

EL PARTIDO CONSTITUCIONAL.

Serie VII.

San José de Costa Rica, A. C., 2 de Junio de 1891.

Número 80.

REDACTOR.

OTONIEL PACHECO.

ADMINISTRADOR.

DANIEL ZELEDON.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN.

Bufete del Lic. don Víctor Orozco.

Avenida 7ª—Oeste.—Número 19

Apartado N.º 228.

CONDICIONES:

Suscripción 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 Matamoros.
La Uruca.....	Juan M. Rojas.
Escasú.....	Julián Mata.
Santa Ana.....	Juan B. Muñoz.
Desamparados.....	Apolinar Monje.
Puriscal.....	Jorge Retana.
Aserri.....	Juan Castro.
San Ignacio.....	Agustín Mesén.
Pacaca.....	Elias 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.
Palmares.....	Eustaquio Rodríguez.
CARTAGO.....	José Madriz.
San Rafael (Cartago).....	Jerónimo Vega.
Paraiso.....	Hernenegildo 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 Faerrón.
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.

nuestra moneda por la de los Estados Unidos y Europa.

La poca existencia que tenemos de plata acuñada es una circunstancia que nos favorece para entrar en el convenio, puesto que lo que sufriría el país en la conversión sería casi insignificante comparado con otras naciones que han hecho cuantiosas acuñaciones de baja ley.

Con fecha 30 de Agosto la Secretaría de Hacienda celebró un contrato con el Banco de la Unión, en virtud del cual éste se encargó de comprar por cuenta del Gobierno de Costa Rica, hasta la cantidad de £ 20,000 en pasta de plata para convertirlas en moneda nacional en la proporción siguiente:

- £ 12,000 en piezas de 25 centavos.
- „ 3,000 en piezas de 10 centavos.
- „ 3,000 en piezas de 5 centavos.

El 13 de Enero se mandó poner en circulación la cantidad de \$ 60,000 en monedas de 25 centavos, y el 9 de Marzo el resto, ó sea la suma de \$ 81,898-00 en piezas de 25, 10 y 5 centavos.

TIERRAS BALDÍAS Y MINAS.

Ciento treinta y un denuncios fueron presentados en el curso del mismo período, al Juzgado de lo Contencioso-administrativo.

Se han adjudicado 23,089 hectáreas, 40 áreas y 42 centiáreas; de éstas, 11,479 hectáreas 8,742 metros cuadrados á "The River Plate Trust Loan and Agency Company", á cuenta de los 800,000 acres que tiene derecho de explotar como cesionaria de la Compañía del Ferrocarril, — 241 hectáreas 986 metros cuadrados se han vendido al contado, y han producido \$ 482-20. 434 hectáreas 8,726 metros cuadrados fueron vendidos á tres años de plazo. — 1,969 hectáreas 9,913 metros cuadrados se adjudicaron por gracias y cultivos; y el resto se ha vendido á diez años de plazo, reconociendo los compradores el interés legal.

Asciende el valor de todos

esos terrenos, según los justiprecios respectivos, á la suma de \$ 71,285-70.

De minas solamente cuatro denuncios se han presentado en el año, y éstos se activan en el Juzgado de lo Contencioso-administrativo á la par de los existentes en el período económico de 89 á 90.

Ferrocarril del Pacífico.

VENTAJAS DEL SISTEMA "ABT"

(Concluye)

En el *Botan Railway* en las Indias Orientales británicas, el gobierno inglés á experimentado el sistema Abt y el de adherencia, sobre pendientes de 4 0/0. En pendientes más fuertes la diferencia en favor del sistema Abt ha sido muy grande, pues una máquina de adherencia no ha podido moverse sobre pendientes de más de 4 1/2 0/0, y una de Abt ha trabajado con facilidad sobre pendientes de 8 0/0; y en trenes de pasajeros, sobre pendientes de 25 0/0.

En estas experiencias, una máquina de Abt arrastraba un tren de 11 carros cargados y 8 no cargados con un peso total de 259 1/4 toneladas, sobre una pendiente de 4 0/0 y velocidad de 6.45 kilómetros por hora. Necesitaba ese tren dos máquinas ordinaria con 50 0/0 más de peso cada una que la de Abt, para arrastrar el mismo tren con una velocidad de 10.65 por hora.

Es lo cierto que á medida que una línea se aproxima más al nivel, el sistema de adherencia es preferible, pero cuando se aparta del nivel y hay necesidad de usar fuertes pendientes, el sistema de engranaje (Abt) es el mejor.

"En estas dos líneas, las alturas que es preciso remontar son iguales casi, las diferencias de nivel son: Semmering, 677 metros; Hartz, 648 metros.

La línea de Semmering gasta 1.400.000 francos (\$ 280.000 oro) por kilómetro sin material rodante; y la de Hartz, 147,500 francos (\$ 29,500 oro) también por kilómetro y sin material rodante. Es cierto que la de Semmering no se habría podido construir tan barato como la de Hartz, por la naturaleza del terreno, pero hubiera podido hacerse por 700.000 francos (\$ 140.000 oro) según el sistema de Abt. Una economía de \$ 140,000 oro por kilómetro.

