rentas, segun el tenor del artículo 5º de la ley de 29 de Agosto de 1874.

Los gastos del Departamento de Obras Públicas durante el mismo año ascendieron á \$ 130,064-04 alcanzando al presupuesto en \$ 7,801-04.

Voy á explicaros con la mayor claridad la causa de esta diferencia.

La ley de 4 de Julio de 1874 destinada á mejorar la segunda enseñanza, dispuso la organizacion de un Colegio con este objeto y con el nombre de "Instituto Nacional": destinó para local la Universidad de Santo Tomas. En el artículo 11 faculta al Poder Ejecutivo para dictar las providencias conducentes á fin de preparar en el edificio de la Universidad todo lo necesario para el establecimiento del "Instituto."

En ejecucion de la ley, el Poder Ejecutivo hizo venir Profesores y dictó las medidas conducentes á formar un local aparente

para recibir alumnos internos y con las condiciones apropiadas al objeto de la misma ley. Y aunque por la naturaleza del establecimiento, lo formal correspondia al Ministerio de Instruccion Pública, tratándose de lo material del edificio los gastos correspondian al de Obras Públicas, imputando las partidas á los Edificios Nacionales y precisamente á la parte de eventuales del presupuesto. Los gastos figuran en los \$ 25,167-49 invertidos en Edificios y Obras Nacionales. Su valor alcanza próximamente á \$ 10,000.

Como ya os he dicho, no se presupuso cantidad alguna para la conservacion, mejora y explotación del ferro-carril; y sin embargo, en la cuenta de sus gastos queda incluida la partida de \$ 13,466-75 que son imputables á ese objeto.

El Ferro-carril urbano destinado á poner en cómoda y pronta comunicacion el lugar de la estacion con el interior de la Ciudad, ocasionó sérios perjuicios al edificio de la Fábrica Nacional de licores, perjuicios que hubo necesidad de reparar y en los cuales se invirtió hasta el 30 del mes anterior, la suma de \$ 2,200.

Tambien os haré notar que por expropiaciones de terrenos y edificios, para el servicio del ferro-carril y para la Carretera Nacional, se invirtió la suma de \$ 2,004-86. Deducidas estas partidas que forman la suma de \$ 27,671-61 de la de \$ 130,064 á que han ascendido los gastos, hallaréis clara la explicacion ofrecida.

Observaciones Generales.

La República ha invertido hasta el dia último del mes anterior en la obra del Ferro-Carril, la enorme suma de \$ 7.178,422-67 cts. De este total corresponden \$5.916,125-59 cts. á lo entregado al contratista conforme la antigua contrata; y \$ 1.221,266-93 erogados desde la fecha en que la obra vino á ser administrada por el Gobierno; esto es, desde el 1º de Noviembre de 1873.

Como ya tuve el honor de deciros, al verificarse en favor de la República la cesion y traspaso del contrato del Ferro-Carril por la absoluta falta del contratista al cumplimiento de las obligaciones contraidas, y por su impotencia, tambien absoluta, de recursos para llevarla á cabo y para garantizar las cantidades suministradas, natural y lógico tenia que ser el adquirir tambien los derechos que pudiesen existir en favor del contratista por virtud de la empresa, con mayor razon si tales derechos se adquirieron exclusivamente con los fondos suministrados por la Nacion. Pero al mismo tiempo, el Gobierno tuvo que hacerse cargo de pagar todas las obligacio-

nes contraídas y pendientes, cuya suma forma una parte muy considerable de la cantidad invertida.

La cuenta de gastos ocurridos en el Ferro-Carril y por motivo de él, incluyendo materiales, provisiones y todo lo demás accesorio, desde 1º de Noviembre de 1873 al 30 de Abril último, asciende á \$ 1.032,518-16 cts. Esto ha costado la conservacion, mejora y continuacion de la via férrea en los diez y siete meses que abrazan las fechas que dejo citadas.

El movimiento de pasajeros y su producto durante el mismo tiempo, se descompone así:

Pasajeros	157,757.
Producto de pasajes	\$ 126,610-85.
Fletes	„ 10,433-61.

