nadado al Ministro don Joaquín Mosquera junto al árbol famoso de Pativilca—, y su grito épico en la llanura de Bombón, el 6 de Agosto de 1824: "¡Vivan los Húsares del Perú!"

Muchos otros son, por lo demás, los recuerdos de su figura radiosa y de su paso por nuestro suelo. Fué consumado guerrero aquí; fué legislador aquí, fué diplomático e internacionalista aquí; nos dejó encendidas y hermosísimas proclamas y arengas, maravillas en sus grandes discursos, y ... Por haber arrancado la victoria para las armas independientes y dádonos así la ansiada libertad, de día, a la luz del sol, y en la serenidad de las noches tachonadas de estrellas, evocamos su nombre y bendecimos su memoria.

Miraflores, 1944.

Remembranzas para la historia de C. R.

Por Lilly de Jongh Osborne

¿Quién mejor ciudadano que aquél que dedica los mejores años de su vida en provecho del país en donde vive, y del cual ha hecho su segunda patria?

¿Quién mejor ciudadano que el que ha hecho lo posible para contribuir al desarrollo del país a donde llegó joven y desarrolló la plenitud de sus facultades mentales?

¿Quién merece mejor que nadie estar incluído en la lista de personas conspicuas en la historia de un país? sino aquél que convivió con los habitantes en santa paz y luchando durante los años de su larga vida para aportar a aquel país los beneficios de lo más útil, de lo más nuevo que las ciencias hayan descubierto en beneficio de la humanidad?

¿Quién merece mencionarse para que lo conozcan, sino aquel que sin considerar el pago o la remuneración grande o pequeña, dedicó sus esfuerzos en provecho de su segunda patria? y amó a Costa Rica que le ofrendó bienestar y amistades imperecederas durante sus largos años de vida, como don Juan J. de Jongh?

Nació John J. de Jongh en la ciudad de Amsterdam, Holanda, en Keyserstacht, cerca de Wesper Straat, el 17 de octubre de 1847. Sus padres fueron J. N. de Jongh y Henriette van Cooverden, ciudadanos de Holanda, quienes procrearon diez hijos, de los cuales el sexto era John. Pasó su juventud en Rotterdam, y como todo jóven de esa época, se dedicó a los estudios más que a las diversiones.

Al trasladarse la familia a Inglaterra, John se quedó en Holanda para seguir sus estudios, los cuales finalizó en la Universidad de Groeningen en 1861. En dicha ciudad se fijó en él un individuo que tenía contratos para construc-

ciones de edificios públicos, y con él se empleó John para hacer su práctica de ingeniería. Dicho sea de paso que en ese tiempo el joven estudiante de una profesión no sólo lo hacía teóricamente, sino que tenía que someterse a prácticas en todos los ramos relacionados con su profesión: la albañilería, carpintería, ladrillería, hidráulica, etc. Pasó con honores especiales previo el título de ingeniero en 1867, y consiguientes estudios relacionados con dicha profesión. Trabajó por algún tiempo en el interesante trabajo de la construcción del muro de sostenimiento para la ciudad de Amsterdam, y en los trabajos de construcción de los famosos diques del Zuider Zee y del canal del Mar del Norte a la ciudad de Amsterdam. En estos últimos trabajos se emplearon por primera vez en la historia de las construcciones de concreto, grandes bloques de concreto para la entrada de los barcos del Mar del Norte al canal. Como no se había descubierto el concreto armado, dichos bloques se reforzaban en enormes moldes giratorios. En Amsterdam, también pasó su examen de Inspector Hidráulico en 1868 para ir a las Indias Orientales a donde pensó trasladarse. Mientras tanto el gobierno holandés lo envió a Alemania, para que informase sobre unas minas de pizarra en dicho país.

