

FERROCARRIL DE COSTA RICA.

TRADUCCIÓN DEL INFORME
SOBRE LA
REUNIÓN NOVENA ORDINARIA
DE LOS
ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA
VERIFICADA EN

WINCHESTER HOUSE, OLD BROAD STREET,

LONDON, F. P.

el Jueves 20 de Diciembre de 1894.

Presidente, Sir Gabriel Goldney.

SAN JOSÉ.

IMPRENTA Y PAPELERÍA DE JOSÉ CANALÍAS.

7.ª AVENIDA, ESTE, NÚM. 83.

1895.

FERROCARRIL DE COSTA RICA.

TRADUCCIÓN DEL INFORME
SOBRE LA
REUNIÓN NOVENA ORDINARIA
DE LOS
ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA

VERIFICADA EN
WINCHESTER HOUSE, OLD BROAD STREET.

LONDON, F. C.,

el Jueves 20 de Diciembre de 1884.

Presidente, Sir Gabriel Goldney.



SAN JOSÉ.

IMPRENTA Y PAPELERÍA DE JOSÉ CANALÍAS.

7.ª AVENIDA, ESTE, NÚM. 83.

1895.



FERROCARRIL DE COSTA RICA.

La novena reunión general ordinaria se celebró en Winchester House, Old Broad Street, E. C., el jueves 20 de Diciembre de 1894, bajo la Presidencia de Sir Gabriel Goldney.

El Presidente: Señores, suplico al Secretario que se sirva dar lectura al aviso en que se convoca para esta reunión.

(El Secretario Mr. A. J. Shepherd lo leyó.)

El Presidente: Supongo, señores, que podemos dar por leído el informe, desde luego que ha estado ya por algún tiempo en manos de los propietarios; y al entrar á considerarlo, trataré de exponer sucintamente, en cuanto lo permitan los datos que él arroja y demás que posee la Compañía, los principales detalles de las entradas y salidas y de los valores activos con que puede contarse para el porvenir. Las utilidades correspondientes al año de 1893 á 1894 (Tal vez sea más conveniente valorarlas en libras esterlinas) ascendieron á \$ 674,000-- , cerca de £ 51,000-- , contra \$ 697,000- ó sean £ 69,000-- del año anterior. En apariencia ha habido gran disminución, pero la verdad es, que en el año de 1892-3 se tomó en cuenta la suma recibida con motivo del arreglo de la cuestión bananos; y si deducimos de esa cantidad la proporción que en justicia corresponde al año de 1891-2 resulta que las entradas del año en discusión ascendieron á casi la misma suma que las del año anterior. Ahora, á fin de demostrar á los propietarios los malos efectos y la desgraciada influencia que el alza del oro ha producido, me permito indicarles que aunque en el año de 1893-4 el número de pasajes excedió en más de 52,000 á los del año anterior, por estar limitado en la concesión el precio que puede cobrarse por pasaje, el alza del cambio nos causó en esa rama especial del tráfico nada menos de £ 3,500 de pérdida, pues en el año que se discute cada peso produjo £ 0.1 7 1/2 contra £ 0.1 11 ó £ 0.2- del año anterior. Hago esta explica-

ción para que no se crea que, como parecen indicarlo los números, ha habido disminución en el tráfico, sino lo contrario; y si el premio del oro llegase á disminuir, pronto se recuperaría la pérdida. Por otra parte, los principales productos para la exportación, como casi todos si no todos Uds. lo saben, son bananos y café. Hay alguna disminución en el tráfico de mercaderías generales y en el de la exportación; pero en el flete local ha habido un aumento de consideración. Este es el resultado del tráfico: el de bananos durante el último año ascendió á 44,000 toneladas con un producto de £ 44,200; el de café y otros efectos, como 9,000 toneladas con un producto de £ 32,000. Estas dos partidas comprenden toda la exportación. Las demás entradas las constituyen la importación, los pasajeros y el tráfico local. Las importaciones ascendieron á 17,000 toneladas en el último año y produjeron como £ 49,000; los pasajeros como £ 29,000 y el flete local como £ 20,000; resultando como total de las entradas del último año, la suma de £ 181,000 con un cambio poco menos que de £ 0.1 7 1/4 por peso. Con respecto á los gastos hay un pequeño aumento: como de £ 2,000. Este aumento nos tiene un poco contrariados, pero conviene advertir aquí, que existen algunas desventajas en un país como Costa Rica si se compara con Inglaterra ó Europa, porque todo tiene que importarse; el trabajo hábil, todos los materiales que se requieren y hasta el trabajo común, en gran parte, y este último es muy difícil de dirigir. Yo creo que un motivo que influyó mucho en el ánimo del ex-administrador para retirarse de su puesto, fué la imposibilidad en que se encontraba, por el momento, para rebajar ese aumento en los gastos de los trabajos. Continuamente crecían esos gastos y siempre se presentaban nuevas necesidades. Sin embargo, inmediatamente después de nombrado nuestro actual administrador, Mr. Hodgson, (sólo seis semanas después) nos escribió que había hecho grandes rebajas, en las planillas de jornales y que todavía continuaba reduciéndolas; así es que hay fundamento para creer que nuestro Administrador y el Ingeniero que se encuentra ahora allá, en quienes la Directiva tiene toda confianza, hacen cuanto es posible por reducir los gastos. Al mismo tiempo, esperamos que lo invertido en trabajos permanentes llegará á producir un aumento en el tráfico, aumento que podrá efectuarse sin necesidad de mayor alza en el precio de los fletes. Hemos tenido que hacer un gasto bastante grande para renovar la línea en parte del camino y para cambiar los rieles de hierro por otros de acero, utilizando al mismo tiempo los rieles viejos como postes del telégrafo, por ser de muy corta duración en el país los postes de madera. Existe

en este año un cargo de £ 11,000 por equipo adicional y mejoras. En esa suma de £ 11,000 se halla incluida la cantidad de £ 5,000 dada en pago á la Compañía de Agencias por sus pertenencias. Hasta este último año existió una Compañía que verificaba sus negocios entre los embarcadores y los dueños de las embarcaciones que llegan al puerto. Esa Compañía era dueña de una gran bodega donde se depositaban mercaderías, pagando un bodegaje muy caro, á juicio de algunos; y como nosotros no teníamos bodegas espaciosas, nos pareció conveniente comprar, y en efecto compramos en condiciones muy favorables todo el negocio y edificios pertenecientes á la Compañía, por £ 5,000. Esta suma se halla incluida en la cantidad de £ 11,000, y de la diferencia, parte considerable fué necesario invertir para hacer frente á los gastos de reparaciones en la línea por los daños que causó la inundación de 1892. Esos gastos eran indispensables, pues hubo necesidad de construir murallas etc. para evitar que se repitiera la interrupción en la marcha de los negocios de la Compañía. Además, nuestro Administrador General, en su informe (página 5) refiriéndose al cultivo del café, dice que aumenta rápidamente y que por consiguiente, aumentará también el tráfico; y nosotros creemos que cuando llegue ese aumento de tráfico él podrá sostenerse en virtud de las mejoras que se han realizado en la línea, sin mayor aumento en los gastos. Como dije antes, hay algunos inconvenientes en el tráfico, que no existen en los ferrocarriles de Inglaterra. Ciertas clases de efectos constituyen el tráfico del ferrocarril en tiempos determinados. Durante gran parte del año, el tráfico, por término medio, en una semana asciende á \$ 20,000 ó \$ 30,000, pero en tiempo de la exportación del café se eleva hasta \$ 110,000 por semana. Por lo tanto, la Compañía tiene que mantener durante esa época especial, gran cantidad de material rodante para atender á las muchas exigencias del tráfico, como sucede aquí cuando así lo demanda algún asunto público ó una temporada de mucho movimiento. También tenemos la desventaja de que las importaciones se verifican en una época en que no hay flete de regreso. Este viene cuando ya ha pasado la cosecha del café. Eso, hasta cierto punto, explica la necesidad que tiene la Compañía de sostener mayor cantidad de material rodante á fin de hacer frente á necesidades de carácter especial. Creo que no debo extenderme más con respecto al tráfico; y cuando haya solicitado la aprobación del informe suplicaré á mi amigo y colega Mr. Forwood que conteste á cualquiera pregunta que se haga, pues él está tan al corriente del asunto como yo.

