

EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

THE TRANSPORTATION DEPARTMENT

El Departamento de Transportes es el encargado del movimiento de los trenes. Toda otra actividad de la Compañía, sin excepción alguna, constituye directa o indirectamente, actividades auxiliares a esta función primordial. Como se ha dicho ya en este libro, la única razón para la existencia de un ferrocarril, es proveer transporte para la región que sirve, y desde luego el Departamento de Transportes, al mover los trenes, está cumpliendo justamente su razón de ser.

El Departamento, a cargo del Sr. Enrique Moya, Jefe de Transportes, está compuesto de personal de oficina, despachadores de trenes, conductores, brequeros, agentes y empleados de estaciones, y guardas. Las cuadrillas de locomotoras están bajo las órdenes del Departamento de Transportes cuando están trabajando, sea en los patios o en las vías. Al 30 de Junio de 1953, el total de empleados consistía de 8 despachadores, 23 conductores, 127 brequeros, 23 agentes de estación. El gran total de todos los empleados de Transportes era de 461.

La Northern Railway, con sus numerosos ramales de tráfico liviano y gradientes pronunciadas en las montañas, presenta un problema de tráfico sumamente complejo. Hay que dar a los ramales un mínimo de servicio, que muy a menudo resulta económicamente injustificado, y estos servicios tienen que estar sincronizados con los trenes de la línea principal. Las locomotoras que pueden mover 15 carros cargados sobre las gradientes poco pronunciadas, al Este de Siquirres (Milla 37.1), sólo pueden llevar 5 carros cargados sobre las gradientes severas entre Peralta (Milla 55.3) y la División Continental en El Alto (Milla 93.2). Elaborar un itinerario de trenes regulares, suplementados por órdenes diarias de trenes extras, y que dé como resultado un servicio adecuado y económico a la vez, es imposible.

El problema del servicio en los ramales se encara mediante medidas transaccionales. Debe ser admitido que los servicios en los ramales no son tan frecuentes como los clientes desearan, pero son más frecuentes de lo que económicamente se justifica. Aumentar estos servicios más allá de lo justificado económicamente, añadiría una carga financiera que solamente podría ser compensada con entradas adicionales del tráfico de la línea principal.

Se hace frente al problema de gradientes pronunciadas, con la consiguiente variación en el poder de arrastre de las locomotoras, dividiendo las 103 millas de Limón a San José en tres secciones, cada una con su personal separado para supervisión, control de los despachadores, cuadrillas de locomotoras y trenes para fletes extras. Trenes de itinerario regular corren de terminal a terminal. Las divisiones son: (1) Limón a Siquirres (incluyendo el ramal de Estrella); (2) Siquirres a Peralta (incluyendo Línea Vieja y ramales); y (3) Peralta a San José y Alajuela (incluyendo el ramal de Turrialba).

La historia del Departamento de Transportes se da a conocer mejor, presentando fotografías y datos descriptivos, comenzando en Limón y terminando en San José. Se invita al lector a imaginarse que está haciendo un viaje desde las playas tropicales de Limón hasta la tierra de la primavera eterna en San José. En este "paseo" no solamente verá algunas de las vistas más bellas del mundo, sino que tendrá la oportunidad de apreciar, tras los paisajes, las complejas actividades del Departamento de Transportes.

The Transportation Department is responsible for the movement of trains. All other activities of the Company, without exception, either directly or indirectly, are auxiliary to this prime function. As previously remarked in this book, a railway's only excuse for existence is to provide transportation to the area it serves, so it is obvious that "The Transportation Department", in moving trains, is delivering the "final product".

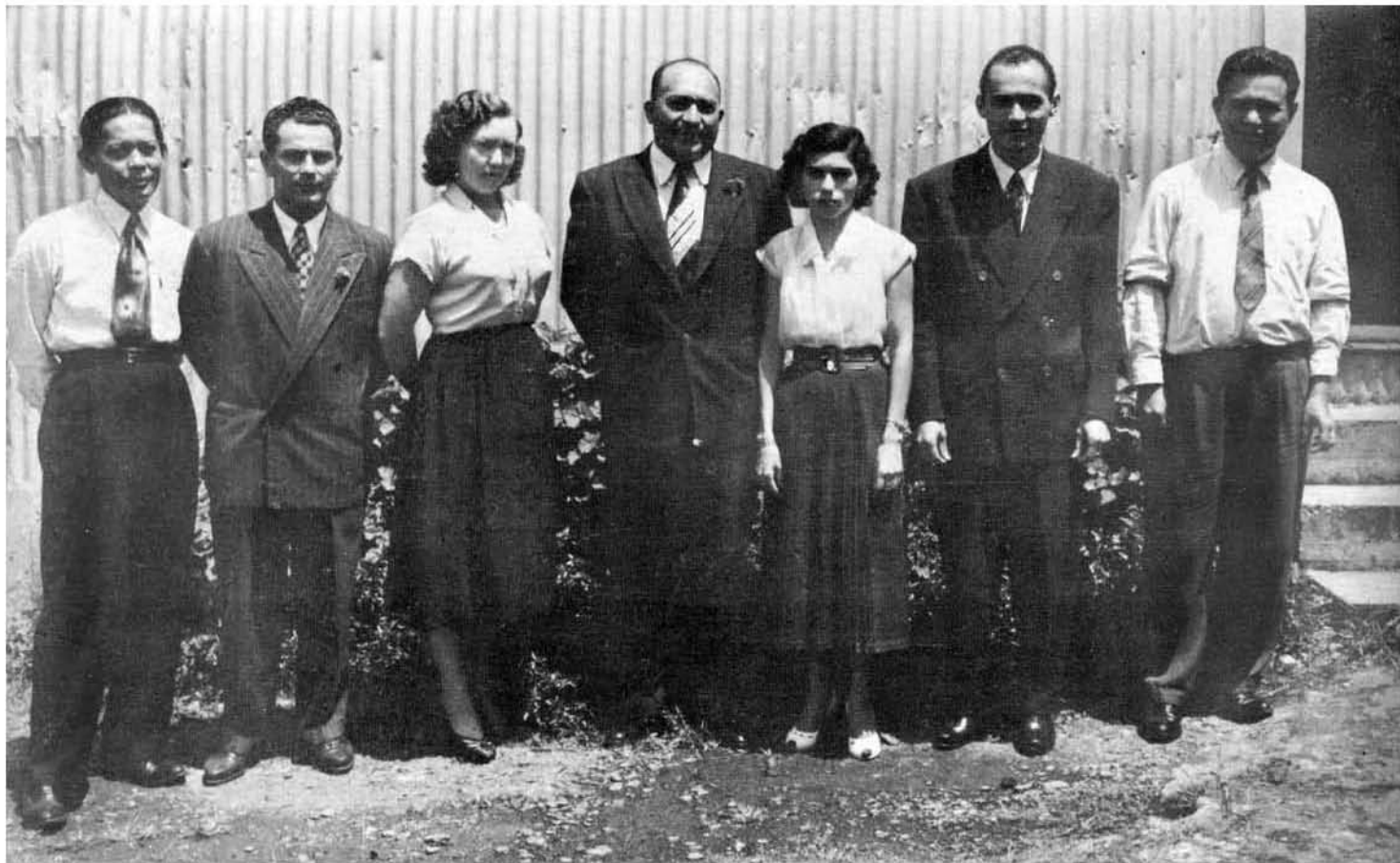
The Department, under Mr. Enrique Moya, Chief of Transportation, is composed of office personnel, train dispatchers, conductors, brakemen, station agents and employees, and watchmen. Locomotive crews are under the orders of the Transportation Department when operating, either in yards or on the road. Total employees, as of June 30, 1953, consisted of 8 dispatchers, 23 conductors, 127 brakemen, 23 station agents. The grand total of all Transportation employees was 461.

The Northern Railway, with its many branches of light traffic and steep mountain grades, presents a particularly complex traffic problem. The branch lines must be given a minimum service that is, more often than not, economically unjustified and these services must be synchronized with main line trains. Locomotives, that will handle 15 loaded cars on the relatively flat grades East of Siquirres (Mile 37.1), will handle only 5 loaded cars on the steep grades between Peralta (Mile 55.3) and the "Continental Divide" at El Alto (Mile 93.2). To elaborate a schedule of regular trains, supplemented by daily arrangements for extras, that will result in an adequate and yet economical service, is impossible.

The branch line service problems are met by compromise. It must be admitted that branch line services are not as frequent as clients would like but they are more frequent than is economically justified. To increase these services beyond the economically justified would add a financial burden that could only be met by additional revenue from main line traffic.

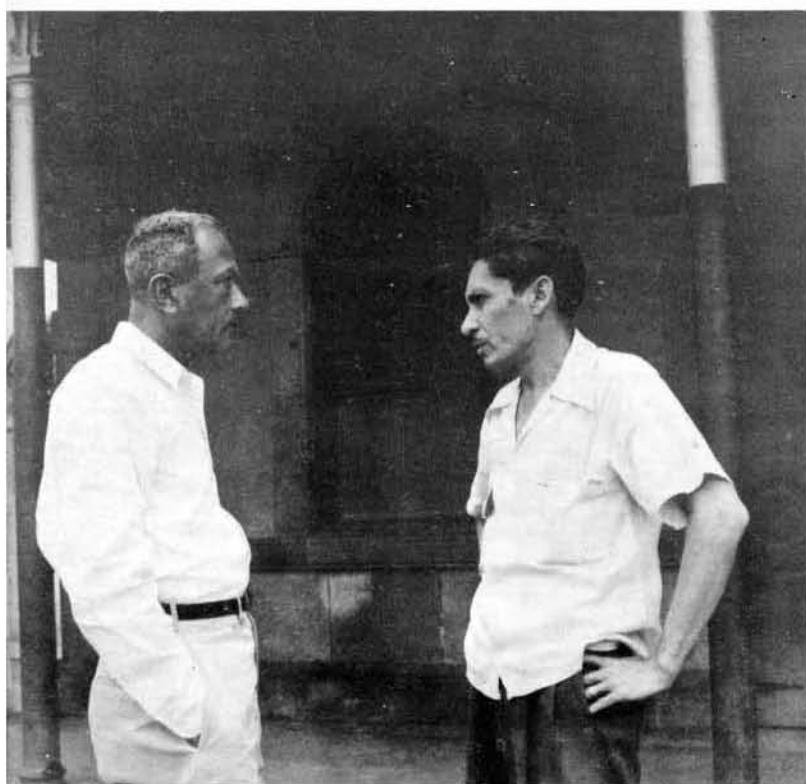
The problem of steep grades, with consequent variation in hauling power of locomotives, is met by dividing the 103 miles from Limón to San José into three sections each with separate supervisory staff, dispatcher's control, locomotives and train crews for extra freights. Regular scheduled trains run from terminal to terminal. The divisions are: (1) Limón to Siquirres (including Estrella Valley), (2) Siquirres to Peralta (including Old Line and branches), and (3) Peralta West to San José and Alajuela (including Turrialba branch).

The story of the Transportation Department is best told by presentation of pictures and descriptive data, starting at Limón and ending at San José. The reader is invited to visualize himself as making a trip from the tropical seaside in Limón to the land of eternal springtime in San José; and in this "trip" he will not only see some of the most beautiful scenery in the world, but have an opportunity to look behind the scenes at the complex activities of the Transportation Department.



