

EL PARTIDO CONSTITUCIONAL.

Serie VIII.

San José de Costa Rica, A. C., 13 de Junio de 1891.

Número 89.

REDACTOR.

OTONIEL PACHECO.

ADMINISTRADOR.

DANIEL ZELEDON.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN.

Bufo del Lic. don Victor Orozco.

Avenida 7ª—Oeste.—Número 19

Apartado N.º 222.

CONDICIONES:

Subscripción por serie de 12 números \$ 0-50

Número suelto 0-10

AGENTES.

SAN JOSÉ.....	La Administración.
Guadalupe.....	Don Nicolás Gutiérrez.
San Vicente.....	.. Ignacio Huertas.
San Juan.....	.. José Rodríguez Vargas.
San Pedro del Mojón.....	.. Rafael Segura.
Hatillo.....	.. Rafael Solano.
Alajuelita.....	.. Ramón Solano.
Curridabat.....	.. Juan R. Mora Ch.
Santa Bárbara de Pavas.....	.. Fulgencio Matauros.
La Uruca.....	.. Juan M. Rojas.
Escazú.....	.. Julián Mata.
Santa Ana.....	.. Juan B. Muñoz.
Desamparados.....	.. Apolinario Monje.
Puriscal.....	.. Jorge Retana.
Aserri.....	.. Juan Castro.
San Ignacio.....	.. Agustín Mesén.
Pacacé.....	.. Elías Mora G.
San Marcos.....	.. Eustaquio Mora.
Santa María.....	.. José M. Ureña.
ALAJUELA.....	.. Zenón Castro.
San Ramón.....	.. Pedro Urrutia.
Grecia.....	.. Victoriano Vega L.
San Mateo.....	.. Joaquín Vega.
Atenas.....	.. D. Ruiz.
Naranjo.....	.. Lorenzo Corrales.
Palmarés.....	.. Eustaquio Rodríguez.
CARTAGO.....	.. José Madriz.
San Rafael (Cartago).....	.. Jerónimo Vega.
Paraiso.....	.. Hermenegildo Meza.
Juan Viñas.....	.. Ricardo Bonilla.
La Unión.....	.. Nereo Valverde.
HEREDIA.....	.. Francisco Morales S.
Barba.....	.. Bernardo Rodríguez.
Santo Domingo.....	.. Federico Sáenz.
Santa Bárbara.....	.. Miguel Arias.
San Rafael.....	.. Juan T. Miranda.
LIBERIA.....	.. Federico Faerón.
Nicoya.....	.. Juan Matarrita.
Santa Cruz.....	.. José Gutiérrez Sábena.
Las Cañas.....	.. Jerónimo Marroquín.
Bagaces.....	.. Manuel J. Grillo.
PUNTARENAS.....	.. Simón Amador.
Los Quemados.....	.. R. González A.
Esparta.....	.. Armando Robledo.
LIMÓN.....	.. Salomón Aguilera.

EL PARTIDO CONSTITUCIONAL.

COLABORACION.

A los Honorables Diputados al Congreso Costarricense.

(POR JOHN SCHROEDER.)

Informes sobre inmigración

en las Repúblicas de la América del Sur, Central, México y Estados Unidos del Norte.

(Continuación).

CHILE.

En su mayor parte están dirigidos por alemanes. Hay 2 fábricas de géneros de lana. La mayor de ellas produce 300 á 500 metros de paño al día á precios, que varían desde \$ 1,75 hasta \$ 4 el metro. Su capital es \$ 450,000, de cuya suma \$ 220,000 representan el costo de la fábrica. Los salarios de los operarios varones son desde 50 centavos hasta \$ 1.25 por día y los de las mujeres desde 30 centavos hasta \$ 1. Una sexta parte de la lana vie-

ne de la República Argentina. Los fundiciones fábricas de maquinaria pertenecen casi todas á ingleses. En Lota hacen botellas y cristalería de regular calidad.

Chile posee como 2300 caminos públicos, que se mantienen en buena condición. La República ha sido uno de los primeros países de la América del Sur en introducir los caminos de hierro. En vista de que las montañas están en lo general á menos que 100 millas de la costa, las vías ferreas en ningún caso cruzan la cadena. El Gobierno nacional atiende á la reparación de 700 de los caminos públicos que tienen una longitud total de 50,000 kilómetros. Las municipalidad y los particulares miran por los otros 1600 caminos, cuya extensión total es de 40,000 kilogramos. En 1.º de Enero 1885 el Gobierno tenía 948 millas vías ferreas y los particulares 1326 millas. El costo total de las líneas del Gobierno hasta 1884 había sido \$ 42,017,934. La República posee facilidades de telégrafos en abundancia. La longitud total de alambre al fin de 1886 era de unas 9000 millas, de las cuales 7800 millas pertenecían al estado. El número de oficinas 180 y el de telegramas en ese año 533,596.

Hay también un cable sumergido á lo largo de la costa, por cuyo conducto se mantiene la comunicación con el sistema de cables del mundo. El peso chileno vale 4 chelines 2 peniques.

Kilogramo=2.204 libras avoirdupois. Metro=1.094 yarda. Onza=1.014 onzas avoirdupois; libra=1.0144 libras avoirdupois; Quintal=101.44 avoirdupois; Arroba 25 libras=25.36 libras avoirdupois; Tonelada, 20 quintales=2,0288 libras avoirdupois; la Arroba de vino=7.75 galones imperiales=35.21 litros.

