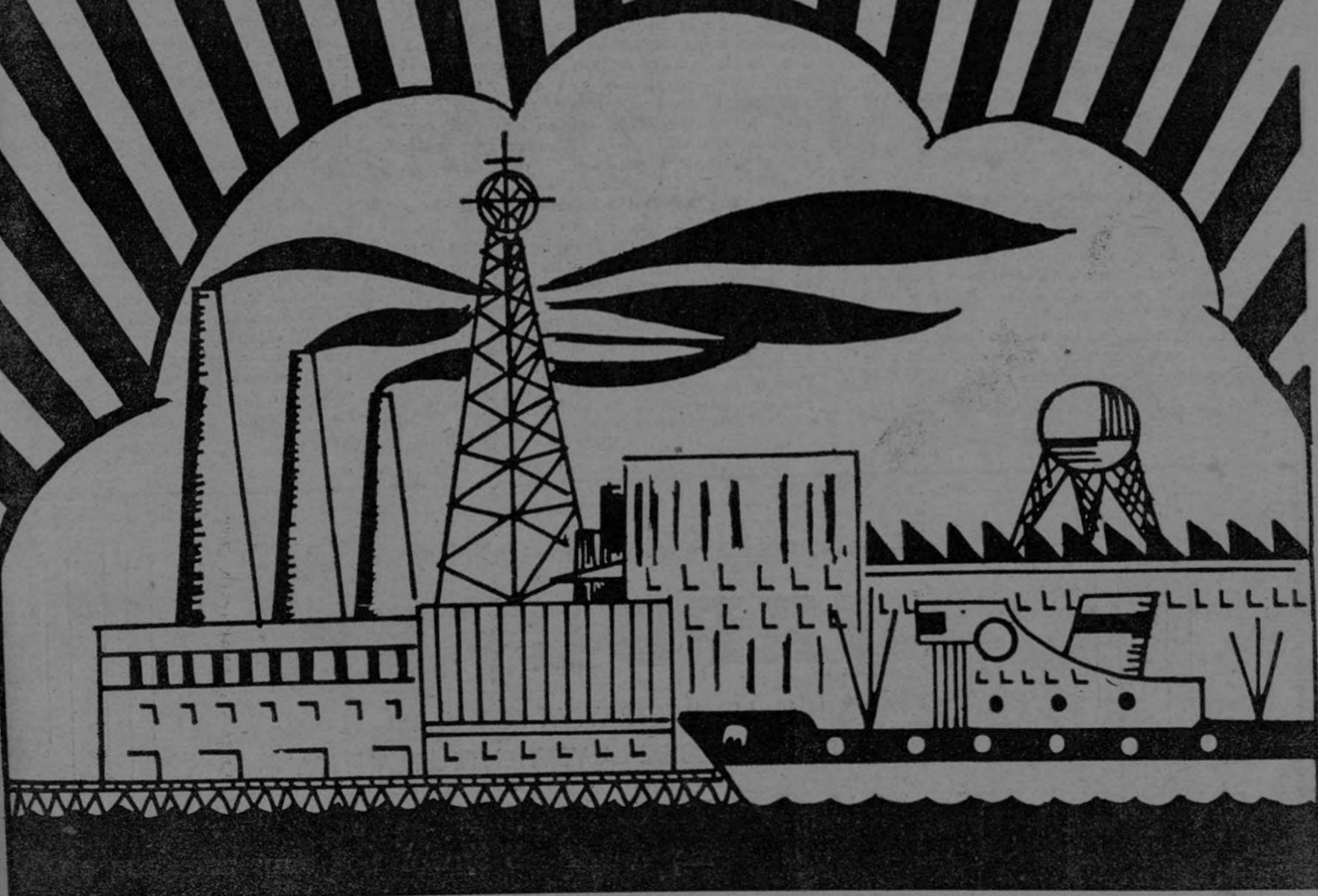


JAPDEVA 72



**JUNTA DE ADMINISTRACION PORTUARIA Y DE
DESARROLLO ECONOMICO DE LA VERTIENTE ATLANTICA**

Editado por
CORPORACION DE RELACIONES PUBLICAS S.A.
C. M. Palma
Pres.

Presentación

El décimo tercer aniversario del torpedamiento del barco San Pablo en el muelle de Limón, con su secuela de víctimas, nos ha dado la oportunidad de publicar este homenaje a la provincia del Atlántico.

Ese doloroso hecho histórico, que cubrió de luto a tantos hogares costarricenses, nos permite ahora presentar ante nuestros lectores qué es lo que ha ocurrido desde esa fecha hasta el presente. Podemos presentar una historia de progreso y de esfuerzo, en la cual han participado todos los limonenses. Y ofrece la ocasión esta fecha, de dar a conocer qué es lo que el futuro depara a esa región de tanto potencial económico.

Uno de los factores principales de progreso con que cuenta actualmente la provincia de Limón y en general la Vertiente Atlántica, es la JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA). Esta entidad, creada en febrero de 1963, se ha convertido en la base sólida para el desarrollo de esa grande y fértil zona. Limón ha sido desde hace tiempo el puerto principal de Costa Rica. Pero ahora, no sólo ha continuado siéndolo, sino que también se está convirtiendo en el centro de una región que cada día adquiere más importancia dentro del conglomerado nacional. Y, a no dudarlo, llegará a convertirse en uno de los puntos sobresalientes para el progreso del país. Y precisamente para esto fue creada la JAPDEVA y precisamente a esto es a lo que está dedicada con todos sus recursos. La serie de objetivos logrados, la serie de realizaciones que ha tenido y la serie de proyectos de gran proyección que mantiene, es lo que hace prever para el futuro un desarrollo inimaginable para esta feraz y bellísima zona. Porque bien puede decirse que en ninguna otra parte del país se cuenta con tantos recursos naturales ni con tantas facilidades para la creación de riqueza. La Zona Atlántica siempre ha tenido de todo esto. Pero no es sino hasta ahora que esos recursos y esas facilidades se están canalizando en la debida forma, merced a la visión de los gobernantes, y al esfuerzo, patriotismo y dedicación de quienes tienen en sus manos en JAPDEVA la administración de los recursos mencionados.

Lo que se ha logrado hasta el momento, en tan pocos años de lucha, es grandioso. Lo que se espera lograr en los años que vienen, es verdaderamente inimaginable.

La Zona Atlántica cuenta ahora con una carretera rústica, para la cual JAPDEVA ha venido dando todo su esfuerzo y aporte. Esa ruta está constituyendo una verdadera arteria por donde fluye la riqueza de la zona, y está permitiendo habilitar extensas regiones que antes estaban prácticamente abandonadas o inexploradas. Esa vía, rústica, es una muestra de lo que va a ganar el país cuando se cuente con la carretera definitiva a Limón, que está ya en plena construcción. Esa carretera definitiva avanza en forma acelerada, ya que la empresa que tiene a su cargo la construcción, la compañía SAOPIN, ha puesto todo su contingente técnico y todo su entusiasmo, en entregar la obra en tiempo menor que el estipulado en el contrato. Lo moderno del equipo que ha puesto en operación, la calidad de los técnicos que dirigen la obra y el apoyo que en todo sentido están dando JAPDEVA y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, hacen vaticinar que Costa Rica podrá contar al fin, dentro de relativamente poco tiempo, con una carretera de primer orden hacia el Atlántico.

Por otra parte, los empeños de la Gerencia y de la Directiva de JAPDEVA, por asumir lo que es un imperativo legal — como es la administración del Ferrocarril al Atlántico — permitirán que esta vía de comunicación terrestre forme parte de un complejo de comunicaciones en que está empeñada esa entidad—. Para complementar así el complejo portuario, que en forma tan exitosa está operando en Limón y que tendrá una expansión enorme con la futura construcción del puerto de Cieneguita.

Otro aspecto de gran importancia que la JAPDEVA está empeñada en desarrollar en poco tiempo, es el que se refiere a la canalización de Tortuguero. Esa vía natural, que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con la colaboración de la JAPDEVA, ha realizado a plenitud, está casi terminada. Porque ya puede realizarse el recorrido total prácticamente desde la frontera con Nicara-

gua, para terminar en la zona de Moín. Esa vía fluvial tiene insospechadas proyecciones para el futuro de la zona. Porque si de ahora fluyen los productos desde lugares que antes estaban totalmente aislados, buscando los mercados del interior del país, qué no rá cuando puedan circular por todos esos canales los lanchones cargueros desde uno u otro punto? Esas feraces tierras están llamadas a convertirse en el granero de Costa Rica, y en una de las zonas ganaderas y hateras de más empuje. Podría ser exagerado el decir que en la Zona Atlántica está el verdadero futuro de Costa Rica? Nosotros creemos que no. Porque es una zona nueva, prácticamente virgen, y a la disposición de los hombres de empresa de verdadera visión.

Y hay algo, realmente importante, que hemos dejado para el final, pero que es el verdadero complemento de todo lo que hemos dicho. Se trata del potencial turístico de la Vertiente Atlántica, que JAPDEVA está también empeñada en fomentar. Porque hay alguna zona que efectivamente cuenta con inagotables recursos turísticos en el país, la Zona Atlántica. Hacia allá han puesto los ojos desde hace un tiempo algunos hombres emprendedores y visionarios. Ya se cuenta con centros turísticos, algunos de fama internacional como los que se han instalado en la zona de Colorado. Y hay otros en desarrollo. Pero una vez que se cuente con servicios de transporte más eficientes, las bellezas naturales de las lagunas del Tortuguero, o de las beras del Moín, o de Cahuita, o de la Uvita, o de tantos lugares más, verán amarse a millares de ansiosos turistas nacionales y extranjeros. Y una era de desarrollo acelerado habrá comenzado su carrera en la Zona Atlántica.

Por todo eso es que nosotros consideramos esa vasta región como la tierra del porvenir.

Y por todo eso es que hemos pensado en dedicarle este homenaje a esa bella región a esos hombres de esfuerzo que todos los días trabajan para engrandecer al país, a visionarios que creyeron y siguen creyendo en un futuro promisorio y a las entidades que colaboran decididamente para que ese futuro no sea muy lejano.

Con especial entusiasmo felicitamos a

JAPDEVA

JUNTA ADMINISTRATIVA PORTUARIA
PARA EL DESARROLLO DE LA VERTIENTE ATLANTICA

institución que viene desarrollando una labor de grandes proyecciones en todo lo relativo al mejoramiento de la vida económica y social de una de las regiones más importantes del país.

Universal

CARLOS FEDERSPIEL & CO. S.A.

SAOPIM

S. A. OBRAS PUBLICAS, INDUSTRIALES Y MARITIMAS.

EDIFICIO SAOPIM, Av. 2, Calle 9.

Teléfono 58-03-66 — Apartado "R".

Puerto Limón, Costa Rica.

Saluda a

JAPDEVA

y la felicita por su esfuerzo por el desarrollo
de la Zona Atlántica, y siente la satisfac-
ción de cooperar en el desarrollo de la
Vertiente Atlántica construyendo la carretera
a Limón.

JAPDEVA, desarrollo efectivo de la vertiente atlántica

Dos etapas en la construcción del nuevo puerto.

Adecuación a las corrientes modernas.

Solución definitiva del problema portuario.

Contribución a obras de desarrollo.

Nicaragua embarcará por Limón.

Atracadero para recibir los "trailers".

La Escuela de Marineros y la Escuela de Oficiales.

Ampliación y modernización del aeropuerto.

Moteles para trabajadores y desarrollo turístico.

Interconexión con Nicaragua por ferrocarril.

Traspaso del ferrocarril al Atlántico.

"Hay dos tipos de proyectos para la construcción del nuevo puerto en Limón".

Así comenzó la entrevista el Gerente General de JAPDEVA, don Hernán Garrón Salazar. Logramos de él una serie de datos e informaciones de gran interés para el país que dan una idea de la forma en que está trabajando esa entidad, creada precisamente para impulsar y administrar el desarrollo de la vertiente atlántica.

En este trabajo damos a conocer esa gran labor, mediante las palabras del propio señor Garrón:

EL NUEVO PUERTO

El primer proyecto para la construcción del nuevo puerto es el llamado Shelhom, proyecto alemán que es la primera etapa. Este proyecto está financiado por el Banco de Desarrollo alemán y las negociaciones van muy avanzadas. Precisamente en el curso de este mes regresará uno de los delegados de Alemania para continuar las negociaciones. Ya que el mes pasado vinieron a indagar más profundamente del gobierno y del Banco de Desarrollo, de Alemania.

El proyecto Shelhom comprende un rompeolas de 460 metros de longitud, y tres atracaderos. Elimina al muelle nacional, lo cual deja al puerto de Limón con nueve atracaderos pero con condiciones muy favorables porque el rompeolas traerá tranquilidad a toda esa área. Eso va a permitir una operación portuaria durante todo el año, a pesar de que haya malos tiempos y olas fuertes; porque en el estudio que se hizo en la Universidad de Hanover, se demostró que de acuerdo con este rompeolas, inclusive las olas máximas que llegan a Limón, que son de dos metros setenta de alto y sesenta metros de longitud de ola a ola quedarán

reducidas a 30 centímetros como máximo. Esto va a significar que los nueve atracaderos podrán ser usados los 360 días del año, noche y día, sin ningún obstáculo. La segunda etapa de las negociaciones es el proyecto de Cienguita, que comprende en su etapa final 16 atracaderos adicionales. Eso le dará a Limón un total de 25 atracaderos. Pero eso es en la etapa final. La primera etapa que comprende tres atracaderos, está prevista para 1980. Eso será financiado por el Banco Mundial, pero se está aún en los procesos iniciales.

"En el nuevo puerto todo está previsto. Es una adecuación a las corrientes modernas de navegación, que cada vez tienden más hacia el sistema de "containers", y más hacia el nuevo sistema como el "Roll on roll off", y también el sistema Lash o Barge, que comprende un sistema nuevo de barcos que tienen una grúa y descargan grandes lanchones cargados de containers. Los deja flotando en el puerto; carga lanchones que previamente han sido cargados, y se va. Los lanchones quedan flotando en el puerto. (Habien- do buenas condiciones en el puerto, como el que va a haber después del rompeolas, ese sistema se puede operar) y entonces el puerto, a través de remolcadores y grúas propias, comienza a arrimar los lanchones y a cargarlos con carga de exportación. Cuando regresa el barco, lo que hace es cargar lanchones, y así carga más rápidamente. Es decir, que este sistema descongestiona los puertos en cuanto a buques.

Todo esto tiene que ser previsto de acuerdo con grandes áreas de almacenamiento de "containers", y grandes áreas de almacenamiento de "trailers". En el proyecto alemán, están previstas estas grandes áreas de almacenamiento cubiertas y descubiertas. Y también están previstas en el proyecto de Cienguita.

SOLUCION DE PROBLEMA PORTUARIO

"JAPDEVA, al constituirse hace nueve años, los que redactamos la ley, —que fuimos el Lic. Daniel Oduber y el que aquí les habla—, tuvimos en mente la necesidad de un desarrollo de la comunidad limonense debido a la necesidad que existía. Y así, fue decidido que JAPDEVA tenía que tomar parte en el desarrollo rápido y eficiente de la vertiente atlántica. Por eso la ley prevé eso. Sin embargo, la situación en que fue encontrado el puerto antes de ser adquirido por JAPDEVA, realmente era muy malo, y había tal urgencia de desarrollo portuario para llenar las necesidades mínimas de Costa Rica en el puerto del Atlántico, que la institución se vio obligada a tener mucho cuidado en todos los planes de desarrollo de tipo social; y concretar en un 95 por ciento, o quizás más, todos sus esfuerzos en la solución del problema portuario. Se buscaba evitar en esa forma el problema del recargo sobre los fletes de exportación, que están afectando tremendamente a todo el pueblo de Costa Rica en sumas que pasan de los cien millones de colones anuales. Y eso, sólo en los recargos en los fletes navieros.

Sin embargo, aún así se han hecho algunas obras para el desarrollo de la vertiente Atlántica. Y dentro de ese plan, JAPDEVA ha tomado una participación muy activa en la construcción y terminación de la carretera rústica; tomó parte activa en la compra de los puentes; tomó parte activa en el suministro y colaboración al gobierno anterior, y a este, en la realización de esa carretera. Y actualmente, la última partida que designó fue de cien mil colones para terminar los últimos puentes y alcantarillas de esa vía, que aún será usada por dos años. Y que con el establecimiento del "roll on roll off" sufrirá pasos de alrededor de 713 trailers por mes, de ida y vuelta. O sea unos 350 cada vez. Porque se estima que sólo Nicaragua embarcará por Limón al rededor de 150 trailers por mes, en lugar de embarcarlos por Santo Tomás de Castilla. Y Costa Rica, por tener condiciones más cercanas al puerto, podrá usar hasta 200 trailers mensuales.

Con ese sistema de roll on roll off, los buques vendrán cargados con trailers, que serán recibidos por el cabezal en el puerto. Por ese motivo fue que se hizo un contrato con la CCT, que financió el atracadero, y el cual nosotros lo estamos construyendo ya; y en el mes de agosto posiblemente se inaugurará el servicio. Para ese fin es que estamos poniendo alcantarillas y además, para que ningún trailer tenga que tocar agua en todo el trayecto.