En la línea del Pacífico he calculado una economía de \$ 40,000 por kilómetro en sólo puentes y movimiento de tierras. Es decir que, según el sistema ordinario, el costo de la línea sería lo menos, \$ 100,000 por kilómetros. Luego, una de las ventajas del sistema Abt es la economía.

Hay además otras.

En el *Botan Railway*, una máquina Abt de 53 toneladas arrastraba el mismo tren que dos máquinas ordinarias de 74 toneladas cada una. Ciertamente que la velocidad era menor, pero en cambio, la máquina Abt podía pararse en medio de una pendiente de 4 0/0 y

reemprender fácilmente su marcha con un tren de 259 toneladas; mientras que las dos máquinas ordinarias no podían una vez paradas, seguir su camino sin retroceder antes hasta el principio de la pendiente. Es decir, que una máquina ligera del sistema Abt puede hacer el trabajo de dos ordinarias pesadas. Luego, la segunda ventaja del sistema que teniendo sobre el ordinario es: mayor capacidad de transporte.

La última ventaja es la seguridad. Cada carro lleva una rueda central dentada, que trabajando en el engranaje al bajar las cuestas, por medio de un cilindro de aire comprimido, pone en movimiento un freno muy eficaz; de manera que si se soltara del tren uno de los carros de atrás casi instantáneamente se pararía por sí mismo.

El ferrocarril de Hoclenthal, que es del sistema de engranaje, no el de Abt, tiene de trocha 1,435 metros y sus máquinas, de 41 toneladas, arrastran trenes de 100 toneladas sobre pendientes de 5 1/2 0/0 con velocidad de 10 kilómetros por hora.

Cuadro explicativo de algunos ferrocarriles del sistema Abt.

NOMBRES.	Peso máquina toneladas	Trocha metros	Velocidad por hora sobre pendientes. Kilómetros.		Máximo de curvas de engranaje. metros.	Tráfico.	
			sin pasajeros toneladas	con pasajeros toneladas		piezas.	comercio. pasajeros.
Hartz.....	51	1.435	120	10	200	piezas.	
Lohsteten.....	32.2	1.435	50		150	piezas.	
Oorteltrapeh.....	30	69	60		60	comercio.	115
Valencia.....	30	1.67	120		60	comercio.	110
Eliseiner.....	30	1.435	110				
Rann.....	30	76	46				
Montegeneroso.....	30	80	80				
Vilège Zornau.....	30	1.00	80				
Andes.....	30	1.00	80				
Pilsen.....	30	1.00	80				

Es de notarse que los trenes de este sistema pueden andar sobre otras líneas de la misma trocha, y que pasan de la adherencia al engranaje sin detenerse y sin que los pasajeros sientan la diferencia.

Para concluir permitaseme citar el informe dado por la comisión del ferrocarril de Austria, sobre los ferrocarriles mixtos de adherencia y engranaje, sistema Abt.

"Aunque muchos especialistas han demostrado que una máquina mixta de adherencia y engranaje gasta por cada kilómetro en carbón y aceite (á causa de los dientes) \$ 2.4 más que una máquina ordinaria de adherencia, el hecho siguiente no es menos persuasivo: una máquina ordinaria de las más potentes y de mejor clase, lleva en una hora sobre una pendiente de 3 0/0 y á una altura de 135 metros, un peso de 135 toneladas; en tanto que una máquina Abt de adherencia y engranaje, lleva á la misma altura un peso de 200 toneladas sobre una pendiente de 6 0/0 y en el mismo tiempo.

Todos los gastos suplementarios en la explotación y superestructura de una vía de engranaje, están más que com-

EL PARTIDO CONSTITUCIONAL.

Hacienda y Comercio.

VI.

MONEDA.

El señor Secretario de Estado manifiesta en este capítulo que hasta ahora Costa Rica no ha hecho nada en el sentido de convertir á una ley más alta nuestra moneda, conforme á los acuerdos tomados en la última conferencia americana reunida en Washington.

La conveniencia de adoptar en todas las naciones americanas una moneda de igual peso y ley, es evidente para todas ellas y muy singularmente para Costa Rica que paga muy caro el cambio de

pensadas por las economías hechas en la construcción de la línea: para la línea que estudiamos (ferrocarril de Eizenerz--Vodernbery) serán suficientes cuatro trenes diarios en cada dirección, los cuales, corriendo sobre una sección de engranaje como de 12 kilómetros de largo, recorrerán anualmente 35.000 kilómetros. Necesitarán entonces en grasas y carbón un gasto suplementario de \$ 864 ó \$ 72 por cada kilómetro. Como además la vía de engranaje pide más gastos en grasa y mejor inspección que la vía ordinaria, estos gastos suplementarios, según las observaciones hechas, alcanzarán á \$ 99 anuales por kilómetro.

Si esta suma suplementaria de \$ 171 por año se capitaliza al 4%, representa un capital de \$ 4273.

El engranaje y el mecanismo dentado, especial para esta vía, cuesta \$ 8892 por cada kilómetro. Luego el capital total suplementario para una línea de engranaje, es más ó menos, \$ 12.844.

Continuando la comparación de los dos sistemas, se ve que no hay otro gasto suplementario en el de engranaje, y que en éste es menor al desgaste de los rieles por ser sus máquinas menos pesadas que las ordinarias.

