

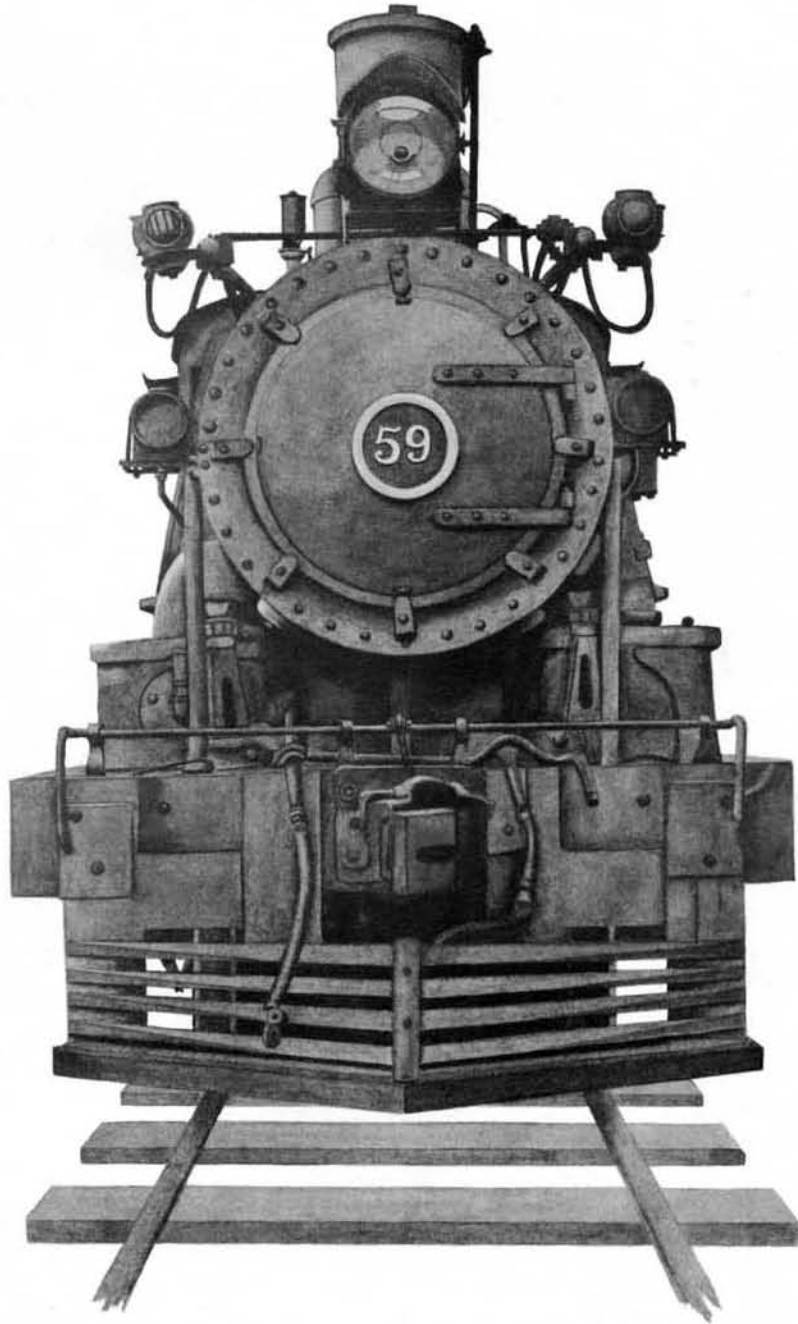
Costa Rica Railway Company Ltd.

and

Northern Railway Company

San Jose, Costa Rica

1953



*Costa Rica Railway Company Ltd.
and
Northern Railway Company*

Compiled and edited by the Administrative Staff of the Northern Railway Company.

San José, Costa Rica

1953.

*With the compliments
of
Charles W. Avezze
General Manager
Northern Railway Company
San José, Costa Rica*

CONTENTS

COSTA RICA RAILWAY Co. Ltd. & NORTHERN RAILWAY Co. 1953

Fotolitografía Universal de Carlos Federspiel & Co., S.A. 30 enero 1954

Preface	3
Historical Background	5
Management (Administration)	20
Finances	24
Personnel Department	31
Residences	35
Archive Building	37
Cooperative, Employees (COPENOR)	36
Freight and Passenger Department	38
Transportation Department.....	55
Engineering Department	94
La Junta	102
Las Lomas	70, 71, 111
48 Mile Slide	113 - 123
Bonilla Bridge after flood	127
Milla 53½	130
Milla 56¼	132
Milla 57½	134
Río Guayabo	136
Milla 60½	139
Río Turrialba	140 - 145
Milla 75	146
Milla 82½	148
Milla 84	149
Mechanical Department	163
Marine Department	185
Material and Supply Department	195
Index	203
Acknowledgements	209

EPILOGUE

Nacionalización de la Northern Railway Company 06 enero 1972

Puente Negro disaster

Trivia

PREFACIO

La Northern Railway Company y las líneas que opera del Ferrocarril de Costa Rica, forman un papel integral e importante en la economía de Costa Rica. Junto con el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, unen el corazón de la República con la región de la costa con sus puertos y, de consiguiente, con la vasta red marítima que conecta con los mercados del mundo.

Estos ferrocarriles son comparables al tronco de un árbol por donde pasa la savia vital en una corriente de doble vía entre la raíz y las hojas. Un doble tráfico que permite a las raíces nutrir las hojas y asimismo a las hojas nutrir a las raíces, cada uno supliendo al otro lo que éste no puede proporcionarse a sí mismo. Los ferrocarriles de Costa Rica son el tronco transportador por el cual pasa el comercio vital del país, llevando productos de los cuales el país tiene super-abundancia y trayendo aquellos que la nación no puede producir.

La Northern Railway Company tiene conciencia de esta vital función y su correspondiente responsabilidad. Reconocemos, por lo tanto, que somos parte integrante y vital de la estructura económica de la nación, alimentando y siendo alimentada por el cuerpo económico. Estando conscientes de esta inter-dependencia, comprendemos que no podemos alcanzar una prosperidad si el cuerpo económico del país, del cual somos parte, no es igualmente sano y próspero, y por lo tanto, es necesario que contribuyamos, para beneficio de la economía del país, con un transporte eficiente al menor costo posible. Es para la Northern Railway Company pues, de mucha importancia e interés la prosperidad económica de las regiones que sirve. Vigilamos constantemente las actividades económicas de aquellos a quienes servimos porque sólo mediante el conocimiento de estas actividades podemos aprovechar las oportunidades para contribuir en lo que esté a nuestro alcance, al común bienestar. Fuentes de esta información son la prensa, datos estadísticos del Gobierno, e información contribuida por nuestros amigos y clientes.

Creemos que el país en general, y la comunidad agrícola y de negocios en particular, debe mantener un interés similar y preocupación constante en la economía saneada de los ferrocarriles, cabalmente por esta inter-dependencia. Tienen derecho a mantenerse informados acerca de la manera en que los ferrocarriles cumplen con estas obligaciones, y este libro tiene el propósito de presentar una relación comprensiva y franca de los problemas que encuentra la Northern en su camino y la forma en que éstos se están resolviendo.

Una sección bastante amplia está dedicada a los problemas de mantenimiento de vías, puentes y equipo. Esto se debe a que gran parte de nuestro tiempo y esfuerzo está dedicado a estas actividades. Los problemas cotidianos en lo referente a operaciones, acerca de los cuales el público se entera con mayor facilidad, son complicados pero menores en comparación con los trabajos de mantenimiento que el público no tiene oportunidad de observar. Este libro tiene por objeto dar al lector una vista entre bastidores de estas vastas actividades.

En especial, se llama la atención del lector, hacia la sección sobre finanzas. En esta sección hemos presentado en forma gráfica la disposición de los "colones" que el cliente paga por el transporte de mercaderías o de su persona. Tenemos la convicción de que es importante que el país, representado por los clientes del ferrocarril tenga conocimiento de la disposición final de su "colón" de transporte para que vea por sí mismo la manera en que la Northern se ha identificado con la estructura económica de la comunidad.

La Gerencia de la Northern invita a todo ciudadano de espíritu público a visitar nuestras oficinas para obtener las explicaciones o verificaciones necesarias de cualquier dato contenido en esta publicación.

PREFACE

The Northern Railway Company and its operated line, The Costa Rica Railway Company, Ltd., is an integral and important part of the economy of Costa Rica. Together with the Pacific Railway (Ferrocarril Eléctrico al Pacífico) it binds the rich heartland of the Republic to the coastal areas and sea ports, and to the vast network of shipping lanes leading to the markets of the world.

These railways may be compared to the trunk of a tree, through which passes the life-sustaining sap in a two-way traffic between roots and leaves. A two-way traffic that enables the roots to nourish the leaves and the leaves to nourish the roots, each with that which it cannot supply itself. Thus are the railways of Costa Rica the trunk transport through which passes the life-sustaining commerce of the nation, carrying out those products of which the nation has a surplus and bringing in those which the nation cannot produce.

The Northern Railway is conscious of this vital function and responsibility. We visualize ourselves as a vital, integral part of the economic structure of the nation nourishing, and being nourished, by the economic body. Being conscious of this inter-dependence, we naturally realize that we cannot be healthy and prosperous unless the economic body of the nation, of which we are a part, is healthy and prosperous; it is therefore necessary that we contribute an efficient transport, to the benefit of the economy of the nation, at the lowest possible cost. Of constant interest and concern to the Northern Railway is the economic health of the areas we serve. We keep close watch on the economic activities of those we serve, because it is only through knowledge of these activities that we can recognize opportunities to contribute further our part to the common well being. For this information we rely on the public press, on Government statistics and on information given us by our friends and clients.

It is our belief that the nation as a whole, and the business and agricultural community in particular, should have a similar interest and concern in the economic health of the railway because of this inter-dependence. They have a right to know how the railways are meeting these obligations, and it is the purpose of this book to present a comprehensive and frank account of the Northern Railway's problems and how they are met.

