

Suplentes:

Don Max Gurdían, don Ernesto Montealegre, don Julio Sancho y don Mario Bengoechea.

El Capital de los tres Departamentos en que se divide el Banco Nacional de Costa Rica, se distribuye así:

Departamento Emisor	₡ 3.000.000.00
Departamento Comercial	5.000.000.00
Departamento Hipotecario	2.000.000.00
<hr/>	
Total	₡ 10.000.000.00

Las reservas acumuladas al capital de esos Departamentos, hasta el 31 de diciembre de 1939, se distribuyen así:

Departamento Emisor	₡ 729.916.36
Departamento Hipotecario	2.466.868.36
Departamento Comercial	1.187.463,15
<hr/>	
Total	₡ 4.384.247.87



Sección de Construcciones Urbanas del Banco Nacional de Costa Rica
COSTO SIN LOTE

Préstamo del Banco	₡ 16.600.00
Aporte personal	8.400.65
<hr/>	
Costo total	₡ 25.000.65

Los tres citados Departamentos tienen, pues, un capital de
₡ 14.384.247.87 y al finalizar el año de 1939, sus balances generales muestran
un movimiento de ₡ 97.124.620.56.

El Banco Nacional de Costa Rica mantiene en el país 19 Juntas Rurales de Crédito agrícola cuyas funciones esenciales, debidamente reglamentadas y controladas, prestan grandes beneficios a los pequeños agricultores. También mantiene sucursales en Puntarenas, Limón y Alajuela.

Asimismo el Banco tiene una sección que facilita las construcciones urbanas. El propietario de un lote de terreno, libre de gravámenes, lo hipoteca al Banco y aporta, además, una parte del valor de la casa que va a construir y el Banco sufre la diferencia, haciendo el pago controlado de las planillas respectivas y recibiendo en garantía hipoteca sobre toda la propiedad construída. Las fotografías de algunas propiedades construídas mediante el apoyo de esta importante sección, se publican en estas páginas.

La deuda se amortiza en diferentes plazos, según sea la construcción, de madera o de cemento armado.

CREDITO HIPOTECARIO DE COSTA RICA

El 18 de Enero de 1927 se decretó el establecimiento de una institución del Estado que debía girar bajo el nombre de Crédito Hipotecario de Costa Rica y cuyo objeto era desarrollar el crédito territorial hasta el límite que exigieran las necesidades de la producción.

El Banco tenía amplias facultades para facilitar dinero a préstamo con garantía hipotecaria por el doble de su monto, pagadero mediante amortizaciones lentas, así como para emitir bonos o cédulas hipotecarias hasta por el total de los préstamos otorgados.

Un año después de iniciadas sus labores, la Junta Directiva del Banco obtuvo, mediante gestiones del recordado caballero español, Licenciado don Mariano Alvarez Melgar, que el Crédito Peninsular y Americano, de España, tomara hasta \$ 4.000.000.00 en cédulas que devengaban el 7% de interés anual, pagando por ellas el 92% de su valor nominal.

La totalidad de ese empréstito español se invirtió en préstamos durante la época llamada de la danza de los millones y poco después a consecuencia de la crisis económica mundial que se inició en 1929, el Crédito Hipotecario de Costa Rica tuvo que presentarse en liquidación, con los trastornos consiguientes.

Esa liquidación se dejó a cargo del Banco Nacional de Costa Rica, que ahora la realiza lentamente por medio de una sección especial que está a cargo de don Guillermo Vargas Facio, funcionario muy bien preparado para este importante trabajo.

Se calcula que a causa de la Guerra Civil de España, se ha perdido algo más de un millón de dólares en cédulas del Banco.

Queda así, resumida la importante actuación del Banco Nacional de Costa Rica hasta el mes de diciembre de 1939.

El día 1º de Junio de 1918, se otorgó ante el Notario Público don Jenaro Leiva Quirós, la escritura de constitución de la Sociedad Anónima Crédito Agrícola de Cartago, con un capital pagado de ₡ 100.000 divididos en 100 acciones de ₡ 1.000.00 cada una.

Sus fundadores fueron los señores Rivera & Co., Carlos Aragón Ramírez, Aurelio López Calleja Basulto, Juana Cerdas Arrieta de Monge, Francisco Gutiérrez Castro, Jaime Granados Chacón, Guillermo Guier Freses, Luis García Aragón, Manuel Molina Monge, Alfredo Meza Morúa, José Joaquín Oreamuno Echeverría, Alejandro Pirie Booth, Carlos Piedra Chacón, Ricardo Pacheco Cabezas, Alfredo Pirie Booth, Francisco M. Peña Villar, Ramón Picado García, Leonidas Peralta Sancho, Juan Rivera Brenes, Teófilo Vargas Gutiérrez, Jorge Villafranca Carazo, Nicomedes Masís Pereira, José Joaquín Masís Pereira, Juan R. Alfaro Arbuola, José A. Gutiérrez Sancho, Antonio Herrero Navas, Salvador Oreamuno Echeverría, Maximiliano Peralta Jiménez, Juan Tomás Piedra Arias, Lina Córdoba López, Marcos Granados Solano, Marta Echeverría Alvarado y Zenón Sanabria Quirós.

La escritura consignaba como fines principales comprar y vender fincas, ya que sus fundadores no tenían interés inmediato en sujetarse a las disposiciones de la Ley de Bancos por ser reducido su capital social.

La primera Junta Directiva, nombrada por los socios fundadores, según consta en la escritura de constitución de la sociedad, fué integrada en



Edificio del Banco Crédito Agrícola de Cartago.

la siguiente forma: Presidente, Dr. Alejandro Pirie Booth; Vice-Presidente, Dr. Maximiliano Peralta Jiménez; Secretario, Sr. Francisco María Peña Viilar; vocales, Sres. Ricardo Pacheco Cabezas y Ramón Rivera Brenes y vocales suplentes, Sres. Ramón Picado García y Salvador Oreamuno Echeverría.

Poco después el desarrollo progresivo de los negocios, hábilmente administrados desde su fundación por don Julio Peña, actual Gerente del Banco Nacional de Costa Rica, indicaron la conveniencia de hacer sucesivas reformas a la escritura de 1918, la última de las cuales eleva el capital a un millón de colones, con 1000 acciones de ₡ 1-000.00 cada una, de las que hay pagadas 678.

En sustitución del Señor Peña fue nombrado para Gerente del Banco Crédito Agrícola de Cartago, como hoy se denomina, el caballero don Alfonso Maroto Tauret, valioso elemento de la actual generación, que tiene un brillante porvenir debido a su propio esfuerzo y a las capacidades de que rinde constantes pruebas en el manejo de los cuantiosos intereses que se le han confiado.

Como institución de crédito, el Banco de Cartago lo facilita con la mayor amplitud y realiza constantes operaciones con clientes de todo el país, que reciben la más cumplida atención por parte del señor Maroto así como del Sub-Gerente del Banco, don Alberto Quirós Troyo, especialmente capacitado también para el acertado desempeño de sus funciones.

Cartago, es la única Provincia que cuenta con un Banco genuinamente propio, del cual ha recibido desde hace muchos años la más benéfica influencia, como factor decisivo en el desarrollo de las actividades comerciales y agrícolas de la provincia en general, mediante la concesión de amplios créditos y toda clase de facilidades dentro de sus servicios bancarios. También ha cooperado en forma positiva en la realización de todas las obras de utili-



Departamento de Cajeros del Banco Crédito Agrícola de Cartago.



DON ALFONSO MAROTO TAURET
Gerente del Banco Crédito Agrícola
de Cartago



DON ALBERTO QUIROS TROYO
Sub-Gerente del Banco Crédito Agrícola
de Cartago

dad pública y ornato ejecutadas en Cartago en los últimos tiempos, poniendo su contingente económico en forma liberal al servicio de la comunidad. Para casi todas las obras de pavimentación, alcantarillados, cañerías, cloacas, etc. ha facilitado, en préstamo, a la Municipalidad de Cartago, en distintas épocas cuantiosas sumas, lo mismo que a la Junta Administrativa del Colegio de San Luis Gonzaga cuando estaba en construcción el magnífico edificio ocupado actualmente por ese plantel de segunda enseñanza que es uno de los más prestigiados colegios de la República y posteriormente para la adquisición de mobiliario y de un valioso equipo de material de enseñanza. La Junta de Caridad, hoy de Protección Social de Cartago, también ha recibido de parte del Banco, la cooperación económica cuando ha tenido necesidad de fondos para la ejecución de distintas obras de ampliación del Hospital Max Peralta o para su sostenimiento.

Actualmente la Junta Directiva del Banco de Cartago está integrada en la siguiente forma, por designación hecha en la última Asamblea General de Accionistas: Presidente, Dr. Alejandro Pirie Booth; Vice-Presidente, Sr. Ricardo Pacheco Cabezas; Secretario, Sr. Alfredo M. Pirie; Vocales Propietarios, Sr. Carlos Piedra Chacón y Dr. José Miguel Jiménez Sancho; Vocales Suplentes, Sr. José Joaquín Oreamuno B., Ing. José Atanasio Gutiérrez Sancho y Sr. Nicomedes Masís Pereira. Como se puede apreciar, la citada Junta Directiva está compuesta de prestigiados elementos, que dirigen la institución con singular acierto.

El Banco Crédito Agrícola de Cartago tiene extensas conexiones con la capital de la república, siendo el Banco Nacional de Costa Rica su agente para la atención de sus negocios en San José.

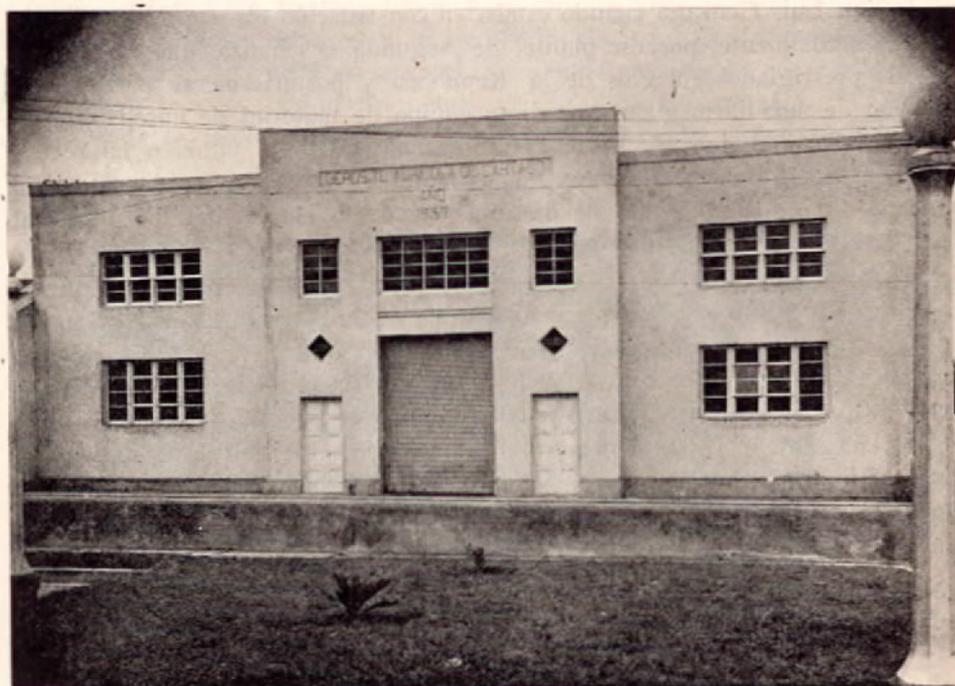
Desde hace muchos años el Banco Crédito Agrícola de Cartago tiene a su cargo la Tesorería Auxiliar de Rentas de la Provincia y la Administración de Rentas Municipales, del Cantón Central, que aumentan considerablemente su movimiento diario.

El Depósito Agrícola de Cartago, sociedad anónima, fundada recientemente, para servir como Almacén General de Depósito, de acuerdo con las respectivas leyes, logró constituirse al amparo del Banco Crédito Agrícola de Cartago, en su deseo constante de cooperación y ayuda al comercio y a la agricultura de su provincia. En esta forma práctica el Banco facilita el desarrollo constante de la agricultura en la Provincia de Cartago, cuyas tierras están calificadas como las más aptas para todos los cultivos, que tienen un desarrollo extraordinario por su gran fertilidad.