Habiendo ya tratado de esa cuestión deseo referirme á



otra que considero de vital importancia para la Compañía: hablo del punto final del informe, referente á que Mr. Le Lacheur, colega muy respetable y competente en todo asunto que se relaciona con Costa Rica, y Cónsul Gral. de aquel estado, y nuestro amigo Mr. Bruce-Gardyne, quien ha probado poseer gran suma de conocimientos comerciales y constancia en el manejo de los negocios de la Compañía, no han solicitado su reelección. Quiero manifestar, en nombre de la Directiva, que verdaderamente deseamos que tanto Mr. Bruce-Gardyne como Mr. Le Lacheur, vuelvan á ocupar sus puestos en la Directiva de la Compañía; y con la esperanza de que ellos han de acceder á ese desec, yo, en nombre de la Directiva, propongo su reelección, y existe todo motivo para esperar que esta moción será bien recibida por las personas aquí reunidas, de modo que esos señores puedan favorecer á la Compañía con el contingente de su experiencia y buen consejo, como lo han hecho hasta hoy. En esta reunión sólo hay dos personas que pueden ser elegidas. Después de la emisión del informe, el Coronel Oldham se ha retirado, y tengo también la pena de decir que recibí ayer de Sir George Russell, mi íntimo amigo y colega, una nota en que me dice que otras obligaciones de carácter importante exigen su separación de la Directiva. Dice su carta:

«Siguiendo el propósito que le manifesté hace ya bastante tiempo, presento ahora mi renuncia de miembro de la Directiva. Al hacerlo, debo manifestar á Ud. y demás colegas, mis agradecimientos por la amabilidad y cortésia de que he sido objeto. Siento mucho que mis otras ocupaciones me obliguen á dar este paso y no necesito asegurarle que jamás dejaré de interesarme sinceramente por el bien de la Compañía.»

Ahora, esas dos vacantes, excusado es decirlo, tienen y a la muy cuidadosa atención de la Directiva. Pero al mismo tiempo, tengo que manifestar que el Gobierno de Costa Rica, que es con mucho uno de los accionistas más fuertes de la Compañía, nos ha comunicado que considera ya demasiado grande el número de personas que forman la Directiva; y es probable que ha de dirigirse á nosotros para tratar del asunto elecciones. Después de haber hecho á Uds. las anteriores indicaciones, que supongo son satisfactorias, por lo menos en lo que se refiere á las cuentas, hago moción para que *sean aprobados el informe de la Directiva y el estado de las cuentas hasta el 30 de Junio de 1894.*

El Honorable A. B. Forwood, M. P.: Apoyo la moción.

Mr. Mullins: Muchos de los caballeros aquí presentes recordarán que Mr. Bruce-Gardyne y M. H. W. Smithers fue-

ron nombrados representantes especiales de los tenedores de bonos, ante la Directiva. Parece que al señor Smithers no gustaron ciertos trabajos de la Compañía y por eso renunció. No sé si el señor Smithers se halla presente; pero si está aquí, tal vez nos favorezca con su palabra. Nosotros somos quienes hemos invertido dinero efectivo en el negocio y debiéramos estar representados en la Directiva. Aquí hemos de guiarnos por los estatutos que forman la base de la asociación y no por los deseos de Mr. Keith. Sigamos ahora con Mr. Bruce-Gardyne, á quien tengo el gusto de ver presente. Tal vez él pueda decirnos por qué se representa aquí esta pequeña comedia. No es de uso frecuente que dos caballeros anuncien públicamente que no se ofrecen para ser reelectos y que luego sean propuestos de nuevo por el Presidente—caballeros que bajan las escaleras lo mismo que las suben y que las suben lo mismo que las bajan.—(Risas). Conozco bastante los trabajos de la Compañía; pero no quiero quitarle el tiempo á esta reunión. Mi objeto es simplemente este: Propongo que Mr. John Rathbone y Mr. Smithers sean electos en reposición de los directores, advirtiéndole que no sé quienes son los que van á renunciar.

Mr. Forwood: El honorable socio tendrá la bondad de perdonar que le diga que todavía no es llegada la hora de proponer elecciones ni reelecciones. Simplemente se trata del informe.

Mr. Smithers: Sin faltar al reglamento ¿podré dirigirme á la reunión ahora?

Mr. Forwood: Yo sólo me referí á la moción. No fué mi ánimo dar á entender que las observaciones que Ud. estaba por hacer fueran inoportunas, sino la moción en referencia.

Mr. H. W. Smithers: ¿Puedo, entonces, dirigirme ahora á la reunión? Creo muy puesto en razón que después de haber presentado mi renuncia del cargo de representante del Comité se me pregunte cuáles fueron los motivos que á ello me indujeron. Antes de todo, deseo manifestar que yo no intervine ni tuve nada que ver con mi elección para Director, pues ni á una sola persona conocía de las que formaban el Comité de tenedores de bonos que me propuso, ni tuve noticia de ese proyecto hasta el 2 de Marzo. Recibí una carta del Secretario, con fecha 28 de Febrero, en la que me participaba mi elección y me anunciaba á la vez que se verificaría una reunión especial el 3 del corriente. Yo tomé posesión del puesto y permanecí en él hasta el 20 de Junio último, en que renuncié. Tengo el gusto de decir que durante ese tiempo estuve en perfecta armonía con la Directiva; es decir, hasta donde puede haber armonía cuando existen encontrados intereses; pero si

fui tratado con la mayor cortesía. Creo que durante el tiempo que permanecí en la Directiva no falté á una sola reunión y siempre asistí á todos los comités para que fui nombrado y presté allí mis servicios. Sin embargo, cuando hablo de armonía con la Directiva, no debe suponerse que aprobé todos los actos verificados antes de ser yo miembro de ella. Fui nombrado Director simplemente para representar los intereses de los tenedores de bonos y de ninguna manera podía ser responsable del manejo anterior de los negocios de la Compañía. No me preocupé mucho por eso. Lo consideraba historia antigua y juzgué que muchas cosas no tenían ya remedio. Hasta en Julio último vino una proposición hecha desde hacia algunas semanas, encaminada á renovar el contrato de bananos con Mr. Keith. La primera proposición fué por el término de cinco años. El presente contrato de bananos habia sido causa de litigio y se llegó por fin á firmar un convenio. Con excepción de un miembro de la Directiva, todos me apoyarán en que los primeros directores declararon que la primitiva intención fué pagar £ 25.000 en oro americano. El compromiso posterior, á que me he referido, era para recibir oro de Costa Rica á determinado tipo de cambio. Después hubo proposición para renovar ese compromiso. Al contrato de bananos le faltaban diez y ocho meses para terminar y yo no ví razón alguna para renovarlo, á no ser por favorecer los intereses de Mr. Keith y sus asociados.

Un accionista: ¿Puede Ud. explicarnos la naturaleza del contrato?

Mr. Smithers: El objeto era extenderlo por cinco años con condiciones de rebaja. Al principio, hubo amenazas de varias clases. Pues bien, diré lo siguiente: que para el término del contrato faltaban todavía diez y ocho meses, pero yo no encontraba algo que pudiera justificar, dada la situación de la Compañía, la renovación del contrato. Yo tuve cuidado de no prevenirme contra el contrato porque todavía no tenía suficientes informes respecto de él. Me parecía nada más que una exigencia de Mr. Keith y de sus asociados, y que tal vez más adelante podría acusarse á la Compañía de haber ayudado á Mr. Keith á matar los intereses del Ferrocarril de Costa Rica. Además, y este era un punto importante, me pareció que la Directiva estaba dispuesta á aceptar el dicho de uno de los socios y desatender al Administrador General. En esas circunstancias, manifesté: «que era inconveniente y contrario á los intereses de la Compañía el hacer cualquiera proposición á Mr. Keith, ó llegar con él á un arreglo definitivo á fin de re-

novar el contrato de bananos, antes de más discusión y de hacer nuevas averiguaciones.»

Un accionista: ¿Cual es el actual contrato?

