

REMONTANDO EL RÍO, REMONTANDO EL TIEMPO: DOCUMENTOS PARA UNA HISTORIA MEDIOAMBIENTAL DE LA CUENCA DEL TEMPISQUE EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

*Yanina Pizarro Méndez**

Hacia principios del siglo XX, un viajero de ocasión, a su paso por Los Jocotes, localidad ubicada al norte de Filadelfia, en la provincia de Guanacaste –Costa Rica–, entre impasible y molesto por las peripecias del viaje, remarcaba las muchas dificultades provocadas por el frecuente encallamiento de las embarcaciones, atascadas en los bancos de arena que amodorraban el curso del río Tempisque. Una y otra vez refería la irritante situación de “vadeo” o empleo de sogas para procurar el desatascamiento de los botes, al tiempo que refería las penosas maniobras de retroceso y avance para superar las trampas de arena y lodo.

La referencia, rescatada por Carlos Meléndez en un libro que reúne una serie de crónicas de viajeros extranjeros por Guanacaste, resulta reveladora acerca de la situación de desgaste del afluente, pero no clarifica las causalidades directas del proceso que experimentaba el río.¹ El relato del viajero ilustra y sugiere, mas no es contundente en términos de la aclaración sobre qué tan ocasionales resultaban tales situaciones, ni mucho menos acerca de los procesos físicos y naturales que evidentemente habían afectado al río. Nuestra exploración de la temática permite señalar que ya por ese tiempo diversos agentes y procesos sociales, de nueva y de vieja data, habían provocado importantes alteraciones en el bosque y perturbaban sensiblemente además las condiciones naturales del río. Desequilibrios de los cuales da cuenta una selección documental que hemos reunido para esta sección en la que, entre otras cosas, nos interesa presentar y discutir la antigüedad y magnitudes de los procesos de deterioro de la cuenca.

La zona del Pacífico Norte de Costa Rica, y más específicamente los territorios irrigados por el río Tempisque, han sido objeto de una serie de estudios históricos y también de análisis por parte de diversos especialistas, como es el caso de geógrafos, antropólogos, naturalistas, sociólogos y economistas, quienes han prestado especial atención a la incidencia de la producción agropecuaria, así como los cambios en los usos y tenencia de la tierra, las políticas y los estilos de desarrollo sobre esa importante cuenca,² especialmente

* Egresada del Posgrado en Historia Aplicada de la Universidad Nacional. Correo electrónico: yanipict@yahoo.es

en la segunda mitad del siglo XX. Perspectivas que, sin embargo, han dejado de lado un conjunto de actividades extractivas que provocaron efectos descompensadores, que resultaron muy onerosos y visibles en las primeras cinco décadas del siglo, potenciando efectos aún más perniciosos a futuro.

Justamente, estos precedentes de incidencia de la acción humana en la cuenca del Tempisque son, en particular, lo que nos interesa por lo pronto destacar. Existe la suposición de que los procesos de deterioro de esta cuenca son producto de procesos acaecidos en tiempos más recientes; una visión que motivó nuestro interés por revisar y aportar sugerentes y reveladores elementos de prueba, para discutir la visión de degradaciones exclusivamente contemporáneas, con la idea de ofrecer una perspectiva más integral y completa, que indague etapas y procesos anteriores, así como que aborde los ciclos de degradación acumulativos, las descompensaciones de largo plazo y los impactos aditivos precedentes.

Las nuevas perspectivas de estudio aportadas por la Historia Ambiental plantean el reto de la relectura de viejas fuentes y la incursión, exploración y explotación de documentación antes no considerada y particularmente útil, a los efectos de reconstrucción y comprensión de los procesos que ponen en correspondencia a la naturaleza y sociedad.³ La huella ecológica, los metabolismos sociales, el deterioro, la sustentabilidad, el ecologismo –de los pobres– y todo un conjunto de parámetros y enfoques, se han ofrecido como opciones de abordaje e interpretación, y en tal sentido, se ha producido una notoria innovación, creatividad y propuesta en el plano teórico-metodológico.

Se han abierto nuevas rutas y líneas interpretativas, que han incluido el mundo de las representaciones sociales y las percepciones de los recursos ambientales. Agregándose nuevos contenidos y alcances explicativos a las rigurosas tradiciones de la historia económica y agraria; y hasta una curiosa y seminal combinación de enfoques de historia social y medioambiental, que invitan a repensar la economía moral y los conflictos. Focalizando, por su parte, la atención en los sentidos de justicia, el derecho de tradición y la costumbre, así como los agravios y descontentos nacidos de la colisión con nuevos entramados legales y lógicas sociales, que son el centro de ciertas disputas por el acceso, la preservación y el disfrute de los recursos.

Para la reconstrucción de la relación sociedad-naturaleza no sólo es necesaria la utilización de fuentes impresas, sino también orales, documentación con abundante o marginal referencia y descripciones sobre las problemáticas relacionadas con la explotación efectiva o potencial de los recursos naturales y sus impactos asociados. Para el caso específico del río Tempisque, aunque la ubicación de fuentes se torna extenuante y aún más su valoración, existe información muy variada sobre este tipo de situaciones que evidencian las raíces históricas de la irracionalidad económica y el desequilibrio ambiental.

En nuestra larga travesía por la compleja y accidentada historia de la cuenca del río Tempisque –en el marco de una investigación más amplia–, hemos hecho hallazgos de cierta valía, pues se han encontrado materiales tan diversos como fotografías, en las que se constata una impresionante explotación y comercialización de las maderas, primero cortadas, convertidas en tucas, eslabonadas consistentemente con cadenas de hierro y más tarde transportadas hacia el mar y los mercados externos, aprovechando la fuerza hidráulica y las corrientes del río. La revisión ha comprendido también informaciones periodísticas, en las que se destacan los usos diversos del río y los recursos de la cuenca, así como fuentes

censales con estadísticas de evidente utilidad y testimonios de informantes claves. Fuentes de las que se parte para reconstruir las dinámicas productivas, formas de explotación y desarrollo de relaciones comerciales con otras regiones, que tuvieron incidencias y provocaron alteraciones progresivas en la cuenca.

Entre la documentación hallada sin lugar a dudas destaca el libro contable de la “Hacienda el Tempisque”, propiedad de Federico Sobrado Carrera, principal intermediario en el comercio internacional de la madera extraída de la zona. Por otra parte, resulta sumamente reveladora e interesante cierta documentación existente sobre las propuestas de redireccionamiento del cauce, a raíz de una “palizada” –acumulación de árboles y sedimentos– que obstruía el paso, y por tanto, impedía el comercio y el transporte de cabotaje desde 1908.