Actualmente están llegando a San José alrededor de cien trailers desde Santo Tomás de Castilla, por mes, entre ida y vuelta. Ese sistema roll on roll off, está operando en Puerto Cortés, en Honduras, en Santo Tomás de Castilla, y en Las Minas, de Panamá. Nosotros estimamos que va a ser más operante, inclusive para la región de Chiriquí, salir en roll on roll off por Limón, que por Las Minas, de Panamá. Y todo Nicaragua saldrá por Puerto Limón. Hay dos compa-



Don Hernán Garrón S.
Gerente General de JAPDEVA

nías interesadas en ese atracadero: CCT y otra, y hay una tercera posible. Todo eso traerá un movimiento por la rústica, que nos ha obligado a dedicar cien mil colones a la terminación específica de esa vía.

LA ESCUELA DE MARINA

"Esta escuela que funciona ya en Limón, ha sido una de las preocupaciones de tipo social que han logrado concretarse. Lo que se busca es ir buscando colocación, a una población que como la de la ciudad de Limón, no es agrícola sino urbana. Y que requiere capacitación para lograr oportunidades de trabajo en otros campos.

Limón recibe alrededor de mil barcos por año, según lo que estimamos para el presente. Y yo creo que eso es una fuente de trabajo buena, honesta, que puede servir de mucho a la población limonense, siempre que la capacitemos. Por ese motivo JAPDEVA de dictó la suma de 30 mil colones para esta escuela. Y motivó a sus propios funcionarios capacitados en esos ramos; y ellos gratuitamente están capacitando a los alumnos. Iniciaron el curso de este año noventa y cuatro muchachos, y quedan actualmente unos 74. De ellos, 16 están embarcados en este momento. Y ya ha habido tal aceptación de los muchachos y de la capacitación que se les ha dado, que están do apenas a medio curso ya hay muchachos contratados fijos en varios barcos. Esto viene a demostrar que esa escuela era realmente una necesi-

dad. Actualmente estamos en negociaciones con el INA, para convertir esta escuela de marineros, en una escuela de oficiales de marina. Pero sin abandonar, lógicamente, el campo de marinero. El año entrante confiamos en abrir, a la par del curso de marineros, un curso de marineras, capacitando las muchachas en los ramos de telegrafía y hotelería. Porque ya hay muchos barcos que están ocupando mujeres en esas actividades. Y posiblemente en ese mismo año entrante abriremos el primer año del curso de oficiales. En esta forma podremos ver esta escuela en el nivel que es nuestra ambición.

PROGRAMA DE DESARROLLO DE LA VERTIENTE ATLANTICA

"JAPDEVA ha propiciado efectuado ya la carretera Matina. Estamos trabajando ya en la carretera a Estrada en colaboración con el Ministerio de Transportes. Estamos trabajando también en la carretera a Guápiles, y precisamente el sábado pasado llevamos al señor Ministro en jet desde Florida hasta Guápiles sin bajar del vehículo. Y eso se ha logrado gracias al millón de colones, que ya ha vertido JAPDEVA en esa obra. Y estamos dispuestos a vertir otra suma necesaria con tal de terminar esa obra que será fundamental para el desarrollo y para la integración económica de toda la vertiente.

Pasa a la Pág. 5



INSTITUTO COSTARRICENSE DE TURISMO

HACE PUBLICO RECONOCIMIENTO

A

JAPDEVA

por la forma destacada en que esa Institución está contribuyendo al desarrollo de la vertiente atlántica, zona con un potencial turístico de grandes alcances, que darán al país muchos frutos en un futuro cercano.

JAPDEVA, desarrollo efectivo de la vertiente atlántica

Viene de la pág. CUATRO

También hemos tomado parte en el control de la enfermedad del Moko en el banano, y en el control de la malaria. En este último, se han asignado sumas considerables en colaboración con el Ministerio de Salubridad. Y para el moko, este año se asignó la suma de cien mil colones, para el control en colaboración con el Ministerio de Agricultura.

Y estamos dispuestos a seguir colaborando en todo lo que signifique desarrollo integral de la vertiente atlántica.

EL AEROPUERTO

En relación al aeropuerto, JAPDEVA estima que es trascendental para el desarrollo económico contar con un aeropuerto internacional adecuado.

Un aeropuerto de este tipo es fundamental para desarrollar el turismo en toda la zona, como por ejemplo en la región de Tortuguero, ya que por ley nos toca también administrar los canales de Tortuguero. Y precisamente comenzaremos con una Dirección de Administración de Canales en el mes de enero, contemplada en el próximo presupuesto.

Y una de las cosas más importantes para ese desarrollo turístico, es poder traer a Limón aviones jet con turistas. Para eso necesitamos, además de contar con un buen aeropuerto, promover buenos hoteles. Es por ese motivo que hemos pedido a la Dirección de Aviación Civil, que se ponga bajo el control de JAPDEVA la administración y desarrollo del aeropuerto de Limón. En este sentido hemos recibido el apoyo de la Municipalidad de Limón, que ha tomado un acuerdo respaldando el traspaso del aeropuerto.

La idea de ampliar el campo no es sólo con miras turísticas. Sino que también pensamos que un buen aeropuerto abre la posibilidad a la población de Limón centro, de contar con la "industria de Draw Back", para darle también ocupación a las mujeres limonenses.

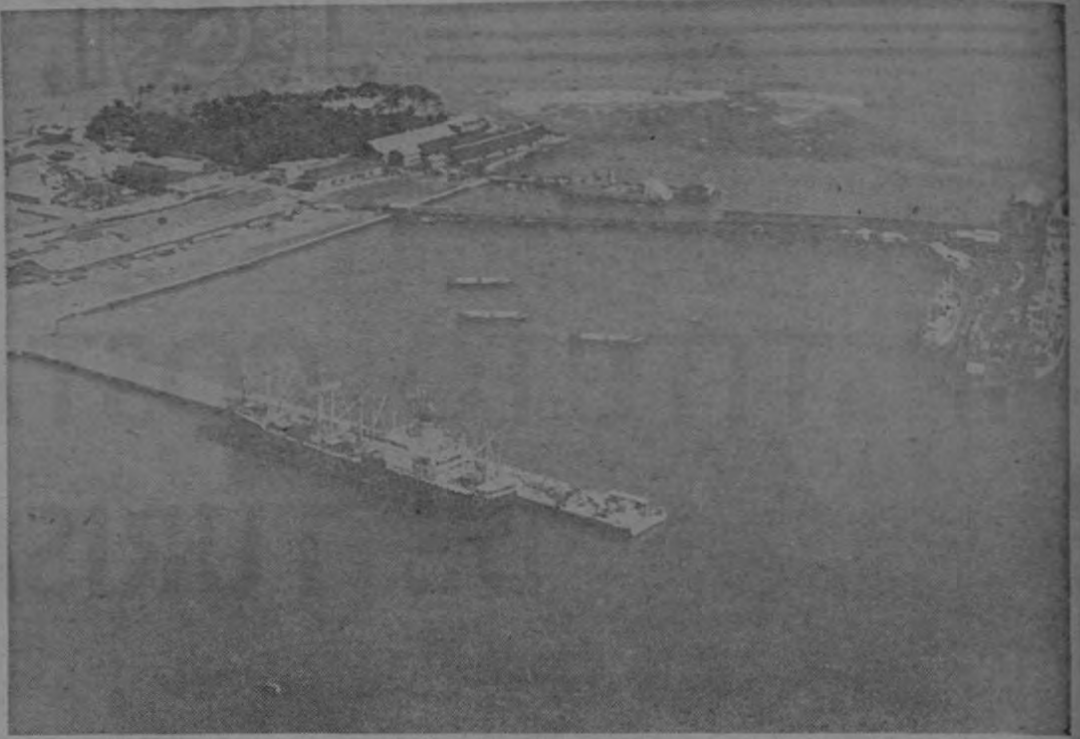
El propósito es ampliar el aeropuerto, ponerle iluminación, ponerle servicios mínimos como agua y luz, y construir un edificio adecuado en colaboración con LACSA y otras compañías de aviación, la Municipalidad y los diputa-

dos de la provincia. Nosotros requerimos de la Dirección de Aviación Civil este control, porque el interés local necesita que este aspecto se atienda adecuadamente.

¡¡¡ Sobre el aeropuerto quisiera hacer recuerdos. En 1930 fue bautizado con el nombre de Sidar y Rubirosa, que fueron piloto y copiloto, mexicanos, que volaron en esa época con el fin de batir un récord de México a Buenos Aires en vuelo directo. Y se estrellaron precisamente en el aeropuerto de Limón. Exactamente frente a la cabina del aeropuerto, cincuenta metros adentro del agua, cayeron en barrena, posiblemente por algún fenómeno atmosférico. De allí fue extraído el cuerpo de Sidar y parte del cuerpo de Rubirosa, los cuales fueron enviados a México. En conmemoración de este hecho, la municipalidad de Limón bautizó en esa época el aeropuerto con el nombre de esos valientes aviadores. Aunque ese es un hecho poco conocido, es algo real que ya tiene 40 años de haber sucedido. Y estimo que eso debe hacerse resaltar como una fuente histórica y de turismo hacia el puerto de Limón.

MOTELES PARA TRABAJADORES

"Nosotros tenemos en este momento que asumir la administración de los canales de Tortuguero. Estos canales tienen tanta distancia de Limón a la Barra de Colorado, como de Limón a San José. Este dato sirve para dar una idea de la extensión de esa Laguna. Allí contamos con planes de desarrollo, dispuestos a iniciar la construcción de moteles para trabajadores, con participación social. Serán moteles que por ser la zona lluviosa, tendrán piscinas bajo techo, canchas de basquetbol bajo techo, canchas de tenis bajo techo, boliches, etc. Todas esas instalaciones se harán con la intervención de los trabajadores nacionales por medio de un plan de participación social. En este plan, el trabajador se hace socio de este hotel y como un estímulo adicional se le da diez días de hotel gratis por ser socio. Eso, en cuanto a la habitación, ya que el hotel debe mantenerse con los ingresos por comida, de boliche, del uso de servicios y todo lo demás. Y ese



El nuevo puerto de Limón contará con 25 atracaderos y todos los adelantos modernos.

plan es perfectamente financiable por los mismos trabajadores. O sea, que es autofinanciable en un ciento por ciento. Y JAPDEVA propiciará ese plan, como una de las fuentes de desarrollo de la Vertiente. Porque el día que haya dos hoteles de 200 cabinas, una en Agua Dulce y otra en Halova para citar sólo dos de los lugares apropiados, (ya que en Caño Negro de Tortuguero cabrían diez), la población de esos lugares no dará abasto en la producción de artículos de consumo para esos centros. Además, de que dará oportunidad a los trabajadores de disfrutar, como socios, de la belleza de esos canales de Tortuguero que actualmente es algo de exclusivo disfrute de una clase rica que puede pagar avionetas, o que puede pagar lanchas expresas; o de americanos que vienen desde los Estados Unidos a disfrutar de ella.

Estos hoteles de 200 cabinas requieren una cantidad de cuatro mil veinte socios cada uno; y las acciones que se emitirán serán de alrededor de dos mil colones, a pagar en cinco años por los trabajado-

res. Esto permitirá alquilar la cabina a treinta personas gratuitamente, lo que significa el 66 por ciento de capacidad. Ya que el 33 por ciento restante se dejará a cualquier particular, para poder mantener el motel. El resto de los servicios, como comida y demás, ayudará al mantenimiento.

En cada cabina podrá hospedarse toda la familia del trabajador, y no habrá límite en el número de personas por cabina.

Como puede verse, este plan de participación social tiene a desarrollar turísticamente toda la zona de Tortuguero, y todos los lugares de la Vertiente Atlántica, que por sus condiciones naturales lo ameritan.

Por otra parte, también queremos promover en la región de Tortuguero servicios de cabotaje a un precio razonable. Porque hasta el momento, el desarrollo se ha visto frenado porque casi todo el movimiento se ha tenido que hacer en motores fuera de borda, de gasolina, que tienen un alto consumo por su velocidad. Y con el precio actual de la gasolina, esto resulta sumamente gra-

voso para el desarrollo agrícola de baja rentabilidad. Pero JAPDEVA abrirá, apenas se abran los canales para lo cual colaboramos en este año con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes con la suma de 30 mil colones, un servicio de cabotaje a base de motores diesel. Esto nos permitirá, aun perdiendo, dar un servicio que permita promover el desarrollo. Una vez que este servicio de cabotaje ya no deje pérdidas, porque ya el volumen de ganancia, lo pasaremos a empresas particulares. Pues no es nuestro objetivo manejar servicios que puede atender la empresa privada.

CULTIVO Y EXPORTACION DE BANANO

"Este aspecto es uno de los que más nos interesan. Ya anteriormente expliqué que este año hemos dedicado cien mil colones para control de la enfermedad del moko. Y hemos invertido más de un millón de colones en caminos que van a beneficiar a las zonas bananeras. Seguiremos dentro de esa línea, ya que estimamos

Pasa a la Pág. OCHO

PRETENSADOS NACIONALES S. A.

SIENTE HONDA SATISFACCION DE SERVIR CON SUS PRODUCTOS

A JAPDEVA

QUE ESTA DESARROLLANDO UNA MAGNIFICA LABOR EN LA VERTIENTE ATLANTICA.

“El exigente
mercado nacional
sólo acepta
lo que vale”
TROPICAL

Por eso Tropical ha logrado
un lugar de privilegio
en el gusto popular.

Tropical satisface a quien la prueba,
por eso quien la toma,
así la recomienda.

Cuando pida cerveza, pida Tropical,
su cerveza premiada.



JAPDEVA, desarrollo efectivo de la vertiente atlántica

Viere de la Pág. SEIS

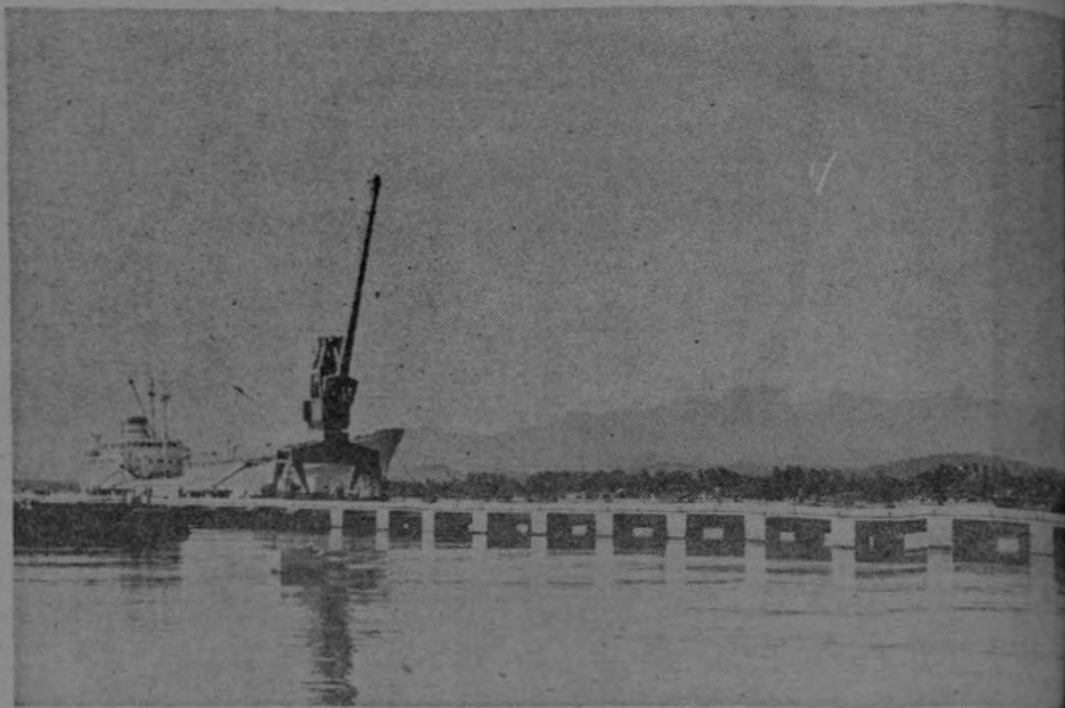
que el banano es una de las fuentes de tonelaje que más va a mantener al puerto, y que más actividades de trabajo puede dar al pueblo limonense. Dentro de este plan, apenas recibimos el ferrocarril de acuerdo con la ley, propiciaremos la interconexión del ferrocarril, previos estudios de factibilidad desde luego, con el sistema ferroviario de Nicaragua. Esto lo haremos con el fin de que con el tiempo sea transformado Limón en el puerto atlántico de Nicaragua.

El plan que menciono llevaría un ferrocarril a la ciudad de Los Chiles. Y de ahí, por dragados que se harían en el río Los Chiles, entroncar a través del lago de Nicaragua con la ciudad de Granada, por medio de "ferrys". Eso nos permitiría usar el "picky bag" en "roll on roll off" y usar el "container" directamente de Nicaragua a través del puerto de Limón; lo cual nos traería lógicamente mayor volumen de

tonelaje, y desde luego mayor volumen de ingresos y de trabajo a los trabajadores limonenses. Este plan conlleva también la construcción de un sistema de canales en toda la región baja de San Carlos.

