

GACETA OFICIAL.

SUSCRICION.

Su precio es el de un peso adelantado por semestre, y se recibe en esta Imprenta.—Las personas de las demas Provincias de la República que deseen suscribirse, pueden hacerlo en las Administraciones de Correos.—Los números sueltos se venden á cinco centavos.

SAN JOSE, ABRIL 11 DE 1874.

OBSERVACIONES.

Se admiten gratis los comunicados de interés público.—Se insertan avisos á diez centavos la línea por cada tres inserciones, siempre que pasen de diez líneas, pues no llegando á éstas, su precio será el de cien centavos que deben pagarse adelantados.

CONTENIDO.

Servicio Público.

Entrada y salida de buques etc etc

Reproduccion. Artículo extractado del Pacific Mail de Lóndres.

SERVICIO PUBLICO.

MOVIMIENTO MARITIMO

ENTRADAS Y SALIDAS.

Puerto de Puntarenas.

Abril 2 de 1874.—

Ayer zarpó el vapor N. A. "Ancon," con destino á Panamá, llevando de pasajeros á los Señores Domingo Alvarado, Eugenio Duran y Pedro San Juan; y de carga 1,145 sacos café para Lóndres.

- 224 " " " Hamburgo.
- 10 " " " Bremen.
- 161 " " " Nueva-York.
- 49 " " " Panamá.

1,589 sacos.

1 caja mercaderías: despachado por los Señores F. Clavera & C^ª

Hoy á las nueve de la mañana ancló el vapor N. A. "Honduras," al mando de su capitan L. Dexter, procedente de Panamá, trayendo de pasajeros á los Señores J. R. Casorla, P. Tournon, B. Vallarino, M. Marshall y Señora, Ruban A. Coninzhán, Pablo R. Castillo, Rafael Gilbert, Pánfilo Manoli, siete Japoneses y dos niños; y de carga 789 bultos: consignado á los Señores F. Clavera & C^ª

Abril 4.—El día 2 del presente zarpó el vapor N. A. "Honduras," con destino á los Estados, llevando de pasajeros á los Señores Federico Widmer, J. Pastor Martínez, Señora Tranquilina Palma y Yanuario Bastos; y de carga 136 piedras molejon para San Juan: despachado por los Señores F. Clavera & C^ª

Anoche ancló el vapor N. A. "Constitution," al mando de su capitan Austin, procedente de San Francisco de California y Acapulco; sin carga ni pasajeros: consignado á los Señores F. Clavera & C^ª

Abril 5.—Ayer á las dos de la tarde, fondeó el pailebot N. A. "Sheridan," del porte de 158 toneladas y 8 hombres de tripulación, su capitan C. Broun,

procedente de San Francisco de California, trayendo de carga 125,000 piés madera, 60,000 id. id., 20,000 tejas manil, 90 puertas y 3 bultos celocias: consignado al Señor Mc. Adam.



En el mismo día, á las cinco, fondeó la barca alemana "Humboldt," de 329 toneladas de registro, 11 hombres de tripulación, su capitan L. Carsjen, procedente de Burdeos y con 121 días de mar.—Cargamento 542 bultos, consignado á los Señores Wätjen & C^ª



Abril 5.—Anoche á las siete, zarpó el vapor N. A. "Constitution," con destino á San Francisco de California, llevando de pasajeros á los Señores Capitan George Goodrum, Daniel Hanton, Baron von Hippel; y de carga 1239 sacos café: despachado por los Señores F. Clavera & C^ª



Abril 6.—Ayer ancló el pailebot colombiano "Milton Badger," de 170 toneladas de registro, 9 hombres de tripulación, su capitan V. Zupar, procedente de Panamá, con 14 días de mar, sin carga y consignado á Don Adolfo Knöhr.



Abril 6.—Al amanecer del día de ayer zarpó el vapor de guerra italiano, "Garibaldi," con la misma tripulación que trajo, toda en perfecto estado de sanidad.



Abril 7.—Ayer á las seis de la tarde fondeó la barca francesa "Phare," del porte de 411 toneladas, 9 hombres de tripulación, su capitan Perier, procedente de Valparaíso, con 23 días de mar, trayendo á su bordo 3,546 bultos mercaderías: consignada á los Señores F. Clavera & C^ª



Abril 7.—Hoy se hizo á la vela la barca francesa "Costa-Rica," con destino á Valparaíso, al mando de su capitan I. Cottard, en lastre y despachada por los Señores F. Clavera & C^ª



En este mismo día se hizo á la vela el bergantin norte-americano, "Legal Tender," con destino á San Francisco de California.—Despachado por F. Clavera & C^ª



Abril 9.—Hoy se hizo á la vela la fragata inglesa "Nicoya," al mando de su

capitan Jones, con destino á Lóndres, llevando de carga 11,900 sacos café y 35 tablonos cedro.—Despachada por los Señores F. Clavera & C^ª

Puerto del Limon.



Marzo 19 de 1874.—Fondeó la goleta inglesa "Emma F. Loir," procedente de Blewfield, su capitan Morton, 5 individuos de tripulación, del porte de 50 toneladas, un día de mar, trayendo 2 pasajeros: cargamento víveres.—Consignado á Don Carlos Abrahams.



Marzo 20.—Se hizo á la vela la goleta inglesa "Emma F. Loir," con destino á Bocas del Toro, al mando de su su mismo capitan.—Despachada por su capitan.



