

# EL PARTIDO CONSTITUCIONAL

DIARIO SEMIOFICIAL.

AÑO I.

San José de Costa Rica, A. C., 21 de Octubre de 1891.

Número 194.

Redacción y Administración,  
Imprenta Nacional, calle 19, Norte.

Toda pieza destinada á su publicación en este Diario se remitirá al Redactor de EL PARTIDO CONSTITUCIONAL, y lo relativo á suscripciones, pago de remitidos, etc. al Administrador.

Sólo artículos de interés público, á juicio de la Redacción, se publicarán gratis; los de interés privado, á precio convencional.

#### CONDICIONES:

Suscripción por mes ..... \$ 1-00

Número suelto..... 0-10

#### AGENTES.

San José.....	La Administración.
Guadalupe.....	Don Nicolás Gutiérrez.
San Vicente.....	Ignacio Huertas.
San Juan.....	J. Rodríguez Vargas.
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.....	Apollinar Monje.
Puriscal.....	Jorge Retana.
Aserri.....	Juan Castro.
San Ignacio.....	Agustín Mesén.
Cantón de Mora.....	Elias Mora G.
San Marcos.....	Eustaquio Mora.
Srta María.....	José María Ureña.
Alajuela.....	Zenón Castro.
San Ramón.....	Pedro Urrutia.
Grecia.....	Victoriano Vega L.
San Mateo.....	Joaquín Vega.
Atenas.....	D. Ruiz.
Naranjo.....	Lorenzo Corrales.
Palmares.....	El Jefe Político.
Cartago.....	José Madriz.
San Rafael de Cartago.....	Jerónimo Vega.
Paraíso.....	Hermenegildo Meza.
Juan Vías.....	Ricardo Bonilla.
La Unión.....	Nereo Valverde.
Heredia.....	Francisco Morales S.
Barba.....	Bernardo Rodríguez.
Santo Domingo.....	El Jefe Político.
Santa Bárbara.....	Miguel Arias.
San Rafael.....	Rosario Sánchez.
Liberia.....	Federico Faerrón.
Nicoya.....	Juan Matarrita.
Santa Cruz.....	José Gutiérrez S.
Las Cañas.....	Jerónimo Marroquín.
Puntarenas.....	Manuel V. Zeledón.
Los Quemados.....	R. González.
Esparta.....	El Jefe Político.
Limón.....	Agapito Céspedes.

#### EDITORIAL.

### RICHARD COTTS SHANNON.

Una ley del Congreso de los Estados Unidos de América, emitida en Marzo último, á iniciativa del Poder Ejecutivo de la Unión, establece una nueva Legación Americana en las Repúblicas de Nicaragua, Costa Rica y el Salvador, independiente de la que para los cinco Estados de la América Central ha existido con residencia en Guatemala.

Visto el grado de progreso y de desenvolvimiento que esta parte del Continente ha alcanzado, esa división de la Representación Diplomática de la más grande de las naciones vecinas, es un hecho natural; pero, de otra parte, examinando con detenimiento el interés fraternal que el Gobierno de los Estados Unidos ha mostrado en los asuntos centroamericanos, principalmente desde el año de 1885, en que vienen marcándose de modo más definido las dos corrientes de nuestra política general, corrientes ambas, que si bien se dirigen á un mismo fin, el bien común, son esencialmente diversas en los medios de procurarlo, y por lo tanto se combaten y excluyen, no parece sino que el objeto principal de la indicada división se encamina á obtener los medios de estar en aptitud de juzgar de los acontecimientos con exacto conocimiento de ellos, y, en previsión de que es difícil á un hombre, sino del todo imposible, sustraerse á las influencias del medio ambiente en que ejercita sus facultades.

La Nación que bajo su gloriosa bandera cubre cuarenta y cuatro Estados Soberanos, no puede menos que mirar con simpatía los movimientos encaminados á la unificación de las cinco secciones, y celebrará, no hay duda, el día en que reaparezca la República de Centro América; mas por idénticas razones no puede ser indiferente ante los principios que sean proclamados como medios de acción en la solución de aquel problema.

Si este es el objeto que los Estados Unidos se han propuesto en su nueva determinación, como sinceramente creemos que lo es, no deja de ofrecer notable contraste con lo ejecutado por una nación europea, que al parecer ha ignorado la personal individualidad de cuatro Gobernantes legales, ante quienes su Representante está igualmente acreditado, para otorgar

distinciones á uno sólo de los cinco Presidentes.