TRASPASO DEL FERROCARRIL

"Con respecto al traspaso del ferrocarril al Atlántico a JAPDEVA, debo decir que la Ley Constitutiva de JAPDEVA, la ley 3091, dice en su artículo primero lo siguiente.— "También controlará el fiel cumplimiento de los contratos que tenga el Estado por servicios de ferrocarril y muelle". Y en el Artículo Segundo, dice lo siguiente "Asumirá" los derechos y beneficios que el Estado tiene por contratos efectuados con la Northern Railway Company el Ferrocarril de Costa Rica, y otros que se refieren a los muelles de Limón y demás servicios portuarios". Estos dos artículos, claramente establecidos, son



El Muelle 70, parte del complejo portuario de Limón, desempeña un importante papel en el desgrageamiento de carga del puerto.

A JAPDEVA

Con orgullo pueblo limonense a Japdeva tu apoyo has de dar, si el progreso de nuestra provincia lo deseas con sinceridad.

Adelante, Japdeva, adelante a luchar con amor y tesón por el triunfo de nuestra provincia y el progreso de puerto Limón.

Con Japdeva este pueblo olvidado por el resto de nuestra nación se despierta de un largo letargo en el que tantos años vivió.

En tus manos ha depositado su confianza el pueblo de Limón no decaigas y avanza Japdeva que tu lucha es nuestra salvación.

Prof. Hermenegildo Solano

obligatorios para nosotros en el sentido de que debemos asumir el ferrocarril. Actualmente estamos esperando que el Golier no termine la negociación a exigir eso: actualmente tenemos serios problemas por falta de coordinación entre puerto y ferrocarril. Y están sufriendo serios atrasos los barcos que llegan a Limón, a veces por falta de switchaje a veces por falta de coordinación, a veces por falta de máquinas o vagones. Todas estas cosas tendrán que ser solucionadas por la institución, que está manejando el puerto y que tendrá que manejar el ferrocarril para establecer la necesaria coordinación de servicios. De todas maneras, la Asamblea Legislativa acaba de marcar una pauta al crear la ley del INCOP (Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico), que pone en manos de esta entidad no sólo la administración del puerto y del ferrocarril, sino también la construcción de futuros muelles en el Pacífico. Para nosotros es



Cuando se instalen los sistemas modernos de carga y descarga, el puerto de Limón obtendrá un movimiento inimaginado.

fundamental que la ley de JAPDEVA sea modificada, y sobre eso ya estamos tomando los pasos correspondientes. Procederemos a gestionar ante los señores diputados esa modificación, para que la ley establezca en forma clara y obligatoria, no sólo el traspaso del ferrocarril al Atlántico a JAPDEVA, sino que JAPDEVA quede facultada para asumir el desarrollo del sistema portuario de Costa Rica. Cosa que nos es fundamental si se quiere solucionar este problema nacional".

AGENCIA DE ADUANAS Y VAPORES

ORTIZ HNOS. LTDA.

MIGUEL A. ORTIZ QUIROS

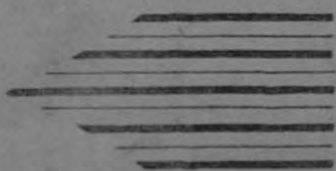
Gerente General

San José
El Coco
Limón

Puntarenas
Peñas Blancas
Pasó Canoas

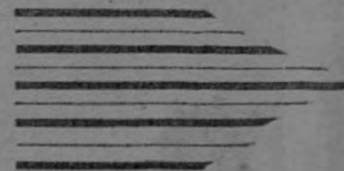
TELEFONOS: 21-21-36 — 21-48-45

225 vs. al Norte de la Embajada Americana



SALUDA A

JAPDEVA



Y LA FELICITA POR EL DESARROLLO QUE ESTA HACIENDO EN LA VERTIENTE ATLANTICA.



COORDINATED

CARIBBEAN

TRANSPORT, INC.

José Luis Odio C. - Gerente

SALUDA EFUSIVAMENTE Y FELICITA A

JAPDEVA

por su valiosa labor en el desarrollo de la vertiente atlántica, nuestra compañía se siente orgullosa de cooperar con el transporte en sus furgones a la exportación de productos de esa zona, que son fuente de divisas para mejorar nuestra balanza de pagos.



Junta Directiva de JAPDEVA en plena sesión, discutiendo asuntos de interés para la vertiente atlántica.

Junta Directiva de JAPDEVA

Junta Directiva

Sr. Lic. Luis D. Bermúdez Coward, Presidente.
Sr. José Antonio Lara Fernández, Vicepresidente.
Sr. Luis Villalobos Villalobos, Director.
Sr. Luciano Beeche Titzck, Director.
Sr. Mario Castro Pérez, Director.
Sr. Marlo Guardia Carballo, Director.
Dr. Domingo Argüello Noguera, (Suplente).
Sra. Raquel Pascual de Goebel, Secretaria General.

Gerencia General

Sr. Hernán Garrón Salazar, Gerente General.
Sr. Eliseo Joseph Wignal, Asistente de Gerencia.

Auditoría General

Sr. Lic. Antonio Monge Herrera, Auditor General

Asesor legal

Sr. Lic. Daniel Zeledón Umaña, (Asesor Legal).

Director de Relaciones Públicas

Sr. Enrique Fonseca

Un imperativo de la ley

El traspaso del ferrocarril al Atlántico a la Northern, es un imperativo de la ley, tal como lo dice el señor Gerente General de JAPDEVA, don Hernán Garrón, en artículo que aparece en sección aparte. Publicamos a continuación lo concerniente a los fines de JAPDEVA, según la Ley Constitutiva número 3091:

Asamblea Legislativa
Nº 3091

La Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica

Decreta la siguiente

Ley de la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo económico de la vertiente Atlántica
Título I
Constitución y Naturaleza de

la Junta
Título Único
Creación, Fines, Personería, Domicilio y Duración

ARTICULO 1º.—Créase la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, como ente autónomo del Estado que se encargará de construir y administrar la canalización del Norte del Atlántico de Costa Rica, así como de administrar las tierras y bienes que esa misma ley adelante le otorgará. Su fin principal es el desarrollo económico, rápido y eficiente de la Vertiente Atlántica de Costa Rica.

La Junta Administrativa asumirá la construcción y administración de todos los sistemas portuarios del Atlántico y ejercerá vigilancia directa con el objeto de que se cumplan los contratos que el

Estado tenga con terceros en materia de servicio portuario. Con ese fin podrá cobrar derechos por servicio y por patentes de pesca y arrendar, vender o explotar tierras, con el propósito de promover los fines para los que se crea.

También controlará el fiel cumplimiento de los contratos que tenga el Estado por servicios del Ferrocarril y muelles.

Cuando se trate de venta, arrendamiento o adjudicación de tierras deberá consultar previamente el criterio del Instituto de Tierras y Colonización, criterio del que no podrá apartarse la Junta si no es con el voto unánime de su Junta Directiva.

Las facultades y trámites para expropiación de tierras por parte de la Junta, serán iguales a los establecidos por

ley para el Instituto de Tierras y Colonización.

ARTICULO 2º.—Como institución autónoma de derecho público, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, tendrá personería jurídica y patrimonio propio; gozará de independencia administrativa de acuerdo con esta ley; asumirá los derechos y beneficios que el Estado tiene por contratos efectuados con la Northern Railway Company y el Ferrocarril de Costa Rica y otras que se refieren a los muelles de Limón y demás servicios portuarios, debiendo guiarse por las decisiones emanadas de su Junta Directiva, cuyos miembros actuarán con apego a la Constitución, a las leyes y reglamentos pertinentes y a los principios de la técnica, siendo responsables de su gestión en forma

total e ineludible.

ARTICULO 3º.—El domicilio legal de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, estará en la ciudad de Limón, donde tendrá sus oficinas, pero podrá organizar agencias, sucursales o representaciones en cualquier otro lugar de la República o fuera de ella, por simple acuerdo de la Junta Directiva. Su duración como organismo de derecho público será indefinida.

ARTICULO 4º.—La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica tendrá capacidad para celebrar toda clase de contratos, así como para realizar todos aquellos actos comerciales que sean necesarios para cumplir con las atribuciones que están a su cargo de acuerdo con esta ley.

EURO - CARIBE

SALUDA A

JAPDEVA

Y LE DESEA MUCHO EXITO EN SU LABOR
EN PRO DEL DESARROLLO DE LA
VERTIENTE ATLANTICA.

El Instituto Nacional de Seguros

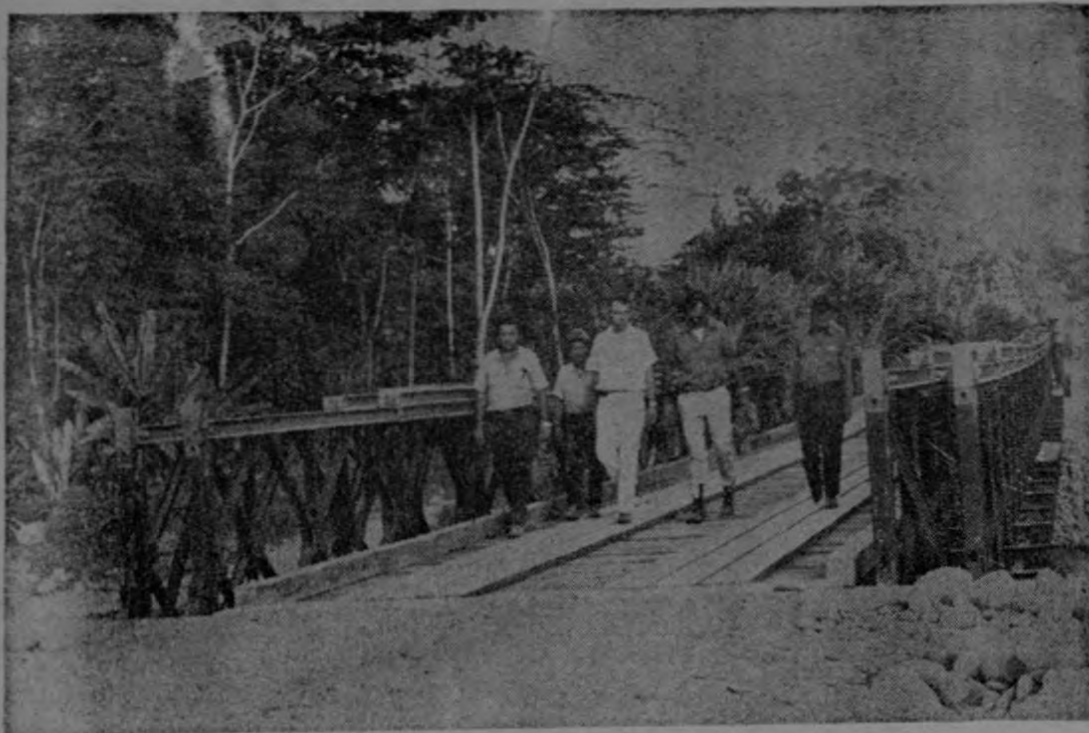
con gran satisfacción hace llegar sus más calurosas felicitaciones a la

**JUNTA DE ADMINISTRACION
PORTUARIA Y DE
DESARROLLO ECONOMICO
DE LA VERTIENTE
ATLANTICA.**

JAPDEVA

por la ejemplar labor realizada en esa importante zona Atlántica, en beneficio de nuestro país.

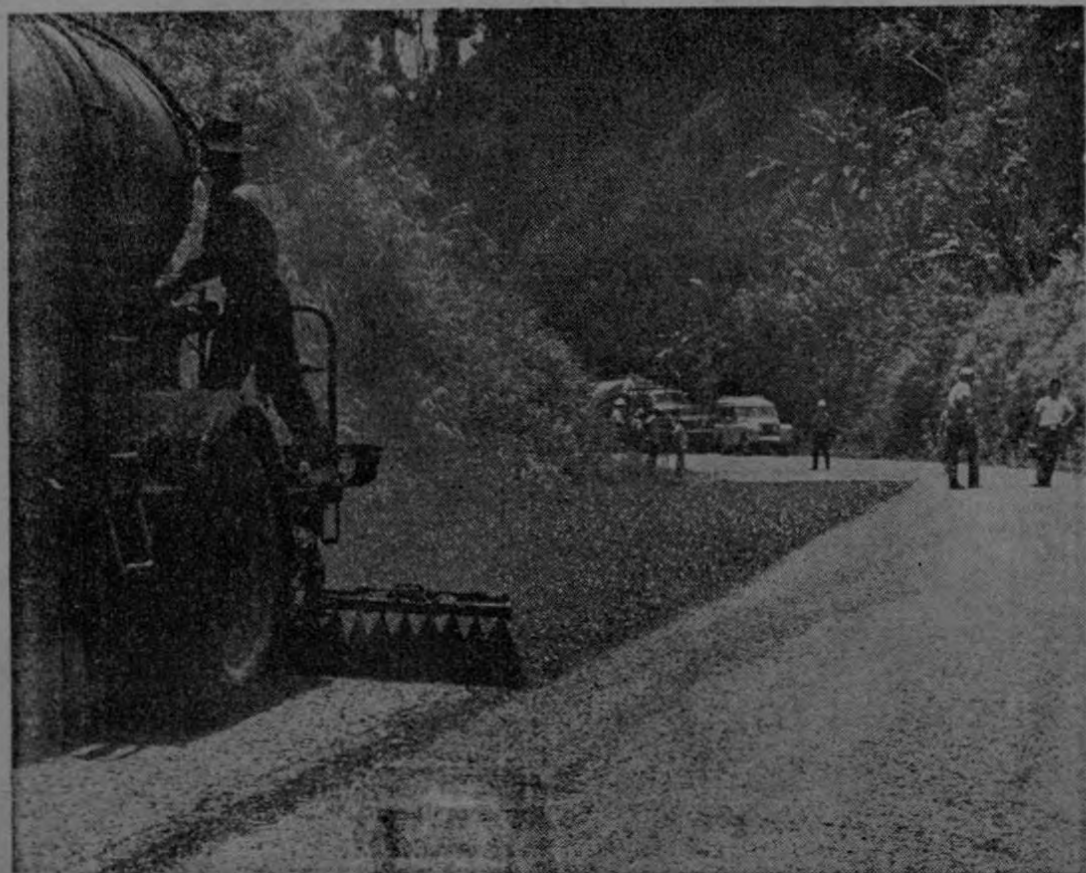




Puente sobre el Río Cimarrones, en la carretera rústica a Limón.



Desde aquí nace el gran puente sobre el Río Chirripó, en la carretera definitiva a Limón.



Maquinaria del Ministerio de Transportes en pleno asfaltado de la carretera Pavones-Siquirres.

La carretera a Limón

Desde hace más de 100 años una de las mayores preocupaciones de nuestros Gobernantes fue realizar la construcción de una vía terrestre entre San José y el Puerto de Limón.

Sin embargo, debido a las múltiples dificultades económicas-topográficas y climáticas de la región, no pudo ser realidad una carretera que es lo que se pretendía al principio.

Más adelante, al final del siglo pasado, con la construcción del Ferrocarril al Atlántico, el interés por la carretera decayó totalmente debido a que el Ferrocarril por muchos años absorbió las necesidades de transporte de nuestro principal puerto de exportación e importación.

A partir de 1930 en adelante, cuando ya en la Meseta Central se comenzaba a construir las primeras carreteras del país, volvió a nacer un sentimiento nacional sobre la necesidad de construir una carretera a Limón que sirviera como vía alterna al Ferrocarril.

Cuando el antiguo Ministerio de Obras Públicas comenzó a estudiar el sistema vial existente en 1949, llegó a la conclusión de que era necesaria la construcción de una carretera a Limón, pero debido a falta de una ruta seleccionada y la falta de estudios económicos que justificaran plenamente la construcción de esa carretera, no pudo financiarse dentro de los programas del Plan Vial que se negociaron con el Banco Mundial. En esa oportunidad, tanto el Gobierno de Costa Rica como el Banco, reconocieron la necesidad de que se hiciera a corto plazo un estudio exhaustivo de las necesidades de transporte, tanto del Puerto a Limón, como del Puerto a Puntarenas y así determinar la prioridad de la construcción de la Carretera a Limón y posiblemente de la necesidad de mejoras en esos puertos.

En 1964, una firma Consultora especializada, realizó ese estudio y en sus conclusiones se determinó claramente que el país debía dedicar todo su esfuerzo a la construcción de la Carretera a Limón, ya que el Ferrocarril estaba llegando a su capacidad máxima. De no construirse esa carretera, las limitaciones del transporte de la carga de exportación e importación, sería un serio obstáculo para el desarrollo de la economía del país.

CARRETERA SIQUIRRES—LIMÓN

La carretera entre San José y Limón es de vital importancia para el desarrollo nacional. Esta carretera tendrá una longitud de unos 160 kilómetros de los cuales, 57 Km. corresponden a 1ª Sección Siquirres-Limón que se encuentra en su totalidad en la Provincia de Limón. El 2 de abril de 1970, se firmó un con-

trato con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y el Gobierno de Costa Rica por la suma de 15.7 millones de dólares, que deberán emplearse en su mayoría en la construcción de una ruta nueva entre Siquirres y Limón y para efectuar los estudios de factibilidad de San José a Siquirres y de San José a Puerto Viejo.