Señor Enrique Moya (centro), Jefe de Transportes, con el personal de su oficina en San José, que son, de izquierda a derecha: Sr. Juan José León, Planillero del Depto. de Transportes; Sr. Manuel Guevara, Agente de la Estación de San José; Sra. Lidia Buitrago de Guzmán, Oficinista del Depto. de Transportes; Sr. Enrique Moya, Jefe del Departamento; Srta. Zulay Gutiérrez, Asistente al Planillero de Transportes; Sr. José Antonio Aguirre, Asistente al Jefe de Transportes; Sr. Manuel Ma. Jiménez, Operador Telegráfico de San José. El Sr. Enrique Moya comenzó a trabajar como mensajero en la estación de Cartago durante el año 1919.

Mr. Enrique Moya (center) Chief of Transportation, with his San José office staff consisting of (left to right): Sr. Juan José León, Payroll Master of Transportation Department; Sr. Manuel Guevara, San José Station Agent; Sra. Lidia Buitrago de Guzmán, Typist of the Transportation Dept.; Sr. Enrique Moya, Head of the Department; Srta. Zulay Gutiérrez, Assistant to Payroll Master; Sr. José Antonio Aguirre, Assistant to Head of Transportation Dept.; Sr. Manuel Ma. Jiménez, Telegraph Operator in San José. Mr. Enrique Moya started working as messenger-boy in the Cartago station during 1919.



Sr. Charlie Hayling, Asistente al Jefe de Transportes en Limón, (izquierda) con el Sr. Miguel Angel Morera, Asistente del Agente de Estación de Limón. El Sr. Hayling también maneja la sección de Siquirres por medio del Sr. James Mowatt. El Sr. Hayling, conocido en toda la Provincia de Limón como "Charlie" o "Mr. Charlie" empezó a trabajar con el Ferrocarril, como Operador de Telégrafo, en 1911.

©

Mr. Charlie Hayling, Asst. Chief of Transportation in Limón (left) with Sr. Miguel Angel Morera, Asst. to Station Agent in Limón. Mr. Hayling also handles Siquirres section through Mr. James Mowatt. Mr. Hayling, known to the whole Limón Province as "Charlie" or "Mr. Charlie" started with the Railway, as Telegraph Operator, in 1911.



LA CIUDAD Y BAHIA DE LIMON

El terminal del Este, en donde el Ferrocarril encuentra las líneas de vapores del mundo, está situado en este marco tropical. La fotografía fué tomada desde encima de los tanques de aceite combustible. El edificio largo con techo blanco, es de los talleres del Ferrocarril. El punto con árboles es el Parque Vargas.

THE CITY OF LIMON AND ITS BAY

The Eastern terminus,, where the Railway meets the steamship lines of the world, is located in this tropical setting. Photo was made from top of fuel oil tanks. Long building with white roof is Railway shops. The wooded point is Vargas Park.

La entrada de Portete, cuatro millas al Norte de Limón, ofrece una playa excelente para bañarse. Note las olas reventando sobre los arrecifes de coral.

⊙

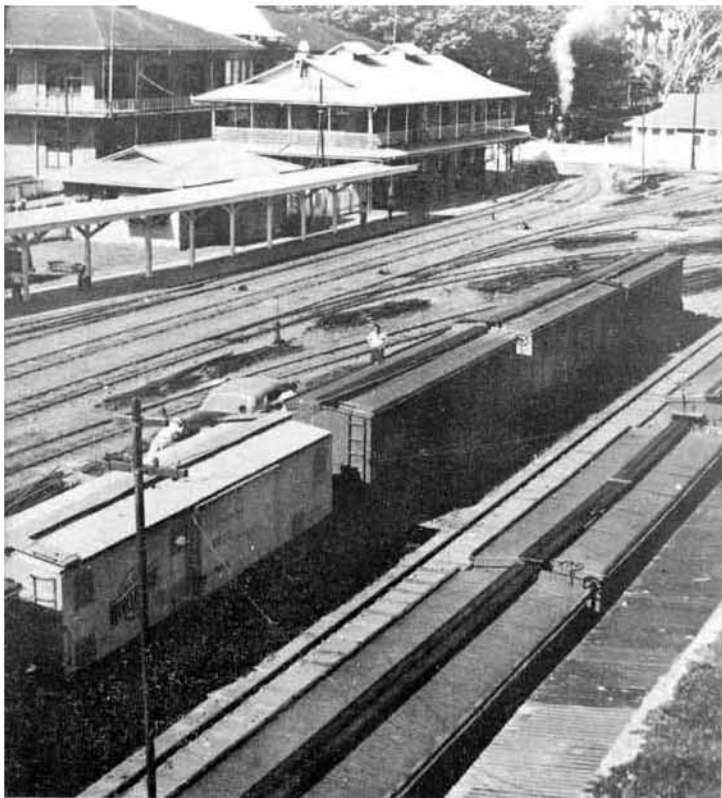
Portete inlet, four miles North of Limón, offers an excellent bathing beach. Note waves breaking on coral reef.

Graciosas palmas de cocos crecen cerca de la playa en Portete.

⊙

Graceful coconut palms grow close to beach line at Portete.





El edificio de la estación de Limón visto del techo de la Bodega No. 1 de la Aduana. El segundo piso de la estación, contiene la central telefónica y la oficina del despachador.

⊙

Limón station building as seen from roof of Custom Warehouse No. 1. Second floor of station houses telephone central and dispatcher's office.

La estación de Limón. Se ve la locomotora de patio No. 7 formando un tren para una salida más tarde. El edificio pequeño (blanco) a la derecha extrema es la casa de romanas. Las romanas están construidas dentro de la vía para pesar los carros.

⊙

Limón station showing switch engine No. 7 forming train for later departure. Small building (white) at extreme right is scale house. Scales are built into track for weighing of cars.



Un tren en la estación de Limón listo para partir. El edificio a la derecha con techo arqueado, es la bodega de flete local. Camiones y automóviles (importados) están en la vía que viene del muelle.

⊙

A train at Limón station ready to depart. Building at extreme right with arched roof is local freighthouse. Trucks and automobiles (imported) are on track leading from wharf.

Fotografía del Patio Principal del Ferrocarril en Limón. La capacidad del patio es de 1000 carros. Para tomar esta fotografía, hubo que escoger el día, y hacer arreglos especiales, porque generalmente el patio nunca está tan vacío como se ve. Note la cerca (de madera "manú") que encierra completamente el patio. Esta fué construída en 1947-48 para protección adicional.

⊙

Limón marshalling yard. Capacity of yard is 1000 cars. A special day, and arrangements, had to be made to enable this photograph to be taken, as the yard never is this empty. Note fence (of "manú" lumber) completely encircling yard. This was built in 1947-48 for added protection.



El Sr. Manuel Aguirre, Despachador de Trenes, en su escritorio en Limón. La hoja grande de papel es la Hoja de Trenes. Es preparada especialmente para el fin exclusivo del control de trenes por el despachador. Con esta hoja el despachador puede determinar la posición de todos los trenes en su división. El libro pequeño es el Libro de Ordenes de Tren, en el cual todas las órdenes están escritas con tinta en páginas previamente numeradas y encuadernadas. No es permitido borrar ni hacer alteraciones

©

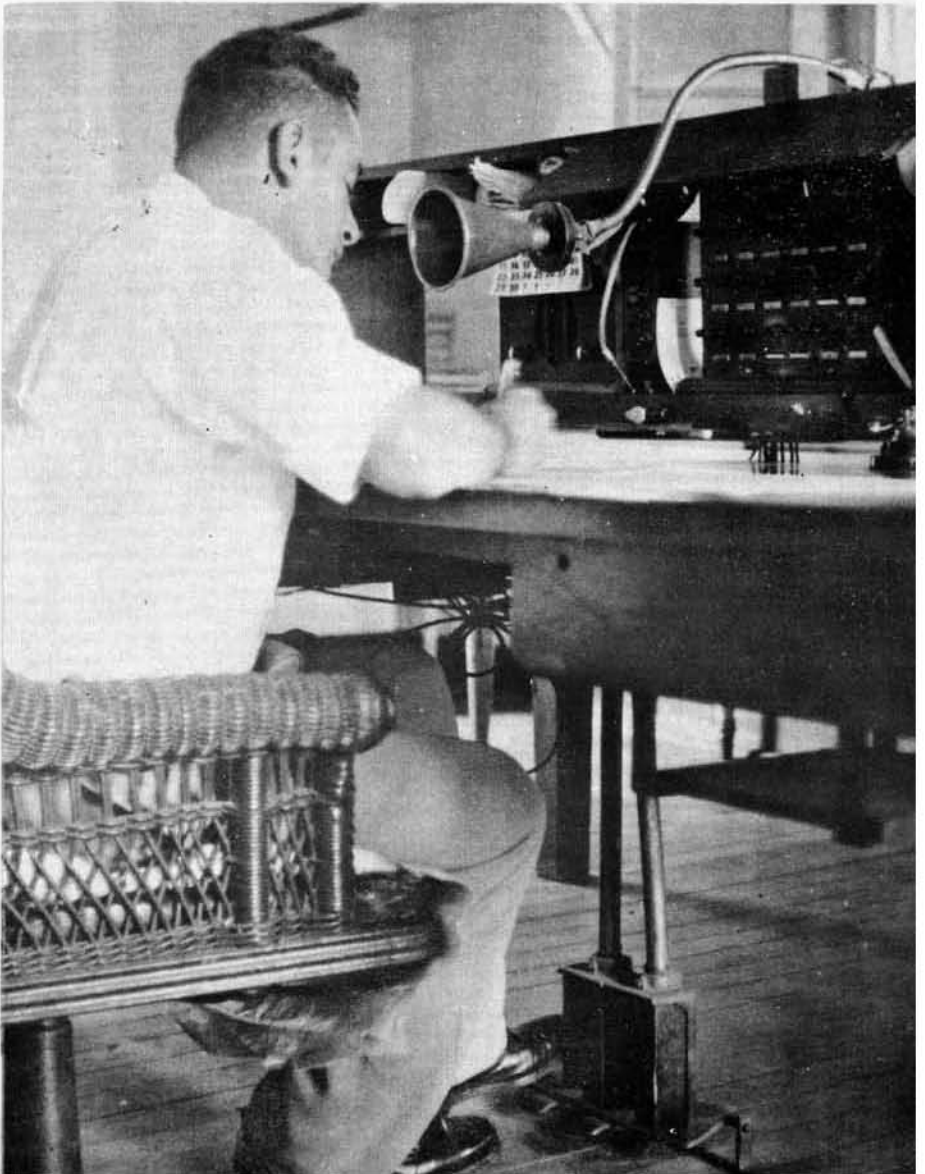
Mr. Manuel Aguirre, Train Dispatcher, at desk in Limón. The large sheet of paper is the "Train Sheet". It is specially prepared for the exclusive purpose of dispatchers train control. From this sheet the dispatcher can determine the position of all trains in his division. The small book is the "Train Order Book" in which all orders are written in ink on previously numbered, and bound, pages. No erasures or alterations are permitted.