Después de obtener la independencia Chile tuvo la buena fortuna de asegurar un Gobierno estable más pronto que las repúblicas hermanas de la América del Sur, y en consecuencia se desarrolló constantemente su comercio. Vinieron los europeos y se importaron grandes cantidades de mercancías por Valparaíso, cuyo puerto se volvió desde luego un gran depósito de comercio, del cual se surtían Lima en el Perú y los puertos mexicanos del Pacífico. Bolivia era también surtida por tierra desde Valparaíso. El comercio exterior de Chile cayó casi enteramente en manos de los ingleses, franceses y americanos. En 1809 entraron nueve buques en Valparaíso; en años recientes el número de las entradas por término medio excede 2000 buques cada año. El descubrimiento del oro en California y Australia ayudó mucho el desarrollo del comercio chileno. El valor total de la exportación desde 1844 hasta 1883 fué \$ 1,076,797,569, y el de las importaciones en el mismo periodo \$ 927,888,184, siendo el exceso en el valor de la exportación \$ 147,939,385. Pero la balanza del comercio, con motivo de las cortas cosechas de trigo y de la baja en el precio del cobre, fué en contra de Chile entre 1874 y 1877 inclusive, causando una gran merma en la existencia de numerario del país con la exportación de dinero sonante para saldar cuentas en el extranjero. No quedando más que cosa de \$ 5 millones en pasta y moneda, sobrevino una gran depresión en los

círculos financieros y mercantiles. En los 32 años, 1843-1875 el valor de todos los minerales exportados de la provincia de Atacama fué \$ 240 millones.

La importación total en 1887 fué \$ 57,760,780 contra \$ 47,790,386 en 1886.

Exportación en 1887, \$ 62,713,497 contra \$ 52,436,073 en 1886. Comercio de cabotaje 1887, \$ 167,430,410 contra \$ 152,745,504 en 1886.

La marina mercante de Chile se componía en Mayo 1886 de 173 buques con 77,255 toneladas, de los cuales 37 eran de vapor con 18,625 toneladas.

REMITIDOS.

Explicaciones.

(Respuesta al señor Zeledón.)

La petición que he presentado al Congreso Nacional á fin de que se me indemnizen en parte siquiera las enormes pérdidas que en la construcción del ferrocarril he sufrido, y que en último análisis benefician á Costa Rica, dice bien claramente que, al dirigirme al Poder legislador, no ejercito ni trato de ejercitar un derecho, que pudiera hacer efectivo por medio de un litigio. No sé en verdad si todas aquellas causas que invoco en mi solicitud no serian suficientemente fuertes para acudir ante los jueces en busca de resarcimiento, aunque me figuro que la revocación de la franquicia de Limón y la falta de apoyo oficial en la huelga de los italianos no son una base débil para promover un proceso; pero, seanlo ó no lo sean, he creído conveniente y más conforme con las prácticas y tradiciones administrativas, ocurrir á los representantes del pueblo, exponer francamente todos los daños que me ha traído el cumplimiento de mi palabra, pintar tal cual es la situación y quebrantos con que me hallo al dar coronación á una obra tan anhelada y tan dificultosa como el ferrocarril y hacer llamamiento al espíritu justiciero de los gobernantes del Estado, para que decidan si la empresa llevada á cabo por mí es ó no de bastante importancia para el porvenir de la República y si abre á la riqueza nacional nuevos y vastos horizontes; si el darle remate ha sido cosa fácil ó más bien llena de tropiezos y peligros que parecían insuperables; si el déficit que arroja es considerable ó no; y si en consecuencia de todo merezco ó no que se me mida con la regla de implacable respeto á la letra de mi contrato, con la impía dureza de un Shylock, ó si por el contrario es de equidad innegable que se me conceda una compensación proporcionada á mis pérdidas.

No con sorpresa pero sí con algo de amargo desaliento, veo que una parte del público mira con disfavor mi solicitud, que la juzga no como el reclamo de un empresario desafortunado, sino como acto codicioso de un hombre insaciable, y que la ataca ya valiéndose de argumentos erróneos, ya dejando escapar reticencias maliciosas. Estos ataques sin embargo no me han afectado de modo grave mientras han procedido de personas que, si no entera-

mentete analfabetas, no tienen motivos ni obligación de entender la materia, y que en este asunto como en todo otro de resonancia no se mueven por otro resorte que el de simpatías ó antipatías, en muchas ocasiones injustificadas. Pero distinto efecto deben producirme los artículos del señor Zeledón, en que combate mi solicitud: la elevada posición que ocupa en el foro y en la sociedad este abogado eminente, su merecida reputación de clara inteligencia y de ilustración extensa, el haber tenido per algún tiempo asiento en el Gabinete Ejecutivo, y con ello oportunidad de estudiar los arreglos referentes á ferrocarril y deuda exterior prestan á su voz tales apariencias de fortaleza, que se me hace preciso contestar sus cargos, no sea que el público que ignora el mecanismo de los negocios bursátiles y los detalles de mi gestión, reciba como verdades y primores las lamentables equivocaciones en que por esta vez ha incurrido el notable jurisconsulto.