A ojos de especialistas y simples interesados, este tipo de documentos muestra un estado de avance de la tala y una llamativa comercialización de la madera en el trópico seco. Al tiempo que devela un curioso e inesperado panorama de deterioro y afectación del río, donde si bien es cierto estaba mediado por los procesos naturales, también lo era por una no menos llamativa intensificación del tráfico comercial de la madera y otros bienes comerciables, a través del prodigioso cauce, ya a inicios del siglo XX.

En el caso del libro contable de la Hacienda El Tempisque, podemos acceder a datos sumamente provechosos y sugerentes acerca de los negocios de los grandes propietarios de la bajura, que incluyó la venta de maderas finas. Documentos de este tipo constituyen un avistamiento de datos para un análisis cuantitativo por el detallado desglose de las cantidades de madera explotadas en esa parte de la Península. Lo anterior ciertamente informa acerca del grado de avance en la afectación de las áreas boscosas y de la estructuración de la economía regional, con un patrón más o menos conformado de organización progresiva de los espacios y una explotación conspicua del entorno.

Desde el punto de vista cualitativo, la interpretación sobre tal propuesta de reencauzamiento o canalización parcial del Tempisque evidencia el problema de la erosión, la sedimentación y la acumulación de materiales en el lecho del río. Problemática que se agravó desde la primera década del siglo XX, y que se procuró solucionar mediante una especie de dragado del río. Con esta finalidad los locales solicitaron fondos y otras ayudas al gobierno, y por aparte establecieron impuestos a los terratenientes y a las actividades productivas más importantes –ganadería, agricultura, transporte, extracción de pieles de venado y explotación del caucho–, con el objeto de rehabilitar y mejorar la ruta de navegación y el flujo comercial.

Estos documentos hallados, por adición, ofrecen una visión complementaria de las problemáticas ambientales vinculadas a la actividad maderera, así como una ventajosa perspectiva sobre las implicaciones de dicha afectación en términos del empobrecimiento, la pérdida de suelos y el intenso deterioro de las castigadas riberas del Tempisque.

Los datos sobre explotación maderera y reencauzamiento del río también se complementan con información muy reveladora del año 1939, sobre modificaciones del paisaje experimentadas desde épocas tempranas. Dicha información evidencia la relación poco armoniosa de los habitantes y la naturaleza, tras el perjuicio constante de los cultivos y sus propias vidas, en una llanura inundable. De cara a esta situación, tal y como revela la fuente, en la década de 1930 los habitantes acudieron nuevamente al Estado para conjurar

la amenaza del río, mediante la construcción de muros de contención para poner a buen resguardo de los embates de la naturaleza a la naciente localidad de Filadelfia.

Esta documentación invita a repensar nuestra perspectiva acerca de los ciclos y patrones extractivos, los ritmos y etapas de afectación, al tiempo que disuade y aleja de las visiones comprometidas con la idea de procesos de deterioro asumidos como contemporáneos. La evidencia aquí reunida, y otra que nos es conocida, sugieren que hay procesos y eventos de deterioro ambiental que se remontan a principios del siglo XX, con raíces coloniales o más remotas incluso, que hacen palpables el deterioro incipiente, originado en tiempos pasados.

Sin pretender asignar una total responsabilidad causal a la acción humana y a la antropización aditiva del espacio en la explicación de los deterioros tangibles de la cuenca, los documentos que a continuación se presentan son sugerentes acerca de la antigua afectación del río y sus territorios. Afectación que llevó desde entonces a desarrollar planes de explotación intensiva de los recursos forestales, y a proponer canalizaciones y reencauzamientos del río, cuando no protecciones, retenes y defensas en previsión del desastre. Complementariamente, se agregó un cuadro resumen con datos extraídos del libro contable de la “Hacienda El Tempisque”, el cual ilustra un proceso regional experimentado en la larga duración, para comprender y explicar la historia reciente, y las problemáticas contemporáneas en la más grande e importante cuenca hidrográfica del Pacífico costarricense.

Notas

1. Carlos Meléndez, *Viajeros por Guanacaste* (San José: Departamento de publicaciones del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, 1974), 369-370.
2. Entre los que podemos mencionar: Jorge Jiménez, *Conceptualización del caudal ambiental en Costa Rica: determinación inicial para el río Tempisque* (San José: Organización de Estudios Tropicales, 2005); Víctor Castro Chacón y Carlos Villegas Guevara, *Sequías y uso agropecuario del suelo en el sector medio de la cuenca del río Tempisque, Guanacaste, Costa Rica, 1950-1985* (San José, Tesis de licenciatura en Geografía, Universidad de Costa Rica, 1987).
3. En este sentido se pueden destacar los siguientes trabajos: Patricia Clare, “La palma perfecta y los productos del capital genético (1920-2005)”; Wilson Picado, “Guerras y semillas. Ciencia y geopolítica en los orígenes de la Revolución Verde” y Carlos Hernández, “Colonización agrícola e impacto ambiental en la cuenca del río General”, *Revista Ambientales* (Heredia: Costa Rica) 36 (diciembre 2008).

DOCUMENTO 1

COMUNICACIONES Y CORRESPONDENCIA SOBRE CANALIZACIÓN DEL RÍO TEMPISQUE, 1913-1915

Congreso Constitucional.
Expediente de Fomento
Iniciativa de Dip. Grillo
Asunto: canalización del río Tempisque
Como Obras Públicas
Iniciativa fechada en 9 de junio de 1915.

Congreso Constitucional:

El año anterior presenté un proyecto para la canalización del río Tempisque, el cual, para solicitar informes fué remitido al Capitán de puerto de Puntarenas y después á don José Cabezas, en poder de quién debe estar, porque no se ha vuelto á ver dicho proyecto; pero dichosamente el Sr. Gobernador de Guanacaste conservaba una copia, y algunos informes que al respecto había recojido de personas peritas en este asunto, como los son don Federico Sobrado, don Alfonso Salazar, don Manuel Burgos y otros.

Copia de estos informes adjunto á esta exposición para que la Cámara pueda legislar al respecto con mayor acierto.

El informe del Sr. Burgos es de lo mas interesante, por que además de abarcar los detalles relacionados con la canalización de dicho rio comprende el movimiento comercial en un año, de aquella Provincia para que el Congreso se dé una idea más exacta de su importancia y de la necesidad de hacerle facilidades en su comunicación con el resto del país.