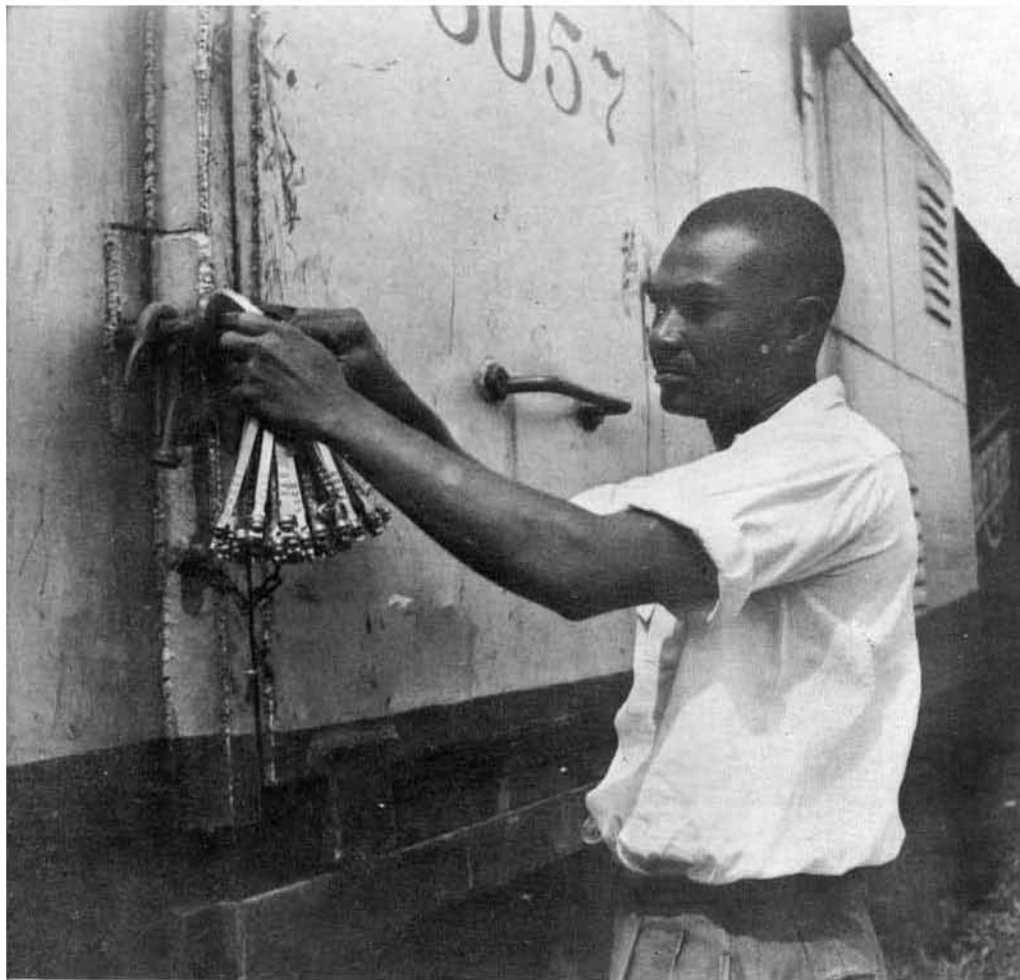
Sr. Mario Amador, Despachador de Trenes. El teclado es parte del sistema de llamada selectiva del despachador. Con dar vuelta a la llave correcta, el despachador puede llamar cualquier estación directamente. Se necesitan tres oficinas de despachador y ocho despachadores para manejar el tráfico. En un día de mucho movimiento, los despachadores completan hasta 250 órdenes separadas de trenes.

©

Mr. Mario Amador, Train Dispatcher. Keyboard is part of dispatcher's selective call system. By turning the proper key the dispatcher can call any station directly. Three dispatcher's offices and eight dispatchers are required for handling traffic. On a busy day dispatchers will complete as many as 250 separate train orders.



Carroll PHOTO
MANHATTAN BEACH, CALIF.



Los carros cargados son cerrados y sellados antes de ser despachados. Los manifiestos de flete muestran los números de los sellos.

©

Loaded cars are locked and sealed before being dispatched. Freight way-bills show seal numbers.



Se pesa con cuidado cada carro antes de despacharlo. La romana imprime automáticamente el peso del carro.

©

Each car is carefully weighed before being dispatched. Scale automatically prints car weight.



La plataforma de pasajeros de la Estación de Limón.

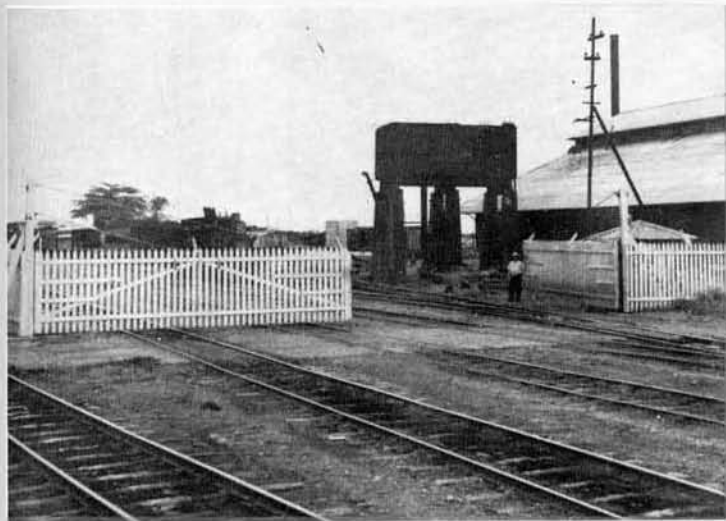
Limón passenger station platform.

Extremo Oeste (salida) de los patios de Limón. Los portones se mantienen cerrados excepto cuando los trenes están entrando o saliendo del patio. El guarda y su casilla de albergue están a la derecha del portón.

+

⊙

West end (exit) of Limón yards. The gates are kept closed except when trains are entering or leaving yard. Watchman and watchman's shelter are at right of gate.



Puesto de venta de tickets en la Estación de Limón.

⊙

+

Ticket booth in Limón Station.



Canoll PHOTO
MANHATTAN BEACH, CALIF.



El cementerio de Limón está situado a una milla de la Ciudad y hasta años recientes no había carretera. Los funerales necesariamente usaban el ferrocarril. Vino a ser tan bien establecida la costumbre, que todavía persiste, aunque la necesidad ya no existe.

The Limón Cemetery is located one mile from the city and, until recent years, there was no highway. Funerals necessarily used the railway. The custom became so well established, that it still persists even though the necessity no longer exists.

En esta fotografía se ve un tren funeral en el Cementerio de Limón, que esperará hasta después de terminadas las exequias del entierro para regresar con el cortejo fúnebre.

This funeral train at Limón Cemetery will wait until after burial services, and return with mourners.



A cuatro millas fuera de Limón, está situado el empalme de la línea de la Northern, que corre vía Zent, y la línea de la Costa Rica que corre a lo largo de la playa. Las líneas se unen de nuevo en Milla 20, Estrada. Esta casita telefónica tiene un doble fin: es un punto de prueba para alambres de comunicación, y es usada por los despachadores para sus llamadas.

©

Four miles out of Limón is located the junction of the Northern line, which runs via Zent, and the Costa Rica line which runs along the beach. The lines rejoin at Mile 20, Estrada. This telephone booth serves a double purpose. It is a test point for communication wires and also a dispatcher's call booth.



Entre Milla 5 y Milla 12 sobre la línea de la Costa Rica, la vía está situada sobre una faja angosta de arena entre la playa y el río Moín. En muchos lugares se ve la playa y también el río. El río Moín es famoso por la pesca excelente de tarpon. Elegantes palmeras forman hileras en la trocha del ferrocarril.

©

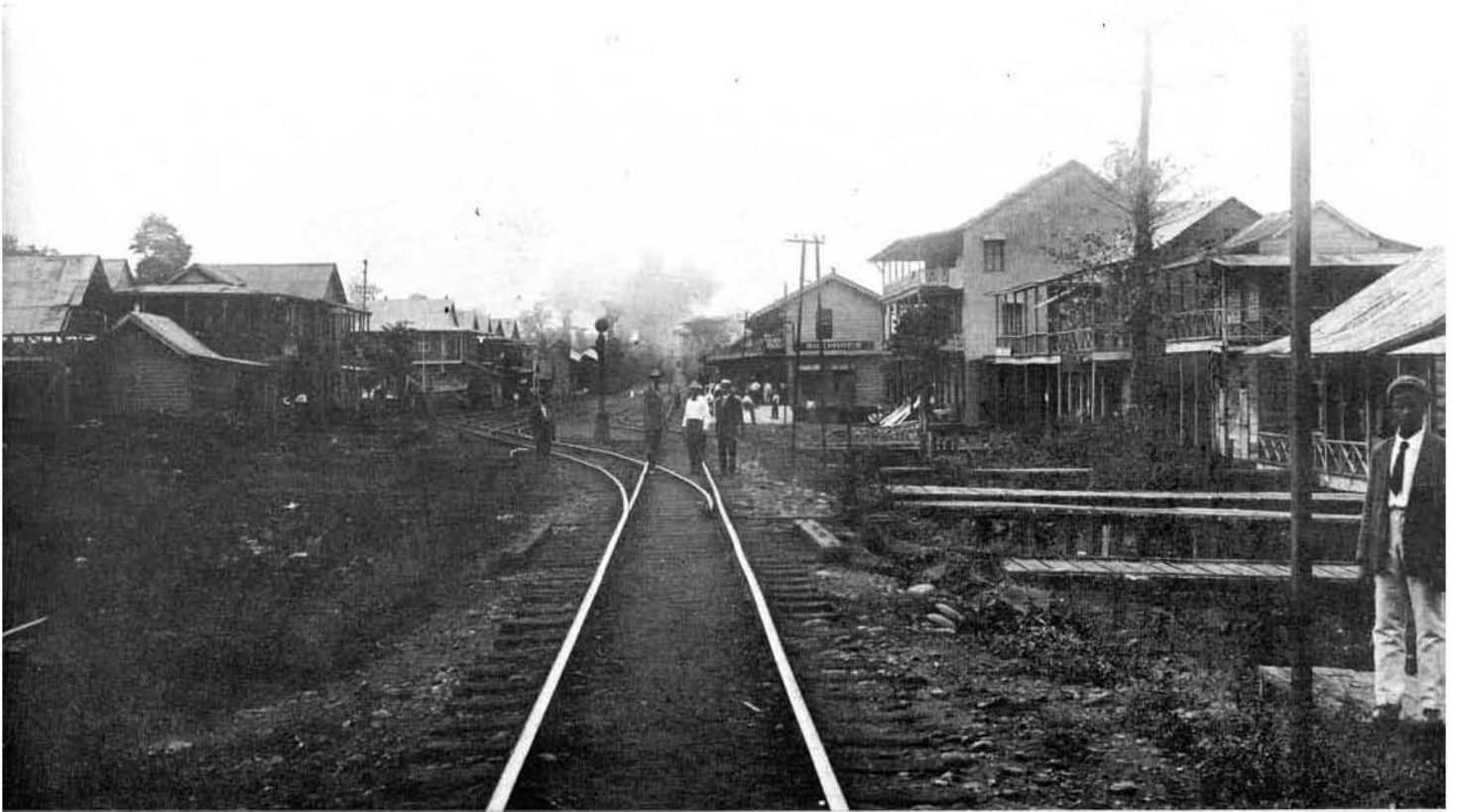
Between Mile 5 and Mile 12, on the Costa Rica line, the track is located on a narrow sand strip between the beach and Moín river. In many places both beach and river are in view. Moín river is famous for excellent tarpon fishing. Graceful coconut palms line the right-of-way.