A large part of this book is given over to problems of maintenance of track, bridge and equipment; this is because a correspondingly large part of our time and effort are centered on these activities. The day-to-day problem of operations, with which the public comes into contact, are complicated but minor, when compared to the behind-the-scenes jobs of maintenance which the public has no opportunity to observe. This book is designed to give the reader a look at these vast, behind-the-scenes activities.

The reader's particular attention is called to the sections on finance. It is here that we have graphically presented the disposition of the "colones" which the client pays for the transportation of his goods or of his person. We believe that it is important that the nation, as represented by the clients of the railway, know the ultimate disposition of their transportation "colón", so that they will be able to see for themselves how well, or how poorly, the Northern has, in fact, identified itself with the economic structure of the community.

The Management of the Northern Railway Company invites any public spirited citizen to call at our office for explanation and verification of any facts or figures quoted in this book.

RESEÑA HISTORICA

Para apreciar debidamente la situación de los ferrocarriles de la zona Atlántica dentro del cuerpo económico y cultural de Costa Rica, es necesario analizarlos tal como se encuentran hoy día, tomando en consideración los antecedentes históricos de la época anterior a su existencia.

Cristóbal Colón arribó por primera vez al litoral del Atlántico en el año 1502, fondeó en Cariari, actualmente Puerto Limón, y permaneció en ese sitio durante 17 días. Tanto le impresionó la naturaleza del lugar que lo llamó "Costa Rica".

Los españoles no llegaron a fundar colonia importante alguna en Limón, o en cualquier otra parte del litoral Atlántico de Costa Rica. Las saludables tierras altas de la Meseta Central fueron pobladas originalmente por españoles que venían desde Panamá por la costa occidental. Más tarde, se establecieron algunas comunicaciones por medio de trillos hasta el río San Juan y posteriormente, cruzando territorios por el valle del río Reventazón hasta las desembocaduras de los ríos Matina y Moín. Las trochas eran peligrosas, solamente transitables por mula o a pie. Las intensas lluvias sobre las escarpadas laderas de las montañas, los pantanos y densos bosques, impidieron que se convirtieran en arterias comerciales por lo que no tenían valor alguno excepto para el viajero ocasional que no tenía otra alternativa.

Prácticamente, Costa Rica quedó dividida entre las regiones altas, potencialmente productivas y habitadas, pero sin comunicación efectiva alguna con el mundo exterior, y la costa insalubre donde la única cosecha era la de cacao cultivada por algunos colonos enfermos de malaria. Esta situación continuó a través de los días de la colonia y fué la causa de que Costa Rica permaneciera una de las más pobres colonias españolas del Nuevo Mundo.

El café se cultivó por primera vez en Costa Rica a principios del siglo XVIII, pero no fué sino hasta aproximadamente 1840 que empezó a tomar alguna importancia. Desde esa fecha en adelante fué de vital importancia el establecimiento de facilidades de transporte adecuadas, entre la Meseta Central donde se cultivaba el café, y la costa del Atlántico, desde donde se enviaría la producción con mayor facilidad al mercado mundial.

Durante los años anteriores a la construcción del ferrocarril, el café se exportaba movilizándolo por medio de carretas de bueyes hasta Puntarenas y de ahí por barco hasta su destino, generalmente Europa. El flete de Puntarenas a Europa era de cinco libras esterlinas por tonelada y se tardaba cinco meses en tránsito; mientras que desde Matina el costo era de 30 a 40 chelines y tardaba aproximadamente seis semanas. La diferencia, de casi cuatro veces más tiempo en tránsito y más del doble del costo, la cubrían los cafetaleros y, eventualmente, el standard de vida de la república entera.

Indiscutiblemente, la solución del problema era una línea férrea hasta Puerto Limón.

El primer "ferrocarril" en Costa Rica fué una línea de nueve millas de longitud entre Puntarenas y Barranca, en la costa del Pacífico. Este "ferrocarril" usaba burros, o mulas, como poder de locomoción y, consecuentemente, se le dió el nombre humorístico de "burrocarril". Se construyó bajo un contrato publicado en el Boletín Oficial No. 19, del 30 de marzo de 1854, y esta primera "línea de ferrocarril" se inauguró el día 12 de noviembre de 1857.

Este "ferrocarril" nunca tuvo éxito pero sirvió para estimular la opinión pública sobre la necesidad de métodos de transporte mecanizados.

En los años comprendidos entre 1854 y 1871 se estudiaron varios planes para un ferrocarril trans-istmico en Costa Rica. El proyecto que se consideró más seria-

HISTORICAL BACKGROUND

To properly evaluate the position of the Atlantic zone railways in the cultural and economic body of Costa Rica, it is necessary to view it as it is today against the historical background of the pre-railway days.

The Atlantic littoral was first visited by Christopher Columbus in the year 1502. He anchored at Caray, the modern Port Limón, and remained there for 17 days. He was so impressed with the coast that he called it "Costa Rica" meaning, in English, "Rich Coast".

No important colony was ever established by the Spaniards at Limón or elsewhere on the Atlantic coast of Costa Rica. The healthful highlands of the Central Plateau were originally settled by Spaniards coming up the West coast from Panamá. Later, some communications were established by way of trails to the San Juan river, and still later overland down the Reventazón river valley to the mouths of the Matina and Moín rivers. The trails were hazardous affairs usable only by mules or men on foot. The heavy rains on the steep slopes of the mountains, the swamps and dense forests, prevented them from becoming arteries of trade and they were valueless except for the occasional traveller who had no alternative.

For practical purposes, Costa Rica was divided into the settled and potentially productive highlands, without effective communications with the outside world, and the unhealthy coast where the only crop was cacao (chocolate) produced by a few malaria ridden settlers. This condition continued throughout the colonial days and kept Costa Rica one of the poorest of the New World Spanish colonies.

Coffee was first grown in Costa Rica in the first part of the 18th century but did not begin to achieve real importance until about 1840. From that time forward it became of vital importance that adequate transportation facilities be established between the Central Plateau, where the coffee was grown, and the Atlantic coast where the coffee could best be sent out to the world markets.

During the years before the Atlantic railway was built, coffee was exported by hauling in ox carts to Puntarenas and then by ship to the market, principally in Europe. The cost from Puntarenas to Europe was five pounds sterling per ton and took five months; while the rate from Matina was 30 to 40 shillings and took about six weeks. The difference, of almost four times in length of voyage and more than double the cost came out of the pockets of the coffee planters and, eventually, out of the standard of living of the whole Republic.

Clearly, the answer to the problem was a railway to the Port of Limón.

The first "railway" in Costa Rica was a nine-mile stretch of track between Puntarenas and Barranca, on the Pacific coast. This "railway" used donkeys, or mules, for motive power and was, consequently, humorously called "El Burrocarril". It was built under a contract published in the Official Bulletin Number 19, dated March 30th, 1854, and this first "Railway Line" was finally open to traffic on November 12, 1857.

This "railway" was never a success but it did serve the purpose of stimulating public thought on the necessity of transport by mechanical means.

During the years between 1854 and 1871, various plans, for a trans-isthmian railway in Costa Rica, were considered. The plan given most consideration was to follow the route, proposed by don Francisco Kurtze, from Limón, on the Atlantic coast, to Caldera near Puntarenas on the Pacific. This plan was never undertaken because it was considered to be too large an undertaking. However, it is interesting to note that Kurtze's proposed location followed the general route along which the Costa Rica Railway and, later, the Pacific Railway were constructed.

mente seguiría la ruta propuesta por el Sr. Francisco Kurtze, de Limón, en la costa Atlántica hasta Caldera, cerca de Puntarenas en la costa del Pacífico. Este plan nunca se llevó a efecto porque se consideró una obra demasiado grande para llevarla a cabo. Sin embargo, es interesante notar que la localización propuesta por el Sr. Kurtze fué la ruta generalmente seguida por el Ferrocarril de Costa Rica y más tarde, por la del Ferrocarril al Pacífico.

Después de mayor estudio se decidió que parte del plan del Sr. Kurtze se podría realizar y, el 18 de agosto de 1871, el Gobierno, bajo la presidencia del General don Tomás Guardia, celebró un contrato con Mr. Henry Meiggs Keith para la construcción de un ferrocarril entre Alajuela y Limón por la suma de ocho millones de pesos.

La construcción se inició simultáneamente en Limón y en Alajuela. La primera locomotora se corrió desde Limón al Campamento No. 1, una distancia de una milla, el 4 de julio de 1872; desde Alajuela a Río Ciruelas el 31 de marzo de 1872 y desde Alajuela hasta San José el 30 de diciembre de 1872.

Es interesante notar que, a pesar de que Alajuela está a unos 70 kilómetros de distancia en línea recta desde Puntarenas y a unos 900 metros sobre el nivel del mar, todos los materiales se trajeron por tierra, por medio de bueyes, para dar comienzo a los trabajos de construcción de Alajuela hacia Limón. Es sabido que se duró de 4 a 5 meses en el transporte de una locomotora hasta Alajuela, y que fué halada por 10 o 12 yuntas de bueyes. Verdaderamente que esto tiene que haber requerido mucha paciencia y gran ingenio.

Los trabajos desde Alajuela llegaron a Cartago el 20 de noviembre de 1873, una distancia de 26 millas, pero en esa ciudad tuvieron que ser suspendidos por dificultades financieras.

La línea desde Limón había llegado al río Matina, una distancia de 21 ½ millas, en 1874, pero en ese año se detuvo el trabajo de construcción también por causa de dificultades financieras. De nuevo se comenzó la obra en 1875 bajo un contrato con Myers y Douglas para extender la línea hasta Pacuare, cerca de Siquirres, y en 1879 un contrato se celebró con Minor Cooper Keith para llevar la línea hasta Carrillo, en Río Sucio. Esta extensión se concluyó unos años más tarde.

Desde Carrillo había un camino transitable hasta San José y Costa Rica tuvo, por primera vez, una salida, aunque poco adecuada, hacia el Atlántico.

