

mentos, i cuanto ha correspondido a la Iglesia del mismo pueblo— Este eclesiastico. tendrá a su cargo la administración de todo el valle, desde el puerto de Moin hasta el río Reventazón; colectando para su congrua sustentación las primicias y derechos eclesiasticos que por arancel pueden cobrarse; amás del sinodo, que continuará percibiendo en los dos años primeros.—

Artº 3º La Municipalidad de aquel valle nombrará una comisión de cinco individuos, que reconozcan i señalen el lugar donde deben construirse estos edificios, sin el riesgo de inundaciones, bien ventilado, seco, i capaz de establecerse una población grande: demarcado que sea, dara principio a la edificación prevenida por medio de un Comisionado que nombrará al efecto, exigiendo de los vecinos la cooperación necesaria. Para gastos de esta obra, se conceden doscientos pesos del tesoro decimal; i habiendose satisfecho hasta ahora voluntariamente diezmos en aquel valle por las cosechas de cacao, no obstante el privilegio que tiene este fruto, se destinan las cantidades que de la propia manera se recauden a la fabrica de esta Iglesia, para altares, imagenes, ornamentos, vasos i ornato de la misma.

Artº 4º Las personas que quieran hacer casa, tendran un solar de cincuenta varas en el poblado; i llevando sus mugeres i familia en los dos primeros años se les concede una area de tierra de sesenta manzanas en el lugar donde les convengan del mismo valle, sin perjuicio de tercero; o a la mitad de esta porción entre los tres siguientes. La población se arreglará por manzanas de cien varas en cuadro cada una, dejandose las calles rectas i de travesía de diez i seis varas por el ancho con toda su estención.

Dado en la Ciudad de San José a los dieziocho días del mes de Noviembre de mil ochocientos treinta i nueve—BRAULIO CARRILLO—Al Secretario general.

I de orden del mismo Gefe lo comunico a U. para su inteligencia i cumplimiento, esperando aviso del recibo.—

D. U. L.

San José Noviembre 18 de 1839

Rafael G. Escalante

El Ferrocarril de Costa Rica

(1876)

Por el Dr. H. Polakowski

En Costa Rica, la más meridional de las cinco Repúblicas Centroamericanas, quiere el Gobierno construir un ferrocarril entre los puertos de Limón, en el Océano Atlántico y Puntarenas, en el Pacífico. El país es muy rico, la exportación e importación para el exiguo número de habitantes (150.000 a 180.000), muy considerable; sin embargo, no puede esta pequeña población conseguir el capital necesario para la terminación de la obra y tampoco para cumplir con las obligaciones contraídas con los capitalistas ingleses para el

pago de su deuda exterior, etc., hoy mismo. Aún el ferrocarril completamente finalizado, probablemente no produciría renta, pues el comercio mundial pasaría por Panamá. Exportación e importación de Costa Rica misma no bastan para conseguir tan considerables entradas al Fisco, que con ellas después de hacer deducción del costo mismo de la empresa, gastos de administración y reparaciones etc., puedan ser pagados los intereses del capital británico prestados.

En muchos nuevos mapas recientemente publicados, así como también en el excelente del señor Ingeniero P. Levy, está representado este ferrocarril como si estuviera concluido; en realidad sólo hay una pequeña parte terminada. (1) Comenzando desde Puntarenas va el tren primero en dirección Sursureste., hasta el lugar donde el río Río Grande, rompe el muro de montañas del Monte Aguacate. De este sitio la Garita, en adelante, debe el tren después ir, con dirección Nornoreste, hacia Alajuela. Toda esta parte del ferrocarril sólo existe en el papel. De Alajuela a Heredia, San José y Cartago el ferrocarril está concluido y en servicio. La parte, empero, más difícil de construir será la que se halla entre Cartago y el Océano Atlántico hacia Limón. El tren sigue desde Cartago la orilla del río Reventazón, hasta la proximidad de La Angostura. Allí debe construirse un puente sobre este río y después sigue el tren pasando sobre muchos enormes ríos como el Pacuare, Chiquieres (Siquieres) y Matina hasta Limón. Como la falta de trabajadores y los altos salarios prohíben la construcción de túneles y Costa Rica es un país montañoso como Suiza, tiene que haber en la vía férrea muchas curvaturas por lo que el camino se prolonga mucho y su costo es muy crecido. A estas dificultades se juntan además los frecuentes y horrorosos aguaceros, particularmente en las llanuras situadas hacia el Océano Atlántico; éstos dificultan la adquisición de materiales, favorecen la putrefacción de los maderos y hacen necesarias frecuentes reparaciones de los diques.