La estación de Estrada, altitud 12 metros (40 pies), en donde la línea de la Northern Railway Company se junta de nuevo con la línea del Ferrocarril de Costa Rica (a la izquierda). En tiempos pasados este lugar era un centro bananero de gran importancia. Ahora, la cosecha principal es cacao. En este mismo punto, (Milla 20.4) la Extra de flete, No. 21, retrocedió a la línea de Zent dejando libre la vía principal para el tren de pasajeros No. 1 en su camino a San José. Todo el millaje de la Northern viene desde el patio de la Estación de Limón (Milla 0).

Estrada station, elevation 40 feet (12 meters) where the Northern Railway Company line rejoins that of the Costa Rica Railway Company (on left). This locality was once an important banana center. Principal crop now is cocoa beans. In this same point (Mile 20.4). Extra Freight No. 21, backed off into the Zent line, clearing the main line for passenger train No. 1 on the way to San José. All mileages, on the Northern, are from the Limón yard station (Mile 0).



Siquirres, Milla 37.1, elevación 63 metros (206 pies), alrededor de 1910. Es el centro de la línea donde la Línea Vieja, y numerosos ramales, se conectan con la línea principal, y fué, en otros tiempos, el centro de actividades de la industria bananera.

Siquirres, Mile 37.1, elevation 206 feet (63 meters) about 1910. Siquirres, the rail center where the Old Line, and numerous branches connect with the main line, was the center of the banana industry.

La estación de Siquirres hoy día. El edificio de ladrillo y concreto reforzado al extremo derecho alberga las oficinas de telégrafos y del Jefe de Patio. Fué construido en 1944 - 1945.

Siquirres station today. The brick and reinforced concrete building at extreme right houses telegraph and Yard-master's office. Built in 1944 - 1945.





La estación de Siquirres incluye un restaurante pequeño para la conveniencia de los pasajeros que cambian de trenes y del personal del Ferrocarril. Debido al hecho de que la Línea Vieja y no menos de cinco líneas de ramales hacen conexión con la línea principal en Siquirres, éste es el más importante centro ferrocarrilero entre San José y Limón. Una casa de máquinas, con capacidad para ocho locomotoras, se mantiene aquí.

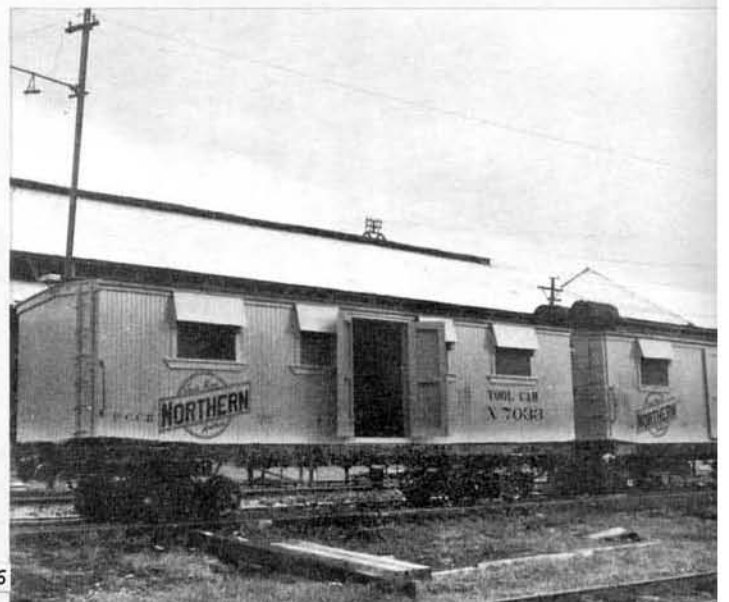
The Siquirres station includes a small restaurant for the convenience of passengers changing trains and railway personnel. Because of the fact that the Old Line and no fewer than five branch lines make connection with the main line at Siquirres, it is the principal rail center between San José and Limón. A roundhouse, with capacity for eight locomotives, is maintained here.

Esta caldera de 30 toneladas para la instalación de la fábrica nueva de papel al final del ramal de Monte Verde, necesitaba manejo especial debido a su altura.

Carros para herramientas y carros de campamentos, usados por el personal de Mantenimiento de Vías, se ven frecuentemente en Siquirres, porque éste es el centro de operaciones de los trabajos al Este de Pascua, donde la mayor parte de los derrumbes y lavados ocurren.

This 30 ton boiler for the new paper mill at the end of Monte Verde branch, required special handling because of height.

Tool cars and camp cars, used by maintenance forces, are frequently seen at Siquirres as this is the center of operations for work East of Pascua, where most slides and washouts occur.



En la Milla 39, la línea cruza el río Reventazón y procede hacia arriba por la orilla norte de ese río en un cañón en forma de V que va aumentando constantemente en profundidad. Esta fotografía es de un tren en la Milla 42 en donde se entra al cañón por primera vez.

©

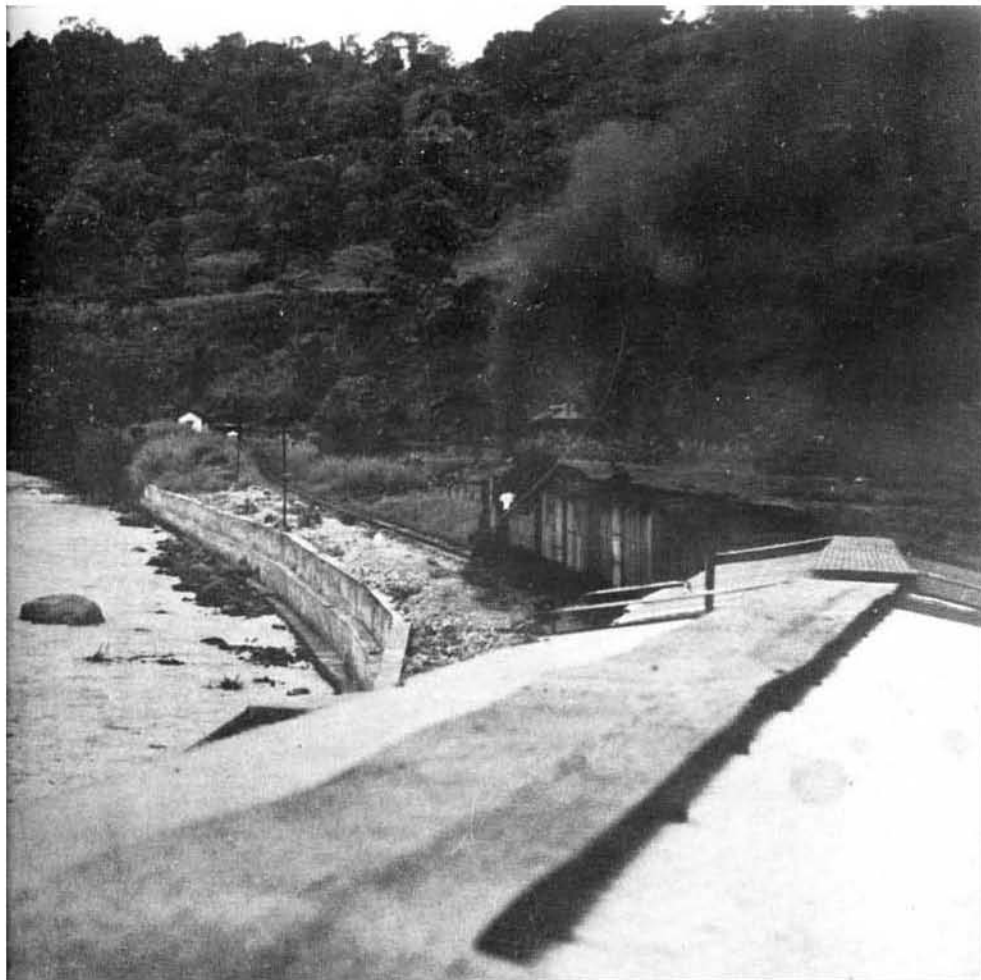
At Mile 39 the line crosses the Reventazón river and proceeds up the north bank of that stream in an ever deepening V-shaped canyon. Here pictured is a train at Mile 42 where the canyon is first entered.



Se conoce esta curva con el nombre de "Codo del Diablo". Cuando el río crece, sus aguas llegan más o menos hasta arriba de la mitad de las riberas que se ven aquí. El tren extra de flete, locomotora No. 52, se mueve por el cañón del río Reventazón, con 7 carros-cajón cargados, lo que es 1 carro más de lo normal. Altas velocidades son imposibles en esta parte de la línea principal, a causa del peligro, siempre presente, de daños causados por la proximidad del río, y por rocas en la vía.

This curve is known as "Devil's Elbow". When river is in flood, the waters reach about half way up the banks shown here. Extra freight train, Engine No. 52, starts up the Reventazón river canyon with 7 loaded box cars, which is one car over the normal load. No great speed is possible on this portion of the mainline because of the ever present danger of right-of-way damage, from the river running so close below the terrace, and from rocks on track.



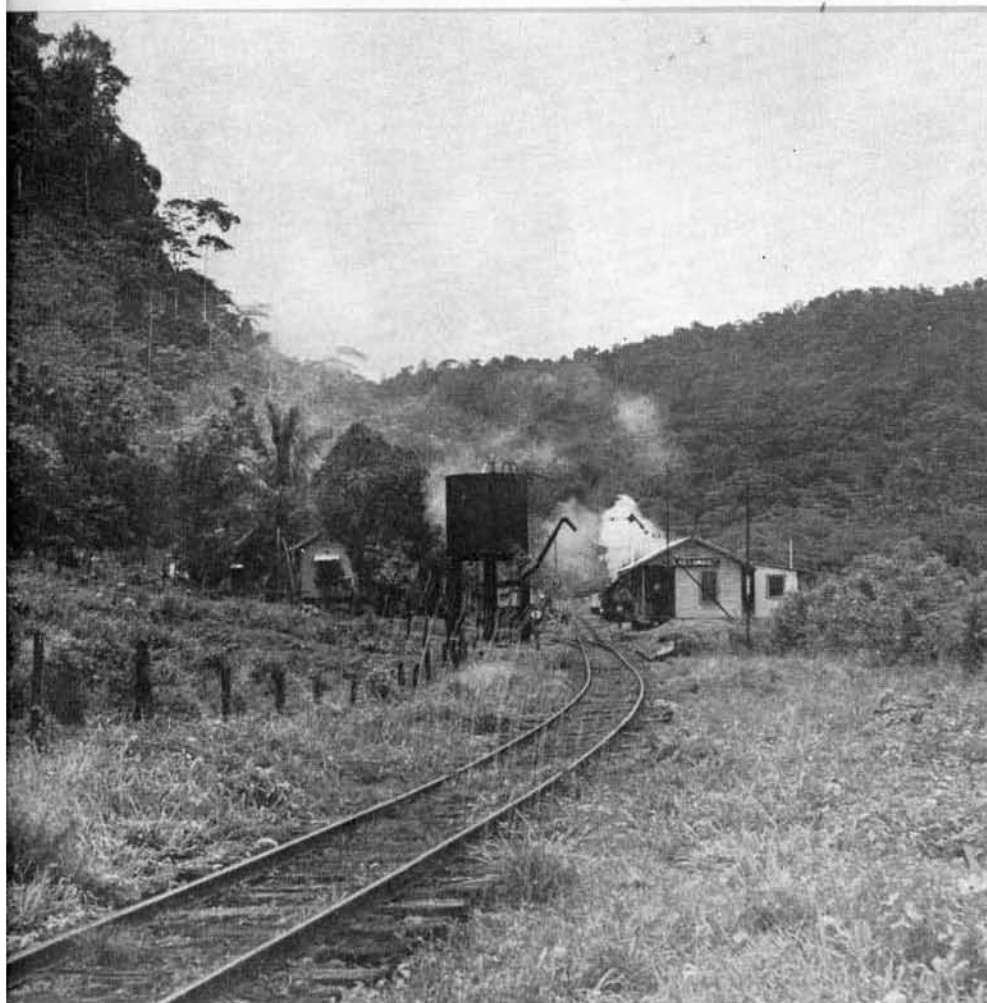


Lo que ve el conductor del tren desde la cúpula del cabús, de la curva al entrar en la finca "La Florida" (Milla 44). Indistintamente se puede ver la alquería de la finca a través del humo, apenas encima de la máquina. Cuando el río está en crecimiento a veces lava por encima la vía férrea en este punto.