No satisfecho solamente con su profesión de ingeniería quiso aprovechar la arquitectura para completar sus conocimientos. Se trasladó a Inglaterra e hizo extensos estudios y al graduarse pasó a trabajar con los constructores al anexo del Museo de Kensington en Londres. Listo para salir a las Indias Orientales, se encontró con el señor Henry Meiggs—el famoso contratista del ferrocarril del Perú—quien había sido invitado por el gobierno de Costa Rica para hacer el trazo preliminar y el informe para la construcción de un ferrocarril al Atlántico desde la capital San José, más un ramal a Heredia y Alajuela.

El señor Meiggs, después de varias conversaciones con de Jongh, lo contrató para su proyectado ferrocarril. Acto seguido el señor Meiggs, acompañado del ingeniero austriaco de renombre, el señor Weiribelly, se trasladó a Costa Rica para hacer el informe arriba mencionado.

El señor Meiggs por sus muchas ocupaciones en el Perú, no pudo seguir con este proyecto en Costa Rica, y transfirió el contrato a su sobrino, Henry Meiggs Keith. El presupuesto para el ferrocarril se calculó en $ 8,500.000 más $ 250,000 si la obra se concluía hasta Alajuela en el tiempo indicado de dos años y medio. En el contrato se especificó que el ferrocarril debería comenzar a construirse por el lado de San José. El Gobierno de Costa Rica para confrontar los gastos de la construcción, hizo los siguientes empréstitos: el primero de £ 1,000,000 con la casa Bischoffsheim & Goldschmidt de Londres el 8 de mayo de 1871. Al 6 % a £ 72 % con un fondo de amortización de 2 % anual, y del cual la primera emisión se hizo por £ 500,000. Este primer empréstito se garantizó con la propiedad y los ingresos de la República, y la hipoteca de las rentas de la aduana. Este dinero se iba a emplear para la construcción de caminos, muelles y otras obras de utilidad pública, y para amortizar una pequeña suma de £ 20.000 que se adeudaba al Perú por armamento. La segunda emisión fué en el mismo año por £ 500,000 a £ 74 %. El segundo empréstito se

hizo con la casa bancaria de Knowles & Foster de Londres el 2 de mayo de 1872 por la suma de £ 2,400,000 al 7 % anual—£ 82 con un fondo de amortización acumulativo al 1 % anual—. Este empréstito se garantizó con la hipoteca sobre licores y café y el monopolio del tabaco. Este empréstito se hizo con el propósito de continuar los trabajos empezados con el dinero del primer empréstito, y para completar el ferrocarril.

El primer pago que se hizo al señor Meiggs a cuenta del contrato del ferrocarril, fué por la suma de £ 170,000. Con este giro el señor Keith se fué a Europa para contratar el personal y los materiales necesarios, dejando como Gerente General de todos los trabajos al señor Guillermo Nanne (un alemán que residió muchos años en Costa Rica, en donde contrajo matrimonio con una señorita Escalante. Se trasladó a Guatemala, en donde su hijo don Roberto Nanne ha desempeñado el Consulado de Costa Rica durante muchos años).

Henry Keith pasó a su hemano Minor C. Keith el contrato. Desde un principio empezó la amistad entre los dos jóvenes Keith y de Jongh, de la misma edad. y con inclinaciones semejantes. La estrecha amistad perduró durante la vida de ambos. En 1870, el año en que de Jongh y Keith soñaron con ir al ultramar, el nombre de Costa Rica era aún desconocido en Europa, y entre los papeles del primero, hay uno en que cándidamente expone la dificultad que tuvo para averiguar en dónde estaba el mencionado país, y el alboroto que causó entre su familia y amistades la sola idea de que se iba a Centro América.

Llegó el momento de partir. Los materiales y de Jongh se embarcaron en el vapor "Henry Meiggs"—antes el "Royal Princess"—y de Liverpool zarparon con dirección a Cuba. Capitaneaba el vapor un tal Capitán Stead. El vapor con reducidísimas comodidades que ni aún con las de tercera clase de hoy día pueden compararse. era por demás incómodo. Llevaba velas para economizar combustible y aumentar la velocidad de poco más o menos seis millas por hora. Tuvieron vientos contrarios cerca de Cuba, y sin tiempo para arriar las velas, éstas se despedazaron y el vapor estuvo a deriva por varios días. De Jongh fué el único ingeniero contratado en Europa, los demás eran americanos que esperaban el vapor en La Habana.