El capital y reservas del Banco Crédito Agrícola de Cartago, al 31 de diciembre de 1939 es de ₡ 1.005.343.24 de lo cual resulta que las acciones tienen un aumento aproximado al 50% sobre su valor y desde luego son muy difíciles de adquirir. Para efectos de garantía las acciones de este Banco se reciben a razón de ₡ 1.500 cada una.

La afluencia constante de turistas residentes en la Ciudad de Cartago, cuyo clima delicioso ejerce una poderosa atracción, hace de este Banco un valioso auxiliar para la inmediata conversión en colones de los valores en moneda extranjera.

El país tiene en el Banco Crédito Agrícola de Cartago una valiosa institución que del modo más eficaz y liberal contribuye al bienestar y progreso de la Nación.



Almacén de Depósito Agrícola de Cartago

Hasta hace pocos años, eran frecuentes los incendios en la capital de la República y no resultaba perdida la broma que se diera a un extranjero, invitándolo a presenciar un incendio "esta noche".

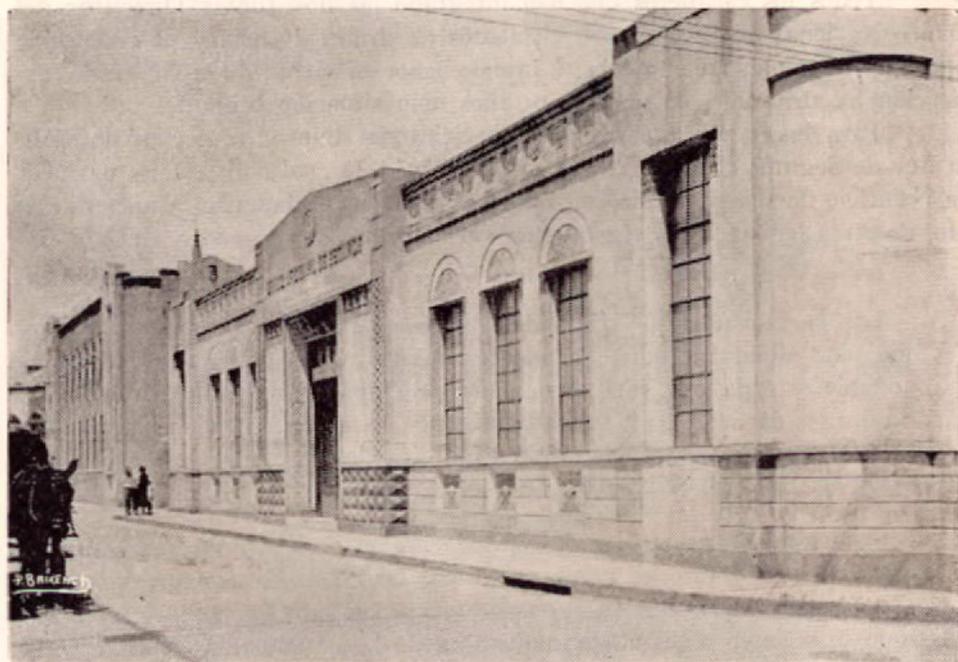
Las Compañías extranjeras de Seguros tenían aquí un ajustador permanente debido a la frecuencia con que era necesario liquidar las pólizas por razón de los incendios, y si bien entraban al país cantidades considerables de dólares y libras por indemnizaciones, también eran cuantiosas las sumas que salían para el pago de las pólizas.

Por Decreto N° 12 de 30 de Octubre de 1924, dictado durante la segunda Administración del Licenciado don Ricardo Jiménez, se estableció el Banco Nacional de Seguros que tenía por objeto hacer efectivo el monopolio del negocio de seguros en todas sus formas, a favor del Estado.

El capital inicial de este Banco, fue de ₡ 4.000.000.00 aportados en Bonos Nacionales por el Estado.

El Banco inició sus operaciones el 1° de Noviembre de 1925 bajo la dirección de una Junta de nombramiento oficial integrada por los señores don Jaime Rojas Bennett, Licenciado don Luis Castro Ureña, doctor don Carlos Pupo, don Luis Demetrio Tinoco G., don Félix Wiss, don José María Zeledón y don Juan María Solera Rodríguez.

Esta Junta desempeñó sus funciones en forma ampliamente satisfactoria hasta el año de 1936, en que fue renovada al iniciar su Administración el señor Presidente Cortés quien la integró así:



Edificio del Banco Nacional de Seguros en San José.



DON JOSE MARIA ARCE MONESTEL
Gerente del Banco Nacional de Seguros



DON ANDRES BRENES MATA
Sub-Gerente del Banco Nacional de Seguros

Presidente, Doctor don Rafael Calderón Muñoz; Vice-Presidente, Doctor don Carlos Pupo; Secretario, don José María Cañas Iraeta y Directores Suplentes, don Fausto Coto Montero y Licenciado don Julio Ortiz Céspedes.

Gerente, don José María Arce Monestel y Sub-Gerente, don Andrés Brenes Mata.

Todos los caballeros que han integrado las dos Juntas Directivas del Banco Nacional de Seguros son elementos de gran solvencia y de reconocido prestigio en el país, que aprecia su intensa labor en virtud de la cual esta Institución ha alcanzado, en muy pocos años, una situación brillante.

Para hacer más efectivos los servicios del Banco, se decretó también la Ley de Seguros contra accidentes del Trabajo, la cual obliga a los patrones en beneficio de sus empleados mediante disposiciones adaptadas a nuestro medio, de otras legislaciones vigentes en varias partes-

Las operaciones específicas del Banco están divididas en cinco secciones que son: Vida, Incendio, Accidentes del trabajo, fidelidad y accidentes individuales, y cada una está al cuidado de empleados cuya experiencia de varios años los capacita para una administración que ha merecido los más expresivos elogios de cuantos técnicos extranjeros han visitado el Banco.

Para establecer una base de comparación en el desarrollo progresivo de las actividades del Banco, es necesario colocar las cifras totales correspondientes a los últimos cinco años en el cuadro que se agrega, llamando la atención a las que se refieren a los últimos tres años de la actual Administración, sin que ello signifique, en modo alguno, el desconocimiento de la magnífica labor de la primera Junta Directiva que tuvo a su cargo la organización del Banco.

Sumas totales aseguradas hasta el 31 de Diciembre de los últimos cinco años (en colones)

Año	1935	1936	1937	1938	1939
Vida	4.706.874.00	5.519.183.00	6.584.739.00	7.790.851.86	8.838.438.86
Incendio	42.769.489.00	43.648.919.00	47.188.991.00	49.287.152.80	49.789.965.00
Obrero	16.160.430.41	20.022.013.73	23.495.601.48	26.470.561.23	33.697.410.59
Fidelidad	759.300.00	816.000.00	973.160.00	1.194.010.00	1.325.610.00
Individual . . . . .	.....	910.000.00	1.001.000.00	2.225.000.00	1.422.000.00
Totales	64.396.093.41	70.916.115.73	79.243.491.48	86.967.575.89	95.073.424.45

Primas totales recibidas hasta el 31 de Diciembre de los últimos cinco años (en colones)

Año	1935	1936	1937	1938	1939
Vida	369.440.65	355.799.20	431.873.87	494.085.25	575.713.17
Incendio	416.574.40	424.584.59	450.133.97	472.668.35	479.394.74
Obrero	437.807.96	543.914.35	649.590.01	700.923.95	950.354.52
Fidelidad	9.759.10	11.734.75	12.482.15	12.830.50	15.641.55
Individual . . . . .	.....	5.417.30	5.462.45	10.406.15	6.097.40
Totales	1.233.582.11	1.341.450.19	1.549.542.45	1.690.914.20	2.027.201.38

El Banco ha pagado por indemnizaciones a los asegurados o beneficiarios, las siguientes sumas en los últimos trece años:

Por defunciones	₡ 750.609.63	₡ 38.449.65
incendios	883.067.43	40.724.25
Accidentes del trabajo	2.373.221.82	422.511.30
fianzas	22.268.68	89.75
Accidentes individuales	27.477.40	1.525.00
Totales	₡ 4.056.644,96	₡ 503.299,95

Las Reservas de los diferentes Departamentos del Banco, se distribuyen así:

De Vida	₡ 1.756.789,68	₡ 2.707.844,08
Incendio	1.734.948,90	2.994.304,36
Obrero	530.822,01	1.581.273,77
Fidelidad	15.036,76	57.757,31
Accidentes	6.454,81	5.527,21
Generales	818.697,24	1.860.416,23
Totales	₡ 4.862.749,40	₡ 9.207.122,96

lo que representa en cuatro años, un aumento de ₡ 4.344.373.56.

El establecimiento constante de nuevas empresas, así como el desarrollo de las existentes, dará en los años sucesivos un aumento considerable a las pólizas contra accidentes del trabajo, siendo necesario tomar en cuenta, ade-

más, que no todos los patronos han cumplido las exigencias de la ley, pero lo van haciendo poco a poco.

Los obreros asegurados por el Banco reciben en casos de accidente, cuidadosa atención en el Hospital San Juan de Dios o en otros lugares igualmente adecuados, hasta su completo restablecimiento y disponen en aquella Institución de Beneficencia de un Dispensario especial para la mejor atención de los lesionados que no requieren hospitalización.

Este Dispensario está provisto de todo el mobiliario clínico necesario y de un moderno equipo en el cual se cuenta un magnífico aparato de Rayos X para radiografías y fluoroscopías con todos sus accesorios, que permite ser movilizado hasta la propia cama del paciente. Asimismo cuenta con una mesa de ortopedia, todo de propiedad del Banco.

El Departamento de Incendios dispone de un cuerpo de 26 bomberos permanentes que prestan al Banco y a la ciudad los servicios más eficientes.

Estos bomberos cómodamente instalados en el piso alto de la Sección del Edificio del Banco destinado a ese Cuerpo, disponen de un lujoso equipo de máquinas extinguidoras procedentes de las más acreditadas fábricas norteamericanas que están dotadas, además, de todos los accesorios indispensables para dominar un incendio sin perder un minuto.

Entre el toque de alarma, dado por una potente sirena y la salida de la primera máquina, apenas transcurren menos de 30 segundos, si es de noche, pues durante el día, la salida demora mucho menos.

Los bomberos tienen su equipo junto a la cama y descienden del dor-



Edificio que ocupa el Cuerpo de Bomberos de San José

mitorio por una barra fija, de metal, ocupando sus puestos en las máquinas, con una rapidez asombrosa.

La pavimentación moderna de las calles y la profusa distribución de hidrantes, facilitan la acción de los bomberos y es así como no se presentan incendios de importancia desde hace muchos años.

Hay, además, un cuerpo de Bomberos Voluntarios, que colabora eficazmente con los de servicio regular.

Las facilidades de comunicación con las ciudades cercanas, ofrece al Banco los medios de acudir rápidamente a la extinción de incendios en esas localidades.

Como Departamento agregado por la Ley al Banco Nacional de Seguros, funciona el que administra el Monopolio de la Importación y Venta de Gasolina, que fue decretado en favor del Estado, en el año de 1923 y que en los 7 años de su explotación ha producido una utilidad total aproximada a ₡ 4.000.000 a favor de las Rentas Públicas, porque a ellas se destina una parte de las ganancias brutas.

Las utilidades de este Monopolio se destinan también, en otra parte proporcional, a la amortización y pago del 6% anual de intereses, sobre los Bonos de Carreteras mediante los cuales se han construido muchos kilómetros de vías pavimentadas durante los últimos años, hasta completar una longitud aproximada de 700 kilómetros.

Esas construcciones, no interrumpidas en Costa Rica por los últimos Gobiernos, han ido aumentando el consumo de gasolina tanto como de aceite para motores Diessel; y asimismo ha crecido, proporcionalmente, el número de vehículos a motor, pasando hoy de 4,000 entre automóviles, camiones, autobuses y motocicletas.

El consumo actual de gasolina es de unos 2.500.000 galones al año, que el Monopolio vende a ₡ 2.15.

Desde el año de 1936, desempeña la Gerencia del Banco Nacional de Seguros don José María Arce Monestel, caballero que ha ocupado anteriormente cargos de confianza en las respetables empresas de Mr. Minor C. Keith y que es, además, socio principal de la acreditada firma José María Arce y Co., importadores de automóviles, camiones y accesorios así como de maquinarias en general.