Así, el gasto de \$ 12.84 debe ser comparado con el precio de un kilómetro de ferrocarril en terreno montañoso, porque es preciso observar que, para la misma diferencia de nivel, la vía ordinaria de adherencia debe ser por lo menos dos veces más larga que la de engranaje.

El precio á que sube la construcción de una línea como las de Semmering, Breuner y Arlbog es tan considerable, que una suma de \$ 12844 no merece tomarse en cuenta.

En el ferrocarril de Arlbog, la parte situada en la línea de Landau, Budeuz, ha costado, sin el túnel \$ 247,000. La línea de Schrambach-Neudorf, como línea principal de segunda clase, ha costado \$ 64.500 oro por kilómetro.

De este informe y de los ejemplos citados, se desprende la conveniencia de adoptar mi proposición. Así, la Empresa aprovechará pendientes de 8% con un minimum de curvas de 100 sobre aquellos, sus trenes tendrán una velocidad media de 15 kilómetros por hora, habiendo uno diario entre San José y Puntarenas, con más regularidad, seguridad y economía que si se viera forzada á construir la línea de conformidad con las condiciones de la cláusula A.

CORRESPONDENCIA.

Correspondencia de Europa.

París, 13 de Abril de 1891.

En Inglaterra la federación británica de mineros es muy poderosa y forma por sí sola la base del movimiento socialista inglés. No han asistido menos de tres diputados ingleses al Congreso minero de París, como delegados de la federación británica, estos han sido: Burt, Pickart y Morgan. También los socialistas de la Gran Bretaña se hallan trabajados por profundas divisiones; Burt representa á los *trades-unionistas* y Pickart es el que mejor personifica el nuevo espíritu socialista, el espíritu del internacionalismo. Sabido es que los *trades-unionistas* son opuestos al internacionalismo y lo combaten enérgicamente. Pero, la escuela de Pickart es la que allí tiene más partidarios.

La política interior de Francia ofrece pocas novedades. Separáronse las cámaras al llegar las fiestas de Pascua y aún continúan suspendidas sus sesiones. Los partidos monárquicos únicamente dan algo que hablar. El conde de París cambió de consejero. Los realistas tachaban á M. Bocher de inactivo é incapaz de sostener una campaña de verdadera oposición contra la República, y

conseguieron al fin que M. Bocher enviara su dimisión al pretendiente. Este ha llamado al conde de Haussonville y le ha dado su representación para entenderse en su nombre con la prensa y con los comités del partido. El primer acto del conde de Haussonville en su nuevo cargo ha sido una declaración por la que se anuncia que el partido legitimista va á levantar bandera de guerra contra las instituciones que hoy rigen en Francia, emprendiendo una campaña vigorosa que levante el espíritu monárquico en todo el país. Ni la opinión se ha conmovido ante esta nueva actitud de los monárquicos franceses, ni la prensa republicana da grande importancia al cambio de táctica iniciado por el conde de Haussonville.

Abrióse el testamento del príncipe Jerónimo Napoleón y confirmase la noticia de que el príncipe había desheredado á su esposa la princesa Clotilde y á su hijo Víctor, legando todos sus bienes y transmitiendo todos sus derechos á su segundo hijo Luis. El príncipe Luis, sin embargo, renuncia á la situación privilegiada que le crea el testamento y reconoce á su hermano Víctor como jefe político y heredero de los derechos del padre al trono de Francia en el caso de que Francia recurriese un día al régimen imperial. Mas, los testamentarios de Jerónimo Napoleón encargados de ejecutar su última voluntad dispónense á hacer pública una protesta contra la renuncia del príncipe Luis.

Tres exposiciones artísticas tenemos hoy en esta capital; la de los Pintores Independientes, la de los Partlelistas franceses y la de los Pintores-grabadores. Las tres son muy interesantes cada una en su género y la de los Partlelistas, franceses la más interesante de todas. En ella se distinguen principalmente Bernard Dagnan Bouveret, Gervex, Shermitte y Cheret. El arte de la pintura al pastel, que tanto favor obtuvo en el siglo XVIII y que entonces estaba exclusivamente consagrado al retrato, ha extendido sus fronteras y hoy se aplica al paisaje, á las escenas íntimas de la vida y á casi todos los géneros que toca el grande arte de la pintura en general. Esta exposición está alcanzando un éxito brillantísimo. Todo París acude á ella.

Entre las obras dadas últimamente á luz por la librería francesa debemos citar *L'Argent*, de Emile Zola, de la que en pocos días se han vendido sesenta y seis ediciones. Es, sin embargo, muy inferior á otras novelas del jefe de la escuela naturalista.

Le Jardin de Berenice de M. Maurice Banés ha conseguido un verdadero triunfo y se halla hoy en manos de todos los amantes de la literatura. Es un libro de amor, pero de un amor *sui generis*, expresado en lenguaje admirable que encanta por su primoroso estilo. Tenía ya M. Maurice Banés en el campo de la literatura una reputación sólida debida á sus notables libros *Sous l'Ail des Barbaires* y *Un Homme Libre*. *Le Jardin de Berenice* los supera á estos en belleza y eleva más el merecido renombre de su autor.