Antes de hacerlo, debo, por vía de preámbulo, recordar que en la negociación de los empréstitos de 1871 y 1872 no tuve, directa ni indirectamente, participación de ningún género, y que el dinero que produjeron se gastó antes de que tuviera yo ingerencia en los trabajos de ferrocarril. Por consiguiente, si errores hubo en el manejo de esos asuntos, de tales errores no me toca responsabilidad, grande ni pequeña.

Otra advertencia. Construí, cuando el ferrocarril se trabajaba con recursos domésticos, una sección, en la parte más insalubre del país, con un costo de \$ 2,400,000. El Gobierno á la sazón no contaba con fondos abundantes, y se me pagaba con pagarés, billetes privilegiados ú otros valores de igual carácter. Aquellos se renovaban á cada vencimiento, porque el Tesoro no podía satisfacerlos, y se me obligaba, ó á sacrificar esos documentos concediendo descuentos proporcionados á la inseguridad de su pago, ó á reconocer intereses desde 18 hasta 30 por ciento al año para obtener el dinero que se requería para cubrir compromisos y los salarios de trabajadores. Puedo asegurar que sin los grandes esfuerzos que hice y á no haber gozado de algún crédito personal en los Estados Unidos, me hubiera sido imposible llenar el contrato. Y sin embargo de tales dificultades, la sección de ferrocarril por mí construída, con un costo de \$ 2,400,000, moneda de Costa Rica, era cerca de la mitad de toda la extensión que existía el año de 1884, con la particularidad de que la otra mitad había consumido unos diez millones de pesos.

Hago alto en estas dos circunstancias, que parecen olvidarse ya, por la sencilla razón de que deseo que el público se entere de mi apartamiento hasta el año de 1884, de todo asunto relacionado con empréstitos ó negociaciones para el ferrocarril. Después de ese año, he intervenido, como es notorio, en el arreglo de la deuda, en la formación de la compañía del ferrocarril, en la construcción y conclusión de este; pero tampoco tengo nada que ocultar en lo que á estos asuntos atañe, y aseguro que no es más clara la luz del medio día que mis negociaciones de

Londres, sobre las cuales se ha querido á pesar de eso proyectar alguna sombra.

..

Al firmar en Abril de 1884 mi contrato con el Supremo Gobierno, la deuda nacional externa se componía:

1º de £ 941.200 por bonos del empréstito de 1871 al 6 0/0.

2º de £ 1747.710 por bonos del empréstito de 1872 al 7 0/0.

3º de £ 615.700 por bonos de esta última emisión, que retenían en su poder los señores Knowles & Foster, sin estar cancelados, y que se negaban á devolver mientras no se arreglasen con el Gobierno ciertas diferencias existentes; y

4º de los intereses de esos bonos á los tipos de emisión, por un espacio de unos doce años.

Así, pues, al llegar á Londres me encontré con que la República era deudora, por capital ó intereses, de algo más de cinco millones de libras esterlinas.

Y no vale decir, como se ha asegurado en algún escrito público, que el Tesoro Nacional no había recibido más que un millón y pico de libras, pues aparte de que nadie puede pretender que el país prestador reciba en efectivo exactamente la misma suma por que se obliga, el hecho es que *obligaciones por el monto dicho circulaban en el mercado inglés*, y que la alegación de la República de haber habido operaciones indebidas en el segundo empréstito había perdido toda su fuerza con el desistimiento de la demanda entablada ante la Cancillería.

Legítimos en el todo ó ilegítimos en parte, la verdad es que había acreedores de Costa Rica por valor de más de cinco millones de libras esterlinas en la época á que aludo.

..

Respecto del arreglo de la deuda, asegura el señor Zeledón que, si por cualquier eventualidad, el Gobierno faltara antes de 1894 al compromiso de pagar los intereses anuales de 5 0/0 sobre los dos millones de libras, á que quedó reducida la deuda exterior, los bonos correspondientes á los dos empréstitos primitivos *recaerán* con su cortejo de intereses, de donde podría resultar que al Gobierno se le hiciera responsable por sesenta millones de pesos, en moneda de Costa Rica, más ó menos, en lugar de dichos dos millones de libras esterlinas.

Esta aseveración es enteramente inexacta. Los bonos viejos no pueden nunca revivir, desde luego que la conversión fué admitida y que la cláusula que permitía esa resurrección fué borrada del contrato de 3 de Junio de 1885. Esa es la opinión de los abogados ingleses que tomaron parte en la conversión, y esa fué *bien netamente explicada* la intención del Gobierno de Costa Rica. A este propósito, nada mejor haré, para responder, que insertar la parte conducente de una nota que el entonces Ministro de Hacienda, don Mauro Fernández, con fecha 24 de Julio de 1885, escribió al Secretario del Consejo de Tenedores de bonos extranjeros.

Dijo en ella el señor Ministro.

"Artículo 9º Este artículo varia el término para la devolución de los bonos viejos que se conviertan, extendiéndolo hasta el 1º de Julio de 1894, en vez de permanecer hasta la conclusión del Ferrocarril, conforme al párrafo 6º del artº 1º del contrato con el señor Keith, y la condición final del párrafo 1º de este artículo, lo mismo que la sanción que se establece

"en la cláusula 2ª del mismo artículo, son inaceptables de parte de Costa Rica, pues su cumplimiento ó más bien su aceptación, daría lugar, sin distinción de casos, á la posible rescisión del contrato.