⊙

Conductor's view, from caboose cupola, of curve entering "La Florida" farm (44 Miles). Farm house can be seen, dimly, through smoke, just above locomotive. When river is in flood it sometimes washes over top of track at this point.

Canal PHOTO
MANAYATN BEACH, CALIF.



Esta es la estación de Las Lomas en la Milla 46.1. La altitud aquí es de 178 metros (584 pies).

⊙

Las Lomas station at Mile 46.1. Elevation here is 584 feet (178 meters).



Transportando trozas a través del río Reventazón por cables aéreos, cerca de Las Lomas. Estas blancas aguas dan alguna idea del torrente tremendo del Reventazón, aún cuando está en su nivel bajo.

Ferrying logs across Reventazón river on aerial cable way, near Las Lomas. This white water gives some idea of the tremendous flow of the Reventazón, even though it is at low stage.



La Extra No. 52, destinada al Oeste, en la estación de Las Lomas. Las Lomas es un punto de control de tráfico. No hay población aquí excepto el campamento para la cuadrilla de sección de vías del Ferrocarril.

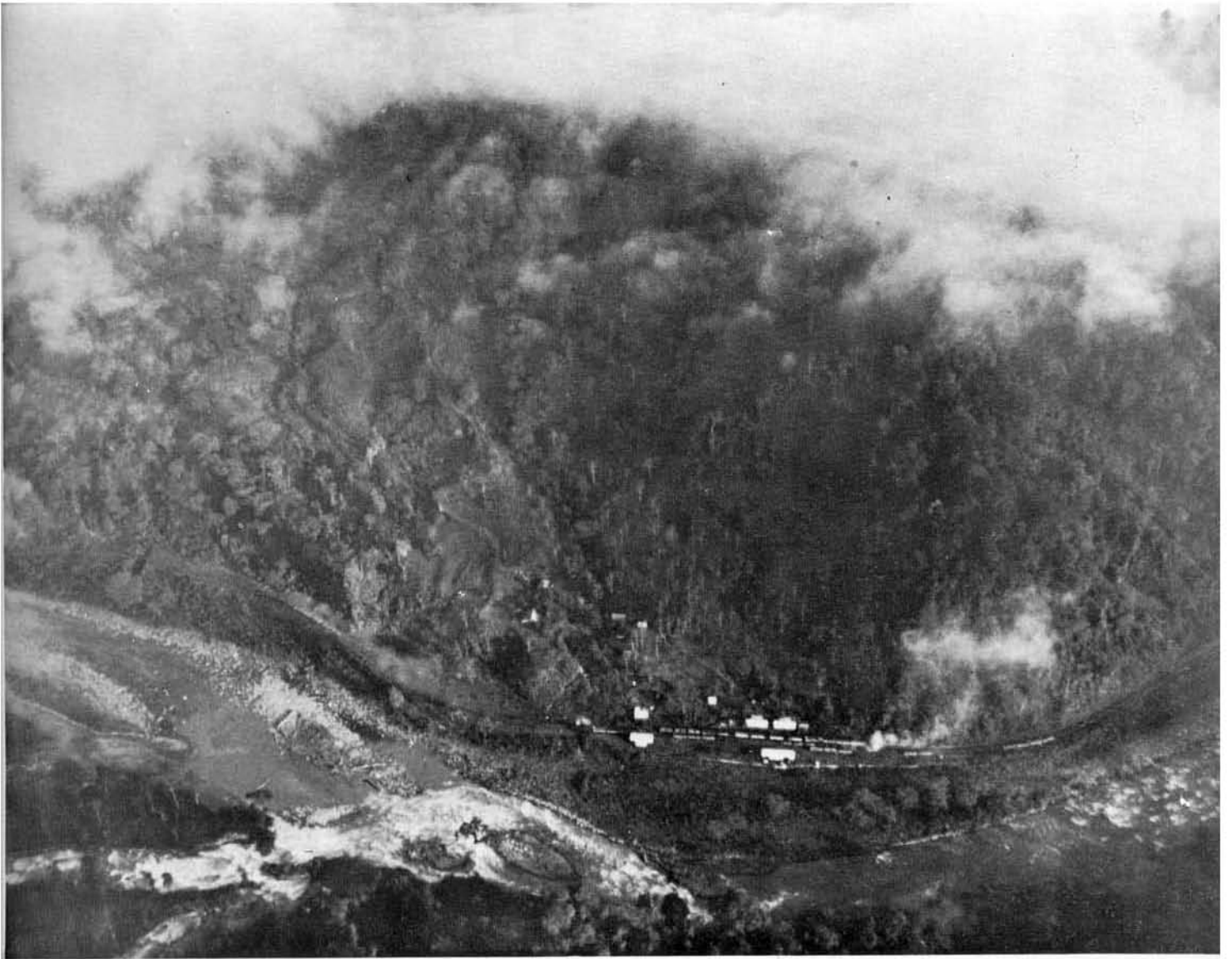
West-bound extra No. 52, at Las Lomas station. Las Lomas is a traffic control point. There is no town except a railway section gang camp.



Un peñasco alto mirando por encima del ferrocarril y el río en la Milla 48 $\frac{3}{4}$. El río y el Ferrocarril hacen curva a la derecha por el lado más distante de este cerro.

©

High cliff overlooking railway and river at 48 $\frac{3}{4}$ Miles. River and railway, curve to right around far side of this hill.



Vista aérea de la estación de Las Lomas. Note como el ferrocarril ocupa un banco estrecho entre el río y la montaña. El humo encima de la vía a la izquierda del edificio de la estación, obscurece en parte un tren que se dirige al Oeste. Esta vista de la estación de Las Lomas, es el final Este del derrumbe de dos millas en marzo 1951. El lecho del río Reventazón fué bloqueado por el derrumbe, y forzó un nuevo canal a abrirse en el lado sur del valle. (Un tren de trabajo es visible a más o menos dos pulgadas a la derecha de la foto).

Aerial view of Las Lomas station. Note how railway occupies a narrow ledge between river and mountains. Smoke over track left of station building partially obscures a West-bound train. This aerial view of Las Lomas station, is the Eastern end of the two-mile landslide of March 1951. The Reventazón river bed was blocked by the slide, and forced a new channel to open on the south side of the valley. (A work train is visible about two inches from the right side of the photo).



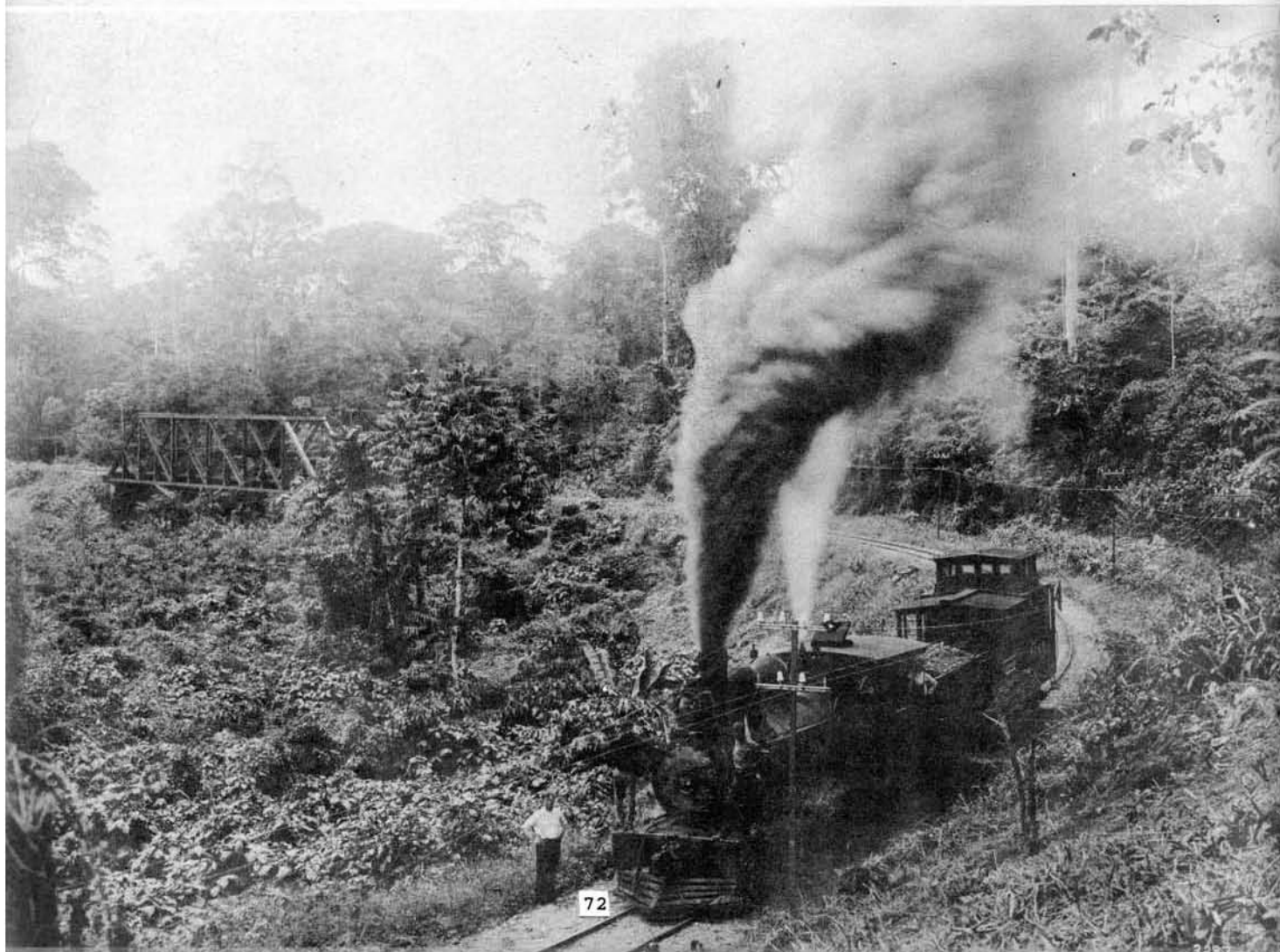
Un tren extra, destinado al Este, está cruzando el área de derrumbes en la Milla 48 ½.