La obra de construcción entre Siquirres y Limón, consistirá en una calzada de 6.70 metros de ancho cubierta con un tratamiento superficial bituminoso, una base de piedra triturada y subbase. Los espaldones serán de 1.80 m. de ancho en material de base, cubiertos con un tratamiento superficial bituminoso. La obra incluye la construcción de tres puentes mayores a saber:

Puente sobre el Río Chirripó: 431 metros.

Puente sobre el Río Barbi-lla: 100 metros.

Puente sobre el Río Pacua-re: 199 metros.

Hay trece puentes considerados menores, pero que también tienen importancia dentro del proyecto y que serán de diferentes tipos, tales como vigas de acero soldadas, puentes de vigas de acero laminadas y puentes de vigas de hormigón preesforzado. Estos puentes han sido diseñados con un ancho entre cordones de 8.50 metros.

La adjudicación a esta obra fue hecha a la firma ... SAOPIM, por la suma de ... ₡ 132.174,577.00.

CONSTRUCCION CAMINO PROVISIONAL A LIMÓN

La obra definitiva de la carretera Siquirres-Limón toma forma alrededor de cuatro años de construcción; sin embargo la urgencia de tener una vía de comunicación de primera apertura con el puerto de Limón, se intensificó considerablemente durante los últimos años, ya que el ferrocarril, que fue por mucho tiempo la única vía de comunicación terrestre, quedó interrumpido en numerosas ocasiones debido a los temporales que azotaron el país durante finales de 1969 y 1970.

Por este motivo el Ministerio de Transportes hizo un considerable esfuerzo y construyó un camino provisional entre Siquirres y Limón. Este camino provisional fue abierto por primera vez al tránsito en octubre de 1970; sin embargo, tuvo que cerrarse al tránsito poco tiempo después de haber sido abierto debido a fuertes temporales que dañaron considerablemente la vía. Haciendo un nuevo esfuerzo, se logró terminar la mayoría de las estructuras faltantes y actualmente está nuevamente abierta al tránsito de vehículos esta ruta provisional, que comienza a mostrar su importancia en el desarrollo económico y social de toda la provincia de Limón.

Cervecería Costa Rica

a nombre de



IMPERIAL



PILSEN

BAVARIA

se honra en presentar una afectuosa felicitación a

JAPDEVA

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo
Económico de la Vertiente Atlántica

por sus valiosos esfuerzos en pro del progreso general de la Vertiente Atlántica, una de las regiones más vitales en la formación de la riqueza nacional y le desea muchos éxitos en el desarrollo de sus programas.

Junio de 1972.

Reparación de los muelles de Limón

El Departamento de Ingeniería de JAPDEVA, en razón del mal estado de las defensas en el Muelle Setenta, recibió de parte de la Gerencia la autorización para proceder a la reparación, por lo que se sacaron los rieles y los hules que las forman, en el puesto N° 7 de aquel muelle.

En estos momentos se está en la labor de construcción de las nuevas defensas que serán colocadas en dicho tramo, de una verdadera necesidad, ya que varios fueron los barcos que sufrieron averías a la hora de su atraque.

Hay que dejar en claro que desde el momento mismo en que este muelle fue recibido por Japdeva, ya existía tal anomalía, pues se trata de un defecto que data desde su construcción. De manera que para evitar que sigan sufriendo los barcos por esa deficiencia, la Institución se ha hecho cargo de las reparaciones pertinentes. Naturalmente que a medida en que vayan estando listos tales trabajos, se continuará con los otros puestos de atraque que ofrezcan peligro para la embarcaciones. Esta

es otra de las obras que Japdeva procura en el sistema portuario, que lógicamente van dirigidas al beneficio de las compañías navieras y de las unidades que arriban al puerto de Limón, con las mercaderías que proceden del extranjero. Resulta verdaderamente importante la intervención de Japdeva en todos estos problemas, pues el deseo de la Gerencia y Junta Directiva, es que se procuren todas las mejoras en los servicios de los muelles, a efecto de hacer menos costosas las operaciones de carga y descarga.

Muy pronto, con la construcción del rompeolas, se logrará la creación de dos atracaderos más, por lo que se ha previsto la construcción de una bodega al efecto, la que ya está terminada y lista para entrar en operaciones y complementar el servicio que han de ofrecer los mencionados atracaderos.

Medidas como estas, tomadas por Japdeva, son dignas de encomio y merecen el reconocimiento de todos los ciudadanos.

"SEBE" será el nombre del pequeño remolcador de JAPDEVA

En los hechos ocurridos el dos de julio de 1942, cuando el "San Pablo" fue hundido en Limón, dentro de los 23 trabajadores que perdieron la vida, se encontraba un "negrito" muy querido y apreciado por todos. Se llamó don Félix y lo llamaban "Sebé". La muerte de Sebé, junto con sus 22 compañeros, fue comentada y conternó a todos los limonenses, que querían de verdad a Sebé.

Sabido es de la opinión pública, y en especial de los limonenses, la tesis que sustenta el señor Gerente de Japdeva, don Hernán Garrón Salazar, relativa a nuestra nacionalidad.

Hace algunos días informamos acerca del nombre que llevará el remolcador grande de Japdeva, que se llamaba "Sheri" y que se ha bautizado y registrado con el nombre de "PRESBERI". Pues bien: empeñado don Hernán Garrón en su afán

de continuar con lo tocante a la nacionalidad, presentó recientemente ante la Junta Directiva de la Institución, la decisión de que el pequeño remolcador, que se llama "Sergio", se convierta en "SEBE", a efecto de inmortalizar en esta forma el nombre del apreciado don Félix, que pereciera en el San Pablo.

Conocida que fuera la decisión del señor Gerente por la Junta Directiva, ésta acordó: "Ratificar lo actuado por la Gerencia y felicitar al señor Gerente en la determinación tomada. El señor Presidente de la Junta Directiva por su parte, felicitó a la vez a la Gerencia y en consecuencia, en adelante "SEBE" será el nombre del pequeño remolcador, que en estos momentos está en operación. quietud de la Gerencia, ponen en evidencia aquel axioma que dice: honor a quien honor merece".



Una vista completa de los muelles de Limón, en plena operación.

Proyecto de ferrocarril Limón-Nicaragua

Los medios de comunicación son avance de los pueblos. Así está debidamente comprobado, y de allí que Japdeva esté propuesta a incrementar obras de infraestructura, que conduzcan al beneficio de la provincia y del país en general.

Un hermoso proyecto que ha de convertirse en realidad, es el que se refiere a un ferrocarril que una a Limón con Nicaragua. Imagínense nuestros lectores, de la habilitación de toda la extensa zona del norte del Atlántico, por medio de un ferrocarril.

En días pasados, los señores miembros de la Junta Directiva de Japdeva, así como el señor Gerente, se trasladaron a la hermana del Norte, a fin de conocer en el propio terreno el proyecto que opera en Nicaragua, que denomina "Proyecto Corinto - Rama - Rama Managua". En la actualidad, en el vecino país del Norte mercancías que provienen del extranjero, son recibidas en el

puerto de Corinto, donde son fletados hacia Rama y de allí a Managua.

Si logramos que el ferrocarril Limón-Nicaragua se construya, tendríamos la ocasión de convertir a Limón en un puerto que bien puede dar el servicio a Costa Rica y a Nicaragua. La razón es obvia: actualmente contamos con ferrocarril a Río Frío; este mismo servicio férreo, podría continuarse hasta Granada, y en realidad, con una construcción de vía, mucho menor en kilómetros de lo que actualmente tienen los nicaragienses en el proyecto mencionado. Con el rompeolas a construirse en Limón, operaría el servicio conocido con el nombre de "rolí rolí off", o sea el movimiento de furgones cargados, que vienen en los barcos, y que actualmente, como lo decimos en artículo aparte, llegan a puertos de Guatemala, desde donde han de venir a Nicaragua y Costa Rica, por carretera. Pues

bien, contándose con el ferrocarril a Nicaragua, los furgones en mención, con destino a nuestro país y al vecino del Norte, llegarían a puerto Limón, desde donde serían movidos para Nicaragua y consecuentemente se operaría un incremento muy fuerte en la movilización de este tipo de carga, así como otras no señaladas aún, con destino a Nicaragua. Pero decimos al principio, por la habilitación de toda la zona Norte del país habría oportunidad de que nuestros productores contaran con un medio de comunicación adecuado, que abarataría los productos produciéndose el mercadeo tanto hacia el interior del país, como hacia Nicaragua. De manera que este ambicioso proyecto del ferrocarril que una a Costa Rica con Nicaragua, será de enorme beneficio nacional. Por lo que desde ya instamos a las autoridades costarricenses, a que le brinden su apoyo para que muy pronto sea una realidad.

Exposición Ganadera Industrial, en Limón

Con el fin de incrementar la industria y la ganadería en la región del Atlántico, se ha planeado una exposición ganadera industrial a celebrarse en el mes de setiembre, conjuntamente con la celebración de nuestra independencia. Los días 14, 15, 16 y 17, han sido los escogidos para la realización del evento.

El entusiasmo que hay es tan grande, que se nombró un comité central, el que a la vez hizo los nombramientos de los sub-comités, que son en total nueve, a saber: Económico o de finanzas Pro paganda, P'anés, Promoción Ganadera, Promoción Industrial; Coordinador con Minis

terios, Promoción Agrícola Eventos Colaterales y Comunicaciones.

Estos sub-comités al igual que el Comité Central, ya están trabajando arduamente. Se ordenó la confección de unos afiches alusivos, los que serán colocados en sitios de atracción al público tanto en Limón, como en la capital y las demás provincias.

Vendrán ganaderos de todas las regiones del país, quienes expondrán semovientes que estarán a la venta, y para que los interesados de Limón los puedan adquirir, los bancos otorgarán las sumas de dinero necesarias, a fin de que sea un negocio

que se tramite en el mismo lugar de la exposición. Es decir, que habrá agencias de los bancos en el evento, donde quienes necesitan la financiación, la puedan lograr en el acto.

Se ha pensado en "stands" que se ubicarán en el Colegio, donde los industriales podrán enseñar al público sus productos y en donde habrá incluso regalías a los asistentes.

Será en consecuencia, una verdadera fiesta para locales y visitantes. Pero además de estas actividades específicas, se acordó exponer a la vez y por conducto del Ministerio de Agricultura, los pasitos que son recomendados pa

ra la zona, así como alimentos concentrados y fórmulas adecuadas para la cría y engorde tanto de ganado de leche como de carne.

Habrán también algunas demostraciones agrícolas, de cultivos diversificados aptos para la región, con el propósito de que se vaya haciendo conciencia en los agricultores, y se logre la variedad de agricultura conveniente y de necesidad en la provincia.

Además, pensando también en la infancia que ha de contar con atracciones propias, el comité colateral se encargará de la instalación de carruseles, juegos y algunas otras diversiones, de manera

que chicos y grandes puedan disfrutar de esos días, en forma sana, alegre, y con aprovechamiento total.

Al hablar de esta exposición ganadera industrial hay que hacer notar que desde hace más de 5 años no hay de esta clase de eventos en Limón. Eso ha despertado el entusiasmo y el interés de los limonenses, que ya aspiran que se llegue la fecha, para no solo tener la oportunidad de adquirir razas mejoradas en la ganadería, sino también para conocer las ventajas que ofrece la industria de la zona, y foránea y disfrutar en su totalidad de este evento que será ni más ni menos, verdadera fiesta en Limón.

RECOPE

**REFINADORA COSTARRICENSE
DE PETROLEO S. A.**

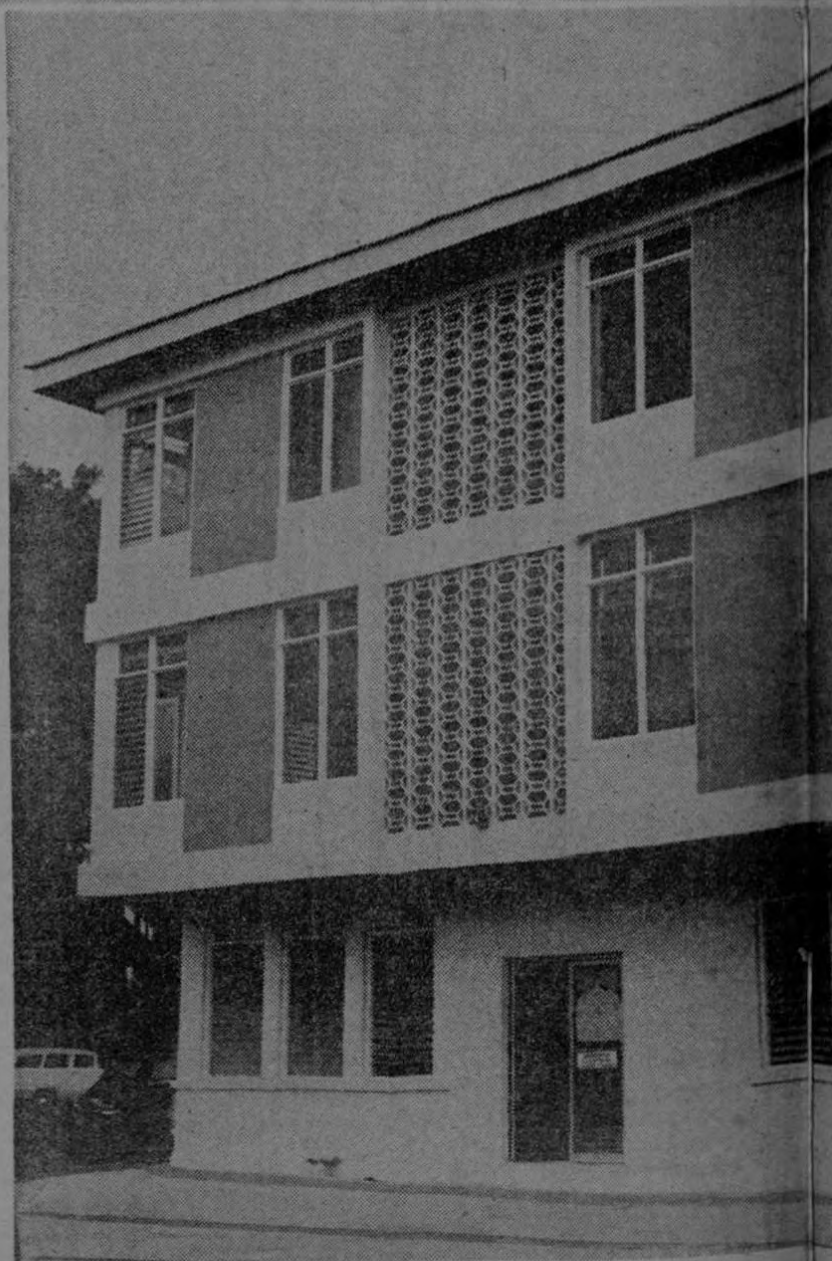
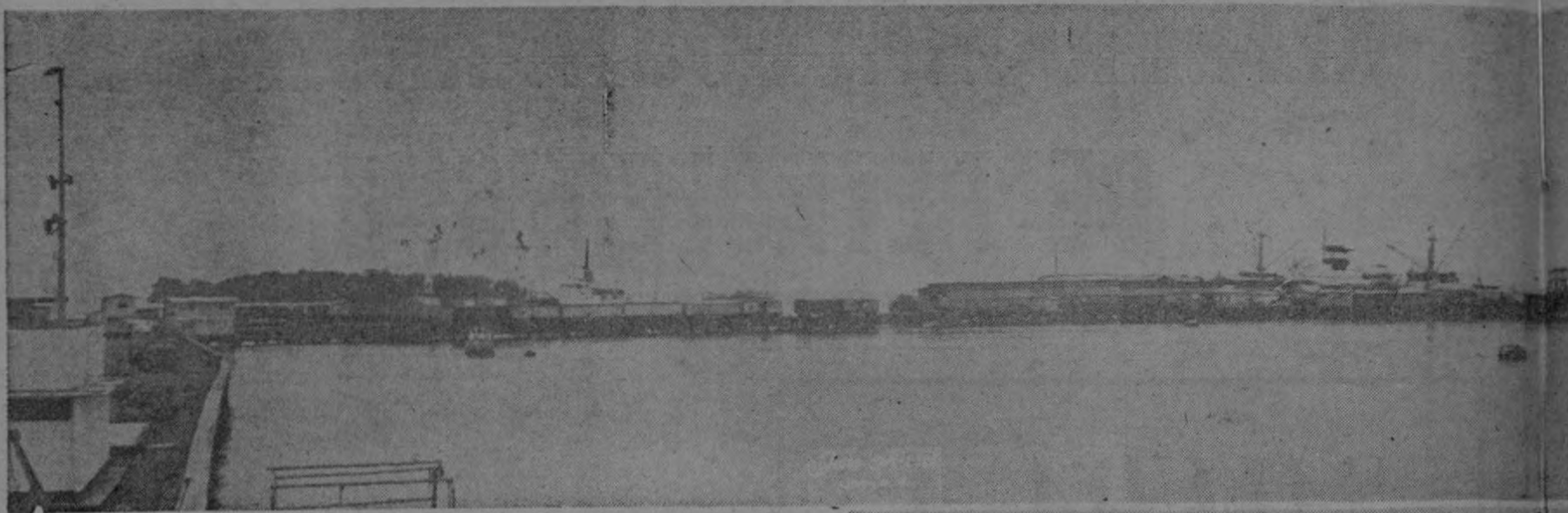
SALUDA A:

JAPDEVA

Y APOYA LA MAGNIFICA LABOR QUE ESTA
INSTITUCION HACE EN EL DESARROLLO
DE LA VERTIENTE ATLANTICA.