El señor Arce se ha distinguido siempre por su rigurosa corrección y por su espíritu de trabajador incansable y de magnífico organizador.

Así lo ha demostrado plenamente en los últimos tres años y medio en que ha tenido a su cargo la Gerencia del Banco cuya prosperidad queda expuesta en las páginas anteriores.

Como Sub-Gerente actúa don Andrés Brenes Mata, elemento joven también, cuya actividad ha sido de gran provecho por el movimiento constante que el Banco tiene.

La preparación del señor Brenes para estas delicadas funciones es reconocida por todos los que tienen que tratar con él los diferentes asuntos que la amplia organización del Banco ha puesto a su cuidado.



Secretaría de Fomento

Al iniciar su tercera Administración el Licenciado don Ricardo Jiménez, el 8 de Mayo de 1932, nombró para Secretario de Estado en el Despacho de Fomento al Licenciado don León Cortés quien después de tres años de intensa labor en su propio Despacho y como Administrador del Ferrocarril al Pacífico, renunció en 1935 su alto cargo a fin de dedicarse por completo a las actividades políticas que dieron como feliz resultado su elección para Presidente de la República en el período que termina el 8 de Mayo de 1940.

El Licenciado Jiménez tuvo el buen acierto de nombrar en reemplazo del Licenciado Cortés, al Ingeniero don Ricardo Pacheco Lara, profesional de tanta competencia como prestigio.

El señor Pacheco Lara, uno de los más aventajados estudiantes que en su época tuvo el país, según recuerdo de mis años en que fuí su condiscípulo, obtuvo más tarde el título de Ingeniero Eléctrico en el Instituto Tecnológico de Massachusetts, uno de los centros universitarios de más renombre en el mundo y ha vivido desde entonces alejado de toda actividad política y dedicado por completo al ejercicio de su profesión, colaborando eficazmente con la respetable casa H. T. Purdy Inc., en la construcción de obras de gran valor e importancia.

El nombramiento del Ingeniero Pacheco Lara fue muy bien recibido pues era el reconocimiento más elocuente de su competencia profesional por parte del señor Presidente Jiménez, como también lo fue por el señor Presidente Cortés cuando el 8 de Mayo de 1936, al iniciar su Administración, conservó al Ingeniero Pacheco Lara en la Secretaría de Fomento, que hoy desempeña con singular capacidad.

La obra positiva del Ministerio de Fomento en los últimos años, está mejor demostrada que con palabras, con gran parte de las ilustraciones de estas páginas, en las que pueden verse carreteras, puentes, edificios, cañerías, cuadrillas de trabajadores en plena actividad, etc.; también se comprueban las obras de fomento recorriendo el país y observando en todas partes, en caminos así como en poblaciones, aún las más apartadas, la mano progresista del Gobierno del Presidente Cortés eficazmente secundado por el Ingeniero Pacheco, que tiene bajo su inmediata dirección importantes dependencias públicas que llenan ampliamente su cometido como encargadas de la realización de los trabajos de progreso material.



ING^º DON RICARDO PACHECO LARA
Secretario de Estado en el Despacho
de Fomento y Agricultura

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO

Como dependencia inmediata de la Secretaría de Fomento, el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico ocupa el primer lugar, siendo además la empresa nacional más valiosa e importante del país.

Su valor material puede estimarse en unos sesenta millones de colones y desde luego son inapreciables en dinero los beneficios que rinde a la nación.

Mucho se ha escrito ya acerca de la historia de esta empresa nacional, sin que haya entre todas las publicaciones aporte de nuevos datos de verdadero interés. Tampoco se encuentran documentos que ofrezcan luces nuevas.

En el año de 1897, el 1º de Setiembre, cuando aquel gran Presidente don Rafael Yglesias Castro, inauguró lleno de fe y entusiasmo la más valiosa de sus obras de progreso, ansiada durante muchos años por los costarricenses, los periódicos de la época, empeñados en combatir al Presidente Yglesias por su proyectada reelección para un tercer período, apenas dedicaron, el que

más, unas cuatro líneas diciendo que "parece que en estos días se dará principio a la construcción del Ferrocarril al Pacífico". La mayor parte de los periódicos ignoraron por completo ese hecho trascendental, seguramente porque era obra del Presidente Yglesias.

Pasó el tiempo y con él pasó también el grande hombre; pero la obra positiva que su voluntad inquebrantable se empeñó en construir, recuerda constantemente el glorioso nombre de don Rafael Yglesias Castro como el de uno de sus Gobernantes que dejó al país una obra imperecedera, más grande y más útil cada día.

No voy, pues, a repetir lo que tanto se ha escrito y me limitaré a los hechos principales relacionados con el desarrollo progresivo de esta empresa nacional, poniendo de manifiesto los excelentes resultados que son consecuencia natural de las administraciones de los últimos años.

En el año de 1864, a iniciativa del Senador don Vicente Herrera, el Congreso Nacional autorizó al Poder Ejecutivo para que, previo el estudio practicado por una Comisión Técnica, determinara en la costa del Pacífico el punto más adecuado para establecer el Puerto principal.

El Gobierno nombró entonces esa Comisión que integraron los Ingenieros J. Merchan y J. G. Gundlack, los Doctores don Cruz Alvarado y don Francisco Alvarez y el Capitán del Puerto de Puntarenas, don Federico Fernández.

El informe de esa comisión fue desfavorable para todos los puntos explorados en las costas del Golfo de Nicoya, con excepción de Puntarenas, por lo cual el Gobierno decretó el 25 de Noviembre de aquel año, que Puntarenas seguiría siendo el primer Puerto de Costa Rica en el Pacífico.

Años después, con motivo de que algunas autorizadas opiniones sostenían que mejor que Puntarenas era Tivives, como Puerto principal, el Gobierno nombró otra comisión que integraron los señores J. B. Bowich, Comandante del vapor Costa Rica, E. Howes, Capitán del Guatemala, y Henry A. Hotches, Capitán del vapor británico "Spedwell", quienes después de cuidadosos estudios, declararon que Tivives no reunía condiciones para el establecimiento de un puerto, ya que no presentaba ninguna seguridad a las embarcaciones para fondear, debido a los fuertes vientos y a sus fondos de roca, que obligarían a los buques a anclar a dos millas de la costa, y aun así corriendo el peligro de garrar.

La citada Comisión declaró, en cambio, que Puntarenas tenía un puerto de primera clase que ofrecía a las embarcaciones todas las facilidades y se encontraba en una Bahía bastante bien abrigada, que además permitía a los buques más grandes anclar a corta distancia de la ribera.

Como puede apreciarse por lo anterior, desde mediados del siglo XIX fue preocupación de nuestros Gobernantes determinar el punto más adecuado para establecer en las costas del Pacífico el puerto principal, dato esencial para llevar a cabo los estudios y cálculos necesarios para la construcción de un ferrocarril.

Son muchos, interesantes y valiosos los proyectos formulados durante el siglo anterior acerca de esa obra, en los cuales participaron eminentes Inge-

nieros de distintas nacionalidades, animados todos del mismo generoso y noble anhelo de prestar a Costa Rica un positivo servicio.

Kurtze, Latham, González Ramírez, Ansart, Scherzer, Merival; Marbury, Matamoros y algunos más, trazaron líneas por distintos rumbos, buscando la salida más corta y menos costosa al mar; pero ninguno de los proyectos llegó a ser realidad hasta que al iniciar su primera Administración don Rafael Yglesias Castro, el Congreso Nacional emitió el Decreto el 29 de Julio de 1895, que facultaba al Poder Ejecutivo para hacer practicar los estudios correspondientes a la construcción de un ferrocarril al Pacífico, calculando también su costo.

El Gobierno del señor Yglesias integró la referida comisión en la siguiente forma: dos Capitanes de Marina, los señores J. H. Melville y Eliseo Fradin; dos médicos, los Doctores Thomas Calnek y Emilio Echeverría; dos Ingenieros, los señores Luis Matamoros y Francisco de la Paz (dibujante) y dos Agricultores, don Mariano Carazo y don José Quirós. Estos señores debían examinar todos los lugares comprendidos entre Puntarenas y Herradura, que fuesen adecuados para el servicio de Puerto.

El informe general de aquella Comisión dice que habiéndose procedido al estudio de Herradura, Las Agujas, Pital, Río Grande, Tivives y Caldera, resultó de su examen cuidadoso, observaciones y levantamiento de planos hidrográficos, que la Bahía de Pital era, entre todas las demás, la que podía entrar en ventajosa competencia con Puntarenas.

Los miembros de la Comisión de Marina, señores Melville y Fradin, dijeron que de la Bahía de Caldera a Tárcoles, no había punto alguno adecuado para establecer una vía marítima. La naturaleza de los fondos, la falta total de abrigo, la gruesa mar que bate en plena orilla, lo demostraban así, según los términos del informe.

Con respecto a Tivives, la Comisión Marítima dijo que era de roca pura a la entrada del río, que recibe toda la marejada del Golfo con una gran violencia. Las embarcaciones que llegan a Tivives a cargar madera, se ven obligadas a permanecer dos millas afuera y aun así tienen sus dificultades.

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO



Moderna estación en Salinas

El informe de la Comisión decidía el punto por la Bahía de Pital, pero en ningún caso recomendaba Tivives.

En el año de 1896, el recordado Ingeniero don Alberto González Ramírez, al hacer los estudios previos al trazado de la línea, encontró que Tivives era el punto más adecuado para estación terminal del Ferrocarril al Pacífico porque era menor la longitud de la línea y requería también menos trabajo, ya que en ese punto concluía el Valle de Santo Domingo con un suave descenso y porque comprendía la zona de gradientes más suaves. Estas razones se aceptaron en favor de Tivives, especialmente porque la obra demandaba una inversión mucho menor que llevando la línea a Puntarenas.

Pero este detalle era, sin embargo, de menor importancia, ya que faltaba consultar nuevamente las condiciones marítimas de Tivives, las obras indispensables para habilitarlo como puerto de altura, el costo de ellas, etc., para saber si el esfuerzo compensaba el abandono de una antigua y magnífica ciudad marítima como Puntarenas.

Consultados en aquel año, por el Ingeniero González Ramírez, el Capitán de Marina señor Fradin y don Andrés Navarrete, expertos en la materia, el Capitán advirtió que los parajes que encerraban a Tivives no se prestaban en ninguna forma para un puerto natural y todo en él debía hacerse como obra artificial, con la agravante de que ese punto del Golfo se mantenía en lucha constante con el grueso oleaje que llegaba de alta mar y con los vientos del Sur; las anclas, agregaba, al tocar el fondo, tienen que sostenerse en una capa de arena fina y movediza que lo cubre, lo cual constituye apenas un anclaje mediano para las embarcaciones; ese punto tendría además por vecina muy cercana la desembocadura de un río que arrastra bastante arena, cuya barra es muy cambiante y sus corrientes muy caprichosas. Finalmente advertía que Tivives solo podría ser un puerto artificial, determinando los trabajos enormes y cuantiosos que la empresa requería para vencer los obstáculos naturales y modificarlos. El señor Navarrete, sin referirse a las condiciones marítimas de Tivives, se limitó a determinar las obras que en su concepto era preciso realizar para el establecimiento del Puerto: una dársena, un antepuerto, un canal de entrada, una esclusa, un dique de represa, la desviación del Río Jesús María y algunas obras accesorias, sin contar las que eran indispensables para el asiento de la nueva población y el servicio del Puerto.

Es decir, casi nada. Y no obstante la realidad impracticable de esas obras de costo superior a todas las posibilidades pasadas y presentes del país, el Congreso Nacional, por Decreto N° 47 de 6 de Agosto de 1897 aprobó el contrato celebrado entre el Doctor don Juan J. Ulloa Giralt, Secretario de Fomento del Presidente Yglesias y Mr. William H. Lynn como apoderado de Mr. J. M. Casement, para construir una vía férrea que partiendo de San José terminara en Tivives, mediante el pago de una suma de \$ 2.898.791.00 oro americano.