Cualquiera, pues, que sea el objeto que se ha tenido en mira, la ley fué decretada, está vigente, y en su cumplimiento el Presidente Harrison acaba de hacer los nombramientos, del señor Pacheco para Guatemala y Honduras, y del señor Shannon para Nicaragua, Costa Rica y Salvador. Ventajosamente conocido es ya en Centro América el primero, y en cuanto al segundo, cuyo nombre hemos escrito al empezar estas líneas, vamos á transmitir á los lectores de este periódico los informes que de fuente autorizada hemos recibido.

El Coronel Richard Cotts Shannon, es natural del Estado de Maine, casado, como de cuarenta y cinco años de edad, y habla correctamente el castellano. Es el socio más joven de la firma Purrington & Shannon, Abogados que participan en la oficina con Ulises S. Grant, Jr. en el n° 63 de la calle Wall, Nueva York.

Fué graduado en la Universidad de Colby, en Waterville, Maine, y en el Columbia College Law School. Es miembro de la Universidad y del Club de Abogados de Nueva York, y entre sus méritos cuenta el muy recomendable de haber donado, hace poco, á la citada Universidad de Colby, un edificio que servirá á la misma de observatorio y laboratorio científico.

En la carrera diplomática no es nuevo el señor Shannon, pues figuró como Secretario de la Legación Americana en Río Janeiro, Brasil, durante la Administración del General Grant. Hoy sus conocimientos y aptitudes lo recomiendan como persona en quien se reúnen las condiciones deseables para el mejor éxito de la misión que se le ha encomendado.

Costa Rica, que con oportunidad que la honra influyó en primer término para evitar los males de la última guerra entre Guatemala y Salvador, mantiene con su tradicional

lealtad y amor á la paz, las más fraternales relaciones con sus hermanas, y si bien no ha tomado parte en las gestiones, si las hubo, para el establecimiento de la nueva Legación, recibe con aplauso la medida y saluda con afecto al nuevo Representante de la gran Nación con la cual se gloria de estar unida por los vínculos de una amistad que la enaltece.

#### CABLOTELEGRAMAS.

Londres, Octubre 19.—El comercio de los Estados Unidos está mejorándose, aunque no hay esperanzas de que vuelva á ser lo que era antes, pues ha menguado un cincuenta por ciento debido al Mc. Kinley bill. Mrs. Parnell permanece aún enferma; hay un sentimiento de revulsión en Irlanda á favor de Parnell.

El clero está muy alarmado por que teme perder su poder.

Berlín, 19.—El congreso socialista ha adoptado resoluciones para favorecer la acción legislativa y no la revolucionaria.

París, 19.—Jules Ferry retiró su renuncia del comité de Aduanas en el Senado. "El Voltaire" publica la entrevista con el ministro chileno quien niega que su Gobierno no pueda ofrecer satisfactoriamente un arreglo sobre la indemnización por las pérdidas ocasionadas á los extranjeros en la pasada guerra. El Gobierno Chino ha ordenado á su embajador en San Petersburgo pedir explicaciones al Gobierno de Rusia por sus usurpaciones en el territorio de Pamir. M. Jules Simón, pronunció un discurso el sábado delante del comité de importadores franceses, después del cual se resolvió que el Senado insista sobre introducción libre á Francia de materiales crudos y toda clase de alimentos.

Londres, 19. Se anuncia que Mr. Balfour, actual jefe de la Sría. para Irlanda, ha sido nombrado primer Lord de la Tesorería.

#### Ecos de Centro América.

#### GUATEMALA.

—La Municipalidad de la capital, atenta más que nunca á remediar las necesidades del vecindario y en calmar un tanto siquiera la miseria que se va haciendo sen-



tir de día en día entre la clase proletaria, ha dispuesto continuar distribuyendo maíz gratis á los necesitados y desde el dos del corriente se ha llenado el edificio con la gente que va á recibir ese beneficio.

—El señor ingeniero don Diego Vásquez ha sido comisionado por la Dirección General del Hospital para levantar un nuevo plano del Cementerio General, que no sólo será una obra que dé datos exactos sobre la cantidad de terreno que posee dicho cementerio, sino que también servirá de base para hacer las construcciones de mausoleos en lo sucesivo.

—Ha aparecido en Guatemala un nuevo periódico titulado *El Partido Constitucional*, cuyo redactor es el señor don J. M. Dardón. —En Huchuetenango ha comenzado á publicarse un periódico con el título de *El Nacional*.

### El Salvador.

—En atención á los méritos y sólidos conocimientos del Doctor don Jerónimo Pau, el Gobierno ha tenido á bien nombrarle Cónsul General del Salvador en Francia.