Aunque en el país encuentra una multitud de piritas de cobre y otros minerales semejantes y con poco trabajo podrían obtenerse de ellos sulfato de cobre e impregnar con él las traviesas y de esta manera hacerlos capaces de resistir a la podredura, no suceden así y por eso se encuentran ahora ya

NOTA (1) Llamamos la atención de los lectores que se interesan por Centro América, que Friederichsen, el conocido cartógrafo y primer secretario de la Sociedad Geográfica Hamburguesa, ha terminado y publicado ahora un magnífico mapa grande "Carta Geográfica de la República de Costa Rica", en proporción de 1.500.000. Basta una ligera comparación con la más exacta hasta aquí, de este país, que A. von Frantzius hizo aparecer en 1869 en las Comunicaciones de Petermann (Peterman's Mittheilungen) evidencia mejoras considerables y completamente en detalles tanto particulares como generales del país. Resepecto de los últimos, podríamos llamar la atención sobre la costa de Guanacaste, el río San Juan y su delta, sobre Talamanca en el Sureste y particularmente hacia el centro del país a ambos lados del 10º grado Norte. Lo último está basado en planos originales que hizo levantar el Director General don Guillermo Nanne, en mira de la construcción del ferrocarril que ha sido incluído en el mapa como ya terminado, esto bien entendido.—La Redacción.)

los durmientes del corto espacio entre Alajuela y Cartago, que fueron colocados hace 4 o 3 años, en mal estado.

Basta una ojeada sobre el mapa para probar que la construcción tan insensatamente principiada, estaba ya perdida por este comienzo. En lugar de iniciarla en Limón donde fácilmente podían obtenerse trabajadores de Jamaica, donde los barcos que vienen directamente de los Estados Unidos (en 6 días de Nueva York) podrían descargar los materiales y así siempre la parte concluida de la vía férrea se podría utilizar para transporte ulterior, en vez de empezar la grande obra de esta manera, tan fácil de concebir, tan natural y evidente, se hizo traer el material pasándolo por Colón y Panamá, después en otros barcos de Panamá a Puntarenas y de allí, llevarlo en carretas tiradas por bueyes por malos y escarpados caminos montañosos, hasta Alajuela o San José. Altos empleados del ferrocarril me dieron la seguridad de que el transporte de las partes (piezas) de cada locomotora solamente de Puntarenas a Alajuela había costado 10.000 dólares (40.000 Marcos). De una manera tan insensata ha sido despifarrado el dinero que se trajo de Inglaterra para poder dar principio al ferrocarril en el centro del país, sobre las altiplanicies y para que el Gobierno de una manera pomposa le pudiera referir al pobre pueblo ignorante el nuevo y gigantesco progreso.

Aunque Costa Rica por esta empresa ha tomado sobre sí una pesada carga, y aniquilado su crédito en Europa y especialmente en Inglaterra, no le sirve la parte existente del ferrocarril absolutamente para nada. Ya los Gobiernos anteriores habían hecho buenas carreteras entre los puntos que toca el ferrocarril; ahora van los frutos en carretas tiradas por bueyes por estos caminos. El ferrocarril sólo sirve para el tráfico de personas, que, naturalmente, no puede ser considerable. Los trenes corren con notable lentitud; en algunos lugares ésto se impone imperiosamente por la estructura más que atrevida de la obra. Ingenieros europeos no podrían admirar bastante estas curvas imposibles, puentes inseguros, etc. La distancia de Alajuela a Cartago asciende a 27 millas inglesas, para recorrerla emplea el tren casi tres horas! A saber, en cada miserable aldea para. Es interesante un viaje en este ferrocarril por los paisajes maravillosamente bellos, que como cuentos de hadas se presentan en abundancia y siempre variados. Las casas de las estaciones, son en su mayor parte cobertizos miserables de madera. Ahora, desde hace unos dos años se ha por fin empezado a construir la línea férrea de Limón a Cartago. El autor no ha visto esta parte del ferrocarril, pero conoce más de la mitad de la distancia de Cartago a Limón, partiendo de Cartago, y se da cuenta de las enormes dificultades que se oponen a la instalación en este terreno cubierto de espesos bosques primitivos, y cortado por altas cadenas de montañas desgarradas por barrancos, hondonadas, y ríos anchos y caudalosos. La ruta de la vía férrea de Cartago a Angostura estaba hace unos dos años indicada y abierta en la selva primitiva, ahora no podía ya ser descubierta: las búsquedas y una roza superficial solamente hubiera ocupado un ejército de trabajadores, durante muchas semanas. De Limón, corre el tren hasta Matina, donde todavía no ha sido colocado el puente de hierro sobre el río. El puente interino de madera ha sido destruído repetidas veces por la violencia del to-