Dice el Sr. Burgos: “He aquí ese movimiento en los meses de 1914. “Mercaderías 2.722.680 Kilogramos; pasajeros 6.361 y ganado 4.902 cabezas.”

El Sr. Sobrado que es uno de los que practicamente y desde muchos años conoce el valor que aquella canalizacion tendrá para el Guanacaste ha ofrecido ¢20.000.00 para ayudar á su costo, don Alfonso Salazar ofreció ¢250.00, la Municipalidad de Liberia ofrece ¢3.000.00, y la de Filadelfia propone la idea de crear un impuesto sobre los productos que aquellos lugares exportan para el resto del país y dedicarlos exclusivamente á dicha canalización.

Es muy plausible el esfuerzo patriótico de todas estas personas y no dudo que si llegara el caso, no habria un solo guanacasteco que no contribuyera con algo para llevar á cabo una obra de tanta necesidad.

El laborioso Gobierno de Guanacaste que tanto se ha interesado por esta obra me remitió dos planos que comprenden: el primero, todo el curso del río y el segundo el detalle de una palizada que se ha formado en él, en una extensión de 1.620 varas, la cual es, segun el juicio de algunos peritos, el mayor obstáculo para facilitar su navegación. Estos planos van también adjuntos á la presente manifestacion para ilustrar á la Cámara; el segundo se refiere á la palizada obstructora lleva detalles muy importantes para tomar en cuenta sobre el particular.

Por las explicaciones anotadas y fundado en los respectivos informes á que me he referido, propongo nuevamente á la ilustre consideracion del Supremo Congreso el siguiente proyecto de ley, como base de discusión:

El Congreso Constitucional, etc.
Decreta:

Art. 1. Procedase á la canalización del río Tempisque tan luego haya sido recolectada la cuarta parte del impuesto que á continuación se indicará.

Art. 2. Crease un impuesto, por una sola vez, de diez céntimos por cada hectárea de terreno que posean, ya sea á título de propiedad ó sin él, todos los dueños ó poseedores de terreno de la Provincia de Guanacaste, el cual se dedicará exclusivamente al costo de la canalización del río Tempisque.

Art. 3. Autorízase á los Municipios de Liberia, Filadelfia, Santa Cruz y Nicoya para levantar una contribucion voluntaria entre todos los vecinos de sus respectivos Cantones que se dedicará al mismo objetivo expresado en el artículo anterior.

Art. 4. Tanto el impuesto sobre terrenos como la contribución voluntaria se cobrará por cuartas partes, debiendo cobrarse la primera tres meses después de emitida esta ley, y con 3 meses de intervalo cada una de las otras tres cuartas partes.

Art. 5. Estas sumas las harán ingresar en las respectivas tesorerías Municipales los Gobernadores y Jefes Políticos respectivamente, y concluida la recolecta de cada cuarta parte será remitida á la Tesorería Nacional á la órden del Sr. Ministro de Fomento, para invertirla en la obra indicada.

Art. 6. Emitida esta ley, y con el fin de llevar á cabo la obra á la mayor brevedad posible, se autoriza al Poder Ejecutivo para hacer un empréstito interior hasta por la suma de ¢30.000.00 para que empiece la canalización á la mayor brevedad posible, dando como garantía el producto del impuesto á que se refiere al art. 2 de esta ley.

Art. 7. Terminada la obra, cualquier suma que hubiere sobrado se distribuirá proporcionalmente entre todos los Municipios del Guanacaste quienes la dedicarán exclusivamente para el arreglo ó ensanche de sus vías de comunicación.

Art. 8. El Sr. Ministro de Fomento hará efectivas las ofertas de don Federico Sobrado y de don Alfonso Salazar de ¢20.000.00 y ¢250.00 respectivamente, y por el mismo hecho quedarán exentos estos señores de la contribución á que esta ley se refiere.

Dado
San José, 9 de Junio de 1915. Firma Manuel Grillo

Carta del Gobernador Guanacaste

Francisco Mayorga Rivas, Gobernador de la provincia de Guanacaste,

Certifica,

Que tiene a la vista el proyecto de ley presentado por el Diputado don Manuel J. Grillo al Congreso, en el cual pide un auxilio para la navegación del río “Tempisque” entre el Tendal y el Paso de Chico de la O y que literalmente dice:

“Congreso Constitucional –Todo el que haya viajado para Liberia o viceversa, por la vía de Ballena, conoce las dificultades que se atraviesan de verano y los obstáculos que se presentan en el invierno– En el invierno los caminos son pésimos e intransitables con el gran inconveniente de la travesía del río Tempisque, que es el mayor de aquella provincia, y de verano, aunque los caminos son bastante buenos, entonces las molestias las ocasionan los vapores, porque para llegar a Ballena, tienen ellos que remontar el río Bolsón, que desagua en el Tempisque, y que es un cause fangoso con dos pulgadas, a lo más de agua, navegable sólo en la alta marea – Es de tal manera incómodo esto, que con frecuencia los pasajeros tienen que estacionar en los embarcaderos hasta las doce horas, porque el vapor no puede dar vuelta en el río, –a consecuencia de la baja de la marea durante las operaciones de carga y descarga de la mercadería– Y para mayoría de males en estos embarcaderos no hay agua para beber ni lugar cercano para comprar alimentos- Los fletes son caros por dicho motivo y las comunicaciones con el interior del país muy dificultosas, –porque en vista de esos inconvenientes sólo por mucha necesidad se emprende un viaje tan penoso. Situada en estas condiciones la cabecera de aquella provincia, el proyecto de navegación del Alto Tempisque es para Guanacaste una mejora inapreciable. –Se abaratan sus fletes, se les acorta las distancias y se les facilita la comunicación con los demás pueblos del interior en todo tiempo, aun en lo más riguroso de la estación lluviosa –Filadelfia está al margen de dicho río. –Con dicha canalización se beneficia directamente, Liberia, Filadelfia, Belén, Palmira y Sardinal, todas ellas poblaciones de reconocida importancia agrícola y comercial. –Filadelfia es una de las poblaciones de Guanacaste que más productos agrícolas exporta para el resto del país, pues sus terrenos son feracisimos y sus vecinos muy trabajadores– La empresa de canalización no es una obra magna como cualquiera pensaría, pues ella quedaría limitada del “Tendal” hasta el “Paso de Chico de la O”, y bastaría que el Gobierno les ayudara a las Municipalidades de Liberia y Filadelfia, con mil colones, pues ellas y algunos vecinos de importancia, como don Alfonso Salazar y don Antonio Alvarado se obligan a poner el dinero que falte para terminar esa valiosa empresa, cuyo obstáculo principal es, una presa como de mil metros que se ha formado en el “Tempisque”, por árboles que se acumularon allí en las grandes crecientes afectadas en 1908. –Una vez efectuada aquella canalización habría que pensar en aumentar una pequeña subvención de trescientos colones mensuales a la empresa de transportes marítimos para que hiciera aquella navegación. A este respecto, el progresista Gobernador, señor Mayorga, ya ha tratado algunos preliminares con un empresario, y tiene en consulta su proyecto con el señor Secretario de la Gobernación –Por las razones expuestas y confiado en la buena disposición en que está la Cámara para apoyar esta clase de erogaciones, me tomo la libertad de someter a su consideración el siguiente proyecto de ley. –El Congreso, etc. Decreta: Artículo 1º-Auxiliase a las Municipalidades de Liberia y Filadelfia con la suma de mil colones, que se dedicarán exclusivamente a la canalización del río “Tempisque”, desde el “Paso de Chico de la O” hasta El Tendal. Artículo. 2º-Asignase la suma de trescientos colones mensuales para subvencionar la empresa marítima que se encargue de hacer la nueva navegación hasta el “Paso de Chico de la O”. Artº 3º-El auxilio que expresa el artº 1º se les dará tan luego haya sido aprobado por el Poder Ejecutivo el contrato que para tal objeto haga el Gobernador de aquella Provincia, y el de trescientos colones mensuales, desde que esté terminada la canalización a que se