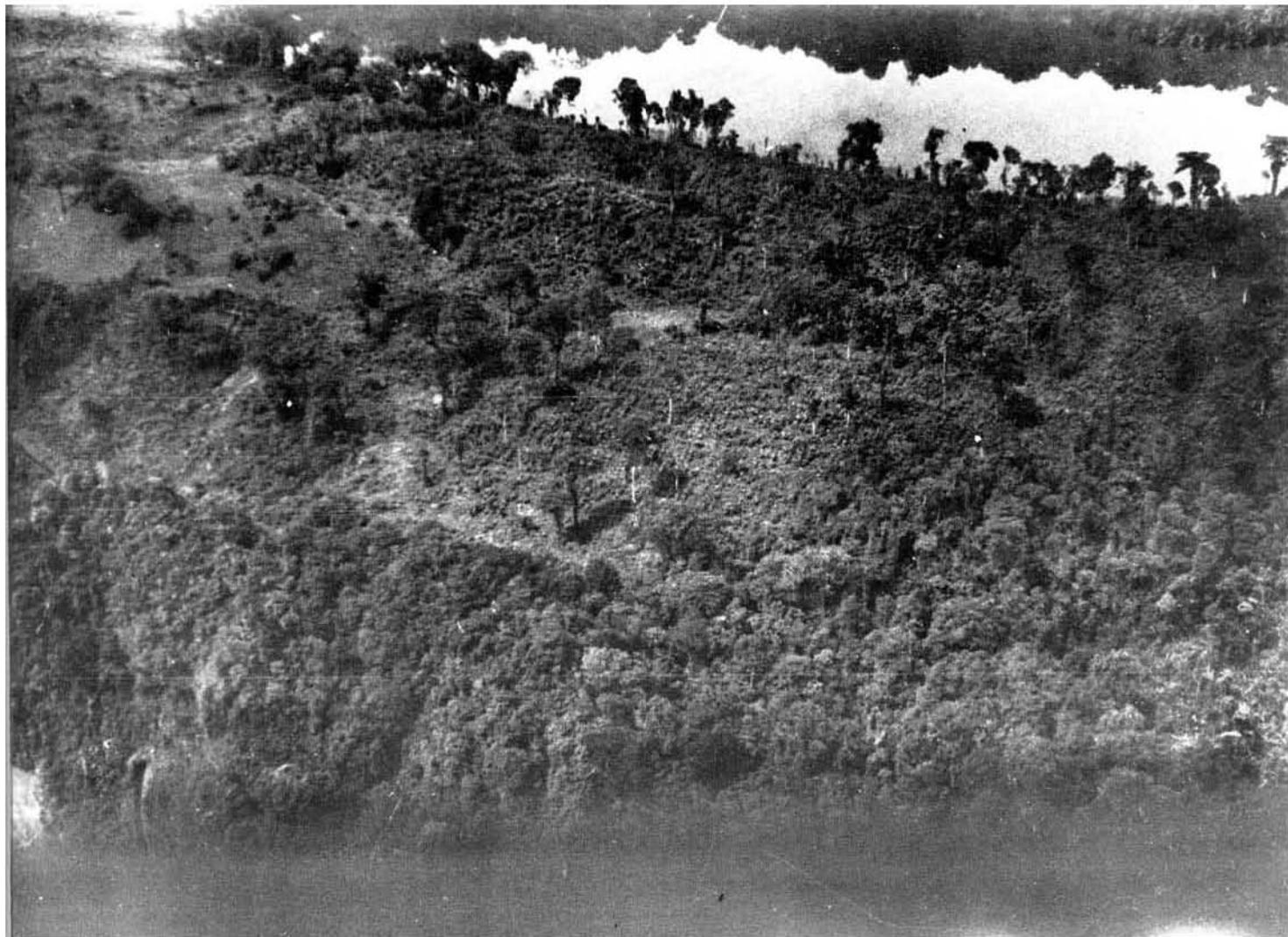
⊙

An East-bound extra crossing slide area at Mile 48 ½.

Una fotografía antigua de una locomotora en la curva de Bonilla (Milla 50 ½). Note que el téneder de la locomotora está cargado de carbón. El cambio de carbón a aceite combustible fué hecho en 1916.

An old photo of locomotive at Bonilla curve (Mile 50 ½). Note that tender is loaded with coal. Conversion from coal to fuel oil was made in 1916.





Vista aérea del túnel en la Milla 53 $\frac{1}{4}$. Se puede ver la entrada en la esquina izquierda inferior de la fotografía. Este túnel era parte de la construcción original del ferrocarril. La extensión de agua en la parte superior de la fotografía está situada directamente arriba de la estación de "Tunnel Camp". Esta laguna es probablemente el cráter de un volcán extinto.

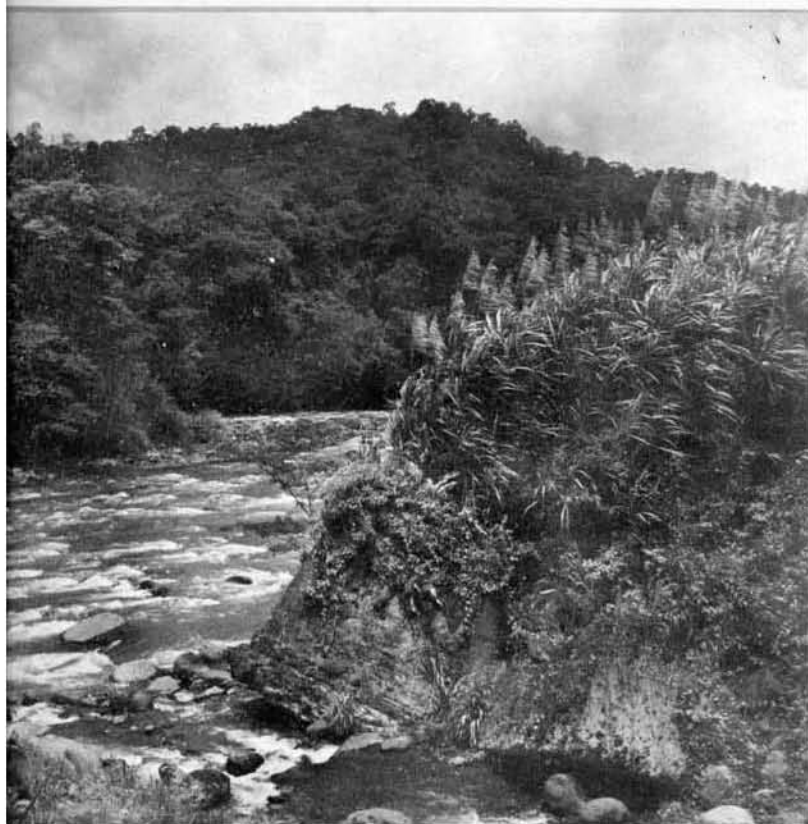
Aerial view of tunnel at Mile 53 $\frac{1}{4}$. The entrance can be seen in lower left corner of photo. This tunnel was part of the original construction of the railway. The body of water, in upper part of photo, is directly above Tunnel Camp station. This lagoon is probably the crater of an extinct volcano.



La estación de Peralta (Milla 55.3), altitud 357 metros (1170 pies) alrededor de 1910. Peralta siempre ha sido un lugar importante, desde el punto de vista de operaciones, porque es desde Peralta que empiezan las gradientes pesadas y se reduce la tasa de tonelaje de las locomotoras. Todos los trenes de flete se forman de nuevo en el patio de Peralta, que ahora tiene una capacidad para 150 carros.

©

Peralta station (Mile 55.3), altitude 1170 feet (357 meters) about 1910. Peralta has always been an important place, from an operating point of view, as it is near Peralta that heavy grades begin and tonnage rating of locomotives is reduced. All freight trains are remade in the Peralta yard, which now has a capacity of 150 cars.



Las gradientes realmente pesadas comienzan en Torito, Milla 57.4, donde un pequeño arroyo, con el mismo nombre, desagua en el Reventazón. Tome nota de los escombros del viejo puente de mampostería que se derrumbó en 1908.

©

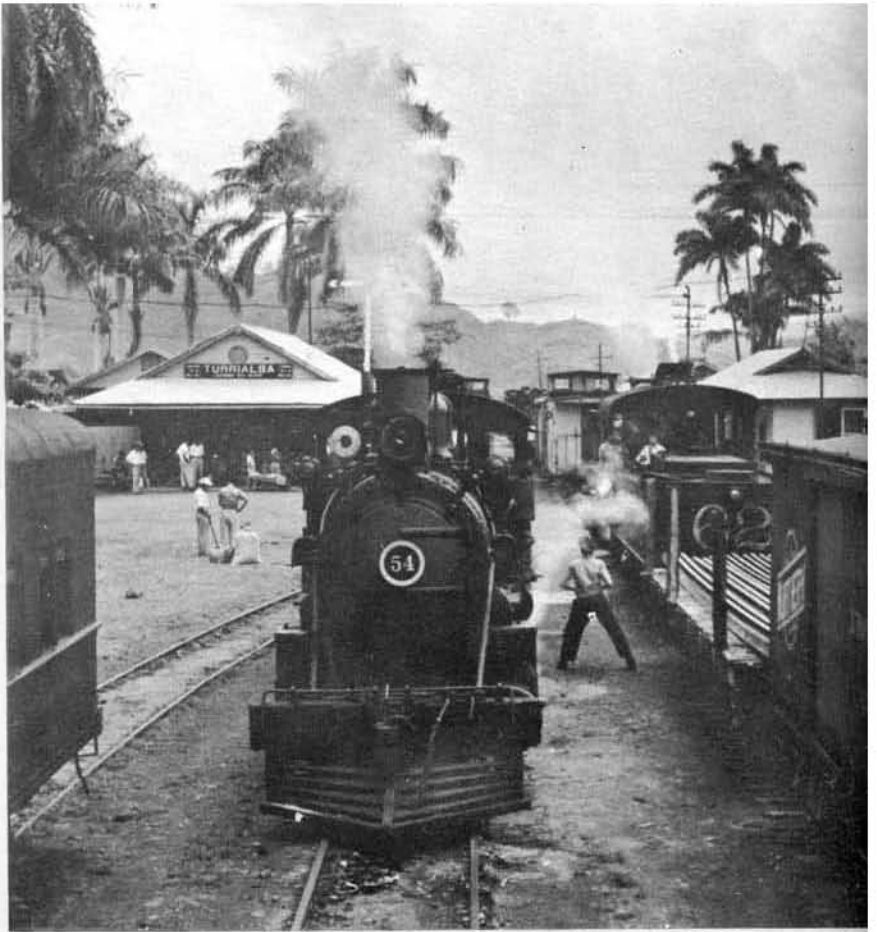
The really heavy grades begin here at Torito, Mile 57.4, where a small stream, by the same name, empties into the Reventazón. Note old rubble masonry bridge pier which failed in 1908.

Extra 54 (rumbo Oeste) encuentra la Extra 62 (rumbo Este), y otra extra también con destino al Este (el cabús adelante de la 62), en Turrialba.

©

Extra 54 West meets Extra 62 East, and another Eastbound Extra (caboose ahead of the 62), in Turrialba.

Carroll PHOTO
MANHATTAN BEACH, CALIF.



El maquinista de la locomotora 61, aceitando mientras los pasajeros abordan, o bajan, del tren en Turrialba.

©

The engineer of locomotive 61, "oils around" while passengers board, or leave, train at Turrialba.



Carroll PHOTO
MANHATTAN BEACH, CALIF.



Líneas del ferrocarril y "Calle Central" de Turrialba en 1928.

©

Railway lines and "Main Street" of Turrialba in 1928.



La vista anterior, en 1953. Las palmas reales de esta foto, así como las fotografiadas en la página anterior, fueron plantadas bajo la dirección del presente Gerente General de la Northern, en Diciembre de 1937. El Sr. Encarnación Pereira, fué quien efectuó el trabajo de la siembra.

©

The above view in 1953. The royal palm trees in this photo, as well as those in pictures on previous page, were personally planted by the present General Manager of the Northern, in December 1937. Sr. Encarnación Pereira did the physical work of planting.