Otro libro acaba de darse á luz en el instante en que terminamos esta carta. Titúlase *Mes Crimes, Mes Prisons* y está escrito por M. E. G. de la Boissiere, presidente honorario del Sindicato de corresponsales parisienses de la prensa extranjera. *Mes Crimes, Mes Prisons* viene á ser, en cierto modo, un libro *fin de siècle*; toda la acción arranca de un par de bofetadas que dió su autor en una fiesta pública. Condenado M. de la Boissiere á un mes de prisión por el citado hecho, y hallándose ya en libertad, aprovecha la ocasión, no solo para contarnos su vida de prisionero, sino para hacernos una relación de toda su existencia. Nos habla de Argelia donde hizo el servicio militar en el 13º regimiento de coraceros y donde fué herido en una comisión del servicio. Una vez de regreso en París, M. de la Boissiere se dedicó á las operaciones de Bolsa, siendo víctima de las maniobras de la banca judía que, deseosa de acaparar el monopolio del dinero, provocó el famoso *Krach* de 1882. Luego el autor de *Mes Crimes, Mes Prisons* se embarca para los Estados Unidos del Norte de América y de su estancia en aquel país nos da los más minuciosos de-

talles, contándonos de él cosas enteramente contrarias á cuanto en Europa se nos había dicho sobre los Estados Unidos de América del Norte. Para M. de la Boissiere la República de los Estados Unidos es un país eminentemente reaccionario y clerical y como en él encontró el país con que soñaba se naturalizó ciudadano de los Estados Unidos y dice que está orgulloso de su patria adoptiva. Nos refiere después una porción de aventuras de su vida periodística, como corresponsal de la prensa norteamericana en París y acaba con una serie de episodios pintorescos, ó divertidos, de su cautiverio.

Con un banquete ofrecido á M. de la Boissiere al salir de la cárcel termina este libro raro, escrito á la ligera, en el que abunda el buen humor.

Hay quien ha dicho que lo primero que se le ocurre á un francés al llegar á una isla desierta es construir un teatro. Se podría cambiar muy oportunamente la frase diciendo que lo primero que se le ocurre á un francés al llegar á una isla desierta es escribir un libro.

MARTÍN DE PARÍS.

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).

ARGENTINA

La longitud de las líneas abiertas al tráfico en 1885 era de 4,216 millas y el costo total fué de cosa de \$ 100.000,000 ó sea por término medio unos \$ 33.330, por milla. Hasta 1888 se hicieron concesiones para 17 líneas diversas, de las cuales 13 tienen la garantía del gobierno. Representan las garantías 4,975 millas, y las otras 795 millas.

Se han abolido los derechos de exportación. Esto causa un ahorro para los exportadores, de 4 por ciento sobre las lanas, plumas de avestruz, pieles de carneros y otros; y de 2 por ciento sobre los aceites animales, cuernos, huesos y ceniza de huesos, pelo, recortes de cueros, sebo y cueros. Para compensar por la pérdida de este recurso, se aumentó el derecho de importación sobre varios artículos, por ejemplo, sobre puros, tabaco, armas y municiones, pólvora y perfumería, especerías, comestibles, azúcar, vinos, licores, etc.

Los artículos siguientes son libres del derecho de importación: las obras de arte y libros en general, buques y maquinaria para buques, carbón mineral, arados, alambres para cercas y telégrafos, animales de raza y ganado, pescado fresco, fruta fresca, muebles y las herramientas de los inmigrantes, plata y oro en forma de moneda, polvo ó barras; plantas, materiales para ferrocarriles, cañe-

rías de hierro de 75 milímetros de diámetro por lo menos, azogue, pólvora especial para minería, máquinas para taladrar, ornamentos de iglesia ó para culto religioso, azufre, semillas para la agricultura, específicos para curar la roña de los carneros, cascos de madera, materiales con que preparar carnes para su exportación.

Mientras la región del Río de la Plata estuvo bajo la dominación española, el comercio no hizo ningún progreso. La venida de colonos franceses é ingleses, en años posteriores desarrolló un gran comercio con sus países respectivos.

Los excesivos empréstitos contratados en los últimos años por el gobierno, así como también el exceso de comercio, produjeron en 1885-86 una grave crisis comercial. La suspensión de pagos en numerario por los bancos, que se autorizó por el término de dos años, desconcertó los valores, y en medio de las violentas fluctuaciones del oro, que subía rápidamente de 10 á 65 por ciento y bajaba del mismo modo, se hacían los negocios sin tener una base fija. Con todo, pocas quiebras hubo, y aun esas no fueron comparativamente de gran importancia. Los comerciantes, al fenecer 1886, se estaban acostumbrando ya á los billetes depreciados que estaban sujetos á constantes fluctuaciones. A pesar de este retraso los negocios continuaron bajo el principio de la "alta presión."