El 1° de Setiembre de 1897 se iniciaron los trabajos con una suntuosa ceremonia oficial. El Presidente Yglesias, entonces en la plenitud de su fecunda vida, puso el primer clavo del primer riel y su obra gigante avanzó con grandes dificultades económicas hasta dejar construídos, al terminar en 1902

su segunda Administración, 39 kilómetros de vía y otros tantos de trocha abierta.

Al término del trayecto construido hasta 1902, se encuentra, en la estación de Río Grande, el mayor puente que existe en el país: su estructura es de acero y está formado de un gran arco central y dos medios arcos laterales; tiene una longitud de 219,38 metros y fue armado bajo la dirección del Ingeniero Norteamericano H. Wilcox, especialmente enviado aquí por los constructores Melican Bros, de los Estados Unidos.

En el año de 1903 el Gobierno del Licenciado don Ascensión Esquivel, rescindió el contrato con el señor Casement, en primer término, por razones económicas, de preferencia originadas en el cuantioso gasto que demandaría la habilitación de los peñones de Tivives como Puerto terminal; pero el trabajo del Ferrocarril no se interrumpió y ejecutado directamente por el Gobierno del Licenciado Esquivel, quedó en 1906 al Gobierno del Licenciado don Cleto González Víquez, una parte considerable de vía construida mediante tantos esfuerzos como sacrificios económicos.

El Ingeniero don Luis Matamoros había dirigido, entretanto, la construcción del valioso ramal que partiendo de la estación de Ciruelas, termina en la ciudad de Alajuela, en una longitud de 8 kilómetros y con un gasto de ₡ 232.303.00.

PUNTARENAS COMO PUERTO TERMINAL

Una de las razones principales que tuvo el Gobierno del Licenciado Esquivel para rescindir el contrato con el empresario señor Casement, fue la

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO



Vista del muelle de Puntarenas, tomada desde el vapor Vancouver

falta de resolución, fundada especialmente en cuestiones económicas, para dar cumplimiento al Decreto de 6 de Agosto de 1897, que señalaba como punto terminal del Ferrocarril el proyectado Puerto de Tivives, cuya habilitación completa demandaba una inversión casi igual, cuando no mayor, que la obra en construcción.

Pero la dificultad quedó definitiva y felizmente resuelta por el Decreto de 31 de Marzo de 1904 dictado por el Congreso Constitucional a iniciativa del Licenciado don Tobías Zúñiga Montúfar, Diputado entonces por la Provincia de Puntarenas, que declaraba esta ciudad como terminal del Ferrocarril al Pacífico.

Durante la Administración del Licenciado González Víquez (1906-1910), se celebró el contrato de 4 de Setiembre de 1908 con el empresario norteamericano Mr. Warren H. Knowlton para construir un trecho de la vía entre Cascajal y El Roble. Esta sección pasaba en parte por un corte angosto entre el mar y la Roca de Carballo, un peñón de altura pavorosa que constituía una amenaza constante por el peligro de un desprendimiento de las rocas; pero en el año de 1925, durante la segunda Administración del Licenciado don Ricardo Jiménez, se hizo el desvío de ese trecho, así como el que evitaba el antiguo puente sobre el Río Barranca cuyas crecientes lo arrastraban con frecuencia.

Con las naturales alternativas de progreso y decadencia en obras de esta naturaleza, cuya magnitud supera a veces los recursos del país, el Ferrocarril al Pacífico se inauguró, en toda su longitud, el 23 de Julio de 1910, bajo el Gobierno del Licenciado don Ricardo Jiménez, siendo Administrador General de la Empresa don José Cabezas.

Las locomotoras utilizaban leña como combustible y tanto los pasajeros como su equipaje y la carga general sufrían las consecuencias de verdaderas brasas, a veces de gran tamaño, que se desprendían y eran arrastradas por el viento.

En el año de 1915, siendo Administrador de esta Empresa don Isaac Zúñiga Montúfar, se implantó el sistema de quemar petróleo en vez de leña, con lo cual se obtuvo una considerable economía y se evitaron los inconvenientes de la leña.

ELECTRIFICACION

En Costa Rica existen caídas de agua que en conjunto pueden generar hasta un millón de caballos de fuerza (H. P.) En esa como en muchas otras riquezas, es un país favorecido por la Naturaleza.

El Licenciado don Ricardo Jiménez, Presidente de la República, inició conversaciones en 1925 con don Max Koberg Bolandi, representante entonces de la respetable empresa alemana conocida en todo el mundo por la A. E. G., especializada tanto como bien acreditada en construcciones eléctricas.

cas y después de repetidas consultas con expertos en la materia, se firmó el contrato de 24 de Julio de 1926 entre el señor Secretario de Fomento don Carlos Volio y el señor Otto Rusche, Apoderado de la A. E. G. de Berlín para electrificar el Ferrocarril al Pacífico entre San José y Puntarenas, así como el ramal de Alajuela, por la suma de \$ 1.800.000 (dólares), debiendo entregar las obras terminadas dentro de los 30 meses después de la fecha del contrato que fue aprobado por el Congreso por Decreto N° 7 de 25 de Setiembre de 1926. El 20 de Agosto del año siguiente, el contrato fue adicionado con la electrificación del ramal de Esparta a Puntarenas, la instalación de un cable telefónico subterráneo y la construcción de la planta general en el lugar llamado Tacares.

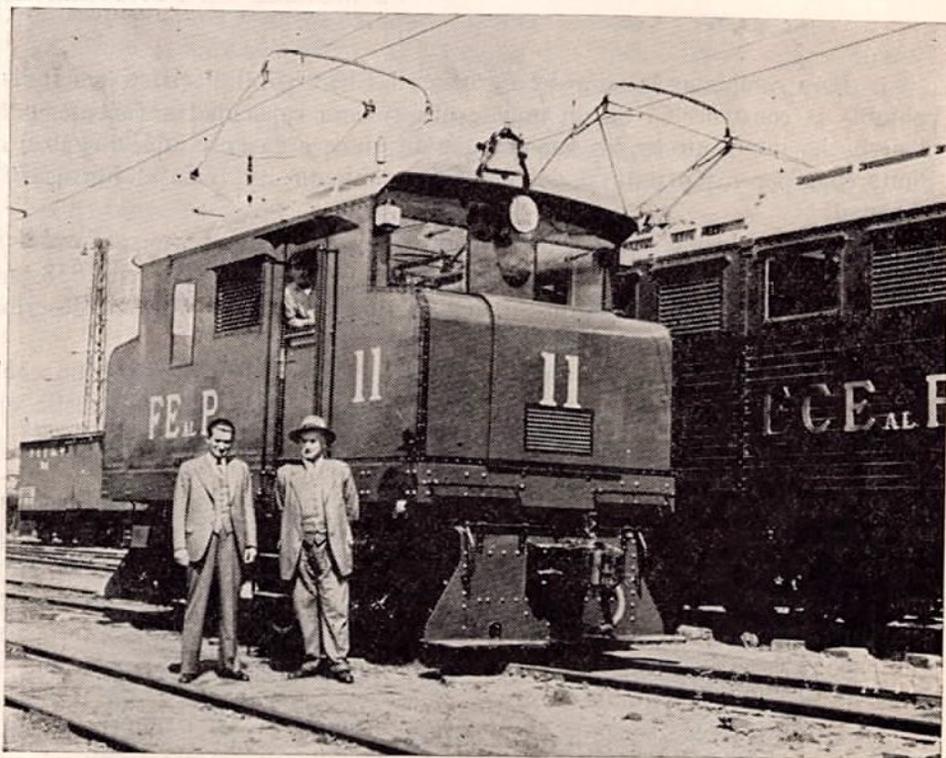
Un ramal de Ferrocarril entre Puntarenas y Barranca, fue la primera línea construída en Costa Rica por el empresario inglés don Ricardo Farrer en 1857.

En una distancia de 9 millas y a una velocidad de dos por hora, corría este llamado Burrocarril en honor a las mulas que lo arrastraban.

Como medio de transporte era inútil y como empresa comercial fue un fracaso para los caballeros ingleses que la iniciaron.

Posteriormente fue objeto de sucesivas reparaciones y hoy presta un magnífico servicio en su corto recorrido.

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO



MAQUINA N° 11

Construída en los talleres del Ferrocarril

Aparecen al pie el Administrador General Sr. Cortés y el Sr. Holkemeyer

El pago de \$ 1.800.000 se hizo con los bonos llamados "Pacific Railway Bonds" que se emitieron en virtud de un contrato entre el señor Secretario de Hacienda, don Tomás Soley Güell y el citado señor Otto Rusche, apoderado de la A. E. G. de Berlín, con fecha 24 de Julio de 1926. Están garantizados con la misma Empresa, pagan intereses del 7½% anual y se amortizan en la proporción necesaria para terminar su cancelación en Enero de 1949.

La planta hidroeléctrica fue instalada en jurisdicción de Tacaes, Cantón de Grecia de la Provincia de Alajuela, en terrenos que el Estado adquirió por compra a sus propietarios los señores Eduardo y José Pinto Fernández, incluyendo los derechos de paso de los acueductos, tendidos de líneas de transmisión y demás obras indispensables.

La electrificación, que constituye una obra modelo de perfección, fue ejecutada dentro del plazo convenido por los Ingenieros Sorjovich y Cabrol, con el valioso concurso de sus colegas Efinger, González Víquez y Fournier.

Recibida oficialmente por los Delegados del Gobierno, Ingenieros José Joaquín Carranza y Carlos Ross, después de 60 días de prueba, la electrificación fue inaugurada el 8 de abril de 1930, fecha en que corrió el primer tren eléctrico a Puntarenas y desde aquella fecha no se ha presentado ninguna interrupción. La A. E. G. de Berlín ha continuado supliendo, desde 1930, el material eléctrico para el Ferrocarril, especialmente locomotoras, por intermedio de sus Agentes los señores F. Reimers & Co., quienes mantienen la mejor armonía entre ambas Empresas.

EL MUELLE DE PUNTARENAS

Para completar la obra del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, era indispensable la construcción de un muelle que tuviera capacidad suficiente para el despacho inmediato de los vapores que en número ya apreciable llegaban a Puntarenas por razón natural del mayor movimiento que tenía el Ferrocarril Nacional.

En las páginas finales de este libro reproduzco la pintoresca crónica escrita por el viajero irlandés Meagher, quien llegó a Costa Rica en 1858 por la vía de Puntarenas. Con soltura difícil de imitar el señor Meagher describe los apuros al desembarcar en aquel Puerto.

El Gobierno de don Jesús Jiménez celebró en abril de 1870 un contrato con el señor Benjamín Keeney para la construcción de un muelle en Puntarenas; pero pocos días después aquel ilustre mandatario fue derrocado por la revolución del General don Tomás Guardia.

Dentro de sus grandes ventajas, las democracias ofrecen con frecuencia buenas demostraciones de una ingratitud tradicional y fue así como en este caso, todos los que querían congraciarse con el General Guardia hicieron coro pidiendo la nulidad del contrato referido, gestión que no tuvo eco en el espíritu comprensivo de aquel ilustre Gobernante que impulsó la obra traspasando poco después los derechos de explotación a don Adolfo Knohr por la suma de \$ 45.000 y durante 20 años.

El contrato de traspaso fue rescindido en 1871 y el Estado pagó una indemnización al señor Knohr. El primitivo muelle en referencia prestó sus servicios hasta el año de 1929 y fue construido con materiales tan resistentes,

que al desarmarlo pudieron aprovecharse para montar el magnífico embarcadero que construyó el Licenciado Cortés Castro, como Secretario de Fomento, en el Río Grande de Tárcoles.

El 3 de Enero de 1927, el Gobierno del Licenciado don Ricardo Jiménez inició la construcción del nuevo Muelle de Puntarenas bajo la inmediata dirección del Ingeniero Sprung, que sucesivamente fue sustituido por los Ingenieros Gregg y Gerrir Goedhart, profesional alemán de extraordinaria competencia, al que correspondió el honor de entregar terminada la gran obra, cuyo costo es mayor de cuatro millones de colones. Su mayor penetración alcanza 330 metros desde el muro de arranque y llega a una profundidad de 18 metros, lo cual permite el atraque de vapores de mayor calado, de los cuales pueden atracar dos a la vez.

Los pilotes o trablesas son de acero fabricados por la casa alemana Dortrund Hoerder Hutterverein, Aktiengesellschaft, de Dormund. Están en doble línea en todo el contorno, formando una muralla de protección muy resistente.

