

Costa Rica en el Centenario

Por MANUEL SAENZ CORDERO

(Continúa)

VIAS FERREAS

DESARROLLO

DE LA NORTHERN RAILWAY COMPANY

Por decreto número 2 de 5 de noviembre de 1892 se aprobó contrato entre el Secretario de Fomento y don Ricardo Schutt para construir un ferrocarril entre Limón y la Boca de Río Banano.

Por Decreto número 21 de 25 de enero de 1894, se aprueba el contrato celebrado entre el Secretario de Fomento y los señores Hoadley y Co. de Nueva York para construir un ferrocarril entre Matina y Río Banano, llamado Ferrocarril de Zent.

Por Decreto número 17 de 29 de octubre de 1900, se aprueba el contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento y «The Tropical Trading y Transport Co. Ltd.», para construir un ramal de ferrocarril al lado derecho del río Matina en la Hacienda «La Luisa».

Todos los contratos anteriores fueron traspasados a la Northern Railway Co. y en virtud de ellos se hizo dueña de lo siguiente:

| | k. m. | |
|---------------------------|---------|-------------------|
| Limón a Banano..... | 16.093 | } \$ 4.650.000.00 |
| » » Zent..... | 34..... | |
| Línea de » (especial) | 8.047 | |
| Ramal de La Luisa | 16.093 | |
| Otros ramales para fincas | 45.061 | |
| Total..... | 119.294 | |

Con un costo de \$ 4.650.000.00.

Aparte de esto la Empresa ha construido varios ramales y desvíos para el servicio de fincas que dan un total de 106 k. 024 m.

Todos los ferrocarriles descritos tienen una anchura uniforme de 1 m. 066 de riel a riel (3 pies 6 pulgadas).

FERROCARRIL AL PACÍFICO

Es la tercera línea férrea del país. Se extiende este ferrocarril entre San José y el Puerto de Puntarenas, en una extensión de 133 kilómetros, incluyendo los ramales. Es propiedad del Estado por quien fué construido, aprovechando una parte de la vieja línea entre Puntarenas y Esparta.

El costo del Ferrocarril al Pacífico pasa de doce millones de colones.

La construcción de dicha vía se inició con la aprobación por el Congreso del contrato a su construcción referente, celebrado el 6 de agosto de 1897 entre el señor Secretario de

Estado en el Despacho de Fomento y John S. Casement, sobre construcción de una vía férrea entre San José y Tivives, puerto natural del Pacífico, por la suma de \$ 2.998,971.43 oro americano, con rieles de 25 kilos de peso por metro lineal y la misma anchura del ferrocarril al Atlántico, o sea 1 m. 66.

Los trabajos continuaron lenta, pero regularmente hasta llegar al valle de Santo Domingo de San Mateo, a donde se paralizaron, rescindiéndose el contrato por mutuo acuerdo de partes en diciembre del año 1892.

Los puntareneños, que con la termi-

nación del Ferrocarril en Tivives veían amenazados sus intereses, agitaron entre los partidarios de dicho puerto la idea de que fuera allí donde terminara la línea, siendo así declarado por el Congreso el 28 de mayo de 1904.

Tres años después, el 28 de agosto de 1908, el Gobierno celebró un nuevo contrato con Warren Knowlton, para la conclusión de esta vía, siendo terminado y puesto al servicio en el mes de octubre de 1910.

Esta línea está llamada a tener gran importancia en los destinos comerciales del país. La apertura del Canal de Panamá se la dará por sí sola, y ha sido por lo tanto de hombres previsores el querer que ese magno acontecimiento para los mares del Pacífico, nos encuentre de pie, listos para saludarlo, no dormidos bajo los cicales que con sus palmas abanicaban la morena pero varonil faz de los costeos.

RESUMEN GENERAL (*)

| | EXTENSION | COSTO |
|--|----------------------|-------------------------|
| FERROCARRIL DE COSTA RICA | | |
| Alajuela a Cartago..... | 43 k. 453 m. | \$ 8.000,000 00 |
| Limón a Siquirres..... | 61 156 | |
| Siquirres a Guápiles..... | 32 187 | 2.000,000 00 |
| Cartago a Reventazón..... | 84 ... | 8.764,421 69 |
| Ramal del Cairo..... | 4 979 | 75,250 00 |
| » del Cairo, Prolongación..... | 4 327 | 78,421 25 |
| » de «La América»..... | 4 329 | 54,825 00 |
| » de Cairo, Prolongación..... | 6 720 | 200,000 00 |
| » de «La Herediana»..... | 3 ... | 52,500 00 |
| » de Matina..... | 9 656 | 56,860 00 |
| FERROCARRIL AL PACÍFICO | | |
| Esparta a Puntarenas..... | 21 726 | 1.900,000 00 |
| San José a Orotina..... | 69 ... | 6.744,058 74 |
| Orotina a Las Huacas..... | 15 200 | 615,015 78 |
| Ramal de Alajuela..... | 9 ... | 242,548 08 |
| Cascajal al Roble..... | 19 ... | 1.069,684 00 |
| NORTHERN RAILWAY COMPANY | | |
| Limón a Banano..... | 16 093 | |
| » a Zent..... | 34 ... | |
| Línea de Zent, especial..... | 8 047 | |
| Ramal de «La Luisa»..... | 16 093 | |
| Otros ramales para fincas..... | 75 061 | 4.650,000 00 |
| TOTAL..... | 537 k. 027 m. | \$ 34.503,584 54 |
| Al total anterior de..... | 537 k. 027 m. | |
| debe agregarse lo siguiente: | | |
| FERROCARRIL DE COSTA RICA | | |
| Ramales a fincas, y desvíos.—No autorizados..... | 80 k. 705 m. | |
| NORTHERN RAILWAY COMPANY | | |
| Ramales a fincas, y desvíos.—No autorizados..... | 106 024 | 8.280,000 00 |
| Tranvía de San José..... | 11 936 | |
| TOTAL..... | 735 k. 652 m. | \$ 42.786,584 54 |

POLÍTICA FERROCARRILERA EN COSTA RICA

En Costa Rica las relaciones entre el capital privado y los Poderes Administrativos han tenido el sello de la indiferencia.

Ellas se han reducido hasta ahora a la celebración de contratos para la construcción de líneas férreas, y después, a la aprobación más o menos prudente de los proyectos de amplia-

(*) Datos de la Secretaría de Fomento.