rrente que por los fuertes aguaceros en el otoño crece hasta desbordarse y cambia de curso. Los gastos para terminar el ferrocarril serán enormes; más aún la posibilidad de su conclusión es puesta en duda por muchas competentes personalidades. El clima en muchos puntos que el camino debe cortar, es muy malsano y por eso sólo con mucha dificultad podrán obtenerse trabajadores.

El dinero con que hasta ahora se ha terminado la parte insignificante del camino construido está en vía de ser obtenido como empréstito al Gobierno de Costa Rica en la Bolsa de Londres. En la amortización de esta deuda está interesado en primera línea, el capital inglés. Por desgracia no permite el espacio de este breve artículo entrar en detalles exactos de la situación actual del litigio entre el Gobierno de Costa Rica y algunas casas bancarias inglesas; tengo que limitarme a unas pocas informaciones.

En la prensa inglesa todo el negocio ha sido tratado detalladamente y yo remito a los interesados más de cerca en la materia al informe oficial de la comisión inglesa. (En inglés: "Informe oficial de la Comisión electa para empréstitos a países extranjeros. Ordenado por la Cámara de los Comunes para ser impreso, 29 de julio de 1875.")

En esto está demostrado que el representante de Costa Rica, por el espejismo de falsos informes sobre el número de habitantes, monto de la exportación y rentas del Gobierno, etc. consiguió el empréstito, que después las sumas recibidas fueron derrochadas, y por esto los pagos ulteriores del capital, se suspendieron por las respectivas casas bancarias. Pero ahora se declaró el Gobierno de Costa Rica libre de los compromisos contraídos, suspendió el pago de intereses y cupones e intentó una acción contra los banqueros ingleses. El juicio está todavía pendiente.

• La renta del ferrocarril no basta hoy para cubrir los gastos de la explotación, aunque los precios del transporte son muy elevados (de Alajuela a Cartago $2\frac{1}{2}$ dólares = 10 Marcos) y a menudo el café sufre todavía pérdidas, como, por ejemplo, en el año de 1875, cuando el Congreso destinó las altas entradas que tuvo el ferrocarril durante las fiestas de Cartago, a beneficio de la construcción de una iglesia en Cartago, aunque allí no faltan en absoluto templos. Los carros son muy sencillos, generalmente sólo van tres en un tren. Los de primera clase tienen bancos esterados y sillas; por lo que no están lejos de ser comparables en lo elegantes con nuestros vagones de segunda clase. Al estilo de todos los carruajes americanos están contruidos también los del ferrocarril de Costa Rica, de manera que cada coche ofrece un espacio a cuyos lados, corre un banco esterado pero en el centro hay atravesada una cantidad de sillas pequeñas y bancos con respaldos plegadizos.

Los informes sobre el estado de los trabajos en los alrededores de Limón (publicados) en la Gaceta Oficial, son siempre,—dicho con indulgencia—muy optimistas. Se habla en ellos de buenos caminos que posibilitan la comunicación etc. En realidad los caminos son horribles, las mulas mismas perecen en ellos, y por lo menos, cuatro días necesitan buenos jinetes en fuertes mulas para llegar de Cartago a Matina en donde el tren en casi dos

horas conduce a Limón. El transporte de materiales para la construcción del ferrocarril sale a casi 40 dólares por quintal (¡precio de costo!) de Cartago a Limón, es, por consiguiente verdadera tontería hablar ahora de exportar algún café por este camino, "como experimento" (por ensayo) como se lee en la Gaceta Oficial del 24 de diciembre de 1875.