Los criadores de ganado lanar, ganaban con el alto premio sobre el oro, vendiendo sus lanas por oro, y pagando el gasto de su producción en papel depreciado, lo mismo que como sucede con el café ahora en Costa Rica. El gobierno argentino también sacó ventaja de la situación, vendiendo por papel el oro, que recibió por cuenta de sus empréstitos en el extranjero á un crecido premio hasta 50 centavos por cada peso y pagando el trabajo en las obras públicas con ese papel. En este intervalo no se hizo ningún preparativo encaminado á resumir los pagos en numerario. Las importaciones, ya excesivas, iban en aumento, á la vez que las importaciones debido á un año malo declinaron. Así pues, la balanza del comercio en 1886 fué mayor que nunca en contra de la República. La suspensión de pagos en numerario por los bancos, en virtud de la ley que la autorizó había de terminar en 1º de Enero de 1887; pero el Congreso la pospuso indefinidamente ó hasta que á juicio del Poder Ejecutivo, se pudiera efectuar sin peligro. La dificultad con que luchaban los bancos al parecer, fué que habían hecho uso de sus fondos de reserva para especular con el oro.

(Continuará).

REMITIDOS.

PETICION KEITH.

Hoy principiamos á publicar, debi-

damente autorizados para ello, el informe de los trabajos del ferrocarril á Reventazón que don Minor Cooper Keith presentó al señor Secretario de Estado en el despacho de Fomento el 1.º de Agosto próximo pasado.

Es una relación á vuela pluma, como él mismo dice, por el poco tiempo de que para ello dispuso; no pudiendo por lo tanto extenderse algo mas, como lo deseaba, sobre los puntos científicos de la cuestión. Además el carácter del documento se lo impidió, porque siendo para ser inserto en la memoria respectiva, no podían acompañarse planos, perfiles y detalles sin los cuales una relación por clara que fuera habría sido siempre oscura.

Con todo, á nuestro juicio parece que el documento toca los principales puntos de criterio sobre que el ánimo desinteresado y sensato puede extenderse para juzgar la obra del ferrocarril que acaba de terminarse, más aun cuando muchísimas personas hay que no conocen todavía ese trabajo por tantos conceptos importante.

No hay duda que el informe proyectará su luz sobre puntos de justicia y equidad que hoy se debaten tan acaloradamente con motivo de la petición que Mr. Keith ha presentado al Congreso.

Por eso y por que no miramos con frialdad nada de lo que á nuestra patria concierne,—y mucho menos en aquellos asuntos que por el carácter de trascendencia que envuelven son de los que echa mano la historia para juzgar el adelanto de los pueblos y la gratitud para sus benefactores,—pedimos la autorización necesaria para la publicación del informe que sigue.

A. GONZÁLEZ R.

San José, 1.º de Junio de 1891.

Honorable señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento.

Señor:

Recibí su atento oficio fecha..... y en contestación á él paso á darle los informes siguientes del Ferrocarril que acaba de terminarse.

La idea, como todos saben, es antigua y datan de muchos años los primeros estudios mandados practicar por el Gobierno con aquel objeto; por el conocimiento de las diferencias de altura que ellos daban y la complicada configuración topográfica se comprendía desde entonces que la obra sería muy difícil y eso dió margen para poner en tela de juicio si podría el país con sus propios recursos llevarla á cabo.

Algo más tarde, pero siempre bajo aquella impresión, se practicaron estudios más serios, y con el objeto de alejar el imposible de aquel tiempo, se creyó prudente darles una base de 4 0/0 de pendiente con una curvatura de 30° (curvas de 190 pies ingleses de radio). En esa forma, ó con ese plan, se localizó una línea desde Puntarenas hasta Limón con una longitud de 175 millas, de las cuales 26 fueron construidas y puestas en explotación en la división central, al mismo tiempo que se instalaban los trabajos en Limón y se hacían progresar tanto como lo permitían las circunstancias arduas y penosas con que ha habido que batallar siempre en aquella región hasta los últimos días.

Entre muchos otros, los esfuerzos que hubo que hacer para terraplenar los pantanos de Matina fueron considerables: cien carros de material botados allí de un golpe significaban poco menos que nada; algunos minutos des-

pués desaparecía el más pequeño vestigio de ellos, llevándose muy frecuentemente un número considerable de cadáveres hechos por la fiebre que reinó allí toda la temporada; sin embargo el viajero hoy no observa más que un insignificante terraplén de dos ó tres pies de altura en aquellas nueve millas.

La empresa se prolongaba también por el extremo opuesto; las ocho millas que median entre Cartago y el valle de Ujarráz fueron casi concluidas, y los trabajos se enfrentaron desde luego con las peñas de Fajardo; esas peñas son de formación plutónica con una extensión de seis millas de las cuales, cuatro por lo menos, tienen una altura de 600 á 800 pies cortadas á pico sobre el río ó perpendiculares; preciso era vadearlas construyendo medios túneles, túneles y viaductos, obras todas de considerable costo y de ejecución tardía; algunas de ellas se intentaron, pero principiaban ya á desfallecer los ánimos antelas dificultades, y muy pronto se abandonó la tentativa por aquel derrotero, creyendo que todo se facilitaría atrevesando La Palma y tocando por Carrillo las fértiles llanuras de Santa Clara.

De Siquirres al río Sucio, á pesar de los innumerables ríos que atraviesan el llano y de que muchos de ellos corren por las partes más altas dando lugar á que se derramen durante el tiempo de las lluvias, cambiando de curso y causando con ello grandes y graves perjuicios por los puentes que inutiliza y los grandes trechos de vía que destruye, la construcción era relativamente sencilla y pronto se llevó á cabo, proporcionando con aquella vía mixta un puerto más á la República y un impulso más al comercio.