Mr. Smithers: Es completamente un monopolio de Mr. Keith en ese negocio de bananos. Es un negocio especial que necesita tratarse con cuidado. Yo no quiero manifestarme decididamente á favor ni en contra de la cuestión y sé que no tenía los suficientes datos para formarme idea exacta del asunto; pero no creo de ninguna manera que un monopolio absoluto pueda convenir á los intereses de la Compañía (atención, atención). Como mi moción no fué apoyada, dirigí una carta á la Directiva en que decía: «Me encuentro enteramente imposibilitado para llegar á una completa decisión en favor ó en contra de la renovación del contrato de Mr. Keith, en tanto que no esté mejor informado. Estoy dispuesto á persuadirme pero no creo que exista la urgencia que manifiestan Mr. Keith y compañeros, á no ser en lo concerniente á las exigencias de su propia posición; ni creo que nuestra Directiva se encuentre en condiciones favorables para decidir de una manera tan precisada en un asunto de tan vital importancia para los intereses de la Compañía» y en seguida renuncié. Entonces creí de mi obligación para con los accionistas propietarios, el explicar lo que había hecho, al mayor número posible de los representantes del Comité. Así lo hice sin que fuera mi voluntad causar ninguna excitación; y aun en esta reunión no habría hecho observación alguna á no haber sido llamado para ello. Después recibí una carta del Secretario del Comité, pidiéndome que expusiera mis motivos, y así lo hice por carta que le dirigí. Baste lo dicho sobre ese asunto, señores, allí terminó mi intervención en los asuntos de la Compañía. Nunca se me ha acusado recibo de esa carta, ni siquiera sé si mi renuncia ha sido formalmente aceptada. Desde entonces he permanecido retirado de estos asuntos y sólo he visto de cuando en cuando á alguno de los miembros del Comité. Ha sido muy satisfactorio para mí encontrar que un caballero completamente independiente, que forma ahora parte de la Directiva y en quien yo no he tratado de ejercer influencia alguna, pues hasta ahora lo conozco, llegó á pensar de la misma manera que yo. Abrigo muchas simpatías por el Coronel Oldham, pero, sin embargo, como hombre prudente, no deseo escudriñar mucho el pasado; hay cosas que entre más se trata de aclarar más oscuras parecen. Mi único interés ha sido evitar que en lo futuro se repitan las dificultades del pasado. Creo que con esto he dicho ya todo lo que tenía que exponer. He visto que en los últimos dos días se ha repartido una circu-



lar en que un caballero de mucha urbanidad y de amabilidad extrema, solicita poderes. No quiero expresar una sola palabra en su contra; pero no puedo menos que reconocer en él á un agente y aliado de Mr. Keith. En cuanto á mi eso no me afecta en lo más mínimo. No estoy preparado para volver á formar parte de la Directiva. Yo era dueño de £ 5,000 libras en acciones: cuando fuí electo tenía £ 3,000; y ahora poseo £ 2,000 que puedo vender en cualquier momento; mi único deseo es hacer á Uds. una sencilla relación de los hechos; pues creo que ya es tiempo de que en esta ciudad de Londres alguien se levante para decir que no ha de marchar con la corriente. (Aplausos)

Un accionista: ¿Tendría Ud. la bondad de decirnos qué clase de amenazas se usaron?

(Exclamaciones del Coronel Oldham)

El Coronel Oldham: En adelante no quiero interesarme más en los asuntos de la Compañía; pero, como en esta reunión se ha citado mi nombre, trataré de dar á Uds. las razones que tuve para separarme de la Directiva, y explicaré en qué consiste la diferencia entre mis opiniones y las de ella. En primer lugar, cuando yo entré á formar parte de la Directiva supe que se trataba de llegar á un arreglo con Mr. Keith para el transporte de bananos. El precio que debía cobrarse era, por término medio, de 13 centavos por racimo. El precio en la última estación era de 17 centavos. Nuestro Administrador manifestó claramente en su carta, que el precio de 13 centavos, no era bastante remuneración para el Ferrocarril. Además de esto, la Directiva se obligó á proporcionarle ciertas ventajas y comodidades, como son las de recibir sus bananos en cualquier punto de la línea y proporcionarle trenes especiales; y esas ventajas y comodidades que se le facilitaban no debían dársele á ninguna otra persona. Y no es eso todo, sino que los bananos de otros hacendados no debían transportarse á menos de 20 centavos el racimo, (¡vergüenza!) semejante arreglo se opone á toda ley de cualquier país civilizado. De hecho se opone á todo sano principio de administración ferrocarrilera y si consideramos que actualmente recibimos solicitudes de otras firmas, en cuanto al precio que cobramos por el transporte de bananos, se opone también al sentido común. (¡Bien, bien!) Pero, además de ese proyecto de contrato con Mr. Keith, lo dejamos, además, con poder para fijar el precio á que han de vender los cultivadores de bananos independientes de todo contrato. («Vergüenza» «atrocínio.») Porque sólo por su medio puede salir la fruta al mercado. Dicen que Mr. Keith intenta construir un ferrocarril hacia el

Sur, partiendo de Limón. No sé si esa es realmente su intención ó no, pero así se nos ha dicho.

Un accionista: Con quién lo va á negociar?

Coronel Oldham: La misma pregunta hizo anteriormente uno de la Directiva; y dejo á Mr. Forwood que la conteste. — Ahora, es natural suponer que si él lleva á cabo la construcción de esa línea, se reducirá gradualmente el precio que paga en nuestro distrito, y al tiempo de espirar nuestro contrato con él, los productores independientes habrán abandonado sus intereses. Me parece que nos importa fomentar el negocio de los productores independientes y así lograremos, cuando concluya el negocio con Mr. Keith, tener siempre tráfico de bananos en nuestra línea. Todos los detalles de este arreglo se consultaron con nuestro Administrador, y en carta notable, lo calificó de innecesario. Se me ha dicho repetidas veces que en esta Compañía debemos acceder á todas las exigencias de Mr. Keith; pero yo me permito preguntar á Uds. ¿quién que aprecie su independencia puede servir en la Directiva bajo esas circunstancias? («Bien» «bien») Ahora, la Directiva ha resuelto eximir á Mr. Keith de la obligación contraída en el contrato de construcción: pagarle £ 25.000, y devolverle sus obligaciones escritas; al mismo tiempo, en el convenio existe la obligación muy clara por parte de Mr. Keith, de entregarle á la Directiva los títulos de propiedad de las tierras. Esto no lo ha hecho y creo que debe hacerlo antes de llegarse á un arreglo definitivo. Pero no es esto todo, sino que la cláusula 14 de la concesión establece claramente que Mr. Keith debe proporcionar un muelle; las palabras del contrato son: «construirlo y mantenerlo» para uso del ferrocarril. Las cláusulas 7.^a y 8.^a del convenio dicen, que el muelle debe sernos entregado, y á pesar de eso, vamos á entrar en un arreglo definitivo con Mr. Keith antes de que él le haya dado cumplimiento á esa obligación. Tenemos de capital solamente £ 75.000 y, sin embargo, la Directiva piensa gastar £ 60.000 en la construcción de un nuevo muelle. ¡Vergüenza! ¡vergüenza! Está muy bien que me digan que el muelle pertenece al Gobierno de Costa Rica; pero si es así ¿por qué existen estas condiciones en las cláusulas del convenio? ¿Por qué se obligó Mr. Keith á entregárnoslo? Sólo me ocuparé de otro punto, y es que, en mi opinión, los gastos de los trabajos son enormes («Bien» «bien») y esto no es todo, sino que hay un consumo de capital de £ 11.000 y si se examinan los detalles de eso se encontrará que gran parte se ha cargado á la cuenta de «mantenimiento de la línea.» Yo creo que con tan espléndida propiedad, el primer cuidado de la Directiva debería ser la reducción en los gastos de los tra-

bajos. En el primer prospecto, los señores Livesey manifestaron claramente su opinión de que las entradas de la línea serían de £ 168.000, y la apreciación de esos señores se ha realizado; pero también dicen que los gastos de los trabajos deberían ser de un 50 %. En vez de eso, son de 75 %, es decir, 25 % más de lo que deberían ser. Señores, no deseo ocupar mucho la atención de Udes. («Continúe») Debo decir, que aunque no me gusta imponer mi opinión, tuve el derecho de separarme de una política en el manejo de nuestros asuntos, que no podía convenir con mi modo de pensar, y así lo hice, Señores.

El Honorable A. B. Forwood M. P.: Señor Presidente, señores. He oído las observaciones de Mr. Smithers y del Coronel Oldham; y de una vez manifesté reconocer que ellas exigen de parte de la Directiva, clara y minuciosa contestación. Espero que Uds. me permitirán responder á esas observaciones, lo que creo poder hacer de manera tranquila y en la forma que conviene á hombres que manejan los intereses de una empresa. No nos hemos reunido aquí para dirigirnos palabras desagradables; aquí estamos reunidos con el fin de atender y mejorar nuestros intereses en el Ferrocarril de Costa Rica. De una vez, señores, me permito manifestar que la Directiva lamenta la pérdida de los servicios de Mr. Smithers. El fué inteligente, minucioso y activo como miembro de la Directiva. En efecto, fué enteramente adverso á la renovación de lo que se llama «contrato de bananos,» asunto sobre el cual tendré talvez que ocupar la atención de Uds. más adelante; y como él estaba (así lo ha manifestado él mismo) enteramente solo en su opinión, presentó su renuncia. Diré de paso que si su nota no fué contestada, no fué por descortesía de parte de sus colegas, quienes estimamos sus servicios altamente, sino que, según los estatutos, cualquier persona deja *ipso facto*, de pertenecer á la Directiva, con sólo el hecho de renunciar y sin que ella tome otra participación en el asunto. Ahora si Uds. me lo permiten, me referiré ligeramente á la observación que para algunos puede parecer alusiva á mi persona. El dijo que en el prospecto original se hizo creer á los propietarios ó accionistas que se pagarían £ 25.000 al año, en oro de los Estados Unidos, por el contrato de bananos: eso se ha cumplido al pié de la letra. El tráfico de bananos en el último año fué en vez de £ 25.000, oro, de £ 44.000 oro, como lo dijo el Presidente. Esta cuestión, señores, la del negocio de bananos, es de lo más complicado y difícil. Desde el primero de Junio último yo personalmente, ó más bien dicho, la Compañía de que soy accionista, ha deja-