JAPDEVA

JUNTA DE ADMINISTRACION PORTUARIA Y DE DESARROLLO

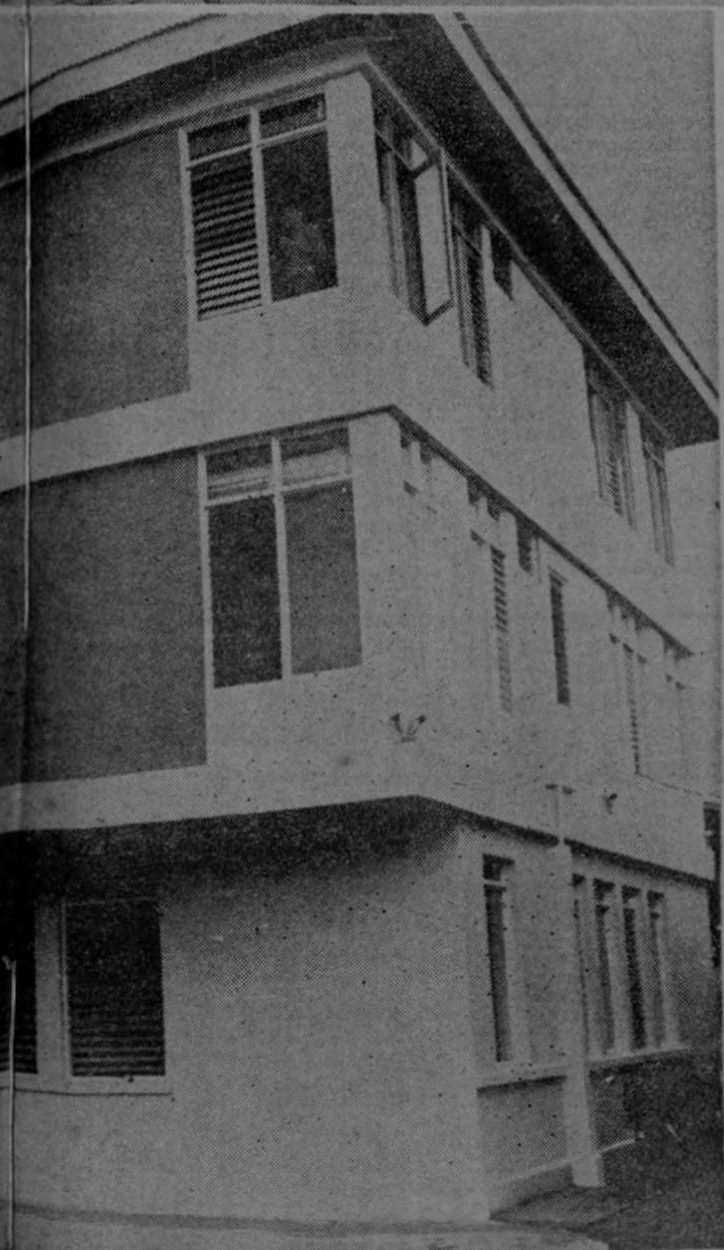


Oficinas principales de JAPDEVA, en el puerto

UNA INSTITUCION AUTONOMA

DEVA

DESARROLLO ECONOMICO DE LA VERTIENTE ATLANTICA



Centro de la ciudad de Limón.

PARA UNA COSTA RICA MEJOR

La canalización de las lagunas del Atlántico

La Canalización de las Lagunas del Atlántico es un anhelo que data del siglo pasado, habiendo fracasado desde entonces no pocos intentos verdaderamente serios por verla convertida en realidad.

Así, en 1885 el Gobierno celebró con don Ricardo R. Schufft un contrato que resultó infructuoso, según el cual dicho señor "se obliga a canalizar y poner en estado de navegación las lagunas que existen en la costa Atlántica de Costa Rica, entre el punto denominado Boca de Matina a 15 millas de distancia de la ciudad de Limón y el Río Colorado". En 1907 persiste la inquietud que conduce a la realización por parte del Ministerio de Fomento, del levantamiento de la topografía en un proyecto de canalización del Caño de las Palmas y al estudio para conectar la Laguna Norte del Tortuguero con Laguna Simón y Río Colorado.

En 1961 los vecinos de La Barra del Colorado, Tortuguero y Barra del Parismina solicitan al Congreso Constitucional que autorice al Poder Ejecutivo para que "contrate con quien mayores garantías ofrezca, la canalización de algunos caños que prolongan las lagunas del Tortuguero en dirección a las que forman parte del Colorado".

Esta solicitud fue transformada en un proyecto de ley que tuvo aprobación en los siguientes términos: "Autorízase al Poder Ejecutivo para que cuando las circunstancias del tesoro lo permitan, destine la suma de cincuenta mil colones en la apertura de los caños que comunican la Laguna Simón del Colorado con la del Tortuguero".

Cinco años después, el señor José Joaquín Rodríguez Alvarado propone al Gobierno la celebración de un contrato, mediante el cual "El contratista se compromete a formar una compañía que tome a su cargo el cultivo y explotación de los terrenos reservados por Decreto de 27 de diciembre de 1904 en la región Atlántica"; además, "se compromete a invertir hasta la suma de ... ₡ 1.000.000 (un millón de colones), en habilitación de las lagunas de Tortuguero para la navegación con botes de suficiente calado, que permitan el transporte de los productos

y, "a establecer un servicio de vapores... "siendo término de este contrato de 50 años.

La Comisión de Obras Públicas del Congreso, al referirse a esta proposición, manifiesta entre otras cosas, lo siguiente: "Es necesidad, ya bien sentida, que el Estado en la forma que más convenga habilite para la navegación, siquiera sea de lanchas de carga de poco calado, aque-lla región que la naturaleza tiene cruzada y unida en grandes extensiones, por lagunas y caños, para que asegurándose un acceso libre al mar, se establezcan uno o más puertos en la zona comprendida entre las desembocaduras de los ríos Colorado y Morín. Esa arteria comercial es una esperanza que acarician los costarricenses desde hace muchos años, y es problema que ha de resolverse ojalá ya, por que toda aquella región desde Colorado a Moín, desde el mar hasta las vegas del Río San Juan, y que abarca las grandes llanuras de Tortuguero y Santa Clara, y que luego se confunden con las muy vastosas de San Carlos, forma un verdadero emporio de riqueza" "Pero cree la Comisión que todas esas obras, de llevarse a cabo, deben de tener un carácter puramente nacional; deben ser obras públicas, para que los costarricenses libremente se beneficien con ellas". "Las ideas que dejamos expuestas justifican por qué no estamos de acuerdo en que se acepte el proyecto de contrato formulado por el señor Rodríguez Alvarado".

Cabe mencionar que con anterioridad a la proposición de este año, en fecha no precisada el Gobierno celebró con un empresario norteamericano, Mr. Noble, un contrato que caducó, el cual comprendía la explotación de terrenos para el cultivo del banano, la limpieza de las lagunas y su canalización.

En 1922 el Secretario de Fomento y Rafael Alvarado González celebraron un contrato, mediante el cual se arrienda a este último, "con derecho a cederlo a The Costa Rica Banana Co. o a la compañía organizada para este objeto, cincuenta mil hectáreas de terrenos baldíos en Heredia, Alajuela y Limón, incluyendo las zonas reservadas. "Este arrien-



Los canales de Tortuguero serán un gran factor de progreso para la Vertiente Atlántica.

do da derecho para sembrar se en todo o parte del terreno de zanaos y cualquier otro cultivo o explotación de él".

Se especifica además en el contrato que la Compañía del señor Alvarado "hará por su propia cuenta la canalización necesaria en las lagunas del Tortuguero, Parismina, Pacuare, El Colorado y Cañas...". Posteriormente, el Poder Ejecutivo, reconoce que se incurrió en un error al firmar el contrato mencionado.

Por un decreto de junio de 1924 se autoriza al mismo Poder para que financie con la suma de ₡ 10.000 (diez mil colones) las investigaciones que una comisión, para el asunto del estudio de la explotación agrícola de las zonas de Tortuguero, San Carlos, Sarapiquí y Guatuso, deberá hacer a fin de presentar un infor-

que, entre otras cosas, tendrá que "abarcara una relación lo más fiel posible lo mismo que completa respecto a las dificultades que ofrece la navegación a través de las lagunas; manera de hacer esa vía y si es posible el costo aproximado".

Al siguiente año se decreta la ampliación del presupuesto por la suma de ₡ 25.000 (veinticinco mil colones) a fin de contratar los servicios del Ingeniero además W. Sprung, experto en obras de puertos, quien en poco tiempo presentó un amplio informe, en el que esboza un proyecto de canalización entre Moín y Río Colorado.

En el año de 1928 el Congreso Constitucional autoriza al Poder Ejecutivo para la contratación de un empréstito de ₡ 2.000.000.00 (dos mi-

llones de colones) a fin de ejecutar los trabajos de la canalización de las lagunas de Tortuguero y Colorado, y la construcción de un puerto en Moín.

Con posterioridad al año 1928 se han publicado diversos trabajos sobre la canalización, basados en informes del pasado, como el de Ingeniero Sprung. Al respecto cabe mencionar una publicación del Ingeniero Rogelio Pardo, hecha en mayo de 1959 por la Asociación Progresista del Atlántico (APA).

Recientemente, en 1961 se publicó el proyecto Preliminar de Canalización de las Lagunas del Atlántico, realizado por la firma Consultórica Ltda. bajo contrato con el Ministerio de Obras Públicas.

CORDELES Y TEXTILES S. A.

(CORTESA)

SALUDA A

JAPDEVA

Y SIENTE SATISFACCION DE COLABORAR CON
SUS PRODUCTOS EN LAS INSTALACIONES
PORTUARIAS

ABONOS SUPERIOR S. A. CONTINENTAL ABONOS S. A.



EN LA TIERRA LO MEJOR

Saludan cordialmente a

JAPDEVA

y

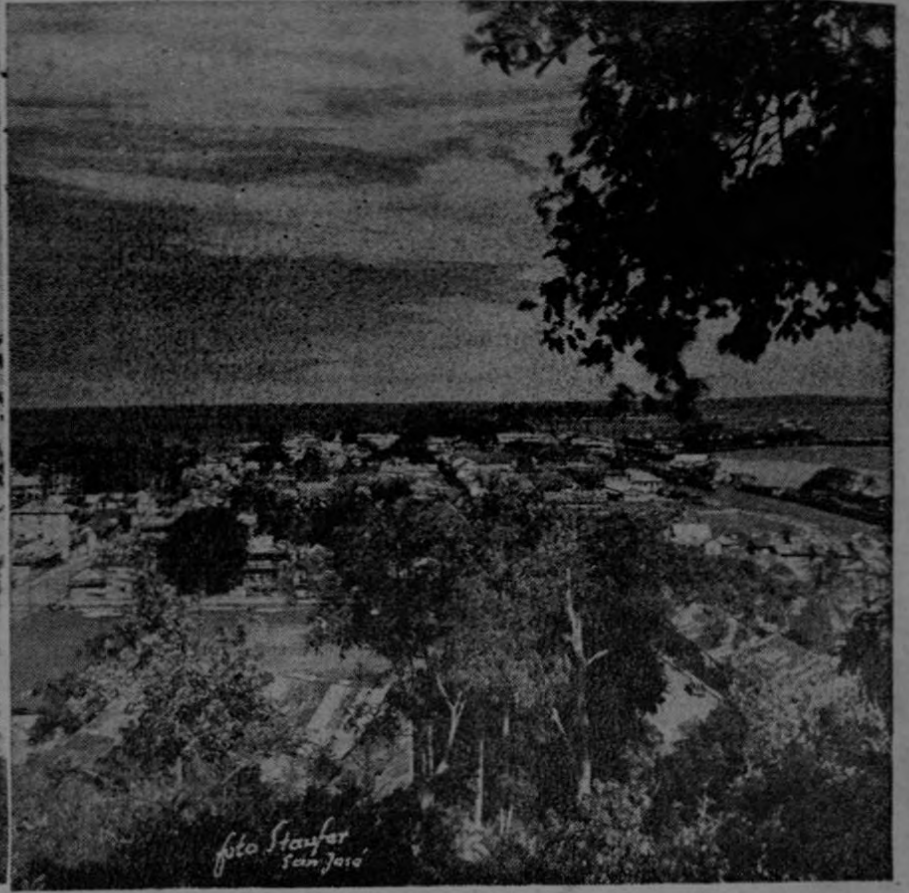
al noble pueblo de la Provincia de

LIMON

altamente complacidas de colaborar activamente al desarrollo económico-social de la Vertiente Atlántica, que se proyecta hacia un futuro promisorio en pro del engrandecimiento de la patria.



Puerto Limón en el año 1875. Nótese las pocas casas que existían en esa época. Al fondo, la isla Uvita, lugar donde fondeó Cristóbal Colón al llegar a nuestra costa atlántica.



En 1940, la ciudad de Limón se había extendido considerablemente. Sin embargo, de esa fecha para acá se ha notado gran progreso.



vidrios • cristales • celosías • espejos • aluminio • cerraduras • Formica • pinturas Glidden • plásticos

Teléfono: 21-63-76 Apartado: 2842 San José, Costa Rica



♦
Por la forma destacada
en que está ayudando al
desarrollo de la vertiente
atlántica
♦

FELICITA CORDIALMENTE A
JAPDEVA

TROPICAL COMMISSION Co. Ltd.

FRENTE A LA BIBLIOTECA NACIONAL • TEL. 22-55-11 • APDO. 661 • SAN JOSE

Saluda a

JAPDEVA

Por la eficiente labor
en pro del desarrollo
de la vertiente atlántica

Origen de

Limón

Cristóbal Colón arribó por primera vez al litoral del Atlántico el 18 de setiembre de 1502, fondeó en Cariari, actualmente Puerto Limón y permaneció en ese sitio durante 17 días. Tanto le impresionó la naturaleza del lugar, que lo llamó Costa Rica.

Los españoles no fundaron ninguna colonia importante en Limón, o en cualquier otra parte del litoral Atlántico de Costa Rica.

Las saludables tierras altas del Valle Central fueron pobladas originalmente por españoles que venían desde Nicaragua y Panamá por la costa occidental. Más tarde, se establecieron algunas comunidades por medio de trillos hasta el río San Juan y posteriormente atravesando territorios por el valle del río Reventazón hasta las desembocaduras de los ríos Matina y Moín. Las trochas eran peligrosas, solamente transitables por mulas o a pie. Las intensas lluvias sobre las escarpadas laderas de las montañas, los pantanos y densos bosques, impidieron que se convirtieran en arterias comerciales por lo que no tenían valor alguno, excepto para el viajero ocasional que no tenía alternativa.

De esta manera, Costa Rica quedó dividida entre las regiones altas, potencialmente productivas y habitadas, pero sin comunicación efectiva alguna con el mundo exterior, y la costa insalubre donde la única cosecha era la de cacao, cultivado por algunos colonos enfermos de malaria. Esta situación continuó a través de los días de la colonia y fue la causa de que nuestro país permaneciera como una de las más pobres del Nuevo Mundo.

Hacia 1840 el café empezó a tomar alguna importancia en nuestro medio económico, lo que hizo más necesaria una vía de comunicación entre el Valle Central, donde se cultivaba el café y la costa Atlántica.

Invierta en bonos ICE 8% exentos de todo impuesto (PRESENTES Y FUTUROS)



CONFIABLES porque sus intereses se pagan puntualmente en el Banco Central cada tres meses.

PRODUCTIVOS porque -prácticamente- duplican su capital en 10 años.

SEGUROS porque están garantizados con el capital del ICE.

RECOMENDADOS... pregunte a los que saben de bonos, ellos saben que son los mejores valores en el mercado.

ADEMAS, al mismo tiempo que usted gana, ayuda al desarrollo de la electrificación y de las telecomunicaciones de Costa Rica.

POR ESO... compre bonos ICE 8% y

haga un negocio redondo

Solicite informes en la Tesorería del ICE en Bo. Aranjuez, teléfono 22-44-22 o en la Agencia ICE de su localidad.



INSTITUTO COSTARRICENSE DE ELECTRICIDAD
FUENTE DE PROSPERIDAD NACIONAL

DISTRIBUIDORA S. A.

Se complace en felicitar a

JAPDEVA

Y AGRADECE SUS ESTIMABLES PEDIDOS

STANDARD FRUIT COMPANY

Pionera del resurgimiento económico de la Provincia de Limón, se une cordialmente a todos los que luchan por el desarrollo y engrandecimiento de esta rica zona que está llamada a ocupar un puesto de vanguardia en el progreso nacional.

Al felicitar efusivamente a

JAPDEVA

digna representación de los Poderes Públicos en la Vertiente Atlántica, rinde homenaje al culto pueblo limonense.

Felipe J. Alvarado & Cía. Sucrs. S. A.