Falta aún, un puente sólido en el puerto de Moin y antes de que pueda pensarse en aprovechar el corto trecho existente de Limón a Matina debe ser primero despojado de su carácter infernal el camino desde el Zapote hasta el río Pacuare. Los Gobiernos anteriores tenían la intención de construir una carretera al puerto de la costa atlántica con los excedentes de las rentas del Estado, que eran cuantiosas, y así facilitar la exportación del café y aumentar la ganancia ahorrando el costo del transporte por Panamá. Pero, a fin de imponer admiración a la masa de la población con el gigantesco progreso y por esto ganar las simpatías de la multitud, fué trazado el proyecto del ferrocarril de la manera antes indicada y comenzada así.

El país hasta entonces libre de las deudas, se ha precipitado en ellas, las cuales nunca podrá pagar o sólo con los mayores y más violentos sacrificios. En Guatemala que es la mayor y más importante de las cinco repúblicas centroamericanas, se trabaja comenzando desde Guatemala en una hermosa carretera hacia el puerto de Izabal y San Thomas y todavía no se piensa en ningún ferrocarril. Según las declaraciones de la memoria del Ministro de Hacienda de Costa Rica correspondiente al año de 1875, ascendieron los gastos para el ferrocarril:

de 1872 a 1873: a 5.062.321 dólares

de 1873 a 1874: a 2.127.379 dólares

de 1874 a 1875: a 559.456 dólares

de 1875 a 1876: a 580.147 dólares

Total de gastos hasta 1875: 8.329.305 dólares.

El trecho finalizado de Alajuela a Cartago produjo en los años de 1875 a 1876, 100.850 dólares, pero costó su conservación, pago de empleados etc. 357.867 dólares. Un muelle de hierro de 700 a 1000 pies de longitud falta aún en Limón y es muy necesario para la facilidad de embarcar y desembarcar los navíos. Para concluir hago seguir aquí en extracto lo más importante del informe concebido de manera muy optimista por el señor Director General del Ferrocarril. Los datos contenidos en este documento prueban muy claramente cuánto falta todavía en el ferrocarril, qué dificultades hay que vencer. La valuación del costo de las 114 millas inglesas que hay que construir de Alajuela al puerto de Limón se elevan con el material necesario de explotación de 9 a 10 millones de dólares. Este cálculo conjetural está decididamente tomado muy por lo bajo. Si se hubiera principiado con esta suma a construir el ferrocarril desde Limón, hubiera sido hecho ciertamente muy bien hasta Alajuela y todavía más lejos por 10 millones de dólares: así me lo aseguran por lo menos, algunos distinguidos ingenieros europeos.

Son interesantes los datos sobre el auge del puerto de Limón. La ciudad de este mismo nombre, está situada a la orilla del puerto, sobre un

terreno que sube poco a una altura de cerca de 100 pies sobre la superficie del mar. En noviembre de 1871 fué derribado el primer árbol en Limón, para comenzar la construcción de habitaciones en esos bosques primitivos; y si se encuentra hoy allí mismo una pasable y bonita localidad de más de 1.000 almas, hay que admirar el progreso alcanzado que venció mil dificultades y gastó sumas considerables para conseguir los recursos que aquí faltaban totalmente. Primero recibían los buques cargamento para el puerto de Limón a precios enormes, porque era enteramente desconocido.

Los primeros 25 trabajadores que fueron de Cartago a Limón en octubre de 1871, bajo la dirección del capitán de navío Hotaling, emplearon doce días en este viaje; cada trabajador llevó 70 libras de víveres y cuando por fin llegaron a Limón, hubo que enviar gente a Cartago inmediatamente por comestible, porque se vieron desprovistos de todo recurso y tampoco se pudo hallar en Limón ninguna clase de alimentos. Era muy difícil mantener la pequeña banda de trabajadores que desmontaba la selva virgen, y edificaban provisionalmente cabañas para los hombres, comestibles y materiales de trabajo, hasta la llegada de los primeros transportes de provisiones de boca de Nueva York. La locomotora corre 22 millas inglesas desde el puerto de Limón a la orilla de la costa atlántica y después hacia el interior hasta la orilla del Sur del río de Matina. Los pantanos que hay aquí eran y son unos de los mayores obstáculos para la construcción del ferrocarril en este sitio. 18.000 durmientes de madera de guayacán han sido colocados aquí, el resto está sacado de las mejores maderas del país. Pero sólo las primeras traviesas se han conservado muy bien, el resto tiene que ser renovado poco a poco, pues han sufrido mucho deterioro por el clima.