Marzo 20.—Se hizo á la vela el pailebot-inglés "Three Brothers," al mando de su capitan Newball, con destino á San Andres.—Despachado por su Capitan.



Marzo 20.—Se hizo á la vela el pailebot inglés "Dountles," con destino á Kingston, al mando de su capitan Freeman, llevando 86 pasajeros.—Despachado por los Señores E. Roumain & C^ª

LISTA

DE CARTAS REZAGADAS EN LA ADMINISTRACION GENERAL DE CORREOS DESDE EL 10 DE MARZO PPDº, HASTA LA FECHA.

- Alvarado Eustaquia
- Andrade Margarita
- Abarca Felipe
- André Luis
- Alvarado Manuel
- Aguirre Mariano
- Bargas Juana
- Bais Marcelino
- Bolaños Juana
- Burton J. B.
- Bogantes Maria Francisca
- Calvo Maria de J.
- Id. Luis
- Carbajal Joaquina
- Chavez Santos
- Carbayo Manuel
- Castro Juan José
- Castillo José
- Chavarría Julia
- Esquivel José
- Estrada Juan
- Fernandez José [2]
- Fernandez Antolin
- Fuentes Ramon
- Gonzalez Gabriela

- García Francisco
- Georgetti José
- Gamés Francisca
- Gil Francisco
- Gallego Belisario
- Hernandez Juan
- Ibarra Félix
- Isaacson J. T. (2)
- Junes Wimlliam R.
- Leowenfiels M. W. (2)
- Maurenge. (Pintor)
- Moujares Andres
- Mojica Juana
- Mendoza Jerónima
- Morales Toribia
- Mora Rafael
- Marepina Luis
- Messen Lorenzo
- Mora Manuel
- Mendes Maria Josefa de R. (2)
- Otárola Luis
- Ortis Carmen
- Nuñes Remigio
- Parra Miguel
- Paterson Richarson (3)
- Quiros Maria
- Romero Pedro
- Rivera José
- „ Eusebia
- Rodriguez Ramon
- Rojas Beatriz
- Sanchez Eduvijes
- Salguero Vicenta
- Salas Francisco
- Sisneros Juana M^ª
- Soto Ramona
- Solano José Eva
- Sabria Joaquin
- Uvaldi Manuel
- Vanoli Felipe
- Villar Felipe.

San José, Abril 9/74.
Admon. General de Correos de Costa-Rica.

BANCO RURAL

DE
Crédito hipotecario.
Situacion en 9 de Abril de 1874.
Los préstamos hipotecarios realizados y en via de realizacion, hasta la fecha, representan una suma de... \$223,775.
Las obligaciones hipotecarias puestas en circulacion hasta la fecha se elevan á la suma de.....\$ 37,500.
Avances sobre obligaciones hipotecarias.....\$ 16,530.

Intereses sobre depósitos pagaderos á la vista 6 por ciento anual.

El Director,
E. HUARD.



REPRODUCCION.

Extractamos lo siguiente de un artículo del *Pacific Mail*, correspondiente al 16 de Febrero último, periódico que se publica en Londres.

"El día 4 del mes corriente hubo una junta de los tenedores de bonos extranjeros en su casa de Consejo, Moorgate Street, á la que presidió Mr. I. Gerstenberg.

La junta se acordó en obsequio del deseo de un gran número de los interesados, y fué numerosamente concurrida, siendo su objeto el de discutir el estado de las cosas y tomar la acción competente.

Mr. Hyde Clarke dió lectura al aviso convocando la junta.

El Presidente (Mr. Gerstenberg) explicó que la junta se había convocado de conformidad con el deseo de varios importantes accionistas, y por la indicación de los Señores Knowles & Foster, Agentes del Empréstito.

Hizo en seguida una breve reseña de la historia del Empréstito. Cuando se disolvió la Federación Centro-Americana, les dijo, Costa-Rica se hizo independiente y desde esa época había sostenido siempre, y con razón, la honrosa fama de ser un Estado pacífico, próspero y respetado; la pequeña suma de su deuda interior se cubría con puntualidad, su comercio había ido engrandeciéndose, su prosperidad general había experimentado un aumento, y con estos motivos, el Gobierno, en 1871, contrajo un préstamo de £500,000, exponiendo que se invertiría en la construcción de muelles, caminos y obras públicas. Aquel préstamo se expendió al 7^o, y se multiplicaron de tal modo las posturas para acciones, que se vendieron á un premio considerable; esto fué en Mayo de 1872. En Octubre del mismo año otra emisión de £500,000 se hizo, al 7^o; pero nada se explicó de los propósitos de este préstamo. También tuvo feliz éxito este empréstito, aunque no en grado igual al anterior. En el año de 1872 se invitó al público á suscribirse á un empréstito considerable, de £2,400,000, devengando un interés de 7 0/0, y con solo el 1 0/0 de fondo acumulativo de amortización. Se explicó en el prospectus que el dinero era para aplicarse á la construcción del Ferro-carril, como también el costo de la obra, y que su construcción se había contratado por un contratista afamado, á cuyo parecer la Nación se hallaba con motivo suficiente para acometer la obra; si eran fidedignos aquellos números, y nada hubiese intervenido para deshacerlos, cualquiera casa se habría encontrado justificada en hacer la emisión del préstamo. Jamás se había dudado que la empresa del Ferro-Carril de Costa-Rica era una obra importante y que el país era á la vez rico y progresista. [Aplausos.] Se calculaba que la renta neta ascendería á £320,000; pero como esa era cosa encerrada en el porvenir, era imposible determinarla mientras no se concluyese la obra y se rindiese la correspondiente hoja de Balance.