La estación de Turrialba y residencias de empleados en 1928. Esta estación está en Milla 63.4 y la elevación es de 639 metros (2,095 pies).

©

Turrialba station and employees quarters in 1928. This station is at Mile 63.4 and at an elevation of 2,095 ft. (639 meters).

La misma vista en 1953. Turrialba es un centro agrícola importante, cuya prosperidad se origina en las muchas fincas de café y caña de azúcar existentes en el valle del mismo nombre.

©

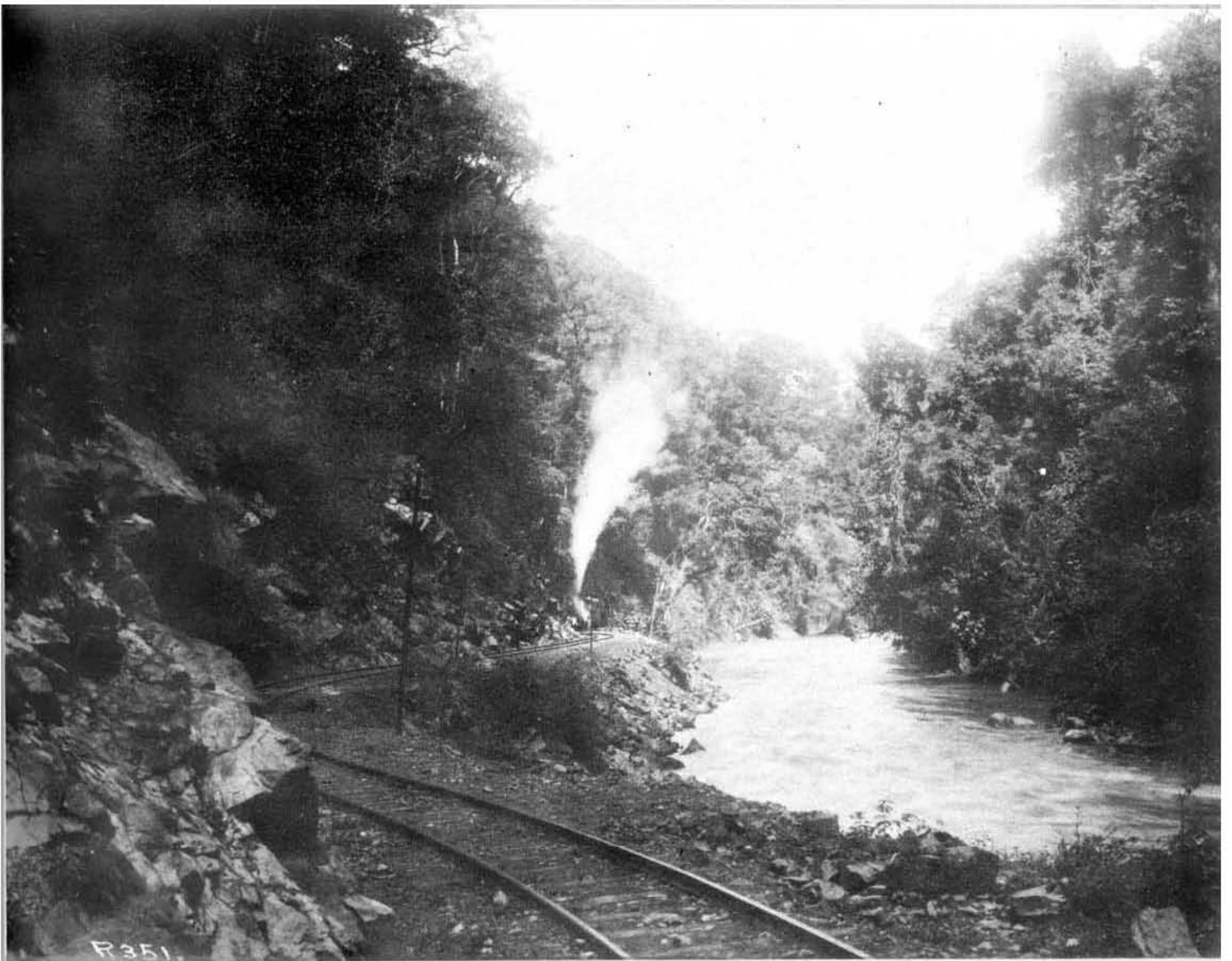
The same view in 1953. Turrialba is an important agricultural center, drawing prosperity from the many coffee and sugar cane farms in the valley of the same name.





Vista aérea del dormitorio y edificio de Administración del Instituto Inter-Americano de Ciencias Agrícolas en Turrialba, en construcción. Este centro de investigación agrícola, fué ideado y personalmente dedicado por Mr. Henry W. Wallace, entonces Vicepresidente de los Estados Unidos de América. Los fondos iniciales, para la construcción, fueron suministrados por los Estados Unidos. El Instituto es propiedad de la Organización de Estados Americanos y fondos para operaciones son contribuídos por miembros de la Unión, proporcionalmente, de acuerdo con el número de la población. Costa Rica donó los 2.500 acres en los cuales el Instituto está situado. Este proyecto, magníficamente concebido, fué ideado como un "Beltsville" Panamericano, donde millares de problemas especiales de la agricultura latinoamericana, especialmente aquellos de la América Tropical, serían estudiados. Falta de fondos adecuados, no ha permitido al Instituto desempeñar su completa utilidad, pero algún progreso ha sido hecho. A causa del vital interés de la Northern Railway en la agricultura de América Central, ingenieros de la Compañía construyeron los edificios originales.

Aerial view of dormitory and Administration building of the Inter-American Institute of Agricultural Sciences at Turrialba, under construction. This agricultural research center was conceived and personally dedicated by Mr. Henry W. Wallace, then Vice President of the United States of America. Primary funds for construction were provided by the United States. The Institute is the property of the Organization of American States and operational funds are contributed by members of the Union, proportionally, according to population. Costa Rica contributed the 2.500 acres on which the Institute is located. This magnificently conceived project was projected as a Pan American "Beltsville" where the myriad special problems of Latin American agriculture, especially those of Tropical America would be studied. Lack of adequate funds has kept the Institute from achieving its full usefulness but some progress has been made. Because of the Northern Railway's vital interest in Middle American agriculture, Northern's engineers handled original construction.



El ramal de Turrialba corre de la ciudad del mismo nombre a lo largo del borde del río Pejivalle (tributario del Reventazón) por una distancia de 9.4 millas. Este ramal sirve a las fincas en esa área. Esta fotografía muestra el ferrocarril en la Milla 8 del Ramal.

The Turrialba branch runs from Turrialba up the Pejivalle river (tributary of the Reventazón) for a distance of 9.4 miles. This branch serves the farms in that area. This photo shows the railway and river at Mile 8 of the branch.



La línea férrea en Milla 66, cerca de Florencia. Tres curvas son visibles en esta foto. La línea desde Milla 40 a Milla 86, es casi una continua serie de curvas reversas, sin compensación de gradiente o tangentes separantes.

The line at Mile 66, near Florencia. Three curves are visible in this photo. The line from Mile 40 to Mile 86 is almost one continuous series of reverse curves without grade compensation or separating tangents.



Vista desde Milla 68, a través del río Reventazón hacia el valle de Turrialba. La corriente del centro al extremo derecho, es el río Pejivalle, el cual desagua en el Reventazón en este punto. El ferrocarril desde Limón entra en el Valle de Turrialba a través de la abertura en las colinas, al centro de la foto.

View from Mile 68, across Reventazón river to Turrialba valley. Water at extreme right center is the Pejivalle river which empties into the Reventazón at this point. Railway from Limón enters Turrialba valley through gap in hills at center of photo.



Un pesado tren de carga con destino al Oeste, ascendiendo la gradiente en Milla 69. Una segunda locomotora está justamente fuera de la foto a la derecha, pero el marcador circular blanco, que es parte de la locomotora, puede ser visto al extremo del margen derecho. La fotografía fué tomada desde la cúpula del cabús.

A heavy freight west bound upgrade at Mile 69. A second locomotive is just out of picture to right but circular white marker, attached to locomotive, can be seen at extreme right margin. Photo was taken from caboose cupola.



La estación de Tucurrique alrededor de 1900. Tucurrique es el nombre indio de una gran aldea, que existió en la época pre-colombina, cruzando el río Reventazón en este punto. Arqueólogos han sacado cantidad de objetos, muchos de ellos hechos de oro, de los cementerios indígenas, no solamente aquí, sino en muchas partes de Costa Rica.

⊙

Tucurrique station about 1900. Tucurrique is the Indian name of a large pre-Columbian village across the Reventazón river from this point. Archeologists have removed artifacts, many of them made of gold, from Indian burial grounds, not only here but in many parts of Costa Rica.

La estación de Tucurrique hoy día. Esta estación está en Milla 69.9 y la elevación es de 854 metros (2,803 pies).

⊙

Tucurrique station today. This station is at Mile 69.9 and the elevation is 2,803 ft. (854 meters).





El mismo tren de carga pesada, fotografiado en Milla 69, cruza aquí el puente de armadura en Chiz, en Milla 71. La línea está a 80 pies sobre el río el cual, a causa de su profundidad, no puede ser visto en esta foto.

The same heavy freight train, pictured at Mile 69, here crosses the Chiz deck truss bridge at Mile 71. Track is 80 ft. above stream which, because of depth, cannot be seen in this photo.



El tren de pasajeros en la Estación de Juan Viñas alrededor de 1910. Nótese el cabezote de enganche de la locomotora.

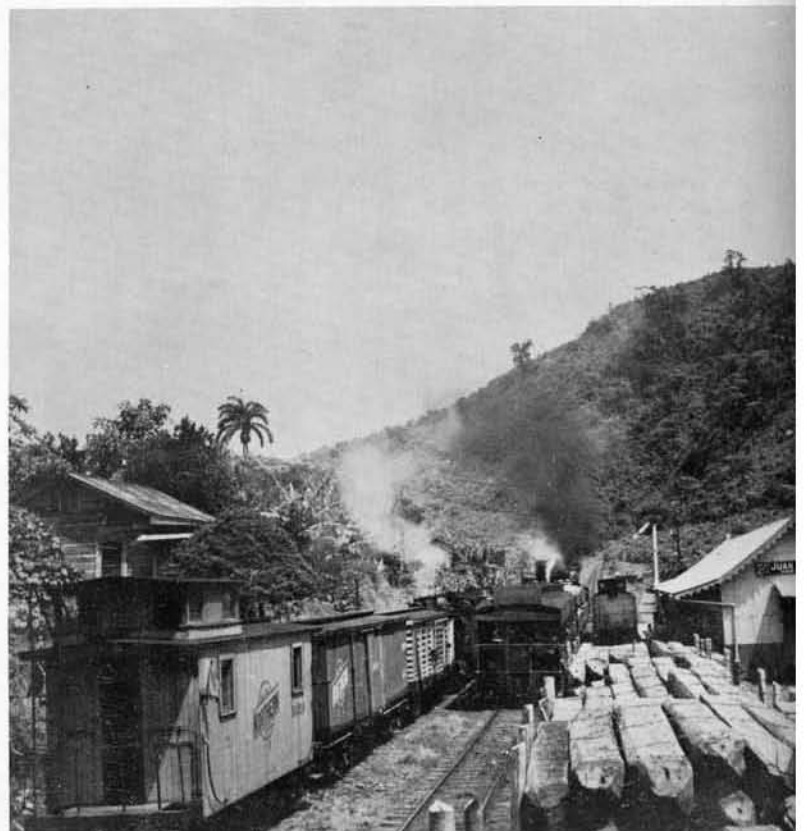
⊙

"The Passenger Train" at Juan Viñas station about 1910. Note link and pin coupling.