Después de un mes de mil peripecias, llegaron cerca de Limón en febrero de 1871, pero como el Capitán no conocía la cartografía de esta ribera del Atlántico, el vapor estuvo navegando al azar por 24 horas. Unos habitantes en la punta de tierra firme arriaron un barril a guisa de tea encendida en lo más alto de un gran limonar, y así guiado, el vapor se internó por los arrecifes hasta cerca de la ribera. Un vapor de esta categoría, nunca se había visto en estas regiones, y el Oficial del puerto, don Balvanero Vargas llegó apresuradamente en una piragua para recibirlo. Como nadie entendía el Castellano a bordo del vapor, este oficial se mostró poco educado y muy altanero, y por poco fracasa al querer desembarcar del lado en donde no había escalera. Presentaba el Comandante una apariencia algo ridícula con el uniforme portando la ancha franja dorada de la cintura para adelante sobre las rodillas, en lugar de por un lado.

Al día siguiente desembarcaron los ingenieros en el muelle que consistía sólo en varias tablas de madera como de 25 pies de largo. El pueblo consistía en un edificio en vías de construcción para alojamiento del personal del ferrocarril, pero como apenas estaba empezado, se había construído una enramada por el lado de la playa, en donde hoy día está el edificio municipal; además había unos pocos ranchos pajizos y nada más; en la punta de tierra, el famoso limonar que le dió el nombre al puerto. No se había alistado nada, absolutamente nada, para recibir a los ingenieros, a los cuales se les informó que había que esperar *un patacho* (una recua) de mulas con provisiones que llegaría del interior.

Salieron en piragua hacia el interior por estar impasable la vereda a Moin, en donde empezaron el estudio preliminar para el trazo del ferrocarril—muy distinto del que se ve hoy día—. Este se hizo por el río Pacuare, al pie en donde comenzaba el terreno precipitado. Una vez en Moin, y sin poder hablar el Castellano, pues el guía se había perdido en una finca de cacao, tuvieron dificultades para atravezar el río Matina para llegar al lugar de Matina, en donde los habitantes los recibieron con marcado júbilo.