Las noticias llegadas de Costa-Rica con respecto á la cantidad de fondos disponibles allí, como también las noticias políticas, no habían sido favorables, y este hecho agregado á la rebaja en valor de los Bonos de los vecinos Estados Centro-Americanos, motivó una rebaja en el valor de los Bonos, vendiéndose hasta al precio de 50 0/0. El [Mr. Gerstenberg] no entraría en números, pero debía nombrarse un Comité que consiguiera plenos informes y los sometiera á los accionistas. Cuando estas ocurrencias se venían sucediendo, los accionistas se habían alarmado, y un número considerable de ellos solicitó la intervención del Consejo, el que expre-

só su parecer. El Consejo se puso en comunicación con los Señores Knowles & Foster, y le cabía la satisfacción de decir que aquella casa había hecho cuanto estuviera á su alcance. Con sentimiento confesaban aquellos caballeros que se les había mal-informado; pero habiendo comprometido sus nombres de buena fé, habían hecho cuanto les era posible para proteger los intereses de los accionistas hasta el punto que las circunstancias permitieran (Aplausos). Después de la debida consideración, despacharon á Mr. Pearce, uno de los jefes de su casa, á aquella República, para examinar en primer lugar la posición actual y los posibles resultados de la obra del Ferro-Carril, y para que consultara después con el Señor Presidente las medidas que la situación exigiera. El Consejo, por su parte, escribió también al General Guardia, indicando lo que conceptuaba debiera hacerse. Hizole presente que existía un convenio por el cual, caso de no desempeñarse con puntualidad el servicio del empréstito, debían nombrarse uno ó dos agentes para recibir su hipotecamiento, y le suplicaba el Consejo que previniera la garantía competente por la deuda contraída en el intervalo y para los fondos necesarios para completar la obra, ofreciendo por su parte el Consejo que emplear an sus mejores esfuerzos para obtener bajo bases moderadas los adelantos necesarios sobre tales garantías.

Al tiempo de la llegada de Mr. Pearce, Costa-Rica se encontraba en una pequeña desavenencia con Nicaragua, su vecina inmediata; pero dichosamente todo peligro de guerra había por lo pronto desaparecido,—gracias á la bondadosa intervención de Mr. Corbett, Encargado de Negocios de S. M. B. en Centro-América, y Mr. Williamson, Ministro de los EE. UU., quienes se trasladaron á Costa-Rica á ese efecto.

Continuando, les dijo Mr. Gerstenberg que como 40 millas del Ferro-Carril se habían concluido, la construcción era buena y trenes recorrían el trayecto; pero 74 millas faltaban todavía por construir, de las cuales más de la mitad se hallaba ya avanzada hacia su conclusión; la parte que faltaba era la más costosa.

El resultado, en breve, era que tenían esos Bonos, y que se necesitaría una cantidad de dinero para construir el Ferro-Carril cuyo monto no expresaría él [Mr. Gerstenberg]. Era de la primera importancia que la obra se llevase á cabo. A él le parecía que el Gobierno de Costa-Rica se hallaba hábil para desempeñar el servicio de ambos préstamos si se le conseguían los fondos necesarios para concluir el Ferro-Carril; pero si por otro lado suspendiera el servicio del préstamo, entonces podría concluir la obra en dos á tres años. Se afirmaba que la renta actual de Costa-Rica era como de £500,000 y el egreso £300,000—; por supuesto estos datos estaban sujetos á confirmación, y la posibilidad de que lo fueran ó no dependía en gran parte del estado del país.

Todos los Tenedores de Bonos de Costa-Rica que debían prestar servicio podían emitir sus nombres al Consejo y se formaría una comisión general, de la cual podía nombrarse una pequeña comisión ejecutiva. E (Mr. Gerstenberg) recomendaba sobremanera á los accionistas la necesidad de obrar con perfecto acuerdo entre sí.—Aludiendo á un anuncio que se había publicado, invitando á los accionistas que no se encontrasen satisfechos para que ocurriesen á una dirección en Lime Street, dijo que cuando se habían presentado allí caballeros, solo habían encontrado dos mozos de oficina quienes les dijeron que sus direcciones se remitirían al "Honorable Secretario,"

pero les fué imposible indagar el nombre de aquel caballero.

Le cabía la gran satisfacción de anunciar al Consejo que los Tenedores de Bonos del 6 0/0 deseaban vivamente co-operar en el interés de todos los accionistas. El Consejo de Tenedores de Bonos extranjeros se encontraba sobre el mejor pie posible con el Gobierno Inglés. En tiempos pasados este Gobierno andaba receloso de Bonos extranjeros, porque se presentaba con demasiada frecuencia la necesidad de mandar navios de guerra á tomar medidas forzosas; pero el Consejo había llegado á considerar que, así como no se ahorcaba á ningún particular delante de Newgate porque no pagase sus deudas, tampoco le convenía á este país declarar guerra contra una potencia extranjera por falta de cumplimiento en sus pagos. (Aplausos). Sin embargo el Consejo disfrutaba de una fuerza moral; contaba con la fuerza de la opinión pública, y tenía además el poder de excluir los Estados que menospreciaban sus obligaciones de las plazas y bolsas del mundo entero. Esta era la espada de Damocles que el Consejo suspendía sobre sus cabezas, y no les faltaba miedo de que les llegase á descender encima. [Ruidosos aplausos].