—Se ha derogado el acuerdo de 26 de Junio que reducía á 46½ centavos el impuesto fiscal sobre cada botella de aguardiente, quedando vigente la disposición de 3 de Febrero.

“El acuerdo referido no necesita comentarios; pero como algunos lo han interpretado mal, vamos á tratar de hacerles comprender que de lo que se ocupa el Gobierno es de las necesidades públicas y que no descansa en su penosa tarea de remediarlas.

Destinábase antes un 10 0/0 de las rentas de aguardientes para cubrir sueldos retrasados, con motivo de la guerra, debiendo hacerlo los fabricantes y patentados; y por el acuerdo á que aludimos se aumenta á un cincuenta por ciento el pago en bonos de las patentes, y el impuesto fiscal en la proporción de siete centavos por cada botella.

Los bonos que emitirá la Tesorería, por valor de doscientos veinticinco mil pesos, devengarán un cinco por ciento anual; y no podrá pagarse en dinero la parte que debe hacerse en bonos, sino aumentando un diez por ciento.

No alcanzando, como dijimos antes, el presupuesto á llenar las necesidades de la administración, y deseando el general Ezeta que no sufra aquella, trata de allegar fondos para cumplir los compromisos del Gobierno, ofreciendo á los que tomen los bonos que se emitirán sobre una renta establecida y cuya producción va en aumento cada día, un lucro legal y de consideración para los capitales.”

Estos, no dudamos, tomarán pronto esos bonos y los doscientos veinte y cinco mil pesos, destinados para cubrir los sueldos de empleados, serán suscritos muy luego.”

—Dice *El Correo Nacional* de 25 del mes pasado:

Según datos que nos ha suministrado nuestro amigo don Enrique Arbizú, en todo el mes de Noviembre, lo más tarde, salvo caso fortuito, quedará instalada en esta ciudad la *Casa de Moneda*, pues los contratistas no se dan punto de reposo para cumplir debidamente y en el tiempo oportuno con la contrata que al efecto celebraron con el Gobierno.

Por fin tendremos, pues, *Casa Moneda Nacional*; y se remediará la falta que nos hace un tipo de moneda salvadoreña y sobre todo, la carencia absoluta de la fraccionaria, que nos ha conducido hasta el grado de partir los medios reales ó á emplear, para los cambios, velas, huevos, etc.”

—Notable y grande es el adelanto que se nota en todas las escuelas desde que el señor don Antonio Alvarado se ha hecho cargo de la Dirección general de Instrucción pública primaria.

Desde hace mucho tiempo conocemos al caballero Alvarado y hemos podido apreciar sus altas dotes para el magisterio.

—Para desempeñar el cargo de telefonista en la ciudad de Nueva San Salvador, se ha nombrado á la señorita Dolores Medina.

—En favor del Ejército nacional se acordó que la correspondencia epistolar de la clase de tropa en servicio activo, sea conducida por la estafeta y quede libre de porte.

### REMITIDO.

#### La verdad expuesta con Ingenuidad.

El domingo 4 del corriente mes pasaba la guarnición de esta plaza á la plaza de 1ª Agonía á rendir su examen. A la par caminaba el Inspector Militar, Teniente Coronel don José Badilla, quien iba á presenciar los trabajos de la guarnición; caminaba acompañado de varios oficiales, y seguido de algunos individuos no militares. En frente de la pulpería del capitán retirado don Miguel Solano, el señor Badilla y todos los transeúntes oyeron palabras ofensivas dirigidas con acritud por el primero al segundo. Verificado el examen, yo, que había permanecido en el Cuartel fuí informado de la conducta del mencionado Capitán con un Jefe en actual servicio, como lo es el señor Teniente Coronel don José Badilla; y teniendo presente el artículo 883 del Código Militar de 1884, que rige actualmente, el cual artículo dice á la letra: “El individuo de tropa, desde que sienta plaza en un cuerpo, según el artículo 134 de este Código; y los Jefes y Oficiales y demás empleados del Ejército, desde que reciben sus despachos ó nombramientos, quedan sujetos á la jurisdicción militar y á penas que se establecen en este mismo Código;” teniendo presente, repito, el artículo citado, mandé llamar al señor Capitán Solano, y en mi calidad de Comandante de Cuartel y por ausencia del señor Comandante de la provincia que se hallaba en comisión, interrogué en mi despacho al mencionado señor Capitán acerca del motivo por el cual había insultado al señor Badilla, y me contestó que porque se sentía ofendido contra él, y que no obstante veía (Solano) que había obrado mal, pero que no hallarse en actual servicio lo había alentado. Esta contestación y los informes de los oficiales á quienes yo había interrogado antes, me determinaron á castigar con arresto la falta cometida por el Capitán Solano, en público, delante de una guarnición y contra un Jefe militar, en cuya compañía y en época no lejana había servido por tiempo considerable en la guarnición del Cuartel Principal de San José. Le impuse, pues, veinticuatro horas de arresto en la Sala de Banderas.