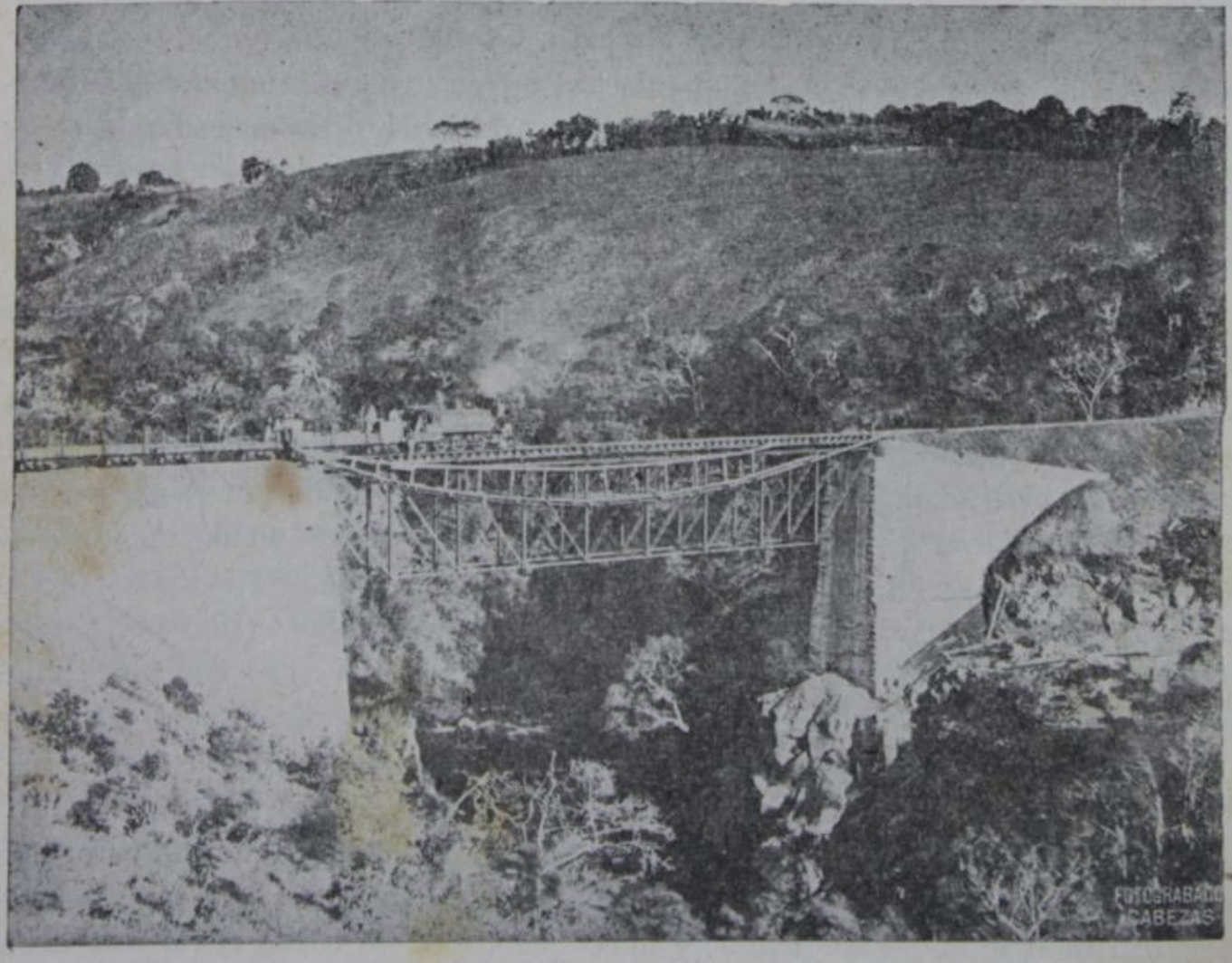
El río Matina no puede considerarse como la entrada de un puerto como erróneamente mencionan algunas historias, porque la barra a su entrada solamente permite entrar a lanchas y piraguas en tiempo de alta mar y vientos fuertes. En cambio Moin ya antes de la construcción del ferrocarril, era un pequeño puerto situado entre el río Moin y el mar—aunque lanchas de mayor escala tampoco podían entrar—. Los piratas históricos, indudablemente se internaron por aquí para su travesía por Matina a Cartago.

Al pie de la vereda hacia el interior, en una pequeña habitación, moraba un señor Reynols y su esposa, que habían adquirido grandes terrenos concedidos por el gobierno de Costa Rica como parte del pago por el contrato de la colocación de las primeras líneas telegráficas desde la capital al puerto de Puntarenas.

El grupo de ingenieros en malas circunstancias y ya desesperados de efectuar sus trabajos, por fin se encontraron con un señor Chamier—alemán—residente por muchos años en Costa Rica, quien llegó para servir de intérprete y traerles los abastecimientos tan necesarios. Juntos se dirigieron hacia el río Reventazón, pero la mala suerte siguió sus pasos; las mulas con el aprovisionamiento se perdieron y tuvieron que dormir en la selva en donde un ingeniero americano Wood se enfermó de malaria perniciosa, y falleció a los pocos días—mártir de la civilización de Costa Rica—. El primer trazado se hizo por el lugar en donde el río Reventazón tiene su punto más angosto entre dos precipitadas rocas,—Angostura—al pie de lo que llamaban los Potreros de Bonilla. El puente sobre este río tenía 25 pies sobre el nivel del agua con un techo pajizo para protegerlo, que resultó contraproducente, porque la humedad pudrió el maderámen y el techo pajizo albergó miles de arañas ponzoñosas. El trazado diagonalmente al río Reventazón, se hizo por terreno tan montañoso que con dificultad se podían montar los instrumentos, y hubo que cruzar en balsas el río para lograr