"En ese artículo no se establece excepción alguna que ponga á la República á cubierto de falta del cumplimiento del contrato, por causas absolutamente independientes de la voluntad de su Gobierno.

"Como no es posible suponer que Costa Rica celebre este contrato para faltar voluntariamente al cumplimiento de las obligaciones que contrae, no hay razón alguna para establecer la condición del párrafo 1º y la sanción que desarrolla el párrafo 2º. Pero como al propio tiempo, no sería justo que por una eventualidad cualquiera se suspendiese el pago de las anualidades á que queda obligada la República de Costa Rica, se establecerá que la falta de pago de intereses en las épocas fijadas, producirá de hecho *la capitalización de los mismos al tipo del cinco por ciento anual* que devengan los nuevos bonos.

"Por esta Secretaría se dirigen al señor Keith copia de estas observaciones á fin de que, de acuerdo con el Consejo de los Tenedores de Bonos, preceda á efectuar los cambios y modificaciones que el Gobierno de Costa Rica, de acuerdo con el contrato con el señor Keith estima necesario hacer al proyecto de contrato que Ud. me ha enviado, siguiendo instrucciones del Comité de que Ud. es Secretario.—Soy de Ud. con toda consideración, atento y seguro servidor

(f.) MAURO FERNÁNDEZ."

Pero aun suponiendo con el señor Zeledón que los antiguos bonos fueran susceptibles de una segunda vida, el Estado nunca podría ser responsable sino del capital de los que circulaban en 1884, pues de un lado con el arreglo se recogieron los que tenían en su poder Knowles y Foster, y de otro lado los intereses atrasados fueron cancelados con la entrega que hice al Consejo de £ 600.000 en acciones ordinarias del ferrocarril. Si alguna duda cupiera á este respecto, la desvanecería en el acto el parágrafo segundo del artículo 9 del convenio, el que precisamente fué suprimido por el Gobierno. Dice en efecto ese párrafo que, caso de que se faltara al pago de intereses, los tenedores de bonos nuevos tendrán derecho, al exhibir los mismos, de reclamar en su lugar la entrega de una cantidad proporcional de bonos viejos, en cuyo caso todos los derechos ó hipotecas anexos á dichos bonos viejos revivirán del todo, con excepción solamente de la hipoteca del ferrocarril, hipoteca que levantan los tenedores de bonos en consideración al pago de intereses durante los primeros dos años, y á la entrega de *acciones del ferrocarril por intereses caídos, como queda acordado.*" El artº 6º está bien explicado por su lado.

De modo que, caso de revivir la deuda, reviviría por £2.688,900 de capital ó sea cerca de veinte millones de moneda de Costa Rica; lo cual hace una diferencia con lo que el señor Zeledón afirma de unos cuarenta millones de pesos. El error es de peso, como se ve.

..

Asegura el señor Zeledón que lo entregado en cambio de los antiguos bonos fueron únicamente £1.423.777; que hubo un sobrante de £ 576.223, pero que, como de eso resto había de pagarse la suma de £ 200.000 correspondientes á intereses de 1886 y 1887, el residuo fué realmente de £ 376.223, equivalentes á \$ 2.821.672: 50 de

nuestra moneda, y que habrían sido de inmensa utilidad para el país si hubieran entrado á las arcas del Tesoro Público.—En otros términos, deja entender el señor Zeledón que yo tomé esa suma y la puse en mi faltriquera.

Este grave cargo es inexcusable en boca de persona tan caracterizada como es el distinguido abogado á quien respondo.

¿Quiere el señor Zeledón saber por qué se me entregó y para qué se me entregó el sobrante de nuevos bonos? Lea el artículo 1º del contrato celebrado en 1884 con el Gobierno y verá que la cantidad de dos millones de libras en bonos debía proveer "al pago de los reclamos que tienen las cosas de Erlanger & Co y Knowles y Foster, y el Consejo de tenedores de bonos de la deuda extranjera contra el Gobierno, como también al costo de conversión de la deuda y al pago de intereses hasta el 31 de Diciembre de 1887". Lea la cláusula 2ª del artículo 8 del convenio firmado con el Consejo de tenedores de bonos en 1885 y verá que "el sobrante de bonos nuevos, después de hecha la provisión antedicha para la conversión de los bonos viejos se rendirá por el contratista para los fines á que se destinan según la cláusula 1ª del contrato."

Resulta de estas citas que con el sobrante de £ 576.223 en bonos tenía yo que atender al pago en efectivo de los intereses de toda la deuda nueva en dos años, ó sea, según el artículo 1º del convenio de 1885 con los tenedores de bonos, una suma de £ 170.500; al pago de las sumas debidas á las casas de Erlanger y Knowles; y al de los gastos de conversión; en todo una cantidad muy superior á £ 200.000.

Ahora bien ¿puede repetir el señor Zeledón el argumento desgraciado de que £ 576.223 en bonos son tanto como igual suma en buenas monedas inglesas? No lo creo, aunque su artículo último lo repite implícitamente, al asegurar que £ 200.000 en bonos pagaban los intereses de los dos años primeros.