do de tener intervención alguna con el tráfico de bananos en el ferrocarril de Uds. y estoy enteramente libre de cualquier interés personal en el contrato de que hablamos. Dijo Mr. Smithers, que Mr. Keith tenía dominio sobre la Directiva y que á causa de sus amenazas y presión ella se vió obligada á renovar el contrato de bananos celebrado con él. Quiero de una vez manifestar que no hubo amenaza de ninguna especie, y estoy cierto de que los caballeros por quienes hablo desde esta tribuna, no se sintieron bajo la influencia de ninguna amenaza. Talvez sentimos alguna presión (¡oh!) y así que explique qué clase de presión era esa creo que Uds. los que desean buenas utilidades de su ferrocarril, verán que eran fuertes los motivos de esa presión sobre nosotros. Siento mucho tener que entrar en estos detalles en una reunión pública, porque puedo descubrir ciertos datos á los que tienen ó pueden llegar á tener influencia en el tráfico y porque en mi modo de pensar, son asuntos que mejor deberían tomarse en consideración y discutirse privadamente, entre la Directiva, ó en una reunión del Comité. (exclamaciones de burla).— (Una voz, «misterios.») Algún caballero de los presentes dijo «misterios». Si yo voy á hacer un negocio y quiero hablar con alguien en cuanto á las condiciones de nuestro contrato, no me voy al mercado á explicar las ventajas del que va á negociar conmigo, dándole así la oportunidad de mejorar para él las bases de la transacción. Yo temo que este sea el resultado de la publicidad de estos asuntos y del tener que darles á Uds. contestación á los ataques dirigidos á la Directiva, los que casi equivalen á tratarla de ignorante y estúpida. Yo no tengo la culpa de verme obligado á dar estas explicaciones y de que á causa de ellas se encuentren en situación mas ventajosa las personas con quienes en adelante celebremos algún contrato. Ahora, señores, permítaseme volver otra vez al negocio de bananos. En ese mapa que pende de la pared pueden Uds. ver una línea negra que marca nuestro Ferrocarril. No hay producción de bananos en la curva que forma la línea en la parte mas próxima al Océano—al principio se cultivaron en el interior del país y gradualmente ha venido extendiéndose la producción cerca de la costa. Las fincas del interior no proporcionan tan buenas utilidades, y como he dicho, la producción se aumenta cerca de la costa, á medida que disminuye en el interior, por más de una razón: una es que el banano sufre mucho con el transporte en el Ferrocarril y cuánto más corta es la distancia que ha de recorrer, tanto mejor es la condición en que llega al puerto. Además, las tierras bajas reciben con más frecuencia las aluviones

de los ríos que descienden por las faldas de las montañas y esto es causa de que produzcan más fruto y de mejor calidad. Por estas razones, como ya he dicho, el cultivo se extiende más hacia la costa. Las mejores de las tierras que han sido cultivadas con banano en los últimos tres años se encuentran á la orilla del río Matina. Hoy tenemos monopolizado el transporte de bananos en nuestra línea; pero durante los últimos diez y ocho meses el Gobierno de Costa Rica ha concedido á ciertos americanos una grande extensión de terreno á ambos lados de la línea que aquí se vé marcada con verde. Esta concesión ha sido hecha por el Gobierno de Costa Rica á favor de un sindicato americano, el que ha sembrado ya considerable cantidad de bananos y aún continúa sembrándolos. Tiene también ese sindicato una concesión del Gobierno para construir una línea de ferrocarril hasta el punto llamado Matina. De ese ferrocarril se ha construido ya una extensión como de ocho millas y aún quedan por construir como quince millas sobre un terreno completamente plano. Estas quince millas de ferrocarril pueden construirse, á mi juicio, con un costo que no exceda de £ 20.000. Esas mismas personas son dueñas también de otra concesión para construir otro ferrocarril desde Matina hasta el punto llamado «Río Barbilla» que es también otro lugar excelente para el cultivo de banano. Desde Matina á ese punto se necesitan solo cuatro millas de ferrocarril. Con muy poco más de extensión llegaría hasta el distrito del río Matina, de donde ahora estamos transportando la fruta, la que se lleva río abajo hasta llegar á una rama del ferrocarril actualmente en construcción en *Swamp Mouth*, pero que sería mucho más accesible al nuevo ferrocarril si se prolongara. Pues bien, señores, esta era la situación: si nos negáramos á transportar el banano con la Compañía americana, todo lo que ellos habrían tenido que hacer era extender su nuevo ferrocarril hasta nuestro propio distrito en Matina y entonces nos quitarían esa parte del tráfico que hoy forma gran porción de nuestras entradas; y habríamos perdido también el aumento del cultivo en «Barbilla» que ellos se comprometieron á conectar con nuestro ferrocarril, constituyendo así en contribuyente del tráfico en nuestro ferrocarril á una nueva extensión de terreno. Así es que entendiéndonos nosotros con esa gente de Nueva York, representada aquí por Mr. Keith, podríamos conservar el transporte de toda la fruta producida en el distrito, aumentando así nuestras entradas con la otra fruta del nuevo distrito en el río «Barbilla». Además de esto, toda la fruta producida á uno y otro lado del ferrocarril de ellos y conducida á Limón, tendría que ser em-

barcada en nuestro puerto y pagaría derechos por el uso de nuestro muelle en el Limón, lo que nos produciría, una buena renta. En todo esto pensaban los Directores. Comprendían perfectamente que si el nuevo ferrocarril se llevaba á efecto, atravesando nuestro distrito, la baja del precio en el transporte de bananos, de 17 á 13 centavos, de ninguna manera le compensaría á esta Compañía la pérdida por la competencia en el tráfico; pues, para dar á Uds. una idea del justo precio en el tráfico de bananos, les diré que en un ferrocarril que recorre desde Santa Marta hasta treinta millas en el interior de Colombia, de donde se exporta gran cantidad de bananos, se cobra, según contrato celebrado recientemente, sólo 8 centavos por racimo, por una distancia de 30 ó 35 millas. Naturalmente, señores, todos nos oponemos á la reducción del precio de 17 á 13 centavos; pero hay que tener presente y esto debió haberseles dicho á Uds., que el precio de 13 centavos es el término medio. El contrato está todavía negociándose. En vez de haber andado precisados, como se ha dicho, más bien hemos tenido el contrato en proyecto por meses y meses. Ahora cobraremos en la parte superior del camino, de Reventazón á Guápiles, los mismos precios, con diferencia de dos centavos por racimo, por haber allí una pendiente, en tanto que de Reventazón á Limón todo es terreno plano. Hemos dividido nuestra línea de ferrocarril en tres secciones y fijado los precios en 15, 13, y 11 centavos, de manera que aunque ha habido rebaja de flete, el transporte de Matina á Limón no es ni la mitad de lo que era desde Guápiles. He creído que estos son hechos que debían explicarse á Uds., los que no pasaron desapercibidos para los directores, cuando llegaron á la convicción de que estaba en el interés de los accionistas y propietarios del ferrocarril, la celebración de ese contrato. Pasando á otro punto y estando muy de acuerdo con lo que dice el Coronel Oldham, como estoy seguro de que lo están todos Uds., puesto que lo aplaudieron, creo que todo lo que tienda á monopolio es desagradable y debe evitarse, á menos que las circunstancias lo exijan urgentemente. Me permito manifestar á Uds. que existen circunstancias relacionadas con el negocio de bananos que demandan desde el punto de vista de utilidad para el Ferrocarril que el negocio se concentre. El país á uno y otro lado del ferrocarril está dividido en fincas; y puede calcularse que cada finca tiene al frente del ferrocarril, de media milla á una y como una milla de fondo. Por regla general, no se suceden fincas de un mismo propietario. No estamos principiando ningún sistema nuevo. Este modo de proceder que se desea continuar se ha sostenido, que yo sepa, por más de quince