El 21 de abril de 1884, el contrato "Soto-Keith" se celebró entre el Gobierno y el Sr. Minor C. Keith, para la construcción de la conexión entre la sección Limón-Carrillo y la sección Alajuela - Cartago. Sin embargo, debido a las dificultades del terreno, se decidió construir la conexión desde La Junta, subiendo por el valle del río Reventazón hasta Cartago, en lugar de extender la línea desde Carrillo por el valle del río Sucio y Honduras hasta conectar con la línea Alajuela-Cartago en un punto cercano a Heredia.

Los trabajos para la construcción de este entronque, de 51 millas, se comenzaron el día 20 de agosto de 1886 y se completaron el día 7 de diciembre de 1890, con un costo total de \$ 8,764,421.00.

El contrato Soto-Keith está todavía vigente y estipula que el Ferrocarril será entregado al Gobierno de la República en la fecha de su expiración en el año 1989.

Tal como está acordado en el contrato Soto-Keith, una tercera parte de las acciones del Ferrocarril de Costa Rica fueron transferidas al Gobierno de Costa Rica, haciendo así a la nación co-propietaria de la Empresa, con derecho a una tercera parte de las ganancias; pero esas acciones fueron perdidas unos pocos años más tarde en una transacción en la cual fueron dadas como garantía auxiliar para un préstamo y no fueron redimidas.

Mr. Keith también construyó la línea férrea de la Northern Railway desde Limón hasta el río Banano y el valle de La Estrella, la línea desde Limón hasta Zent y Baja Matina y numerosos ramales.

After further study, it was eventually decided that part of Kurtze's plan could be realized and, on the 18th. of August 1871, the Government, under the presidency of General Tomás Guardia, entered into a contract with Mr. Henry Meiggs Keith for the construction of a railway between Alajuela and Limón for the sum of eight million pesos.

Construction was started simultaneously in Limón and Alajuela. The first locomotive was operated from Limón to Camp One, a distance of one mile, on July 4th. 1872; from Alajuela to Río Ciruelas on March 31st. 1872; and from Alajuela to San José on December 30th. 1872.

It is interesting to note that although Alajuela is some seventy kilometers, air line distance, from Puntarenas, and about 900 metres above sea level, all materials were brought overland by oxen to begin construction from Alajuela towards Limón. It is recorded that it took four to five months to transport a locomotive to Alajuela, and that the locomotive was hauled by ten to twelve yoke of oxen. To say the least, this must have required ingenuity and patience.

The construction from Alajuela reached Cartago on November 20th. 1873, a distance of 26 miles, but here work was stopped because of financial difficulties.

The line from Limón had reached the Matina river, a distance of 21 ½ miles, by 1874, but in that year construction was stopped also because of financial difficulties. The work was again started in 1875 under a contract with Myers and Douglas to extend the railway to Pacuare, near Siquirres, and in 1879 a contract was made with Minor Cooper Keith to extend the line as far as Carrillo, on the Río Sucio. This extension was completed a few years later.

From Carrillo there was a passable road to San José and Costa Rica had, for the first time, a usable, although inadequate, outlet to the Atlantic coast.

On the 21st. of April 1884, the contract "Soto-Keith" was entered into between the Government and Mr. Minor C. Keith for the construction of the connection between the Limón-Carrillo section of the railway and the Alajuela-Cartago section. However, because of physical difficulties, it was decided to build the connection from La Junta up the Reventazón river valley to Cartago instead of extending the line from Carrillo up the valley of the rivers Sucio and Honduras to connect with the Alajuela-Cartago line at a point near Heredia.

Construction was started on this connection, 51 miles, on the 20th. of August 1886 and completed on the 7th. of December 1890 at a cost of \$ 8,764,421.00.

The Soto-Keith contract is still in effect and provides that the railway will be turned over to the Government at the expiration date in 1989.

As provided in the Soto-Keith contract, one third of the shares of the Costa Rica Railway were given to the Government of Costa Rica, which made the nation co-owner and entitled to one third of any profits, but these shares were lost a few years later in a transaction in which they were pledged as collateral for a loan, and were not redeemed.

Mr. Keith also built the Northern Railway's line from Limón to Banano river and the Estrella Valley, the line from Limón to Zent and Down Matina and numerous branch lines.

On July 1st. 1905 the Northern Railway Company entered into a working agreement with the Costa Rica Railway Company, and became the operating company of both systems. This arrangement is in effect today and results that, at the expiration date in 1989, the Government will become owner in fee simple of both properties, now enormously extended to more than 300 miles of track, 2 wharves, 34 locomotives and over 1,000 cars of all types; together with first class shops, and maintenance equipment with a total replacement value of not less than fifteen million dollars.

El 1o. de julio de 1905 la Northern Railway Co. entró en un acuerdo de operación con la Costa Rica Railway Co. convirtiéndose así en la compañía operadora de ambos sistemas. Este arreglo está en vigencia actualmente y, a la fecha de terminación del contrato en 1989, el Gobierno se convertirá en propietario, en su totalidad, de las líneas contractuales, ahora enormemente extendidas a más de 300 millas de línea, dos muelles, 34 locomotoras y aproximadamente 1,000 carros de todos los tipos, junto con talleres de primera clase y equipo de mantenimiento con un valor total de reposición de no menos de quince millones de dólares.

El anterior resumen cronológico de las principales fechas en la historia del Ferrocarril no da una idea de "la sangre, sudor y lágrimas" que fueron parte de la construcción de las líneas férreas de la zona Atlántica. Hoy día es difícil visualizar la necesidad urgente que el ciudadano de 1870 tenía de una salida hacia los mercados del mundo. Es difícil darse cuenta de lo que las autoridades públicas, animadas de un espíritu cívico y los ciudadanos de esos días, tanto como Minor C. Keith y su grupo de valientes y aguerridos trabajadores, sufrieron durante veinte años para poner el ferrocarril entre la Meseta Central y Limón en operación.

Cuando se toma en cuenta que las regiones atravesadas estaban prácticamente inhabitadas, y que eran montañas cubiertas de selvas y pantanos, infestadas de malaria, fiebre amarilla, disentería y "beri-beri", las cuales tenían que ser vencidas sin el menor conocimiento de la causa de esas enfermedades, mucho menos la cura apropiada, se puede apreciar el valor necesario para emprender esa enorme tarea. Pero se emprendió porque se requería, y fueron hombres grandes los que la llevaron a cabo.

El General don Tomás Guardia, don Bernardo Soto y otros gigantes de esos días tuvieron la visión, inteligencia y valentía para emprender el proyecto. Tuvieron también la sabiduría y buena fortuna de confiar la tarea al más grande constructor de América Central, Minor C. Keith, quien pudo asegurar el gran capital necesario para la financiación del proyecto, atraer y mantener los ingenieros, técnicos y trabajadores tan dedicados, que afrontaron las enfermedades y la soledad de las selvas vírgenes, en muchas ocasiones ofreciendo sus vidas, para que el corazón del territorio de Costa Rica pudiera tener comunicación con los mercados del mundo.

Hoy es fácil olvidar cuánto debemos a esos estadistas, financistas, técnicos, ingenieros y trabajadores. Es fácil olvidar que tanto las fincas de la Meseta Central como las situadas a lo largo del ferrocarril, deben gran parte de su valor y prosperidad a los esfuerzos de aquellos hombres que tan generosamente contribuyeron con sus esfuerzos y con su capital, a fin de que esas fincas, las industrias y la población de Costa Rica pudieran contar con comunicación entre sí y con el resto del mundo.

The above chronological summary of the principal dates in the Railway's history does not give any idea of the "blood, sweat and tears" that went into the construction of the Atlantic zone railways. Today it is difficult to visualize the crying need that the citizen of 1870 felt for an outlet to the markets of the world. It is difficult to realize that the public spirited officials and citizens of that day, as well as Minor C. Keith and his group of valiant builders, suffered for twenty years to put the railway into operation between the Central Plateau and Limón.

When it is realized that the area traversed was a practically uninhabited wilderness of mountains and swamps, harbouring malaria, yellow fever, dysentery and "beri-beri" which had to be overcome without any knowledge of even the cause of these diseases, much less the cure, one can get some idea of the courage it took to undertake the task. But the task was undertaken because the need was great, and great men had the courage.

Don Tomás Guardia, don Bernardo Soto and the other giants of that day had the vision, intelligence and courage to undertake the project. They had the wisdom and good fortune to entrust the task to that greatest builder of Central America, Minor C. Keith, who was able to secure the huge amount of capital necessary for the financing of the project, and attract and keep those dedicated engineers, technicians and workers who faced the diseases and loneliness of the virgin jungle, more often than not giving up their lives, so that the heartland of Costa Rica could be connected with the markets of the world.

Today it is easy to forget how much we owe to these statesmen, financiers, technicians, engineers and workers. It is easy to forget that the farms in the Central Plateau, as well as those along the railway, owe much of their value and prosperity to the efforts of these men who gave so unsparingly of their efforts, and money, in order that the farms, industries and people of Costa Rica might have communications with one another, and with the markets of the world.



Sr. Minor C. Keith, el arquitecto más grande de Centro América. No solamente construyó la Costa Rica Railway y la Northern Railway de Costa Rica, sino también ferrocarriles en Guatemala y El Salvador, y fué co-fundador, con el comerciante Andrew Preston, de la United Fruit Company. Es apropiado que su retrato sea el primero en este libro, pues él personalmente dirigió todos los aspectos del inmenso trabajo de establecer un eslabón entre las tierras interiores de Costa Rica con el mundo exterior. Su filosofía como arquitecto está descrita mejor en sus propias palabras con ocasión de un banquete ofrecido en su honor en la ciudad de Cartago. Llamado a hablar, se levantó y dijo: "Señores: suplico darme su perdón; yo no ser hablador; ser puramente trabajador".