refiere esta ley. Artº4 -El Poder Ejecutivo hará la reglamentación que crea necesaria al respecto -Dado etc. -San José, 24 de Junio de 1914- (f) Manuel J. Grillo -En la sesión del mismo día de su fecha se leyó el anterior proyecto y se pasó a estudio de la Comisión de Caminos (f) Hine -Sala de Comisiones del Congreso - San José, dos de Julio de mil novecientos catorce -A cerca del proyecto que antecede pídase informes a la Secretaría de Fomento para mejor ilustrar el informe de esta Comisión - (f) Marcial Alpizar -Romero Escobar -Nicolás Orlich.

Carta de la Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya

Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya -Puntarenas, Costa Rica, 1º de Julio de 1914 -Señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento -San José - Con gusto correspondemos a su atenta nota #188 de fecha 5 de Julio actual referente a la proyectada canalización del río Tempisque. -A los seis puntos que comprende el interrogatorio que U. se ha dignado hacemos, contestamos en la forma siguiente: (a) - Posibilidad y eficacia de trabajo. - El trabajo es relativamente fácil, porque el lecho del río, en su mayor parte es de tierra de arena- las dificultades de mayor importancia con que se ha tropezado son dos presas de árboles y leños que el río ha ido acumulando en dos puntos del trayecto que se trata de canalizar -Una de estas presas, las más grande, tiene como mil quinientos metros de largo y sería costoso limpiarla -Tal vez es más fácil y económico hacerle al río, en esa parte, un nuevo cauce -El puede ser eficaz para embarcaciones de poco calado, pues no hace muchos años los bongos subían hasta Filadelfia -(b) Cálculo aproximado del costo -Para poder hacer un cálculo, siquiera aproximado, de este trabajo, es indispensable hacer un estudio del río durante los meses de verano, Marzo y Abril, que son los más secos del año, -para poder apreciar la profundidad mínima del río -En todo caso para ser navegable en el río Tempisque desde el Tendal al Paso de Chico de la O para embarcaciones de dos pies de calado maximo, se necesitaría un gasto no menor de (¢20 .000.00) veinte mil colones -Pero con tan poca profundidad en el río, se corre el riesgo de que se interrumpa el tráfico en cada una de las crecientes del Tempisque. - Para hacer un trabajo estable y duradero se requiere el empleo de dragas, con el fin de obtener una profundidad mínima de seis pies, capaz de dar paso a todas las embarcaciones que actualmente navegan en el Golfo de Nicoya. -Una canalización absolutamente eficaz sería aquella que se hiciera con profundidad suficiente a dar paso a las mareas hasta el puerto terminal de esta nueva vía, puesto para navegar contra de la corriente de un río como el Tempisque, sin el auxilio de la mareas, se necesitarían siempre embarcaciones de muy poco calado, para que ofrezcan el mínimo de resistencia, impulsados por motores muy potentes que harían cara la navegación por el excesivo costo del combustible -Es indiscutible que el Gobierno, en plazo más o menos corto, tendrá que comprar una o dos dragas, con otros fines que el de la canalización del Tempisque y entonces será llegado el momento de emprender con buen éxito las obras proyectadas por Sr. Diputado, don Manuel J. Grillo y apadrinada por el Sr. Gobernador del Guanacaste, don Francisco Mayorga Rivas y las Municipalidades de Liberia y Filadelfia -Sin el auxilio de una draga se está corriendo el riesgo de que se paralice totalmente en el plazo breve, todo el tráfico del Golfo de Nicoya. -Al efecto, nos permitimos repetir aquí lo