Al muelle atracan ahora unos 500 vapores al año, que dejan como rendimiento neto un promedio anual de ₡ 200.000.

LA ADMINISTRACION DEL FERROCARRIL EN LOS ULTIMOS AÑOS

Es un hecho generalmente sabido y comprobado que el Ferrocarril al Pacífico no dejaba ningún rendimiento antes del año 1928, en que se hizo cargo de su Administración el Licenciado don León Cortés, quien durante tres años trabajó infatigablemente por dejar la empresa en las condiciones de perfecta organización en que hoy se encuentra.

Desde el 8 de Mayo de 1932 desempeña la Administración General del Ferrocarril el Licenciado don Claudio Cortés, cuya hoja de servicios públicos es breve pero está llena de merecimientos adquiridos por su constante dedicación al ejemplar desempeño de sus diversas funciones.

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO



Vista del muelle tomada desde la Aduana

El Licenciado Cortés Castro ha sido Diputado al Congreso Constitucional por la Provincia de Alajuela; Profesor de la Escuela de Farmacia, rama de que procede su título de Licenciado; Director del Colegio Superior de Señoritas, en cuyas funciones puso de manifiesto sus dotes excepcionales para el control de un plantel de enseñanza de mujeres cuya delicadeza natural constituye en cada alumna un problema individual que tiene que ser tratado con todo el tino y la gentileza que demanda su condición femenina; Delegado Plenipotenciario, junto con el Licenciado don Tobías Zúñiga Montúfar a la Octava Conferencia Panamericana reunida en Lima y Ministro Plenipotenciario Extraordinario ante el Gobierno de Chile.

El Licenciado Cortés Castro es hombre modesto, de singular ilustración, funcionario celoso del cumplimiento de sus obligaciones y amigo leal y sincero, de espíritu comprensivo y de noble corazón.

Las siguientes cifras son la mejor expresión del aumento progresivo en el movimiento general de la Empresa desde 1932 hasta 1938, o sea durante la época en que ha estado bajo la Administración de los Licenciados Cortés Castro:

1932	78.133	. . . . .	₡ 1.215.414.85
1933	108.553	. . . . .	1.626.567.23
1933	151.129	. . . . .	1.935.750.16
1935	152.183	. . . . .	1.916.197.85
1936	162.760	. . . . .	2.074.065.80
1937	198.638	. . . . .	2.601.739.56
1938	235.868	. . . . .	3.100.521.89
En 1939,	las entradas	pasan de	5.000.000.00

Cualquiera puede comparar los números anteriores con los que arrojan los informes rendidos por otras Administraciones antes de 1932 y compro-

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO



La moderna y excelente estación en Quebradas

bará que durante las Administraciones de los señores Cortés Castro aumentó en miles de toneladas el transporte de carga y en millones de colones su producto.

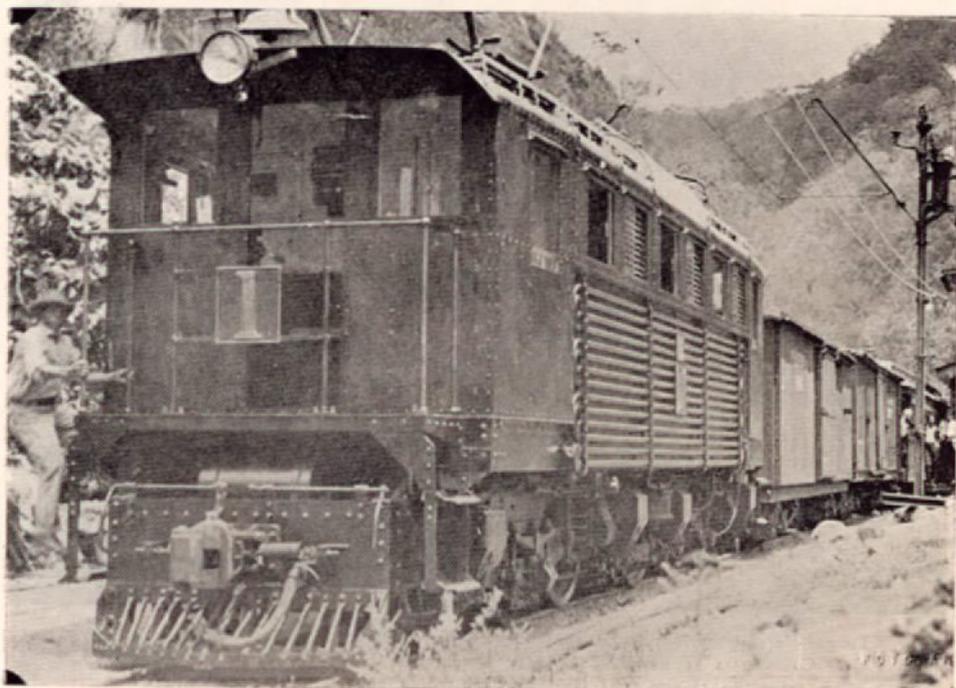
Igual resultado se obtendrá analizando las cifras anteriores a 1932 en cuanto al movimiento de pasajeros desde esa fecha hasta 1938.

Años	Pasajeros	Producto
1932	159.777	₡ 377.606.20
1933	141.908	387.314.00
1934	158.618	434.844.85
1935	174.085	470.447.35
1936	202.623	545.317.20
1937	238.303	627.891.75
1938	255.735	703.565.25

El equipo del Ferrocarril consta de lo siguiente:

	Unidades
Máquinas eléctricas.	10
Carros para pasajeros de 1ª Clase.	21
Carros para pasajeros de 2ª Clase.	10
Carros cajón.	142
Carros planos.	68
Carros para ganado.	24
Carros góndolas.	23

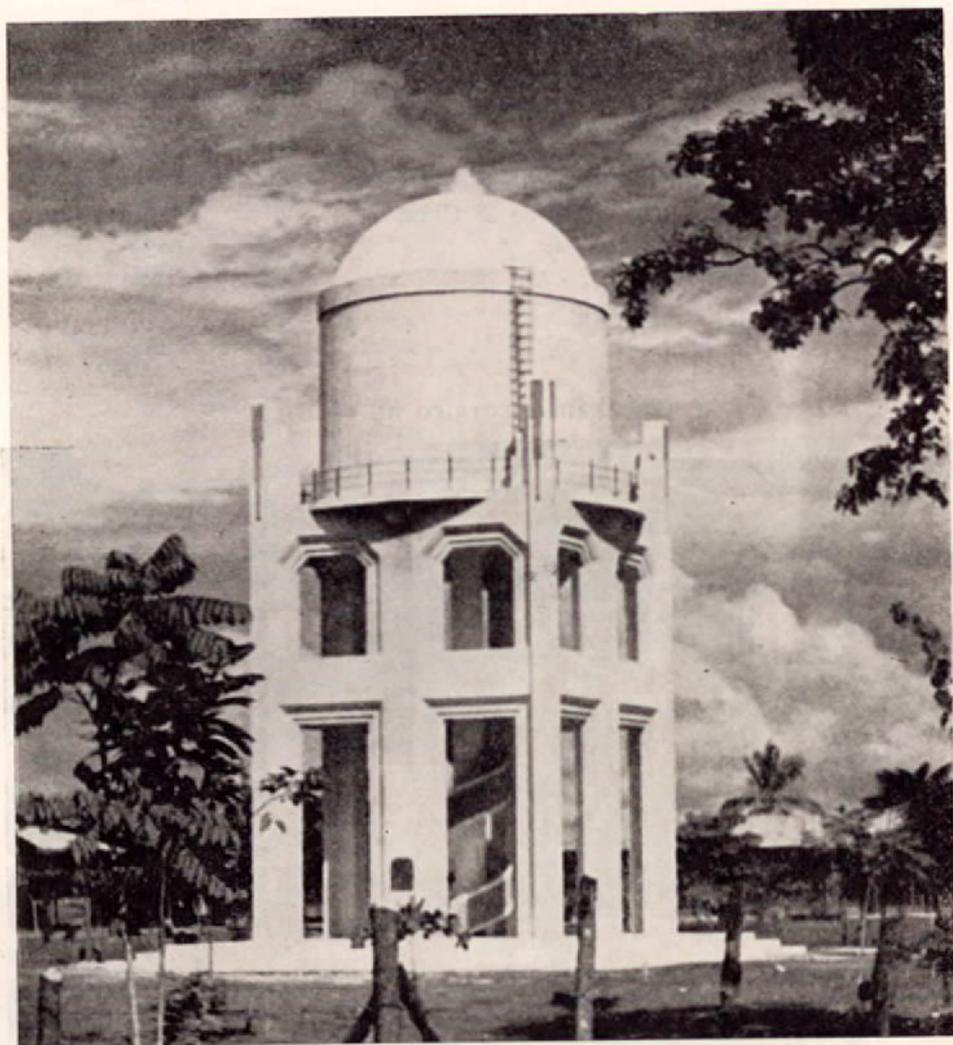
FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO



Locomotora Nº 1 arrastrando un tren eléctrico de 250 toneladas

Para terminar esta reseña del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, es necesario decir que es la empresa nacional mejor administrada y cuyos rendimientos aumentan año tras año, según puede verse por las cifras que siguen y que también permiten comparación con las que muestran los informes anteriores a 1932, relativos a las utilidades brutas del Ferrocarril.

1932	₡ 309.583.93
1933	816.138.52
1934	799.969.19
1935	1.168.168.07
1936	1.367.812.02
1937	1.932.995.19
1938	1.615.310.02



Tanque de distribución de las aguas de cañería de Puntarenas, instalada en la Plaza Cañas para regularizar la presión durante las horas de mayor consumo
 Este magnífico tanque fue diseñado y construido por los Ingenieros don Arturo Tinoco Jiménez y don Rodolfo Zúñiga Quijano.
 Tiene capacidad para 210.00 litros de agua

Los talleres del Ferrocarril cuentan con todas las modernas instalaciones necesarias para la inmediata ejecución de cualquier trabajo por delicado que sea y para hacerlo disponen además de obreros nacionales de extraordinaria competencia que reconstruyen en perfectas condiciones las máquinas eléctricas que sufren algún choque y fabrican con maderas finas del país las más lujosas carrocerías para los coches de pasajeros.

El estado de la vía es prácticamente perfecto y el movimiento constante de trenes, cuya entrada y salida está matemáticamente regulada, comprueba el excelente servicio que en ese aspecto esencial presta el Ferrocarril al Pacífico bajo la Administración del Licenciado Cortés Castro.

FUENTE DE OJO DE AGUA

El balneario de la fuente de Ojo de Agua fué inaugurado el día 8 de diciembre de 1938, siendo Administrador General del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico y del acueducto de Puntarenas, el Licenciado don Claudio Cortés Castro, quien con la más amplia y clara visión lo convirtió en un rincón magnífico de recreo, y uno de los sitios más pintorescos y atractivos para el turismo, tanto nacional como extranjero.

El lugar donde está situado el balneario queda cerca de San Antonio de Belén, y puede llegarse hasta él por medio de dos muy buenas carreteras asfaltadas, una desde Heredia y la otra desde Alajuela.

En este balneario donde hay una enorme y bien cuidada pila de natación, la más grande y cómoda del país, se aprovecha el rebalse de aguas del acueducto de Puntarenas, que en cantidad de más de 200 litros por segundo, renueva constantemente el agua del tanque de natación.

Para completar y hacer más atractivo el balneario en referencia, el señor Administrador General de la Empresa del Ferrocarril, Licenciado Cortés Castro, instaló un alumbrado eléctrico artístico, el que se toma de las

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO



La cómoda y elegante estación de Cascajal.

líneas del Ferrocarril que pasan por San Antonio de Belén, usándose para este caso el correspondiente transformador.