Yo invito al señor Solano, y á todo el que me lo permita, á que contradigan la verdad de lo expuesto.

Yo deseo que en presencia de ello el público todo decida si mi proceder merece la nota de *dañado*. También deseo que el público, si decide que yo me he equivocado y me he hecho acreedor á que se me juzgue, tenga presente que *soy militar en servicio activo y que emití un acto militar dentro del Cuartel*. Teniendo en cuenta todo esto, espero se decida en justicia, y como consecuencia que un *Tribunal común* no es el que debe juzgarme, sino un *Tribunal Militar*.

Para concluir, llamo respetuosamente la atención del público sobre el incidente en

referencia y sobre la alarma que algunos señores articulistas de “La República” y de “El 11 de Abril” han procurado infundir. ¿Merece dicho incidente alarma de nadie?

Alajuela, 18 de Octubre de 1891.

ZACARÍAS SIBAJA.

### REPRODUCCIÓN.

#### GRAN ENVÍO

DE LOCOMOTORAS AMERICANAS A AUSTRALIA

(Del *Scientific American* de Nueva York)

Mandar locomotoras á Australia no es novedad en la historia del desarrollo industrial de América.

Muchas han sido enviadas á ese país, como á otras colonias inglesas. Pero últimamente se han hecho grandes esfuerzos para dirigir este comercio á las factorías inglesas, una agencia con maquinaria y modelos ingleses ha sido establecida sobre el terreno, con el propósito declarado de alterar el tipo de locomotoras inglesas para adaptarlas á las condiciones del servicio de Australia, y pruebas comparativas han sido hechas entre las construcciones americanas é inglesas.

Sin embargo de esto, que un gran pedido nos haya sido hecho, es muy interesante. Las locomotoras embarcadas por Baldwin Locomotive Works en el vapor *Henley* para el Gobierno de Nueva Gales del Sur, son en número de 27, mientras que el pedido total recibido por el Waldvin Works asciende al número de 47 locomotoras de todo.

Del primer lote quince son locomotoras livianas para el servicio de pasajeros en el ferrocarril urbano de Sydney.

Las otras doce son locomotoras pesadas para pasajeros, de las conocidas bajo tipo de diez ruedas, con tres pares de ruedas motoras, y un carro avante (leading truck) de cuatro ruedas.

Tienen carros de carbón separados de ocho ruedas. Las dimensiones generales de estas locomotoras son las siguientes:

Peso total en actividad, exclusive el carro de carbón 125,000 libras; peso de la parte adelante (poward truck) 28,000 libras; peso de ruedas motoras 97,000 libras; peso aproximado del carro de carbón con carbón y agua, como de 80,000 libras; cilindros 21 pulgadas, diámetro 24 pulgadas, ruedas motoras de 61 pulgadas diámetro; vía 4 piés 8 y media pulgadas, capacidad de agua del carro de carbón, (tender) 3,000 galones. Los calderos son de acero, 62 pulgadas diámetro, con hornillas, tuercas y tubos de cobre. Están cubiertas seccional y ligeramente con una capa de magnesita, como el crucero de dinamita *Versuvius* y otros buques moderenos de la armada de los Estados Unidos.

Los centros de las ruedas motoras son de fierro formado por un procedimiento reciente establecido en esta factoría.

Las ruedas delanteras y las del carro de carbón son cubiertas de acero. La máquina y carro de carbón están provistas de palancas Wastinghorese que tienen presión igualizada sobre palancas de aire provistas por la Wastinghorese Air Blake Company limitado de Londres.

Como la mayor parte de locomotoras en los ferrocarriles de Nueva Gales del Sur están provistas con el aparato inglés, éste es preferido á aquel trabajado en Pittsburg.

Las palancas de la locomotora y carro de carbón pueden también ser funcionadas con poderosos aparatos de tornillos.

La palanca para reversar (dar atrás) se funciona por medio de tornillo, de acuerdo con la práctica inglesa.

Las locomotoras están también provistas de estopa (packing) metálica americana, lubricadores especiales para aceitar las cajas, aceitadoras repara el servicio de toda velocidad y otras mejoras recientes.

El servicio para el cual están destinadas estas locomotoras está descrito en el siguiente acápite de una carta del secretario de Ferrocarriles. La curva más aguda de nuestra vía es de 528 piés de radio (cerca de 11°).