¿Desea el señor Zeledón saber cuánto representaba en metálico ese sobrante de nuevos bonos, que se complace en llamar bonito? Voy á manifestárselo: Los bonos de Costa Rica valían en ese tiempo (cotización nominal por supuesto; no se vendían en realidad) de 13 á 15 por ciento. Ese precio puede verificarse trayendo á la vista los periódicos de entonces. De modo que el *bonito* sobrante, como si dijéramos el *bonito bocado* que me tocó y con el cual debía arreglar en plata algo más de £ 200.000, podía estimarse cuando se hizo el arreglo, en unas de £ 86.000. Vea el señor Zeledón qué diferencia hay entre un valor nominal y otro efectivo, y cómo la pingüe ganancia que á este respecto pregona fué para mí una pérdida de consideración, que tuve que llenar por medio de la combinación general del arreglo.

Y esto no escapó al conocimiento del Gobierno. En carta que dirigí al señor Ministro de Hacienda, el 15 de Agosto de 1885, le decía entre otras cosas: "Estos diversos pagos exceden con mucho de £ 200.000 en dinero, suma que es imposible obtener de ningún banco sobre bonos de Costa Rica, pues estos valores no se reciben como garantía colateral, son calificados de *basura* y no serán considerados como seguridad hasta que, con el pago de varios años de intereses que haga el Gobierno, llegue á comprenderse que son una colocación exenta de riesgos. La única forma de obtener ese dinero es usar de mi crédito personal en conexión con el contrato de ferrocarril, pues sé por propia experiencia que

nadie da dinero sobre bonos de Costa Rica ó sobre acciones del ferrocarril de Costa Rica." En esa misma carta decía al Gobierno: "Vería con sumo agrado que el Gobierno, por medio de su Agente, encontrara el dinero requerido y conservara esos bonos, pues lo que á mi atañe antes que á ganar voy á perder en esta transacción, que es el asunto de arreglo más dificultoso."

Y no era posible que valieran más del tipo dicho los bonos de un Estado que durante doce años no había satisfecho un penique de intereses, pero ni siquiera hecho gestión alguna para disculparse con sus acreedores; que firmaba un arreglo para convertir su deuda pero que hacía agregar al capital los intereses de dos años; que comprometía su renta de aduanas, entonces no superior á \$750.000, para cubrir los cupones anuales en cantidad de £100000 y que en vez de probabilidades de cumplir sus compromisos, tenía contra sí la reputación de deudor tramposo é insolvente, y ofrecía en garantía una entrada exigua, que si bien podía crecer, también estaba expuesta á menoscabarse.

El señor Zeledón parece negar todo mérito al arreglo que efectuó en Londres, pero puedo afirmarle que gané algún crédito por ello en Inglaterra en concepto de casas de comercio respetables, que juzgaban loca mi empresa.

..

Además del *bonito sobrante* que supone el señor Zeledón, dice que se dió á la Compañía una extensión de tierras de 800.000 acres.

Olvida el distinguido abogado que cuatro novenas partes de esas tierras pertenecen á la República; que del producto de su venta ó de los productos netos de su explotación toca igual suma á Costa Rica; que con el trascurso de unos pocos años esa parte de terrenos que, dejados en el estado de bosque inculto en que se hallaban y sin facilidad para traer capitales, y brazos, no producirían al país nada por años de años, valdrá más, muchísimo más que los terrenos todos cedidos, especialmente cuando ha tomado á su cargo cultivarlos y explotarlos una compañía tan poderosa como la River Plate. Y todo esto sin que el Estado tenga necesidad de desembolsar un solo peso.

¿Quién es en realidad el favorecido?

..

Respecto de los bonos emitidos para levantar el capital del ferrocarril, asegura el señor Zeledón, que puesto que el total es de £, 1255.000 y sólo produjeron según mi misma confesión £ 818.125 ha perdido la Nación medio millón de libras.

Verdaderamente que don Pedro no quiere recordar cómo se lanza un empréstito nacional ó para una empresa. El artículo 10 del convenio de 1884 habla así: "Arreglado así el pago de la deuda exterior y con el fin de concluir el ferrocarril y equiparlo perfectamente, y para reembolsar al señor Keith las cantidades que le debe el Gobierno, la empresa está obligada á levantar un capital suficiente que no pasará de seis millones de pesos efectivos, en dinero corriente de Costa Rica. Dicho capital se reunirá por la emisión de bonos ó otras seguridades, hipotecando en garantía del mismo las propiedades que la misma empresa adquiriera á virtud de este contrato, y asimismo se emitirá el número de acciones ordinarias que la compañía juzgue conveniente. La emisión de estos bonos no se hará á menos de 85 0/0, ni á mayor interés del 70/0 anual."

Es claro que la emisión no se hizo á la par. Los bonos se lanzaron en dos tandas: una de £ 655,000 con hipotecas

teca del ferrocarril, y otra de £600,000 sin ninguna hipoteca. El tipo de emisión fué de 85 por ciento, y el de interés 6 0/10 en vez de 7.—El neto resultado debió ser en realidad de £1.066,750, pero nunca de £1.255,000.

De modo que la diferencia entre el producto efectivo y lo que yo recibí es de £248,625; pero vea señor Zeledón como se explica esa diferencia.

