

La Ruta Ferroviaria Interoceánica

a través de la República de Costa Rica

1866

F. KURTZE,

INGENIERO CIVIL,

DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

VERSION CASTELLANA

POR

RICARDO JIMÉNEZ



San José, Costa Rica

IMPRENTA, LIBRERÍA Y ENCUADERNACIÓN "ALSINA"

1918





LA
RUTA FERROVIARIA INTEROCEANICA
A TRAVÉS DE LA
REPUBLICA DE COSTA RICA

PREFACIO DEL TRADUCTOR

En el año de 1866, don Francisco Kurtze, Director General de Obras Públicas, bajo las administraciones del señor Jiménez, con el propósito de hacer buena atmósfera al proyecto del Gobierno de Costa Rica, de levantar en los Estados Unidos de América capital para la construcción de un ferrocarril de Limón a Caldera, publicó en Nueva York, en lengua inglesa, un folleto titulado «La Ruta ferroviaria Interoceánica a través de la República de Costa Rica». Los ejemplares del folleto son muy raros. En la Memoria de Obras Públicas, de 1876, el Secretario de Estado, señor Morales, copia un informe del Director General del Ferrocarril, en el cual hay intercalados trozos del folleto, pero sin que allí se advierta que pertenecían a Kurtze. Otra versión castellana no conozco. El trabajo del Comisionado del Gobierno merece ser recordado por quienes lo hayan leído antes, y conocido por quienes lo ignoren, que serán los más. A fin de que los pocos a quienes pueda interesar lo lean en español, ofrezco la presente traducción.

Para encender el apetito de lucro de los capitalistas americanos, relata Kurtze, en la primera parte de su opúsculo, el cuento del Ferrocarril de Panamá—pues cuento parece,— y de

sus fabulosos dividendos, de hasta un 60 % al año; y hace relumbrar ante los ojos de aquéllos la posibilidad de un nuevo ferrocarril de Panamá en Costa Rica. Con todo vigor pone de relieve las desventajas de la ruta panameña y magnifica la superioridad de la vía de Costa Rica, llamada, según él, a arrebatarse a la otra la mejor parte de su pingüe tráfico. Pero los esfuerzos de Kurtze fueron vanos: la ruta de Costa Rica ni pudo entonces, que era la ocasión, ser rival de la de Panamá, ni había de serlo nunca. De los trastornos políticos del istmo; de los naufragios del puerto de Colón, de que daban testimonio los despojos numerosos, yacentes en su ribera; de la molestia de no poder desembarcar uno en Panamá sino con marea favorable; del trasbordo inevitable allí; de las demoras forzosas en Colón y Panamá, cuando no llegaba el viajero a tiempo de la oportuna conexión de líneas, lo que era frecuente; de la fiebre amarilla y de las disenterías; de tantas inconveniencias y demoras innecesarias, de que hablaba Kurtze, despejaron el istmo el Presidente Roosevelt, el Coronel Goethals y el doctor Gorgas; y el canal, obra de sus manos y de los millones de la Tesorería de los Estados Unidos, arruinó para siempre las esperanzas concebidas por Kurtze, en favor del tránsito interoceánico al través de Costa Rica. A estas horas, por consiguiente, la primera parte del folleto de Kurtze no puede tener otro interés fuera del retrospectivo y del que le presta la amenidad del relato.

La segunda parte es un capítulo interesantísimo de la geografía de Costa Rica, a mediados del siglo XIX, que comprende no sólo descripciones del suelo y sus riquezas, sino también la del estado social del pueblo costarricense. Nada conozco mejor escrito sobre la geografía de aquella época, entendida la voz geografía en el sentido amplio que le da, digamos, Eliseo Reclus. El retrato muestra a Costa Rica algo mejor de lo que era, así en cuanto a los recursos naturales del país y salubridad de sus climas, como en cuanto al grado de civilización de los pobladores.