LA AGENCIA DE ADUANA MAS ANTIGUA DE COSTA RICA
FUNDADA EN 1895

Agentes de Aduana
Agentes de Vapores

Oficina Central: SAN JOSE

Sucursales: LIMON — PUNTARENAS

AEROPUERTO

SALUDA Y FELICITA

A **JAPDEVA**

POR SU LABOR DE
DESARROLLO DE LA
VERTIENTE ATLANTICA

En un año casi dos millones para Pococí



Aparecen en la gráfica, en el orden usual, el señor Eliseo Joseph Wiganll, Asistente de Gerencia de Japdeva; el señor José Hernández, por la firma Alberto L. Arce; y el señor José Joaquín Castillo Cerdas, Jefe del taller mecánico de JAPDEVA.

Una magnífica ayuda directa a la región de Pococí, es lo que ha dado Japdeva con las inversiones en dicha zona.

Es así como en el año de 1971, se realizaron las siguientes obras con financiación del porcentaje correspondiente a las exportaciones bananeras:

Construcción del camino entre Siquirres y Guápiles 500.000 colones

Construcción del camino entre Guácimo y Jiménez 100.000 colones.

Construcción del camino entre Guápiles y Cariari . . 500.000 colones.

Como obra colateral a los caminos en Pococí, también se realizó una inversión del orden de los 200.000 colones en la construcción del camino que une las poblaciones de Matina y Battán.

Para el presente año de 1972, se ha hecho la programación de obras en la misma zona de Pococí, como sigue:

Mantenimiento de los caminos de Pococí 20.000.00 colones

Mejoramiento urbano de Guácimo 50.000.00 colones .

Camino Guápiles-Siquirres

500.000.00 colones Colegio Agropecuario de Pococí

50.000.00 colones

Todas estas inversiones realizadas y otras por realizarse, han sido acordadas en las sesiones de la Junta Directiva de la Institución que con amplio criterio y en cumplimiento de lo expresado en su Ley Orgánica consciente de las necesidades que afrontan las regiones productoras de banano, no ha vacilado en ponerlas en marcha, con el consiguiente beneficio para las poblaciones citadas. Vale la pena agregar que en este mismo año, se consolidó otra importante aportación de una partida de 100.000 colones esta vez para dedicar la al combate de la enfermedad de los bananos, denominados "MOKO" Con esta ayuda al efecto, las autoridades conocedoras del asunto han tenido oportunidad de actuar eficientemente, salvando así la producción de la fruta.

No hay duda de que Japdeva cumple así, dentro de las medidas a su alcance, con el precepto de la ley, y se ajusta decididamente a beneficiar comunidades con el consiguiente mejoramiento, que es mejoramiento nacional.

Estudiantes y trabajadores recibieron certificados

El pasado 26 de mayo, un grupo de 19 personas, entre estudiantes del Colegio Profesional de Limón y mecánicos de JAPDEVA -en un acto que tuvo lugar en el Salón de Sesiones de la Junta Directiva- recibieron su certificado de aprovechamiento del curso de mantenimiento de montacargas que se ofreciera por conducto de los

representantes de estas máquinas.

Los estudiantes, durante 8 días recibieron las lecciones y todos los que lograron asimilar estas enseñanzas, fueron premiados por la Casa Representante, con certificados que les fueron entregados en el acto de que damos cuenta.

Actividades como la que reseñamos, se llevan a cabo en Japdeva, con el propósito de mejorar los conocimientos de sus servidores, y además, para estimular a los estudiantes del Colegio Profesional, que serán los hombres del mañana que a propias de sus conocimientos.

BANANA DEVELOPMENT CORPORATION OF COSTA RICA BANDECO

FELICITA A

JAPDEVA

por su esfuerzo en Pro del desarrollo de la Vertiente Atlántica y saluda a los habitantes de esa zona haciendo votos por el engrandecimiento de la Provincia de Limón.

Reminiscencia del torpedamiento del San Pablo

Así informó LA PRENSA LIBRE hace 30 años

23 MUERTOS A BORDO DEL "SAN PABLO"

No será posible por ahora, rescatar los cadáveres ni de terminar el número exacto

El torpedeo se produjo a las ocho y dos minutos de anoche, sacudiendo por entero a Puerto Limón y creando un estado de indescriptible alarma en toda la ciudad.

Ambos torpedos, a distancia de 5 mts., fueron hechos a babor, hacia la proa, afectando las bodegas 1 y 2 y la sala de máquinas.

El segundo de abordó vio claramente al submarino, diez minutos después del torpedeo, aproximadamente a una milla de distancia, suponiendo que salió allí a flote para apreciar los efectos de sus impactos.

Las luces de la ciudad de Limón, así como las del muelle en que estaba descargándose el "San Pablo" brillaban cual si no se hubiera dado oportuna y previsoriamente la orden de oscurecimiento que se envió desde hace días.

Casi toda la tripulación estaba en tierra, pero se da por muerto en la sala de máquinas, al jefe de fogoneros.

El muelle está intacto, al parecer; y solo verdaderos expertos podrán determinar si el "San Pablo" puede re-flotarse, pues ha quedado

hundido hasta muy cerca de la línea de flotación.

Aproximadamente se ha salvado la mitad de la carga, y confiase en que será posible rescatar otra parte del contenido en el "San Pablo".

Fue LA PRENSA LIBRE el primer periódico que anunció hace varios días, por orden de nuestro Gobierno, emanada de la Secretaría de Seguridad Pública, que se había dispuesto el oscurecimiento general de los puertos de Limón y Puntarenas, conforme a las medidas de defensa nacional que han venido poniendo en práctica desde que los totalitarios iniciaron la guerra contra América. Aquella orden, cuya noticia dimos nosotros, pareció en algunas personas un tanto extrema, por considerar ellas que la posibilidad de un ataque a nuestros puertos era muy remota. En pocos días, la triste realidad ha venido a demostrar palmariamente que dicha medida de nuestro Gobierno era por completo justificada y oportuna.

Alarma infundada

Al reseñar aquí la lamentable y censurable agresión totalitaria realizada anoche en Limón a un barco de la United Fruit Company, anclado en el muelle antiguo de dicho puerto, debemos co-

menzar por consignar la protesta que de mucha gente hemos escuchado hoy, con motivo de la angustiada alarma que se provocó en esta capital y consiguientemente en las demás poblaciones del interior del país al haberse suministrado anoche, por medio del radio, la noticia de que había sido bombardeado nuestro principal puerto del Atlántico. No sabemos si nos corresponde investigar qué estación radiodifusora fue la que suministró al público radioyente tan expectante como injustificada noticia; pero es lo cierto que el infundio se propaló rápidamente, causando la natural alarma en todas las poblaciones donde fue escuchado.

La noticia exacta

Para disvirtuar tal significado error y para llevar tranquilidad a todos los ánimos, por orden del propio señor Presidente de la República, se suministró a las estaciones radioemisoras y a los diarios capitalinos lacónico boletín en el que se daba la noticia exacta de lo ocurrido, informando que el barco "San Pablo" atracado en Limón, había sido torpedeado, a consecuencia de lo cual habían resultado heridos algunos de sus tripulantes, sin que la población limonense sufriera daño algu-

no. Esta noticia oficial vino a tranquilizar al país, pues por el origen y prudencia no admitía duda alguna en cuanto a su veracidad y contenido. Sirvió, pues, dicho informe emanado de la Casa Presidencial, para que muchísimas personas que encontrábase angustias por la suerte de sus familiares o amigos residente en Limón, volvieran a la tranquilidad, serenándose sus espíritus al saberse que la desgracia ocurrida se había limitado al barco norteamericano que descargaba sus mercancías en un muelle de aquel puerto. Esto, naturalmente, sin que pudiera excluirse la tremenda hora de angustia que vivió la población limonense al ser torpedeado el "San Pablo".

En la Casa Presidencial

Al conocer nosotros los informes que habían dado por radio, nos trasladamos en seguida a la Casa Presidencial. Con el señor Presidente se encontraban algunos de sus Secretarios de Estado y varios amigos, quienes llegaron allá con motivo de las noticias que circulaban por la ciudad. Tanto el señor Presidente, como el señor Secretario de Seguridad Pública, don Francisco Calderón Guradía, que ayer regresó al país, - y el Secretario de

Seguridad, Coronel don Manuel Rodríguez, se mantuvieron en comunicación constante con Limón, por la vía telegráfica y telefónica, a efecto de saber todos los detalles inherentes a la tragedia que acaba de ocurrir, y para dictar las disposiciones de emergencia y de seguridad que fueron dadas luego.

Cómo currió la catástrofe.

Los primeros informes llegados a la Presidencia, dieron cuenta de que faltaban pocos minutos para las ocho de la noche, cuando la ciudad de Limón fue estremecida por una violenta detonación, a la que siguió otra igual pocos momentos después. Fueron dos torpedos disparados al vapor San Pablo, de la United Fruit Company, que se hallaba anclado al muelle de madera, descargando mercancías.

Los torpedos presumiblemente disparados desde un submarino alemán situado a no lajana distancia de la costa -hicieron campo en el cuerpo de la nave, dando por consecuencia que ésta se la deara considerablemente hundiendo parte de la misma, posiblemente contribuyó a que el barco no se hundiera totalmente, el hecho de que en aquel sitio el mar tiene

Pasa a la Pág. SIGUIENTE

CABINAS GETSEMANI

PORTETE — LIMON

TELEFONO 58-00-38

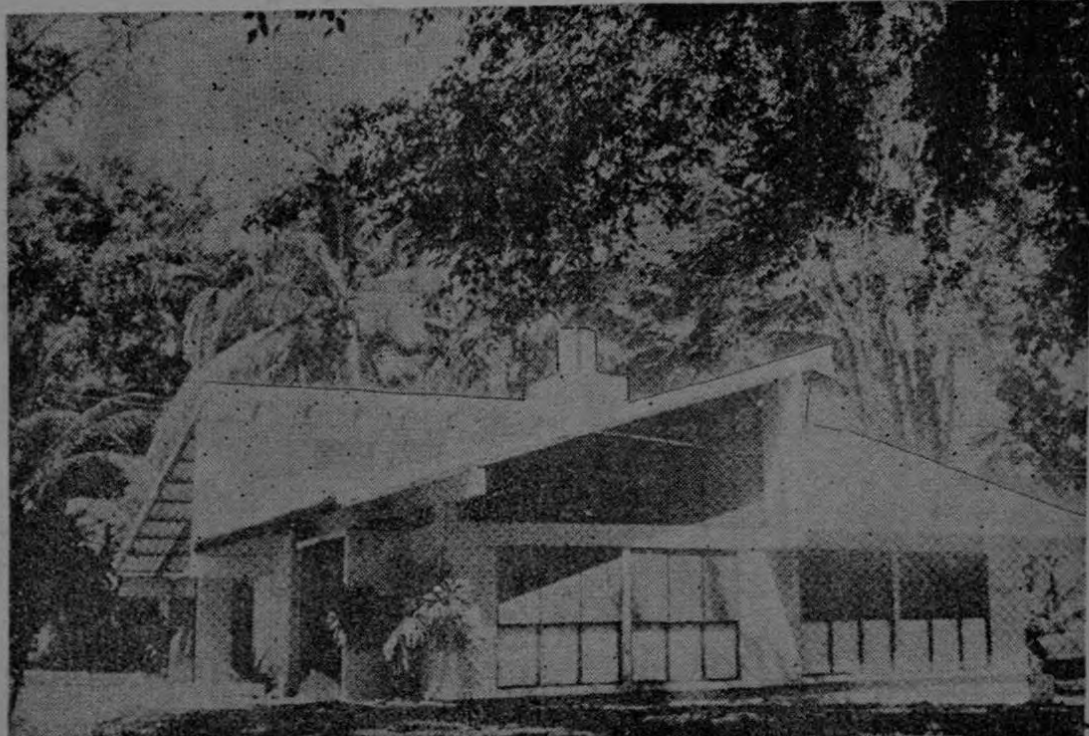
APT. 230

TODO CONFORT ESPACIOSA AREA VERDE Y PILA DE NATACION

Saluda a

JAPDEVA

Y RECONOCE LA
MAGNIFICA LABOR
EN EL DESARROLLO
DE LA VERTIENTE
ATLANTICA.



poca profundidad, y por cuanto el "San Pablo" se halla bien atado al muelle por medio de fuertes cables. Como es lógico, tales detonaciones produjeron un confusión enorme en la ciudad, pues hubo la impresión de que el puerto estaba siendo bombardeado no se sabía por quién. Poco rato después, se constató que se trataba del torpedeamiento del vapor anclado que en aquellos momentos descargaba mercancías.

La obra de salvamento

Las autoridades militares y civiles de Limón el cuerpo de Bomberos y la Cruz Roja de aquella ciudad, iniciaron inmediatamente la obra de auxilio y de salvamento de la tripulación a bordo del barco.

Valiosos servicios prestaron esas personas, así como numerosos particulares iniciando el rescate de las víctimas, que se prolongó durante toda la noche y la mañana de hoy. La acción de todos los bomberos fue muy oportuna, ya que en determinadas partes del barco se había producido fuego a causa de los impactos de los torpedos, siendo sofocadas las llamas oportunamente y evitándose así mayor tragedia.

Despachado un tren anoche

Dispuso la Secretaría de Seguridad Pública que anoche mismo saliera de la capital un tren expreso con rumbo a Limón. En ese tren se fueron elementos militares, varios miembros de la Legislación de Estados Uni-

dos, equipos de auxilio de la Cruz Roja y algunos pocos particulares. Las personas conducidas en dicho tren especial legaron en la madrugada de hoy al puerto, y dieron a la tarea de cumplir instrucciones superiores que llevaban. La policía y guardas fiscales de Limón desempeñaron muy eficazmente la labor en el resguardo del muelle y del barco semihundido, no permitiendo el acceso de público que se afanaba por internarse en dicho muelle en afán de curiosidad.

Comentarios sobre el torpedeamiento

Al llegar hoy uno de nuestros redactores a Limón, hemos tenido la oportunidad de captar los más variados y diversos comentarios que en aquella ciudad se hacen acerca del grave y lamentable suceso. Como siempre, abundan y sobran las fantasías, las lucubraciones y hasta las más increíbles versiones, de todo lo cual y con la imparcialidad más serena, parece deducirse que nadie se dio cuenta de la proximidad del submarino que disparó, ni de rastro alguno de su presencia después de haber torpedeado al San Pablo. Contribuye a ello, lógicamente, la oscuridad total que reina, así como lo inesperado del aleve ataque. No obstante, afirmase que marinos del barco hacían servicios de vigilancia sobre cubierta; pero ninguno de los tripulantes hasta el momento en que escribimos estas líneas dice haber divisado peligro

alguno.

Las mercaderías a bordo

De hecho verificado que el "San Pablo" traía numerosa mercancía para Costa Rica. Desde muchas horas antes de ocurrir la tragedia, se había estado trabajando en la descarga, por lo cual estimase que es considerable la cantidad de mercancía que se encontraba ya en los carros cerrados del ferrocarril internados en la aduana del puerto. Precisamente esta mañana se nos daba el detalle de que en ese barco venían cuatro mil novecientos setenta y cinco bultos de harina, que mucha falta estaba haciendo en el país para la industria del pan.

Como detalle importante podemos informar que durante la mañana de hoy, se ha continuado en la tarea de sacar mercancía de las bodegas del barco, gracias a que, como antes decimos, éste no se hundió totalmente sino que gran parte de su estructura quedó a flor de agua. Así pues, la extracción de la semihundida nave se prosigue activamente a fin de aprovechar la mayor parte de ella.

Presencia de aviones norteamericanos

Desde las primeras horas de la mañana de hoy, sobre la rada de Limón han estado volando aviones de bombardeo de la flota norteamericana destacada en la zona del Canal, así como aviones de la misión estadounidense destacada en esta capital.

Tales aviones se han mantenido en vuelo constante, posiblemente con el fin de ver si es posible localizar al enemigo.

Nuestro redactor especial en Puerto Limón, —gracias a la cortesía inapreciable de Taca— salió del puerto a la una y quince minutos de la tarde de hoy, después de haberse dado cuenta de todo lo sucedido, que resume así:

El torpedeo ocurrió a las ocho y dos minutos, exactamente. Fueron casi simultáneas las dos explosiones. La ciudad estaba iluminada, sin haberse determinado exactamente por qué no se había acatado la orden de oscurecimiento. El muelle, también estaba iluminado. A esa razón se atribuye que no se considera indispensable oscurecer la ciudad. El primer torpedo estalló a unos cincuenta metros de la proa. El segundo, a unos seis metros del anterior. El primero afectó a la bodega número uno. El segundo a la bodega número dos y al compartimiento de máquinas.

La confusión creada a bordo, como es de suponer fue tremenda. Máxime, por el hecho de que gran parte de la carga, por efecto de la explosión, voló por los aires.

El segundo de a bordo nos informó que, diez minutos después del torpedeo, pudo ver, por tres veces, al submarino, que había salido a flote a una milla de distancia aproximadamente. Calcúlase que el "San Pablo" había descargado poco más o menos la mitad de la carga que traía para Costa Rica. Entre ella, por cierto, se salvó gran cantidad de cigarrillos extran-

jeros, y muchos rollos de papel consignados a Diario de Costa Rica.