Total \$ 137,044-46.

A la cantidad de \$ 1.032,518-16 á que ascienden los gastos generales, hay necesidad de agregar la de \$ 380,870-97 por obligaciones contraídas con anterioridad, por cancelacion de billetes en circulacion, por cambio de letras del contratista, cuentas de Agentes, id. cuentas corrientes y vales á pagar; por manera que, el total general de las erogaciones del Tesoro durante los diez y siete meses de administracion de la empresa, es de \$ 1.413,389-13.

La nueva organizacion dada á la empresa desde Enero del año anterior, ha disminuido considerablemente los gastos, no solo por las economías efectuadas en el personal de las oficinas, sino tambien por la regularizacion de los trabajos y por haberse llenado ya los grandes compromisos que originaron las fuertes erogaciones del Tesoro.

La partida de \$ 400,000 que figura en el presupuesto del año económico de 1875 á 1876 y que debe invertirse en el Ferro-Carril, no es excesiva, si el Gobierno tiene necesidad de continuarlo con los recursos del pais. Preciso es prever toda eventualidad á este respecto, no obstante los pasos que se han dado y que se siguen dando para obtener un contrato particular.

No solo no considero excesiva la partida de \$ 400,000, sino que os suplico faculteis al Poder Ejecutivo para dedicar á ese objeto todos los sobrantes que puedan dejar los presupuestos. De esa manera yo os afirmo que tendrémós via férrea por lo ménos al Atlántico, si no en tres ni cuatro años, sí con seguridad en un período de tiempo que no excederá de siete años, si algun acontecimiento imprevisto no viene á impedirlo.

Me es grato afirmaros tambien, que si en el año económico que acaba de espirar, la República ha podido, sin sacrificios, hacer frente al pago de cerca de \$ 1.000,000 por anteriores

obligaciones contraídas y sin embarazo alguno para la marcha de la Administracion interior, en los años siguientes puede contar con los mismos ó con mayores recursos para destinarlos con preferencia al camino de hierro en que el pais ha vinculado su porvenir.

Os recomiendo la lectura del luminoso informe del Señor Director General del Ferro-Carril, que os pondrá al corriente de los mas minuciosos detalles acerca del estado de la obra, y de lo que es necesario hacer para terminarla.

El cuadro nº 2 vendrá á ponerlos de manifiesto el movimiento de pasajeros y de fletes desde Noviembre de 1873 hasta Abril último. La cantidad y extension de los documentos remitidos á última hora por la Direccion, no permite su incorporacion en esta Memoria; pero ellos obran en el Despacho y se os presentarán siempre que lo juzgueis conveniente para ilustrar vuestro juicio y dar mayor acierto á vuestras resoluciones.

Concluyo, Honorables Representantes, felicitando á la Patria por vuestra instalacion en el seno de la Representacion Nacional, bajo los auspicios de la paz. Que la Providencia bendiga vuestros trabajos y dirija vuestras tareas en bien del pueblo que os ha confiado sus mas caros intereses.

HONORABLES REPRESENTANTES.

JOAQUIN LIZANO.

Palacio Nacional.
San José, Mayo 14 de 1875.

BIBLIOTECA ASAMBLEA LEGISLATIVA

Dirección del Ferro-Carril de Costa-Rica.

Nº 8.

San José de Costa-Rica, 1º de Mayo de 1875.

Honorable Sr. Ministro
de Obras Públicas.

SEÑOR:

Al concretar los asuntos y dar cuenta de la marcha del Ferro-Carril durante el último año en el presente Informe, debo hacer observar desde luego que á contar de Mayo de 1874 todos los esfuerzos se han recidido á conservar lo existente y llenar compromisos de la misma Empresa, provenientes de la contrata Keith.

El Ferro-Carril de Costa-Rica al pasar de manos del antiguo contratista á las del Supremo Gobierno, [en 1º de Noviembre de 1873] se hallaba en el estado que se demuestra á continuación.