Minor C. Keith, the greatest builder of Central America. He not only built the Costa Rica Railway and the Northern Railway of Costa Rica, but also railways in Guatemala and El Salvador, and was co-founder, with the trader Andrew Preston, of the United Fruit Company. It is appropriate that his photograph be the first in this book as he personally directed all phases of the huge task of linking the heartland of Costa Rica to the outside world. His philosophy as a builder is best described in his own words on the occasion of a banquet offered in his honour in the city of Cartago. Called upon to speak, he arose and said: "Señores: suplico darme su perdón; yo no ser hablador; ser puramente trabajador". (Gentlemen: please excuse me; I am not a talker; I am merely a worker)



El General don Tomás Guardia, Ex-Presidente de Costa Rica y principal figura política del país durante los años que corrieron de 1870 a 1882, fué el principal exponente del ferrocarril al Atlántico. A pesar de fuerte oposición, su tenacidad y visión vencieron a fin de que el país tuviera una salida hacia la costa Este.

De él y de su obra, dijo el Dr. don José María Castro Madriz, preclaro hombre público de Costa Rica en memorable oración fúnebre: "Pero cómo, de qué manera usó el Presidente Guardia de las facultades omnímodas que a su pesar recibiera del Pueblo soberano? Escuchadle Señores: hablan hechos, hablan monumentos que podéis ver con vuestros ojos, tocar con vuestras manos.

"Esas facultades tuvieron un objeto primordial, el mismo en que se inspiró la revolución del 27 de abril, a cuyo caudillo correspondía de preferencia realizarlo. De aquí procede aquel lema de la Administración Guardia, en otra ocasión solemne pronunciado y comprendido en estas frases: **Ferrocarril al Atlántico; ferrocarril a todo trance: ferrocarril aún a través de lo imposible**".

"Pero semejante obra tan preciosa para Costa Rica, como la sangre para el anémico, como el aire para el que se asfixia, y que parecía superior al poder del país, necesitaba de la fe, del fanatismo si se quiere, de que salieron el atrevimiento, la audacia, la unidad de acción, el ímpetu sostenido, la perseverancia irresistible, los esfuerzos arrostradores y los sacrificios resueltos con que la acometió, la sustentó y le dió cima el Presidente Guardia".

General Tomás Guardia, ex-President of Costa Rica and principal political figure of the Republic between 1870 and 1882, was the main exponent of a railway to the Atlantic. With great tenacity of spirit and foresight, and in spite of stubborn opposition, he insisted that the Republic must have an outlet to the East coast.

In an eulogy by the prominent statesman of that time, Dr. José María Castro Madriz, on the occasion of the funeral services for General Guardia and referring to the works of this great man, he declared: "How, and in what manner, did President Guardia make use of the complete powers invested in him by the people? Take note, Gentlemen: facts, great works, which you can see with your eyes and touch with your hands, speak for themselves".

"This authority, invested in him, had one primordial object, that which inspired him as leader of the Revolution of April 27th. (1870) and that which, as leader, he accomplished and which originated the theme of the Guardia Administration, as expressed on another solemn occasion in these words: **"A railway to the Atlantic; a railway at all costs; a railway even overcoming the impossible"**.

"But such a task, as necessary to Costa Rica as blood to the anaemic, as air to one who suffocates, appeared to be too much for the capabilities of the nation and, so, it required that faith and fanaticism, if one could call it such, which inspired the daring, the audacity, the unity of action, the sustained momentum, the irresistible perseverance, the overwhelming efforts and the determined sacrifices with which President Guardia undertook, sustained and reached his objective, namely "a railway to the Atlantic".



Fotografía del carro de Camohs & McConnel Co., mostrando la parte delantera de una locomotora pequeña. No se sabe que existan fotografías de la construcción original del Ferrocarril. El arte de la fotografía estaba en su infancia en los años 1872 - 1890, durante los cuales el ferrocarril fué construído, de manera que no es sorprendente que la cámara todavía no hubiera enfocado las selvas de América Central. Esta es la fotografía más antigua que se puede encontrar, y se dice que es del primer tren que pasó "El Codo del Diablo" ("Devil's Elbow").

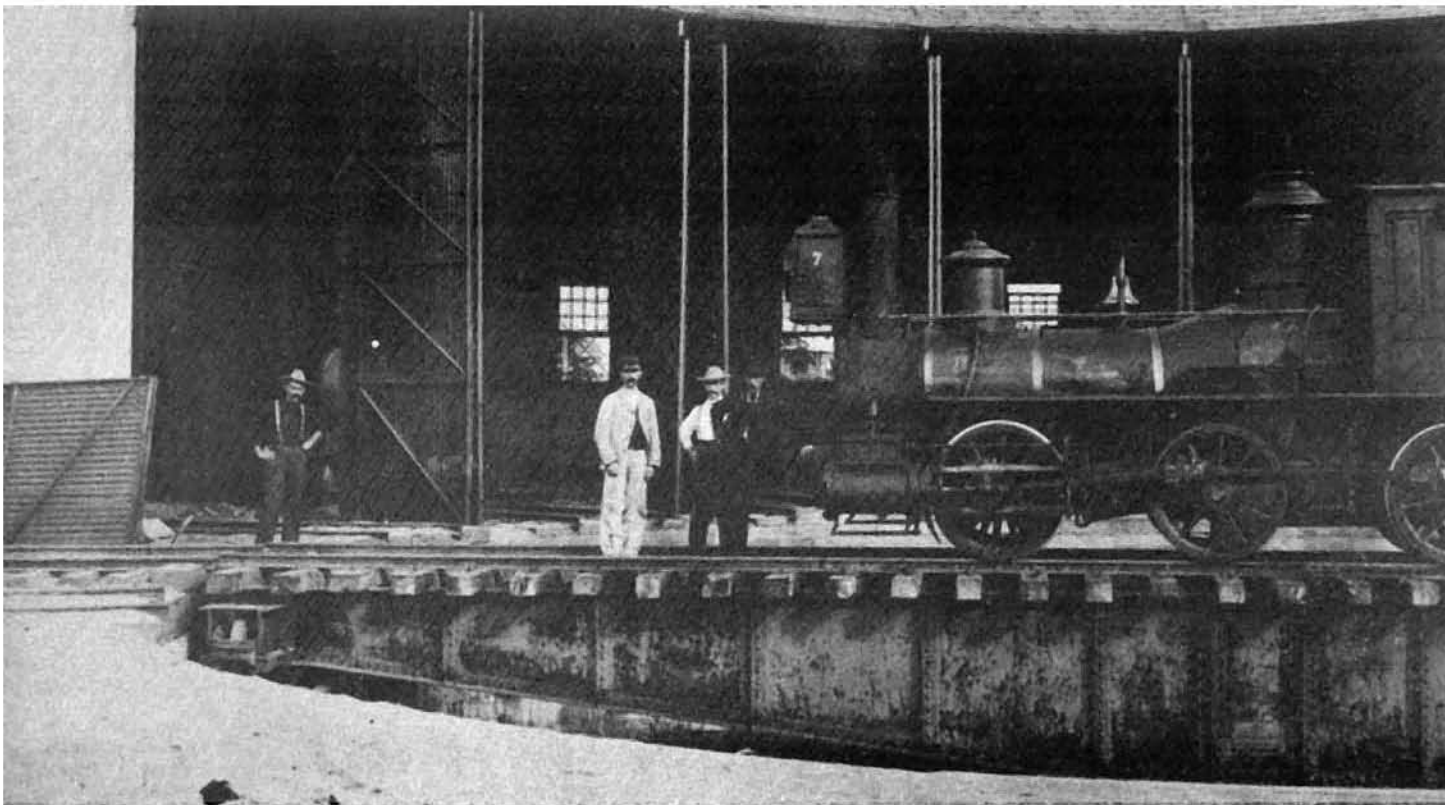
⊙

A picture of Camohs & McConnel Co. car, with front end of a small engine. No photographs of the original construction of the railway are known to be existent. Photography was in its infancy in 1872 - 1890, during which years the railroad was constructed, so it is not surprising that the camera had not yet turned its recording eye to the Central American jungles. This is the oldest photograph available and is said to be the first train to pass "El Codo del Diablo" ("Devil's Elbow").

Se dice que este es el segundo tren, una pequeña locomotora y un carro-plataforma, que pasó por "El Codo del Diablo". Sin duda, es un recuerdo de un paseo organizado por este grupo de constructores para mostrar a sus familias la obra de sus manos. Note la diminuta locomotora y el cabezote de enganche al final del carro plano.

⊙

This is said to be the second train, a small engine and a flat car, to pass "El Codo del Diablo" (Devil's Elbow"). Doubtless, it is a record of a picnic organized by this group of builders to show their families their handiwork. Note the tiny locomotive and the "link and pin" coupler at end of flat car.