años. Ya he dicho que no se suceden fincas de un mismo propietario. Los bananos no llegan á su madurez en una época determinada, como sucede con el trigo y el maíz; los bananos se maduran durante todos los meses y aun durante todas las semanas del año; de manera que un hacendado puede querer embarcar en una semana cincuenta racimos, otro cien y otro ciento cincuenta; el hacendado sabe cuándo viene el tren y corta y coloca la fruta madura lista para embarcar á la orilla del Ferrocarril. A eso le han dado el nombre de privilegio especial, pero es en realidad sólo una ventaja para el ferrocarril. Conforme va pasando el tren por las distintas fincas los empleados del Ferrocarril alzan la fruta. Las embarcaciones del contratista están obligadas á llegar á Limón todas las semanas y á zarpar á una hora determinada. El banano es una fruta muy delicada y no soporta el calor del sol, por lo tanto, en cuanto llega el tren al muelle debe embarcarse la fruta ó si no sufre gran deterioro. Por medio de este sistema y por ser uno solo el comprador de la fruta, toda esta viene para una sola embarcación, de modo que un solo tren puede traer los bananos de todas las fincas. Ahora, supongamos por un momento que hubiera doce compradores y por lo tanto doce embarcadores de bananos. De esos compradores uno le compraría á A, otro á D y otro á G.; el segundo comprador compraría de la finca B, de la finca C. y de la finca S., y así sucesivamente, dando por resultado que el tren en vez de alzar la fruta consecutivamente en un día y hora determinados de cada semana, tendría que ir primero á cierta finca á alzar algunos racimos, pasar después á otra y alzar otros, etc., de modo que se necesitarían dos ó tres trenes por separado, cada uno para distinto comprador, en vez de tener un solo tren para recoger todo. En una sola línea de ferrocarril esto haría imposible la exportación de la fruta sin mucho maltrato. Espero que ha de dispensármeme el empeño que tengo de aclarar bien este punto. Otra cosa que deseo comunicar á Uds. es que el negocio de bananos en los Estados Unidos ha llegado á ser enorme. Creo que cuando yo tuve la primera noticia de él el número de racimos que llegaban á los Estados Unidos no era mucho más de 25.000, pero, en el último año se importaron nada menos de 15.000.000. El precio de la fruta en los meses de Abril, Mayo y Junio es muy alto, pero en Julio sucede lo contrario, y lo mismo puede decirse de los meses de invierno: Enero y Febrero. Todo especulador en la importación de bananos se interesa por comprarlos en los meses buenos para el negocio, pero los desprecia por completo en los meses calientes de Julio y Agosto, época en que se cosechan las frutas del país. No le

es conveniente ni á éste ni á ningún otro ferrocarril tener un gran tráfico de bananos durante tres meses del año para permanecer en la inercia todo el resto del tiempo. Lo que se quiere es continuar como hasta ahora, con un tráfico constante todos los meses, sin que para ello influya el estado del mercado; y me atrevo á asegurar que esto sólo puede obtenerse obligando á un interesado á proporcionar los vapores con regularidad, durante todo el año, para transportar la fruta, y comprarla de los hacendados, sea bueno ó malo el precio de la fruta en el mercado de los Estados Unidos. Espero que Uds. aceptarán mis excusas por haber entrado tan minuciosamente en esos detalles, pero lo he hecho para hacer justicia á los directores, mis colegas, quienes le han dedicado mucha atención á este asunto, y creo que Uds. convendrán conmigo en que han obrado como hombres de buen sentido común y en que hay todavía mucho qué decir desde el punto de vista de negocio ferrocarrilero, antes de llegar á cabo el arreglo de que se trata. Si se me permite hablaré por un momento con referencia al otro punto que se ha criticado á la Directiva. El Coronel Oldham, que ha formado parte de la Directiva por un tiempo comparativamente corto, se ha expresado acusándola de no sé qué abuso de confianza al pagarle á Mr. Keith la suma de £ 25.000.

El Coronel Oldham: Perdóneme, señor, pero yo no he hablado absolutamente de abusos de confianza.

Mr. Forwood: De todos modos censuró con severidad á la Directiva por haber siquiera tomado en consideración el pago a Mr. Keith de las £ 25.000, antes de que este señor hubiera entregado á la Compañía los títulos de las tierras por donde pasa el Ferrocarril. Ese es asunto muy sencillo. La Compañía compró á Mr. Keith cierta concesión del Gobierno de Costa Rica. Compramos los derechos de esa concesión y nada más, y esos derechos consisten en la entrega por parte del Gobierno y á favor de la Compañía, de los títulos de las tierras ocupadas por el Ferrocarril. Mr. Keith tenía derecho para vender esta concesión y la vendió á la Compañía. Conforme á esa concesión el Gobierno debe otorgar títulos de propiedad de todas las tierras por donde pasa el ferrocarril, y sus dependencias. Ese ataque con respecto á los títulos á que me refiero es fácil de contestar. Según el contrato de construcción, Mr. Keith se comprometió á entregar á la Compañía los títulos de propiedad del Ferrocarril. Desde entonces Mr. Keith se ha ocupado con toda diligencia en la completa terminación de esos títulos, y aunque no se han recibido todavía, sí estamos en completa posesión de la línea, posesión bien asegurada por el Gobierno; y además, el mismo señor Keith ha convenido en hacer cuanto esté á su

alcance para obtener del Gobierno las respectivas escrituras.

Sucedé que parte del camino se terminó hace veinte años. Yo no he venido aquí para defender al Gobierno de Costa Rica; ese gobierno es como muchos otros, que cuando quieren construir un ferrocarril no toman en cuenta la propiedad de los terrenos por donde ha de pasar; los rieles se colocan sin considerar á quien pertenece el terreno; pero por lo general, los dueños de esos terrenos han preferido no cobrar el valor de la expropiación. Al exigir Mr. Keith, además de los títulos que otorga el Gobierno, los cuales poseemos ya, los documentos particulares, tropieza con dificultades y tiene necesidad de emplear algún tiempo para averiguar quienes eran los dueños de esos terrenos hace veinte años. Una comisión de tenedores de bonos tuvo bajo su consideración todos estos datos y los documentos que con ellos se relacionan, y llegó á decidirse por pagar á Mr. Keith la suma de £ 25,000 con tal que él se comprometiera á entregar los títulos de las tierras lo más pronto posible. A esto él está obligado.

Un accionista: ¿Quiénes eran los miembros del Comité?

Mr. Forwood: Mr. Mullins era uno de ellos.

En seguida Mr. Forwood leyó la siguiente carta: «El subcomité ha presentado al Comité General copia de la resolución dictada por la Directiva de esa Compañía el 20 de Noviembre de 1892; y es la opinión del Comité que en estas circunstancias es preferible pagar á Mr. Keith las £ 25,000 en bonos, si él se compromete á conseguir los títulos de las tierras tan pronto como sea posible, y asumir, además, las otras obligaciones comprendidas en la cláusula 8.^a del contrato, y si asegura también á la Compañía, el derecho para llegar hasta el muelle por su ferrocarril, parte del cual él pretende que pasa por terrenos de su propiedad en Limón, ya sea pagando una pequeña cantidad al año, ó con la venta de su terreno al precio que fijará un árbitro elegido entre la Compañía y Mr. Keith; esto en caso de averiguarse que las tierras pertenecen á Mr. Keith y no á la Compañía, como es la opinión del Comité. En caso de que Mr. Keith conceda el derecho al Ferrocarril mediante una renta anual ese derecho debe durar por todo el tiempo de la concesión, á favor de la Compañía. El Comité piensa, además, que el nuevo contrato de bananos debe considerarse por más tiempo.»

Debo agregar que Mr. Keith continúa haciendo lo posible por conseguir esos títulos. El nos dá derecho para hacer uso de un pedazo de terreno en Limón, por cuyo valor tiene ahora un reclamo contra el Gobierno. Es decir, que sin cobrar nada á la Compañía, le asegura el uso de ese pedazo de tierra,

reservándose el derecho que tienen todos los demás propietarios de cobrar al Gobierno el precio del terreno ocupado por el ferrocarril.

Un accionista: ¿Consta eso en escrito?

Mr. Forwood: Si consta en escrito.

Mr. Mullins: Se me ha asegurado por miembros del subcomité que la renuncia fué presentada porque la Directiva se había obligado ya á la entrega de las £ 25.000, y que no podían retroceder sin recurrir á los tribunales.

Mr. Forwood: Si me lo permite, Mr. Mullins, voy á ser enteramente franco con los accionistas y les explicaré todos los detalles del caso. Iba á referirme á las circunstancias que se han explicado ya perfectamente bien á los señores accionistas. Esas circunstancias fueron explicadas á los tenedores de bonos en la reunión anual de 1893, y hubo una resolución especial de los mismos accionistas autorizando ese pago á Mr. Keith.