El tren 101 pasando al lado de una extra de carga (2 locomotoras) que está en un apartadero, y va con destino al Oeste, en la Estación de Juan Viñas. El tren 101 y su complemento, el 102, hace sólo cuatro paradas entre Limón y San José. Juan Viñas está en Milla 74.8. Elevación 984 metros (3,229 pies). La estación está en el cráter de un volcán extinto.

⊙

Train 101 passing side-tracked west-bound extra freight (two locomotives) at Juan Viñas station. Train 101 and its complement 102, makes only four stops between Limón and San José. Juan Viñas is at Mile 74.8. Elevation is 3,229 ft. (984 meters). The station is in an extinct volcano.





Un tren de automóviles nuevos en Juan Viñas (Milla 74.8). 1492 automóviles y camiones importados, fueron transportados durante el año fiscal 1952-1953.

⊙

A train of new automobiles at Juan Viñas (74.8 Miles). 1492 automobiles and trucks were handled during the fiscal year 1952-1953.



Carretas de bueyes con neumáticos se ven con frecuencia. La mayoría de las carretas en Costa Rica tienen ruedas de madera y se pintan de colores alegres, arreglados en intrincados dibujos.

⊙

Oxen hauling pneumatic-tired carts are frequently seen. Most farm carts in Costa Rica have wooden wheels and are painted in gay colors arranged in intricate designs.

La línea férrea de la estación de Juan Viñas está nivelada, pero el ascenso se renueva en el tanque de agua. El área parcialmente desforestada en la colina, por encima de la esquina izquierda del carro-cajón, es la huella dejada por el derrumbe de 1944.

⊙

Juan Viñas station track is level but the climb is resumed at water tank. Partially deforested area on hill above left hand corner of box car, is scar left by slide in 1944.



Dos trenes de pasajeros se cruzan en Juan Viñas. La imprudencia de los pasajeros al no observar las reglas de seguridad, son motivo de preocupación constante para las cuadrillas del tren y los oficiales de Ferrocarril.

⊙

Two passenger trains meet at Juan Viñas. Reluctance of passengers to observe safety rules is a constant concern of train crews and railway officials.





Una extra de carga con rumbo al Oeste corriendo por una curva de 180 grados en Quebrada Honda, en Milla 76.5. Mirando directamente a través de un profundo cañón desde Milla 75.8, se puede ver la línea, y cualquier tren, a unos pocos centenares de yardas de la Milla 77.5.

⊙

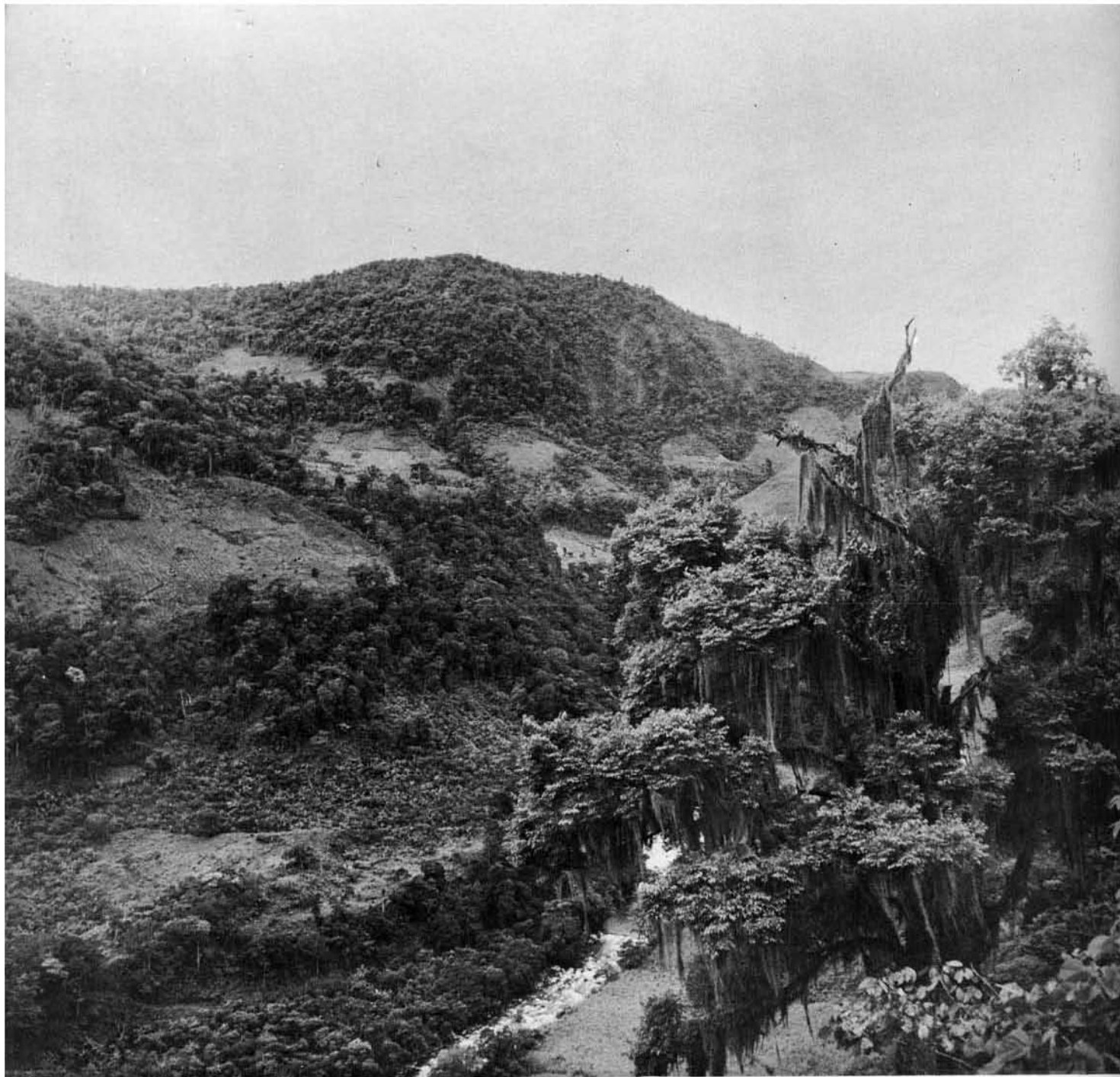
A West bound extra freight rounds 180 degree turn at Quebrada Honda. This is at Mile 76.5. Looking directly across a deep canyon, from Mile 75.8, track, and any train, can be seen a few hundred yards away at Mile 77.5.

Catarata en Milla 78.8, cae directamente al lado de la línea férrea. Durante lluvias fuertes, el agua cae sobre el costado de los vagones y coches. Después de pasar bajo la línea, el agua se precipita por una caída casi vertical, por varios centenares de pies hasta entrar eventualmente en el río Reventazón.

⊙

Waterfall at Mile 78.8 falls directly alongside track. During heavy rains water strikes sides of cars and coaches. After passing under the track, water falls over an almost vertical cliff, several hundred feet high, eventually entering the Reventazón river.





Mirando hacia arriba del río desde el ferrocarril, en
Milla 75.5.

Looking upstream from railway at Mile 75.5



Según una opinión, ésta es la mejor de muchas vistas desde el ferrocarril. La terraza de suave aspecto al otro lado del río, es una plantación de caña de azúcar. Esta es la finca El Congo, vista desde Milla 75.3.

According to one opinion this is the most magnificent of many fine views from the railway. The smooth looking terrace on far side of river is sugar cane. This is El Congo farm as seen from Mile 75.3.



Vista desde la línea férrea en Milla 82. Los cultivos son de café y caña de azúcar. El edificio grande a través del valle, al extremo izquierdo, es la planta de procesar café de la hacienda "Cachí". La Carretera Pan-Americana corre por la cumbre de las altas montañas en el fondo de la fotografía. Estas montañas forman la División Continental.

View from track at Mile 82. Cultivations are coffee and sugar cane. Large building across valley, at extreme left, is coffee processing plant of "Cachí" farm. Pan American Highway runs along top of high mountains in background. These mountains form the Continental Divide.



La locomotora No. 54, halando un tren a través de la División Continental en El Alto (Milla 93.2) La elevación de la línea aquí es de 1549 metros (5084 pies) y desde Peralta a El Alto, una distancia de 38 millas, un tren tiene que subir 1193 metros (3914 pies) lo cual resulta en un promedio de gradiente de 1.95%. La máxima gradiente en esta sección (El Alto--Peralta) es casi 5% en Milla 92¼.

Locomotive No. 54, pulls a train over the Continental Divide at El Alto (Mile 93.2). The track here is at 5084 feet (1549 meters) elevation and from Peralta to El Alto, a distance of 38 miles, a train must climb 3914 feet (1193 meters) which results in an average grade of 1.95%. The maximum grade in this section (El Alto-Peralta) is almost 5% at Mile 92¼.

El fallecido corresponsal de guerra, Ernie Pyle, con su esposa, posó para esta fotografía cuando visitó Costa Rica durante Febrero de 1940. Desde aquí, la línea férrea baja 381 metros (1250 pies) hasta San José, en la vertiente del Pacífico, en una distancia de 10 millas, que da un promedio de gradiente de 2.38%. La máxima gradiente en esta sección (El Alto - San José) es casi 4½ %.

©

The late Ernie Pyle, famous war correspondent, with his wife, posed for this picture when he visited Costa Rica during February 1940. From here tracks drop down 1250 feet (381 meters) into San José, on the Pacific water shed, in 10 miles, which results in an average grade of 2.38%. The maximum grade in this section (El Alto - San José) is almost 4½ %.





Este "switch de seguridad" (en Milla 95.3) se mantiene abierto en dirección al apartadero dirigido hacia la colina. Todos los trenes con destino al Oeste, que vienen bajando por esta gradiente de 4%, deben parar y alinear el cambiavías con la vía principal y, después de pasar, re-alinearlo otra vez con el apartadero. Los trenes rumbo Este pueden pasar por este cambiavías sin detenerse porque las agujas de resorte de que está construido son automáticas en esa dirección.

⊙

This "safety switch" (at Mile 95.3) is kept thrown for hillside spur. All West-bound trains coming down this 4% grade, must stop and align the switch for main line and, after passing, re-align switch for spur. East-bound trains run through automatic spring points without stopping.



La Sra. Virginia Hernández de Leitón, la única mujer operadora de telégrafos y Agente de Estación en el Ferrocarril, frente al escritorio de operador, en la estación de Tres Ríos.

⊙

Mrs. Virginia Hernández Leitón, the only woman telegraph operator and Station Agent on the Railway, at the operator's desk in Tres Ríos station.



Patio de la Estación Terminal en San José. La línea continúa de aquí, Milla 103.2, altitud 1,178 metros (3,865 pies), hasta Alajuela, en Milla 116.7, altitud 941 metros (3,087 pies).

Station yard at San José Terminal. Tracks continue from here, Mile 103.2, altitude 3,865 ft. (1,178 meters), to Alajuela at Mile 116.7, altitude 3,087 ft. (941 meters).

Estación de San José, situada en Avenida 3ª, 300 varas al Este de la Casa Presidencial.

San José Station is located in 3rd. Avenue, 3 blocks East of the President's residence.