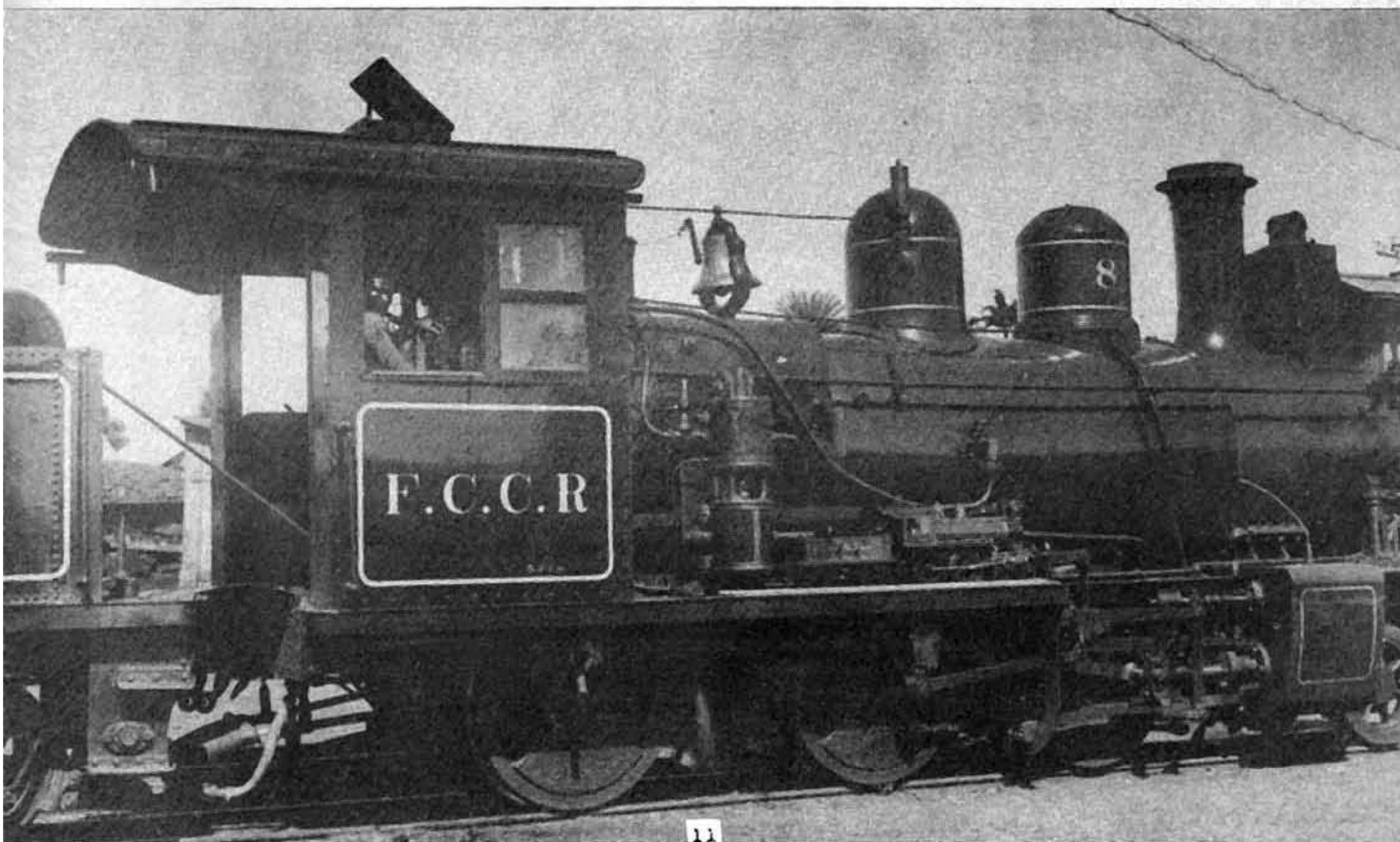


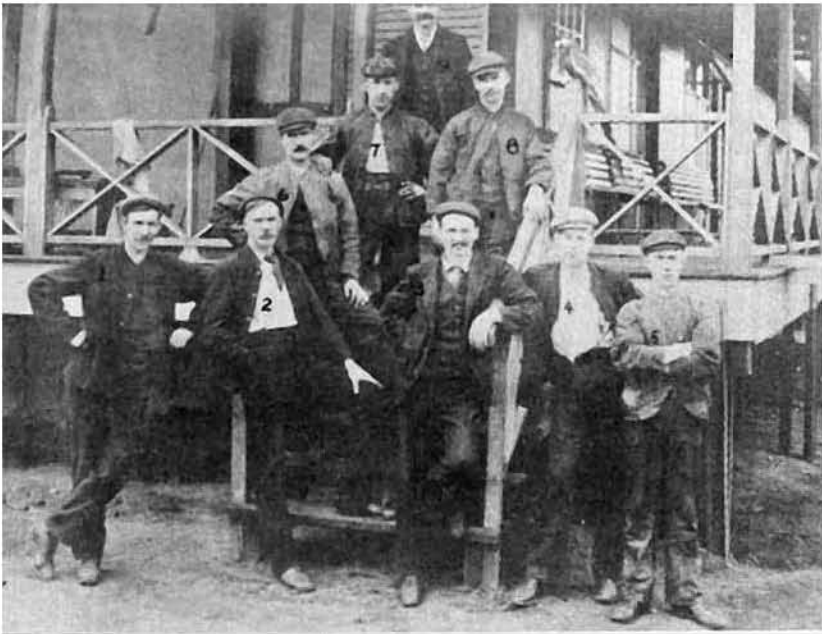
Una de las primeras locomotoras de la Northern Railway, para trabajo liviano. Fué construída alrededor de 1905 por H. K. Porter Co., Pittsburgh, U. S. A. Estas locomotoras fueron retiradas alrededor de 1937.

One of the first Northern Railway engines, for light work. Built about 1905 by H. K. Porter Co., Pittsburgh, U. S. A. These engines were scrapped about 1937.

Una de las primeras locomotoras medianas construídas en 1900, por la Nasymth Wilson Company (Inglaterra). El peso total, con el ténder, era de 132,000 libras. Esta máquina No. 8, es nuestra reenumerada No. 18, la cual está todavía haciendo buen servicio.

One of the first of the medium sized engines built in 1900 by the Nasymth Wilson Company (England). Total weight with tender 132,000 pounds. This engine No. 8, is our renumbered No. 18, which is still doing good service.



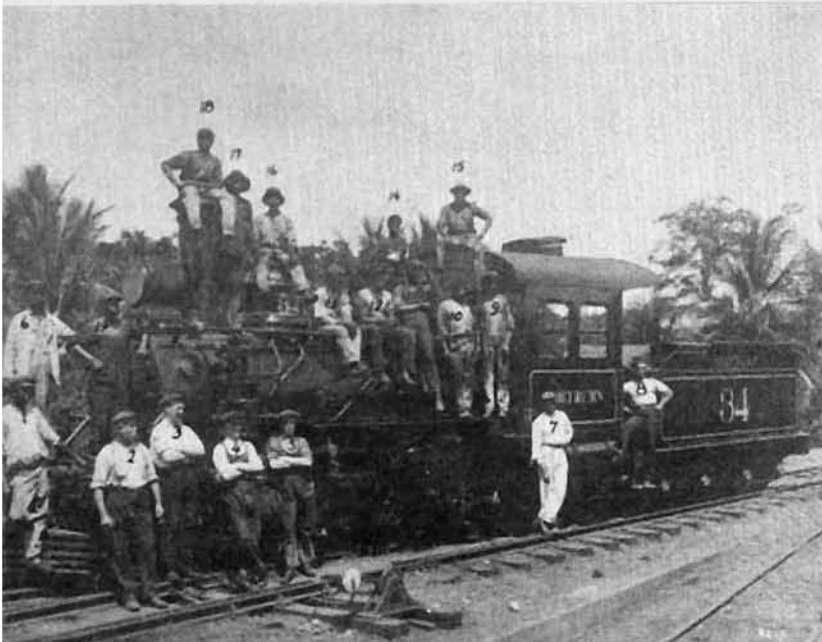


Fotografías tomadas entre 1906 y 1909. Mecánicos ingleses y escoceses traídos a Costa Rica por el Sr. Minor C. Keith. Antes del advenimiento del ferrocarril, Costa Rica tenía muy poco, o nada, de aparatos mecánicos y, por consiguiente, no había necesidad de técnicos mecánicos. Estos hombres y otros como ellos trajeron el primer conocimiento mecánico extenso a Costa Rica, y, al pasarlo a costarricenses jóvenes, fundaron el grupo de excelentes obreros expertos que hoy tenemos.

©

Photos taken between 1906 and 1909. English and Scottish mechanics brought to Costa Rica by Mr. Minor C. Keith. Before the coming of the railway, Costa Rica had little or no mechanical apparatus and, consequently, no need for mechanical technicians. These men, and others like them, brought the first extensive mechanical knowledge to Costa Rica, and, passing it on to young Costa Ricans, founded the group of excellent skilled workmen that we have today.

1. B. Bishop (Fontanero - Coppersmith)
2. Chas. Rennie (Maestro Mecánico - Master Mechanic)
3. A. Frazer (Fontanero - Coppersmith)
4. F. Swarbrick (Calderero - Boiler Maker)
5. Sam Manley (Tornero Mecánico de Precisión - Machinist)
6. G. Allison (Calderero - Boiler Maker)
7. Pat McCann (Calderero - Boiler Maker)
8. J. Robinson (Calderero - Boiler Maker)
9. J. McCoid (Calderero - Boiler Maker)



2. J. Hinds (Capataz de la Casa Redonda - Roundhouse Foreman)
3. George Blackshaw (Maquinista - Locomotive Engineer)
4. Billy Purdam (Moldeador - Pattern Maker)
5. W. Hinds (Tornero Mecánico de Precisión - Machinist)