Según los experimentos hechos en el ferrocarril de Panamá, los durmientes de guayacán duran a pesar de lo desfavorable del clima de 15 a 20 años. El puente más importante es el Moín en la orilla del Océano Atlántico, el cual ha sido renovado 3 veces en los últimos seis meses. Este puente ha sido hecho de madera provisionalmente, tiene una longitud de 210 pies y será sustituido dentro de pocos meses por otro de hierro que viene de Inglaterra y está ya en el mar. Unos 14 puentes pequeños que se hallan entre Limón y Matina, dícese igualmente que en estos meses serán reemplazados por férreos ya desembarcados en Limón. El material para los puentes de hierro sobre los ríos de Matina y Pacuare era aguardado también a fines de abril de 1876.

El 15 de noviembre de 1875, pasó el primer tren sobre el puente provisional de madera del río Matina y se prosigue en este camino el transporte de los materiales con el objeto de hacer el ferrocarril hasta Pacuare. Se ha contratado con dos americanos la construcción de las 13 ½ millas inglesas entre Matina y Pacuare, según este contrato ellos reciben 200.000 dólares por la construcción de la obra. El Gobierno suministra los durmientes de guayacán, (40.000 travesaños a 1.80 dólares). Todavía ofrecerán los puentes sobre el río Reventazón y Turrialba, grandes dificultades. El primero constará de dos partes, puesto que es utilizable una isleta de roca situada en medio del torrente.

El telégrafo fué instalado hasta Siquirres, calculada una distancia de 36 ½ millas inglesas desde Limón. Pero como fué suspendido el trabajo desde el principio de 1874, ha venido esta línea a tal decadencia que tiene que ser construída de nuevo. Uno se pregunta si la colocación de los alambres bajo tierra sería más barata que la habitual en postes, pues los altos árboles de la selva primitiva que cubren el terreno harían por su caída necesarias y frecuentes reparaciones. Formidables dificultades que ofrece el terreno hay que vencer todavía hasta "La Angostura" y los gastos para las restantes 25 ½ millas de la Angostura a Cartago, son valuados en 1.916.000 dólares.

Como dificultades principales que se oponen a la disposición para la empresa y su conclusión son declaradas la longitud del camino y la serie de montañas que hay que atravesar. Por esto se explica el enorme gasto de dinero y tiempo que se hace indispensable. Comparado con el ferrocarril de Panamá, son los costos del ferrocarril de Costa Rica exigüos. Las 40 millas de ferrocarril de Panamá costaron de 8 a 9 millones de dólares y las 169 millas de longitud que recorre el de Costa Rica, en su tránsito, están valoradas en la suma de 15 a 16 millones.

El enorme costo que causa en Panamá el transporte de hombres, animales, víveres, maderas y materiales de toda clase no tiene lugar en Costa Rica. No hay aquí los grandes pantanos y las fiebres malarias que arrebatan la vida a centenares de trabajadores en el Istmo de Panamá. Otra ventaja es el transporte local de la exportación e importación de Costa Rica que falta completamente en Panamá. Se calcula en 1 millón y medio de dólares, la renta que produce este transporte de mercaderías y se cree que estas entradas al Fisco se duplicarán en el término de 5 a 10 años. Así el informe del señor Director General, al señor Ministro de Hacienda. Se deduce de los datos que en el trecho hacia el Océano Atlántico, falta casi todo.

El puerto no está concluído, todos los puentes son provisionales y son a menudo destruídos por la fuerza de los torrentes. La comparación con el ferrocarril de Panamá es cómica. En Panamá, está concluído y cuesta su instalación, es verdad, una suma elevada, pero también ahora basta el ferrocarril para satisfacer todas las exigencias. En Costa Rica, se ha gastado idéntica suma y por ello se ha construído un trecho de ferrocarril en el centro del país, un trozo de ferrocarril que pronto vendrá en decadencia y cuyo costo de construcción es tres veces mayor que el producto que de él se obtiene.

(*) Periódico Ilustrado de Geografía y Etnografía.—Tomo XXX, Globus, N^o 18.—Con particular consideración a la Antropología y Etnografía.—Fundado por Karl Andree. En unión con especialistas y artistas, editado en 1876, por el Dr. Richard Kiepert.—Braunschweig. Anualmente. 2 tomos de 24 números al precio de 12 Marcos por volumen.