Concluyó el Sr. Gerstenberg invitando á Mr. Pearce á que diese lectura á su informe.

Leyóse en seguida el siguiente informe por Mr. Pearce:

"Con referencia á la misión á Costa-Rica, que emprendí por invitación de los Sres. Knowles & Foster, tengo que exponer lo siguiente:

Salí de Southampton el 17 de Setiembre próximo pasado, y cabiéndome la suerte de efectuar las comunicaciones con puntualidad, llegué á la Capital de Costa-Rica en un mes, aunque el viaje ocupa á menudo más tiempo.—La ruta que vine siguiendo comprendía viaje por vapor hasta Colon, por ferrocarril á Panamá, de allí por vapor á Puntarenas, en la costa del Pacífico; y de allí al interior montado en mula.

Existe un camino entre Puntarenas y San José, pero se encuentra en pésima condición. Todas las importaciones y exportaciones son conducidas por este camino en pesadas carretas arrastradas por bueyes, los que solo pueden conducir pequeñas cargas. La reparación del camino está contratada en \$40,000 al año; pero no observé que se hacía mucho trabajo.

El precio de conducción suele llegar en el invierno hasta \$1—por una arroba de 30 libras; en el verano cuesta mucho menos, pero siempre el precio es exorbitante. La mala condición de la comunicación con Puntarenas, y la circunstancia de que los efectos, después de llegados allá, tienen que seguir una ruta muy tortuosa para trasportarse á Europa, reviste á cualquiera vía al Atlántico, y aun más un Ferro-Carril, de un valor de máxima importancia.

El Ferro-carril que ahora se construye debe unir la capital, San José, con el puerto de Limón en la costa del Atlántico. En la época de mi visita, esta obra se había concluido desde Alajuela, pasando por San José, hasta cerca de Cartago, una distancia de 26 millas; viaje sobre esta línea, no habiéndose concluido todavía hasta la ciudad de Cartago. El Ferro-carril es de una sola línea, y me pareció muy bien trazado, puesto que se viajaba muy cómodamente. Traje conmigo cuatro fotografías de los puentes principales. Las estaciones en Alajuela, Heredia y Cartago estaban concluidas, pero la de San José aun no se había construido. Hay un grande taller en este último lugar, bien abastecido de maquinaria.

Los durmientes que se han emplea-

do en esta sección del camino son de roble, importados del extranjero. Los desagües me parecieron buenos; pero la línea no está lastreada todavía, pues no se encuentra el material necesario en el vecindario, aunque abunda más allá de Cartago. Habían ocurrido lluvias excepcionalmente fuertes; pero no obstante, los cortes no habían sufrido, con excepción de uno ó dos lugares, y aun allí el daño no había sido considerable. Recorri la continuación de la línea hacia el Atlántico á caballo y á pie, exceptuando unas dos millas bajo construcción, que me impidió la noche inspeccionar.

En gran parte de la distancia los trabajos son fuertes, consistiendo principalmente de minería; pero como la línea corre á una gran elevación y circulando montañas muy abruptas, se economiza el gasto de remover el material arrojado por las minas con dejarlo caer en el valle abajo. El punto más elevado de la línea se encuentra cerca de Cartago, 5,000 pies sobre el nivel del mar. Los trenes recorren entre Alajuela y San José unas tres veces por semana; el pasaje cuesta un peso y los carros se llenan bastante bien, notablemente en los Domingos; pero la utilidad, por ahora, es pequeña. Los trenes ahora llegan hasta Cartago, la antigua capital, y hoy la segunda ciudad de la República, y se anticipa un aumento considerable en el movimiento de pasajeros y fletes. Después de una permanencia de varias semanas en la capital me encaminé, en mula, al Limón, encontrando el camino en muy mal estado y ocupando siete días en el viaje. Dos Ingenieros Alemanes que el Gobierno había mandado poco antes para medir tierras baldías ocuparon trece días en el tránsito, perdiendo además, todo su equipaje por haberseles extraviado las mulas.

La mayor parte del terreno que se atraviesa está despoblado, con excepción de los campamentos de los contratistas. Por todas partes es un espeso bosque; pero se han hecho ya los desmontes en la línea, con excepción de 34 millas. En el río Pacuare me encontré con los últimos terraplenes de la parte del Ferro-carril que se construye desde la costa del Atlántico. De Cartago á Pacuare los trabajos consisten principalmente de cortes en las orillas de las montañas. No se presentan dificultades científicas; la cuestión es sencillamente de pólvora y brazos, pero el trabajo es costoso. De Pacuare á la costa los cortes son insignificantes; recorri los trabajos, á caballo, un día y los encontré bastante avanzados y listos para los rieles.

Llegado al río Matina me aparté de la línea, dirigiéndome á su boca en una cañada y volviendo á la línea en un punto más abajo, de donde pase por Ferro-carril á Limón, una distancia como de 14 millas.

Las aguas se han llevado el puente provisional en Moín más de una vez, pareciéndome el sitio muy mal escogido, pues se encuentra precisamente en la boca de un río y expuesto tanto á las inundaciones como á las maldadadas del mar en tiempo borrascoso. La mayor dificultad que encontraron los Ingenieros fue el pantano cerca de Matina, pero ya se le ha pasado con el más feliz éxito. Los talleres en la división del Limón me hicieron tan buena impresión como los del interior. En el Limón hay un gran taller, con superabundancia de maquinaria costosa. El mismo Limón es un agradable punto, con buen fondeadero y protegido,—por una isleta de coral y una isla llamada Grafe Key,—de los vientos del Norte, que son los prevalecientes.