Si no, veamos por ejemplo, el siguiente pasaje: «De todas las Repúblicas de la América Central, Costa Rica es la única cuyo pueblo se haya mostrado poseído de aquel patriotismo honrado que es condición necesaria para el mantenimiento de la forma republicana de gobierno. Leal a la Federación de los

Estados de la América Central, mientras duró la unión; forzada a salir de ésta por las disputas y las guerras surgidas entre los confederados, pero en las cuales no tomó partido, Costa Rica fué la primera en llegar a un arreglo financiero con los acreedores extranjeros de la Confederación, y en pagar su cuota en la deuda de las repúblicas unidas. Su conducta posterior ha estado en armonía con los buenos auspicios de los comienzos. Sin disturbios políticos de importancia, de esos que continuamente interrumpen y destruyen el desarrollo de sus vecinas, más grandes y más ambiciosas, Costa Rica ha proseguido, sin desviarse, en su camino de progreso político, social e industrial, lo que le ha valido, entre sus repúblicas hermanas, el apelativo, que no es para ofenderse, de Chile de la América Central. Por su gobierno bien establecido; por su tesorería nacional, hábilmente organizada y de cuya excelente administración da testimonio inequívoco la regularidad de un superávit anual; por su tarifa de aduana, cuya liberalidad podría avergonzar a naciones más viejas y más ricas; por su libertad de cultos y admirable sistema de escuelas públicas; por su moneda nacional, que es sana y conveniente; por su población, que es pacífica, industriosa e inteligente,—esta pequeña república, que apenas cuenta ciento cincuenta mil habitantes, merece la consideración respetuosa del pueblo de Estados Unidos».

El retrato nos idealiza, a que negarlo; pero, no obstante, guarda gran parecido con el original y está pintado con verdadero amor. Hemos sido bien afortunados con los autores extranjeros que nos han visitado y escrito sobre nuestro país. El retrato de Kurtze hace *pendant* con el que, cincuenta años más tarde, ha pintado, con mano maestra, y de cuerpo entero, el Conde Maurice de Périgny. La obra del Conde, llena de saber, de encanto y generosa simpatía, se cierra con estas palabras: «Y, por otra parte, los grandes principios que triunfarán en el mundo entero con la victoria de los aliados ¿no asegurarán a las pequeñas nacionalidades el derecho imprescriptible de vivir? Segura de la inviolabilidad de su neutralidad, la República de Costa Rica merecerá completamente su sobrenombre de Suiza americana, a que ya le han dado derecho la belleza de sus paisajes, el espíritu democrático de sus leyes, el carácter pacífico de sus habitantes, la integridad y el liberalismo de sus gobernantes». Antaño nos llamaba Kurtze Chile

de la América Central, y ogaño Mr. de Périgny, Suiza americana. ¡Ojalá que esas inmerecidas alabanzas, en las que la lisonja no entró, en vez de ser ocasión de engreirnos fueran acicate para ganarlas justamente!

— Pero la tercera parte del folleto es la más interesante y la más valiosa. Corresponde a Kurtze el mérito indiscutible de ser el autor del primer proyecto de nuestro ferrocarril de mar a mar. La idea y el primer estudio científico de la obra le pertenecen; y cuando se escriba la historia de los ferrocarriles de la República, su folleto servirá de piedra angular. No sólo fué el precursor de Latham, González Ramírez y de los otros ingenieros de la primera época de la construcción de la línea, menos conocidos, sino que el trazado suyo, que se verá en el plano topográfico adjunto a este folleto, es sustancialmente el mismo trazado del actual ferrocarril que corre entre Limón y las cercanías de Caldera. Con toda modestia dice Kurtze que «la localización de la vía está tan claramente indicada por la naturaleza misma que el ingeniero está exento de la tarea de elegir». Pero el hecho es que él tuvo buenos ojos para mirar la naturaleza, gran competencia técnica, y buen juicio para discernir y acertar, sin haber podido aprovecharse de tanteos ajenos, que no existían. Desde aquel momento quedábamos a cubierto de que los ingenieros que le siguieran incurriesen en errores fatales.