que a este respecto figura en nuestro informe enviado en febrero próximo pasado a la Secretaría de su digno cargo, informe que suponemos figurara en la memoria de Fomento del año 1913. El párrafo aludido dice así: “Es nuestro propósito seguir aumentando y mejorando nuestra flota hasta donde las necesidades del tráfico lo reclamen, sin reparar en los dispendios que eso representa; pero al mismo tiempo, para que nuestro esfuerzo no resulte estéril, nos permitimos llamar seriamente la atención del Gobierno sobre el hecho de estarse interceptando la vía Marítima que une a Puntarenas con el Guanacaste, hasta el extremo de que en ciertas épocas del año es ya casi imposible hacer la navegación en el tiempo y forma que marcan los itinerarios –Hay cuatro puntos del Golfo y sus ríos que imperiosamente reclaman un pequeño dragado, para quitar el lodo y la arena que las corrientes han ido acumulando paulatinamente y constantemente, hasta hacer difícil y peligroso el paso de las embarcaciones. –Los Bajos de la Punta, en la salida del Estero de Puntarenas, el Bajo de las Piedritas, antes de llegar a la Boca de los Ríos; el río del Bolsón, desde su puerto hasta que desemboca en el Tempisque y el río Bebedero, desde el puerto hasta la hacienda Taboga son los lugares a que antes nos referimos y que están necesitando un dragado, siquiera sea muy superficial –Una draga de las más pequeñas y del menor costo sería suficiente para dejar expedita esta vía de comunicación, que es la única de resultados prácticos y positivos para el Guanacaste. –(c) Importancia de la navegación –Todo el tráfico de importación y exportación que hoy se hace por el puerto de Ballena iría a dar importancia a la nueva vía sin contar con el aumento de producción que es lógico suponer se desarrollará al amparo de las facilidades del transporte –(d) Si es o no urgente –Siempre y en todo caso es urgente abrir una vía de comunicación, pero tratándose del Guanacaste, lo es doblemente, porque esta región carece en absoluto de caminos practicables durante los meses de lluvia –(e) Lugares que se benefician –Liberia, Filadelfia, Palmira, Paso del Tempisque, Sardinal, Belén y la Comunidad obtendrían grandes beneficios con la canalización proyectada –La diferencia en el precio de los transportes sería muy importantes para todos estos lugares sin contar que los citados pueblos quedan incomunicados con el resto del país durante el rigor del invierno; Liberia podría establecer un servicio de automóviles, en conexión con los vapores correos, con lo que se haría rápido y cómodo el viaje a la capital del Guanacaste. –El cantón de Carrillo sería el más beneficiado con la mejora apuntada, pero no hay que perder de vista que éste cantón es actualmente el más fértil y productivo del Guanacaste –(f) Actitud de la Empresa que U. administra en cuanto a la navegación una vez canalizado el río–El éxito de nuestra empresa está en razón directa de la prosperidad del Guanacaste y, por tanto, huelga decir que estamos a la disposición del gobierno incondicionalmente y, desde luego, le ofrecemos una nuestra modesta cooperación para toda obra encaminada a emplear, o mejorar las actuales vías fluviales del Golfo Nicoya. –En cuanto al aumento de subvención que la Empresa cobraría por el servicio adicional una vez canalizado el río Tempisque, el caso está previsto en la clausula VII de nuestro contrato con el Gobierno–

Nos repetimos de U. atts.

s.s. p. Empresa de Transportes Marítimos, (f) M. Butgos, Admor- ”

Dado en Liberia, a las diez de la mañana del día diez de Agosto de mil novecientos catorce

Firma: F. Margorga R.
Carta de Alberto Echandi

COPIA

de los documentos que acompañan al proyecto de ley del diputado

M.J. Grillo

Para la canalización del “Tempisque”

devuelto al Ministerio de Fomento

XXXXX

Nº 78 –San José, 1º de Agosto de 1914 -Señor Gobernador de Guanacaste, –Liberia– Remito a U. adjuntas las diligencias iniciadas ante el Congreso a efecto de que se otorgue un auxilio pecuniario a las municipalidades de Liberia y Filadelfia para canalizar el río del Tempisque –Sírvese U. darne informes sobre el particular desde los diferentes puntos de vista que U. considere convenientes, a más de los que comprende la nota anexa del Sr. Admor. de la Empresa de Transportes Marítimos del Golfo de Nicoya. –Una vez que U. haya vertido ese informe se sentirá remitir las diligencias junto con la presente nota al Sr. Capitán de Puerto de Puntarenas para que así mismo, manifieste su parecer, suplicándole obtenga al propio tiempo la opinión de don José Cabezas – Una vez conseguido esto de vuelta el expediente a esta Secretaría a fin de que la Dirección de Obras Públicas haga un cálculo del valor de las obras que se trata de ejecutar –Soy de U. atte. S.S (f) Alberto Echandi –”

Federico Sobrado, Hacienda El Tempisque

TELEGRAMA –Depositado en Palmira el 10 de Agosto de 1914 a las 6 y 30 p. m.– Recibido en Liberia el... de...de 19... a las 7 p. m. –A Francisco Montoya –Acuso recibo de su telegrama. – Sobre la importancia que le daría a esta región la canalización del Tempisque hasta Filadelfia, es indudable; no la creo costosa, pero antes de intentarla débase hacer un estudio minucioso para ello, yo ayudaría con dinero y todo lo que sea necesario – F. Sobrado”–

L. Onofre Chávez, Municipalidad de Filadelfia

“Filadelfia, 10 de Agosto de 1914 –Señor Gobernador la Provincia –Liberia– Para corresponder a su apreciable telegrama de hoy con el voto personal de los de los demás miembros municipales de este cantón, es indispensable una convocatoria a sesiones extraordinarias, que por el momento no es posible hacerla por la ausencia del señor Jefe Político, don Miguel Jirón, pero aprovechando este correo, me permito manifestarle sobre el particular lo siguiente: (1º) –Posibilidad y eficacia del trabajo de canalización del alto Tempisque. – Es mi concepto no hay imposible para la realización de una obra proyectada, cuando se cuanta con los medios necesarios para ello, por consiguiente, si el Gobierno nos da su apoyo, y las Municipalidades de Carrillo y Liberia y pueblos beneficiados con la canalización del río, se prestan gustosa a dar su contingente pecuniario con toda regularidad, no abrá inconveniente para la canalización

y para el sostenimiento de la empresa—(2°) —Costo —este punto creo que debe someterse a la consideración de técnicos o personas demasiado entendidas en la materia, para que previo examen del río en la parte que debe canalizarse, lo resuelvan matemáticamente — (3°) —Importancia de la navegación de esta parte del río y si es urgente— La importancia de ese proyecto de canalización del río es tan grande y tan clara, que a nadie se oculta y consiste en se evitarán los gravísimos inconvenientes que soportan la hora los pasajeros y porteadores de mercaderías para este cantón —de Carrillo y el de Liberia en una extensión de camino de veinte kilómetros del puerto de la Ballena a esta villa de Filadelfia, lleno de pantanos intransitables en la estación lluviosa y de inundaciones del río de las Palmas en alguna partes del camino cuando las lluvias son abundantes haciéndose necesario el uso de embarcaciones menores para pasajeros y mercaderías, o pasar por dentro de los potreros del Viejo, pagando un impuesto al propietario —Y, en la estación seca, venir envuelto de una nube de polvo demasiado perjudicial para la salud —Por estas razones y otras mas es urgente que se lleve a la práctica tan importante proyecto— y (4°) —Lugares que se benefician —Liberia, Buenos Aires, La Comunidad, Palmira, Paso Tempisque, Filadelfia, San Blas, Sardinal, Belén y sus caseríos de los Planes, Santo Domingo y Santa Ana, y del cantón de Santa Cruz, El Arenal, Tempate, Portegolpe, Zapote y Huacas —Creo que no sería difícil obtener del Gobierno la aprobación de un impuesto con carácter de permanente que la Municipalidad estableciera sobre la exportación del cantón, de granos de primera necesidad, ganado vacuno y cerdoso, queso, cueros de res, pieles de venado y caucho, con el exclusivo objeto de formar una renta con que arrender a los compromisos que contraiga la Municipalidad con la empresa canalizará.— Deje copia de lo expuesto para someterlo a la consideración de la Municipalidad en la reunión del 15 con el telegrama de U. De U. att°. S.S. J. L. Onofre Chávez—”