La alza y baja de la marea son bien pequeñas, no pasando de 16 pulgadas. Cuando llegué á Limón, apenas ha-

bian cesado las lluvias, y habia bastante calentura, principalmente de la intermitente que es tan comun en terrenos recién desmontados en los trópicos, aunque no existe pantano alguno en la inmediacion de la ciudad, como sucede en Colon; no veo, pues, razon porque, en el curso de uno ó dos años, Limon no llegue á ser tan sano como cualquier otro punto en el borde Atlántico de los trópicos. Hay un tráfico constante entre Limon y las Antillas y los Estados Unidos, y tocaban generalmente dos veces al mes los vapores de la Mala Real.

En resumen, la condicion del Ferro-carril en 15 de Noviembre, segun el informe del Ingeniero, que está conforme con mis propias observaciones, era como sigue: Concluido y recorrido por trenes, Alajuela á Cartago, 26 millas; Matina á Limon, como 14 millas.—39½ millas; concluido y listo para los rieles, 19½ millas; en construccion por cuenta del Gobierno 5 millas; en construccion por varios contratistas, para concluirse en tres meses, 14 millas; sin empezar, 36 millas; total, Alajuela á Limon 114 millas.

Comunicacion telegráfica, se ha establecido y funciona entre Cartago y San José y de Pacuare á Limon. Hay siete locomotoras, cuatro empleadas en la punta del Limon, dos en la de Cartago y una en bodega en Puntarenas. El gradiente mas elevado es de un 4 0/10; la curva mas abrupta de un radio de 250 piés; el trayecto es de tres piés seis pulgadas. Habian empleados al tiempo de mi visita, como 2500 hombres, incluyendo 1000 negros de Jamaica y unos 500 chinos.

Aunque parte de la línea atraviesa valiosos terrenos de café, el Ferro-carril no se ha visto obligado á pagar nada por ellos, pues los hacendados han regalado todo el terreno necesario.

Segun el presupuesto del Ingeniero encargado de la construccion, calculado en Octubre próximo pasado, se necesitaban \$ 4.600,000, [£ 920,000] para concluir el Ferro-carril y el muelle de hierro en el Limon, por ser muy fuertes los trabajos que aun no se han empezado. Yo abrigo, sin embargo, razones potentes para creer, que podría concluirse por mucho menos. Me expuso el Ingeniero que podría economizarse \$ 1.000,000 sobre su presupuesto, omitiendo el muelle en el Limon y construir puentes de madera en lugar de hierro, pudiendo durar aquellos tres años. El Gobierno ha suplido otras cantidades despues que se hizo aquel presupuesto, y á mi modo de pensar podría hacerse toda la obra por £ 600,000 ó £ 700,000.

Durante mi permanencia en la capital examiné, segun se me habia instruido, la condicion financiera del pais.

Los monopolios del licor y del tabaco se administran en un mismo edificio y la administracion de ámbos es muy respetable. El ron es el licor de uso mas general, y se fabrica de caña del pais; tambien tiene el Gobierno el monopolio de la importacion de licores extranjeros, pero los del pais son mejores y generalmente se les prefiere.

Por recomendacion mia, el Gobierno decretó un aumento de diez centavos por botella en el precio de los licores; esta medida agregará por lo ménos \$ 150,000 al año al Erario. El precio mínimo anterior, de cuarenta centavos, era demasiado bajo, si se consideran los jornales y el costo de los víveres, y viene siendo igual á doce centavos en Inglaterra. Este ramo de la renta nacional es capaz de muy grande expansion. Tambien se están considerando algunas medidas que aumentarán la renta del tabaco. La renta total de la República por los primeros seis meses del año fiscal de 1873-74 asciende á \$ 1.231,397, moneda cor-

riente.

La cosecha de café de este año será tal vez mucho menor que la del año pasado, que se exportaron como 15,000 toneladas. Por otro lado, se calcula que la cosecha del año entrante será muy grande. El cultivo del café va en aumento cada año, porque la gente del pueblo invierte todos sus medios en la compra de terreno.

Por lo general, el pais me ha hecho muy buena impresion; la parte interior se compone de una mesa, elevada de 4,000 á 5,000 piés sobre el nivel del mar, con montañas de casi 12000 piés de elevacion. Todos los terrenos en la inmediacion de la capital están bajo cultivo, con los potreros divididos por cercos, y sembrados con legumbres con la misma regularidad que en la Inglaterra.

La siembra favorita es el café, encontrándose grandes cafetales por todas partes. Son pocas las haciendas de caña, pero muchos de los agricultores tienen parte de sus terrenos sembrados en caña, de la cual hacen el dulce para vender á la Fábrica nacional. En los terrenos bajos la caña madura en nueve á diez meses, y crece á grande tamaño, habiéndose hecho exhibicion de algunas cañas que median mas de treinta piés. El cacao se da silvestre en los terrenos de la costa; el grano es muy grande y el sabor bueno.

En los bosques vi cedros, caucho, lignum vitae y una gran variedad de otros árboles, entre ellos algunos que creo poseen mucho valor.

El cedro abunda, y se emplea para los usos mas ordinarios: es una madera muy hermosa. La zarzaparrilla é ipecacuana tambien abundan.

La poblacion es muy pacífica é industriosa, y el clima en el interior es bueno y sano. En la costa hace considerable calor y existe mucha enfermedad en los terrenos nuevamente desmontados.

