

LA GACETA

DIARIO OFICIAL

Vale 10 cts.

San José, viernes 6 de noviembre de 1896

Número 258

ADMINISTRACION

IMPRENTA NACIONAL, CALLE 19, NORTE

Calendario

NOVIEMBRE

ESTE MES TIENE 30 DIAS

Viernes 6.—San Severo, obispo y mártir y san Leonardo, obispo.

CONTENIDO

SECCION OFICIAL

PODER LEGISLATIVO.—Sesión.

PODER EJECUTIVO.—Mensaje.

Secretarías de Estado

CARTERA DE FOMENTO.—Oficio.—Exposición.—Estudios relativos á la vía férrea al Pacífico.

DOCUMENTOS VARIOS

HACIENDA.—Tipos de cambio.

MARINA.—Movimiento marítimo.

REGIMEN MUNICIPAL

ANUNCIOS

SECCION OFICIAL

PODER LEGISLATIVO

SESIÓN 20ª extraordinaria celebrada por el Congreso Constitucional, á las dos y veinte minutos de la tarde del día cuatro de noviembre de mil ochocientos noventa y seis, bajo la presidencia del Doctor don Pedro León Páez y con asistencia de los Diputados señores

Sáenz (C.)
Pacheco
Alvarado (I.)
González Z.
Tinoco
Badilla
Zumbado
Solera
Gallegos
Oreamuno

Martínez
Sáenz (A.)
Sáenz (F. V.)
Jinesta
Quirós
Chacón
González (R.)
Barquero
Faerón
Castro F.

García
Brenes

Robles
Alvarado (R.)

y los Secretarios Orozco y Lizano

Artículo 1º

Leída y puesta á discusión el acta de la sesión anterior, no fué objetada, se consideró aprobada y se firmó.

Artículo 2º

La Presidencia anunció que continuaba la discusión detallada del contrato celebrado entre el señor Secretario de Estado en el despacho de Hacienda y Comercio y el Director del Banco de Costa Rica; en consecuencia, se leyó y puso á discusión la cláusula 13ª, y recibida la votación, resultó aprobada sin modificación alguna. De la misma manera y por su orden fueron aprobadas las cláusulas 14ª, 15ª, 16ª, 17ª, 18ª y 19ª.

Se dió lectura al artículo 1º del proyecto de ley aprobatorio del contrato antes referido, y puesto á discusión, no la hubo, y recibida la votación, resultó aprobado. Se leyó y puso á discusión el artículo 2º, y después de una aclaración pedida por el Diputado González Z., y dada por la Secretaría, se recibió la votación y resultó aprobado. Leídos y puestos á discusión los artículos 3º y 4º, también fueron aprobados sin modificación alguna.

A las dos y cuarenta minutos de la tarde se levantó la sesión.

PEDRO LEÓN PÁEZ

VÍCTOR OROZCO JUAN R. LIZANO

PODER EJECUTIVO

MENSAJE

dirigido al Congreso Constitucional por el señor Presidente de la República

SEÑORES DIPUTADOS

El importantísimo objeto con que el Poder Ejecutivo, por decreto de fecha de ayer, amplía los asuntos para que habéis sido convocados á sesiones extraordinarias, me mueve á dirigiros el presente Mensaje.

Una de las obras cuya ejecución habrá de servir de poderoso auxilio al desarrollo de la riqueza pública, es, sin duda alguna, la del ferrocarril al Pacífico, pues ella está llamada á habilitar zonas feraces de nuestro territorio, á ensanchar y hacer más expeditas nuestras comunicaciones por aquel litoral y á establecer, en fin, un nuevo tránsito ferroviario á través del Continente. Mas, para que esta misma obra alcance á realizar en un todo los grandes beneficios que el país fundadamente espera, preciso es que ella reúna el mayor número de condiciones técnicas que la caractericen y recomienden como

vía comercial, y que, en contraposición á derechos concedidos á terceros sobre nuestros transportes hacia el litoral del Atlántico, sea ella de exclusiva propiedad del Estado.

Informado así el criterio del Gobierno, ha tenido que prescindir, en cuanto con el ferrocarril al Pacífico se relaciona, de toda otra consideración que tendiendo á favorecer determinados intereses locales, pudiera alterar, con grave perjuicio de los intereses públicos, aquellas fundamentales condiciones que esta obra debe tener; y en tal virtud, antes de resolverse á indicar una ruta determinada, organizó comisiones técnicas encargadas de estudiar los lugares más convenientes para término de la vía en el litoral del Golfo de Nicoya y para el trazo general de la misma. La Comisión designada para elegir el puerto, recomendó, por mayoría de sus miembros, la ensenada del Pital; y la correspondiente para el estudio del trazo, presentó después de un asiduo trabajo de ocho meses, digno del mayor encomio, luminoso informe de sus operaciones, acompañado de los planos y presupuestos respectivos. Resulta de estos documentos, que el trayecto más corto, de más fácil acceso y de más pronta y menos costosa ejecución, así como de mayor solidez y de muy económica explotación por la suavidad de sus gradientes y por el radio de las curvas, es indefectiblemente el que, partiendo de esta capital, termina en el puerto de Tivives; y aunque este lugar, como todos los demás de la costa del Golfo de Nicoya, inclusive Puntarenas y Pital, carece de condiciones naturales para un buen servicio marítimo, puede, sin embargo, mejorarse notablemente, mediante la ejecución de determinadas obras de igual ó menor valor que las que exigiría cualquiera de estos dos últimos puertos, si se adoptase alguno de ellos como término del ferrocarril.

La preferencia dada al Pital por la mayoría de la Comisión, debe considerarse acertada en general, pues este puerto reúne, respecto de los demás del Golfo de Nicoya, mejores condiciones de servicio; y, á no ser por las desventajas de que adolecería la línea del ferrocarril, si allí terminase, y el inconveniente de estar situado en un extremo del Golfo y de encontrarse á una distancia de cerca de dos kilómetros de la ensenada, el lugar en que por fuerza debería establecerse la población, sería dicho puerto el recomendado por el Gobierno como término del ferrocarril.

En cuanto á Puntarenas, aun prescindiendo de sus condiciones higiénicas, de sus desventajas como puerto y del proceso constante de la naturaleza que modifica á diario sus condiciones geológicas, lo cual haría instables ó ineficaces las obras en extremo valiosas que allí se construyeran, tiene en sí el grave inconveniente, como punto extremo del ferrocarril, de que prolongaría demasiado su extensión, lo que significa gran aumento de costo, é impondría, por las desventajosas condiciones de la misma, un fuerte gravamen al Fisco para su explotación y mantenimiento; ó en defecto de esto un excesivo recargo en el valor de los transportes.

Ahora bien, como deben considerarse conjuntamente las ventajas que ofrezca el trazado de la línea férrea y las del puerto que es su término obligado, será preciso, caso de existir competencia entre ellas, subordinar una cuestión á la otra, dando la preferencia á aquella que, por la naturaleza de sus funciones, constituya factor importante de la economía nacional; en consecuencia, para resolver con acierto este trascendental asunto, deben tomarse en cuenta, en primer término, las condiciones técnicas del trazado, para que la obra corresponda á los dictados de la ciencia y al ensanche de la industria y del comercio, objeto primordial que determina su construcción.

Considerado de este modo tan importante asunto, y dadas las condiciones especiales que favorecen el trazado hacia Tivives, piensa el Gobierno que es este el lugar que debe elegirse como punto extremo del ferrocarril al Pacífico. Por lo demás, fácil es comprender que siendo el puerto de Puntarenas acreedor por mil motivos á las simpatías nacionales, habría considerado como un verdadero triunfo el recomendarlo como término de carrera del ferrocarril en proyecto; pero debiendo consultar, antes que todo, la conveniencia pública, sintetizada en el porvenir de la obra y en todos los intereses con ella relacionados, ha tenido que prescindir, no obstante sus propios anhelos en favor de aquella localidad, de hacerla objeto de su especial recomendación.

Por lo que hace á la propiedad de la Empresa, es indispensable que ella corresponda siempre al Estado; pues importa evitar, hasta donde sea posible, que los servicios públicos que constituyan parte integrante de la vida nacional, sean explotados por la acción siempre absorbente del interés individual. Para evitarlo en el presente caso, se hace preciso que el costo de la obra esté al alcance de los recursos del Gobierno y que pueda llevarse á feliz término, sin entorpecer, y menos aún paralizar la acción administrativa empeñada en satisfacer otras urgentes necesidades públicas. De otra parte, bien sabido es que la multitud de atenciones, así de conjunto como de detalle que exige la construcción de obras de la naturaleza de la que se trata, expuestas de ordinario á todo género de eventualidades, requieren esfuerzo activo, inteligente y oportuno; y como el Gobierno

por sus múltiples y variadas labores, no se encuentra en aptitud para ello, se hará necesario realizar la obra por medio de un contrato que por sus condiciones garantice su pronta y satisfactoria terminación.

La Secretaría de Fomento os impondrá de todos los detalles relativos al trascendental asunto á que me refiero, para que, en vista de ellos, determinéis la ruta que debe seguirse y autorizéis al Poder Ejecutivo para celebrar, sujetos á vuestra aprobación, los contratos conducentes á la efectividad de esta importantísima empresa nacional.

SEÑORES DIPUTADOS

RAFAEL IGLESIAS

Casa Presidencial.—San José, cinco de noviembre de mil ochocientos noventa y seis.

SECRETARIA DE GOBERNACION, POLICIA Y FOMENTO

Cartera de Fomento

Nº 65

Palacio Nacional

San José, 5 de noviembre de 1896

SEÑORES SECRETARIOS DEL CONGRESO CONSTITUCIONAL

Con instrucciones del señor Presidente de la República y de conformidad con el decreto nº 8, fecha de ayer, me hago el honor de elevar al conocimiento de ese Alto Cuerpo, la adjunta exposición relativa á la construcción del ferrocarril al Pacífico y el informe y plano presentados á esta Secretaría sobre este mismo asunto por la Comisión nombrada al efecto.

Con distinguida consideración me es honroso suscribirme de VV. atento y seguro servidor,

JUAN J. ULLOA G.

CONGRESO CONSTITUCIONAL

Según tuve el honor de informar á ese Alto Cuerpo al dar cuenta en la pasada legislatura ordinaria, de los actos ejecutados por el Gobierno en el ramo de Fomento, durante el último año fiscal, el Poder Ejecutivo, acatando la voluntad de esa Cámara, manifestada en el decreto número 83 de 29 de julio próximo pasado, organizó en agosto del mismo año, una comisión científica compuesta de Profesores de Medicina, Ingenieros, Capitanes de Marina y agricultores, con el objeto de que procediera á verificar los estudios necesarios á fin de determinar cuáles puntos en la costa del Golfo de Nicoya, presentaban las condiciones necesarias para hacerlos adaptables al servicio de puerto. La Comisión nombrada cumplió con su cometido y presentó al Gobierno el 25 de noviembre último el informe que ya conocéis, comprensivo de los diferentes trabajos efectuados en cumplimiento del encargo que se le hizo, y emitió, de acuerdo con éstos, su opinión acerca del punto que á su juicio ofrecía mayores ventajas para el servicio de puerto, reconociendo dicha Comisión, excepto uno de sus miembros, la ensenada del Pital.

La Comisión solamente se ocupó de examinar aquellos lugares que, según informes recibidos de distintas fuentes, se acercaban lo más posible á las condiciones que debe tener un puerto natural, sin preocuparse, por consiguiente, de consideraciones de otro orden que pudieran determinar la elección de otro punto para puerto, aunque demandase para su habilitación mayores gastos que los que se consideran precisos para el mismo objeto en el lugar á que se inclinó la mayoría de sus miembros. Por este motivo se abstuvo la Comisión dicha de hacer investigaciones completas acerca de otros lugares que por razones de economía ó de comercio pudieran elegirse para habilitar como puertos.