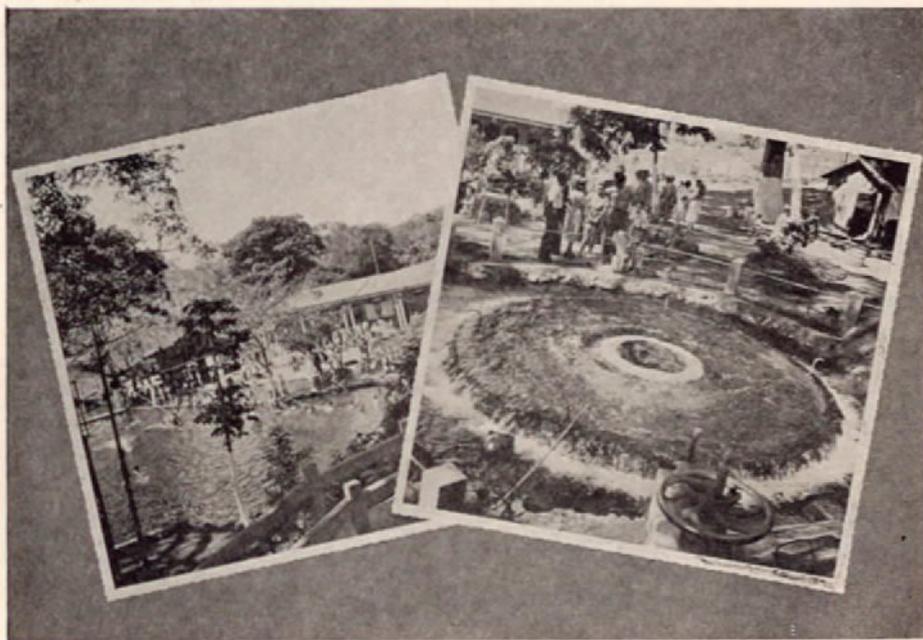
En la actualidad existe también un elegante salón de baile que con la cantina y el restaurant, ofrecen al visitante alegres horas de sano entretenimiento. La cañería de Puntarenas parte de las fuentes de Ojo de Agua y recorre una distancia aproximada de 80 kilómetros llevando al Puerto agua potable de singular pureza. La obra fue construída por el Gobierno del Licenciado don Ricardo Jiménez, siendo Secretario de Fomento el Licenciado don León Cortés y en su ejecución participaron los Ingenieros nacionales don Arturo Tinoco, don Fernando Royo, don Rodolfo Zúñiga Quijano, don Max Efinger, don Gastón Bartorelli y don Edwin Góngora.

CARRETERA INTER-AMERICANA

Otro importante trabajo que tiene a su cuidado la Secretaría de Fomento, es el de la construcción de la Carretera Inter-Americana en la sección que corresponde a Costa Rica, y de la cual hay una gran parte puesta al servicio público.

Los países de Centro América, cuyos recursos económicos son limitados y no están en condiciones de hacer el gasto que la costosa ejecución de estas obras demanda, reciben en parte muy apreciable el concurso del Gobierno de los Estados Unidos, que les proporciona el personal técnico y así mismo la maquinaria moderna y adecuada para ejecutar un trabajo rápido.

FERROCARRIL ELECTRICO AL PACIFICO



Balneario de Ojo de Agua.

y económico, tal como tractores, quebradoras, niveladoras, aplanadoras, etc., así como el cemento para puentes, alcantarillas, muros de retención y demás obras análogas y el asfalto necesario para la capa de desgaste protectora de la carretera.

El Gobierno supe los materiales que el país tiene, tales como piedra, madera y arena y paga además la mano de obra, con exclusión de los sueldos del personal técnico, que directamente depende del Departamento de vías Públicas de Washington.

En todo los países donde se ejecutan estos trabajos de interés continental, forman parte del personal técnico profesionales nacionales. En Costa Rica ocupan posiciones destacadas en la Oficina Central de San José los Ingenieros don Juan Matamoros Loría y don Rodolfo Zúñiga Quijano, cuya competencia ha sido reconocida siempre por el personal de técnicos americanos.

Actualmente se trabaja en la Sección Cartago-San Marcos, que tiene una longitud de 40 kilómetros.

EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE COSTA RICA

Esta es, sin duda, la obra más importante y valiosa construida por el Ministerio de Fomento en la Administración del señor Presidente Cortés.

El Aeropuerto Internacional está situado en el límite Este del Llano de Mata Redonda, conocido también por La Sabana y antiguamente lla-



Frente Este del edificio destinado a la Administración y Aduana del Aeropuerto Internacional de Costa Rica, construido por la Administración del Presidente Cortés, bajo la dirección del ingeniero Luis P. Jiménez Montealegre. La explanada frente al edificio estará lujosamente iluminada mediante una instalación eléctrica subterránea, cuyo costo pasa de ₡ 100,000.00 y tiene además jardines que la rodean y que son campos de recreo para la población.

mado Campo de Marte porque en él tenían lugar las Revistas Militares de nuestro pequeño ejército.

El Llano de Mata Redonda fue donado a los pobres, para mantener en él sus ganados, por el Presbítero español don Manuel Chapuí de Torres, quien también dejó en su testamento a favor de los vecinos de San José, una extensión de tierras que prácticamente cubrían parte de la Capital y llegaban hasta la vecina Villa de Escasú.

El Llano de Mata Redonda se encuentra al Oeste de la Capital, al término del Paseo Colón y es una extensa llanura que cubre una área aproximada de 70 hectáreas cubiertas de pastos naturales.

Durante más de un siglo, el ganado de los pobres y de muchos que no lo eran, se mantenía con el pasto natural de la Sabana, que era, por lo demás, el sitio obligado de paseo así como de expansiones físicas.

Los llamados pobres han reclamado siempre su derecho al uso de la Sabana y últimamente, con motivo del incremento que en el país han tomado las diferentes formas de sport, los interesados, por medio de sus respectivos Clubs, han trazado canchas para cada agrupación y defienden empeñosamente el derecho adquirido para utilizar parte del llano como campo de juego.

El Foot-Ball especialmente, ha adquirido en Costa Rica extraordinario desarrollo y algunos de nuestros jugadores han sido contratados para integrar equipos de gran renombre en el extranjero.

Como consecuencia de esa provechosa afición nacional, se construyó en el límite Sur-Oeste de la Sabana un elegante estadio, con suficiente capacidad para la afluencia de espectadores que tienen los juegos que se verifican todos los domingos entre equipos nacionales y periódicamente entre selecciones internacionales.

Al hacer esta referencia al Estadio Nacional, es de justicia reconocer el esfuerzo realizado por su Administrador don Carlos Luis Jiménez quien obtuvo del señor Presidente Cortés el apoyo económico que empeñosamente solicitaba para construir una amplia y resistente gradería de sol, de cemento armado, que hoy sustituye la antigua gradería de madera.

El señor Jiménez, entusiasta deportista, es también propietario de un magnífico establecimiento comercial importador de todo lo que en el ramo de sport se puede necesitar.

Venciendo, pues, la resistencia que oponían, tanto los llamados pobres, como los deportistas, a la ocupación del Llano de Mata Redonda con fines distintos del mantenimiento del ganado y del desarrollo físico de nuestra juventud, el Señor Presidente Cortés dispuso construir un Aeropuerto Internacional ocupando para ello la Sección Sur-Este de la Sabana, en la extensión necesaria para el caso, convirtiendo además el hermoso llano en un inmenso jardín que hoy constituye uno de los más bellos lugares de recreo

en el país y dejando espacio suficiente para las canchas de los diferentes centros de sport.

La amplia carretera que atravesaba el llano de Este a Oeste, ha sido sustituida por otra de concreto que rodea la Sabana y facilita el tráfico constante entre la capital y las poblaciones inmediatas.

Las obras del Aeropuerto han sido dirigidas por el Ingeniero Luis P. Jiménez Montealegre y constituyen, a juicio de profesionales extranjeros regularmente llamados a inspeccionarlas, un motivo de legítimo orgullo para el Ingeniero Jiménez quien ha puesto a prueba en ellas su singular capacidad.

La pista es de pavimento de concreto, construída de Norte a Sur en una distancia suficiente para que cualquier avión de gran tamaño pueda tomar velocidad para elevarse.

Frente al edificio nacional, destinado a Aduana y demás dependencias oficiales, la pista forma una extensa explanada donde a la vez pueden permanecer varios aviones.

El costo de estas obras, hasta el 31 de diciembre de 1939, ascendía a la suma de ₡ 1.438.000.00 y estando ya al terminar, será oficialmente inaugurado antes del 8 de Mayo de 1940, fecha en que el Licenciado Cortés entregará la Presidencia a su sucesor.

Las empresas de aviación comercial que tienen sus servicios establecidos en Costa Rica, son varias según se detalla a continuación.



Frente Oeste del edificio del Aeropuerto Internacional de Costa Rica, construído por la Administración del Presidente Cortés.

La obra será oficialmente inaugurada antes del 8 de mayo de 1940 y en ella se ha invertido, hasta el 31 de diciembre de 1939, la suma de ₡ 1.438.000.00

Esta poderosa empresa norteamericana cuyas líneas de servicio aéreo cubren prácticamente la mayor parte del mundo, inició sus actividades en Costa Rica en el año de 1929, cuando no existía en las cercanías de la capital ningún terreno adecuado para el aterrizaje de sus aviones, pues el Llano de Mata Redonda, con ser tan extenso, no ofrecía ninguna seguridad debido a la aglomeración de animales y a las irregularidades del terreno, ocasionadas por el tráfico de carretas, lo que hizo necesario prohibirlo y nivelar el Llano, en su sección norte, para el aterrizaje de las empresas nacionales que se fueron estableciendo en el país.

Los aviones de la Panamerican Airways Co. descendían en aquel año en terrenos de la Hacienda "Las Flores", situada en Chomes, pequeña población cercana al Puerto de Puntarenas.

Los pasajeros tenían que hacer el viaje, entre Chomes y Puntarenas, parte en ferrocarril y parte a caballo, esperando, además, el movimiento de las mareas. Entre barro, polvo, arena y agua del mar, los viajeros alegres y conformes, pasaban algunas horas muy tropicales y entretenidas; pero otros, en cambio, nos llenaban seguramente de improperios por querer marchar al ritmo del progreso y sus velocidades, sin contar con todos los elementos que librarán al viajero de semejante peregrinación.

Los "hoteles" en el aeropuerto improvisado, eran modelos de graciosa rusticidad: pequeños cuartos hechos de cajones; y una choza de estilo indígena, con su techo de paja seca, que era la Aduana, formaban la improvisada población. Todo tenía así un aspecto primitivo, encantador para unos e insoprotable para otros.

En el mes de Marzo de 1930, se inauguró el servicio postal internacio-



Uno de los potentes trimotores Douglas del servicio internacional de la Panamerican Airways Co., se detiene en el aeropuerto de Santa Ana.

nal aéreo y la Panamerican estableció el tráfico entre la capital y Puntarenas mediante un pequeño avión marca Stearman que sólo transportaba la correspondencia haciendo en Chomes la conexión con los trimotores Ford, que utilizaba entonces aquella empresa.

En 1932, la Panamerican puso en servicio entre San José y Puntarenas un avión Fearchild para 6 pasajeros y correo y ese tráfico que hacía más cómoda la situación de los viajeros, se mantuvo sin interrupción hasta fines del mismo año, en que quedó acondicionado el aeropuerto de Santa Ana, en terreno de la Hacienda "Lindora", propiedad de los señores Niehaus & Co., acaudalados empresarios productores de azúcar y otros artículos.

El aeropuerto de Santa Ana ha venido prestando desde aquella fecha magníficos servicios locales e internacionales.

En la actualidad, la Panamerican Airways Co., mantiene en Costa Rica un servicio regular de pasajeros, correspondencia y encomiendas por medio de sus potentes trimotores Douglas, que representan en la aviación comercial el aumento de un 40% de velocidad sobre los aviones anteriormente empleados.

La eficiencia y seguridad en el transporte por medio de las líneas aéreas de esta empresa, está lujosamente comprobada en todas partes del mundo donde tiene establecidos sus servicios, y sus pilotos así como el personal general del tráfico internacional disfruta de toda la confianza de los pasajeros, por su comprobada habilidad.

La Panamerican transporta al año en Costa Rica un promedio de . . . 2.800 pasajeros y 3.800 kilogramos de correspondencia, además de una cantidad considerable de encomiendas.

Sus oficinas en San José están situadas exactamente en la esquina opuesta al edificio de Correos y Telégrafos y como Agente General en Costa Rica actúa don Gilberto Saborío González, un gentil caballero costarricense de gran porvenir por la rectitud y competencia con que desempeña sus funciones.