Mr. Smithers: No hubo resolución especial; eso formó parte del informe y á nosotros se nos dijo que la aprobación de él implicaba la aprobación de ese asunto.

Mr. Forwood: Siento tener que extenderme tanto, y me disgusta que se me interrumpa en la explicación que quiero hacer. Hablando técnicamente, no fué una resolución especial, como se me ha hecho recordar, sino que fué un párrafo separado del informe y al cual se refirió el Presidente. Quiero que Uds. entiendan con claridad que hubo algo importante de que tuvo noticia la Compañía y que debió haberseles manifestado á Uds. Hablo con conocimiento de causa, puesto que he estado en Guápiles. Conforme á nuestra concesión primitiva, la Compañía estaba obligada á correr cierto número de trenes diarios entre Carrillo y Limón. Poco después de haber tomado la Compañía posesión del Ferrocarril fué lavada por completo la línea entre Carrillo y Guápiles, pues esta parte de la línea atraviesa ríos muy peligrosos por la fuerza de sus corrientes. Allí no existe ahora tráfico y si hubieramos tratado de restablecer la línea, creo estar en lo cierto al asegurar que todos los años habríamos tenido que hacer reparaciones en una distancia de más de ocho millas, con consumo de gran parte de las rentas de la Compañía. Los dueños de terrenos en esta sección estaban decididos á no sejar y sostenían que era de nuestra obligación la conservación de la línea. Mr. Keith se comprometió á conseguir que se nos eximiera de esa obligación, de modo que en adelante no tendríamos que invertir esa gran suma de dinero todos los años para la conservación de esa parte del camino. En cambio de eso, nosotros

debíamos entregarle esos bonos. El nos ha asegurado, y no tenemos razón para dudar de su palabra, que para obtener esa concesión había tenido que gastar de £ 20.000 á £ 30.000 para pagar los reclamos de los propietarios de terrenos. Esa es una de las condiciones del arreglo verificado por Mr. Keith cuando convenimos en entregarle los referidos bonos, y el señor Presidente de esta reunión me recuerda que en esa suma se hallaba incluida la cantidad de £ 11000 por valor de efectos y materiales que Mr. Keith nos entregó. El, por su parte, cumplió con el compromiso; creo que así lo reconoció el Comité y bajo las circunstancias que he explicado se escribió la carta á que he dado lectura. Vuelvo á excusarme por haberme extendido tanto en mis explicaciones; pero he querido á todo trance demostrar que hubo razón para seguir la línea de conducta que adoptó la Directiva.

Mr. Mullins: Hay otro punto á que deseo referirme por un momento: Mr. Forwood ha querido dar á entender que se debe á la Directiva el que se haya elevado á £ 25.000 el producto del tráfico de bananos durante el último año. Esa entrada de £ 25.000 es resultado de los esfuerzos del Comité de Tenedores de Bonos.

Mr. Forwood: Que el minimum del tráfico sea de £ 25.000 oro es punto que nunca se ha discutido. La cuestión entre los contratistas consistía en que si el pago de cada racimo debía efectuarse en oro de Costa Rica ó de los Estados Unidos, y se resolvió que debía pagarse en oro de Costa Rica. Debo agregar, además, que los recibos por bananos mientras ha estado vigente el contrato, nunca han bajado de £ 30.000 al año y ahora suben á £ 44.000.

Mr. Smithers: Mr. Forwood ha asegurado que no existieron amenazas. Siento que Sir George Rusell no esté aquí, porque tengo seguridad de que él me ayudaría á sostener que sí hubo amenazas. Creo que Mr. Forwood no estuvo presente en todas las ocasiones, pero si estoy seguro de que se nos amenazó con la construcción de un muelle que haría la competencia al otro, y además Mr. Keith y sus amigos, clara y positivamente amenazaron en el salón de la Directiva con oponer dificultades para que el Gobierno de Costa Rica nos autorizara para verificar el nuevo empréstito de £ 400.000.

Mr. Bruce-Gardyne: Como mi nombre ha sido citado especialmente con motivo de mi separación y de la de Mr. Le Lacheur, de la Directiva, espero que Uds. me permitirán una explicación. Creo que estoy autorizado para hablar en favor de Mr. Le Lacheur lo mismo que en favor mío; y como el señor Le Lacheur se encuentra sentado cerca de mí, le suplico que me

interrumpa si me oye decir algo sobre lo cual él no esté enteramente de acuerdo; pero, ante todo, deseo ligeramente recordar á Uds. cómo fué que vine yo á tomar participación en los asuntos de la Directiva. Uds. recordarán que se nombró un Comité hace dos años: que por ese mismo tiempo hubo una reunión general de los tenedores de bonos y accionistas y que entonces la Directiva creó dos puestos que puso á disposición del Comité. Este se reunió después y pasó á la Directiva los nombres de cuatro personas para que entre ellos hiciera la elección. Esos nombres eran los de Mr. Smithers, el del Coronel Oldham, el de Mr. Rathbone y el mío. Yo no quería ocupar asiento en la Directiva y escribí una carta privada á Sir Gabriel Goldney manifestándole que sería más conveniente elegir en mi lugar á Mr. Rathbone, quien á mi juicio, deseaba obtener el puesto; por lo tanto, mi relación es perfectamente clara. No sé si estaré equivocado, pero creo que fui elegido á causa de que los directores sabían que por muchos años he estado en íntima relación con asuntos de ferrocarril. Bien, el objeto de ese Comité era estudiar la posición ambigua de ciertas personas, con referencia al contrato de bananos, y del resultado se ha dado ya cuenta en esta reunión; pero cuando esos dos miembros fueron colocados en la Directiva no me figuré que el Comité continuara funcionando. Yo creí que el Comité, habiendo ya logrado su objeto, que era el de colocar en la Directiva dos de sus miembros, en quienes podía confiar, ellos obrarían *functi officio*; pero si hubiera sabido que iba á existir un Vehmgericht ó Consejo de los Diez detrás de los Directores, nada me hubiera inducido á formar parte de la Directiva. Yo creí también que el Comité confiaría por completo en sus dos representantes. Además, puedo decir que cuando se llegó por fin á un arreglo, en lo que creo que tanto Mr. Smithers como yo prestamos nuestro contingente, arreglo por el cual la Compañía debía recibir £ 25.000 en efectivo y el contrato de bananos debía establecerse en condiciones satisfactorias, nunca pensamos ni el señor Smithers ni yo en que debíamos volver al Comité para preguntarle si aprobaba el arreglo. Este fué celebrado por la Directiva, con la aprobación completa de nuestra parte, y en la reunión general que se verificó después la opinión de todos fué á favor del contrato. Pasaron diez y ocho meses hasta el último de Junio del presente año. Durante ese tiempo la Directiva trabajó en perfecta armonía. No quiero decir que no hubiera diferencias de opiniones: estas existen en toda Directiva; pero el sentimiento general era que la Directiva trabajaba en un sentido que favorecía los intereses de la Compañía; y en la última reunión general, con la

aprobación de Mr. Smithers, aproveché la oportunidad para manifestar nuestra satisfacción por la cortesía con que fuimos recibidos en la Directiva. Me pareció que como en cierto modo habíamos sido forzados á aceptar el puesto, debíamos decir á los accionistas que habíamos sido recibidos como parte integrante de la colectividad. Ahora llegamos á la reunión que se celebró en Junio de este año: Mr. Smithers, de cuyo juicio tengo la más alta opinión, desgraciadamente no opinó con los demás de la Directiva. Los detalles técnicos han sido explicados ampliamente por Mr. Forwood. Mr. Smithers y yo divergimos en nuestras opiniones, fundados en datos que nos proporcionó Mr. Forwood y no sólo Mr. Forwood, sino Mr. Le Lacheur y otros.