la triaungulación de alturas y distancias. En Angostura, de Jongh se enfermó de fiebre perniciosa y como se acabaron los abastecimientos, el grupo se dirigió hacia el interior dejándolo al cuidado de un peón. Las lluvias torrenciales no ayudaron para recobrar la salud, pero lo trasladaron en litera de lianas hasta Turrialba, y de ahí a Cartago de donde continuó en diligencia para San Jose. Las diligencias diariamente hacían el recorrido entre Cartago, San José, Heredia y Alajuela. eran propiedad de un señor Manao, español, quien después vendió la compañía a don José Feo.

San José era un lugar primitivo; las casas al estilo español con ventanas de rejas de hierro, calles pésimamente empedradas; de los pocos edificios de dos pisos, era el Hotel Roma, en donde hizo su convalecencia de Jongh. La calle que se dirigía a la estación iba por el lado de la Cuesta de Moras desde la Quinta Avenida. Todo el terreno desde lo que es ahora la estación hasta terminar los parques, era grandes pantanos. Los habitantes de San José los domingos se disponían a cacerías de pijijes y patos silvestres en estas lagunetas. En 1872 estos terrenos se compraron por ínfimo precio más unos pañuelos de colores vivos, y se procedió al drenaje para hacerlos habitables. Se instalaron las oficinas del ferrocarril en la esquina de la Cuesta de Moras y Calle de la Fábrica; además vivían ahí la mayor parte de los ingenieros y el Barón von Huppel, un cartógrafo y dibujante sobresaliente, cuyo nombre merece mencionarse.



Puente sobre el Río Segundo, construído por el señor de Jongh

La construcción por el lado de Alajuela, se encontró sumamente difícil; todo el material tenía que transportarse por el Puerto de Puntarenas, después de haber dado la vuelta por Panamá, o aún por el Estrecho de Magallanes; por ejemplo: una caldera para la primera locomotora "Limón", costó $ 6,000 en fletes en el trayecto desde Puntarenas atravesando el Monte Aguacate con grandísimas dificultades, y empleando para las 60 millas a Alajuela, seis semanas largas. Los rieles costaron más en proporción, porque ninguna carreta podía cargar más de dos o tres. Sin embargo se continuó el primer tramo desde Alajuela cruzando por el río Ciruelas, el cual se cruzó con dos enormes tablas de encino sacadas de las montañas de Santa Bárbara, las cuales medían 75 pies y 12 por 12 pulgadas. La construcción que reemplazó ésto, se construyó en 1873. Lo mismo que de Jongh, después construyó el puente provisional de madera sobre el rio Segundo.

Durante la convalecencia de Jongh por encargo del gobierno de Costa Rica, hizo un informe sobre las bases antiquísimas que se habían construído para una catedral en Cartago, para conocer si eran capaces de sostener la continuacion de la obra, lo cual informó favorablemente.

La obra del ferrocarril prosiguió con ahinco, a pesar de las muchas enfermedades, lo tardío del material y la falta de abastecimiento—dos hermanos y un amigo de Minor Keith fallecieron durante este período, y los demás parecían esqueletos al terminar la obra. La primera locomotora de Alajuela a Cartago llegó a dicha ciudad en 1873, y el ferrocarril se concluyó hasta el Atlántico en 1890.