Así lo parecía; sin embargo, después hubo conatos de traer el ferrocarril por rutas enteramente distintas de las señaladas por Kurtze. Ansart estudió la una, la del Pacífico; y Scherzer la otra, la de Santa Clara. Se quiso venir de Puntarenas por Esparta, como ahora dicen; de Siquirres, por Carrillo; pero, en definitiva, no hubo modo de pasar ni de Esparza ni de Carrillo. El ingeniero Merivale, años después, estudió dos líneas: una que debía pasar por Esparza, San Mateo, San Pablo, Piedras Negras y la Sabana; otra, por Esparza, San Ramón, Naranjo, Grecia y San Antonio de Belén; y Mr. Marbury hizo posteriormente otro trazado, que partía de Alajuela, y que hasta la confluencia del río Jesús María con el Machuca era muy semejante al del actual ferrocarril. Desde allí la línea se apartaba y se dirigía hacia el norte hasta cruzar el río de la Barranca cerca de donde se juntan sus aguas con las del río de Esparza. Todas estas líneas resultaban inaceptables, o por muy costosas o por ser sus gradientes muy pesadas. A la postre fué forzoso

buscar en los valles de Reventazón y el río Grande el rastro de las pisadas de Kurtze. El tiempo justiciero le dió la razón.

La línea de Kurtze iba algún tanto más hacia el sur que la actual. De Limón a Matina venía, más o menos, por el carril de la Northern Railway Company, y evitaba así los pantanos costaneros que atraviesa la línea del Ferrocarril de Costa Rica. De Siquirres para acá tomaba la orilla derecha del Reventazón, en vez de la izquierda por donde ahora se viene; y el cruce del río no debía hacerse en La Junta, sino en Angostura, punto inmejorable para el puente. La línea de Kurtze habría estado a salvo de los deslizamientos de Las Lomas, que tanto han dado que hacer. De Angostura a Cartago, Kurtze venía acercándose lo más posible al nivel de las aguas del Reventazón, y entraba al valle del Guarco por el sur de la ciudad, a unos dos décimos de milla de la presente estación de Cartago, lo que le permitía llegar a Ochomogo por una comba mayor que la del Ferrocarril de Costa Rica, y, por lo mismo, con una gradiente mucho menos sensible. A La Unión y Curridabat las dejaba al norte, y entraba a San José por donde está la estación del Pacífico, o tal vez un poco más hacia el sur. Desde San José hasta Santo Domingo de San Mateo se orillaba cuanto podía, y más que la presente línea del Ferrocarril, al Pacífico, al Virilla y al Río Grande, consecuente con su propósito lógico de tomar por guía, en una y otra vertiente del país, para atenuar la gradiente, el curso de las aguas, desde que se parten en la altura de Ochomogo. Los puentes de los ríos Torres y Virilla los situaba Kurtze cerca de sus desembocaduras en el Tiribí, del mismo modo que hoy sucede; la línea no tocaba en San Antonio de Belén y se dirigía al Río Grande casi derechamente, por un arco más rebajado que el del Ferrocarril por donde hoy vamos; y salvaba el Río Grande a cosa de tres kilómetros más abajo del sitio escogido después por Marbury para cruzarlo, y adoptado luego por González Ramírez. Serpenteaba, en seguida, como la actual, por las faldas de los cerros que van a morir en la orilla derecha del Río Grande, y salía a las llanuras de Santo Domingo, a unas mil quinientas varas al sur de la población; y de allí se endilgaba, casi por derecho, hacia Caldera, pasando el Río Jesús María a menos de un kilómetro y medio, aguas abajo, de su confluencia con el río Machuca; es decir, a menos de un kiló-

metro y medio del puente por donde ahora corren los trenes. No diré que la ruta de hoy esté calcada sobre la de Kurtze; pero sí que ambas van, desde San José hasta Caldera, apareadas, como las dos orillas de un río.