	A.	B.	C.	D.	E.
DIVISIONES.	Concluido y corriendo Trenes, sin lastre en la IV Dvn.	Listo para re- cibir Rieles .	En gradacion .	Sin ninguna construccion.	Pesmontado.
	Millas.	Millas .	Millas .	Millas.	Millas.
<i>Iª Division</i>	13	.....	.....	.....	.....
Contrato y Lotus ..	.....	2	5	.....	} 36
„ Jones y Taylor..	.....	8	8	.....
<i>IIª Division</i>.....	.....	.....	.....	.....	2
<i>IIIª id</i>.....	.....	.....	11	5	26
<i>IVª id</i>	21½	4½	.....	.....	.....
	34½	14½	24	5	64.

En el dia se encuentran en tráfico por el lado Este de la línea 22½ millas entre el Limon y Matina, y por el Oeste, Alajuela--Cartago, 27

millas. Las 13 millas al Oeste de Matina y próximamente 10 millas al Este de Cartago, terraplenadas y desmontadas, se hallan en regular estado, aunque la vegetacion tropical ha cubierto la mayor parte. Los Campamentos existentes en la línea y el material de planta naturalmente han sufrido de una manera considerable, á causa de la suspension de los trabajos. Hacia el Atlántico, en los terrenos de la Costa, la línea traficada hasta Matina, particularmente en el puente de Moin y en los pantanos, requiere una refaccion inmediata, lo que podria verificarse aun á poco costo; pero sin continuarse el tráfico sin colocar el puente de hierro en Moin y sin levantar 2 ó 3 pies mas la colzada en los pantanos, pronto habrá necesidad de gastar ingentes sumas para refaccionar debidamente la línea de que se trata.

La pérdida de los Talleres en el Limon, segun el Informe detallado que obra en manos de US^a H., ha sido de bastante consideracion, atendidas las actuales circunstancias; sin embargo, en el dia se encuentran ya en servicio las Locomotoras "Heredia" y "Cartago", y mediante el gasto de \$25,000, podemos obtener la rehabilitacion de los Talleres y máquinas que se necesiten para la conservacion y prosecucion eventual de los trabajos. Ultimamente se ha limpiado la línea entre Pacuare y Matina, por haberse completamente enmontado los terraplenes que sirven ya de via de comunicacion con el puerto del Limon. Paulatinamente se están refaccionando todos los puentes provisionales que [en su mayor parte] se hallaban concluidos entre Matina y Pacuare, pues la exiguüidad de recursos que se suministran á la I^a Division impide necesariamente la pronta y completa reparacion.

En la II^a Division se sostiene la proveeduría y Campamento de Siquirres, punto divisorio entre la I^a y II^a Division, á 37 millas de Limon, lo mismo que en Angostura en donde se dividen la II^a y III^a Divisiones.

Los Campamentos de la III^a Division hasta "Santiago" se hallan en regular estado de conservacion, y á cargo de un Guarda y un Asistente respectivamente.

En la IV Divn. las 27 millas de camino de Cartago á Alajuela se encuentran en perfecto estado de servicio. Los gastos de Albañilería, cortes, terraplenes y edificios y de explotacion se demuestran en el Balance General (A) que acompaño, y particularmente en la tabla letra B.—
[A.] [B.] Todas las alcantarillas en esta parte de la línea se han puesto ya con material de hierro, y los desagües en su mayor parte están concluidos.

Siendo de urgente necesidad y suma economía suprimir la curva de 183' de radio que existe entre los rios "Molinos" y "Cañas" cerca de Alajuela, he hecho levantar el plano y hacer el cálculo del costo de ejecucion de un nuevo trabajo que resultará en una curva de 700' piés
[C.] [C.] El material rodante sufre mucho daño al pasar por la curva actual, y por lo mismo recomiendo la pronta sustitucion de esta por otra mas favorable. Acompaño el plano y cálculo aludidos.