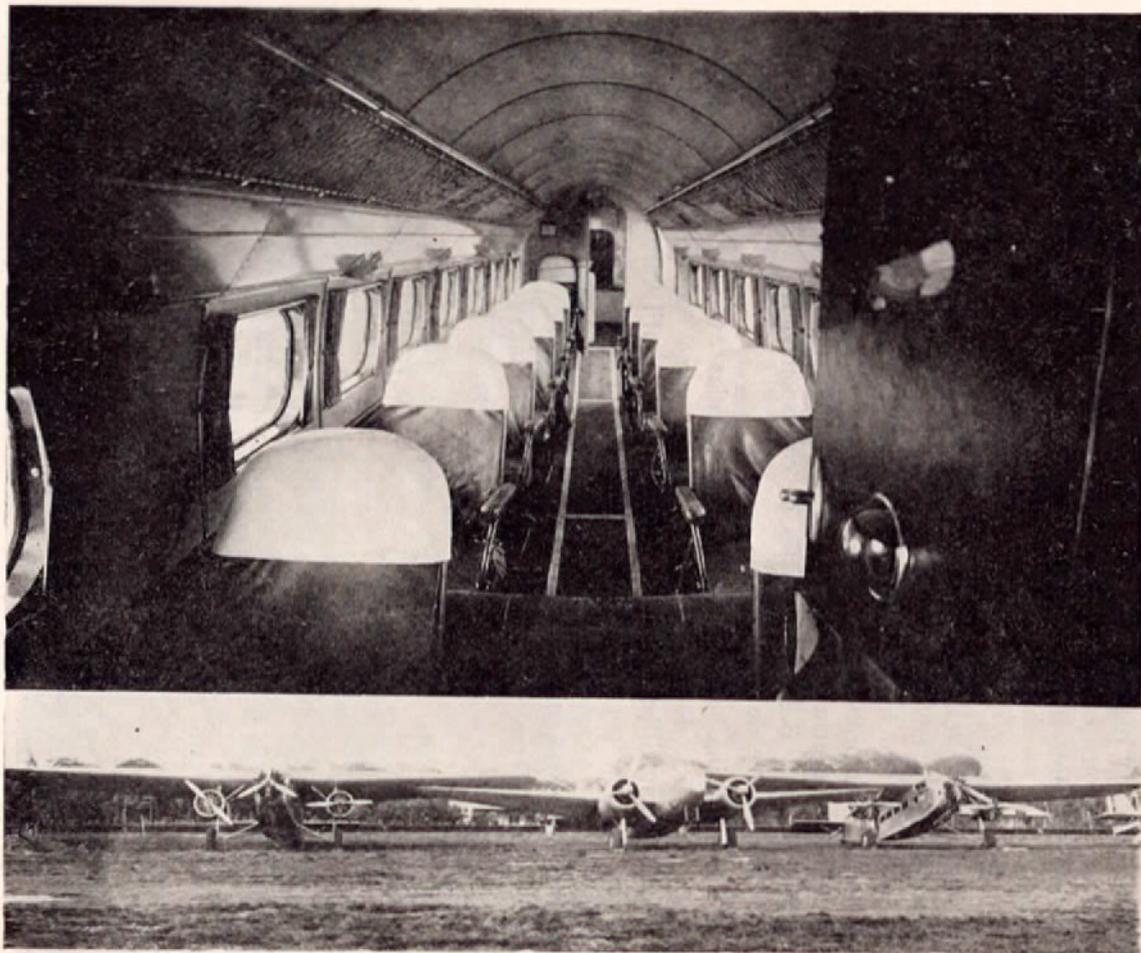
Como personal adicional, la Panamerican tiene aquí 15 empleados que atienden las diferentes secciones de Administración y tráfico.

LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES AEREOS

Conforme lo he dejado expuesto en capítulos anteriores, Costa Rica debe gran parte de su progreso al elemento extranjero que por sus grados de más elevada cultura y asimismo por los medios económicos de que generalmente ha dispuesto, está en mejor capacidad que los nacionales para establecer empresas que en su iniciación no han ofrecido ninguna perspectiva halagadora.

La Empresa Nacional de Transportes Aéreos, conocida por la ENTA, nos ofrece un buen ejemplo si analizamos su desarrollo progresivo desde 1932 hasta nuestros días.

El 29 de Agosto de 1932 fue aprobado por el Congreso Constitucio-



Aspecto interior del avión *Lockheed* que la ENTA destinará al servicio de pasajeros en las líneas del Pacífico, con una capacidad para 16 personas. Este es el último modelo de aviones, inmejorables por su confort, rapidez y eficiencia.

Abajo: varios de los aviones trimotores de la ENTA, junto al nuevo *Lockheed*.

nal el contrato celebrado entre la Dirección General de Comunicaciones de Costa Rica y el ciudadano norteamericano Mr. William M. Schoenfeld para el establecimiento del servicio de transporte de pasajeros, carga, correspondencia, impresos y encomiendas generales. El itinerario quedó establecido así: dos veces por semana, en viaje o recorrido, de ida y vuelta, entre San José, Puntarenas, Nicoya, Santa Cruz, Tempisque, Liberia, Cañas, Tilarán y Las Juntas; una vez por semana, en viaje o recorrido, de ida y vuelta, entre San José, San Isidro de El General, Buenos Aires de Osa, El Pozo (Puerto Cortés) y Puerto Jiménez; y una vez por semana entre San José, San Ramón y Villa Quesada.

El Gobierno, para impulsar la aviación comercial en el país, otorgó una subvención mensual, durante cinco años, de ₡ 6.500.00 como compensación del transporte de 100 kilogramos de correspondencia diarios y de ₡ 7.00 por cada 500 gramos adicionales.

La empresa así establecida, inició sus servicios con un Avión Fleet y otro Folker, de 5 pasajeros. Tenía a su servicio un piloto, un mecánico y dos ayudantes.

Varios vuelos hicieron estos aviones transportando únicamente la correspondencia, porque nadie se atrevía entonces a utilizarlos y no fue sino después de muchos días de prueba, cuando ya el público fue adquiriendo confianza en la seguridad de los aparatos y en la pericia del piloto, que don Eusebio Arrieta, acaudalado agricultor de Santa Cruz de Guanacaste y Diputado por aquella Provincia, hizo el primer viaje desde aquella Villa hasta esta Capital. Al señor Arrieta le corresponde, pues, el honor de haber inaugurado el servicio de pasajeros por la vía aérea en Costa Rica. Hace pocos días don Eusebio celebró su viaje número cien sin haber sufrido nunca el más leve percance.

Poco movimiento tuvo sin embargo la ENTA en sus dos primeros años; pero ya en 1934 adquirió el primer trimotor que inició el servicio regular a San Isidro de El General, que entonces contaba apenas con unas 200 familias residentes.

El nombre de El General se aplica indistintamente a la región que comprende la cuenca colectora del Río Grande de Térraba, al curso superior del mismo Río desde su formación por los cauces de los ríos Buena Vista y Chirripó y al caserío diseminado en el extremo Noreste de las llanuras que bajo varios nombres se extienden desde el pie del Cerro de Buena Vista hasta los confines de Chiriquí, en la República de Panamá.

Estas regiones de El General son de una fertilidad extraordinaria y ofrecen el mejor campo que Costa Rica puede tener para fines de colonización. Holgadamente puede dar acomodo a un millón de hombres, según informaciones dignas de crédito. Y sin embargo, durante muchos siglos ha permanecido como tierra inculta, inhabitada en su mayor extensión, cubierta a veces de pastos naturales y a veces de montaña virgen.

La iniciación de los servicios de transporte aéreo a la pequeña población de San Isidro de El General, tuvo la singular virtud de despertar entre multitud de agricultores el deseo de cultivar esas tierras ya que era fácil el transporte de sus productos a los centros del país.

A la ENTA se debe ahora que las doscientas familias pobladoras de

aquellas inmensas regiones, de riqueza inagotable, hayan aumentado hasta completar aproximadamente unos 12.000 habitantes, que están dedicados al cultivo de la tierra.

Los aviones de la ENTA transportan a San José, miles de libras de tabaco de primera calidad, café que alcanza un magnífico precio, manteca de cerdo, frijoles, etc., artículos todos que tienen inmediata y buena colocación.

Otras regiones singularmente favorecidas con los servicios que estableció la ENTA, son las que se encuentran en las llanuras de Térraba y Boruca, especialmente en las inmediaciones del Río Grande, Puerto Cortés y Puerto Jiménez, por ejemplo, demandaban antes un penoso y largo viaje por mar y en la actualidad cualquier pasajero se traslada a esos lugares en una hora y media de vuelo, con toda la seguridad posible de obtener empleando trimotores de moderna construcción.

Las riquísimas zonas bananeras, cuyo desarrollo analizo en capítulo separado, deben buena parte de su envidiable condición económica actual a las facilidades de transporte aéreo que inició la ENTA desde el año de 1934, no sin grandes dificultades en cuanto al aterrizaje, por ejemplo, que era necesario hacer en las playas, aprovechando las mareas, porque no se contaba con ningún campo que ofreciera comodidades a los viajeros.

La modesta empresa fundada por Mr. Schoenfeld en 1932, con dos aviones para 5 pasajeros, se encuentra hoy en envidiables condiciones de prosperidad, según puede comprobarse por los datos que siguen:

10 aviones, de los cuales 5 son trimotores Ford, de 16 pasajeros.

6 pilotos norteamericanos que conocen perfectamente las rutas y los campos de aterrizaje.

1 piloto nacional, Guillermo Núñez, que está calificado como uno de los más hábiles que prestan servicio en el país y que tiene en su abono el gran esfuerzo que representa haber llegado al lugar preferente que hoy ocupa, por obra exclusiva de su empeño personal. El piloto Núñez aprendió en Costa Rica con los pilotos de la ENTA, que encontraron en él un hombre decidido, inteligente y de gran habilidad para ejercer ese delicado trabajo de llevar a su cuidado la vida de muchos hombres.

35 mecánicos y ayudantes y un taller que presta muy eficientes servicios.

De los contados vuelos semanales con que la ENTA inició sus servicios ha pasado hoy a cifras altas que se resumen así:

75.000 kilómetros de recorrido mensual.

4258 pasajeros transportados en sólo el mes de Enero 1940.

740.000 libras de carga, encomiendas y equipajes.

4143 libras de correo en el mismo mes de Enero. Este servicio diario permite a los lectores de cualquier lugar apartado en Guanacaste o en el Sur, tener información detallada de los sucesos mundiales pocos minutos después de que los diarios circulan en la Capital.

La ENTA realiza unos doce vuelos diarios, por regla general, a casi todas las regiones del país y a veces muchos más, cuando las circunstancias lo demandan.

Los aviones están equipados para el traslado de enfermos graves o heridos que necesitan atención inmediata y en esa forma la ENTA ha sal-

vado ya muchas vidas, especialmente entre los trabajadores de las zonas bananeras.

El progreso de la "ENTA" actualmente sobrepasa cualquier idea. El movimiento en las oficinas, que anteriormente demandaba un escaso personal, requiere hoy no menos de 23 personas que, desempeñan importantes posiciones en los distintos departamentos; en los hangares trabajan cerca de 65 hombres entre mecánicos, ayudantes, radio-operadores, choferes y otros auxiliares, sin incluir en ellos a los pilotos y expertos que se encuentran al frente de los servicios de tráfico etc. etc. Con la construcción de los nuevos hangares, e instalación de modernos talleres, cuyo costo total pasará de ₡ 600.000.00, el número de mecánicos y operarios se aumentará a 250 y su trabajo tendrá una mayor importancia porque, según lo han anunciado los personeros de esa compañía, se procederá a la construcción de aviones destinados a la carga.

Como es natural, la población de Costa Rica aumenta año con año y en la misma proporción tendrá que aumentar el tráfico aéreo hacia nuevas zonas de cultivo, que antes permanecían abandonadas por falta de medios de comunicación y sobre todo por carencia de medios para el transporte fácil y rápido de los productos de la tierra.

A la ENTA, pues, corresponden los honores de haber inaugurado en 1932 el servicio local de transporte aéreo y los libros llevados por la empresa registraban hasta hace pocos días la cifra considerable de 294.000 pasajeros, es decir, más de la mitad de la población de Costa Rica, que han sido transportados por esa vía y quienes han disfrutado de la eficiencia de este moderno medio de comunicación.