Con la mira de completar por medio de un contrato, aquellas 71 millas de ferrocarril que el Gobierno había terminado y que habían sido utilizadas por un pedazo de carretera, hice practicar los estudios necesarios entre la Palma y Carrillo, y con todo que la línea fué localizada con las mismas bases que la antigua, obtuve el resultado de que ella no correspondía de ninguna manera al costo de la obra; ó en otras palabras, era tanto el costo de aquellas pocas millas, que las condiciones de 4 0/0 de pendiente con 30° de curvatura habrían hecho improductivo el ferrocarril,—conclusión obtenida también por el lado de Fajardo.

Después de estos resultados principiá á decaer la idea del ferrocarril; una muralla de imposibilidad parecía oponerse á los pocos recursos del país; de modo que con desánimo, puede decirse, pero incitado por el deseo de efectuar un nuevo contrato tanto por mis intereses como por el cariño que el país me ha inspirado, traté de hacer un esfuerzo, y con algún sacrificio hice practicar el año de 1883 nuevos estudios por las vegas del río Reventazón, para cuyo gasto, tengo el gusto de decirlo, contribuyó la ciudad de Cartago con \$ 3000 más ó menos.

Desde luego esos estudios obedecieron á un nuevo criterio; si por todos lados el costo de la obra era ingente, la cuestión parecía más fácil de resolver consiguiendo una línea tal que las condiciones de pendiente y curvatura, que directamente habrían de influir en la explotación de ella, permitieran el fuerte gasto que demandaba aunque en armonía siempre con las condiciones del país, y ese criterio hizo abandonar la línea de la Palma; en efecto, entre ese punto y Carrillo, que dista de él doce millas solamente, hay una diferencia de altura de 3700 pies, de modo que para establecer una línea de 2 0/0 por ejemplo en esa localidad, habría sido preciso triplicar la

distancia artificiosamente, que junto con las catorce millas que median entre la Palma y San José, habrían hecho un total de cincuenta millas. Ahora bien, entre Cartago y el puente de Reventazón, dada su diferencia de altura de 4477 pies, existe precisamente esa distancia de cincuenta millas que es la que se requiere para establecer el 2 0/0, y aun menos, sin necesidad de ser aumentada por ningún artificio.

Con los datos que me dieron los primeros estudios formé el proyecto de contrato que se hizo efectivo y que todos conocen, y mientras me trasladé á Europa con el honor de ser encargado por parte del Gobierno para el arreglo de la deuda exterior, hice proseguir los estudios de localización definitiva que duraron dos años más ó menos. Desde entonces principiaron á palpase las dificultades particulares del país y que fueron más tarde en la construcción un obstáculo muy serio; el tiempo de las lluvias era tal que repetidas veces los ingenieros tuvieron que soportar, bajo tiendas de campaña, temporales de ocho días sin descanso aun con peligro de sus vidas; y la carencia de caminos para el transporte era tan penosa que para mudar los campamentos de un punto á otro era preciso hacerlo á hombros, teniendo muchas veces que apelar á los cables y bejucos para transportar carga y peón al través de algún desfiladero; repetidas veces, por alguna de esas dificultades imprevistas, no fué suficiente el día para llegar al lugar designado, obligando á ingenieros y peones á dormir á la intemperie fatigados por la sed y el cansancio.

La estación de Cartago está á una altura sobre el nivel del mar de 4750 pies ingleses; varias veces ha sido comprobada con los niveles de la línea y está de acuerdo también con las observaciones barométricas: tomando como límite para las gradientes el 3 0/0, como límite de curvatura la de 20° y como límite de tangencia entre una curva y otra la longitud de cincuenta pies, la localización ó trazo de la línea parte de allí atravesando sin dificultad de consideración el llano que media entre esta población y la del Paraíso, distante cinco millas y á una altura de 4368 pies sobre el mar; este lugar es el centro del semicírculo que describe la línea vieja entre Cartago y el valle de Ujarráz, de modo que la nueva viene á ser como su diámetro, circunstancia favorable que acortó la distancia hasta allí en dos y media millas próximamente y que á pesar de haber tenido que faldear más adelante una multitud de lomas, la distancia total fué media milla más corta. Después del Paraíso la topografía del terreno principia á ser más complicada; de momento que para eludir dificultades como la de Fajardo se había escogido en las vegas del Reventazón una altura suficientemente considerable sobre el nivel de la propia cañada del río, era preciso luchar con todas las lomas que, originadas por los afluentes y subafluentes del Reventazón, se atravesaran en la dirección general de la pendiente; sin embargo hasta Santiago, que cuenta una distancia de doce millas, á pesar de que los cortes y rellenos eran ya fuertes, las lomas presentaban suficiente extensión para ser tornadas aun cuando las vueltas fueran muy pronunciadas como la de La Flor cuya curva forma un semicírculo completo. Entre el Yas, cuyos cortes son de tierra suave y deleznable, y Santiago, roca de formación antigua dura y tenaz, hay un trecho de tres millas cubierto enteramente por la lava sin duda del Irazú. Grandes y formidables erupciones debían haber amenazado las poblaciones

indígenas á juzgar por lo que hoy se ve; para establecer la gradiente ha sido preciso cortar hasta una profundidad de cincuenta pies sin haber encontrado más que lava; estas tres millas han dado la mejor calidad de lastre que se encuentra en toda la línea.