Propongo ademas la construccion inmediata de paraderos en las Estaciones de Rio Segundo, San Joaquin, Santo Domingo, San Juan, San Pedro, Curridabat y Tres Rios, y de preferencia en Heredia, para proporcionar comodidades á los pasajeros. A este fin he sometido y se hallan en manos de US^a H. los planos respectivos.

Todavía quedarán por rebajar algunas curvas; pero ese trabajo se puede llevar á cabo poco á poco, ensanchando los cortes del “Virilla,” “María Aguilar” y “Arias.”

Durante el último año se han repuesto con buenas maderas de roble las sobre construcciones de los puentes Ciruelas, Rio Segundo, Virilla, Quircot, Padre Hidalgo. Al puente sobre el rio Fierro se ha agregado un nuevo esribo de piedra labrada [150 yardas cúbicas] y un cuarton de hierro.

[D.]	Segun se ve de los cuadros adjuntos [D.] han pasado durante 18 meses 157.757 personas por la línea “Alajuela—Cartago,” procediendo	\$ 126,610.85
	y en fletes.....	\$ 10,433.61
	Total.....	\$ 137.044,46;

lo que hace un tráfico mensual de 8764 pasajeros, y da un producto aproximado de \$ 7033,95. Debo observar que la falta de material rodante impide hasta cierto punto el desarrollo de este tráfico, de consiguiente recomiendo se hagan venir, cuanto ántes sea posible, los carros que la Empresa tiene pagados en Nueva-York, y le pertenecen sin contradiccion alguna. El transporte de carga no ha podido ensancharse ni darle mas facilidades por la misma razon de faltar carros. Opino que debe pedirse ademas para el servicio de la IV Division otra Locomotora, con cuyo auxilio es indudable que aumentará el tráfico considerablemente.

Atendiendo á que nuestra línea de Ferro-Carril es extremadamente dificultosa por las pendientes y curvas que ella encierra, á que es muy reciente y á que empezó á ejecutarse por un contratista, bajo condiciones bastante liberales en lo tocante á la construccion técnica: atendiendo igualmente á que la estacion lluviosa en Costa-Rica es desventajosa á la clase de obra de que se trata; y-en fin-, teniendo en cuenta el gran número de animales que circula continuamente por la línea, es un testimonio notable y plausible del buen manejo de los trenes los muy pocos, ligeros, insignificantes accidentes que registramos hasta hoy, casi siempre causados por el ganado. Seria conveniente dictar disposiciones enérgicas y eficaces sobre la vigilancia que los propietarios, á uno y otro lado de la línea, deben tener respecto de sus animales.

[E] Como se ve de las tablas letra E, cada Locomotora ha recorrido—por término medio—mensualmente una distancia de 1500 millas, con un gasto aproximado de \$ 500 en reparar los daños causados—como he dicho—en su mayor parte por la curva de Alajuela, y por los atropellos de ganado. Evitando estos inconvenientes por los medios que dejo indicados, el material rodante sufriria mucho ménos y los gastos de reparaciones que hoy montan á mas de \$ 3,000 por mes, quedarian reducidos á ménos de la mitad.

Apesar del celo esmerado de los empleados, calculo que no baja de cinco el número de cabezas de ganado que perece cada mes atropellado por los trenes

Agregados á este Informe se encuentran Inventarios completos de las existencias de útiles, materiales &^a—en las fechas respectivas en las Oficinas, Almacenes, Talleres, y Campamentos del Ferro-Carril, como sigue:

Oficina Central.....	San José
Agencia.....	id.
Oficina de Ingenieros.....	id.
Departamento Mecánico.....	id.
Aduana.....	Puntarenas
Estacion.....	Alajuela
”.....	Heredia
”.....	Tres Rios
”.....	Cartago
Agencia.....	”
Campamentos.....	2, 3, 4, 5.
Agencia.....	Angostura
”.....	Pacuare
Agencia General.....	Limon
Departamento Mecánico.....	id.
” Ingenieros.....	id.