Alfonso Salazar, Hacienda El Viejo

Hacienda “El Viejo” —15 de Agosto de 1914— Sr. Don Francisco Mayorga —Liberia— Estimado amigo: Correspondo con gusto a su telegrama último, respecto a la proyectada navegación del alto Tempisque —Posibilidad y eficacia— El trabajo siempre me ha parecido menos difícil de lo que muchos creen, toda vez que el lecho del río en su mayor parte, es de arna y tierra, pues el único cordón de piedra que hay es cosa bien fácil de romper —La eficiencia es palpable puesto que sabemos que en años anteriores los bongos y lanchas de algún tamaño subían hasta Filadelfia —Cálculo aproximado del costo —Aunque es bien difícil de poder decir el costo de esta canalización, me parece que siete u ocho millones serían bastantes para dejarlo navegable, para gasolinas de poco calado, tres o cuatro pies, por ejemplo, puesto que la mayor dificultad consiste en remover la palizada que se formó en el invierno de 1908, y me parece que precisamente por razones del tiempo, es cada vez mas fácil destruir —Lo demás sería obra de una pequeña draga, puesto que como antes le digo, el lecho es de arena y pocos los lugares donde se necesitaría ahondar el cause para dar tres o cuatro pies de fondo, y quizá la acción constante de las lanchas contrarrestaría el frecuente arrastre de arenas —Esa draga tendrá el Gobierno que adquirirla en día no lejano, pues todos sabemos que el Golfo mismo se está haciendo cada vez de más difícil navegación por los bajos que las corrientes han formado en distintos, lugares —Importancia de la navegación —Esta importancia nos la dice la creciente del tráfico con el puerto de la Ballena y sin duda

alguna, gran parte de esa importación y exportación, preferiría la nueva vía por más cómoda, más segura y quizás más barata y de si es o no urgente, siempre he creído que facilitar la comunicación en una provincia como ésta, que no tienen caminos, es obra de necesidad imperiosa y de positivo provecho, puesto que los pueblos de Liberia, Comunidad, Palmira, Sardinal, Filadelfia y Belén, esencialmente agricultores, sobre todo los últimos, recibirían activo impulso dándoles comodidad para el transporte y flete barato –Y ello sería también poderoso incentivo para su desarrollo agrícola –Sentiría mucho que su esfuerzo fracasara en tan efectiva obra de progreso para ésta Provincia y con gusto le repito mi deseo ayudarlo con dinero, en medida de mis posibilidades, y con todo aquello que esté a mi alcance

–Su afmo. amigo, Alfonso Salazar–”

Capitán de Puerto de Puntarenas

“Puntarenas –Costa Rica –11 de Octubre de 1914– Señor don Francisco Mayorga Rivas –Liberia– Mi estimado señor y amigo: Hasta en este momento, que por casualidad vuelvo a leer su telegrama del 6 de actual, me entero de que contesté a U. una gran tontera que le ruego me dispense –Nuestro informe publicado en la Memoria de Fomento se refiriere al tráfico total del Golfo de Nicoya, y lo que U. desea saber es el tráfico habido por el puerto de Ballena –Con Mucho gusto le envió los datos que tengo a la vista, que son muy apróximos; para mandarle datos exactos necesitaría ver, una por una, todas las guías del año y esto requiere mucho tiempo –Ballena y Bolsón los consideramos como un solo puerto para los efectos de nuestra estadística y, como la mayor parte del tráfico corresponde a Liberia, Filadelfia, Sardinal y Tempisque, imputamos al puerto de Ballena todo el Movimiento, durante el año 1913, ha sido como sigue:

Mercadería transportadas	2.722. 680 kgs
Pasajeros	66.361
Ganado	4.902 cabezas

Nuestra empresa casi no transporta carga para Santa Cruz; la mayor parte del tráfico para ese lado lo hacen los bongos de Mercedes Ortega, quien a la vez, tiene carretas de Bolsón a Santa Cruz –Así es que si descontamos un 10 % de los 2.722.680 kgs. transportados, tendremos muy aproximado el verdadero tráfico de Ballena. –De los pasajeros, corresponden 3/4 partes a Ballena y 1/4 a Bolsón.– Como del lado de Santa Cruz no hay engordadores de ganado, puede decirse que la totalidad del ganado transportado corresponde al puerto de Ballena. Ojalá que estos datos puedan serle de alguna utilidad. –Si necesita ampliarlos con más detalles, dígamelo y lo haré con mucho gusto –Cuando de U. muy att°. S. S M. Burgos ”–

Telegrama de Alfonso Salazar, Hacienda el Viejo

TELEGRAMA –Depositado en Bolsón el 19 de Junio de 1914 a las 2 y 40 p. m. Recibido en Liberia, el... de... de... a las 3 y 30 p.m. A Gobernador– Como entiendo que para su propósito es preciso encausar en su mayor parte las aguas dispersas, doy con gusto

doscientos cincuenta colones (¢250.00) y le agradeceré mucho decirme quien será y cuando vendrá a hacer ese estudio a fin de verlo y ayudarlo en todo cuanto pueda

–Alfonso Salazar –”

Virgilio Salazar, Secretario de Gobernación de Guanacaste

Virgilio Salazar, Secretario de Gobernación de Guanacaste,
Certifica,

que en el libro de Actas Municipales celebradas por la Municipalidad del cantón de Liberia al folio 204 se encuentra el artículo 2° de la sesión 10 extraordinaria celebrada el día 8 de Abril de 1915, que dice:

“Se dio lectura al oficio. N° 421 del 30 de Marzo p. pdo. en el cual el señor Gobernador de la Provincia se sirve informar a esta Corporación sobre el viaje de inspección y estudio con el objeto de establecer una vía de comunicación fluvial sobre el río Tempisque, a efecto de que a la vez de aprovechar las inmensas ventajas que a la Provincia reportará la obra citada, desaparezcan también los inconvenientes que en la actualidad presenta la navegación al puerto de Ballena–..... Siente la Corporación que la escasez de sus rentas no le permita contribuir al igual de sus deseos, con una cantidad considerable en efectivo, para ayudar a los trabajadores que se emprenden a fin de llevar a la realidad una idea que abre nuevos y halagueños horizontes a la vida y al progreso de estos pueblos, dignos de mejor suerte, por la extensión y feracidad de sus terrenos agrícolas y otras fuentes de riqueza hasta hoy ocultas a la inteligencia y el capital por la falta de vías de comunicación que con facilidad los pongan en contacto inmediato con los centros poblados del interior de la República. -En consecuencia, se Acordó:..... Designar la suma de (¢3.000.00) tres mil colones que serán pagados parcialmente, como auxilio para los trabajos en referencia cuando estos se emprendan”.....