La gradiente más pendiente es de 176 piés por milla. Se propone arrastrar con estas locomotoras convoyes de 152 toneladas de peso bruto (340,500 libras) en gradientes largas de 130 piés por milla, y esperamos ser arrastrados en esta gradiente á la velocidad de 22 millas á la hora.

Ocasionalmente el convoy tendría un carro adicional, haciendo el peso, sin la locomotora y carro carbón, 176 toneladas, ó 304,240 libras. Este peso incluye un complemento completo de pasajeros, malas y equipajes. Los carros descansan todos sobre ejes ó carros de resortes.

La carga regular subiendo pendiente de 196 piés, sería de 120 toneladas brutas (269,000 libras) sin locomotora ó carro de carbón.

Estas pendientes están libres de curvas agudas, y por este motivo en la práctica una mayor carga proporcional puede arrastrarse en la pendiente de 130 piés. De modo que se espera que reaccionalmente un carro extra pueda arrastrarse, haciendo el peso total del convoy 144 toneladas brutas (322,000 libras) sin locomotora ó carro de carbón. Un ingeniero, William Rhodes del Baldwin Company vigilará la armazón y pruebas de las locomotoras en Nueva Gales del Sur.

John H. Converse de Bohnham Williams y C<sup>na</sup> (Baldwin Locomotive Works) en una reciente conversación con un representante del *Scientific American*, dijo:

No hay nada esencialmente nuevo en la dimensión ó construcción de las locomotoras que estamos enviando al Gobierno de la Nueva Gales del Sur. El tipo de locomotoras americanas es indudablemente el mejor tipo para Australia, y



nadie mejor que los australianos conocen esto.

Se prueba esto por el hecho de que generalmente cuando necesitan una locomotora, la piden de una forma americana, piden una construída en Inglaterra modificada por diseños americanos. La locomotora americana es peculiarmente adoptada para uso de Australia por la topografía general del país. La locomotora inglesa carece mucho de flexibilidad en su construcción. Es una buena máquina en la insular Inglaterra, pero no en la continental Australia. Las locomotoras inglesas son construídas para correr sobre vías cortas, derechas y niveladas, y son inferiores á las americanas en donde la topografía del terreno requiere una curva, ó zigzag de la vía; cortes estrechos ó curvas muy agudas. A los australianos les gustan las locomotoras perfectamente equilibradas, americanas, la facilidad con que se asimilan á vías muy tortuosas. Les agrada la posición ascensible de nuestros cilindros, el buen resguardo que las cajas de arena dan á las ruedas motoras; además saben que en una buena vía la locomotora americana es igual á la inglesa, mientras que en una vía mala, la locomotora inglesa es como el conductor de una carroza, que no se encuentra dentro de ella. Respecto al costo relativo por todos los datos que he podido obtener, soy de la opinión que actualmente una locomotora americana puede ser entregada en un puerto de Australia al mismo precio que una inglesa.

Puede decirse sin embargo que

el costo relativo de los tipos americano é inglés, no es un factor importante en esta discusión respecto á adoptabilidad. Una locomotora que pueda llenar las exigencias del servicio consigue un buen precio, mientras que una locomotora que no llena este requisito es cara á cualquier precio. Es sólo justicia agregar, para que no se dé una referencia errada, que el tipo de locomotora inglesa, aunque enteramente inadecuado á una vía larga y tortuosa, tales como existen en países aun no poblados, está admirablemente construída para las cortas y perfectas vías de Inglaterra. Sería muy injusta la comparación del trabajo de locomotoras americanas en vías inglesas, ó vice-versa, pero en terrenos neutrales como Sur América, Japón y Australia, donde ambas son usadas para llenar las mismas condiciones, hay una buena oportunidad de probar la relativa destreza de los dos sistemas. Sin embargo de nuestras restricciones de tarifa, locomotoras americanas han encontrado un mercado listo en esas regiones mientras que en Canadá hace ya tiempo han ahuyentado del mercado el tipo inglés.

Se ha asegurado sin contradecirse que las locomotoras inglesas consumen menos carbón que las americanas. Pero las locomotoras americanas hacen más trabajo que las inglesas. No puede racionalmente esperarse que locomotoras arrastrando grandes pesos por vías mal niveladas sean tan económicas de combustible como loco-

motoras arrastrando menos peso, sobre vías completamente construídas y cortas. Las locomotoras de carga en Inglaterra trabajan en condiciones muy favorables.

Una vez en acción están perfectamente en marcha sin que nada pueda detenerlas.

El tipo americano tiene muchas alternativas.