Han desaparecido y se dan por muertos, veintitrés trabajadores que se ocupaban en la descarga. Doce de ellos que daron aislados y sumergidos en la bodega número uno y otros once en la bodega número dos. También se cree perdido el primer fogonero, único de la tripulación que al parecer se da por muerto, pues casi todos los demás tripulantes estaban en tierra.

En las primeras horas del día de hoy, previamente, fueron detenidos varios alemanes e italianos residentes en Limón. Es posible calcular los alcances de la airada protesta que forzosamente ha de externar la población limonense, y en especial los familiares de los desaparecidos, particularmente cuando se extraigan los cadáveres de las víctimas.

Aviones norteamericanos han estado patrullando el día las cercanías de Puerto Limón.

El "San Pablo" está hundido casi hasta la línea de flotación. Las olas fuertes penetran fácilmente a todo el interior. No es posible anticipar nada en cuanto al futuro del buque. Deberán ser expertos quienes determinen si es posible tapar los boquetes abiertos y bombear el agua acumulada en el interior. Hasta entonces, probablemente no se podrá saber con exactitud cuántos son los muertos a bordo. Es posible que cierta mercadería que quedó junto a los portalones de las bodegas, sea salvada. El resto, indudablemente debe darse por perdida.

Alvarado & Rodríguez S. A.

SALUDA A **JAPDEVA**

UNA DE LAS MAS EFICIENTES INSTITUCIONES

AUTONOMAS en el desarrollo del país y a la

vez agradecemos sus estimables pedidos

de nuestros productos

Abonos Superior, S. A.: su contribución a la Provincia de Limón

Don Rodolfo Gurdíán, conocido empresario nacional, ha estado muy vinculado a la provincia de Limón por largos años. Por este motivo, quisimos recoger sus impresiones sobre la forma en que sus empresas han contribuido al desarrollo de esa región, impresiones que seguidamente publicamos:

"La empresa Abonos Superior S. A., fue fundada en 1953 con la idea de fabricar y vender fertilizantes y productos químicos para la agricultura.

Desde el principio introdujo la modalidad de vender

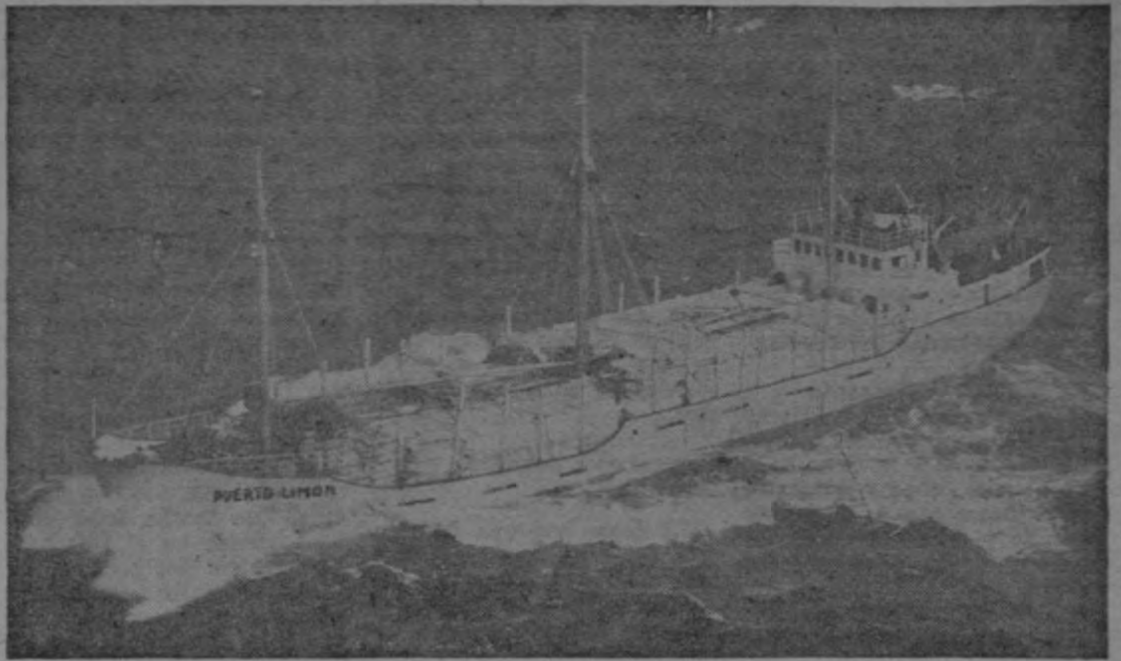
a través de Ingenieros Agrónomos de manera de poder recomendar a los agricultores de Costa Rica la manera de producir mejores y más grandes cosechas con el uso de sus productos.

Hoy en día cuenta con una cadena de 16 almacenes propios distribuidos en los lugares de mayor importancia agrícola del país, en los cuales, no sólo vende sus fertilizantes, si no también insecticidas, fungicidas, yerbicidas, maquinaria y materiales de construcción con el propósito de suplir buena parte de los productos que necesita el finquero.

Al frente de cada almacén hay ingenieros agrónomos de prestigio que dan consejo técnico a los agricultores.

En el año 1963 su compañía subsidiaria, Continental Abonos, S. A. montó una planta para la producción de fertilizantes en el barrio de Pueblo Nuevo de Limón, la cual ha venido brindando oportunidad de trabajo a obreros y operarios de esa ciudad en esta forma contribuyendo al desarrollo industrial de la provincia.

Los productos de Abonos Superior se venden ampliamente por toda la provincia de Limón, de lo cual son testigos todos sus agricultores.



El "Puerto Limón", barco de la Compañía Naviera Limón, que trae la materia prima para la fábrica de Abonos Superior.

En el año 1967 Abonos Superior participó como socia en la explotación de fincas bananeras en la provincia de Limón a través de las fincas Freeman, Freehold, Caribe y Tortuguero que hoy en día representan 800 hectáreas de banano que se espera produzcan un ingreso de divisas a Costa Rica por ... \$ 2.400.000.00 al año.

También esta empresa es socia de la Cia. Naviera Limón que con su barco "Puerto Limón", vincula a Costa Rica en el Atlántico con Centro América, el Golfo de México y el Caribe. Este barco

de 1.200 toneladas de capacidad es el único que tiene la compañía, pero se está proyectando ampliar la flota.

Para una idea de nuestras operaciones en la provincia de Limón citaremos que en conjunto las empresas con que estamos vinculadas paga por concepto de salarios y servicios a otras empresas y entidades de la provincia, alrededor de ₡ 10.000.000 al año.

En el transcurso de estos, casi 20 años de existencia de nuestra empresa, lo saben los limonenses, que no ha sido fácil el camino. Continuamos en la batalla y sólo pedimos

buena voluntad y colaboración de quienes nos puedan ayudar para seguir en nuestras actividades que tanto beneficio le traen a Limón.

Como limonenses que somos, pues no se puede negar el sentirnos hijos de esta provincia, celebramos el acierto del Gobierno al haber integrado una Junta Directiva y una Administración como las que actualmente tiene JAPDEVA, pues sabemos de la capacidad, esfuerzo y entusiasmo que éstas han puesto en dar un rápido desarrollo de la provincia".



Ing. Rodolfo Gurdíán M.

HOTEL MIAMI

INSTALACIONES NUEVAS
30 HABITACIONES
CON AIRE ACONDICIONADO

SALUDA A **JAPDEVA**

Y EXPRESA SU APOYO A SU LABOR
DE DESARROLLO EN LA VERTIENTE
ATLANTICA.

EN EL CENTRO DE LIMON TEL. 58-04-90 APT. 266



EL ALMACEN RAMON RODRIGUEZ LTDA.

LIMON

felicita a

JAPDEVA

por su valiosa labor de desarrollo en la vertiente atlántica y a la vez nos sentimos satisfechos de servir a esa Institución con nuestras mercaderías.

Descubrimiento de la costa atlántica

Colón dondeó en Cariái el domingo 18 de septiembre de 1502 (10) dispuso permanecer en esta enseada algunos días para reparar los barcos y dar un respiro a sus compañeros que estaban muy enfermos y extenuados a causa de tantas y tan rudas fatigas. La hermosura de la tierra cubierta de espléndidos bosques, de verdosas montañas y frescos ríos: la amenidad de la Isla Quiribirí, que el Almirante llamó La Huerta, porque según fray Bartolomé de Las Casas parecía un vergel deleitable; el aspecto de los naturales que andaban vestidos y con águilas de oro al cuello, los muchos animales raros que allí vieron, fueron otros tantos motivos de admiración para los descubridores.

Al divisar las naves, juntáronse los de Cariái en la ribera de un río que pasaba junto a su pueblo en ademán hostil, armados de arcos, flechas, macaúas y agudas varas de palmera. El Almirante mandó acercar algunos botes a tierra pero sin que nadie desembarcase hasta que se tranquilizaran los naturales. Convenidos éstos de que no trataban de agredirlos, mudaron de actitud, y haciendo señales a los españoles para que viniesen a la playa, desplegaban al viento sus mantas de algodón, a guisa de banderas, para invitarles a entrar en tratos de comercio. Por último, viendo que sus provocaciones no surtían efecto, cebáronse los más atrevidos al agua y a nado fueron con sus mercancías a los botes, donde les obsequiaron, sin tomarles nada en

cambio por orden expresa de Colón, cuyo objeto era infundirles la creencia de que ni él ni los suyos eran hombres codiciosos.

Por su parte los indios mostraban cada vez mayores deseos de entablar relaciones comerciales con los extranjeros.

El miércoles 21 de septiembre, habiéndose arrimado nuevamente los botes, llevando en la mano una bandera puesta en el extremo de una vara. Acompañábanle dos niñas de once y ocho años muy ataviadas y con joyas de oro al cuello, a las que hizo entrar en uno de los botes, dando a entender después a los españoles con gestos que podían desembarcar sin miedo; y tanto insistió en ello que al fin se resolvieron los marinos a salir para hacer aguada. Al pisar la tierra hallaron un río muy bien hecho con todos los objetos que habían dado a los de Cariái en los días anteriores. El P. Las Casas, siempre tan favorable a los indios, piensa que obraron así por altivez y honrado escrúpulo; pero don Fernando Colón, testigo presencial, y probablemente con él todos los demás, atribuyeron el hecho a temor de hechicerías, a las que según parece eran muy dadas las gentes de Cariái, que lanzaban ciertos polvos al aire y hacían sahumeros olorosos al acercarse a los extranjeros. Pero es lo más probable que estas demostraciones fueran tan sólo de respeto, a juzgar por lo que hacían en Méjico los indígenas con Hernán Cortés y sus soldados. (14).

Durante todo el tiempo que

los españoles permanecieron en tierra, los indios no se movían manteniéndose a distancia para demostrarles sus intenciones pacíficas. Una vez que regresaron a los botes con el agua y se preparaban a volver a las naves, se acercó de nuevo el viejo de a-bandera con unos cuantos mozos que también tenían guanines al cuello, e hizo señales de que se los llevasen a bordo junto con las dos muchachas. Hicieronlos así los españoles, después de repetidas instancias del viejo. El Almirante los recibió con muchos agasajos, hizo que les dieran de comer y mandó vestir a las mocitas, cuya gran desenvoltura e impavidez delante de aquellos hombres para ellas tan extraños, causó la mayor sorpresa a todos y fue motivo para que Colón les aplicase el más denigrante de los epítetos que pueden darse a unas mujeres. En seguirse muchísimo. Echaron a tierra, como una muestra de honestidad. En la playa hallaron los que conducían cincuenta indios que parecieron alegrarse mucho de ver a las niñas y a los mozos sanos y salvos. Con ellos estaba el viejo y a él le fueron entregados. Más tarde, habiendo ido otra vez los botes a tierra, encontraron a los mismos indios, siempre con las mocitas, las cuales devolvieron a los españoles todo lo que les habían dado a bordo, haciendo otro tanto los demás que con ellos habían ido.

Al siguiente día desembarcó D. Bartolomé Colón para tomar informes de la tierra. Salieron a recibirle hasta el

bote dos señores principales, y con muestras de respeto, tomándole cada uno por un brazo, hicieronle sentar en la hierba. Empezó D. Bartolomé a interrogarlos, haciendo que un escribano anotase sus respuestas; mas todo fue ver los indios el papel y la pluma y asustarse muchísimo. Echaron a correr casi todos suponiendo sin duda que se trataba de malas artes.

Reparados los navíos y provistos de todo lo que habían menester, determinó el Almirante continuar su viaje; pero antes dispuso que volviere a tierra D. Bartolomé en compañía de algunos soldados a recorrer los pueblos para tener idea del país y de sus habitantes. El 2 de octubre visitó el adelantado los palenques vecinos y en uno de ellos muy espacioso, de madera y cubierto de cañas, vió con sorpresa que tenían los indios sepulturas y dentro de ellas cuerpos embalsamados, envueltos en mantas de algodón y con adornos de oro y sartas de cuentas. Tapando los sepulcros había tablas con esculturas que representaban hombres y animales.

Estas y otras habilidades de los de Cariái hicieron que el Almirante formase muy buena opinión de estos indios, por lo que resolvió llevar alguno consigo para que les sirviese de guía en aquella costa. De orden suya fueron capturados siete, de los cuales se dejó dos que parecían principales y puso a los demás en libertad, después de halagarlos con dádivas y caricias, procurando hacerles comprender que los que quedaban no iban presos, sino tan

sólo en calidad de guías. Pero, los indios, ya porque no entendiesen el intento de Colón o no se conformasen con él, se presentaron en gran número en la playa a la mañana siguiente, cargados de guanines, mantas, camisas de algodón y demás cosas con que solían comerciar, y enviaron a cuatro de ellos a la capitana a tratar del rescate de los presos; pero el Almirante, que cada vez admiraba más la cordura de estas gentes, se acabó de afirmar en su propósito de llevarse los guías, y no dejándose ablandar por ruegos ni ofertas, despidió a los emisarios con buenas razones y algunas bujerías que les hizo dar en pago de dos puercos de la tierra que los llevaron de regalo. De manera que cuando salió de Cariái quedaron los indios muy alborotados por el plagio de sus compañeros y éste fue quizás el origen de ese sitio implacable que en lo sucesivo mostraron siempre los naturales de aquella costa por los españoles.

De acuerdo con los datos que han venido hasta nosotros acerca de los indios de Cariái, puede decirse que habían alcanzado una cultura comparable a la de los habitantes de las costas orientales de Méjico. "Eran de muy buenas disposiciones, muy agudos deseos de ver, extrañaban mucho cualquier cosa que les mostraban", dice Diego de Porras: "la mejor gente... que habían hasta allí hallado, escribe fray Bartolomé de las Casas los de "más razón" asegura D. Fernando Colón.

ENVASES INDUSTRIALES DE COSTA RICA S. A.

(ENVACO)

Dan su más calurosa felicitación a

JAPDEVA

Por su labor en pro de la patria

y

saluda al noble pueblo de Limón

Una carta...

Señor
Don Hernán Garrón Salazar.
LIMON

Estimado señor y amigo:

Creo le será difícil colegir el nombre del que suscribe con la persona, pero aún en tal creencia, me tomo la libertad de hacerle llegar —aunque tardíamente—, mi felicitación por su justo y acertado nombramiento de Gerente de la Junta Administrativa para el Desarrollo de la Vertiente Atlántica.

Pero amigo don Hernán, si tardía es mi felicitación —esa tardanza tiene causa, y así lo pretendo—, al ofrecerle con 41 días de anticipación, el sentimiento de reconocimiento y admiración, por la noble y humana idea de dejar, a partir del próximo 2 de julio, un recuerdo a la posteridad, de la tragedia ocurrida el 2 de julio de 1942, que no solamente llenó de dolor a todos los costarricenses, sino que enlutó a estimables familias de mi querida y siempre bien recordada Provincia de Limón.

Las letras que en la Placa forman los nombres de todos aquellos honrados trabajadores, esculpidas o grabadas en brillante aluminio, son el más justo y mejor homenaje que puede rendírseles así como la más sentida ofrenda a sus dolientes.

Quisiera poder contarme, no como periodista, sino como buen amigo de la Provincia, entré los invitados a esa solemnidad, para no solo sentir latir mi corazón de costarricense y buen adorador de los valores que ofrendan progreso a la Provincia, sino para en ese acto, volver a afirmar mi mano en la cordial firmeza de su diestra amiga.

Hasta tanto llegue ese momento si es que así lo dispone el Gran Arquitecto del Universo, ruégole un afectuoso saludo para su señora esposa y su demás estimada familia.

Atentamente,

Miguel Ruiz Herrán

Los treinta años del "San Pablo" y sus víctimas

Hace treinta años, Limón se vio vestido de luto y lleno de consternación. El dos de julio de 1942, el barco "San Pablo" fue alcanzado por dos torpedos, cuando se encontraba atracado, pereciendo 23 trabajadores que se dedicaban a sus tareas habituales.

La población fue sacudida por las explosiones que originaron los proyectiles, y el dolor hizo presa en varios humildes hogares y en la comunidad limonense.

Desde entonces, y ante un acontecimiento triste y pleno de la emoción nostálgica que el mismo provocó, nunca se había realizado un acto póstumo en memoria de aquellos que perdieron la vida en tan lamentable tragedia.