La gradiente con que progresivamente se descendía condujo la línea al peñón de Santiago, cruzándolo á la tercera parte de su altura que cuenta 3649 pies sobre el nivel del mar; era aquella una pared perpendicular de granito como de quinientos pies de altura y de media milla de extensión; varios estudios se hicieron para evadir la dificultad aunque inútilmente; grande era el trabajo, pero romper la línea allí á fuerza de pólvora y dinamita era lo más económico; en esa media milla había que remover 25000 yardas cúbicas de roca, y si tomamos 10000 yardas de remoción por milla como término medio en países como Nicaragua ó Buenos Aires, podríamos decir que Santiago, solo, representa veinticinco millas de ferrocarril en aquellos lugares, lo que basta para dar una idea de ese trabajo.

(Continuará.)

Llueven las solicitudes al Congreso.

El *Circo Gardner* parece que en el trayecto de la costa á la Capital, perdió varios animales de importancia entre ellos el burro sabio y que por ello probablemente pedirá unas libras al Congreso por indemnización.

Lo mismo se dice de otras varias Compañías comerciales y agrícolas, entre ellas la Perifera del Pacífico. No es remoto que la de *Carnes refrigeradas* corra la misma suerte.

Santo Dios! Nuestros Padres se van á quedar con solo el encapillado.

Uno que la ve triste.

POR CABLE.

BERLÍN, Mayo 31.—Ha y pública indignación contra Rusia porque el Gobierno ha hecho más intenso el tratamiento contra los judíos. Los residentes de esta ciudad han presenciado las crueldades que se han cometido con los hebreos al sacarlos de Rusia. Dícese que se han hecho presentaciones de influencias poderosas para hacer que el Czar no lleve adelante sus procedimientos, pero todas han sido en vano; así es que la condición de los judíos, no tiene esperanza alguna. El *Saale Zeitung* afirma que el conde Von Molke poco antes de su muerte concluyó el apurado estudio que hizo de los armamentos europeos y dió fin á ellos con esta afirmación: "Francia está ya lista para la guerra y á Rusia le falta muy poco; de modo que no pasará de 1892 sin estar envueltos en un gran conflicto".

LOS ANGELES, CAL., Mayo 31.—El señor Richard Frumbull, Senador Chileno que ha sido acusado por el Gran Jurado de los Estados Unidos por violación de las leyes de neutralidad en conexión con los asuntos del *Robert, Minnie* y el *Itata*, llegó ayer aquí de San Francisco, trayendo consigo á su defensor. Acto continuo se presentó ante el Juez negando los cargos de la acusación. El lunes se resolverá, señalando el término probatorio.

BUENOS AIRES, Junio 1.º.—Refiriéndose al último levantamiento en Córdoba, que causó una borrascosa sesión en la Cámara del Senado, dícese que el sábado, el señor Alem promovió la discusión como para causar el alboroto; atacó la política interna de los Ministros é hizo moción para que se interrogase al Gobierno sobre ciertos asuntos, la cual fué deshecha. La perplejidad en los asuntos de fianza continúa como ayer.

ROMA, Junio 1.º.—El Ministro de Fi-

nancia, hablando sobre el precio actual de los corales, dijo que el informe obtenido sobre las cosechas de dentro y fuera del país no justifica las modificaciones en los derechos sobre este artículo. El Gobierno está informándose debidamente á este respecto para estudiar bien esta materia y espera los resultados de las cosechas para dictar alguna medida sobre este asunto.

BERLÍN, Junio 1º.—En un meeting nacional de los liberales, el partido determinó sostener su independencia y preservar sus sentimientos liberales. También se aprobó el pensamiento de enviar un telegrama amistoso á Bismarck.

MILÁN, Junio 1º.—El Congreso Internacional de paz aprobó la moción de que la dificultad surgida por el linchamiento de New Orleans deba referirse al Instituto Internacional en Ghent para el arbitramento.

MADRID, Junio 1º.—Ayer en un meeting del gabinete presidido por la Regente, el primer Ministro, Cánovas del Castillo, dió cuenta de estar ya concluida la convención comercial con los Estados Unidos.

SAN PETERSBURGO, Junio 1º.—El Lago de Ilmen ha sido la representación de un terrible huracán. Diez y nueve buques se hundieron, ahogándose toda la tripulación de ellos. El *Novoe Vremya* dice: que el Gobierno para sujetar las escuelas elementarias y religiosas de los judíos ha establecido la más estricta intervención en todos sus actos.

ROMA, Junio 1º.—El Cardenal Alimonda, Arzobispo de Turín, dejó hoy de existir.

GACETILLAS.

GRANDIOSO EDIFICIO. Uno de los hospicios más grandes de Europa está en la ciudad de Liverpool.

Es una vasta aglomeración de edificios, rodeados de una gran tapia. En ellos pueden acomodarse perfectamente 5.000 asilados. Resulta, pues, que es tan grande como muchas ciudades pequeñas.

Su interior contiene talleres para toda clase de industrias, almacenes y depósitos de todo lo necesario para poder cubrir, sin salir de su recinto, todas las necesidades de sus numerosos moradores.