La opinion general en Costa-Rica, y estoy de acuerdo en ella, es que el Ferro-carril traería un gran aumento de riqueza al pais, puesto que abriría á la agricultura una extension considerable de terrenos nuevos, y permitiría la cultivacion de un gran número de frutos que ahora no dejaría, utilidad por la falta de medios para su transporte. El azúcar, la madera y los palos de tinte, por ejemplo, son artículos que no aguantarian un precio crecido por su conduccion. La pronta conclusion del Ferro-carril es, pues, de la mayor importancia á los tenedores de Bonos, y les reportaría aún mayores ventajas si pudiese concluirse á tiempo, para conducir la cosecha de café de 1875.

En el tránsito por tierra entre San José y el Pacifico, se ocupan ahora de 14,000 á 15,000 hombres, de la mejor clase de trabajadores, quienes concluido que fuere el Ferro-carril, se consagrarían imprescindiblemente á la agricultura.

Segun los términos del contrato celebrado con Mr. Meiggs, debió haberse concluido la obra en fines de 1874; pero aquel contrato se habia traspasado, con la anuencia del Gobierno, á Mr. Keith. Se habian suscitado, despues, algunas desavenencias entre el Gobierno y este caballero; y á lo que parece se le habia librado de sus compromisos. Sin embargo, yo no considero este asunto de importancia alguna.

Segun mis observaciones habia poca necesidad del Ferro-carril entre San José y Alajuela, y es de sentirse que la obra se hubiera comenzado en este punto, distante 114 millas del Atlántico, y en el Limon, aumentando enormemente de esta suerte el costo de construccion y administracion. Si se hubieran avanzado los trabajos directamente del Limon, ya andaría el Ferro-

carril cerca de Cartago, de donde hay una excelente carretera á la capital. Los negros Jamaiqueños empleados en la obra en el Limon, es una coleccion admirable de hombres y muy bien portados. El sistema que ahora se ha adoptado con ellos es el de darles trabajo por tareas, lo cual deja buenos resultados, pues antes, que se les pagaba por jornales, se perdía dinero en ellos. Ahora ganan buenos sueldos y se les paga en oro.

Opino que, dejando pasar algunos años, el pais hubiera podido construir el Ferro-carril sin la ayuda de fondos del extranjero.

No hay contribuciones directas de ninguna especie en el pais; la renta se produce enteramente de las alcabalas marítimas y las ganancias del monopolio del licor y el tabaco.

Todas las casas de la capital disfrutan de un abasto de agua ilimitado, por el cual los habitantes no pagan nada. Los desagües de la ciudad y la policia parecían ser ambos de buena clase.

Las casas son casi todas de un solo piso, pues son frecuentes los temblores, aunque raras veces destructivos.

No pude convencerme que el producto del Empréstito se habia empleado en su propio objeto; y considero esencial que, de proporcionarse mas fondos, se hagan los desembolsos bajo la direccion de Agentes nombrados por los acclonistas.

Yo procuré persuadir al Gobierno que retirara su capital de \$ 1,000,000, del Banco Nacional. Mi propuesta era que se formase un Banco particular que tomase los negocios del Nacional, á fin de evitar tropiezos en el comercio. La idea recibí acogida entre los principales comerciantes, pues las facilidades bancas presentes son del todo incompetentes, y el interes pasa á menudo del 36 0/10 al año.

Suele ser muy difícil comprar letras de cambio á oro en grandes cantidades, y para asegurar remesas puntuales de los dividendos, persuadí al Gobierno que conviniera en pagar la cantidad necesaria para el servicio del préstamo del 7 0/10, en quincenas ó mensualidades á un agente nombrado por los Tenedores de Bonos.

Sería una gran desgracia si el Ferro-carril llegase á pararse, puesto que envolvería el costo de reorganizacion, y deberian esperarse movimientos siempre que se privase del trabajo al gran número de hombres empleados en la actualidad. Ademas de esto, la vegetacion es tan rápida que, si los trabajos se suspendiesen tan solo por algunos meses, la línea sería completamente cubierta por ella.

El Gobierno, atendiendo á esto, habia, hasta la fecha de mi salida, empleado todos sus recursos sobrantes en adelantar la obra.

El Gobierno se ocupa de medir las tierras baldias en toda la extension del Ferro-carril, las que son de mucho valor. Se piensa ofrecerlas en venta, tanto en Costa-Rica como en el extranjero, y yo he propuesto que su producto en dinero y pagares de los compradores, se deposite en un Banco á nombre del Gobierno y de un agente de los tenedores de Bonos, y aplicado exclusivamente á la conclusion del Ferro-carril, y despues á la extincion de la deuda extranjera. He firmado un contrato condicional al efecto, con el Gobierno, el que, si se aceptan las condiciones, puede ser confirmado y puesto en ejecucion.

El Gobierno ha comenzado ademas á aumentar el derecho de muelle de efectos en Puntarenas, á disminuir los gastos de administracion y aumentar en todo lo posible las rentas.