Tiene que arrastrar un convoy mucho más pesado generalmente, 50 carros ó 4.500.000 libras. Aun este peso no es el máximo.

En el ferrocarril de Pensilvania es á veces 80 ú 85 carros. Para arrastrar tal convoy y conseguir una velocidad de 40 millas á la hora, se ha compulsado de exigir una prueba neta [excluída la fracción] de 243.000.000 de libras, una fuerza que serviría para arrastrar el convoy tres millas en un nivel. Teniendo frecuentes paradas, frecuentes cambios de vías, para permitir el paso á trenes de pasajeros, y corriendo en vías que á causa de su gran extensión es casi imposible tener en perfecto estado, las locomotoras americanas son llamadas á sufrir frecuentes y largas pruebas. Locomotoras inglesas en tales pruebas han sucumbido, ni los designadores ingleses aunque prevenidos que se esperaban tales condiciones han conseguido cumplirlas.

La prueba de locomotoras de carga en Sud-América y Australia, prueban conclusivamente que las locomotoras del tipo americano se sobrepone á la naturaleza seria de los obstáculos que tienen que vencer.

Un buen ejemplo de lo inadecuado del tipo inglés para llenar las condiciones de servicio en otras vías que las inglesas fué una prueba última en el ferrocarril de Pensilvania, donde una locomotora inglesa del sistema mixto, construída á gran costo especialmente para competir con locomotoras para pasajeros, americanas, fué encontrada inadecuada para arrastrar los convoyes regulares, ni eran las calderas capaces de evaporar tanta agua por libra de carbón como las locomotoras americanas ocupadas en la misma vía.

En las colonias inglesas, como en América, se ha encontrado prudente hacer correr convoyes pesados, siendo la tendencia actual á aumentar en ambos el peso y la velocidad.

Si este sistema es el mejor no es el á propósito de ser artículo el averiguarlo; es suficiente estable el hecho que es el objetivo de servicio requerido de las locomotoras americanas que se están enviando á Nueva Gales del Sur, y este servicio el que ha reducido la tarifa de fletes en América á la mitad del de los ferrocarriles de Inglaterra, Francia é Italia á 65 0/10 del cobrado por ferrocarril en Alemania.

En una discusión reciente respecto á la superficie calórica de locomotoras inglesas y americanas, por tonelada de peso adhesivo, la superficie calorífica de ciertas locomotoras modelos fueron dadas como sigue:

—44—

Grande fianza he  
yo en tí, Sennora,  
la mi esperanza en tí  
es toda hora;  
de tribulanza, (\*)  
sine tardanza, venme  
librar agora.

Virgen santa, yo paso  
atribulado  
pena atant' con dolor  
atormentado;  
en tu esperanza  
coyta atanta que veo,  
mal é pecado.

Estrella del mar, puerto  
de folegura,  
de dolore complido  
et de tristura  
venme librar  
et conortar, Sennora  
de el altura.

Nunca falleçe la tu  
merçed complida,  
siempre guareçes de coy- (\*\*)  
tas et das vida;

(\*) Creemos que en vez de *tribulación* debe leerse *tribulanza*, que es igualmente voz de la época, y *sine* en vez de *sin*.

(\*\*) Los poetas griegos y el primero de los latinos, Horacio, corrieron así las palabras en sus versos.

En la misma Arte poética dice el protegido de Mecenas:

"Quam lingua, Latium, si non offenderet unum-  
quemque poetarum limae labor, et mora."

Poetas de nuestros mejores tiempos hicieron igual cosa.

—41—

El dinero quebranta los cadenas dannosas,  
tira çepos é grillos, et cadenas plagosas,  
el que non tien' dineros, échanle las esposas,  
por todo el mundo fase cosas maravillosas.

Yo ví fer maravilla dó él mucho usaba,  
muchos meresçían muerte que la vida les daba,  
otros çeran sin culpa, et luego los mataba,  
muchas almas perdía, et muchas las salvaba.

Fasía perder al pobre su casa é su vinna,  
sus muebles é raíces todos los desalinna,  
por todo el mundo anda su sarna é su tinna,  
do el dinero jüega, allí el ojo guinna.

El fase caballeros de nesçios aldeanos,  
condes, é ricos omes, de algunos villanos,  
con el dinero andan todos omes lozanos,  
quantos son en el mundo le besan hoy las manos.

Ví tener al dinero las mejores moradas,  
altas é muy costosas, fermosas, é pintadas,  
castillos, eredades, et villas entorradas,  
todas al dinero sirven, et suyas son compladas.

Comía muchos manjares de diversas naturas,  
vistía los nobles pannos, doradas vestiduras,  
traía joyas preçiosas en viçios et folguras,  
guarnimientos estrannos, nobles cabalgaduras.