Comunicación de Francisco Mayorga

Sr.

Secretario de Estado en el Despacho de Fomento-

San José

Liberia, 30 de Abril de 1915

Cumpliendo lo ordenado por U. en comunicación N° 78 de 1° de Agosto de 1914, remití al Sr. Capitán del Puerto del Puntarenas, el expediente iniciado por el progresista diputado, don Manuel J. Grillo ante el Congreso, a efecto de que se otorgue un auxilio para canalizar el alto Tempisque –Las diligencias fueron enviadas a Puntarenas para que informasen el referido Capitán, de Puerto y don José Cabeza, devolviendo lo todo a esta Gobernación –

El Sr. Romagosa, ex-Capitán de Puerto, me dio aviso, en su oportunidad, de haber puesto el expediente en manos del Sr. Cabezas –como hasta la fecha no he podido hacer

volver a esta Gobernación el expediente referido, pues el actual Capitán de Puerto ni siquiera contestó mi solicitud, envió a U. copia certificada del legajo— Deje esta copia en mi Despacho, previendo lo que ha ocurrido —Con la certificado que tengo la honra de envíale van los siguientes documentos originales:

- a) Comunicación del Presidente Municipal de Cantón de Carrillo, en la cual insinúa la conveniencia de crear un impuesto local sobre la exportación de ganados, cueros, pieles, caucho, y quesos para dedicar su producto a los trabajos de la Empresa, que él considera de importancia trascendental para el progreso de aquel cantón—
- b) Certificación del acta de la Municipalidad de Liberia, celebrada el 8 de abril de 1915, en que destina la suma de (¢3.000.00) tres mil colones para ayudar a la obra—
- c) Telegrama de don Federico Sobrado, “propietario del ingenio de azúcar “El Tempisque,” en el cual dice que “ayudará con dinero y todo lo que sea necesario”; —U. sabe que la cantidad de dinero ofrecida por el Sr. Sobrado es de (¢ 20, 000.00) veinte mil colones —
- d) Carta y telegrama de don Alfonso Salazar, dueño de la hacienda “El Viejo”, en las cuales ofrece contribuir con (¢ 250.00) doscientos cincuenta colones y encarece la necesidad de llevar a cabo la obra
- e) Carta de don Manuel Burgos, Administrador de la Empresa de Transportes Marítimos —Los datos estadísticos que esta carta contiene son de gran importancia para demostrar el gran movimiento de carga y pasajeros que se hace por la vía de Ballena, que el Sr. Grillo desea mejorar su proyecto —He aquí ese movimiento en 10 meses de 1914 —Mercaderías, 2.722.680 kgs; pasajeros, 6.361; ganado, 4.902 cabezas —Resumiendo: la gran importancia de la canalización del río salta a la vista con el dato transcrito del movimiento comercial y con el hecho de ascender a (¢23.250.00) veinte y tres mil doscientos cincuenta colones el ofrecimiento espontáneo y entusiasta de unos pocos vecinos de los cantones beneficiados; estoy seguro de que si se levantara una suscripción voluntaria entre los habitantes de Liberia y Carrillo, esta suma alcanzaría algunos miles más, pues no hay por estos lados quien no se entusiasme con la idea de hacer navegable el Tempisque siquiera hasta Filadelfia

—Pareciéndome demasiado elocuente la actitud de los Municipios de Carrillo y Liberia, de don Federico Sobrado, don Manuel Burgos, Alfonso Salazar, me abstengo de hacer más largo este informe - Acompaño dos croquis que dan idea del obstáculo que se pretende destruir para hacer navegable el río hasta Filadelfia—

Soy de U. muy att°. S. S. Fr. Mayorga R.

Comunicación del Congreso Nacional, sección Obras Públicas

CONGRESO CONSTITUCIONAL

Para poder dar un informe a conciencia y estar en condiciones de formular un proyecto que resuelva de un modo práctico el problema de la canalización del río Tempisque la

Comisión de Obras Publicas, que atiende el proyecto del Diputado Grillo carece, de datos técnicos que determinen la practicabilidad de la obra y el presupuesto aproximado del trabajo que se va a realizar.

Como la obra en proyecto es a juicio de la Comisión de gran: interés nacional, pues su realización daría vida y auge a gran número de población ribereñas del río que se trata de canalizar, ahora en estancamiento forzosa por falta de una vía permanente que se les permita movilizar sus riquezas naturales y desarrollar su comercio y agricultura, proponemos como solución previa, que el Congreso ordene por medio del respectivo Ministerio que la Dirección General de Obras Publicas practique en el mismo terreno un estudio que determine en primer término la practicabilidad de la obra y su costo aproximado y en segundo si los trabajos y obras que habrán de realizarse serán de carácter permanente.

Sala de Comisiones del Congreso Nacional. Comisión de Obras Públicas, San José 21 de Junio de 1915.

Firmas.

Fuentes: Archivo Nacional de Costa Rica, Serie Congreso, N° 11072, folio 1-17. 1914-1915.