El Gobierno, una vez en posesión del informe antes referido, ordenó que se practicaran por una comisión técnica, designada por la Dirección General de Obras Públicas, los estudios indispensables para el trazado del ferrocarril al Pacífico, encomendándole muy especialmente que, si fuere posible, se prefiriese aquella ruta que tuviera como punto terminal de la línea nuestro actual puerto de Puntarenas. Razón muy poderosa que ha obrado en el ánimo del Gobierno no sólo para no festinar su resolución final por lo que respecta al remate del proyectado ferrocarril, sino para agotar sus recursos en el estudio de las líneas posibles, ha sido la probabilidad de verse obligado á prescindir de Puntarenas para dicho objeto, en atención no solamente á las serias dificultades que presenta la construcción de una vía férrea hasta aquel lugar, sino también á las condiciones especiales que lo constituyen hoy en mal puerto y las que por razones naturales están llamadas á empeorar con el transcurso del tiempo. El Gobierno, en vista de todos los antecedentes del caso, y con plena conciencia de su deber, ha pesado las razones en pro y en contra, y se ve penosamente obligado á exponer que no es posible que Puntarenas sea el punto terminal del ferrocarril al Pacífico en proyecto, por oponerse á ello razones económicas que son las llamadas á resolver un asunto de importancia tan vital.

Es propósito firme del Gobierno el establecer un servicio de vapores de mar y de río combinados, con el objeto de enlazar el nuevo puerto que se establezca en el Golfo con Puntarenas y demás puertos menores para ensanchar el comercio de cabotaje, haciendo más expeditas y seguras las comunicaciones con la provincia de Guanacaste y otros lugares de la comarca de Puntarenas.

Piensa el Gobierno también, que á medida que los recursos del Erario lo permitan, habrán de constituirse, partiendo de la línea principal, ramales de ferrocarril que ensanchen las comunicaciones de la provincia de Guanacaste y de la comarca de Puntarenas con el interior de la República.

El Gobierno, tomando en cuenta la trascendental importancia de la obra que trata de realizarse y los diversos intereses creados en el puerto de Puntarenas, dió instrucciones muy especiales á la Dirección General de Obras Públicas para que no sólo trajera á la vista los estudios practicados en años anteriores con el fin de determinar el mejor trayecto para la construcción de una vía férrea que comunicara el interior del país con Puntarenas, sino que ordenara á la Comisión encargada de los estudios preliminares del trazado, que hiciese otras investigaciones con el objeto de ver si era posible, sin sacrificar gravemente los intereses de la Nación, llevar el ferrocarril al puerto mencionado. Esto no obstante, los buenos deseos del Gobierno á este respecto no se han podido realizar, pues, como he dicho antes, los estudios practicados demuestran que no debe ser Puntarenas el punto extremo del ferrocarril al Pacífico, á menos que se sacrifiquen los intereses generales del país, adoptando un trayecto que alargará considerablemente la vía y que hará necesarias gradientes fuertes en una extensión mayor de 24 kilómetros, sin que por otra parte se pudiera contar con un puerto cuyas ventajas lo colocaran en nivel superior al del otro que se eligiese para terminar en él una línea mucho más corta y de gradiente menor.

La Comisión nombrada para verificar los estudios preliminares de la vía férrea al Pacífico, presentó á la Secretaría de mi cargo un informe detallado de los trabajos practicados por ella y acompañó, además, un plano del perfil de la línea que á su juicio debe adoptarse, junto con un presupuesto probable del costo de la obra y un estudio referente al puerto de Tivives, que es el punto donde debe terminar, según la opinión de dicha Comisión, nuestro ferrocarril al Pacífico.

Tanto de ese informe, como de datos adquiridos de otras fuentes, se viene al convencimiento de que no sólo no es imposible la formación de un puerto en Tivives, sino que esto puede efectuarse con un gasto relativamente pequeño, si se consideran las inmensas ventajas que derivará el país adoptando como término de la vía en proyecto un punto que hace posible la construcción de ella en condiciones de extensión y de gradientes reducidas que económicamente la colocan muy por encima de cualquiera otra de aquellas

que en diversas épocas se han determinado por distintos ingenieros.

Aunque el gasto en la ejecución de las obras necesarias para hacer de Tivives un mejor puerto, sería mayor que el exigido para el mismo objeto en el Pital, sin embargo, presenta aquel sobre éste la ventaja de un local extenso y plano para el establecimiento de la población, pudiéndose obtener la suficiente cantidad de agua potable sin gran dificultad, y no teniendo, por otra parte, Tivives el inconveniente de las serranías que hacen de Pital un lugar incómodo, mal ventilado y de muy difícil acceso para el interior del país.

Las consideraciones principales que á juicio del Gobierno deben tomarse en cuenta para elegir entre diversos puertos el que ha de servir de remate á la proyectada línea de ferrocarril al Pacífico, son: las facilidades que los puntos propuestos presenten para la construcción en ellos de las obras necesarias para adaptarlos al servicio de puerto; la diferencia en el costo de dichas obras, en relación con el de la construcción de la vía, y principalmente, las condiciones más ó menos favorables que para las exigencias y la expedición del tráfico presenten las líneas que hasta ellos deban construirse.

De los trabajos llevados á efecto por la Comisión nombrada para estudiar el trazado provisional de la línea férrea de que me ocupo, se deduce: que estudiando todas las condiciones que deben determinar la efectividad de la obra, la línea que parece ser la indicada por la naturaleza en vista de la topografía del terreno por que debe atravesarse, así como por ser la más corta, la mejor colocada sobre base firme, la de más fácil conservación y la que obliga á menor gradiente, demandando, en consecuencia, menor erogación del Tesoro Público y haciendo más fácil y pronta su terminación, es la que, partiendo de esta capital, aprovechando el valle central de San José, entre los ríos Grande y Virilla, continuando por los bajos de aquél y por las llanuras de Santo Domingo de San Mateo, va á terminar casi en línea recta y con ninguna gradiente mayor del $2\frac{1}{2}$ o/o en Tivives, lugar situado á la desembocadura del río de Jesús María.

El informe presentado por don Alberto González, encargado en Jefe de los estudios del trazado provisional de la línea férrea que nos ocupa, trabajo que me es muy grato recomendar, por lo que respecta á su perfección, á la rectitud de miras con que ha sido ejecutado y á la excepcional economía con que se llevó á efecto, ha servido para ilustrar la opinión del Gobierno sobre este particular, y para presentar á vuestra consideración los datos que en seguida expondré y los que no dudo facilitarán en mucho la solución que daréis á un asunto que tanto interesa al país en general.

El trazado del ferrocarril propuesto por el señor González y que como veréis por el plano reducido que tengo el honor de acompañaros, atraviesa por regiones agrícolas muy importantes, conectando, además, varios centros de población, presenta las siguientes ventajas que deben considerarse muy seriamente al resolverse en definitiva la línea que deba adoptarse para el ferrocarril al Pacífico: el radio mínimo de las curvas es de 87 mts. 75 cents., pudiendo evitarse las curvas inversas colocando tangentes mínimas de 30 metros entre dos curvas de diverso sentido; la longitud total de esta línea es de 90 kilómetros y 740 metros, en la que solamente habrá una extensión de 30,043.42 metros con gradientes hasta del $2\frac{1}{2}$ o/o y 20,856.71 metros con gradiente hasta del 2 o/o, siendo el resto del trazado á nivel, con excepción de 7,769.85 metros en los que habrá una gradiente que no subirá del 1 o/o.

En toda la extensión comprendida por el trazado á que me refiero, no habrá gradientes de ascenso sino en una distancia de 640 metros, circunstancia excepcional que constituye esta línea por razón de su constante descenso hasta la costa, con su consiguiente poco gasto de carbón en una línea muy económica. Como he dicho antes, se aprovechan en este trayecto, en su mayor parte, los valles central y de Santo Domingo de San Mateo, en los que se construirá cómodamente y sobre base firme, la extensión de la línea que, según este proyecto, debe tener una gradiente máxima de $2\frac{1}{2}$ o/o; quedando toda la parte difícil de la vía para construirse á nivel ó en gradientes menores de $2\frac{1}{2}$ y $\frac{1}{2}$ o/o. A pesar de que hay de 24 á 29 kilómetros, poco más ó menos, de trayecto muy difícil, en el que es necesario atravesar alturas y profundidades de consideración, ha podido el señor González hacer un trazado, evitando los túneles y obteniendo gradientes muy suaves en todos aquellos lugares en los que por su configuración especial se hacen necesarias las curvas de menor radio. Los puentes

principales de la vía quedan proyectados en los mejores puntos que ha sido posible elegir y se colocarán en lugares que garantizan completamente su seguridad.

El concienzudo estudio del señor González, demuestra que Tivives es el punto de la costa del Golfo de Nicoya que se alcanza con menor longitud de línea y menor cantidad de trabajo, y para llegar al cual se puede construir una vía en descenso paulatino y con gradientes más suaves que las de cualquier otra que pudiera adoptarse, garantizando, además, la zona porque va el trazado la fácil conservación de la vía.

Del examen minucioso de los estudios hechos sobre el particular, se deduce que si se resolviera hacer terminar la vía férrea en el Pital, ésta se alargaría en una extensión de 13 á 16 kilómetros, con un costo mayor aproximado de un millón de pesos y con una gradiente de $2\frac{1}{2}$ á $3\frac{1}{2}$ o/o, aprovechándose nada más que una parte pequeña del valle de Santo Domingo, y habiendo necesidad de seguir las vegas del Río Grande, sobre el que habría que construir, además, otro puente de consideración, corriendo las dos terceras partes de esta línea á través de terrenos quebrados los unos y pantanosos los otros, que harían difícil su conservación una vez construida.

La línea que pudiera construirse hasta Caldera sería $6\frac{1}{2}$ á 8 kilómetros más larga que la de Tivives, costaría medio millón de pesos más, próximamente, y haría necesaria la inversión de la pendiente para poder atravesar la cordillera de Las Mesas, subiendo con un $2\frac{1}{2}$ á $3\frac{1}{2}$ o/o y alargando artificialmente la línea, por ser corta la distancia que separa los puntos más alto y más bajo del trayecto que habría de seguirse entre Jesús María y la playa.

En el caso de resolverse por la Barranca ó Puntarenas, como puntos terminales de la vía férrea, la longitud de ésta se alargaría en una extensión de 26 á 32 kilómetros, con un costo mayor de uno y medio á dos millones de pesos, poco más ó menos. Para llegar á cualquiera de estos dos puntos, sería necesario también invertir la gradiente y subir á través de un terreno muy difícil y que obligaría á una considerable longitud de curvatura para ascender al punto alto de la cordillera que divide los valles de los ríos Barranca y Jesús María. Tanto por su mayor longitud como por la topografía del terreno que atraviesa, esta sería la línea de peores condiciones por lo que respecta á gradientes, curvatura, costo de construcción y conservación, teniendo necesidad, además, de agregar á la sección difícil de los bajos de la Concepción, obligada en todos los proyectos de ferrocarril al Pacífico adaptables, otra todavía más difícil de 24 kilómetros, por lo menos, de longitud, y de gradientes de $2\frac{1}{2}$ o/o para poder llegar de Jesús María al río de la Barranca.

Las consideraciones anteriores no pueden menos que conducir al convencimiento de que la proyectada línea á Tivives ofrece un cúmulo de condiciones y circunstancias que solamente se encuentran reunidas en número muy reducido de vías ferreas, como quiera que generalmente hay antagonismo manifestado entre la menor distancia y la menor gradiente, que son los caracteres principales que hacen resaltar esta línea sobre todas las demás hasta ahora estudiadas y que la colocan en lugar preferente, por razones económicas que deben tomarse muy en cuenta, sobre todo si se considera que unida á nuestra vía férrea del Atlántico constituirá un trayecto interoceánico que debe ponerse en tales condiciones que haga lo más expedita posible la comunicación á través de nuestro territorio, contribuyendo así efectivamente al desarrollo agrícola, industrial y comercial del país.

Paso ahora á ocuparme del importante asunto de la elección del nuevo puerto en el Golfo de Nicoya, que ha de servir de remate al ferrocarril en cuestión, y que aunque muy delicado de suyo, debe considerarse como íntimamente ligado al otro á que me he venido refiriendo.