La Directiva opinaba unánimemente en favor del contrato con Mr. Keith, bajo ciertas condiciones. Yo traté el asunto desde un punto de vista diferente. Uds. recordarán y podrán verlo en el informe de este año, que las entradas por bananos suben á \$ 547.000 ó sea como el 30 % sobre la suma total de todo el tráfico del Ferrocarril, ó el 58 % sobre todo el tráfico de exportación. Bien, señores, esa suma nos obligaba á pensar seriamente. ¿Habríamos podido negarnos á procurar la conservación y aun aumento de ese tráfico en lo futuro? Mr. Keith asumió, lo mismo que yo mantengo todavía, una actitud perfectamente legítima, cuando se presentó ante la Directiva. Él decía: «yo soy una especie de inquilino dueño de una valiosa propiedad. Con el transcurso de diez y ocho meses Uds. podrían despedirme y quedaría yo con mi propiedad en la calle. Pero si Uds. se avienen á un arreglo conmigo ahora, puedo asegurar que se invertirán muchos valores en las tierras de bananos y eso garantiza á Uds. sus utilidades.» Este nuevo contrato, que todavía no ha sido terminado, puede empezar á surtir sus efectos avisando cualquiera de las partes con un año de anticipación, y debe durar por lo menos dos años. A mí me pareció muy claro que si celebrábamos el contrato con Mr. Keith, debíamos ayudarle á aumentar el tráfico de bananos, que como lo prueban los números, es de vital importancia para el Ferrocarril, y fué por esto que opiné como lo he manifestado, opinión por completo independiente, pues no tengo relación alguna con los intereses de esta Compañía, ni tengo intereses en ninguna compañía de bananos, ni de vapores ni de cosa que se le parezca. Y no solamente en nombre mío lo digo: hablo también en nombre de Mr. Le Lacheur; pues ni él ni yo tenemos otro interés en esta Compañía que el que se refiere á Uds. y á sus asuntos. Ahora seguiremos adelante. Mr. Smithers se retiró, como ya lo he

manifestado, con gran sentimiento de mi parte; y desearía que pudiéramos obligarlo á ocupar de nuevo su puesto en la Directiva. Hay que vencer dificultades, como Uds. pueden apreciarlo fácilmente; pero hablo con toda franqueza cuando digo que nada me satisfarí, más que tener á Mr. Smithers á mi lado, si es que yo he de volver á la Directiva. Ahora, con respecto al pago de las £ 25.000 en bonos á Mr. Keith, diré que ese arreglo se celebró en Noviembre de 1892, antes de que Mr. Smithers ó yo hubiésemos entrado á la Directiva, y de los hechos que se me han presentado deduzco que ese arreglo no podría haberse efectuado en mejores condiciones. En todo caso se hizo con la aprobación del abogado de la Compañía y del consejero científico, Mr. Livesey, y no hace sino pocos días que este mismo señor me dijo que fué con mucha dificultad que pudo inducir á Mr. Keith á que aceptara el arreglo. Sin embargo, después he tenido que ver varias veces con ese asunto, porque durante dos años hemos estado en transacciones con Mr. Keith respecto á que los bonos deberían entregársele tan pronto como fuere posible. Conforme al primer convenio, las £ 25.000 deberían dársele de la primera nueva emisión de bonos; pero eso no le convenía á la Compañía, y por lo tanto se le suplicó á Mr. Keith que nos ayudara á conseguir del Gobierno su permiso para la segunda emisión de £ 100.000. Mientras tanto, fué aprobado por Uds. el proyecto de pagarle las £ 25.000. Ahora, señores, sostengo que de acuerdo con la legalidad, con la moral y con la equidad, nosotros tenemos obligación de entregar esos bonos tan pronto como recibiéramos el permiso del Gobierno para hacer la emisión. Con respecto á la bondad del arreglo, los miembros de la Directiva se hallan en completa posibilidad de defenderlo. El arreglo hecho por la Directiva con Mr. Keith se efectuó en toda forma, fué ratificado por los accionistas y aprobado por el Gobierno y se ha logrado que también el Gobierno apruebe la segunda emisión, sobre la base de que £ 25.000 de esa emisión debían entregársele á Mr. Keith. Pero mientras tanto el Comité, que á semejanza de otro Rip Van Winkle había permanecido durmiendo por espacio de diez y ocho meses, despertó, y sin intención de ofenderlos, diré que me mostré con la misma ignorancia que Rip Van Winkle, de todo lo que habíamocurrido durante su sueño. En tanto que todo esto sucedía con respecto á la entrega de las £ 25.000 á Mr. Keith, el Comité nos ha bombardeado con toda clase de documentos. Un caballero nos escribió que si entregáramos estas £ 25.000 á Mr. Keith la Directiva nos haría responsables de ese hecho. Por supuesto que los directores son responsables personalmente ante



Uds. los accionistas y tenedores de bonos reunidos en asamblea general, pero no ante ninguna otra Directiva. Creo que ninguna otra permitiría que se la tratara de esa manera. Además, señores, no hay que olvidar que las funciones de esta Directiva son en extremo delicadas y exigen mucha diplomacia. Permitaseme observar (trato de un asunto muy delicado) que hay un Gobierno que vigila con mucho celo los procedimientos de la Compañía. Debemos recordar que como accionistas y tenedores de bonos del Ferrocarril de Costa Rica, somos ciudadanos de Costa Rica, y existen allá otros intereses que el Gobierno no quiere exponer por favorecer los nuestros. El Gobierno ha colocado á Mr. Cox en la Directiva, y no puedo menos de felicitarlo, lo mismo que á Uds. por contar en su número á ese caballero, pues á la vez que es celoso y enérgico en la defensa de los intereses del Gobierno, lo es igualmente para atender á los intereses de la Compañía. Como ya he dicho, recibimos un bombardeo de documentos. En cuanto á la carta que Mr. Rathbone quiso que se leyera, la primera parte de ella está concebida casi palabra por palabra en los mismos términos que la resolución que yo mismo propuse hace varias semanas. Debido á una mayoría raquítica esa resolución fué rechazada porque la Directiva juzgó que no era conveniente entregar entonces las £ 25.000; en esa ocasión manifesté que no buscaría reelección entre Uds. El segundo punto de la carta de Mr. Rathbone es, si se me permite la expresión, una *bolada*, pero sin embargo tiene cierto puntillo de verdad, y un hombre de juicio, por interés de la Compañía se habría abstenido de indicarlo. Uno puede encontrar en su camino un perrito dormido y pudiera suceder que al molestarlo no hiciera más que ladrar, pero ese ladrido molesta al vecindario. Llegamos ahora al tercer punto, cuya lectura me causó risa. Dice así: «Es la opinión del Comité que este contrato de bananos debe ser considerado por más tiempo.» ¡Por seis meses hemos estado considerándolo! hasta el punto de que ya me repugna la sola vista de una carretilla de bananos que pase por la calle; y Mr. Crisp me decía hace poco que cuando él muriera (lo que esperamos no ha de suceder por mucho tiempo todavía) las palabras «Contrato de bananos» habrán de encontrarse escritas en su corazón. (Risas) Señores, si ese órgano de piedra ha podido impresionarse hasta ese extremo, tendrán Uds. que convenir en que el asunto se ha tratado hasta la saciedad. Agradezco á Uds. señores la atención que se han servido dispensarme. Voy ahora á tratar de otro asunto, aunque tal vez no sea este el momento oportuno; pero si el señor Presidente me lo permite, hablaré de él de una vez para terminar: me refiero á la

reelección de Mr. Le Lacheur y la mía. Ya he explicado en medio de qué circunstancias avisé que no me ofrecía para ser reelecto, y la única razón (refiriéndome á lo que dijo Mr. Mullins) que me mueve á reconsiderar el asunto es esa misma carta escrita por Mr. Rathbone, en términos que nos satisfacen. Pero ni Mr. Le Lacheur ni yo hemos venido á pedir misericordia. No venimos vestido de cilicio á confesar nuestra pena y arrepentimiento. Creemos haber hecho cuanto estaba en nuestro alcance por el bien de la Compañía, y si Uds. nos consideran pecadores, advierto que somos inflexibles. No obstante, si Uds. creen que Mr. Le Lacheur y yo debemos ocupar de nuevo nuestros puestos en la Directiva de la Compañía les agradecemos mucho el honor que nos hacen; pero por otra parte, si existe el menor motivo para creer que debemos retirarnos, también agradeceremos á Uds. que nos libren de estos arneses que durante las últimas semanas nos han desollado, y nos retiraremos con sentimientos de aprecio hacia nuestros colegas y con los mejores deseos en pro de los intereses de la Compañía.

Un accionista: Hemos llegado á la siguiente conclusión: que el Ferrocarril ha de ser manejado por Mr. Keith y por el Gobierno de Costa Rica, que son una y la misma cosa y creo que sería monstruoso que la Directiva hiciese uso de los poderes que tiene para votar.