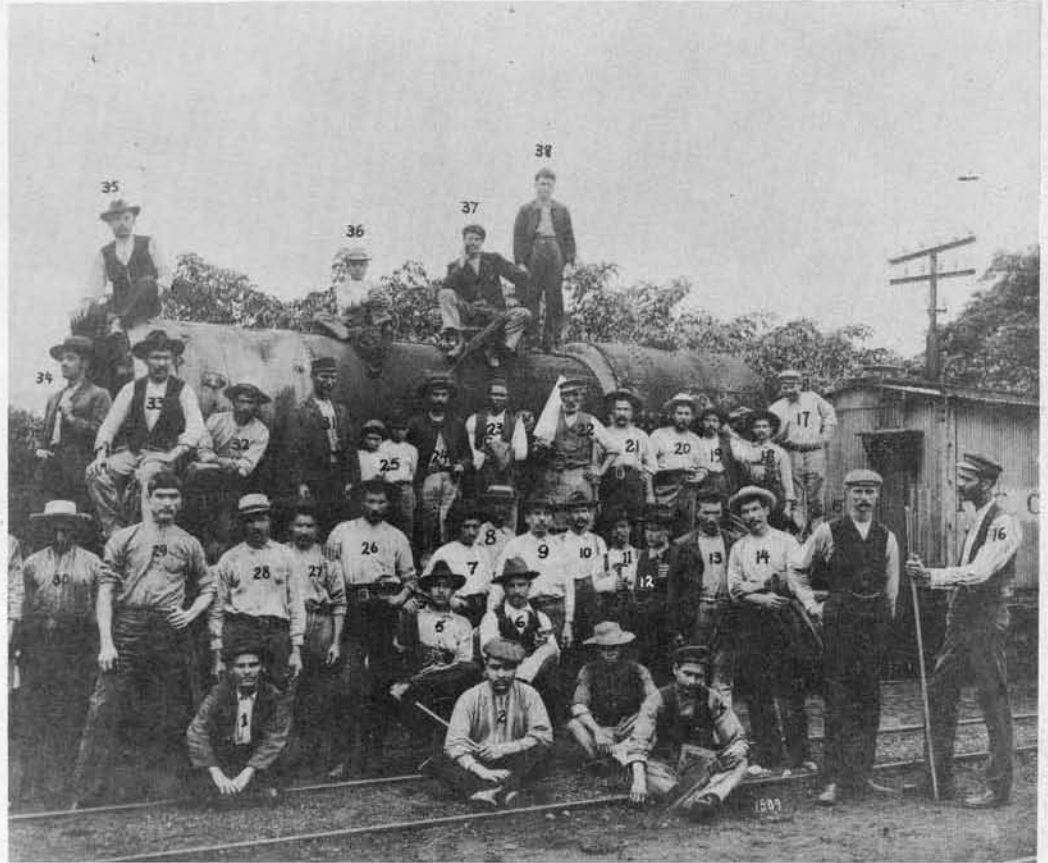


1. Baker Postlethwaite (Maquinista - Locomotive Engineer)
2. Juan José Martínez (Conductor - Conductor)
3. M. D. Smith (Conductor - Conductor)
4. Jack Hind (Maquinista - Locomotive Engineer)
5. Billy Northey (Conductor - Conductor)
7. Alfred Mills (Constructor de Carros - Car Builder)
9. Caleb Hopkins (Maquinista - Locomotive Engineer)
10. Thomas Storey (Maquinista - Locomotive Engineer)

Fotografías tomadas alrededor del principio del siglo (1906-1909). Las siguientes identificaciones han sido hechas:

Photographs made around the turn of the century (1906-1909). The following identifications have been made:

- 6. José Pérez P.
- 8. Euel Carter
- 10. Cole
- 15. Alfred Mills
- 16. Cecil Williams
- 17. Andrés Obando
- 19. Fausto Flores
- 28. José María Solano
- 29. Napoleón Sandí
- 31. Yanuario Solís
- 37. José Arias
- 38. Manuel Jiménez



- 5. Jorge Cardona
- 7. Luis Ramírez
- 8. Jesús María Castro
- 10. Adolfo Guerra
- 11. Charles Rennie
- 12. Jack Robinson
- 16. Matías Cubero
- 17. Enrique Yeoman
- 18. Daniel Calderón
- 26. Acisclo Umaña
- 29. José María Solano
- 32. Gonzalo Madrigal
- 34. Fausto Flores
- 36. Víctor Badilla
- 37. José María Negretti
- 41. Claudio Jones
- 42. Enrique Umaña
- 43. Fermín Umaña
- 44. Bertie Scott
- 45. Agustín Duarte
- 47. Emílio Aubert
- 48. Juan Rafael Flores
- 49. Rusch
- 50. Julio Carmiol
- 54. Rafael Fernández
- 55. José Joaquín Portuguez
- 56. Otto Fernández
- 58. Gonzalo Esquivel
- 61. Rafael Umaña
- 62. Napoleón Sandí
- 63. Washington Mora
- 65. Bonilla
- 66. Walter Scott
- 67. Carlos Morales



Minor C. Keith trajo el negocio de bananos a Costa Rica como parte del desarrollo de su ferrocarril. Aquí vemos algunos de los hombres que le ayudaron en el desarrollo técnico y en acumular el capital que se invirtió en el establecimiento de la United Fruit Company e hizo posible los subsiguientes grandes progresos en Panamá, (Almirante); Guatemala (Puerto Barrios); Honduras (Tela y Castilla); y en otras divisiones de la United Fruit Company.

Minor C. Keith brought the banana business to Costa Rica as part of his railroad development. Here pictured, are some of the men who helped him develop the technique and accumulate the capital that went into the building of the United Fruit Company and made possible the subsequent great development at Panamá (Almirante); Guatemala (Puerto Barrios); Honduras (Tela and Castilla), and other United Fruit Company divisions.

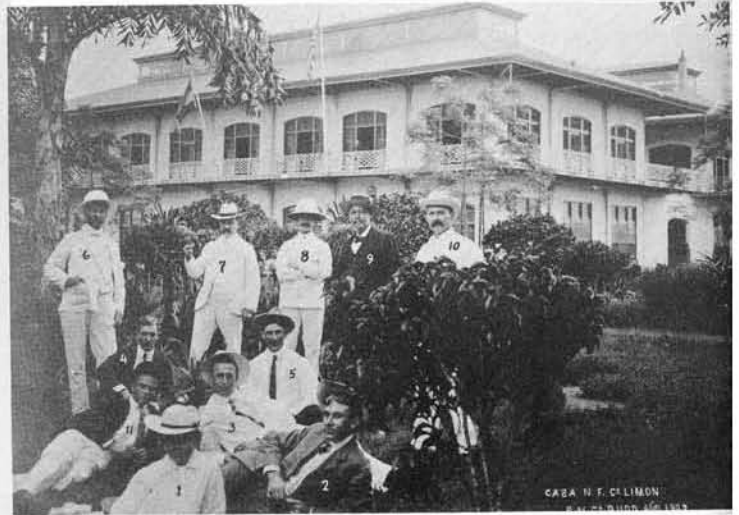


Oficiales de la United Fruit Company en el Parque Vargas en Puerto Limón, alrededor de 1902.

⊙

United Fruit Company officials in Vargas Park in Puerto Limón, about 1902.

- 4. Walter Livingston
- 5. Charles K. Miller
- 6. John Beal
- 7. William H. Seaman (M. & S. F. C. C. R.)
- 11. Dr. Mauro Aguilar
- 12. Charles White
- 14. White (de Guácimo).

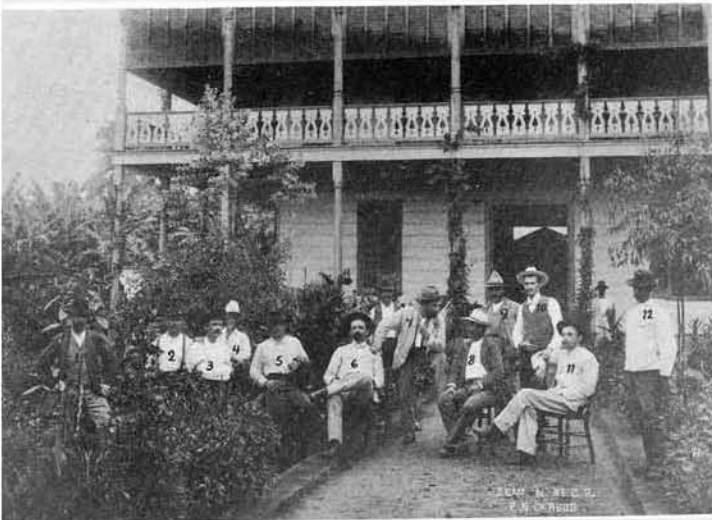


Oficiales de la United Fruit Company, con la "Logia de Limón" al fondo. Esta fotografía fué tomada en 1902.

⊙

United Fruit Company officials, with "Limón Lodge" in the background. Photograph made in 1902.

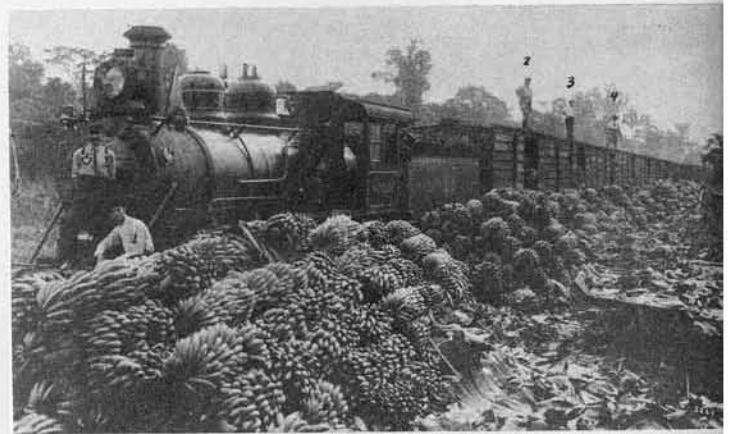
- 3. Charles White
- 4. John Beal
- 7. William Seaman (M. & S. F. C. C. R.)
- 9. Dr. Mauro Aguilar
- 10. White (de Guácimo)
- 11. Charles K. Miller.



Administradores de fincas de la United Fruit Company en Zent, alrededor del año 1904. No ha sido posible identificar a ninguna de estas personas.

⊙

United Fruit Company farm administrators in Zent, about 1904. It has not been possible to identify any of these men.



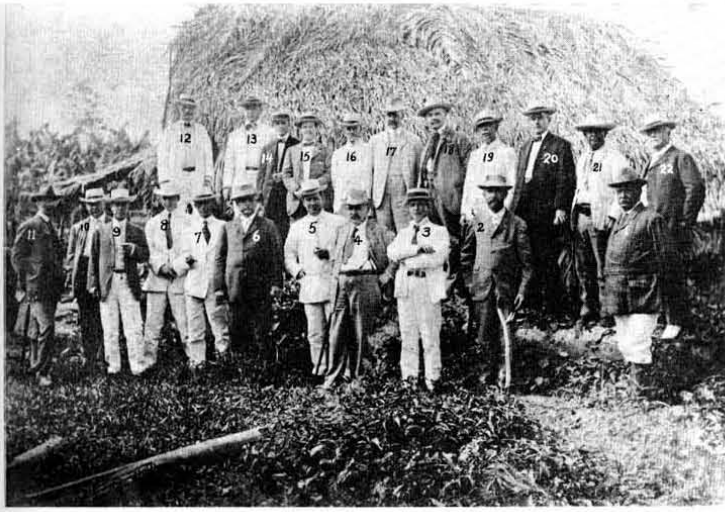
Las condiciones naturales en Limón son muy superiores a las de otros lugares para la producción de bananos y son la causa de las excelentes cosechas que aquí se ven a lo largo de las vías de la Northern Railway, para su embarque. Fotografía alrededor de 1906.