Como ya he tenido el honor de insinuar en mi comunicacion de 17 de Abril, es indispensable ordenar la adquisicion de varios materiales—especificados en lista,—á la brevedad posible; y hoy me tomo la libertad de insistir en la conveniencia de obtener inmediatamente los puentes de hierro de la I^a Division; sin esto, creo imposible conservar de una manera económica las obras allá existentes en grande escala y ejecutads á grandes costos.

De conformidad con la órden n^o 72 de ese Ministerio, fechada á 16 de Febrero de 1874, se habia fijado el número de Empleados del Ferro-Carril á sueldo mensual, como se ve en la adjunta lista F, con las dotaciones allí asignadas. Durante el año, esa lista que contenia 60 Empleados autorizados y costaba \$ 12,001⁰⁰ por mes, ha quedado reducida á 30 Empleados, inclusive los Telegrafistas, y su importe sube á [G] \$ 7,265⁰⁰, segun lista letra G.

El 1^o de Noviembre de 1873, dia en que el Supremo Gobierno tomó á su cargo la obra del Ferro-Carril, habia sido entregada á cuenta de la antigua contrata la cantidad de \$ 5.916,125-59: desde aquella á esta fecha el Supremo Gobierno ha erogado la cantidad líquida de \$ 962,928-71, y por otras entradas, segun lista de Ingresos (BB.), la de \$ 450,460-42; que hacen un total de \$ 1.413,389-13, invertido conforme la cuenta de Egresos (BB.)

En el Balance General no han sido incluidos como \$ 25,000 que la Empresa adeuda por sueldos atrasados en el Limon, ni la planilla de la IV Di-

vision correspondiente al mes de Abril último—que asciende próximamente á \$ 7,400, por no haber sido pagada aun.

Con toda consideracion me repito de U. H.

atento S. Servidor

Guillermo Nanne.

Dir. F. C. de C. R.

San José, 20 Abril 1875.

**Honorable Señor Minis-
tro de Obras Públicas.**

Vuelto de mi viaje de inspeccion á Limon, tengo la honra de dar á U. H. el siguiente informe.

La causa del incendio de los Talleres en Limon no se ha podido averiguar hasta a hora;—haciendo todos los esfuerzos, y echando abajo parte de casas de habitacion, se cortó el incendio, y se redujo á los talleres de la empresa y una bodega pequeña de los Señores M. C. Keith & C^a.

Las pérdidas de la empresa son \$ 43,474-67 segun lista ya pasada á U. H. Las pérdidas de la casa M. C. Keith & C^a \$ 7,000, y del Señor A. Rafael, quien tenia harina en la misma bodega \$ 2,500.

La locomotora “Heredia” y dos carros de agua y leña, se salvaron por completo, lo mismo mucho material: la mayor parte ha sufrido mas ó menos y se puede reparar.

Las casas de oficinas, de habitacion y todas las grandes bodegas de la empresa con todo su contenido de mucho valor, lo mismo que todos los carros de trabajar están intactos.

Ya se puso un taller pequeño provisional, y están trabajando herreros, mecánicos y carpinteros para hacer lo mas urgente.

La locomotora “Cartago” debe estar hoy en buen estado de trabajar; las otras dos, “San José” y “Alajuela,” tan pronto que se puedan reponer partes que han sufrido mucho.

Entre pocos dias, el Señor Nanne, Director General del Ferro-Carril de Costa-Rica tendrá la honra de presentar á U. H. el plan para los nuevos talleres. Por el momento hay 250,000 ladrillos hechos, y se pueden

hacer cada dia 10,000 mas. Compré á los Señores M. C. Keith & C^a 70,000 piés de madera á propósito para los talleres á \$ 55 por mil, y pagaderos mitad caja y mitad á cuenta de su deuda á la empresa. Para el techo se tomará fierro galvanizado ó tejas, lo que se puede procurar mas favorable. En la lista de pérdidas del incendio de \$ 43,474-67; la maquinaria y materiales son á justo precio; los talleres ya inútiles y en muy mal estado se pusieron solo por \$ 2,500, no siendo mas el valor; pero para poner nuevos talleres se gastarán hasta \$ 18,000, de modo que las pérdidas totales serán de cerca de \$ 60,000.