LA TACA

Esta empresa de Transportes Aéreos Centro Americanos ha iniciado sus actividades comerciales en Costa Rica el día 20 de Octubre de 1939, y de modo directo atiende únicamente el servicio internacional Centro Americano, prolongando sus líneas hasta Belice y Panamá.

No obstante la hermandad de raza, idioma, historia y demás detalles que han mantenido la unión espiritual de los países de Centro América, sus sistemas de comunicación han sido siempre de una deficiencia lamentable. Los servicios marítimos nunca han sido lo bastante eficientes para mantener aquellos sistemas en condiciones que faciliten el inmediato contacto entre los Gobiernos y los pueblos centroamericanos; pero esa circunstancia tiende a desaparecer mediante la implantación de comunicaciones inmediatas, regulares y directas, por medio del servicio internacional ya establecido por la Taca entre los países citados.

La TACA mantiene una oficina central en cada una de las ciudades Capitales de Centro América y asimismo, en virtud de arreglos especiales con empresas de transporte aéreo local, está en condiciones de proporcionar un servicio de inmediata conexión entre dichas Capitales y cualquier centro agrícola, industrial o comercial del interior.



MR. LOWEL YEREX

Fundador y Presidente de la TACA, a cuyo esfuerzo se debe el desarrollo de dicha compañía.

Es decir, un viajero que salga de la ciudad de San Salvador, por ejemplo, con rumbo a la zona Bananera del Pacífico, hace su viaje entre ambas capitales en un avión de la TACA y transborda en San José a otro avión de la ENTA, que a su vez lo transporta en pocos minutos a la zona de su destino.

Antes del establecimiento de estos servicios, el mismo viaje tardaba tanto tiempo, que en realidad nadie pensaba siquiera en realizarlo.

El progreso universal en materia de aviación ha alcanzado en los últimos años muy altos grados de seguridad en los aparatos destinados al tráfico comercial. Todas las fábricas se esmeran en la construcción de aparatos que ofrezcan tantas comodidades como velocidad y seguridad en sus vuelos; pero está fuera de duda que los aviones Lockheed 14, que utiliza la TACA en su servicio internacional, son los que en la actualidad alcanzan en el transporte aéreo comercial el prestigio más firme.

Estos aviones Lockheed 14 tienen capacidad para 14 pasajeros y espacio suficiente, además, para el transporte de equipajes, bultos de exceso y servicios especiales de carga. Es decir, se viaja con tanta comodidad como si se tratara de pequeñas embarcaciones marítimas.

Hace muy pocos años nos asombrábamos de ver un avión que pudiera transportar tres pasajeros; luego nuestro asombro fue creciendo a medida que aumentaba su capacidad y ahora, por la fuerza de la costumbre, nos parece muy natural que estos pájaros de metal puedan llevar más de una docena de pasajeros, sin que sus vidas corran peligros mayores que los de cualquier

peatón que, confiado en la señal de un agente de tráfico, se aventure a cruzar alguna de las esquinas de mayor movimiento.

Todos los aviones Lockheed de la TACA están doblemente equipados con aparatos de radio-telégrafo y radio-teléfono y van al cuidado de un piloto y co-piloto expertos en el manejo de ambos aparatos. En esa forma de extremada precaución, son muy remotos los riesgos de un accidente de trágicas consecuencias, pues los aviones en vuelo están en constante comunicación con 29 estaciones radio-telegráficas instaladas en lugares estratégicos dentro de las rutas internacionales centroamericanas, así como en las Capitales y en las respectivas costas de los países de itinerario.

Los radio-teléfonos sirven especialmente para establecer inmediatas conexiones durante el vuelo con las estaciones centrales, los aviones intermedios y los campos de aterrizaje, teniendo en esa forma la ventaja incalculable de recibir constante información acerca de las condiciones atmosféricas y otros detalles indispensables para garantizar ampliamente la seguridad de los pasajeros en esta línea. Hasta donde llegan mis informes, ninguna otra línea de navegación aérea ofrece la misma ventaja.

Los itinerarios de la TACA son fijos, desde las ciudades capitales de Centro América hasta los puntos que cubren 205 aeropuertos situados en el interior de las cinco Repúblicas, en Belice y Panamá, y de los cuales 110 pertenecen a la empresa.

Los aviadores que emplea la TACA en su servicio internacional son norteamericanos, debidamente entrenados, con licencia otorgada por autoridades de los Estados Unidos, y que han volado durante más de 6000 horas, con un recorrido mínimo de 3 años sobre las rutas centroamericanas de esta Empresa.

Estos pilotos y co-pilotos conocen perfectamente bien todos los ríos, valles, cerros y montañas del interior, así como las costas dentro de las rutas que cruzan diariamente, y en esas especiales condiciones, están lujosamente capacitados para guiar sus aparatos con absoluto acierto hacia campos de aterrizajes de emergencia, cuando a ello se ven obligados. Desde luego, en sus largos años de servicio, conocen igualmente los 205 campos que la empresa tiene a su disposición en todo el trayecto de sus líneas internacionales.

Es bien conocido por todos el rigor con que el Gobierno de los Estados Unidos controla la seguridad que están obligadas a ofrecer al público las empresas norteamericanas de servicio aéreo comercial; y en cuanto a ese extremo, sólo habría que decir que la TACA dispone del mejor y más completo taller mecánico de aviación que existe entre los Estados Unidos y Panamá. A este taller, que se encuentra en Tegucigalpa, han sido enviados por la TACA algunos hábiles mecánicos costarricenses con objeto de que perfeccionen sus conocimientos y varios han regresado ya a prestar sus servicios en la estación central que la empresa tiene instalada en esta Capital.

Para dar una idea del movimiento que la TACA tiene, consigno los siguientes detalles:

- 5 Aviones marca Lockheed 14.
- 43 aviones Trimotores Ford y Monomotor.
- 26 pilotos norteamericanos.
- 15 mecánicos con licencia norteamericana.

200 mecánicos Centroamericanos.

118 agencias generales.

29 Estaciones de radio y los mejores talleres mecánicos de Centro América para servicios de aviación.

La misma empresa atiende:

115 aeropuertos de itinerario.

90 aeropuertos por convenio, es decir, en total 205 aeropuertos situados en Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Belice y Panamá.

Sin calcular el tráfico de Costa Rica, que hasta el 20 de Octubre de 1939 no se inauguró, la TACA ha tenido el siguiente movimiento anual:

65.000 pasajeros.

22.000.000 libras de carga general.

2.340.000 libras de equipaje.

354.000 libras de correo.

Los aviones de la TACA han volado en un año 21.000 horas y han recorrido 3.231.360 kilómetros.

Desde luego, al entrar Costa Rica en el tráfico internacional que cubre esta empresa, el volumen general de sus actividades aumentará considerablemente, ya que el desarrollo agrícola de regiones antes casi despobladas, por falta de medios de comunicación, traerá consigo la intensificación de los negocios y el auge de estas empresas de transporte aéreo, que salvan las distancias a una velocidad nunca soñada por nuestros primeros pobladores, que tardaban meses y meses en llevar un pequeño bulto de carga de San José a Panamá o a Nicaragua, únicos mercados para su comercio incipiente.

Por la seguridad de que el tráfico ha de aumentar y del mismo modo



Un Lockheed 14, modelo de los potentes trimotores para 14 pasajeros que emplea la TACA en su servicio internacional.



El servicio internacional de la TACA ha tenido una amplia acogida. La presente composición fotográfica así lo demuestra. Durante los últimos meses el número de pasajeros alcanza a varios centenares, entre los cuales figuran distinguidas personalidades; entre ellas, el

Lic. don Carlos Ma. Jiménez y un estimable grupo de señoras y señoritas que visitaron Nicaragua; varios altos militares costarricenses que estuvieron en Honduras y Nicaragua; don Modesto Martínez y su distinguida señora esposa acompañados del Presidente de la TACA y de otras personas; el Ministro de Nicaragua, don Luis Mena Solórzano; todas las embajadas deportivas que han visitado El Salvador iniciadas con el team "Mickey Mouse" de San Ramón, al que siguieron la primera división de la Liga Deportiva Alajuelense; y finalmente los jugadores de basket-ball de la Gimnástica Española, que acaba de regresar.

han de ser menores los gastos que ocasione, consigno a continuación el itinerario de la TACA y sus precios por pasaje:

Partiendo de San José, hacia el Norte, servicio los martes, jueves y sábados; hacia el Sur, los lunes, miércoles y viernes.

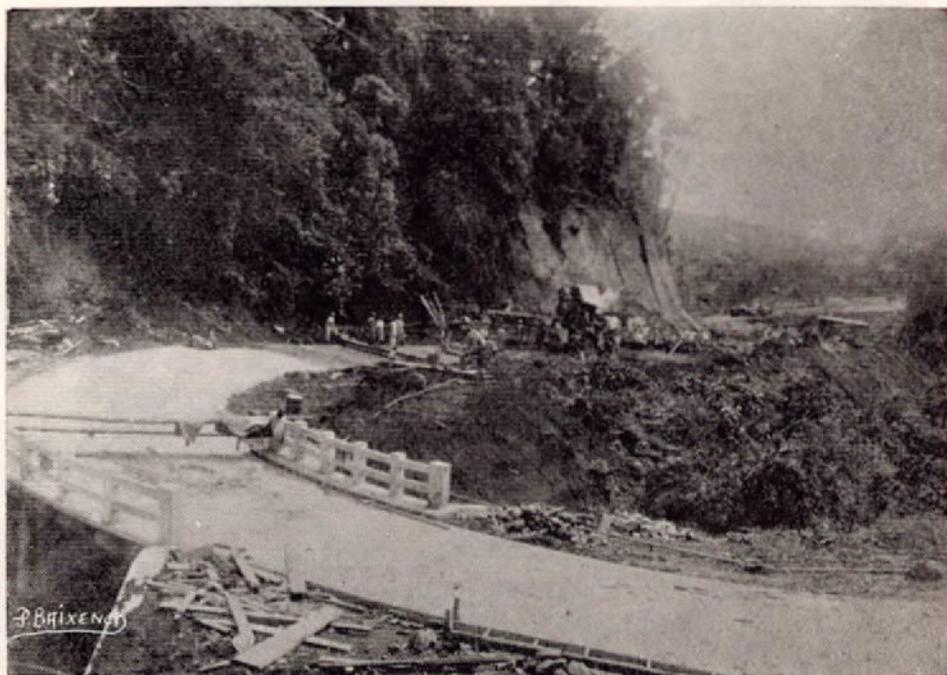
El precio de los pasajes es el siguiente: de San José a Managua: .. \$ 18.00; a Tegucigalpa, \$ 28.00; y a San Salvador, \$ 39.00.

Las oficinas de la "TACA" en Costa Rica se encuentran a cargo de

la "ENTA", cuyo personal presta inmediata y eficiente atención a todo asunto relacionado con estos nuevos servicios internacionales que, desde el primer momento, han merecido del público la más amplia acogida, por la rapidez, y confort que se resumen en una palabra: eficiencia.

Desde la fecha que anteriormente mencionamos, en que se inició la línea internacional desde San José hacia el norte, el número de pasajeros transportados pasa ya de varios miles y entre ellos pueden señalarse, en primer término, la casi totalidad de los representantes diplomáticos de las demás naciones centroamericanas, elementos de los distintos Gobiernos, diputados, militares, embajadas deportivas, periodistas, comerciantes, profesionales, estudiantes y hasta niños cuyos padres no han tenido el menor temor de hacerlos viajar por esta vía.

No quiero terminar la presente breve reseña, sin antes hacer llegar a la persona de Mr. Lowell Yerex, fundador y Presidente de la "TACA", mis palabras de estímulo y admiración por esta empresa, LA PRIMERA EN CENTRO AMERICA que ha logrado el desarrollo de la aviación en forma nunca imaginada y que, ha contribuido al acercamiento político, económico y cultural de los pueblos hermanos que hoy más que nunca viven una verdadera fraternidad. También van mis felicitaciones para los muchos centenares de empleados que diariamente contribuyen al éxito de la "TACA".



Una sección de la carretera al volcán Poás, construida por la Empresa "El Ingenio", del ingeniero don Francisco Jiménez Ortiz.