Del informe de la Comisión nombrada para determinar qué punto en el Golfo de Nicoya ofrecía mayores ventajas para el establecimiento de un puerto, se desprende que ella, como he dicho antes, se preocupó principalmente de la elección de un lugar que se acercara todo lo más posible á lo que constituye un puerto natural, sin tomar en cuenta, por considerarlo fuera de los límites de su cometido, las facilidades mayores ó menores que pudieran ofrecer otros puntos de la costa para comunicarse con el interior del país, aun cuando fuere preciso para adoptarlos al servicio de puerto hacer gastos de más consideración que los que habría que efectuar para utilizar el punto que ella eligió. Por este motivo se abstuvo de examinar detenidamente dos ó tres puntos de la costa, incluyendo entre ellos á Tivives, en los que,

llevando á cabo ciertas obras marítimas, puede muy bien obtenerse un puerto que llene las exigencias de un buen servicio.

Los estudios practicados hasta hoy demuestran que no tenemos en las costas del Golfo de Nicoya ningún lugar que pueda considerarse como puerto natural; que todos los examinados hasta la fecha, inclusive Puntarenas, demandan gastos de mayor ó menor cuantía para subsanar los principales inconvenientes de que adolecen, y que, por consiguiente, se hace preciso para la determinación del que debe servir de extremo occidental á la vía férrea en proyecto, pesar todas las circunstancias en pro y en contra de los lugares en cuestión y resolverse por aquel en que concurren no sólo las condiciones favorables por lo que se refiere á fondeadero, protección de embarcaciones y facilidad para la construcción de las obras necesarias para garantizar un buen servicio de puerto, sino también y muy principalmente, las condiciones que garanticen una fácil comunicación con el interior de la República. Así, pues, se debe, por una parte, sumar el costo de la línea que haya de construirse con los gastos necesarios para habilitación del puerto en el que ésta vaya á terminar, y por otra, considerar las razones que deban tomarse en cuenta, para, en igualdad de condiciones ó en el caso de diferencias no muy notables, dar la preferencia á un lugar sobre otro.

De conformidad con lo expuesto, es del caso comparar las ventajas que presente cada uno de los puntos de Puntarenas, la Chacarita, Caldera, Tivives y Pital, que son los únicos en el Golfo de Nicoya que pudieran elegirse hoy como remate del ferrocarril al Pacífico, para resolver, en vista de los gastos que demande la ejecución de los diferentes trazados hasta cada uno de ellos, cuál es el que mejor consulta los intereses del país.

De los estudios practicados hasta la fecha, obtenemos los resultados siguientes: los gastos de construcción de la vía férrea á Puntarenas, sin calcular el costo de protección que contra la influencia de las mareas demanda el trayecto que va por la playa, unidos á los de habilitación del puerto, y sin incluir en éstos los de la provisión de agua potable, ascenderían á la suma de siete á siete y medio millones de pesos; si se elige la Chacarita, donde también hay necesidad de ejecutar obras de consideración para adaptarlo al servicio de puerto, el gasto sería, poco más ó menos, igual al anterior; según los estudios practicados por el Ingeniero don Luis Matamoros, el gasto necesario para habilitar á Caldera como sitio de población y puerto, no sería menor de tres millones de pesos, que junto con el costo de la vía hasta dicho lugar, nos da un total de ocho y medio millones; en el Pital, para adaptarlo al servicio de puerto y habilitar el terreno necesario para la población se gastaría un millón de pesos, que sumado al costo del ferrocarril, llegaría á siete millones de pesos, en tanto que respecto de Tivives se desprende la facilidad allí de un buen puerto con un gasto de millón y medio de pesos, comprendiendo la conducción del agua potable, lo que unido al valor de la vía férrea, da un total de seis millones y medio de pesos. La población en Tivives puede establecerse en una plataforma sobre subsuelo de roca y á una altura sobre el nivel del mar de 15 á 20 metros, con declives á uno y otro lado que hacen muy fáciles los desagües. El acceso á la población es muy expedito, toda vez que la topografía del terreno adyacente hace posible la construcción de vías de comunicación con el interior del país, facilitándose éstas por los valles de Jesús María y de Santo Domingo de San Mateo, que sin interrupciones de serranías terminan en Tivives.

Resumiendo todo lo expuesto, resulta que la vía férrea al Pacífico costará, eligiendo á Tivives como punto terminal, un millón menos que á Puntarenas ó á la ensenada de la Barranca; dos millones menos que á Caldera, y medio millón menos que al Pital.

Esto por lo que respecta al costo de la obra, por que por lo que se refiere á las condiciones de longitud de la vía, menor gradiente y demás facilidades para construir, explotar y mantener el trayecto, ninguna otra ruta puede competir con la de Tivives.

Las consideraciones anteriores han influido en el ánimo del Gobierno para recomendar la adopción del trazado de la línea del ferrocarril á Tivives, por ser la que mejor consulta los intereses económicos del país.

Aunque es la intención del Gobierno que el ferrocarril al Pacífico se construya con fondos nacionales, no cree que deba hacerse cargo de los trabajos de su construcción, porque la experiencia ha demostrado que este procedimiento es antieconómico y que es más conveniente á los intereses del país, que obra de tanta magnitud se ejecute por una empresa responsable que garantice debidamente su cumplimiento.

y que á la vez la lleve á cabo en condiciones tales de arreglo, que la Nación, sin sacrificar otras exigencias del servicio, pueda holgadamente cumplir con los compromisos que para su realización contraiga.

Esa Cámara, en vista de lo anteriormente expuesto y mediante el estudio detenido del asunto, resolverá lo que estime conveniente á los intereses de la Nación.

C. C.

JUAN J. ULLOA G.

Palacio Nacional. San José,

5 de noviembre de 1896.

INFORME

RELATIVO Á LOS ESTUDIOS DEL FERROCARRIL

AL PACÍFICO

Octubre de 1896

Señor Director General de Obras Públicas

Tengo el gusto de informar á V. que, después de una campaña de seis meses consecutivos, han sido concluidos sobre el terreno los estudios preliminares del ferrocarril al Pacífico que me fueron encomendados.

Puedo asegurar á V. que pocas veces podrá reunirse una comisión en que todos sus miembros trabajen con el ardor y entusiasmo como los de la que he tenido el honor de dirigir, que no ha omitido el más pequeño sacrificio para satisfacer mis deseos, á efecto de obtener el mayor éxito posible en el desarrollo de la línea.

A esa circunstancia se debe, no hay duda, que el trabajo haya sido terminado en tan corto tiempo y con tanta economía de gastos.

A medida que nuestros trabajos de campo progresaban eran trasladados al papel para observar y examinar las condiciones del trazado, y eso me permite presentarle el dibujo que muestra la figura de la poligonal que verifica la posibilidad de la colocación de las curvas, y, además, el perfil longitudinal de ella, que arroja la cantidad de trabajo que es preciso ejecutar, y en virtud del cual he formulado el coste aproximado de la obra.

Asimismo, presento á V. nuestros libros de notas en donde están consignadas las observaciones y que contienen como treinta á cuarenta mil puntos de nivel que formarán la zona topográfica á uno y otro lado de la poligonal, y que permitirá, una vez trasladada al papel, dando así el relieve del terreno, ejecutar el proyecto de localización.

Es este el trabajo de que ahora me ocupo, y como es tan laborioso tomará algún tiempo.

Con todo, la poligonal ha sido corrida con tanto cuidado que da ya una buena idea de la forma y condiciones de la localización de la línea, variando poco las cantidades de trabajo que arroja el actual perfil; de modo que la estimación de coste aproximado, en la forma que se formula, no se apartará mucho de la realidad.

La poligonal indica que el radio mínimo de las curvas será de 288 pies ingleses ó sean 87⁷⁵ metros; que las curvas inversas pueden evitarse, colocando una tangente mínima, entre una y otra, de 100 pies ingleses, ó sean 30⁷⁷ metros, con excepción de pocos casos en que tal vez sea preciso reducir la distancia tangencial á la mitad.

Un cuidado especial he tenido para escoger las gradientes en que debe formarse el firme de la línea, sujetándome á las condiciones siguientes:

1^a.—Que la zona á donde ellas me arrojaron permitiera la colocación de las curvas en la forma expuesta.

2^a.—Que esa zona permitiera una racional ejecución de trabajos materiales.

3^a.—Que ellas, las gradientes, fueran lo más suave posible al través de suelos que en su mayor longitud permitieran la fácil conservación de la línea.

4^a.—Que no me obligasen á efectuar contrapendiente.

5^a.—Que, por fin, me permitieran en conjunto, obtener la línea más corta, no sacrificando las condiciones 1^a á 4^a.

Con ese criterio por base, las gradientes corridas se resumen como sigue:

32069,67 metros á nivel	105,250 pies ingleses
30043,43 " hasta 2 1/2 o/o	98,600 " "
20856,71 " " 2 o/o	68,450 " "
7769,85 " " 1 o/o	25,500 " "
	297,800 " "

Igual á 56 millas y 2.120 pies ingleses, igual á 90 kilómetros y 740 metros.

Relación de las gradientes suaves á la fuerte de 2 1/2 o/o, 2.02 : 1.

Todas las gradientes descienden, con excepción de un solo ascenso de 2,142 o/o por 2.100 pies ingleses, ó 640 metros de longitud en el Coyolar que, á mi juicio, es difícil evitar.

El continuo descenso de las gradientes, con la anterior excepción, es una circunstancia original y característica de esta línea que la pone en buenas condiciones económicas.

Imponiéndome las anteriores condiciones con respecto á la manera de efectuar el descenso total, el examen de la poligonal y del perfil, conjuntamente, muestra en detalle la manera de evadir cada obstáculo, y por eso no creo necesario extenderme en su descripción; solamente salta á la

vista de un modo claro, la necesidad de aprovechar en su mayor longitud posible, no desviándose inconsideradamente de la dirección general, el valle central en el extremo de acá y el de Santo Domingo de San Mateo en el de allá, á que me referí en mi informe fecha 1^o de abril del corriente año y que debe recordarse para la debida claridad del asunto.

Ambos valles, como es natural, permiten curvas más suaves; y es esta la circunstancia que he aprovechado para efectuar en ellos los mayores descensos, sirviéndome de la gradiente máxima de 2 1/2 o/o, en atención á que la resistencia opuesta por esas curvas sería menor.

Buscaba con esto, campo libre para aquilatar á mis anchas la sección montañosa y difícil del trayecto que se comprende entre el Río Grande y Santo Domingo de San Mateo (cruzando la Concepción), y poder así, puesto que me quedaba poca diferencia de altura que perder, escoger los lugares más favorables para la ejecución del trabajo material, evitando á todo trance los túneles y corriendo al mismo tiempo gradientes muy suaves en lugares que por su naturaleza requieren fuerte curvatura.

Equilibrase aquí la suavidad de las gradientes con la mayor resistencia de las curvas, así como en el valle la menor resistencia de éstas con lo fuerte de aquéllas.

En los valles la línea ha buscado también los mejores puntos para cruzar las corrientes de agua, de modo que ofrezcan, ante todo, estabilidad completa para la estructura de los puentes, procurando que queden fuera del alcance de las aguas.

En la parte montañosa, como la línea se desarrolla al través de taludes fuertes, las honduras, quebradas y ríos quedan siempre á un nivel muy inferior del firme de la vía.

En el perfil consta la cantidad de roca que se estima para cada corte, existiendo la mayor parte de ella en la sección de Río Grande á Santo Domingo; y si bien esta circunstancia aumentará el valor del trabajo, asegura, por otro lado, la mayor estabilidad de la vía y proporcionará también la buena calidad de lastre que se requiere.

La manera de operar la ejecución de los trabajos será bastante simple, porque si es verdad que hay cortes muy elevados en la parte montañosa, la circunstancia de correr la línea al través de taludes fuertes, permitirá la mayor cantidad de descarga directa, no existiendo por lo general al lado de abajo cultivos que á ello pudieran oponerse; en los valles, la altura de los cortes no es considerable y podrá arrojarse la tierra á suficiente distancia de la orilla superior del talud.