Para reponer todo en el mejor estado es menester:

1^o—Un crédito en el extranjero hasta \$ 25,000 para comprar todo lo que falte.

2^o—Mas \$ 5,000 mensuales, mas de lo acordado hasta ahora por siete meses.

Me permito observar á U. H. que en fin de Agosto 1874 volviendo de mi viaje de inspeccion á Limon, fuí obligado por el Supremo Gobierno de Costa-Rica de cortar los gastos mensuales para Setiembre \$ 10,000 y del 1^o de Octubre adelante \$ 6,000, pagaderos cada mes; mas tarde se convino en pagar cada dos meses. En Setiembre 1874 recibí \$ 46,909-59 para pagar todo hasta fines de Agosto, todos los empleados, obreros y cuentas corrientes, lo cual verifiqué; desde este tiempo no he recibido mas que:

12	Oebre.	74	\$ 2,000.
21	Dbre.	„	„ 6,000.
12	Fbro.	75	„ 8,000.
18	Marzo	„	„ 15,000.

Total \$ 31,000. debiendo pagar:

Sbre.	74	\$ 10,000.
Obre.	„	„ 6,000.
Nbre.	„	„ 6,000.
Dbre.	„	„ 6,000.
Enero	75	„ 6,000.
Fbro.	„	„ 6,000.
Marzo	„	„ 6,000.
Abril	„	„ 10,000.

Total \$ 56,000,—debiendo para

el último Abril \$ 25,000, los cuales se deben pagar con mayor urgencia, para seguir los trabajos como debe ser;—en seguida \$ 11,000—cada mes, y el crédito necesario por el extranjero,—al fin de seis meses todo será otra vez completo y perfecto.

Me permito especificar á U. H. los trabajos que hay que hacer por \$ 11,000,—mensual.

1^o—Construir los nuevos talleres en Limon en el modo mejor, y tan seguro contra el fuego como sea posible; otros edificios para madera y leña; lo mismo que un cuartel para serenos.

2^o—Reparar y mantener en el mejor estado las casas de oficinas, de habitacion y las bodegas.

3º—Reparar y mantener 21½ millas de ferro-carril desde el Limon hasta Matina en buen estado;—tanto los trabajos de tierra como los puentes.

4º—Tener abierto el callejon de 12 millas de ferro-carril, concluidos los rellenos y cortes, y 4½ millas más con sus trabajos en ellas; todas las 16½ millas de 100 piés ancho, con mas de 70 puentes.

5º—Pagar los sueldos de todos los empleados y obreros desde Limon hasta Siquirres, comprar los materiales de construccion, y mantener unas cincuenta mulas y veinticinco bueyes.

6º—Habiendo un gran número durmientes puestos en mal estado, se deben reponer.

7º—Pagar los gastos del Doctor y todas las medicinas, no solo por la gente del ferro-carril, sino tambien por todos los demas empleados del Supremo Gobierno,-los pobres y demas desde el Limon hasta Siquirres.—(37½ millas 1500 personas.)

8º—En caso de necesidad hacer los trabajos y gastos en el camino real desde Siquirres hasta Angostura,-como ya sucedió en diferentes ocasiones.

Los trabajos en la 1ª Division:-21½ millas concluidas por completo se encuentran en buen estado; lo mismo las 12 millas mas de rellenos y cortes, pero sin rieles; solo es menester limpiarlas de las yerbas cada tres meses. Cuatro millas más de callejon abierto se encuentran en el mismo estado. Es menester cambiar muchos durmientes ya malos, y reparar puentes de construccion de madera. El estado en general es muy satisfactorio. Las curvas y grados son lo más favorable.

En la 2ª Division,—Siquirres-Angostura, no hay gastos ahora, solo en el camino real los reparos necesarios.