¿Las modificaciones de los ingenieros posteriores mejoraron todas el trazado Kurtze? El punto no aparece muy claro, y no es de aquellos que se presten a ser decididos con acierto por un profano. Pero de todas maneras, el hecho definitivo y patente es que el rumbo general de la línea, de mar a mar, fué señalado por Kurtze. El puerto terminal de Limón él lo escogió; y por él quedaron marcados los lugares de los muelles y hasta delineado el actual malecón. Su elección de Caldera no ha sido sancionada aún por los poderes públicos. ¿Lo será en lo futuro? Hace poco se hablaba de ir allá. Nueva prueba de la sagacidad de Kurtze y de los conquistadores españoles. Razones políticas, intereses creados, retardarán o impedirán del todo la apertura de aquel puerto; pero desde el punto de vista científico y racional, el proyecto de Kurtze se mantiene en pie.

En la estimación sobre el costo del ferrocarril, si se le compara con el costo actual, parece que Kurtze se quedó un tanto bajo. No he visto ninguna publicación oficial que contenga el resumen definitivo de lo que haya costado la línea de Limón a Puntarenas; pero pienso que las siguientes cifras no estarán muy lejos de la verdad. Hasta el 30 de abril de 1878 la cuenta del ferrocarril ascendía a \$ 8.643,167, oro antiguo de Costa Rica, y los trenes corrían hasta Pacuare, en la sección del Atlántico. En febrero de 1879 se contrató con Mr. M. C. Keith la construcción del trecho entre Pacuare y Siquirres por \$ 75,000, pero como el Gobierno debía poner durmientes y rieles, esa parte de línea puede haber costado unos \$ 100,000. Los puentes de hierro de Matina, Pacuare y otros pequeños de aquella sección no estaban colocados; y es de creerse que todos ellos exigieron un desembolso de unos \$ 200,000. Vino luego la hechura de la línea entre Reventazón y Cartago. Aunque se contrató en \$ 6.000,000, Mr. Keith afirma que fué necesario invertir en la obra la suma de \$ 8.764,421. Valga su palabra. El Ferrocarril al Pacífico consumió \$ 6.787,597 (\$ 12.285,551). Total: \$ 24.495,185, sin contar lo del ramal de Santa Clara. De la suma dicha hay que eliminar varias partidas. De lo gastado hasta noviembre de 1873 (\$ 5.916,125), lo aprovechado para

la línea interoceánica fué el valor de las 21 millas y media de Limón a Matina, y 12.8 millas de Cartago a San José. Habría que rebajar, por lo tanto, \$ 3.017,224, que representan el costo del ferrocarril de San José a Alajuela, y de los trabajos entre Cartago y Turrialba, que después no se utilizaron, y rebajar también, el valor de 42 kilómetros que hay de Caldera a Puntarenas, o sean \$ 2.159,689. Hechas las rebajas, tendríamos de costo del ferrocarril a Caldera, \$ 19.318,272, que, teniendo en cuenta el premio de 12.5 % se reducen a \$ 17.171,797 dollars. Kurtze había dicho \$ 12.000,000. Para ser justos con él hay que tener presente que él hizo los cálculos en 1866 y que después de esa fecha los jornales subieron mucho, muy especialmente cuando los trabajos del ferrocarril coincidían con los de la compañía francesa para la apertura del Canal de Panamá. No debe olvidarse, también, que en los primeros tiempos hubo mucho dinero malgastado, por múltiples causas: inexperiencia, error en comenzar los trabajos en Alajuela, lejos del mar y acarreando rieles y locomotoras por Panamá, y otras semejantes. Hechos todos estos cargos y descargos, el saldo que hubiera en contra de los cálculos de Kurtze quedaría siempre dentro de los límites de tolerancia usuales en esta clase de estimaciones previas, relativas a obras que por primera vez se ejecutan en un país. La equivocación de Keith y sus ingenieros no fué menor.