En primer lugar, según el contrato que firmé el 19 de Mayo de 1886 con la Compañía del ferrocarril para la construcción de la sección nueva y reparaciones de la atlántica, convine en entregar á dicha Compañía las siguientes partidas:

Gastos de ingeniería. . . . £ 16,000
Reparaciones y cambios que han de hacerse en la línea entre San José, y Alajuela. . . . „ 20,000
Gastos de administración. „ 20,000

Total—£ 56,000

En segundo lugar, es bien sabido por las personas que se ocupan en negocios bursátiles que en la Bolsa de Londres no se cotizan ningunos bonos á menos de estar suscritas por el público dos terceras partes de su total. Debe recordarse así mismo que cuando se emitieron los bonos, la República había estado en descrédito por largos años y que era dudoso que el ferrocarril tuviese bastante tráfico para cubrir los intereses de su deuda. Era por lo tanto evidente que el público no suscribiría el empréstito, y que lanzado sin las precauciones convenientes habría fracasado en un todo. Por esa razón fué indispensable que un grupo de capitalistas tomase en firme ó se comprometiese á tomar en firme los bonos emitidos, y como las gentes de negocios no se dedican á la beneficencia ni pecan por demasiado filántropos exigieron y hubo que darles un *bonus* en garantía del riesgo.—Con ese arreglo previo, se lanzó el empréstito, y como sucedió lo que temía fundadamente, esto es que el público no suscribió más que £25,000, llegó el caso de que dichos capitalistas suscribieran el todo.

En estas dos partidas se consumió la diferencia, que fué perdida, no por el Estado que no tenía que recibir del empréstito una peseta, sino por mí á quien tocaba toda la suma para construir el ferrocarril.—De modo que siendo yo el directamente dañado con la disminución del capital, puesto que con él debía llenar mi compromiso y se rebajaban mis posibles ganancias en la misma cantidad en que se menoscababan los fondos destinados para la obra, nadie ha de suponer que hubiera otro más interesado que yo en defender el empréstito y que si reconocí esa comisión de garantía es por que no había otro medio de conseguir el dinero.

Otro cargo que hace el señor Zeledón á las negociaciones de Londres se refiere á la cuestión de acciones ordinarias de la Compañía.—Dice que una tercera parte, ó sean £600,000, fué dada á la República en compensación de los ferrocarriles y propiedades cedidos á la empresa, y que el resto de £1.200,000 fué adquirido por otras varias personas conexas con la Compañía, en virtud de arreglos privados de que yo únicamente conservo la clave, pero que ninguna de estas acciones fué pagada en todo ni en parte.

El capital se distribuyó así: £600,000 que conserva el Estado, en cambio de los valores que entregó á la empresa en las diversas secciones de ferrocarril terminadas; £600,000 que de acuerdo con el art. 6 del convenio de 3 de Junio de 1885 se concedieron á los tenedores de bonos en pago de los intereses debidos por el Gobierno hasta el 1º de Enero de 1886; y £600,000 que se me

dieron á mí, como parte de pago de los trabajos de construcción. Ahora bien, de mi tercera parte tuve que entregar por comisiones y gastos £165,000; de modo que me quedó un saldo en acciones de £435,000 que tengo empeñadas en una respetable casa de Londres por la suma de £215,000, consumidas con todo lo demás en el ferrocarril de Costa Rica.

De modo que hoy por hoy puedo afirmar que no soy accionista del ferrocarril que tantos sinsabores me cuesta y que ha hecho brotar tanto sudor de mi cuerpo.

Peró el hecho es que carece de justicia el señor Zeledón cuando asegura que las acciones han sido dadas en cambio de nada.

Y por no haber otros reparos que los antes expuestos, cierro esta réplica, que escribo con todo gusto, pues creo que ella contribuirá á desvanecer algunos errores, que se reciben en ciertos círculos como buena moneda.

MINOR C. KEITH.

UNA OPINION.

Á LOS ELECTORES DE DIPUTADOS POR LA PROVINCIA DE ALAJUELA.

Se aproxima el día en que los señores Electores de Alajuela deban reunirse de nuevo en asamblea para proceder á la elección de tres Representantes por aquella provincia, por renuncia de un propietario, impedimento temporal de otro y muerte de un suplente.

Como esta elección debe recaer en verdaderos patriotas, amantes de la provincia que representen y que lleven al seno del Poder Legislativo títulos que no desmientan en nada de los principios de liberalismo que son característicos de Alajuela, propongo como candidatos para Diputados por esa provincia: para reemplazar al Licenciado don José Antonio Castro al

LIC. DON MÁXIMO FERNÁNDEZ.

Para reemplazar al Lic. don Avelino Sibaja, á

DON FRANCISCO MONTERO B.

Para reemplazar al suplente don Lorenzo Montenegro, á

DON JOAQUÍN SABORÍO.

Mi voz desautorizada talvez no haga eco á causa de la magnitud del asunto, á pesar de que los señores que dejo apuntados son de indiscutible mérito y relevantes cualidades; me fundo, pues, en el derecho que tengo como ciudadano para presentar esta candidatura, á fin de que sea tomada en consideración.

Por bien de la patria y principalmente de la provincia de Alajuela, ojalá no fuera desoída esta sincera manifestación.

San José, 12 de Junio de 1891.

JULIO CASTRO S.

GACETILLAS.

DON Juan Gutiérrez, agente de *El Agricultor Hispano Americano*, nos ha suplicado avisemos á los suscritores que no hayan recibido el número 2º, se sirvan reclamárselo directamente.

TOSFERINA. El número de los niños que han fallecido de tosferina del 2 al 10 del corriente no es 29 como se dijo por error de cajista, sino 39 esto es, 10 más.