5. George Blackshaw.

⊙

Natural conditions in Limón are far superior to other areas for the production of bananas and responsible for such bumper crops as here placed alongside Northern Railway's tracks for shipment. Photo about 1906.

5. George Blackshaw.

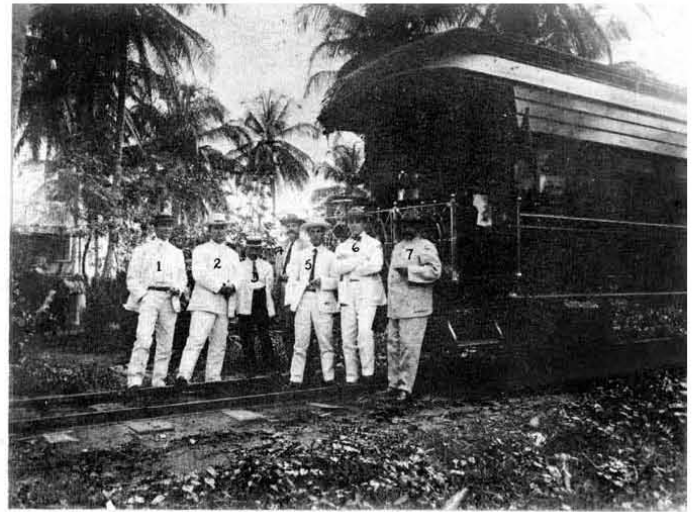


Una excelente fotografía de algunos hombres de negocios prominentes, empleados de la United Fruit Co. y de la Northern Railway Co. El lugar de la fotografía, y la fecha en que fué tomada, se desconoce: posiblemente fué alrededor de 1905.

©

An excellent photograph of several prominent businessmen, United Fruit Co. and Northern Railway Co. employees. Location unknown and date possibly about 1905.

1. Charles W. Morrison
3. McGregor
4. Andrew W. Preston
5. W. E. Mullins
8. Duke Schweppe
9. E. J. Hitchcock
10. John M. Keith
11. Walter J. Ford
13. R. J. Schweppe
16. Minor C. Keith
17. Emile Challe
19. "Foxy Grandpa" Musgrave
20. Smith
22. Thomas Penny



Oficiales del Ferrocarril, en un tren especial a lo largo de "Cocal" (Millas 5 a 12). Alrededor de 1905.

©

Railway officials with a special train along "Cocal" (Miles 5 to 12). Date about 1905.

- 2 W. E. Mullins
- 6 R. J. Schweppe



Una de las más viejas fotografías, mostrando el carro-cajón N° 104 de la F. C. C. R., en Cartago. Fué tomada alrededor de 1898. Nótese las luces de arco para el alumbrado de las calles, (unas de las primeras en ser instaladas en América Central). El cuarteto de tenistas, en la residencia del Sr. Jesús Arias, está compuesto por: (de izquierda a derecha) Charles N. Pirie, Auditor Viajero del F. C. C. R., Bertie Lyon, Contador del Banco Anglo, Hick Hawkins, Farmacéutico de A. F. Pirie & Co., Mr. Stienforth, Ingeniero Residente del F. C. C. R.

©

One of the oldest photographs, showing F. C. C. R. box car N° 104, at Cartago. Photograph was taken about 1898. Note arc lights for street illumination, (some of the first installed in Central America). The tennis foursome, at residence of Sr. Jesús Arias, is comprised of: (from left to right) Charles N. Pirie, Travelling Auditor, F. C. C. R., Bertie Lyon, Accountant Banco Anglo, Hick Hawkins, Pharmacist at A. F. Pirie & Co., Mr. Stienforth, Resident Engineer F. C. C. R.



Vía de la Northern Railway entre Limón y Portete. Esta línea era superflua después de la fusión de los dos sistemas mediante un convenio de operación. La línea fué convertida en un camino público

⊙

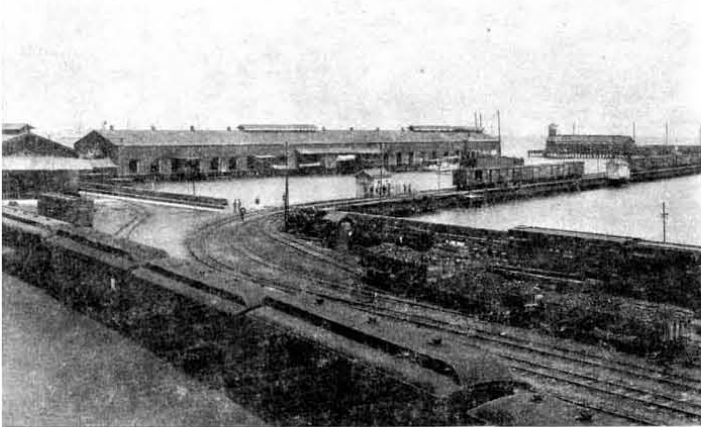
Northern Railway track between Limón and Portete. This line was superfluous after merger of the two systems in an operating agreement. Route is now a public road.



Cruce de la Northern Railway sobre la Costa Rica Railway entre el río Moín y el empalme de Moín. Los bastiones de concreto son visibles todavía, aunque el puente fué quitado cuando la Northern tomó en arriendo la propiedad de la Costa Rica Railway.

⊙

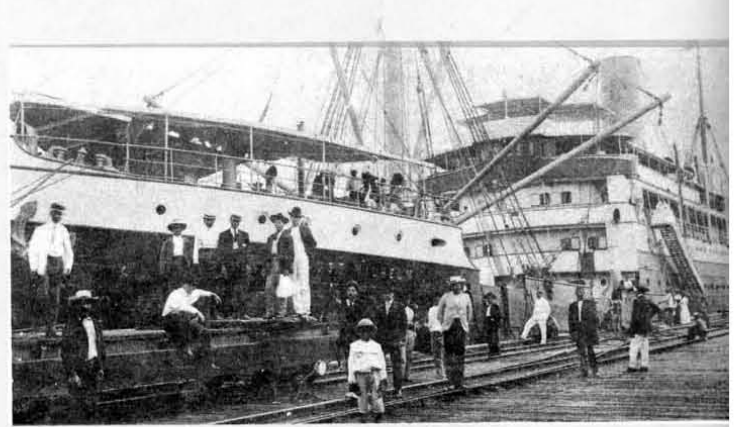
Northern Railway crossing over the Costa Rica Railway between Moín river and Moín junction. Concrete abutments are still visible, although bridge was removed when the Northern leased the Costa Rica Railway property.



Entrada a los muelles vista desde el balcón de la Estación del Ferrocarril, antes de la construcción de la Aduana.

⊙

Entrance to piers, as seen from balcony of Railway station, before construction of Customs.



Un vapor alemán, el S. S. "Prinz August Wilhelm" en el muelle de la Costa Rica Railway alrededor del año 1909. Sentado en el carro plano, Sr. H. S. Marshall, Recibidor de Bananos de la United Fruit Company.

⊙

German ship, S. S. "Prinz August Wilhelm" at Costa Rica Railway pier, about 1909. Sitting on car (center), Mr. H. S. Marshall, United Fruit Company Banana Receiver.

Puente de Cieneguita, Limón. Esta línea que corría a lo largo de la playa hasta Westfalia, atravesando la orilla del aeropuerto de hoy, fué repuesta por la línea de Santa Rosa. El puente fué utilizado como puente de carretera hasta que recientemente se repuso por un puente de suspensión, hoy en uso.

⊙

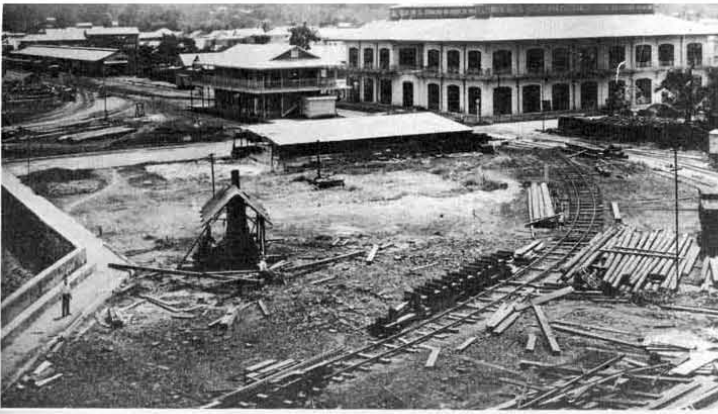
Cieneguita bridge, Limón. This line, which ran along the beach to Westfalia, alongside present air field, was replaced by the Santa Rosa line. Bridge was used as a highway bridge until recent replacement by present suspension bridge.

Aquí se ve a Mr. J. H. Burke, Superintendente de Vías, en la entrada Oeste del puente del río Pacuare. El puente fué construido en 1909 para reponer uno, más abajo, que fué lavado en el año 1908. Esta fotografía fué tomada alrededor de 1912.

⊙

Mr. J. H. Burke, Railway Superintendent, at the West entrance of the Pacuare river bridge. The bridge was built in 1909, to replace one, further downstream, washed out in 1908. This photograph was taken about 1912.





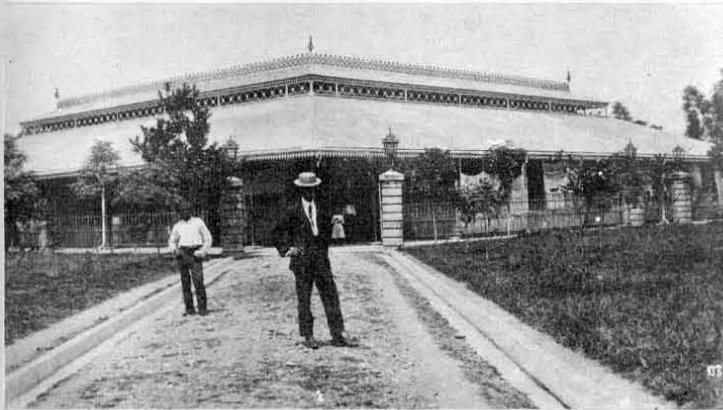
El patio de Limón en 1903. El muelle de la Northern estaba en construcción. Todavía no se había empezado la construcción de la Bodega No. 1 ni de la Bodega No. 5 (Resguardo) de la Aduana.