Cada sección de la ruta tendrá, además, fácil acceso por los caminos vecinales que la cruzan, para el transporte de materiales, herramientas, etc., á todo lo cual debe agregarse que con excepción del trayecto, ya muy cercano á la costa, el clima para los trabajadores será sano y saludable, á que contribuye, como es sabido, la regularidad con que están establecidas allí las estaciones.

Entre las diferentes secciones en que la naturaleza divide la parte montañosa y difícil del trayecto, se distingue la que cruza la Concepción; pero, á la verdad, no hay nada de muy especial que citar en ella: la formación topográfica es bastante común; faldas cortadas por espalmes sucesivos que forman honduras y barrancos entre uno y otro, estrechos para la colocación de las curvas y que por lo tanto requieren una gruesa cantidad de trabajo en cortes, rellenos, muros de retención y viaductos, algunas veces; pero cuya medida no va muy lejos, puesto que no hay ningún túnel, ni especiales estructuras de hierro.

Es verdad que á primera vista y para ojos poco avezados,—mirando en conjunto loma tras loma y hondura tras hondura, desprendiéndose unas veces ó dando lugar otras á formaciones más complicadas, todo cubierto por el bosque,—la ilusión óptica que se produce es tan extraordinaria, que cualquiera pensaría en la imposibilidad de construir la vía; pero penetrando, no obstante, con el estudio, la ilusión se desvanece, adquiriendo datos que demuestran lo contrario. (1).—Con todo, como he dicho, es esta la sección en donde se reúne la mayor cantidad de trabajo; pero por suerte es muy corta, pues la longitud de lo difícil alcanza á quince millas, ó sean 24 kilómetros únicamente, corriendo el resto por valles abiertos, más ó menos llanos.

Debo advertir, sin embargo, que el trayecto difícil es corto, en virtud del criterio establecido para el trazado de la línea, aceptando, además, el punto de término de que adelante hablaré, pues si ambas cosas no se aceptaran, las condiciones obtenidas variarían por completo, disminuyendo la bondad de la línea y elevando su costo en proporción considerable, como lo haré notar.

Una vez que llegué con la línea al Coyolar, y no habiendo el Supremo Gobierno resuelto nada definitivo con respecto á puerto ó término occidental, efectué varias exploraciones del terreno comprendido entre Puntarenas y las Agujas, para evaluar qué punto de los varios que esa costa presenta, ofrecería menores dificultades para la conclusión del trazado de la línea, llegando á las conclusiones siguientes:

1^a.—El punto de la costa que puede alcanzarse con menor longitud de línea es Tivives. (Media distancia entre el Pital y Puntarenas.)

2^a.—El punto de la costa á donde puede arribarse con menor cantidad de trabajo es Tivives, porque es el único lugar en donde concluye el valle de Santo Domingo, con un descenso paulatino.

3^a.—El punto de arribo que comprende la zona de gradientes más suaves es Tivives.

(1).—Hago mención de esto, únicamente porque en vista de la naturaleza del terreno, algunas personas han asegurado que el trazado por esta localidad era imposible, impresión que yo mismo experimenté.

4^a.—La zona que mejor se presta para la fácil conservación de la línea, es la que comprende á Tivives, como punto de arribo.

5^a.—Si se elige el Pital como lugar de término, la línea se alargaría en una longitud de 8 á 10 millas, con un coste mayor de un millón de pesos, próximamente.

6^a.—Para continuar á este lugar no podrá aprovecharse sino una pequeña parte de la llanura de Santo Domingo, estando en la obligación de continuar el descenso por las vegas del Río Grande, con gradientes de 2 á 2 1/2 o/o y mayor longitud de curvatura.

7^a.—La facilidad para la conservación de la línea no podría persistir, puesto que serían ya las dos terceras partes de la longitud total que correría al través de terrenos difíciles (faldas de fuerte talud.)

8^a.—Si Caldera fuese el punto elegido, la línea se alargaría de 4 á 5 millas, con un coste mayor de medio millón de pesos, próximamente.

9^a.—Para llegar á este último lugar, sería preciso invertir la pendiente después de atravesar el río Jesús María, para cruzar la cordillera de Las Mesas, que se interpone, subiéndose con 2 á 2 1/2 o/o, y alargando el trazado artificialmente, por ser corta la distancia entre los puntos alto y bajo.

10^a.—Si es verdad que siempre se atravesaría el valle de Santo Domingo, yendo á Caldera, el aumento de 4 á 5 millas de distancia con gradientes inversas y mayor longitud de curvatura, no tendría explicación debida, puesto que se llegaría á un punto que, por circunstancias que más adelante citaré, parece tan problemático.

11^a.—Si se aceptaren como puntos de término la Barranca ó Puntarenas, la longitud se alargaría de 16 á 20 millas más, con un coste mayor de uno y medio á dos millones, próximamente.

12^a.—Para alcanzar cualquiera de estos dos últimos lugares también sería preciso invertir la pendiente después de atravesar el río Jesús María, subiéndose con 2 á 2 1/2 o/o al través de un terreno muy difícil, y que obligaría á una considerable longitud de curvatura, para ganar la altura que divide los valles de los ríos Barranca y Jesús María.

13^a.—Tanto por su mayor longitud como por la topografía de los terrenos que atraviesa, esta sería la línea de peores condiciones en cuanto á gradientes, curvatura, conservación y valor de construcción, puesto que á la sección ya difícil de Río Grande á Santo Domingo, habría que agregarle la otra, peor aún, siendo así que comprendería mayores gradientes,—de Jesús María á la Barranca—de 15 millas de longitud, próximamente, tratando de aprovechar el puente existente sobre este último río y no contando con la sección construida de la Barranca á Esparta, por ser su gradiente de 4 o/o.

14^a.—En resumen, la línea de Tivives es la que reúne á su favor, no ya mejores condiciones solamente, sino condiciones y circunstancias que en un número considerable de ferrocarriles es difícil ver reunidas, pues que la menor distancia y la menor gradiente son, por lo general, antagónicas, no pudiéndose comunmente obtener la una sin el sacrificio de la otra.

Para llegar á este resultado, sin embargo, ha sido preciso vencer no pocas dificultades de estudio (muy principalmente para no ejecutar gradientes inversas), pues cualquiera comprenderá que eran diversos los criterios que se ofrecían para eludir los obstáculos que se iban presentando; (la línea de Marbury comprendía gradientes hasta de 4 o/o, subiéndose y bajando, y en la de Ausart, con esta última condición, predominaba el 3 o/o, y no hay duda que habría desmayado varias veces, si constantemente no me hubiera sentido estimulado por el íntimo convencimiento en que estoy de que, existiendo el ferrocarril al Atlántico, el del Pacífico no se sostendría ni produciría alguna cosa si no es con una línea en las condiciones de la que he obtenido para Tivives, y que, formando ambos el ferrocarril interoceánico de Costa Rica, la mayor ó menor proporción en que podría competir con el de Panamá, dependería exclusivamente de la bondad de la línea, interesando, en primer término, la menor longitud posible de vía, sin el sacrificio de la pendiente.

Atendiendo, pues, á los intereses comerciales y económicos, no me queda duda de que será la línea de Tivives la que los armonizará de modo satisfactorio, y que, si fuese otro el punto de término, habría una diferencia considerable entre las condiciones obtenidas y las que sería preciso admitir.

Pero admitiendo las anteriores conclusiones se dirá: ¿qué se hace con ello, si Tivives no es puerto? Tal es el escollo que me quedaba por vencer, mayor aún por la circunstancia que la Comisión que en octubre del año pasado se ocupó del estudio del litoral del Golfo de Nicoya, no creyó necesario desembarcar en el punto que nos ocupa ni observarle atentamente, no dando, por lo tanto, una opinión decisiva acerca de él.

Al citar esto no es mi ánimo, absolutamente, inculpar á esa respetable Comisión por ello, que por otra parte tuvo sus razones para hacerlo así; únicamente lo refiero para mostrar la necesidad en que estaba de entrar en un género de estudios que no me fué encomendado, para poder apreciar, siquiera en términos generales, la practicabilidad de un puerto en Tivives. Indispensable me era esto, como puede comprenderse, puesto que mi deber no habría quedado escrupulosamente cumplido, si al demostrar que el trazado á Tivives es el más ventajoso; no hubiera podido demostrar al mismo tiempo, que el arreglo de un puerto en este lugar, no solamente es posible, sino que reúne circunstancias que, unidas á las del trazado, inclinan por completo, á mi juicio, se entiende, el platillo de la balanza á su favor.

De la atenta lectura de los documentos de la Comisión á que me he referido, y por más que haya habido entre sus miembros diversidad de pareceres, se desprenden dos deducciones principales y claras:

1ª—Que su criterio dominante ó primordial fué elegir un puerto natural (por eso no creyó necesario entrar en el examen de la ensenada de la Barranca, es decir, la Chacarita ó un lugar próximo, ni de Tivives;

2ª—Que ya por una circunstancia ú otra, no existe puerto natural en el litoral que nos ocupa, puesto que cada uno requiere, más ó menos, la ejecución de algunas obras para que sea apropiado al objeto.

Si esto es, pues, lo cierto, natural es para determinar el punto en donde debe construirse el puerto artificial, tomar en cuenta, no solamente una fase de la cuestión, sino las dos que la completan, puesto que dos son los coeficientes distintos,—costo del ferrocarril y sus condiciones y las del puerto y su costo,—los que en definitiva responderán de lo comercial y económico de la obra. De modo que, sumando el valor de construcción del ferrocarril á los diversos puntos atrás citados, con el de las obras de puerto que en cada uno de ellos sería preciso ejecutar, sabremos lo que demanda menor sacrificio de dinero; y á iguales costos, el punto que reúne á favor suyo circunstancias de mayor peso.

Nada muy explícito dice la Comisión sobre el valor de las obras de puerto que necesitaría Puntarenas para proporcionar un buen servicio como tal, pero el señor Ingeniero don Luis Matamoros propuso al Gobierno la limpia del estero, por medio millón de pesos, próximamente; y si tomamos esta cantidad por base para añadirla á las que ya conocemos y atrás consignamos, tendríamos que el costo total de las obras á este lugar montaría á siete ó siete y medio millones de pesos.

Caso de preferir la Chacarita, que tiene sobre Puntarenas la ventaja de permitir un asiento mejor de población, la reducción de costo se representaría únicamente por el valor de las pocas millas de rieles entre ambos lugares, pues, ya fuese un tajarar paralelo á la costa lo que allí se proyectase para proteger un muelle, ó la construcción de una dársena, puede estimarse, aproximadamente, que no demandaría un gasto mucho menor de medio millón de pesos.

Con respecto á Caldera existe un completo estudio practicado por el mismo señor Matamoros, que nos manifiesta que por las circunstancias especiales de este lugar sería preciso invertir una suma no menor de tres millones de pesos para habilitarlo, pues se hace aquí indispensable, no solamente construir las obras necesarias para el atraque de las embarcaciones, sino cegar trescientas hectáreas de pantano, sin cuyo requisito no sería posible habitar la localidad. El costo total de las obras, si este fuese el puerto elegido, llegaría, pues, á ocho y medio millones de pesos.

Si se prefiriese el Pital, según los datos de la Comisión, la obra de puerto demandaría medio millón de pesos en números redondos; ahora bien, esta localidad, que por otra parte es la más sana de los lugares citados y que tiene mejor agua potable, no permite por sí misma el establecimiento de una población, porque inmediatamente después de la costa se elevan alturas considerables y de taludes muy fuertes; preciso sería, por lo tanto, preparar el terreno para ella, y si bien la Comisión no estima el valor de este trabajo, podemos asegurar que no bajaría de cuatro á quinientos mil pesos. El monto, pues, de todas las obras que requeriría este punto de término, alcanzaría á siete millones de pesos, incluyendo igualmente el valor de la línea.

Pudiera, sin embargo, decirse que no hay fuerza mayor en edificar la población en el propio Pital, pudiendo hacerlo en las Agujas, á más de un kilómetro allá, ó en Tárcoles, á más de dos kilómetros acá, que son lugares llanos; y eso es cierto, pero en este caso perdería ya este término sus condiciones sanitarias que lo abonan, quedando entonces en iguales condiciones, más ó menos, á los otros puntos citados que dejan bastante que desear á este respecto.

