

## 4) Costa Rica en el Centenario

Por MANUEL SAENZ CORDERO

### PROYECTOS FERROVIARIOS

#### FERROCARRIL PAN-AMERICANO

(360 millas. — \$ 8.344,917 oro).

APARTE de las líneas férreas de penetración proyectadas a Grecia, San Ramón, Orosí y otros puntos, tenemos la halagüeña perspectiva del Ferrocarril Pan-americano.

En lo que a este punto se refiere, no existen aún estudios con el carácter de definitivos, y hay tres proyectos que parecen factibles, sin que haya llegado aún el momento de resolverse por ninguno de ellos.

La Comisión de dicho ferrocarril dirigió el trazado por la vertiente del Pacífico, partiendo de la frontera con Nicaragua y pasando por Peña Blanca, Liberia, Savegre, y llegando a Golfito, en la frontera con Panamá. Según aparece en el tomo primero de la obra del Ferrocarril Internacional, esta línea tendría 360 millas de extensión, y su costo sería de \$ 8.344,917 oro americano, y cruzaría la del Pacífico en el Puente de La Barranta.

El representante de Costa Rica al Cuarto Congreso Pan-americano, Licenciado don Alfredo Volio, en un laborioso informe que al respecto presentó, y que por fineza suya tuvimos a la vista, aconsejó aprovechar del anterior estudio, solamente la sección de la frontera con Nicaragua a la Barranta; unir allí la línea que se construya con el Ferrocarril de Puntarenas a Limón, y más tarde con el de río Sixola, Bocas del Toro y Panamá.

El costo de esa construcción entre Nicaragua y la Barranta costaría apenas \$ 2.535,430 oro, lo que representa igual suma casi de economía.

Este proyecto tendría la ventaja de convertir a San José en estación de dicho Ferrocarril.

El tercer proyecto, y a nuestro juicio el más interesante para el país, es construir el ramal de Río Frío, desde la frontera con Nicaragua, hasta un lugar de la línea cercano a la población de Guápiles, a donde se conectaría con la vía a Limón, habilitando así toda la llanura del Norte de la República, que será el futuro centro ganadero del país.

A este proyecto parece más inclinada la comisión de dicho ferrocarril, según lo manifiesta categóricamente el Honorable H. G. Darío, Presidente de la misma, quien, en su informe al Congreso de Buenos Aires, dice:

«En Costa Rica hay 182 (?) millas

de ferrocarril en explotación, parte de los cuales, la línea de Guápiles a Puerto Limón, puede servir como sección de la costa atlántica de la troncal del Pan-americano cuando se haya terminado el eslabón (Río Frío) que ha de llegar hasta la frontera oriental de Nicaragua.

»La distancia de Puerto Limón a la Zona del Canal es de 226 millas, y hay de este trayecto en explotación 26 millas.

»Si se adopta este plan, la distancia entre el Canal y la frontera de México será de 1183 millas, de las cuales sólo faltan por construir 675 millas».

#### PROYECTO DE FERROCARRIL A RÍO FRÍO

LA idea de un ferrocarril que, partiendo de Limón, o de alguno de los puntos de la línea férrea a este puerto, vaya a terminar en la frontera con Nicaragua, atravesando las llanuras del Norte de la República, casi inexplotadas y desconocidas, es una idea vieja en Costa Rica.

Ya en el año 1888 (Decreto de 20 de agosto) se firmó un contrato entre el Gobierno y Minor C. Keith, en virtud del cual éste se comprometía a dicha construcción, desde las inmediaciones del Río Jiménez, hasta la frontera de Nicaragua, o sea hasta el Río Frío, afluente del Lago de Nicaragua.

La ejecución de este contrato quedó resuelta por decreto de 28 de noviembre de 1900, en virtud del cual Keith traspasó al Gobierno la propiedad de los estudios, perfiles, planos y trazados relativos al ferrocarril dicho, y éste le pagó la suma de \$ 225,000 oro, en bonos de saneamiento de Limón.

Nosotros no habríamos podido ex-

plicarnos las razones que indujeran al Gobierno a rescindir un contrato de tanta importancia, y en condiciones tan onerosas para el país, si no hubiéramos obtenido la explicación de las personas mismas que estaban al tanto de la política de entonces.

Fueron también razones de un orden político las que hicieron abandonar aquel importante proyecto ferroviario.

Es sabido que durante muchos años los Gobiernos de nuestra vecina del Norte han vivido en constantes conflictos dentro y fuera del país. El régimen del derecho estaba sustituido por el de la fuerza, y el partido de *abajo* no podía llegar al Gobierno sino mediante revoluciones, de las cuales tenía a su vez que defenderse si no apelaba a distraer la atención de sus enemigos haciendo la guerra a sus vecinos.

El ferrocarril a Río Frío, aun construido sin fines políticos, se conceptuaba entonces una amenaza nacional, si el enemigo lograba apoderarse de él. Se pensó entonces concluirlo en el Río San Carlos, separándolo así de la frontera por las cordilleras que se interponen, y se concluyó por abandonar la empresa.

He aquí la información que hemos recogido.

Con todo, este proyecto, está en vías de ejecución; es más, hay una parte de él, construída y en servicio, que aumenta paulatinamente, conocida con el nombre de Ramal de Río Frío.

Al tratar del Ferrocarril Pan-americano, ya hemos dicho que el informe del Presidente de la Comisión a él referente, se inclina a adoptar esa vía para el trayecto de Costa Rica, que parece ser la más corta y la más barata, pero en todo caso, la construcción de esta línea, de cerca de sesenta kilómetros, tiene que ser un hecho real tarde que temprano. Las tierras que él cruzará forman parte de los grandes valles que existen al Norte de nuestro territorio, riquísimos en maderas, abundantes en caídas de aguas, y de los más feraces que tiene la República.

### EL TALON DE ORO

EN 1871, Costa Rica, libre de toda deuda, dotada del oro como base de su sistema monetario, objeto de la atención de los Gobiernos, estaba, en lo que a la situación económica se refiere, sobre muy buenas bases; más, los empréstitos de esa fecha, a la construcción del Ferrocarril al Atlántico referentes, impusieron una deuda de siete millones de pesos al Estado, disminuyendo sus rentas por el término de diez años. La crisis ocasionada en-

tonces por la depreciación del café, y el poco celo en el manejo de la cosa pública, obligaron al Gobierno a negociar nuevos empréstitos en 1882, después de haber acudido a la emisión del papel moneda a que los gobiernos latino-americanos son tan propensos, cuando han de atender a las exigencias momentáneas del crédito.

Iniciada la emisión, no hay problema de seguro más difícil de resolver que sustraerla de la circulación cubriendo