Mr. Van Raalte: Señores: Creo que si deseamos vida y prosperidad para este negocio, no debemos tener más comités. Si se tiene confianza en los Directores, déjeseles hacer lo que ellos estimen más conveniente. («No, no») Permítaseme hablar unas pocas palabras: Hace dos años que la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica deseaba un capital adicional de £ 100.000 y ¿qué se hizo entonces? Solicitaron de los primeros acreedores que consintieran en esto en un tiempo de pánico y que guardaran sus cupones por algún tiempo para que recibieran después su dinero;—Inmediatamente se formó un Comité, hubo una grito tremenda y después de doce meses recibieron el pago de sus intereses. Este Comité se formó con ningún otro objeto y era de esperarse que hubiera quedado satisfecho y que no volveríamos á oír hablar más sobre ese asunto. Si los Directores han de ser gobernados por Comités, me parece que ellos, como caballeros, deberían decir que no intervienen más en el negocio. Con el tiempo se ha de probar que esta es una de las mejores Compañías de ferrocarriles extranjeros. Desde un principio se les dijo á Uds. que habría un tráfico de £ 17.000 y estoy seguro de que pocos ferrocarriles han dado un resultado tan de acuerdo con lo cal-

culado; pero han sucedido en los últimos años cosas que no habían acontecido por más de un siglo. Pérdidas han venido de todas direcciones: ha habido tal desequilibrio en el cambio que el peso que antes valía £ 0. 3. 2 ha venido bajando hasta el extremo de que ahora vale £ 0. 1. 7 ó £ 0. 1. 8. Con todo y eso la propiedad de Uds. ha propucido una utilidad de £ 54.000 ó £ 55.000. Han recibido intereses de la primera deuda y una pequeña parte de la segunda y con solo dejar que las cosas marchen pacíficamente, pronto recibirán también un dividendo; pero si han de continuar Uds. dejándose gobernar por comités, entre más pronto vendan su parte en el negocio, mejor. Acabo de oír leer una carta en que el Comité le dice á la Directiva lo que debe hacer; si eso sucediera en el Ferrocarril «North-Western» ó en el «Great-Western» el Presidente contestaría que él no se dejaba manejar por unos pocos accionistas constituidos en Comité. Si Uds. no tienen confianza en la Directiva, formen otra, pero pasará mucho tiempo antes de que puedan tener una mejor, porque se necesitan para ello personas que conozcan el país. Yo soy gran accionista en ferrocarriles extranjeros y puedo asegurar á Uds. que si dejan á la Directiva trabajar con independencia ello redundará en provecho de la empresa.

Mr. Snell: Yo represento un capital considerable en esta Compañía y vine á esta reunión con la imaginación tranquila, pero ahora estoy cierto que tras de este asunto hay algo que me disgusta. Deseo hacer esta pregunta á Mr. Forwood: Ud. dijo que no tenía interés alguno en el tráfico de bananos en la línea; pero ¿debemos, sin embargo, entender que está U. muy interesado en una línea de vapores entre Limón y Nueva Orleans? Estoy verdaderamente aburrido de esta cuestión sobre el tráfico de bananos. Existe un punto que ha sido descuidado en el discurso del coronel Oldham, cuando se refirió á que el Administrador de la línea en Costa Rica se oponía abiertamente al contrato que se celebró con Mr. Keith. Desearía que U. tuviera la bondad de contestar á eso Mr. Forwood, creo que es punto de importancia.

Mr. Forwood: Con mucho gusto contestaré á la pregunta de Mr. Shell. Tengo acciones en una línea de vapores que tocan en el puerto de Limón todas las semanas; línea que ha motivado en el Ferrocarril durante el último año un tráfico de £ 50.000. (Atención, atención.) Ahora bien, yo no tengo interés en los efectos que se transportan en el ferrocarril, ni en el transporte de esos mismos efectos; simplemente estoy interesado en una línea de vapores que á mi juicio ha contribuido en mucho á aumentar el tráfico en Costa Rica, con beneficio

del Ferrocarril, cuyo éxito depende mucho de la regularidad y frecuencia con que se verifican los embarques en el Limón.

Mr. Le Lacheur: No voy á ocupar la atención de Uds. por mucho tiempo, pero hace como nueve años que fui nombrado Director y durante ese tiempo siempre he tratado de cumplir con mi deber de la mejor manera en cuanto lo permiten mis facultades. Durante los últimos meses el tiempo que he tenido que dedicar á estos asuntos fué tal y el trabajo tan molesto que me pareció justo aprovechar esta oportunidad para retirarme. Veo que las cosas han de continuar lo mismo y no me ofrezco para ser reelecto.

El Presidente: Después de esta larga discusión en que las cosas han sido tratadas con minuciosidad y en que se ha dado atento oído á lo que todos han querido exponer, me permitiré proponer que se resuelva «aprobar el informe y las cuentas rendidas.» (Tomada la votación, la moción fué aprobada.)

El Presidente: Ahora, el segundo punto que debo someter á la deliberación de Uds. es el que expuse al final de mi discurso: me refiero á la reelección de los directores Mr. Gardyne y Mr. Le Lacheur, recomendados por la Directiva. Y puedo asegurar por la experiencia que tengo, que sería imposible encontrar una persona más infatigable y mejor conocedora del país que mi amigo Mr. Le Lacheur. Además, y esto es una gran ventaja para la Compañía, él desempeña aquí el cargo de Cónsul General de Costa Rica y está muy ligado en negocios que se relacionan con la principal exportación que es el café. Es indispensable que este señor continúe ocupando su asiento; y agregaré además respecto á Mr. Gardyne, que mientras funcionó como director ha atendido su cargo con esmero y ha proporcionado á la Compañía gran caudal de conocimientos comerciales. Por lo tanto, estoy seguro de que haciendo á un lado toda otra cuestión y atendiendo sólo al bien de la Compañía Uds. harían bien en aceptar la proposición que hago para que sean reelectos Mr. Gardyne y Mr. Le Lacheur.

El Coronel Church: Apoyo la moción.

Mr. Rose: Entiendo que Mr. Gardyne no desea continuar en el puesto que desempeña, y por lo que él dijo creo que está en disposición de hacer lo que voy á proponer: y es, que no haga uso en su favor de los poderes que tiene y que deje en manos de los accionistas la elección de Mr. Smithers y de Mr. Rathbone.

Un accionista: Propongo la elección de Mr. John Rathbone en lugar de Mr. George Russell.

El Presidente: Creo que los estatutos se oponen á esa elección, por no haber sido propuesta quince días antes de la

reunión. Sólo hay dos socios que pueden ser electos y esos están recomendados por la Directiva.

Mr. Rathbone: Yo represento en este negocio un capital de consideración, £ 26,000. Una carta fué escrita el 7 de este mes designándome para ocupar un puesto en la Directiva. Esta reunión ha sido convocada para hoy 20. ¿Quiere la Directiva aprovecharse de esa circunstancia?

El Presidente: Es enteramente imposible la elección de una persona, contrariando los Estatutos de la asociación, pues ello podría dar motivo para anular todos los procedimientos. En días pasados se presentaron dificultades en una sociedad porque la elección de directores se llevó á cabo de una manera irregular, y se anuló todo lo actuado. Hago moción para que «*Mr. Le Lacheur y Mr. Bruce-Gardyne, recomendados por la Directiva, sean reelectos como directores.*»

Tomada la votación, la moción fué aprobada por unanimidad.

Mr. Bruce-Gardyne: A decir verdad, yo no esperaba este resultado y no puedo menos de expresar mi gratitud por la confianza que se nos acaba de dispensar. Me permito asegurar á Uds. que con gusto nos habríamos retirado; pero Uds. han de ver que continuaremos haciendo todo lo posible en pro de los intereses de la Compañía.

El Coronel Church: Hago moción para que los señores Turquaud, Youngs, Bishop y Clarke sean nombrados auditores de la Compañía para el año corriente, con sueldo de cincuenta guineas.»

Mr. Demby: Secundo la moción.

(Aprobada por unanimidad.)

Mr. Mullins: ¿Hubo alguna razón de peso para haber convocado á esta reunión, para el 20 y no para el 21, con lo cual se habría podido tomar en consideración el aviso dado en favor de Mr. Rathbone?

El Presidente: La proximidad de la Pascua fué la causa. Los interesados habrían estado fuera de la ciudad y esto podía haber motivado quejas contra nosotros por haberlos citado en ocasión en que no se encontraban aquí.

Mr. Meredith-Brown: ¿Actualmente se reciben nombres para la elección de nuevos directores? Si es así me gustaría llamar la atención de Uds. hacia que tenemos un fuerte accionista y persona de muy elevado carácter que podría ayudar mucho á la Directiva porque es ingeniero de profesión. Me refiero á Mr. George Earl-Church, y deseo que se resuelva mi recomendación.

El Presidente: Lo único que puedo decir es que la Directiva la tomara en consideración.

Mr. Van Roalte: Antes de separarnos, demos las gracias al señor Presidente por la paciencia con que ha escuchado a todos los señores. Espero que en el año entrante nos podrá dar un informe favorable; especialmente desearía ver reducidos los gastos á un 60 %_o. Propongo un voto de gracias para el Presidente y Directores.

(La moción fué aprobada y terminó la sesión.)