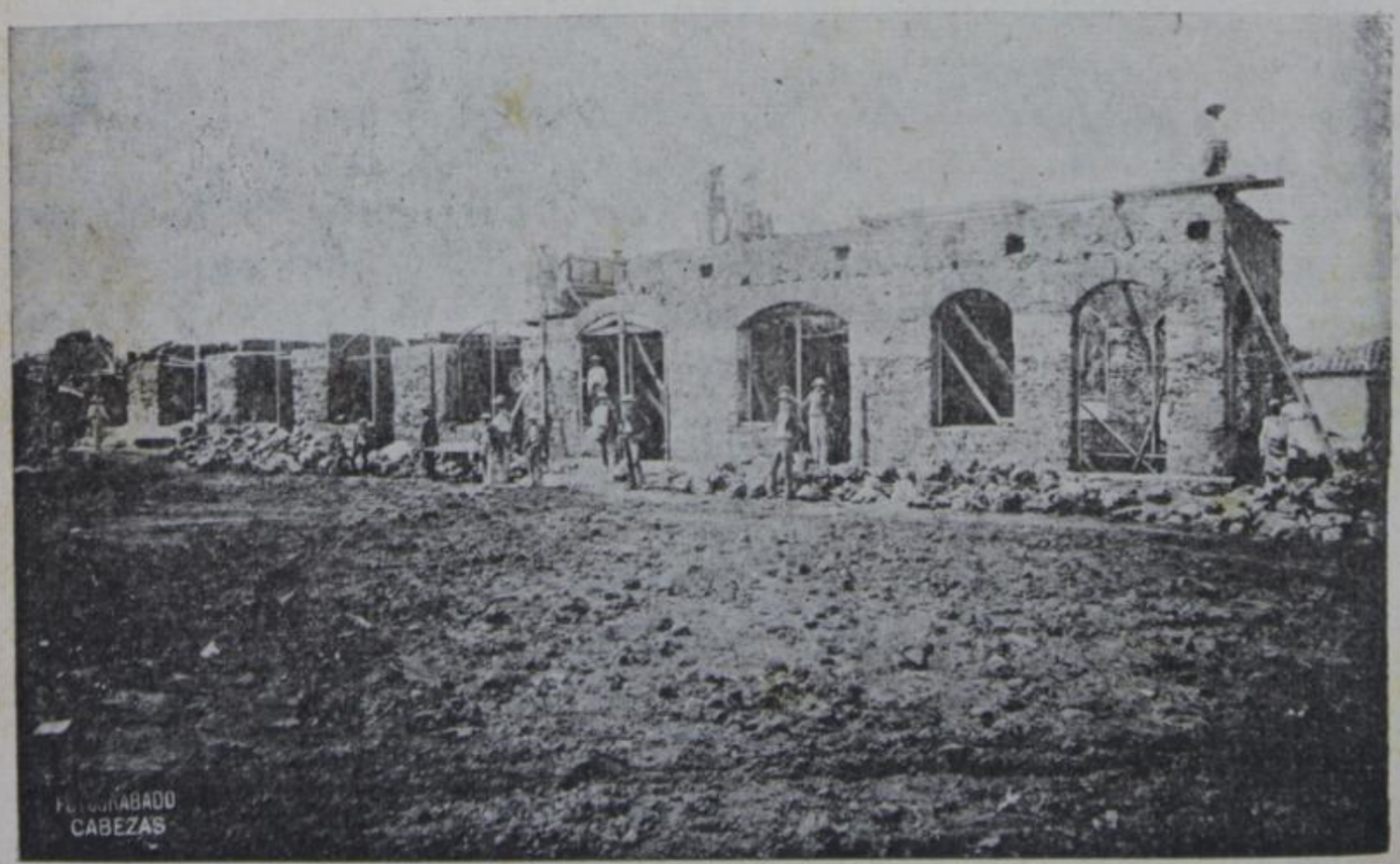
Por este tiempo de Jongh cambió su nombre de John a Juan, lo cual con orgullo se lo participó a su familia. Entabló amistad con el Presidente General don Tomás Guardia, y éste, reconociendo las aptitudes del joven profesional, se apresuró a aprovecharlas. Además de sus trabajos en el ferrocarril, le encomendó la cátedra de matemáticas y dibujo en el Instituto Nacional—1878—. Lo nombraron Ingeniero Inspector de la División Central. Le encomendaron los trabajos hidráulicos para entrar el agua al Puerto de Limón. En compañía del General Pablo Quirós, Inspector General del Gobierno, hizo viaje a Puerto Limón y a Puntarenas. Ocupó los puestos de Superintendente, Inspector General de los trabajos de los puentes de Matina y Pacuare, y a su cargo tenía la parte técnica de la construcción del puente en Siquirres, y la vigilancia de más de mil trabajadores ocupados en la construcción del ferrocarril.