En la 3ª Division,—Angostura-Cartago, no hay mas guardas y peones en los Campamentos Nos. 3, 4 y 5; á esta Division pertenecen los gastos por mulas y otras bestias y la gente respectiva; todo dirigido por un Ingeniero; los gastos totales no son más que \$ 1000 por mes;-en esta suma están incluidos los gastos de pasajeros, mozos, viajes, remesas de plata, víveres y materiales á otras partes;-hay que vigilar y reparar 12 millas de rellenos y cortes;-en el callejon abierto de 15 millas no se trabaja por ahora.

En la 4ª Division,—Cartago-San José-Alajuela, 27½ millas, los trenes corren regular y con la mayor seguridad; hay que hacer reparos en el fundamento del puente "Arias", gastos \$ 3000;-es inevitable.

Todos los demas puentes están en el más perfecto orden.

Los demas gastos en la línea son los de orden corriente, como en todo ferro-carril; durmientes hay muy pocos que reponer; todas las maderas en uso son perfectas, como tambien la albañilería.

En los talleres de San José hay necesidad de diferentes materiales y partes de maquinaria, para seguir los trabajos en el mismo buen orden y seguridad.

El Señor Nanne, Director General del ferro-carril de Costa-Rica tendrá el honor de presentar la lista de ellos á U. H. para pedir sus disposiciones.

Tengo la honra de suscribirme de U. H. afectísimo y seguro servidor,

G. MÚLLNER.

Act. Director.

D.

FERRO-CARRIL DE COSTA-RICA.

Producto de Pasajes y Fletes, desde 1º Noviembre de 1873, al 30 Abril 1875.

MESES.	PASAJEROS.		FLETES.	TOTAL.
	Nº	Suma.	Suma.	Suma.
Noviembre 1873.	2,194	1,618-85	17-79	1,636-64
Diciembre „	7,426	6,097-35	133-58	6,230-93
Enero 1874.	3,260	2,986-05	35-70	3,021-75
Febrero „	3,185	2,905-80	547-03	3,452-83
Marzo „	6,158	5,939-30	797-76	6,737-06
Abril „	7,774	6,656-70	480-31	7,137-01
Mayo „	8,154	8,374-00	500-54	8,874-54
Junio „	7,335	7,353-40	512-21	7,865-61
Julio „	9,237	8,718-01	760-01	9,478-02
Agosto „	12,240	11,211-04	942-71	12,153-75
Setiembre „	7,491	6,540-00	816-15	7,356-15
Octubre „	7,624	6,865-55	569-21	7,434-76
Noviembre „	8,686	7,606-04	565-13	8,171-17
Diciembre „	12,687	10,548-98	841-62	11,390-60
Enero 1875.	16,771	10,254-38	575-59	10,829-97
Febrero „	12,543	7,229-78	618-98	7,848-76
Marzo „	13,085	7,958-79	879-12	8,837-91
Abril „	11,907	7,746-83	840-17	8,587-00
TOTAL	157,757	126,610-85	10,433-61	137,044-46

San José, 30 de Abril de 1875.

A. K. Osborne.
Tenedor de Libros y Agente Genl. de Pas. y F.

DETALLE

de los sueldos y gastos de la Secretaría de Obras Públicas,
en el año económico de 1874 á 1875.

Contratistas de la Carretera Nacional.	\$	4,547.56		
Edificios y Obras Nacionales.....	,,	25,167.49		
Carretera Nacional.....	,,	41,785.07		
Secretaría de Obras Públicas.....	,,	8,677.05		
Acueducto de Liberia.....	,,	1,075.12		
Eventuales.....	,,	7,411.48		
Resguardo de la Carretera Nacional.	,,	5,735.90		
Apertura de las calles del Limon...	,,	4,335.00		
Gastos de Oficina.....	,,	40.62		
Alameda, Guardia.....	,,	2,000.00		
Resguardo del camimo del Limon.....	,,	403.89		
Inmigracion China.....	,,	482.50		
Expropiaciones.....	,,	904.86	\$	99,566.51
Presupuestado.....	\$	122,263.00		
Gastado.....	,,	99,566.51		
<i>Saldo á favor del Presupuesto...</i>	\$	22,696.49		

Palacio Nacional.
San José, Abril 30 de 1875.