Tárcoles y las Agujas tienen por fuerza que ser lugares poco sanos, porque son planicies demasiao á nivel circunvaladas por alturas cuyas vertientes desaguan en ellas, formando algunos pantanos, consiguientemente, lo que no sucede en el Pital.

Pero admitiendo la idea y no gastando así nada para el establecimiento de la población, el costo de las obras no bajaría de seis y medio millones de pesos.

Veamos ahora á Tivives.

Concluido que fué el trazado de la línea, comisioné á los señores Capitán de Marina don E. Fradín é Ingeniero don Andrés Navarrete para que practicasen un estudio que pudiera servir de base para un ante-proyecto de puerto, y ese estudio, cuyo plano tengo el gusto de acompañarle, así como los informes especiales de esos señores, comprende los datos necesarios para tal objeto; bien entendido que si fuese aceptada alguna de las ideas propuestas, sería preciso completarlo con los datos que su especial construcción requeriría.

Aunque cada una de las tres ideas que se desarrollan tiene su valor diferente, puede estimarse para las obras de puerto necesarias un valor máximo de un millón y medio de pesos, como adelante veremos; de modo que el costo total de la obra, admitiendo á Tivives como término occidental del ferrocarril, alcanzaría á seis y medio millones de pesos.

Ahora bien, de todos los puntos examinados, el que presta un lugar más propio para el establecimiento de una población es éste.

1ª—Porque sería sobre una plataforma de subsuelo de roca, cuya menor altura sobre el mar es de 15 á 20 metros, siguiendo después un plano ligeramente inclinado, ascendente, con declives á derecha é izquierda, que permitiría

buenos desagües y, por consiguiente, el aseo que la higiene requiere;

2ª—Porque colocando la población en la parte superior de esa plataforma, no requeriría gastos previos para su establecimiento;

3ª—Porque la topografía de los lugares adyacentes permite el franco acceso á ella, desde luego que hay facilidad de establecer cómodas vías de comunicación;

4ª—Porque su situación será como la llave de la importante región formada por los valles de Jesús María y de Santo Domingo de San Mateo, cuyos terrenos son de muy buena calidad, como es sabido;

5ª—Y, por fin, porque no escasean los buenos materiales de construcción.

Debo añadir, no obstante, que el hecho de existir algunos pantanos á la orilla del Jesús María y del estero de Tivives, aunque lejos y á un nivel mucho más bajo que el de la población, y que son circunstancias que la ciencia y el dinero podrían modificar poco á poco, harían al presente, de Tivives, un lugar tal vez no muy sano. Con todo, creo que nadie podría demostrar que fuera peor que las Agujas, Tárcoles, la Barranca ó Puntarenas, no citando á Caldera, porque no admite punto de comparación con ninguno de los otros.

Tampoco cuenta Tivives con buena agua potable, que habría que conducir del río Cuarros ó del Jesús María, antes de su junta con el Machuca.

Se ve, pues, que el valor total de la obra á Tivives estaría un millón menos que á Puntarenas ó la Barranca, dos millones menos que á Caldera y medio millón menos que al Pital.

Si en virtud de lo dicho, con respecto á población del Pital, se suprime la partida que á ella corresponde, equilibrando así los gastos con los de Tivives, siempre quedarían á favor de este último punto los argumentos hechos al comparar las condiciones de los trazados de la vía férrea, y que persistirán también en contra de cualquiera de los otros puntos citados.

Como deducción última de todo lo dicho, se desprende que bajo el punto de vista comercial y económico, Tivives es el lugar que más satisface para el establecimiento de un puerto que constituya el término occidental de la vía férrea que se proyecta, y que la diferencia entre las condiciones generales de la obra á este lugar y las de los otros, es tan considerable que no puede dejar de tomarse en cuenta.

Si Tivives se aceptase, haré un estudio comparativo de la línea de este lugar al Pozón, que si da buen resultado, acortará la longitud en dos millas al través de localidades más sanas.

No omito manifestar que si se construye el ferrocarril, la construcción del puerto artificial es indispensable, porque sin el atraque de los vapores al muelle y un expedito servicio en ese sentido, el producto de la nueva vía disminuiría considerablemente; un buen puerto en el Pacífico pondría á nuestro ferrocarril interoceánico, para el transporte de pasajeros, en mejores condiciones que el de Panamá, desde luego que es éste un puerto que deja mucho que desear.

Tivives será muy superior, ejecutándose cualquiera de los proyectos que se proponen para contrarrestar los defectos de que hoy adolece; y si bien son varias las combinaciones de arreglo que ocurren, pueden reducirse á dos principales y características: la construcción del tajarar propuesto por el Capitán Fradín, ó la ejecución de la dársena, proyectada por el Ingeniero señor Navarrete.

Ambos proyectos tienen su pro y su contra. El tajarar será más costoso y de ejecución más delicada, pero, una vez construido, abrigará mayor número de embarcaciones. La dársena, por el contrario, si bien no abrigará igual número de barcos, será de una ejecución más sencilla, más rápida y más económica. Esta satisfará no solamente las necesidades presentes, sino las de algunos años adelante; el tajarar prevé gran progreso y desarrollo del país.

La forma y dirección en que proyecta el tajarar el señor Fradín, tiene su fundamento, como él mismo lo hace ver en su informe; no obstante, y sin menoscabar en nada su mérito, yo me atrevería á proponerlo en la forma indicada en el plano.

Si bien los presupuestos formulados en los informes especiales no llegan tan alto para la comparación atrás consignada, he supuesto que el valor de las obras de puerto subiría á un millón y medio de pesos, incluyendo el valor de conducción del agua y otras obras accesorias, no previstas, en la estimación que antes hice, al referirme á los otros fondos examinados.

Los diferentes valores de costo dados hasta aquí, deben considerarse como meramente aproximados, subsistiendo, eso sí, las relaciones de uno á otro, porque para ello me he colocado en términos muy prudentes; en efecto, he supuesto un aumento de cien mil pesos por cada milla de exceso en longitud, atravesando terrenos más difíciles, cuando el término medio por milla de la vía á Tivives, que comprende cerca de 35 á 40 millas de valle abierto, alcanza á ochenta y ocho mil pesos.

La bahía de Tivives ofrece más de dos puntos propios para el establecimiento de desembarcaderos provisionales, que presten sus servicios ya sea durante la construcción del ferrocarril ó de las obras del puerto artificial.

Obtenidos del perfil longitudinal los elementos necesarios para calcular el costo de construcción del ferrocarril á Tivives, he puesto precios de trabajo muy racionales y equitativos, y en la disyuntiva, más bien altos que bajos, lo que permitirá la ejecución de la estructura y superestructura de la vía en condiciones de todo punto satisfactorias, poniendo al servicio material rodante de superior calidad.

La estimación la formulo como sigue:

3,070 ton. hierro en puentes á \$ 70-00	\$	214,900-00	
Fletes á \$ 12-00		36,840-00	
	\$	251,740-00	
Al 130 o/o cambio	\$	579,002-00	
Gastos embarque y desembarque \$ 10-00 ton.		30,700-00	\$ 609,702-00
Rieles acero 93 $\frac{1}{2}$ kilómetros ó 58 millas, incluyendo desvíos para estaciones.			
80 ton. por milla 4,640 ton. á \$ 24-10	\$	111,824-00	
Plantillas 6 ton. por milla 348 ton. á \$ 31-40		10,927-20	
Tornillos y clavos 1 ton. por milla 58 ton. á \$ 82-35		4,782-10	
5,046 ton. á \$ 12-00	\$	127,533-30	
Flete á ton. \$ 12-00		60,562-00	
	\$	188,085-30	
Al 130 o/o cambio	\$	432,596-19	
Gastos embarque y desembarque á \$ 10-00 ton.		50,460-00	\$ 483,056-19
46 switches ó desvíos á \$ 400-00			18,400-00
2 tornamesas y su colocación			10,000-00
Talleres con su edificio propio			200,000-00
<i>Material rodante</i>			
5 máquinas	\$	50,000-00	
10 carros 1ª clase, pasajeros		30,000-00	
5 carros 2ª clase, pasajeros y bagajes		9,000-00	
20 carros de cajón, para fletes		19,000-00	
40 carros abiertos para fletes, lastre y carbón		26,000-00	
Flete sobre 1,000 ton. á \$ 12-00		12,000-00	
	\$	146,000-00	
Al 130 o/o cambio	\$	335,800-00	
Gastos de embarque y desembarque á \$ 10-00 ton.		10,000-00	345,800-00
Durmientes madera: 1367 por kilm. ó 2,200 por milla 127,600 á \$ 1-25			159,500-00
Desmonte 43,443 ms. ó 27 millas á \$ 1,000 milla			27,000-00
Lastre 950 ms. cub. por kilm. 2,000 yardas cs. por milla, 116,000 ys. cs. á \$ 1-50			174,000-00
Colocación de la vía \$ 621-00 por kilm. ó \$ 1,000 milla			58,000-00
Armadura, puentes á \$ 20-00 ton.			61,400-00
Instalación telégrafo			20,000-00
Servicio de ingeniería, oficina, pagadores y construcción campamentos			100,000-00
Departamento médico			30,000-00
Materiales, palas, picos, carrillos, etc.			60,000-00
Construcción 10 estaciones, 4 estanques y accesorios			70,000-00
38,200 ms. cub. de mampostería ó 50,000 ys. cub. á \$ 14-00			700,000-00
635,492 ms. cub. de relleno ó 831,796 ys. cub. á \$ 0-40			332,718-00
414,673 ms. cub. de corte de tierra ó 542,766 ys. cub. á \$ 0-50			271,383-00
147,328 ms. cub. corte roca suelta ó 192,839 ys. cub. á \$ 1-25			241,048-00
210,708 ms. cub. corte roca dura ó 274,487 ys. cub. á \$ 2-00			548,974-00
68,760 ms. cub. desagües ó 90,000 ys. cub. á \$ 0-50			45,000-00
	\$	4,565,981-19	
10 o/o de imprevistos		456,598-11	
Total	\$	5,022,579-30	

Réstame, para concluir, manifestar que todo lo expuesto es el resultado á que concienzudamente me han llevado los estudios practicados, sin pretender por ello pensar lo mejor ni haber acertado en un asunto de tanta entidad como el de que se trata, que, por lo tanto, vería con sumo agrado que el señor Secretario de Estado en el despacho de Fomento nombrara una comisión de su confianza para que, especialmente con respecto al punto de término occidental, aceptase el proyecto, si así lo merece, ó lo rechace si se desvía de lo sensato y conveniente.

Con toda consideración me suscribo atento y seguro servidor,

(f.) A. GONZÁLEZ

San José, 17 de octubre de 1896.

Señor don Alberto González R.

Jefe de los Estudios del Ferrocarril al Pacífico

P.

De conformidad con las instrucciones de V., partí de la Trinidad el 24 de agosto último, á fin de determinar por medio de un examen somero lo bueno ó malo de la boca del río Jesús María, de las playas adyacentes, de las rocas vecinas, del estado del mar, de la dirección de la ola, etc., etc.

El objeto de esas observaciones era averiguar si era posible emprender en Tivives el arreglo de un puerto artificial en todo ó en parte, destinado á ligar el trazado extremo del ferrocarril con dicho punto del Golfo de Nicoya.

De las órdenes que V. me había dado, se deducían también las recomendaciones siguientes:

1º—Determinar el establecimiento del puerto;

2º—Reconocer con toda exactitud las diferencias mayores entre las mareas de viva agua, es decir, el ascenso máximo del agua en el momento de las zizigias sobre la menor baja mar, con el fin de hacer concordar los sondeos hidrográficos con las cartas marítimas y con los trabajos que se pueden ejecutar en lo futuro.