En 1880, el Presidente Guardia le encomendó que llevase el vapor nacional "Irazú" a San Francisco de California, para renovarlo después de serias averías, y con la misma ocasión le recomendó que comprase carros de transportar tierra y otros materiales que se necesitaban en la construcción del ferrocarril, y otras obras públicas que a opinión de de Jongh pudiesen ser útiles, y que entablase negocios con fábricas para que suministrasen materiales a Costa Rica. En el Golfo de Papagayos se encontraron con un huracán que desmanteló por com-

pleto al vapor, llegando a San Francisco con grandes dificultades. La señora de Jongh iba en el vapor para curarse después de grave enfermedad. En los Estados Unidos hicieron amistad los esposos de Jongh con el Presidente de los Estados Unidos. Rutherford B. Hayes y señora.

Se había dirigido a Europa por recomendación del General Guardia a comprar materiales para las diferentes construcciones en Costa Rica, y en Panamá contrajo fiebre amarilla. Lo tuvieron por muerto y hasta alistaron un ataúd en el propio cuarto, pues no había tiempo para más preparativos en ese lugar en donde morían centenares diariamente de ese flagelo. Era el tiempo de la construcción del Canal de Panamá, bajo la dirección del Conde Ferdinando Lesseps—el mismo contratista del Canal de Suez—pero que desde 1869 había empezado los trabajos en Panamá que a la larga resultaron vanos, no tuvo buen éxito este contrato para dicho canal. Recuperado de esta enfermedad, de Jongh llegó a Europa en donde casó con una señorita en Holanda. Con élla tuvo tres hijos: la mayor murió en Costa Rica, Lilly, la que escribe ésto, y Florence, hoy señora de Cutter, quien reside en Boston, Mass., U. S. A.

Entre las varias construcciones de edificios para embellecer a San José, don Juan construyó varios almacenes en las principales calles que admirablemente resistieron en diferentes épocas fuertes terremotos. También construyó el mercado en Heredia, y los primeros patios de cemento para secar café del beneficio del señor O. J. Hübbe en la finca "La Caja"—1881—. Durante los años que trabajó para el General Guardia, hizo un proyecto e informe para un contrato de construcción de un ferrocarril al Pacífico—1881—, pero no se pudo llevar a cabo.



Edificación del mercado de Heredia, por el señor de Jongh

Trabajos de edificación en San José por de Jongh.—Avenida Central

Durante varios años, ya entrado en edad, se dedicó a mejorar sus fincas de café: "El Salitral", "Holanda" y "Desamparados". Perteneció a muchas entidades científicas, tanto en Europa como de los Estados Unidos; entre las principales el "American Concrete Institute", "The Royal Institute of Civil Engineers" (Inglaterra). "La Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala", etc. Se trasladó a Guatemala después de pasar la mayor parte de su vida habitando en la casa en frente de la Iglesia del Carmen—hoy propiedad de la familia Aguilar—. En Guatemala ejerció durante veinte años los puestos de Cónsul y Cónsul General de los Países Bajos, y en dicho país y en El Salvador construyó los primeros edificios de cemento armado. Falleció en la ciudad de San Salvador el 30 de mayo de 1936, después de haber sido un buen ciudadano centroamericano durante su larga vida.

Para la Revista de los Archivos de Costa Rica.