CUADRO RESUMEN 1
RESUMEN DE DATOS EXTRACTADOS, LIBROS CONTABLES
DE HACIENDA EL TEMPISQUE. COMPRA DE TUCAS DE MADERA DE LA FAMILIA SOBRADO EN
BOLSÓN, 1928-1931*

Mes	Año	Especies maderables						
		Pochote	Cedro	Caoba	Cocobolo	Espavel	Cenizaro	NI
Enero	1928	0	0	0	0	0	0	0
	1929	11	0	0	0	0	0	0
	1930	0	0	0	0	0	0	0
	1931	15½	157½	0	0	0	0	0
Febrero	1928	0	0	0	0	0	0	0
	1929	69½	4½	0	0	0	0	0
	1930	0	0	0	0	0	0	989
	1931	0	66	0	0	0	0	0
Marzo	1928	0	0	0	0	0	0	0
	1929	187½	18	4	0	0	0	0
	1930	0	0	0	0	0	0	0
	1931	0	0	0	0	0	0	0
Abril	1928	22	11	0	0	0	0	0
	1929	98½	95	1 1/3	14	4	0	0
	1930	0	0	0	0	0	0	0
	1931	0	0	0	0	0	0	0
Mayo	1928	0	0	0	0	0	0	0
	1929	3	0	0	0	0	0	0
	1930	0	22½	0	0	0	50	0
	1931	0	0	0	0	0	0	0
Junio	1928	0	0	0	0	0	0	0
	1929	7½	0	0	0	0	0	0
	1930	0	28	0	0	0	0	0
	1931	0	0	0	0	0	0	0
Julio	1928	0	0	0	0	0	0	0
	1929		0	0	0	0	0	0
	1930	21	30	1	0	0	34	86
	1931	0	0	0	0	0	0	0
Agosto	1928	11	0	1.5	0	0	0	622
	1929	102	77½	0	0	0	0	0
	1930	0	0	0	0	0	0	0
	1931	0	0	0	0	0	0	0
Setiembre	1928	77	1½	0	0	0	0	0
	1929	408	179	0	229½	0	0	0
	1930	0	61½	0	0	0	0	0
	1931	0	0	0	0	0	0	0

CUADRO RESUMEN 1 (CONTINUACIÓN)
RESUMEN DE DATOS EXTRACTADOS, LIBROS CONTABLES
DE HACIENDA EL TEMPISQUE. COMPRA DE TUCAS DE MADERA DE LA FAMILIA SOBRADO EN
BOLSÓN, 1928-1931*

Mes	Año	Especies maderables						
		Pochote	Cedro	Caoba	Cocobolo	Espavel	Cenízaro	NI
Octubre	1928	0	0	0	0	0	0	0
	1929	0	0	0	0	0	0	0
	1930	0	69	12	0	0	0	0
	1931	0	0	0	0	0	0	0
Noviembre	1928	0	0	0	0	0	0	0
	1929	0	0	0	0	0	0	0
	1930	0	54½	0	0	0	0	0
	1931	0	0	0	0	0	0	0
Diciembre	1928	0	0	0	0	0	0	0
	1929	0	2½	0	0	0	0	0
	1930	0	0	0	0	0	0	0
	1931	0	0	0	0	0	0	0

(*) Dentro del libro contable no se especifica el diámetro de las tucas.

Fuente: Elaboración propia, a partir de *Serie Histórica Fondo Hacienda*, Archivo Nacional de Costa Rica, documento N° 30431.

DOCUMENTO 2

CUADRO RESUMEN 1 RESUMEN DE DATOS EXTRACTADOS, LIBROS CONTABLES DE HACIENDA EL TEMPISQUE. COMPRA DE TUCAS DE MADERA DE LA FAMILIA SOBRADO EN BOLSÓN, 1928-1931

(*) Dentro del libro contable no se especifica el diámetro de las tucas.

Fuente: Elaboración propia, a partir de *Serie Histórica Fondo Hacienda*, Archivo Nacional de Costa Rica, documento N° 30431.

DOCUMENTO 3 SOLICITUD DE CONSTRUCCIÓN DE DEFENSAS CONTRA LAS CRECIDAS DEL RÍO TEMPISQUE, ELEVADA AL CONGRESO DE LA NACIÓN POR PARTE DE LOS POBLADORES DEL CANTÓN DE FILADELFIA EN EL AÑO 1939

Congreso constitucional

De tiempo en tiempo, y con más frecuencias en los últimos veinte años, las inundaciones que le río Tempisque hace sobre la villa de Filadelfia y sus alrededores, ocasionan un aserío peligro para la vida de aquel pueblo. – Las aguas tumultuosas llenan de tal manera la población que los habitantes tienen que abandonar las casas situadas en los sectores más bajos del caserío, ante el amago de morir ahogados o perecer si caen sus rústicas viviendas. Las inundaciones destruyen los cultivos y causan considerables pérdidas de ganado de toda clase; hasta las aves de corral suelen ser arrasadas por las corrientes. Cuando la inundación alcanza las trojas se pierden los productos almacenados para el año.–

Las gentes buscan los sitios más altos y se agrupan a pasar el peligro. Escasean los viveros y hay y desamparo. Por la noche a la luz de las linternas se examina a cada instante el nivel de las creciente mientras llega el alba con la esperanza del nuevo día.–

Después de las inundaciones sigue la carestía de artículos de primera necesidad, se agrava la pobreza y sobreviven las enfermedades. Los vecinos de aquel lugar agradecen de todo corazón que le Gobierno de la República acuda en su auxilio cada vez que se encuentran en tan deplorable emergencia, y recuerden con especial reconocimiento la ayuda que les presenta el actual Gobierno con motivo del desbordamiento del río en el invierno pasado; pero todavía han de agradecer más que se tome alguna medida efectiva para defender el poblado.–

Hace varios años que la Municipalidad de Carrillo hizo construir sobre el borde firme del cauce del río, en una boca calle, una cortina de cemento que impide que por ahí se rebalsen las aguas cuando se desbordan sobre el pueblo y es de esperar que, construyendo defensas de esta clase en las depresiones de la vega, frente al caserío, se conseguirá poner la población a salvo de las inundaciones, o al menos no tendrán tan serias proporciones de peligro para los habitantes.

Por lo expuesto considero necesariamente fundado el siguiente proyecto de ley que me permito presentar a la honorable Cámara.

EL CONGRESO, ETC.

DECRETA:

ARTÍCULO UNICO. -Destinase del Tesoro Público la suma veinticinco mil colones para construir las defensas de concreto contra las inundaciones del río Tempisque sobre la villa de Filadelfia de la provincia de Guanacaste, y ampliase en dicha suma el presupuesto de la Cartera de Fomento correspondiente al presente año.

Dado etc. San José, 15 de mayo de 1939.-

Publicado en Gaceta N° 110

De 18 de Mayo de 1939.-

SECRETARIA DEL CONGRESO. -San José, a los quince días del mes de Mayo de mil novecientos treinta y nueve.-

En sesión de esta fecha se presentó y fué leído el anterior proyecto de ley y la Presidencia ordenó pasarlo a informe de la COMISION DE FOMENTO.-

Raul Guzmán

Oficial Mayor.-

Fuente: Archivo Nacional de Costa Rica, *Serie Histórica Fomento*, documento N° 16223, Mayo 1939, folios 1 y 2.