“OTRO nuevo siniestro del Ferrocarril en los Tres Rios. El martes por la tarde el tren que salió de Cartago descarriló y se volcó con todos sus carros como á una milla de distancia cerca de los Tres Rios. Hasta la fecha permanecen allí derruidos y casi destrozados, locomotora y carros.

No sabemos si ha habido alguna desgracia como el día anterior.

Con datos más mituciosos hablabremos después de este asunto.”

“LOS Diputados don Luis R. Flores y don Ismael Alvarado, miembros de la Comisión de Credenciales encargada de dictaminar acerca de la legalidad de la elección de un diputado suplente, efectuada el 28 de Diciembre último en la ciudad de Liberia, opinan que en atención á que de hechos fehacientes aparece que dicha elección para Diputado suplente, recaída en el Gral don Victor Guardia, no tiene las condiciones de ley, debe declararse nula.

El Diputado presbítero don Juan de Dios Trejos opina lo contrario.”

VIAJERA AMERICANA. Tenemos en campaña una mujer para explorar el África.

Es por supuesto una norte-americana, se llama Mis. Sheldon, y lleva pasaporte especial del Ministro de Estado de su país, y recomendaciones de su gobierno para el Sultán de Zanzibar, donde organizará su expedición.

Mis. Sheldon no piensa llevar en su viaje al centro de Africa más esolta que unas mujeres árabes y africanas.

Lo raro es que el único objeto de su arriesgado viaje, consiste en esudiar las costumbres domésticas de las tribus africanas, y sobre todo traer al mundo civilizado una gran colección de sus cantos recogidos por medio del fonógrafo.

DESGRACIA HORRIBLE.

De un colega extranjero, recordamos el suelto siguiente:

“Escriben de la Roda (Sevilla), que en el momento de oír el silvato de una locomotora, la hija de un capataz de la casilla del kilómetro 99 de la línea de Córdoba á Málaga, vió que un tren de mercaderías ascendente se aproximaba á dicha caseta; y reparando que un hermanito suyo de cinco años estaba tendido, jugando, con parte del cuerpo dentro de la vía,

sin temor á nada y sin reparar en el peligro que ella corría, fuése á la vía en el momento terrible que llegó el tren el cual hizo pedazos á los dos hermanos: ella tenía diez y siete años.

Advertido de lo que ocurría, y aun cuando estaba enfermo en cama, el padre de las dos víctimas corrió á abrazar á aquellos pedazos de su corazón, que se encontraban diseminados en medio de la vía.”

TOMAMOS del periódico *México Moderno*, lo que sigue:

“El 11 de Abril, dos cuerpos de ingenieros que van á emprender las mediciones, para el gran ferrocarril internacional ó pan-americano que ha de conectar á Norte y Sur América, se embarcaron en un vapor para Panamá. Los cuerpos de ingenieros van equipados convenientemente para el trabajo de extender una línea de cerca de 3,000 millas de longitud. Los sueldos de los ingenieros serán pagados por el Gobierno de los Estados Unidos, y cada uno de los países de Centro y Sur América interesados contribuirán con su parte en los gastos. El vapor desembarcará la comitiva en el Istmo de Panamá, y cruzando ésta por ferrocarril tomará otro vapor para Guayaquil, el principal puerto de mar del Ecuador, de donde emprenderá viaje por los Andes á Quito, en cuyas inmediaciones empezarán los trabajos. Un cuerpo medirá hacia el Sur por el Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y la República Argentina y el otro hacia el Norte por el Ecuador y Colombia al Istmo, cubriendo unas 1,500 millas cada uno. Las dificultades que presentan las vastas regiones en que se han de emprender estos trabajos, han sido á menudo descritas, y se observarán con el mayor interés el movimiento de los hombres que han de forzar sus pasos sobre las montañas y al través de bosques impenetrables, para determinar la posibilidad de la construcción del eslabón en proyecto de la gran vía intercontinental”.

AVISOS.

MONEDAS.

En la Librería Española de don Vicente Lines se compran monedas de oro de Costa Rica, en pepañas ó grandes partidas.

VENDO

Mi taller de carpintería, y alquilo el local que ocupa.

San José, Avenida Central n.º 606

Gerardo Matamoros
6. V. I.

Sociedad de Artes y Oficios.

De acuerdo con lo dispuesto por la Sociedad en reunión celebrada el domingo 31 de Mayo pasado, se proroga hasta el día 10 de Junio corriente el pago de cuentas atrasadas.

Tienen igualmente derecho á este plazo, las personas que han devuelto pagarés sin firmar por no poder pagar antes del 30 de Mayo.

Siendo el que suscribe encargado de la Contabilidad y teniendo autorización del Señor Tesorero para recibir las cuotas, suplica se sirvan pasar á la oficina de Mr. Keith para el arreglo de sus cuentas y recibir las cédulas correspondientes.

San José, Junio 1º de 1891.
LUIS J. BONILLA.

TAMALES,

Tengo el gusto de ofrecer á mi numerosa clientela y al público en general en los días viernes y sábado de cada semana magníficos TAMALES.

Calle 26 Norte.
MANUELA CARRASCO.

AVISO.

Estando concluida la edición de mis *Apuntamientos Geográficos* sobre la provincia de Guanacaste, suplico á las personas que tengan interés en el folleto, se sirvan pasar por él á la Imprenta Nacional, donde me encuentro.