Después de numerosas series de observaciones ejecutadas el 24 de agosto, 30 horas después de la luna llena (momento más favorable) con un coeficiente de marea de 0.89, y el de 8 de setiembre, con un nuevo coeficiente de 1.16, deduje los dos establecimientos de puerto siguientes:

Punto V del plano adjunto establecimiento del puerto

II^{da} XLV^{ta}

Punto V del plano adjunto, establecimiento del puerto

II^{da} XXXVI^{ta}

Este último establecimiento es el que debe elegirse de preferencia por los marinos para base de la marea, en razón de su posición.

De las anotaciones tomadas de las escalas de marea, colocadas en estos lugares, he obtenido una diferencia de 3.34 de altura máxima.

La brisa del Sur, casi en calma antes, durante y después de mis observaciones, en nada ejerció su influencia sobre el nivel de las aguas.

Los sondeos indicados en el plano levantado, están todos referidos al nivel de las mareas más bajas; ofrecen datos seguros á los marinos y á la vez sirven de base para estudios definitivos que deban efectuarse.

Proyecto de puerto

Los parajes que encierran á Tivives no se prestan en concepto alguno para un puerto natural; todo en este lugar debe hacerse artificialmente; tanto más, cuanto que este punto del Golfo se encuentra en lucha constante y directa con el grueso oleaje de afuera (alta mar) y con los vientos del Sur.

En una palabra, ni la rada ni la bahía son abrigadas; á esto se agrega que las anclas al tocar el fondo tienen que agarrarse en la capa de arena fina y movediza que lo cubre, lo que constituye un anclaje mediano para las navas.

Además de los inconvenientes apuntados anteriormente, conviene observar que el punto estudiado tendría por vecina muy cercana la desembocadura de un río que arrastra bastante arena, cuya barra es muy cambiante y sus corrientes muy caprichosas.

En desquite, las corrientes en la rada son regulares y sólo la corriente costera está contrariada en su curso por el movimiento de las aguas del Jesús María.

Los sondeos encontrados dan las mejores garantías para la construcción del tajamar, puesto que variando el fondo entre 1 m. y 10 m. ofrece muy buenas condiciones de seguir la obra sin temor de encontrar profundidades exageradas.

Tratándose de puerto artificial, la cuestión cambia de aspecto.

Persuadido de que el subfondo es de roca cubierta de una capa de arena bastante delgada, he creído que el asiento de dicha obra estaría exento de hundimientos de consideración.

En consecuencia, la ciencia del ingeniero no tendrá en ye dal que combatir más que los efectos de la mar, algunas veces muy brava, y también las dificultades engendradas por la vecindad del río Jesús María.

Por los datos recogidos y expuestos antes, y pensando que no debe pretenders ningún ensayo hacia el Este de a boca del río, me permito someter á su apreciación un proyecto de puerto, el cual, si se realiza, ofrecerá, según mi

opinión, un abrigo seguro á las grandes y pequeñas embarcaciones.

Mi primer cuidado ha sido aislar completamente el puerto que quiere crearse, del curso del río y de prolongar el tajamar en ese concepto, á tal distancia que las arenas conducidas por las corrientes del río sean desviadas hacia una corriente general en que la dirección sea tal, que tanto en el flujo como en el reflujo, los aluviones no puedan rodear al tajamar, y entrar en el puerto.

Al darle á mi primera línea la dirección Sur 66° 30' Oeste, es á fin de:

1º—Dar la mayor amplitud de curso á la salida del río que un poco antes de la baja mar se dispersará por encima de una serie de rocas sobre las cuales se encuentran brazas de muy poca profundidad.

2º—Asegurar, en el interior del puerto cerca del tajamar, un término medio de 5 á 9 metros de profundidad, pues una dirección más á la izquierda, es decir, más al Este, me habría privado de esta ventaja.

A primera vista me había parecido más económico reunir los altos fondos indicados por las rocas; esto hubiera permitido, en efecto, colocar las fundaciones de una parte del tajamar en una profundidad mucho menor, pero he cambiado de opinión á este respecto, calculando que esta parte del tajamar recibiría directamente la acción de las rompientes, las cuales reventadas sobre los malecones produciría, á mi juicio, además de ahondamientos, desgastes ó erosiones en las mamposterías, y embarazado ó impedido con frecuencia las comunicaciones durante las trasbordos, si eso sucediese.

El aspecto de los arrecifes que se elevan á más de 3 metros sobre la superficie del agua, envueltos por las rompientes, cavadas por la acción de las olas, indican el mal que quiero evitar.

Inmediatamente después de seguir esta línea recta, principia una curva que debe existir, no sólo para el funcionamiento del ferrocarril sobre el tajamar, sino también por ser cosa muy importante evitar que el oleaje choque perpendicularmente una parte recta del tajamar en el punto más expuesto á las grandes ondulaciones del mar.

En fin, al dar á la obra completa las dimensiones y curvas que se ven en el plano, he querido:

1º—Que en caso de necesidad las embarcaciones ancladas en una rada que yo considero como mediana, puedan abrigarse sin temor en el puerto, sin ocasionar estorbo alguno á los buques amarrados en los puestos de trasbordos.

2º—Punto de los más importantes, que V. mismo ha apreciado, impedir el fenómeno de retorno de la ola en el interior del puerto.

3º—Permitir á seis embarcaciones grandes atracar á los muelles reservando el espacio necesario al cabotaje.

Para que mi proyecto sea completo juzgo conveniente establecer un dique de carena para la reparación y limpieza de los buques; el plano indica el lugar que estimo más adecuado y económico para ese objeto.

Termino, señor, este informe somero, dando el precio aproximado del tajamar, sin contar los trabajos suplementarios que deben completar el puerto en su totalidad.

Teniendo en cuenta las resistencias más fuertes y más débiles que debe tener el tajamar; su longitud y su altura sobre las aguas en marea alta, el costo total no bajará de un millón ciento cincuenta mil pesos.

En conclusión final me permito manifestarle que en Tivives no faltan puntos á propósito para construcciones estratégicas, así como para la erección de un faro y el establecimiento de desembarcaderos provisionales.

Soy de V. muy atento servidor,

E. FRADIN

San José, 8 de octubre de 1896.

Sr. don Alberto González R.,

Jefe de los Estudios del Ferrocarril al Pacífico.

P.

Para formular un proyecto de obras hidráulicas en la ensenada de Tivives, sería indispensable mayor número de datos de los que se poseen sobre las circunstancias de dicha localidad, así en lo relativo á la intensidad y dirección de los vientos del litoral, como á la naturaleza del subsuelo, tanto en la zona marítima como en la terrestre.

A pesar de lo expuesto, las observaciones recogidas según sus órdenes, en los estudios que se acaban de practicar, pueden ser consideradas como suficientes para la redacción de un anteproyecto, siempre que su objeto sea únicamente dar una idea de la naturaleza é importancia de las obras que se proponen, reservando el examen y detenido estudio de las demás circunstancias de la localidad para el caso de que las ideas emitidas fuesen consideradas dignas de mayor atención.

Constituyen las partes de la obra que se propone en el presente anteproyecto:

Una dársena

Un antepuerto

Un canal de entrada

Un canal con esclusas para cazas.

Haremos de cada una de estas obras una descripción

sucinta, remitiéndonos para más detalles á los dibujos que se acompañan.

Dársena. Destinada á recibir los buques de travesía de mayor porte, constituye una de las partes más esenciales del proyecto. Su longitud y anchura mínima deberán ser de 170 y 80 metros, respectivamente; su fondo 7.50 m. más bajo que el nivel de las más bajas mareas, con cuya profundidad podrán mantenerse á flote los buques que permanezcan encerrados en ella.

Una puerta de marea, cuyo principal objeto será impedir que se propaguen en la dársena las ondulaciones del exterior, permitirá mantener elevado el nivel de las aguas dentro de ella, cuando se considere conveniente.

Suele revestirse el interior de las dársenas con gruesos muros de sostenimiento, pero en atención á la economía que se impone al presente para el primer establecimiento de las obras, sólo proponemos el empleo de una simple estacada, con sujeción á un tipo de armaduras, cuya solidez en obras de igual naturaleza ha sido ya confirmada por la experiencia.

Es de suponer que la abundancia de maderas de las inmediaciones, así como la tala de bosque, que habrá que hacer para la construcción del ferrocarril, permitirán obtenerla en Tivives á bajo precio.

Como complemento de la dársena deberán construirse á su alrededor tinglados ó almacenes para el abrigo de las mercancías que se embarquen ó reciban.

En la dársena que proyectamos podrán efectuarse, simultáneamente, sus operaciones hasta cinco grandes trasportes de los que navegan hoy en la costa del Pacífico.

Antepuerto. Comunicará con la dársena, según dejamos expuesto, por medio de una puerta de mareas provista de claraboyas.

La extensión superficial del antepuerto será de 2 hectáreas y media, próximamente, y podrá dar abrigo en todo tiempo á más de 15 ó 20 embarcaciones, cuyo porte no sea superior á 50 toneladas y á otras muchas pequeñas. El calado disponible en el antepuerto, será de 5 á 6 metros, próximamente, en baja marea.

Para mayor economía proponemos dejar sin revestimiento los taludes del antepuerto, empleando, únicamente, algunas defensas de estacadas ó de piedra seca y de enfaginado, en aquellos lugares donde la acción de las aguas los hagan considerar indispensables.

Algunos muellecitos dispuestos paralelamente á la orilla, en lugares elegidos convenientemente, podrán servir para el atraque de las embarcaciones menores.

Sin embargo, para evitar la exageración en las economías, incluimos en el presupuesto que se acompaña, la estimación alzada, del costo de una estacada general que rodee todo el antepuerto.

Canal de entrada. Es su objeto establecer la comunicación entre la rada y el interior del puerto; su longitud total será de 400 á 500 metros, y será conveniente, en el caso presente que su anchura entre las bermas no exceda de 30 metros.

Deberá tratarse de que su fondo no sea inferior á 5 ó 6 metros bajo el nivel de las mareas más bajas; condición difícil de satisfacer, si, por razones de economía, no se quiere emplear continuamente una draga en mantenerlo, pues la experiencia ha demostrado la insuficiencia de las cazas para obtener efectos útiles en profundidades mayores de 3 metros.

Esclusa de cazas y desviación del Jesús María. Para obviar el anterior inconveniente, consideramos que se podrán desviar las aguas del Jesús María, haciéndolas correr diariamente durante la baja mar por el canal del puerto, para que la acción continua de su corriente sea más eficaz sobre las arenas que se acumulasen en la boca del puerto.

Habría, sin embargo, al efectuar la expresada desviación, que añadir á la construcción de la esclusa, la de un dique de contención, con cuyo medio, cada vez que se considerase conveniente, pudieran acumularse las aguas inundando en las inmediaciones del puerto, una extensión suficiente para producir cazas bastante poderosas. Una segunda esclusa permitiría abrir y cerrar el paso del río por su antigua boca.

Sólo á costa de estas precauciones, y haciendo alternar el efecto de las cazas con algunos dragados, podrá mantenerse expedita la entrada del canal. Para la conservación del mismo en la zona que las mareas descubren, será indispensable ejecutar, además, dos espigones junto á sus orillas y los cuales, probablemente, convendría prolongar hasta alcanzar una profundidad de 5 á 6 metros.

Otras obras accesorias. Además de las que acabamos de indicar será necesario efectuar otras que tendrán por objeto el señalamiento de la costa, tales como el establecimiento de fanales, semáforos, balizas y boyas.

De estas últimas habrá que fijar algunas sólidamente á la entrada del puerto, en sitios convenientes para que puedan amarrarse á ellas las embarcaciones.

Dique de reparaciones.—Una vez que se establezca el puerto que desea la Nación sobre el Pacífico, es indudable que contribuirá á aumentar su importancia, de un modo poderoso, la circunstancia de que llegue á poseer un dique de carena, donde las embarcaciones puedan cómodamente visitar ó reparar sus fondos.

Aunque en los dibujos que se acompañan se indica con líneas de puntos, el sitio donde consideramos que podría emplazarse convenientemente dicha obra, no incluimos el valor de su importe, en el presupuesto que se acompaña, por no ser indispensable dicha obra para la creación del puerto.

Según el presupuesto á que nos referimos, el importe total de las obras de que se trata en el presente informe ascendería, aproximadamente, á la suma de \$ 901,684-00

Resumen del presupuesto.