Yo ví á muchos monges en sus predicaciones  
denostar el dinero, et á sus tentaciones,  
en cabo por dinero otorgan los perdones,  
asuelven el ayuno, ansi fassen oraciones.

Peroque le denuestan los monges por las plazas,  
guárdanlo en convento en vasos et en tazas,



Pensylvania clase A.....1,052 pies.  
 „ modelo B.....1,205 „  
 „ „ P.....1,200 „  
 Chicago, Buclington, Quines  
 B.....1,306 „  
 Michigan Central expreso de  
 10 ruedas.....1,670 „

La misión de estas locomotoras es de arrastrar trenes expresos de peso de 300 á 500 toneladas. Con los tipos ingleses la superficie calorífica es como sigue:

London Brighton Southi  
 Avost.....1,500 „  
 Uelb Compoun.....1,457 „  
 Washell.....1,130 „

Debe recordarse que el peso de un convoy inglés es de 200 toneladas.

MISCELÁNEA.

INVENTO NOTABLE.

Dos marinos de la Armada mexicana, el capitán de corbeta Ignacio Hajar y Guardia marina de primera, José de la Fuente, han inventado un nuevo método para determinar sin necesidad de logaritmos y de un modo rápido el rumbo ortodrámico de la nave y el azimut verdadero de un astro, para determinar la perturbación de la aguja magnética, lo que es tan necesario en la navegación.

Esta invención presenta las siguientes ventajas: no se necesitan tablas para fijar la dirección; el planisferio puede ser construído con mucha facilidad y en la mar, donde el tiempo es precioso, simplificar un trabajo, es una gran ventaja.

Es un método más exacto que el de Labrosse, Zowson y Kaper, generalmente usados en la marina.

EN PARÍS

ha llegado de ser de moda una nueva

clase de papel de luto: es un pliego enteramente blanco, que tiene en uno de sus ángulos superiores un pequeño triángulo negro. Este papel presenta un aspecto elegante y distinguido, y está ahora muy en boga en Europa.

LA AGENCIA DE NOTICIAS

para las Repúblicas hispano-americanas radicada en Washington, informa que los cálculos relativos á la cosecha de café del Brasil, en 1890—91, que se reciben, continúan indicando una disminución. El primer cálculo fué de 5.000,000 de sacos; el siguiente 3.000,000 y ahora se cree que la cosecha no pasará 2.200,000 sacos. A pesar del incentivo de ser los precios mayores que nunca, los recibos diarios no arrojan un promedio de más de 3,000 sacos. La principal dificultad es la desorganización del trabajo, y si continúa se cree que la cosecha de café de 1891—92, que ahora se fija en 8.000,000 á 9.000,000 de sacos no producirá más de 6 á 7.000,000.

LA ÚLTIMA

moda de París en materia de sombreros, es de lo más original que jamás se ha visto; pues los nuevos sombreros son hechos por los mismos pelos de sus dueñas. O mejor dicho, las señoras, niñas etc., usan un tocado, que imita perfectamente un sombrero, y con él salen á la calle. Se dice que esta nueva moda es muy graciosa y se vuelve de día en día más popular.

EL TÚNEL

más grande del mundo es el que se halla en Schemnitz, Hungría; tiene cerca de tres leguas y media.

La altura es de 8 varas 10 pulga-

das, y el ancho de una vara dos tercias y tres pulgadas.

En la construcción se gastó un millón de libras esterlinas.

Dr. NICOLÁS ESGUERRA. Comisionista. Kemble Building, 15-25 Whitehall Street. P. O. Box 1522. New York.

Tenemos á la vista la "Revista del Mercado" de esta interesante Casa, de fecha 28 de Setiembre, de la cual extractamos lo que tiene relación con los productos costarricenses:

CAFÉ.— El mercado está muy quieto, los precios han seguido bajando, y es probable que aun bajen todavía más. El 25 de los corrientes había una existencia de 7.748 sacos de Maracaibo; 9791 de La Guayra; 1.319 de Coro; 3.139 de Sabanilla; 2.382 de Méjico; y 11.127 de Centro América. Del 15 al 25 de los corrientes se han vendido 7,025 sacos de Maracaibo; 4.543 de La Guayra; 392 de Coro; y 4.030 de Sabanilla.

CAUCHO. Las existencias son hoy menores que en el mes pasado. Ascenden á 3.000.000 de libras, distribuídas del modo siguiente: Pará 1.500.000; Centro y Sur América 600.000; y Africano 900.000. Se teme una mayor baja en los precios, la cual puede inducir á vender el artículo á algunos tenedores de él que han estado aguardando mejores precios para la venta.