MADRE MONSTRUOSA. En Hamburgo ha sido detenida la baronesa Ellern, mujer de un oficial de la marina alemana. Es acusada de haber quemado viva á una hija de diez y seis años.

Parece que la baronesa ató á su hija sobre un banco colocado en un desván, y sobre el cuerpo desnudo de la infeliz muchacha paso repetidas veces hierros hechos asena.

La víctima ha sido trasladada al hospital en un estado desesperado.

OTRO MONSTRUO. En el pueblo de Piornal (Plasencia), José Vicente Calle ha estrangulado á su hija Patrocino, niña de nueve años. El desnaturalizado padre se halla en la cárcel. El médico del pueblo certificó que la niña había fallecido de muerte natural; pero el juzgado de Plasencia ha ordenado la exhumación del cadáver, y que los médicos de la población practiquen la autopsia. El vecindario está horrorizado. Dícese que el Vicente intentaba contraer segundas nupcias, y que la novia le rechazaba por tener aquél tres hijos.

CIRCO GARDNER. El Circo de Gardner, conocido ya en esta República, ha llegado de nuevo á visitarnos.

Viene de El Salvador. Mañana miércoles dará su primera función en la plaza de la Fábrica. El precio de las lunetas es de \$ 2-00 y el de los asientos de galería \$ 1-00. Los palcos con cuatro entradas valen \$ 10-00. ¡Aprieta!

ZARZUELA PALOU. El señor don Joaquín Pérez Muny, Representante de la Gran Compañía de Zarzuela, Empresa Palou, nos ha manifestado que hace algunos días telegrafio á Puerto Cabello (Venezuela) llamando á dicha Compañía, que se embarcará hoy en el vapor español y llegará á Limón á más tardar el 12 del corriente.

Estamos, pues, de plácemes porque tendremos una verdadera y buena Compañía de Zarzuela.

AGUACERO. El fuerte y largo aguacero que hubo ayer tarde será sin duda de gran provecho en bien de la salud de esta población.

Si las lluvias continúan así, pronto habrá desaparecido la tosferina.

BENEFICENCIA. Hace algunos días que el Gobierno acordó donar á la Sociedad de San Vicente de Paúl la suma de \$ 5,000 para favorecer á los enfermos pobres de esta capital, con motivo de la peste de tosferina que hoy affige á la República.

En *La Gaceta* de hoy aparece otro acuerdo por el cual se da una subvención de \$ 1,500 pesos á la ciudad de Heredia y barrios cercanos para el mismo objeto.

Estas son medidas muy plausibles.

GRACIAS! Un tal Francisco X. Ramirez en un artículo titulado *Ligeras consideraciones sobre Centro América*, que publica en *El Diarito* de 12 de Mayo, nos endilga los siguientes parrafitos:

“Costa-Rica, que lleva sobre sí el enorme crimen del asesinato del General Francisco Morazán, ha observado una conducta ambigua. Sus gobernantes han estado, ya con los unionistas ya con los separatistas, pero á nadie se le oculta que el pueblo costarricense aislado en sus montañas, y teniendo siempre gobernantes de estrecho criterio, vive muy satisfecho de sí mismo; é infatuado como está, cree que pondría mucho de su parte y que no recibiría nada, si formara una sola nación con el resto de Centro América.”

“Costa Rica, con sus lamentables aberraciones, hace el efecto de ciertos entes ridículos, pequeños de estatura, excesos de fuerza y pobres de bolsillo, que miran por sobre el hombro á los demás, dándose aires de protectores.”

“Costa Rica, que es miniatura de Centro América mismo, debería ser el pueblo unionista por excelencia; pero id á quitar al rústico campesino, la preocupación de que la aldea donde él oye la misa los domingos, es la primera ciudad del mundo!”

“Existen en Costa Rica hombres que piensan de muy distinta manera; pero estos se encuentran en pequeña minoría.”

EL NOMBRE DE DIOS tiene cuatro letras en casi todas las lenguas, conocidas.—*Deus*, en Latin; *Teos*, en Griego; *Adon*, en Hebreo; *Adad*, en Sirjaco; *Alla*, en Árabe; *Sirs*, en Persa; *Igan*, en Tártaro; *Teni*, en lengua egipcia; *Jarn*, en japonés; *Addi*, en turco; *Odin*, en escandinavo; *Oadd*, en Sueco; *Dich*, en Irlandés; *Gott*, en Alemán; *Dieu*, en Francés y *Dios*, en Español.

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.

ALICANTE

Establecimiento de comestibles, vinos, licores y de toda clase de conservas.

Dirección: Calle del Cuño, esquina frente al Mercado.

FRANCISCO SOLER.

BOTICA DEL COMERCIO

CALLE CENTRAL Nº 9

Con el objeto de evitar los inconvenientes que resultan del uso de medicinas y preparaciones químicas descompuestas por la acción del tiempo, del calórico, de la humedad, etc., este establecimiento renueva constantemente sus existencias, enriqueciéndolas además con las sustancias modernas, fruto de las constantes investigaciones científicas.

El último surtido importado es completo. Se compone de

Medicinas de patente, Drogas, Perfumería, etc., etc.

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.
 ,, extranerja 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 JOSE DURAN.

San José, Mayo 26 de 1891.

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.