Rumores de guerra se han corrido durante los últimos dos años, y han aumentado en grado poco despues de mi

salida. Sería muy difícil inducir á la poblacion de Costa-Rica á entrar en una guerra; y si se rompieran las hostilidades sería únicamente para favorecer miras particulares. Por avisos recibidos despues de mi salida, se ha pedido por los Estados vecinos la mediacion de los Ministros de la Gran Bretaña y de los Estados-Unidos, y se ha arreglado una reunion de Presidentes. Segun mi modo de pensar, no hay riesgo de guerra. Una cuestion ha estado pendiente, hace mucho, entre Costa-Rica y Nicaragua, en la que, segun yo juzgo, Costa-Rica tiene razon. Sería fácil arreglarla por arbitramento, pero ella sirve á los politicantes como pretexto para fomentar malestar.

El proyectado canal inter-oceánico, cuya vía es el rio San Juan y atravesando el Lago de Nicaragua, que podría hacer la cuestion de territorio algun poco mas seria, segun todas las probabilidades nunca se comenzará; pues aparte de otras dificultades, el puerto de Greytown se está rápidamente inutilizando.

Resumiendo las anteriores observaciones, considero que los recursos del pais, bien administrados, son suficientes para cubrir los intereses de la deuda, y que cuando el Ferro-carril esté acabado, haciéndose los pagos por los intereses y fondo de amortizacion de la deuda, por quincenas ó mensualidades, á un encargado de los tenedores de Bonos, como hoy se hace con tan buen resultado por el Gobierno del Uruguay,—el porvenir de los tenedores de Bonos será halagueno; pero no hay duda que si se paralizan los trabajos del Ferro-carril, la actual prosperidad financiera del pais no podrá sostenerse.

El sistema tan paulatino de hacer los trabajos del Ferro-carril, que ahora se observa, trae consigo un aumento grande de gastos, y se podría ahorrar muchísimo si se pudiera tener disponible el dinero necesario para llevar la obra adelante con la mayor rapidez.

Cien mil pesos mensuales, que es lo mas que el pais puede destinar al Ferro-carril, no son suficientes para esto, y pronto esta cantidad no se podrá suministrar si al mismo tiempo tiene que atenderse á las necesidades de la deuda.

Ojalá se nombre una comision de tenedores de Bonos, y yo podré proporcionarles muchos datos adicionales, que no pueden incluirse en los límites de este informe."

Mr. T. Cave, M. P., en contestacion á la invitacion de Presidente del Consejo, dijo que se le conocia como un fuerte tenedor de Bonos del 7 0/10 de Costa-Rica, y que siempre habia tenido una alta opinion de esta República y de su pueblo. El elocuente discurso del Honorable Presidente, y el informe práctico de Mr. Pearce le habian confirmado en la favorable opinion que se habia formado de este Estado, y que él creía que en cualesquiera circunstancias podría el Gobierno cubrir todos sus compromisos á satisfaccion de los tenedores de Bonos. Que Costa-Rica era, en su opinion, un pais de muy grandes recursos y administrado por un Gobierno recto. [Aplausos] Que, como otros Gobiernos, el de Costa-Rica tiene que luchar con partidos políticos, y que sus actos son dictados algunas veces mas por motivos políticos que financieros; pero que siempre que surgiesen complicaciones políticas, él creía que, apoyado el Gobierno por la representacion nacional, ningun partido político tendría suficiente poder ni el deseo de lanzar el pais en una guerra para determinar con las armas la línea divisoria entre Costa-Rica y una República hermana. [Aplausos.] Que la expresion de la opinion de este Consejo tendrá una inmensa influencia moral para prevenir semejante caso, que

estaba seguro que influiría mucho en el Gobierno y pueblo de Costa-Rica el saber cuánto daño les causaría en la opinión del público inglés si hiciesen la guerra con el dinero de los tenedores de Bonos. Que estaba en el interés de aquellos evitar la guerra para así mantener su crédito en Inglaterra y poder pretender en lo futuro el uso de los capitales de esta para ayudarse en el desarrollo de sus grandes riquezas naturales. [Ruidosos aplausos.] Que la moción que le habían pedido hiciese era la siguiente: "Que los tenedores de Bonos al presente reunidos, deben invitar y autorizar al Consejo de los tenedores de Bonos extranjeros para representar los intereses de los tenedores del 7 0/0 de Costa-Rica, y adoptar todas las medidas que le parezcan necesarias, y hacer los gastos necesarios al efecto."

Ahora bien, la política indicada en esta moción era la mas prudente y razonable que podía seguirse. El Honorable Presidente les había dicho que los agentes del Empréstito del 6 0/0 estaban dispuestos á cooperar. Las rentas de Costa-Rica eran una realidad, y no rentas imaginarias. Un país, como un individuo, era pobre ó rico no tanto en relacion de sus rentas como en relacion al grado de comparacion que guarden sus egresos á sus ingresos. (Aplausos.) Las rentas de Costa-Rica eran 40 0/0 mayores que sus gastos, pero los países jóvenes son como los hombres jóvenes,—suben muy pronto y tienen inclinación á ser demasiado liberales en sus gastos. Costa-Rica había levantado dos empréstitos en este país, y no debería haberse visto obligada á levantar un tercero; pero es necesario admitir que sus motivos eran de una fuerza incontestable. En aquella República algunas veces no se puede conseguir dinero á un tipo menos de 30 0/0 y pudiéndolo conseguir aquí á un 8 ó 9 0/0, ciertamente deja al país una utilidad positiva; pero ningún hombre ni país debe contraer deudas sino en el caso de poder invertir el dinero provechosamente. En la posición presente de los tenedores de Bonos, no era conveniente proceder con ligereza. (Aplausos.)