500.000 m. cub. de extracción de tierra á \$ 0.533 m. cub.	\$ 266,500
350 m. lineales espigón, lado del mar, costo según anexo	171,863
250 m. lineales espigón, lado de tierra, costo según anexo	57,840
250 m. lineales muelle en el interior de la dársena á \$ 231-50 m. lineal, según anexo	57,875
620 m. de contorno a revestir en el antepuerto, á \$ 64-54 m lineal, según anexo	16,135
Puerta de mareas entre la dársena y el ante puerto. Valuación alzada	21,000
Esclusa de caza. Mampostería, maderamen y hierro	42,000
Compuerta de desagüe en la desembocadura de Jesús María	10,500
2,000 m. lineales enfaginado para represar las aguas del Jesús María á \$ 10-00 m.	20,000
6,000 m. cuadrados de superficie cubierta de tinglados para abrigar mercancías á \$ 6-00 m. cub.	36,000
Boyas, fanales de puerto y pilotes de amarra	60,000
1,500 bloques artificiales (1.50 X 2.00 X 1.00) = 3 m. cub. de volumen, fabricados con hormigón hidráulico para revestimiento y defensa de los taludes de la escollera externa á \$ 40-00 cada bloque	60,000
10% de imprevistos	\$ 819,713
	81,971
Total	\$ 901,684

Con toda consideración soy su atento servidor,

ANDRÉS NAVARRETE

San José 14 de octubre de 1896.

DOCUMENTOS VARIOS

HACIENDA

Los tipos de cambio con las plazas extranjeras han cerrado hoy á las 2 p. m. como sigue:

TIPOS DE CAMBIO BANCARIOS

PLAZAS	Banco Anglo Costarricense					Banco de Costa Rica				
	Cable	Vista	3 d/v.	30 d/v.	60 d/v.	Cable	Vista	3 d/v.	30 d/v.	60 d/v.
1—Londres	137	138	132	137	135	134	139	132	137	135
2—Nueva York	137	138	132	137	135	139	139	137	137	135
3—San Francisco	131	131	131	131	131	133	133	131	131	131
4—Nueva Orleans	129	129	129	129	129	133	133	131	131	131
5—París	130	130	130	130	130	133	133	131	131	131
6—España	130	130	130	130	130	133	133	131	131	131
7—Italia	130	130	130	130	130	133	133	131	131	131
8—Alemania	130	130	130	130	130	133	133	131	131	131
9—Bélgica	130	130	130	130	130	133	133	131	131	131
10—Guatemala	130	130	130	130	130	133	133	131	131	131
11—Salvador	130	130	130	130	130	133	133	131	131	131
12—Nicaragua	130	130	130	130	130	133	133	131	131	131
13—	130	130	130	130	130	133	133	131	131	131

El Director General de Estadística, interino, —LEOPOLDO MAYER.

San José, 5 de noviembre de 1896

Marina

MOVIMIENTO MARÍTIMO

TELEGRAMA DE LIMÓN

4 de noviembre.—Hoy á las 8 a. m. fondeó el vapor noruego *Henry Dumoir*, procedente de Nueva Orleans, 5 días de mar. Capitán Forgersen y 20 tripulantes, 1.069 toneladas. Pasajeros: Marth Scott y niño. (I). Geo Ostertoy, J. E. Badilla, Chavanneau William y Henry Acomus. Carga: 4,362 bultos. Correspondencia: 24 sacos. Consignado á M. C. Keith.

TELEGRAMA DE PUNTARENAS

4 de noviembre.—Hoy á las 7-20 a. m. fondeó el vapor N. A. *City of Panamá*, de 1,046 toneladas, procedente de Manzanillo y escalas, con 20 horas de mar de San Juan á este puerto, 59 tripulantes. Capitán Crowell y consignado á Rohrmoser y Compañía. Pasajeros: Jenaro Morales, José M. Villaseñor, Silvana Villaseñor, Isidoro Weil, P. G. Aguilar, F. H. Espinosa, Franco. Milanés, C. H. Teller, Benj. Ruiz, Mercedes Vargas, Luisa Franca. A. Navas é hija, José Domínguez, R. Jiménez, Perfecto Narváez, Joa. Matamoros, Cornelio Ruiz, Franco. Talles. Carga: 51 bultos con 4 toneladas. Correspondencia: 3 sacos y 3 paquetes.

Régimen municipal

SESIÓN ordinaria XXVII celebrada por la Municipalidad de Grecia á las ocho de la mañana del día quince de octubre de mil ochocientos noventa y seis, con asistencia de los señores Regidores propietarios don J. Cupertino Zeledón, don José Bolaños Campos y don Ramón Salas Camacho, presidiendo por el primero.

Artículo 1º

Se leyeron y revisaron los cuadros del estado de cuentas de los fondos municipales, presentados por el Tesorero respectivo, se aprobaron y se pasaron al señor Jefe Político para que disponga de ellos convenientemente.

Artículo 2º

Se presentó don Pedro Barahona Suárez, en su calidad de Presidente de la Junta de Educación del centro de esta villa, manifestando la necesidad que existe de un local para las escuelas de este distrito, por encontrarse el edificio que hoy sirve para la enseñanza, en estado en que anuncia peligro, motivo á sus malas condiciones; y que buscando los medios para proveer de un local aparente, se acordó en reunión general de vecinos del distrito, presidida por la Junta respectiva, que se compre la casa que posee don Francisco Cruz Cabezas, en el centro de esta villa; y como los fondos del Tesoro de Educación se encuentran hoy exhaustos para hacer dicha compra, viene en nombre de la Junta que preside á suplicar al Honorable Cuerpo Municipal se digne auxiliar á este Ayuntamiento con la cantidad de mil pesos, con calidad de devolución en el término de cinco años, y con el objeto de adquirir dicha propiedad. Oídas y consideradas las razones que aduce el señor Barahona, representando la Junta de Educación del Centro, y que es de necesidad el auxilio que solicita,

Se acuerda:

Que con el objeto de proteger directamente la instrucción de que carece la juventud, acceder á la solicitud de la Junta de Educación en las condiciones propuestas, y la de comprometer, por documento, los fondos y propiedades que pertenezcan á la instrucción, y autorizar al señor Jefe Político para que gire contra el Tesoro Municipal por la suma de mil pesos que entregará al representante de dicha Junta, apercibiéndolo el vale ó documento arreglado á las condiciones ya expresadas y firmado por los miembros de dicho Ayuntamiento.

Artículo 3º

Se leyó un escrito presentado por don Pedro Barahona S. en el que pide se le rebaje de las cantidades en que ha sido detallado en los barrios de los Angeles y San Pedro de La Unión, por la razón de no haber equidad con el tráfico y propiedades que en la extensión de aquellos distritos tienen otros vecinos que han sido detallados en igual cantidad á las de que pide se le rebaje. Este Ayuntamiento, atendiendo á las razones expuestas, que son justas, porque no hay equidad; pero que en el caso de rebajar, habría interrupción en la proporción calculada por las juntas detalladoras, ha resuelto lo siguiente: que en el detalle de los Angeles se aumente al petente dos pesos más de lo detallado, y á los señores Lorenzo y Domingo Barrantes, siete pesos más á cada uno, quedando proporcionalmente en diez pesos el primero y en quince pesos los dos últimos; y respecto á lo detallado en el barrio de San Pedro de La Unión, no ha lugar á rebajo.

Artículo 4º

Se presentaron varios vecinos del centro de esta villa, por escrito y verbalmente, pidiendo se les excluya de la lista de detalle que aparece publicada en *La Gaceta*, diario oficial n.º 225, y que pertenece al barrio del Dulce Nombre, no conocido en esta jurisdicción. Esta Corporación ha visto que existe dicha lista ó detalle; que no hay barrio en todo el cantón, denominado Dulce Nombre, pero si se tiene informe cierto que este barrio ó distrito es y lo forman los vecinos que habitan y tienen propiedades en la calle que va á pasar por sobre el Río Grande; en tal virtud, y considerando de necesidad la composición de aquel camino ó calle,

Se acuerda:

Que de la puerta del finado Ambrosio Arias hasta el Río Grande, todos los vecinos que tengan propiedades colindantes con la calle mencionada, y los que no teniendo, pero si para salir de sus propiedades tienen que traficar este camino, quedan obligados al pago, de conformidad con el detalle, para la composición de aquel camino, con el supuesto Dulce Nombre, y que del lugar antes dicho hasta el cuadrante, todos los vecinos quedan excluidos de dicho detalle, por considerarse como vecinos del distrito del centro.

Artículo 5º

Después de haber leído un escrito presentado por el señor Manuel Bogantes, y otros que presentaron los señores Julio Barrantes, Marcos Salguero, y una carta del señor Vicente Bonilla, todos por medio del señor Jefe Político, y ante el mismo se han presentado verbalmente los señores Pedro Alpizar, Isidro Bogantes, Antonio Rojas Herrera, Pablo Rojas, Leonardo Bonilla, Manuel Rojas Alpizar, Manuel M.º Rodríguez, Mauricio Castro é Higinio Alfaro, por escrito, solicitando se les exima, unos, y otros se les rebaje de las cantidades en que han sido detallados por las Juntas de los distritos de San Pedro de la Unión, San Jerónimo, Jacares, Sarchí Sur, San Juan, Toro Amarillo, Sarchí Norte y San Isidro. Después de considerar las razones en que fundan sus peticiones, este Municipio

Acuerda:

Que el señor Manuel Bogantes queda exento de pagar su detalle, cuando presente pruebas de que sus propiedades no tienen comunicación con ningún camino público, y respecto de su hermano no ha lugar á su excusa; que los señores Julio Barrantes y Agustín Zamora quedan exentos de la suma en que han sido detallados en el distrito de San Jerónimo; que el señor Marcos Salguero Sosa queda exento de pagar detalle; que al señor Vicente Bonilla, no ha lugar á lo que solicita; que el señor Pedro Alpizar, se le considerará su mayor edad, cuando no tenga propiedades, ó que teniéndolas no se comuniquen con caminos públicos; al señor Isidro Bogantes no se encuentra justa su petición; que el señor Antonio Rojas Herrera, en vez de cuarenta pesos en que ha sido detallado en Toro Amarillo, pague treinta y cinco; que el señor Pablo Rojas en el lugar que ha sido detallado en diez pesos, pague seis; al señor Leonardo Bonilla, se declara sin lugar su solicitud; del mismo modo al señor Manuel Rojas Alpizar; al señor Manuel M.º Rodríguez, que pague un peso en el lugar que ha sido detallado en dos; al señor Mauricio Castro se le deniega la solicitud; á la solicitud de don Higinio Alfaro no ha lugar.

Artículo 6º

El señor Jefe Político pone á la vista una cuenta que presenta don Adolfo Peralta por valor de once pesos quince centavos, que en útiles de escritorio para uso de los Agentes de Policía de los barrios ha entregado; y habiéndose revisado dicha cuenta, se autoriza al señor Jefe Político para que expida el giro contra el Tesoro Municipal, por valor de quince pesos, para cancelar aquella cuenta, y el resto para la compra y colocación de dos cerraduras de armario de las Secretarías de la Jefatura y Municipal.

Artículo 7º

Don Pedro Barahona S. por sí, y en nombre de los señores Atanasio Moreira, Juan Molina, Leovigildo, Ramón del Carmen, Juah M., María, Ramona, Lorenzo, Domingo, Pedro y Juan de Dios Barrantes, Daniel Alvarez, Manuel M.º Rodríguez y Teodilo Valverde, hacen petición para que se vean los artículos terceros de las actas municipales celebradas el día quince y dos de febrero y septiembre, respectivamente, en el año noventa y cinco; y que en atención á lo allí dispuesto por aquella Municipalidad, se les exima de pagar las cantidades en que han sido detallados en el distrito de San Juan. Este Municipio, con vista de los artículos en referencia,

Acuerda:

Dejar exentos á los petentes del pago de dichas cantidades, y suplicar al señor Jefe Político hacer la ejecución de los acuerdos mencionados, por estar basados en justicia.

