

Carrillo, estaban llamados, por dificultades topográficas insuperables, a ser abandonados; pero al mismo tiempo se percibe una concepción clara en la sucesión de los hombres de Estado habidos, de que los ferrocarriles eran una necesidad, más que una necesidad, una exigencia pública, en cuya satisfacción ha habido un empeño manifiesto.

Hay errores que lamentar y hasta manipulaciones que reprochar en su construcción; por eso han costado tan caros; pero ni la historia ni el juicio crítico de los unos y los otros, entra en nuestros propósitos de ahora, inclinándose tan solo a dar una idea del progreso realizado en su construcción; por que al propio tiempo pensamos, que no es justo, y menos generoso, recordar a los iniciadores de ese patriótico esfuerzo, tan solo para hacerles inculpaciones, que tal vez no son ellos quienes más merecen.

Así, pues, la historia de nuestros ferrocarriles es un cuento de ayer.

El año 1854, don Ricardo Farrer construyó entre Puntarenas y La Barranca, un tranvía de sangre, que más tarde fué abandonado. *Es nuestra primera línea de hierro.*

Hay después diferentes proyectos de construcciones ferrocarrileras y tentativas infructuosas hasta la celebración, el año 1871, del contrato entre el Gobierno y Enrique Meiggs, para la construcción de una línea de hierro a vapor, entre Limón y la ciudad de Alajuela, situada ésta en el interior del país; realizando en Londres para ese objeto, los famosos empréstitos del 71 y 72 por valor de 2.400,000 libras esterlinas. La construcción de esa línea se inauguró en el mes de agosto del propio año, en la ciudad de Alajuela, ante más de doce mil personas, según dicen las crónicas de la época, y el acontecimiento revistió los caracteres de una fiesta nacional.

Construir una línea del interior de un país hacia la costa, es sin disputa un grave error, porque el sentido común y la ciencia aconsejan lo contrario, partir de la costa al interior, aprovechando la línea tendida para acarrear los materiales que se necesitan en su continuación.

Es muy digno de conocer entonces, las causas que indujeron al Gobierno a acometer lo que fríamente no puede considerarse de otro modo que un desatino administrativo. Baste saber que el transporte de una locomotora de Puntarenas a Alajuela se contrataba en ₡ 4.000.

Ni las *Memorias* ni los demás documentos oficiales que hemos podido consultar, hacen luz al respecto, pero la información personal que hemos obtenido, nos dice que fueron causas

de un orden político, las que le hicieron tomar esa determinación.

La Administración del ex-Presidente Guardia, que inició la construcción de dicha obra, fué más de fuerza que de ley, y tuvo que luchar con una oposición tenaz y agresiva, que le oponía obstáculos a la construcción del ferrocarril. Para contrarrestarla, para que se palparan pronto sus ventajas e inspeccionara el pueblo su construcción, emprendió la obra en una forma tan ruinosa para la nación.

El paso de la primera locomotora que vieron nuestros mayores, está lleno de recuerdos cómicos, que ponen de relieve la cultura de la época. Ellos no podían concebir la fuerza expansiva del vapor ni sus múltiples aplicaciones a las máquinas, de suerte que la primera vez que una de ellas se les apareció, no fué pequeño el susto. Aquella máquina, que caminaba sin necesidad de bueyes, que arrojaba humo y agua caliente, debía ser cosa del mismísimo demonio, y a su vista no eran pocas las personas que se santiguaban y apelaban a todos los símbolos de las religiones y las creencias para contrarrestar su maléfica influencia. Por demás está decir cuántos esfuerzos y días fueron necesarios para convencerlos de que no era al infierno a donde ella podía conducirlos.

Pero volviendo a nuestro Ferrocarril, es lo cierto que cuatro años después existían 43 k. 453 m. de vía entre las ciudades de Alajuela y Cartago, y 61 k. 156 m. entre Limón y Siquirres, con un costo total de ₡ 8.000,000.

El proyecto del Gobierno era de Limón llegar a Carrillo, pequeña población ésta situada en el río Sucio y unirla después con Cartago, pero habiendo el contratista cedido su obligación a Enrique Meiggs Keith, con quien fué rescindida, el Gobierno, por decreto número 3 de 9 de marzo de 1874, celebró un nuevo contrato con Minor C. Keith para la construcción

del trayecto de Siquirres a Carrillo, cuya extensión y costo, respectivamente, resultó ser de 53 k. 19 m. y ₡ 2.000,000.

En 1879 se autorizó la construcción de una vía férrea al Pacífico, construyéndose 21 k. 726 m. entre Esparta y Puntarenas.

Más tarde, y por decreto de 17 de abril de 1882 y 23 de enero de 1883, el Gobierno dió la línea concluída entre Carrillo y Limón, en arrendamiento a Minor C. Keith, por el término de cinco años, pero el grande y patriótico proyecto de unir por medio de un ferrocarril el interior al mar, quedó allí sepultado.

La topografía del terreno entre Carrillo, Cartago y San José, demostró más tarde que era imposible unir los ramales construídos con una línea férrea, y entonces se procedió, el año 1881, a hacerlo por medio de una carretera de piedra, obra verdaderamente de romanos, de gran tráfico entonces, hoy abandonada, pero que para el investigador curioso será siempre un monumento que perpetuará por encima de los montes y a través de los valles que cruza, la energía de un pueblo, en su construcción puesta, digna por cierto de mejores y más útiles recompensas.

No fué sino por decreto de 21 de abril de 1884, que se volvió a intentar la vía directa del interior a Limón, como hoy existe, mediante el contrato de esa misma fecha celebrado con el señor Keith, quien tomó a su cargo las secciones Alajuela-Cartago y Carrillo-Limón; inició el año 86 la construcción de una vía entre Cartago y Siquirres y tomó él o la Compañía que él formara, la obra total, en arrendamiento por 99 años, de los cuales han transcurrido 33.

Así se formó la Compañía del Ferrocarril al Atlántico, llamada de Costa Rica, que hace el tráfico directo entre Limón y San José.

De aquí en adelante la cosa es más sencilla, pues hay documentos frescos.

(Continuará en el próximo número)

¡SALVESE DEL TRANCAZO!

Combata esos primeros síntomas tomando

Bromoquinoides

Preparados por la

* SAN JOSE * BOTICA FRANCESA COSTA RICA