Al llegarse al trigésimo aniversario de tal acontecimiento, la Junta Directiva y Gerencia de Japdeva, haciendo eco de la humanidad que el caso demanda, acordaron conmemorar tan triste fecha. Para eso se prepara un evento que revestirá la solemnidad que amerita, y es así como el próximo

dos de julio de 1972, con la asistencia del Sr. Presidente de la República, Ministros de Estado y algunas otras autoridades de Gobierno, se procederá a efectuar un programa ya preparado, el cual contiene la confección de un monumento y develación de una placa con los nombres de las víctimas. Habrá un minuto de silencio y disparo de cañones. Las sirenas de los barcos, en bahía y atracados, se harán sonar, lo mismo que la bocina de las locomotoras del ferrocarril y sirenas de fábricas que lo puedan hacer.

Será este evento algo "eno de contenido cívico con la participación de los trabajadores, estudiantes, autoridades civiles, eclesiásticas, y militares de la localidad.

Se ubicará un estrado, en el cual estarán los familiares de las víctimas, así como una tribuna desde la cual se pronunciarán los discursos que tendrán a su cargo los oradores. Un representante de los sindicatos será el primero en hacer uso de la palabra. Luego lo seguirá el señor Gerente

de Japdeva y cerrará el señor Presidente de la República.

Se hará la develación de la placa, la que estará en el monumento que al efecto se construirá, y que contará con un asta de acero inoxidable, donde flameará la bandera de Costa Rica. Este monumento se ubicará en una rotonda especial, en la entrada del Sistema Portuario "Braulio Carrillo Colina". La banda de Limón interpretará el Himno Nacional y algunas otras marchas. El señor Obispo de la diócesis se encargará de la bendición. Los presentes podrán escuchar todo lo relativo al acto, a través de altoparlantes que se colocarán de manera que alcance a la concurrencia total. Será este evento todo un acontecimiento digno de quienes perdieron la vida en la tragedia que se conmemora, contándose a la vez con la participación de una compañía de la Policía Militar o Guardia Presidencial. Finalmente se ofrecerá una recepción a los invitados especiales.

TIENDA KADER Y

EN LIMON ZAPATERIA LA ESESTRELLA

SALUDA Y FELICITA A

JAPDEVA

POR SU LABOR EN PRO DEL DESARROLLO DE LA VERTIENTE ATLANTICA.

BODEGA HOPEC LTDA.

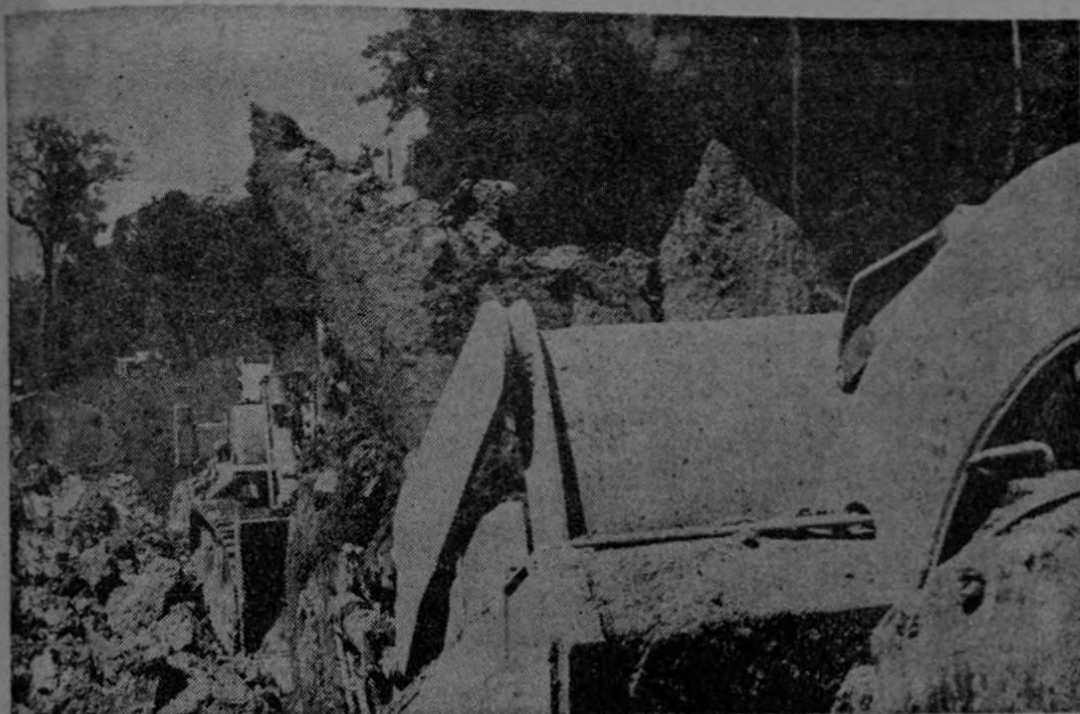
LIMON

EXPORTADORES DE CACAO Y RAICILLA

FELICITA A

JAPDEVA

POR EL DESARROLLO QUE LE ESTA DANDO A LA VERTIENTE ATLANTICA.



Maquinaria de la empresa SAOPIN, abriendo trocha cerca del Río Barbilla.

Municipalidad pide aeropuerto sea administrado por JAPDEVA

Un acuerdo municipal, se confirmó en la sesión del ayuntamiento limonense, en el sentido de gestionar ante el Poder Ejecutivo y la Junta de Aviación Civil, que el aeropuerto de la ciudad de Limón, pase a manos de JAPDEVA, para su administración. En sesión del 18 de abril último, Nº 29-72, se acogió por unanimidad la moción en el sentido que fuera presentada por el Regidor señor Alexis Arias Alvarado. La Corporación Municipal acordó en su artículo quinto inciso "m", dirigirse tanto al Poder Ejecutivo, como a la Junta de Aviación Civil, y fue así como se hizo.

Efectivamente, el 3 de mayo recibió Aviación Civil el acuerdo municipal, y envió la siguiente nota, transcrita de parte del señor José Manuel Campo Sandí, Secretario Municipal.

"Sr. Ing. Rodolfo Silva V. Ministro de Obras Públicas y Transportes.
S. D.

Estimado señor Ministro:

Para su estimable conocimiento, me permito transcribirle el artículo cuarto, de la sesión Nº 444, celebrada el día 3 de mayo de 1972 y que dice:

Artículo 4. — La Municipalidad de Limón, en su sesión Nº 29-72 celebrada el 18 de abril pasado, por Artículo quinto inciso "m", acordó dirigirse al Poder Ejecutivo y a la Junta de Aviación Civil con el fin de hacer patente su deseo de que el aeropuerto de ese lugar pase a ser administrado por JAPDEVA. Al respecto se acuerda: Hacer del conocimiento del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes la inquietud del Consejo Municipal de Limón, a efecto de que se hagan los estudios del caso, para determinar la posibilidad de acceder a la gestión".

De usted atento servidor,

Junta de Aviación Civil

Enrique Granados B.
Secretario

FRENCH - LINE

SALUDA A **JAPDEVA**

Y LA FELICITA POR SU ESFUERZO EN EL DESARROLLO DE LA VERTIENTE ATLANTICA.

HORN - LINE

SALUDA A

JAPDEVA

Y LA FELICITA POR
SU ESFUERZO POR MEJORAR
LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

Los orígenes del ferrocarril al Atlántico

PRIMERA ETAPA DE CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL ENTRE ALAJUELA, TURRIALBA Y MATINA, LIMON



El origen del ferrocarril en nuestro país data del año 1854, cuando el 30 de marzo de ese año el Sr. Presidente de la República don Juan Rafael Mora Porras emitió un decreto concediendo al señor don Joaquín Jiménez el derecho exclusivo para usar carros de cuatro ruedas con el propósito de conducir el café al puerto de Puntarenas o a Tárcoles.

El 24 de julio de ese mismo año el Congreso aprobó un contrato celebrado con don Ricardo Farrer para que construyera un camino de hierro o madera desde San José a Puntarenas. Tres años más tarde, el 12 de noviembre de 1857 se había construido el trayecto comprendido entre Puntarenas y Barranca, siendo ampliada la concesión a Farrer con el propósito de que los trabajos prosiguieran hacia el interior.

Aquellas nueve millas poseen un gran valor histórico, ya que constituyeron el primer ferrocarril tendido en Centroamérica. Como en esa época no existían locomotoras, los carros eran tirados por mulas o burros, por lo que se llamó a la empresa con el nombre de BURROCARRIL. Dice el publicista irlandés Mr. Maeghri: "Una mula infeliz hace las veces de locomotora y es en verdad cosa triste ver a ese animal sumiso, arrastrando sobre la arena un vehículo vacío y con dos docenas de ventanillas, a lo largo de nueve millas y a la velocidad de dos millas por hora".

Por esa época llegó a nuestro país el señor don Francisco Kurtz, con ansias de interesar al capital extranjero en un ferrocarril costarricense, siendo el señor Kurtz el autor del primer proyecto para la construcción de un ferrocarril que uniera las dos costas de nuestro país, y quien realizó el primer estudio científico de la ruta que presentaba las mayores ventajas y seguridad al ferrocarril, ruta que con algunas modificaciones, es la que hoy se utiliza.

En 1860, por Decreto N° 27 de 13 de julio, el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo a efecto de que celebrase un contrato para la construcción de un ferrocarril que uniera Boacás del Toro y el Golfo Dulce, pero tal proyecto fracasó.

El presidente Castro Madriz en 1866 (segunda administración) dispuso que el mismo señor Kurtz formalizara un convenio con el general Fremont, desde Nueva York, para la construcción de una ferrocarril que uniera a Limón con Caldera.

El 9 de junio de 1869 se firmó un contrato con el señor Eduardo Reilly para la construcción del ferrocarril interoceánico, que tampoco tuvo éxito.

En 1870 el Congreso, convocado por don Jesús Jiménez, examinó el contrato con don Joaquín Fernández Oreamuno para la construcción de un ferrocarril de sangre que partiría de la ciudad de San José, hasta uno de los Puertos del Pacífico. Al mismo tiempo se dio la declaratoria de caducidad al contrato con Mr. Reilly.

El 27 de abril de 1870, mediante una hábil traza, un grupo de misteres tomaron el poder. Poco después asumió el cargo de Presidente el General Tomás Guardia Gutiérrez, quien dándose cuenta de lo imprescindible que en aquel momento era para la República la construcción de la ferrocarril vía interoceánica por su alto costo, se concretó a poner en marcha el viejo proyecto del señor Kurtz, pero somamente en lo tocante a la comunicación con el Atlántico pues con-

sideraba que era más urgente. Para dar una idea de la necesidad urgente que el ciudadano de 1870 tenía de una salida a los mercados del mundo, extractamos el siguiente comentario aparecido en "La Gaceta" de 3 de junio de 1871.

"El contrato que forma hoy nuestra única tabla de salvación, ese camino de hierro que debe conducirnos a la tierra prometida, a nosotros que no tenemos otro porvenir que la miseria; ese contrato en el que tenemos fundada nuestra fe, nuestra esperanza, y la vida de la patria y la de nuestros hijos; ese contrato decimos, no ha costado hasta ahora un centavo al Erario Nacional. He aquí como —querer es poder— cuando a la voluntad se alia el patriotismo, la inteligencia y la energía para el bien. El jefe del Poder Ejecutivo que ni un momento ha olvidado lo que debe al pueblo que le confió sus destinos y cuya felicidad se ha propuesto labrar, se impuso también la tarea de procurar lo que le hace falta para que él pueda sin inconvenientes desarrollar sus elementos de riqueza, dando vida a la agricultura, verdadero y único tesoro de las naciones. Para desarrollar una obra como la del ferrocarril y no teniendo los medios necesarios aquí, preciso era buscarlos en el extranjero, comprometiendo para ello el crédito de la República. Pues bien, nosotros hemos obtenido un empréstito en Europa, para cuya realización no se ha intervenido otra suma, hasta ahora, que el gasto de la correspondencia. Todavía no faltan incrédulos que esperen, como Santo Tomás, ver y tocar para creer; a esos les llegará también el turno, o muy lejano por cierto, de creer lo que ven y tocar; entonces se arrepentirán de haber dudado como hombres de poca fe. Venga cuanto ante ese día deseado por nosotros como la tabla por el naufrago, como el agua por el sediento, como el pan por el necesitado".

También es difícil imaginar lo que las autoridades públicas, tanto como Minor C. Keith y su grupo de valientes y aguerridos trabajadores, sufrieron durante veinte años para poner el ferrocarril entre el Valle Central y Limón en operación. Cuando se toma en cuenta que las regiones atravesadas estaban prácticamente inhabitadas, y que eran montañas cubiertas de selvas y pantanos, infestados de malaria, fiebre amarilla, disenteria y beri-beri, las cuales tenían que ser vencidas sin

el menor conocimiento de la causa de esas enfermedades, mucho menos la cura apropiada, se puede apreciar el valor necesario para emprender esa enorme tarea. Pero se emprendió porque se requería, y fueron hombres grandes los que la llevaron a cabo.

El 13 de agosto de 1871 el gobierno firmó un contrato con Mr. Henry Meiggs Keith para construir un ferrocarril entre Alajuela y Limón, por la suma de ocho millones de pesos, iniciándose la construcción, simultáneamente en Alajuela y en Puerto Limón.

El 31 de marzo de 1872, en la ciudad de Alajuela, por la primera locomotora, que había tardado en llegar desde Puntarenas unos cinco meses, tirada por 10 ó 12 yuntas de bueyes.

Dice don Tomás en su mensaje al Congreso de octubre de 1873.

"Creí prudente no exponer la obra a fracasar, presentándola desde luego, con toda su magnitud, y cedí al imperio de las circunstancias haciendo un contrato que sólo abrazase el trayecto desde Alajuela a Limón, que era el desideratum de los costarricenses, y reserva de ensancharla hasta el Pacífico, cuando esa vía fuese un hecho, seguro de que el pueblo comprendería entonces que una línea férrea interoceánica no era una utopía y que el país podía acometer esa obra sin peligro alguno".

Los trabajos del ferrocarril avanzaron lentamente y como Mr. Meiggs no pudo cumplir las estipulaciones del contrato, el gobierno tuvo que tomar a su cargo la construcción.

Decía Mr. Meiggs refiriéndose a nuestro litoral Atlántico:

"El que logre pasar una vez por aquí es un héroe; pero el que quiera pasar otra vez es un loco".

Por esos días ya estaban construidas veintinueve y media millas de línea entre Limón y Matina (que ya estaba comunicada a Pacuare e iban muy adelantados los trabajos para conectar con Siquirres). Del mismo modo se avanzó un poco en la división Cartago-Angostura, quedando por hacerse el trazado entre Angostura y Siquirres.

En 1875 el gobierno suscribió un contrato con los señores Myers y Douglas para el tendido de la ferrocarril entre Pacuare y Matina.

Cuatro años después se concluyó con Mr. Minor C. Keith la construcción de la línea de Pacuare a Reventazón y

de la división de Carrillo. Por este contrato el señor Keith podía explotar durante un

quinquenio el ferrocarril, desde este contrato el señor Keith podía explotar durante un

Pasa a la Pág. SIGUIENTE

Un decreto

EL CONGRESO CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

Con mira de proveer a la salubridad del Puerto de Limón y de arbitrar los recursos que para obra tan importante son necesarios,

DECRETA:

ARTICULO 19.—Facúltase al Poder Ejecutivo para que en las condiciones que le parezcan más ventajosas proceda a practicar las obras que sean indispensables a la salubridad del Puerto de Limón.

ARTICULO 20.—A fin de llevar a efecto este pensamiento se autoriza igualmente al Poder Ejecutivo para obtener en calidad de empréstito nacional hasta la cantidad de cien mil pesos por medio de bonos al portador de a cien pesos cada uno que devengarán intereses hasta de diez por ciento anual pagadero semestralmente. Estos bonos serán amortizados por sorteos que se harán cada diez meses.

ARTICULO 30.—Con el mismo fin se establecerá el impuesto de dos pesos sobre cada mil kilogramos de mercaderías que se introduzcan por los puertos de Limón y Puntarenas. Excepcionalmente del pago de este impuesto las harinas y el carbón de piedra.

ARTICULO 40.—Para el pago de los intereses y amortización del capital, se destina el producto del impuesto a que se refiere el Artículo anterior y además la cantidad de dos mil pesos que anualmente se tomará de los fondos municipales de la comarca de Limón. En caso de que el producto total de los fondos que se aplicarán a este objeto no llegaran a diez y seis mil pesos, el Tesoro Nacional completará cada año la diferencia.

ARTICULO 50.—Si con el producto de las rentas expresadas se lograre amortizar la deuda dentro del término de once años caducarán los impuestos desde la fecha de la amortización.

ARTICULO 60.—El Poder Ejecutivo reglamentará la forma de emisión del empréstito, así como la distribución, percepción y administración de las mencionadas rentas.

Al Poder Ejecutivo

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Nacional en San José a los dos días del mes de julio de mil ochocientos ochenta y seis.

(f.) A. Esquivel (Presidente)

(f.) A. Venegas (Secretario)

(f.) Máximo Fernández (Secretario)

Palacio Presidencial, San José, a tres de julio de mil ochocientos ochenta y seis. —EJECUTESE:

(f.) Bernardo Soto

(Archivos Nacionales de Costa Rica. Documento N° 9226).