Limón yard in 1903. Northern pier was under construction. Neither main Customs Warehouse No. 1 nor Warehouse No. 5 (Resguardo) were started.



Foto de la zona del Hospital, tomada desde los talleres de la Northern Railway. El tajamar de concreto, y residencias, no existían cuando fué tomada esta fotografía en 1904.

Photo of Hospital Point taken from Northern Railway shops. There was no concrete seawall, nor residences, when this picture was made in 1904.

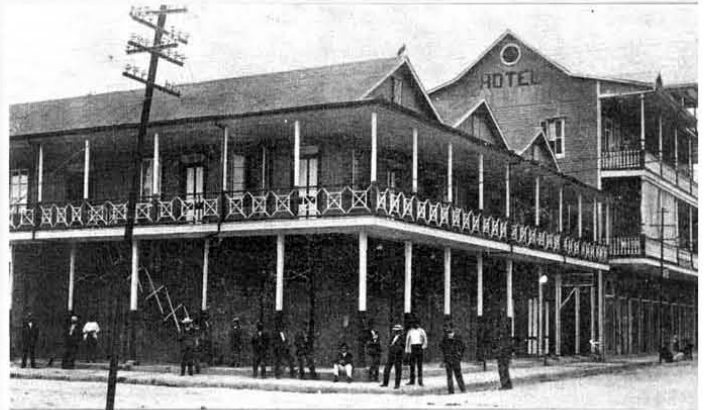


El Mercado, en 1903. Fué construído por el Gobernador de Limón, Sr. Balvanero Vargas, cuyo nombre fué dado al Parque de Limón.

Limón market place, 1903. Built by the Governor of Limón, Sr. Balvanero Vargas. The Limón Vargas Park was named after the Governor.

Mirando a través del Parque Vargas hacia la zona del Hospital y los talleres de la Northern Railway. Foto tomada desde el Resguardo de Limón, alrededor de 1906.

Looking across Vargas Park to Hospital Point and Northern Railway shops. Photo taken from Customs Guards quarters, about 1906.

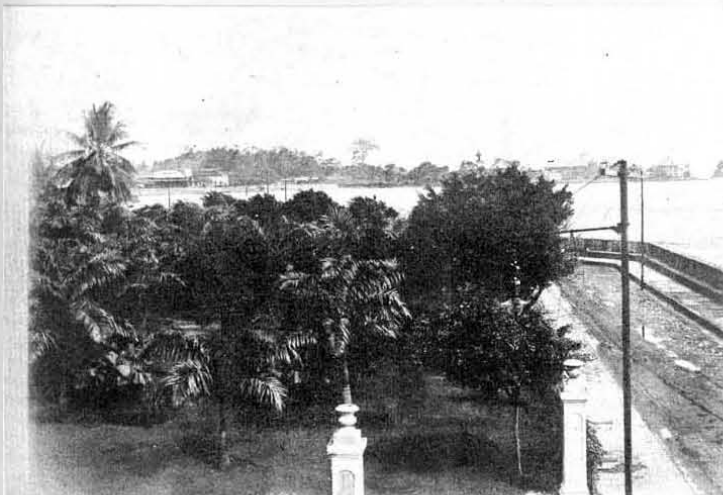


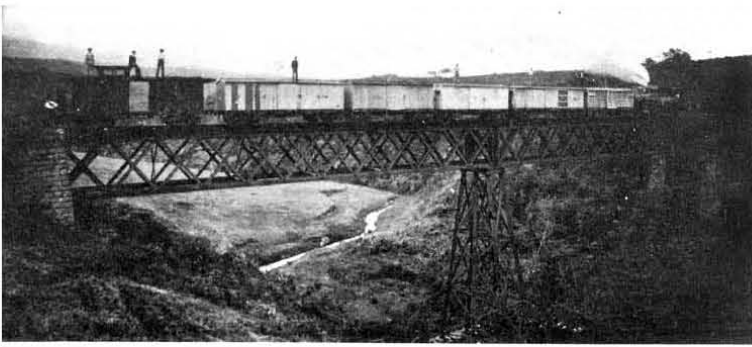
Una "esquina" de la Avenida Principal de Limón, frente al Correo, alrededor de 1904. Los rótulos "Nash's New Store" y "Grand Hotel" son legibles (con lentes).

A "corner" of Limón Main Street, opposite present Post Office, about 1904. "Nash's New Store" and "Grand Hotel" signs are legible (with magnifying glass).

La esquina en la Avenida Principal de Limón, antes el negocio "W. Steinvorth", ahora el Banco Nacional de Costa Rica. La fecha no se conoce, pero era mucho antes de pavimentar las calles, lo que fué hecho durante 1926 - 1927.

The corner in Main Street, Limón, formerly business of "W. Steinvorth", now the Banco Nacional de Costa Rica. Date is undetermined but it was long before paving of streets, which was done during 1926 - 1927.





Una vista cerca de Paraíso. Note un brequero sobre cada carro para manejar los breques, como se hacía alrededor de 1904, antes de que los breques automáticos de aire fueran instalados.

⊙

Near Paraíso. Note brakeman on each car to handle brakes, as this was about 1904, before automatic air brakes were installed.



Cruzando el puente de Chiz (Milla 71.0). Note la linterna de canfín de la locomotora y el eslabón al frente de la máquina para el cabezote de enganche.

⊙

Crossing Chiz bridge (Mile 71.0). Note kerosene burning head-light and link on front of engine for "link and pin" couplings.



Esta es la fotografía más vieja que se tiene del manejo de flete en el Ferrocarril. Esto es en Tres Ríos. Note la iglesia en el fondo que todavía está en pie. No fué posible identificar a ninguna de las personas que se ven en la fotografía.

⊙

The oldest picture available of freight handling on the Railway. This is in Tres Ríos. Note church in background which still stands. It was impossible to identify any of the people in this picture.

Mover a mano un carro de inspección por una gradiente de 4% era trabajo duro. Los "manipulantes" del carro descansan en la Milla 75, cerca de Juan Viñas.

⊙

Hand propelling of an inspection car up 4% grades was hard work. "Pumpers" rest at Mile 75, near Juan Viñas.



El Superintendente de Ingeniería, Sr. J. H. Burke, (al extremo derecho), acompañado por el Superintendente de Telégrafos, Sr. "Foxy Grandpa" Musgrave, cerca de Blagdon, línea de Castro. Máquinas de gasolina pequeñas fueron usadas para dar poder a carros de inspección alrededor de 1905.

⊙

Supt. of Engineering, Mr. J. H. Burke, (on extreme right), accompanied by Telegraph Supt., Mr. "Foxy Grandpa" Musgrave, near Blagdon, Castro line. Small gasoline engines powered inspection cars, from about 1905.

La fotografía, en el año 1904, necesitaba mucho tiempo de exposición y esto explica la presencia aparente de humo y vapor. Note el cabezote de enganche en la máquina No. 25, cerca de Las Lomas.

⊙

Photograph in 1904 required long exposures which accounts for the appearance of smoke and steam. Note link and pin coupler on engine No. 25, near Las Lomas.





Sr. Víctor M. Cutter, como mandador de la finca La Luisa, vigilando la corta de bananos. El Sr. Cutter ascendió en posición hasta llegar a ser Presidente de la Junta de Directores de la United Fruit Company.

⊙

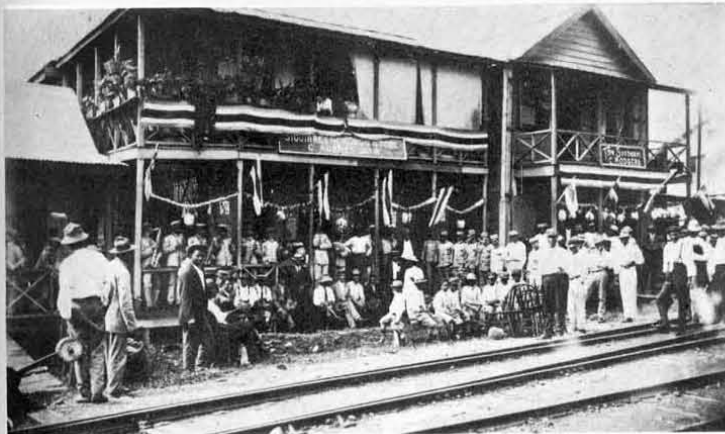
Mr. Víctor M. Cutter, as overseer of La Luisa farm, supervising the harvesting of bananas. Mr. Cutter rose through the ranks to become President and Chairman of the Board of the United Fruit Company.



Un grupo de productores independientes de banano, en frente del negocio comercial de "Lorig y Tibaut", en Germania, Línea Vieja, año 1904.
1. Isaac Lorig.

⊙

A group of independent banana planters in front of the general store of "Lorig and Tibaut", Germania, Old Line, 1904. — 1. Isaac Lorig.



Una visita oficial a Siquirres. La fecha exacta no se conoce, pero probablemente fué en 1905.

⊙

An official visit to Siquirres. Exact date unknown, but probably about 1905.

Línea de cable para el transporte de bananos a través del río Banano (Beverly).

⊙

Cable-way for banana transport across Banana river (Beverly).



Sr. John Ernest en una típica finca de bananos cerca de Penshurst, en 1906. 4. John Ernest.

⊙

Mr. John Ernest, in a typical banana plantation near Penshurst, about 1906. 4. John Ernest.

Trenes alineados listos para salir de Siquirres a Limón, con carros cargados de bananos para exportación. Fotografía tomada alrededor de 1906.

⊙

Trains lined up ready to leave Siquirres for Limón, with full banana cars for exportation. Photo about 1906.