Sus previsiones respecto a rendimientos no se realizaron, aunque es verdad que no podían realizarse, por no haberse terminado el ferrocarril trascontinental en la oportunidad señalada por Kurtze. Cuando vino la obra, era tarde. Medio siglo después todavía no llegamos a los \$ 5.004,000 oro americano, en que él estimaba las entradas anuales. En 1913, último año normal, el ferrocarril del Este produjo \$ 2.482,160; y el del Occidente, \$ 354,397. Hacen falta, pues, \$ 2.167,443. La falta no está en que la haya habido en el volumen de la carga transportada o en el número de los pasajeros; porque Kurtze anticipaba un transporte de 1.884,000 quintales, y lo hubo, en 1913, de 8.008,370 (Ferrocarril al Pacífico, 1.904,108 y Ferrocarril de Costa Rica, 6.104,262), y un movimiento de 284,000 viajeros, mientras que en el año citado viajaron 203,307 personas en el ferrocarril del Estado y 678,873 en el de la compañía inglesa. La carga ha sido mayor en la propor-

ción de más de 4 a 1; y el número de pasajeros, en la de 3 a 1. La diferencia obedece a que la tarifa de Kurtze sobrepaja en mucho a las de hoy. Tarifas que en aquel tiempo se creyeron benéficas, en éste serían ruinosas para el público.

Los gastos corrientes de administración y mantenimiento de la vía y del material rodante, los presupuso Kurtze en el 60 % de las entradas. En 1913, los del Ferrocarril de Costa Rica consumieron el 59 %; pero en el Ferrocarril al Pacífico los gastos de explotación fueron por valor de \$ 811,255 y las entradas apenas alcanzaron a \$ 758,690. Según las cuentas de Kurtze, habría anualmente fondos para pagar \$ 2,021,600 de intereses y dividendos; según las del Ferrocarril de Costa Rica, para arrendamiento y ganancia de la compañía arrendataria, hubo \$ 1,015,790; y según las del Ferrocarril al Pacífico, no hubo un céntimo para intereses y ni siquiera para completar la suma de los gastos de explotación; y, más o menos, así seguirán los balances de la empresa por muchos años, a no ser que se mermen los gastos de conservación, más allá de lo necesario, a fin de aparentar ganancias, pero eso será posponer gastos y recrecerlos en lo futuro. Eso sí, si se amalgamaran ambas líneas, pagarían de sobra los intereses que computó Kurtze sobre el valor del ferrocarril interoceánico.

Los estudios científicos de Kurtze estuvieron, pues, hábilmente hechos. En cuanto a la posibilidad de la obra y su localización, sus previsiones se cumplieron. Su acierto no debe extrañar; fué él de aquellos jóvenes inteligentes y de muy sólida instrucción que salieron de la vieja Alemania, durante la primera mitad del siglo pasado, y especialmente después del fracaso de los movimientos liberales del 48, desesperanzados de la condición política de su patria, presa de la reacción, a tantear fortuna, a recomenzar la vida, en países nuevos y de libertad. Educados bajo las influencias de Goethe, Kant y Humboldt, eran flor de la inmigración de aquellos tiempos; y se diseminaron en los Estados Unidos, en la América Central, en Valdivia, por dondequiera en el universo. En los Estados Unidos, los más conspicuos se llamaron Francisco Lieber, Carlos Schurz; y en Costa Rica, Hoffman, Frantzius, Witting, Kurtze, Stréber.

Por haber sido Kurtze de aquellos extranjeros, vanguardia de civilización, que nos pusieron por primera vez en contacto

con el adelanto europeo; por los numerosos y excelentes servicios que prestó al país en su calidad de Director General de Obras Públicas; por su apego a nuestro suelo, en el que fundó hogar y donde reposan sus restos; y por lo que intentó en bien de Costa Rica, adelantándose a los tiempos, es su memoria acreedora a vivir en nuestro respeto y en nuestra afección. De niño sentí en mi cabeza la mano acariciadora de don Francisco; de viejo, me es grato pagar aquel afecto siquiera con el óbolo de estas palabras y la presente traducción.

RICARDO JIMÉNEZ