Artículo 8º

En atención á lo lluvioso del tiempo en los meses de octubre y noviembre, este Ayuntamiento dispone que se suspenda el trabajo del camino de Atenas, en esta jurisdicción, y dejar su continuación para el mes de diciembre de este año.

Artículo 9º

Considerando que no es de suma necesidad la continuación de trabajos en el Rastro y en la destrucción de hormigueros, se dispone suspender los efectos de lo antes acordado para gastos en dichos trabajos.

Artículo 10º

Quedan desde este acto aprobados los artículos 2º, 8º y 9º, de la presente acta, con el fin de que surtan sus efectos.

Artículo 11º

Para el exacto cumplimiento de todo lo acordado en la presente, este Ayuntamiento

Acuerda:

Suplicar al señor Jefe Político se sirva dar á lo aquí ordenado la efectiva y pronta ejecución.

Artículo 12º

Vistos los detalles levantados por las Juntas itinerarias de este cantón para la composición de sus respectivos caminos, y que han sido publicados en *La Gaceta*, diario oficial, n.º 225, fecha 27 de setiembre próximo pasado,

Se acuerda:

Aprobarlos, con las modificaciones acordadas en esta acta, y suplicar al señor Jefe Político elevarla, por el órgano que corresponde, al Poder Ejecutivo para que, si lo tiene á bien, se sirva darles su aprobación

Terminó.

J. C. ZELEDÓN

EDUVIGIS FALLAS.—Srio.

AVISO IMPORTANTE

A los interesados en los terrenos de Reventazón, se hace saber:

Que, de acuerdo con resolución dictada por la Corporación Municipal de Cartago, se les convoca por medio de esta publicación, con el fin de que dentro del término de sesenta días, contados desde esta fecha, se presenten en la oficina del infrascrito, provistos de todos los datos encaminados a determinar el derecho de cada uno y la forma en que lo hubiere adquirido, en los terrenos de Reventazón; y que son los lunes y jueves los días señalados para atender estas declaraciones de los interesados.

Gobernación de la provincia de Cartago.—18 de setiembre de 1896.

DEM. TINOCO

20 V. 10

LICITACIÓN

El día 4 de noviembre próximo se venderán en pública subasta los materiales provenientes de la demolición de las casas situadas en la manzana en donde la Municipalidad de Cartago hará la nueva plaza.

El licitador, cuya propuesta sea aceptada, hará por su propia cuenta la demolición de las referidas casas y tendrá además que extender las tierras sobrantes en los lugares que se le indicará oportunamente.

También deberá dicho licitador hacer a su costa el movimiento de tierras ó sea las excavaciones y rellenos necesarios para nivelar la plaza, de acuerdo con los niveles que le señalará el Ingeniero Municipal.

Las propuestas se presentarán en pliego cerrado a esta Gobernación antes de las doce del referido día 4 de noviembre entrante, para ser abiertas en seguida.

Gobernación de la provincia de Cartago, veinte de octubre de mil ochocientos noventa y seis.

DEM. TINOCO

AVISO

Con las fechas que al margen se expresan, han sido depositados en el potrero respectivo y en calidad de perdidos, los animales siguientes:

- 24 de agosto.—Un caballo blanco, herrado, marcado con el fierro de esta Policía.
- 29 — — Un caballo blanco, marca semejante a una R.
- — — Una yegua blanca, marca semejante a una I.
- — — Una yegua retinta, " " " " I.
- 30 — — Un caballo alazán, flaco, mostrenco.
- — — Una yegua retinta, marcada.
- 6 — Stbre.—Un toro mohino, marca confusa.
- — — — bayo, mostrenco.
- — — — melado, azulero, marcado.

Se pone lo anterior en conocimiento del público, para que quien se considerare con derecho a dichos animales, se presente en este despacho a legalizarlo dentro del término de ley.

Agencia Principal de Policía de Alajuela, 14 de setiembre de 1896.

EDUARDO MARTÍN A.

6—5

MANL. S. ESQUIVEL

AL PÚBLICO

Se convocan licitadores para la construcción de una cortina y atarjea de mampostería en la calle que conduce a la estación férrea de esta villa, cuyos trabajos se harán conforme al plano que existe en esta oficina. Las propuestas serán dirigidas en pliego cerrado y se señalan las doce del día dieciséis del entrante noviembre, para la apertura de ellas, aceptando la más conveniente para los intereses municipales.

Jefatura Política del Paraíso. 28 de octubre de 1896.

GREGO SÁENZ

AVISO

En esta fecha ha tomado la Policía un caballo pequeño, entero, retinto, careto, con una mano y una pata blancas. La persona que se crea con derecho a dicho animal ocurra a legalizarlo en el término de ley.

Jefatura Política de Grecia. 21 de setiembre de 1896.

ABELARDO ROJAS

AVISO

En esta fecha ha sido presentada a la Policía de este cantón por don Gabino Bermúdez, representado por su encargado don Carlos Solís, una yegua melada, de buen paso, regular tamaño, marcada, la cual hace tres meses y medio está en su potrero de Mata de Plátano, sin poderse averiguar quien sea su dueño.

Lo que se pone en conocimiento del público, para que el

que se considere con derecho a ella, se sirva reclamarla ante esta autoridad, en el término de ley.

Jefatura Política del cantón de Goicoechea. Villa de Guadalupe, 17 de setiembre de 1896.

A. BARRANTES A.

Con fecha veintinueve de setiembre del corriente año, fué tomado por la Policía de este cantón un toro sardo, mostrenco, y depositado en el potrero del fondo.

La persona que se crea con derecho a dicho animal, preséntese en este despacho a legalizarlo.

Jefatura Política del cantón de San Rafael de Heredia.—3 de octubre de 1896.

PEDRO CAMACHO R.

AVISO

Con fecha 23 de octubre de este año se ha mandado depositar en la Policía una mula retinta quemada, con un fierro confuso, semejante a una A. Con la misma fecha se ha mandado también depositar una yegua mosqueada, mostrenca, pequeña y de trote.

Otra yegua melada, de regular tamaño, de trote y vieja.

Un torito como de dos años, hosco y mostrenco.

Y se previene a las personas que tengan algún derecho que deducir lo manifiesten en el término de ley.

Jefatura Política de San Mateo.—24 de octubre de 1896.

I. ROJAS ORTIZ

AVISO

En esta fecha han sido presentados a la Policía como perdidos y depositados por el término de ley, dos novillos de regular tamaño, uno es hosco encerado y el otro barroso, ambos marcados con un fierro confuso.

La persona que se crea con derecho a los referidos novillos, que ocurra a legalizarlo en el término de ley.

Agencia Principal de Policía de Puntarenas, 5 de octubre de 1896.

SAMUEL CASTRO

AVISO

Con fecha quince del corriente ha sido depositado en el fondo de Policía de este cantón, un novillo alazán, forastero, marcado con estas letras, V E R; además tiene otra marca. Las personas que se consideren con derecho a dicho animal, ocurran a legalizarlo dentro del término de ley.

Agencia Principal de Policía.—Heredia, 24 de octubre de 1896.

TEOD. ARGÜELLO

ANUNCIOS

Secretaría del Colegio de Abogados

En sesión celebrada por este Cuerpo a las siete p. m. de ayer, previo el examen público correspondiente y con las formalidades legales, se confirió al señor don Luis Dávila el título de Licenciado en Leyes.

Secretaría del Colegio de Abogados. San José, 5 de noviembre de 1896.

ALFONSO JIMÉNEZ R.

AL PÚBLICO

Como Inspector de la Lotería del Hospicio Nacional de Locos, hago constar que en la Tesorería de la Junta de Caridad está depositada la cantidad de diez mil quinientos pesos, (\$ 10,500), para el pago de los números que resulten favorecidos en el sorteo próximo, que se verificará el domingo 8 del entrante mes de noviembre.

San José, 28 de octubre de 1896.

El Inspector Suplente,

MANUEL N. SÁENZ.

10 V 9

LICITACIÓN

Habiendo acordado la Junta de Educación de esta Comarca, comprar un solar en la ciudad de Limón, para edificar la casa de escuela, ha resuelto solicitar propuestas con tal objeto, las que deben ser dirigidas al Secretario de la Junta, en pliego cerrado, antes del 15 de noviembre próximo.

Limón, 23 de octubre de 1896.

JOSÉ MARÍA CASTRO,

Presidente

ENRIQUE IGLESIAS,

Secretario

AVISO

A las doce del día viernes 13 del corriente mes se rematarán en la puerta exterior de la Aduana Principal, en el mejor postor, las siguientes mercaderías, por haber estado más de un año en las bodegas sin que sus dueños las reclamaran.

Marcas	Cantidad	Contenido
A R	28 barriles	Vino tinto de mesa
Sjm.	321 yardas	Zarzas
—	126 yardas	Dril azul
—	34 metros	Cotin rayado
—	84 —	Manta ancha
—	113 —	— angosta
—	50 yardas	Lienzo
—	100 metros	Mezclilla azul
A P	27 botellas	Ginebra
Sjm	8 m. rollos	Alambre para cercas
—	152 —	Azadones hierro
L C D	24 doc.	Alpargatas
R A	2 c.	Vino de Mesa
G O	42 latas	Dulces (jalea)
A T	232 calabazas	Trementina de ocote
S H	3 1/2 doc. latas	Sardinas
J A	1 c.	Jabón ordinario
Sjm	660 frascos	esencia coronada
—	4 botellas	Aceite de comer
—	2 —	Ollas
—	2 —	Cazuelas
—	1 saco	Jamaicas, peso 28 k.
V P P	1 barril	Varias medicinas no especificadas
J R	15 c.	Atún, peso 132 k.
P O	10 botellas	Licor de cerezas
Sjm	7 —	Vino manzanilla
J T R	1 c.	Cognac
Sjm	9 botellas	—

Inspección General de Aduanas, San José, 2 de noviembre de 1896.

El Inspector,

F. VILLAFRANCA

AVISO

El Instituto Nacional de Higiene se ha trasladado al departamento que ocupaba el Museo Nacional en el edificio de la Universidad.

EMILIO ECHEVERRÍA,
Director.

AVISO IMPORTANTE

Para tratar asuntos urgentes y de importancia de la Sociedad Mercantil Costarricense, se convoca a los socios de la misma a reunión general que tendrá lugar el domingo próximo, ocho de noviembre, en el salón del Hotel Belisario, a la una de la tarde.

Se suplica a las personas que no puedan asistir se hagan representar por carta poder.

San José, 25 de octubre de 1896.

JOSÉ R. CHAVARRÍA,—Srio.

LICITACIÓN

Convócanse licitadores para la construcción del edificio que deberá servir de Hospital en esta ciudad, el cual se ha presupuesto en sesenta mil pesos.

Contiene el edificio cuatro pabellones con sus correspondientes corredores y demás divisiones que indica el programa; pared de bahareque con ladrillo y techo de teja de barro; el horconaje debe ser de madera fuerte lo mismo que las viguetas, y para lo demás, cedro.

El plano puede verse en la oficina de la Gobernación de esta comarca y en la Dirección General de Obras Públicas en San José.

Las propuestas se dirigirán a la oficina de la Gobernación de esta comarca, en pliego cerrado, con la expresión de *Propuesta para el Hospital de Puntarenas*. Se abrirán el quince de noviembre entrante para aceptar la más favorable. No se aceptará propuesta mayor de la cantidad arriba expresada, y el contratista garantizará la construcción de la obra, a satisfacción de esta Junta y del señor Ministro de Beneficencia, debiendo entregarse un año después de firmado el contrato.

Puntarenas, 1º de octubre de 1896.

El Presidente de la Junta,
S. LIZANO

El Secretario,
CARLOS MIRANDA

FERROCARRIL DEL PACÍFICO

Los trenes del ferrocarril del Pacífico correrán en lo sucesivo diariamente entre Esparta y Puntarenas, conforme al itinerario anterior, esto es:

Salen de Esparta todos los días hábiles a las 8 a. m.
" " Puntarenas " " " " " 3 p. m.

El Administrador,
LUIS MATAMOROS