CUEROS. El mercado tiene alguna actividad. Las existencias el 26 de los corrientes ascendían á 419.100 cueros, mayores que las del mes pasado, y mayores también que las que había á esta misma fecha en el año anterior, las cuales eran de 367.300. Los recibos en la semana que terminó el 26 alcanzaron á 64.917 cueros, y las ventas á 88.710.

PIELES DE CHIVO. Hay de ellas demanda regular. En la última semana se recibieron: 200 pacas de Ceara; 120 de Colón; 17 de Sabanilla; 10 de Trinidad; 52 de West Indies; 30 de Vera Cruz; y 175 de Galveston. Se vendieron: 400 pacas de Méjico; 100 de Frontiers; y 100 de Curasao.

PIELES DE VENADO. Buena demanda y precios firmes. Recibos en la última semana: 60 pacas de Pará; 26 de Maranham; 108 de Colón; 86 de Trinidad; y 26 de Vera Cruz. Ventas: 5.000 libras de Pará; 12.000 de Centro América; y 4.000 de Méjico.

COTIZACIONES.

Café	c.	lb.
De Bogotá.....	18½	á 21
„ Cauca.....	18	„ 20
„ Costa Rica.....	16	„ 18
„ Guatemala.....	19	„ 21
„ San Salvador.....	17	„ 18
Caucho.	c.	lb.
De Bogotá.....	40	á 48
„ Esmeraldas.....	47	„ 49
„ Guatemala.....	35	„ 39
„ Nicaragua.....	43	„ 45
„ Panamá.....	40	„ 43
Cueros	c.	lb.
De Bogotá.....	11	á 12½
„ Guatemala.....	12½	„ 13½
„ San Salvador.....		11½
Pieles de venado	c.	lb.
De Centro América.....	35	á 37½
„ Guatemala.....		45
„ Honduras.....		37½

con el dinero cumplen sus menaguas, é sus razas, mas condesignos tienen que tordos nin piczas.

Como quier que los frayles et clérigos disen, que aman si barruntan que el rico está para morir, [a Dios servir, quando oyen sus dineros que comienzan a ratenir quál de ellos lo levarán, comienzan luego á remnir.

Monges, frayles, clérigos non toman los dineros, bien les dan de la ceja dó son sus parçioneros, luego los toman prestos sus omes depensereros; pues que se disen pobles ¿qué quieren tesoreros?

Allí están esperando, quál habrá más rico tuero, no es muerto, ya disen pater noster, mal agüero, como los cuervos al asno, quando le desuellan el cuero, cras, cras nos lo habremos, que nuestro es ya por fuero.

Toda muger del mundo, et duenna de altesa págase del dinero et de mucha riqueza, yo nunca ví fermosa, que quisiese poblesa, do son muchos dineros y es mucha noblesa.

El dinero es alcalde et jues mucho loado, éste es consejero, et sutil abogado, alguaçil et merino bien ardit esforzado, de todos los ofícios es muy apoderado.

En suma te lo digo, tómalo tu mejor, el dinero del mundo es grand revolverdor, sennor fase del siervo, de sennor servidor, toda cosa del sigro se fase por su amor.

Por dineros se muda el mundo é su manera, toda muger cobdiçiosa de algo es falaguera, por joyas et dinero salirá de carrera, el dar quebranta pennas, fiende dura madera.

Derrueca fuerte muro, et derriba grand torre a coyta, et a grand priesa el mucho dar acorre, non a siervo captivo, que el dinero non le aforre, el que non tien' que dar, su caballo no corre.

De aconsejarse es que se consideren esos versos como heptasílabos, aconsonantados en las sílabas pares. El tono es burlesco y la expresión con gracia.

Vamos á aprender una composición del mismo autor, de la cual dice el notable literato y poeta don Narciso Campillo que los dos primeros versos "son endecasílabos y muy notables por su facilidad. Se titula "Cántico de loores de Santa María," y comienza así:

"Quiero seguir á tí, flor de las flores,  
 siempre desir cantar de tus loores;  
 non me partir de te servir  
 mejor de las mejores.

Nosotros, con todo el respeto debido á los eruditos críticos de nuestra literatura antigua, proponemos todo el himno como compuesto de seis preciosas y perfectas seguidillas, compuestas según se sabe de siete versos de 7 y de 5 sílabas alternadas.

Quero seguir á tí,  
 flor de las flores;  
 quiero desir cantar  
 de tus loores;  
 non me partir  
 de te servir, mejor  
 de las mejores.