A las personas que lo pidan por correo tendré gusto en remitírselo.
Francisco Montero B.

LECTORES.

¿Habéis visto unos paraguas de seda, españoles, que vende la tienda "15 de Setiembre" á cinco pesos?

¿Habéis probado un vino, español también, que vende por barril ó garrafa?

Pues vedlos y probadlo

¡Gran Oportunidad!

No habiendo tenido efecto el remate de la casa perteneciente á Joaquín Marin y Eligia Bonilla, sita en "El Paso de la Vaca" se señalaron las 12 del jueves 11 del corriente nuevamente en la Alcaldía 1ª Acuda quien quiera una casa buena y barata. San José, 8 de Junio de 1891.

José D. Marin,
3. v. 1.

VENDO

Un buen potrero en Sabanilla de Alajuela, consta de ochenta manzanas más ó menos. Entenderse con el que suscribe.

San Pedro de Alajuela, Junio 4 de 1891.

SANTIAGO RODRÍGUEZ.

AVISO

Se vende en el puerto de Limón un magnífico billar en \$ 600.00. El que lo necesite dirija se á don Abelardo Cepa en este puerto.

Limón, junio 5 de 1851.

**LUJAN & MONTEALEGRE,
COMISIONISTAS,**

Se encargan de la compra y venta de café beneficiado, así como de la clasificación, escogida y despacho á los puertos.

También adelantan fondos sobre consignaciones de café entregado en nuestra oficina ó en los puertos.

San José, 20 de Febrero de 1891.

Gran Depósito de Tabacos y Cigarros**DE**

CORREO APARTADO } P. & F. Valiente. } CALLE CENTRAL NORTE
Nº 105. } } Nº 72, antes Catedral.

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE PUROS Y CIGARROS.

Inmenso surtido de las más acreditadas Fábricas de la Habana, Santiago de Cuba, Kingston, Jamaica, Mexico. Hamburgo, New Orleans, New York. San Salvador y del país.

Picadura de todas clases.

Papel para cigarrillos, en libritos y en pliegos.

Fósforos de fantasía.

¡Precios sin competencia.

VENTAS POR MAYOR Y DETAL.

NOTA.—Damos especial atención á los pedidos que se hagan de provincias

EL DESCANSO

Acaba de recibir un gran surtido de semillas frescas de verdura y de flores, Pensamientos y Violetas, & las cuales ofrezco muy barato. Por mayor rebajaré el 30 por ciento.

Linternas mágicas de varios tamaños, cada una con 2 docenas de vistas de viajes al rededor del mundo Estereoscopios elegantes con muy bonitas vistas.

Espejos de fantasía & &

C. F. Heckel.

PABRON Y CASTRO,**ENCUADERNADORES,**

Se hacen cargo de toda clase de encuadernaciones y de la impresión de *tarjetas de visitas*.

CÓDIGOS Y LEYES ORGÁNICAS

Elegantemente encuadernadas en un tomo á \$ 6-00

EL CORREO DE LA MODA.

Periódico de modas, labores y literatura.

Precio de suscripción por un año \$ 12-00.

Calle de la Universidad, 9. Oeste.

HARINA!

DEL

MOLINO VICTORIA.

De esta fecha en adelante el "Molino Victoria" expenderá sus harinas á los precios siguientes y por cantidades que no bajen de 10 quintales.

"Harina Victoria" de trigos en San Luis y California mezclados á \$ 8-50 qq.

" extranjería San Luis " 9-50 "

" " California " 9-50 "

Estas harinas se expenderán en la oficina de la empresa situada en el edificio del Molino y en las agencias establecidas en las provincias.

San José, 16 de Mayo de 1891.

AVISO.

Muebles y un variado surtido de mercaderías, se encuentran de venta en el almacén de JOSÉ DURAN.

San José, Junio de 1891.

Por \$ 40-00

NADA MENOS,

vendo unos estantes y mostradores en buen estado, como de 13 varas de largo por más de 3 de alto y con 6 departamentos utilizables por cada tramo.

JULIO CASTRO S.

Esquina Noreste, Plaza del Hospital.

ALQUILO

Desde el 1º de Junio próximo, una pieza contigua á mi oficina, que ocupa con su bufete el Licenciado Astúa Aguilar.

Felipe Gallegos.

**Sociedad de Artes y oficios de
la Provincia de Heredia.**

Se invita á todos los socios honorarios, activos y aspirantes á la reunión general del domingo 7 de los corrientes, que se verificará en el salón interior del Palacio Municipal, á las 4 p.m., en la cual se dará lectura á la escritura pública y se tratará de otros asuntos importantes á la sociedad.

Se suplica puntual asistencia.

El Secretario.

GRACILIANO CHAVERRI.

Heredia, 3 de Junio de 1891.

3 v. 1.

VENDO

cualquiera de mis dos tiendas, en buenas condiciones. Exijo una firma descontable. Cedo el local.

Cartago, Mayo de 1891

Manl. A. Serrano C.

5. v. .

Ocasión

Se vende un carretón de mano, recién llegado, nuevo y muy lujoso.

Su elegante construcción francesa permite ponerle caballo, pues sus ruedas y muelles son iguales á las de un coche formal

V. Lines.

Librería Española

GRAN COMPAÑÍA.

La Gran Compañía de Zarzuela llegará el 12 del corriente. Abonarse en la Librería Española.