La mayor dificultad era la conclusion del Ferro-carril. Que él creía que el Gobierno de Costa-Rica estaba en la mejor disposición de limitar sus gastos á lo muy necesario, y que suponiendo que se firmase un contrato positivo para concluir la línea no creía hubiese dificultad alguna para obtener capitales con este objeto. Que, refiriéndose al Ferro-carril, había una expresión en el informe del Señor Pearce que le sorprendía mucho. Mr. Pearce había dicho que era un buen Ferro-carril, pero sin lastre. Que él (Mr. Cave) consideraba que un Ferro-carril sin lastre no sería en muy poco tiempo Ferro-carril absolutamente. Cualquiera que conozca algo de construcción de vías férreas podría decirles que cuando un camino está expuesto á grandes tempestades y fuertes lluvias, no usándose el lastre, durará un tiempo muy corto.

Los rieles perderán su forma y se inutilizarán en dos ó tres años en vez de durar veinte años, poco mas ó menos. Que lo que él mas recomendaba era que el Ferro carril se hiciera sólido y con todo esmero. (Aplausos generales.) Mr. Pearce dijo que creía que Mr. Gerstenberg no había explicado enteramente la naturaleza de las circunstancias que habían ocasionado una cuestión entre Mr. Corbett y el Gobierno de Costa-Rica. Que se había suscitado una pequeña desavenencia, la que él deseaba rectificar. Que si él había comprendido bien la cosa, Mr. Corbett pidió al Gobierno el pago

de las mensualidades del Empréstito Bishoffsheim. El Gobierno no tenía de momento el efectivo que dicho Señor deseaba, pero le ofreció pagarés que tenía en su poder por derechos de Aduana, y creyó que Mr. Corbett no obraba prudentemente rehusando recibirlos. El Gobierno no tenía efectivo y aparentemente ofrecía lo mejor que tenía, es decir los pagarés, no del Gobierno mismo sino de los importadores de mercaderías que ocasionan derechos de Aduana; que era de justicia que el caso fuese conocido por el público inglés, por cuyo motivo él lo refería. (Aplausos.)

La primera moción fué entonces aprobada por unanimidad de votos.

Mr. H. N. Nissen hizo la segunda moción, en estos términos: "Que se nombrase una Comisión de los tenedores de Bonos del 7 0/0 de Costa-Rica, una parte de ellos nombrados por el Consejo, para cooperar y obrar de acuerdo con el mismo, para los efectos anteriores, segun las reglas y reglamentos del mismo Consejo, invitándose á los tenedores que quieran formar parte de esta Comisión á que envíen sus nombres á la Secretaria del Consejo." Que tenía mucho gusto en hacer esta moción y que aprovechaba la ocasión para hacer constar, que segun informes de algunos amigos suyos de la vecina República de Guatemala estaba enteramente persuadido que los tenedores de Bonos quedarían completamente satisfechos.

Mr. Lawrence Baker secundó la moción.

Mr. Stewart deseaba saber la cantidad del empréstito de 1872 suscrita por el público, y deseaba también saber la cantidad de Bonos empeñada en garantía para así dar los pasos convenientes para proteger al Gobierno de Costa Rica, y para que estos Bonos no se echen al mercado con perjuicio de los Bonos de los demás tenedores. (Aplausos.)

Mr. James Cooper dijo: que deseaba saber quienes eran los verdaderos contratistas, pues se murmuraba que lo eran los Señores Erlanger & Co.

Una voz:—Y los Señores Cohen.

Mr. James Cooper dijo: que creía si no había fundamento para esos asertos, debían ser desmentidos.

Mr. Knowles dijo: tengo mucho gusto en contestar á esta pregunta. Nuestro contrato era directo con el Gobierno; teníamos un convenio para levantar el Empréstito con comisión. Tocante á otros contratos que el Gobierno no pueda haber hecho, nosotros nada hemos tenido que hacer con ellos. [Aplausos.] Hemos colocado sobre £ 2,000,000, tomando nosotros una gran parte, y además hemos comprado cantidades considerables. Hago mención de esto para demostrar que tenemos interés en llevar la obra adelante, y que como siempre estamos dispuestos á dar nuestro apoyo y asistencia. (Grandes Aplausos.)

Mr. Skyaner preguntó si estos £ 2,000,000 fueron ofrecidos al público directamente ó por medio de un Síndico, quien despues los puso en el mercado á un precio bajo, en perjuicio de los que habían suscrito de otro modo?

Mr. Knowles contestó: £ 2,000,000 poco mas ó menos, han sido colocadas sobre aplicaciones directas entre parti-

culares. Cualquiera cosa que el Gobierno haya hecho para comprar por su cuenta alguna de ellas, nada hemos tenido que hacer con ellos. (Aplausos.)

El Presidente (Mr. Gerstenberg) dijo que era de opinion que estas cuestiones se dejaran para la Comisión de averiguaciones, y que así que fuesen concluidas, se pondrían en conocimiento de los tenedores, y se llamaría una junta general para considerarlas, pudiendo así los tenedores juzgar mejor del negocio en general. [Aplausos.]

Despues de algunas discusiones, contestando á Mr Skynner,

Mr. Knowles volvió á decir: que el dinero fué ofrecido al público directamente, y que segun se iba recuando era entregado á los agentes del Gobierno, conforme al contrato.

Mr. Josephs:—¿De los dos millones colocados, sabe U., ó tiene alguna razón para sospechar ó creer que una gran parte no provenia del público sino de cierto número de personas interesadas en hacer el Ferro-carril, con la idea de cobrar su comisión cuando el Ferro-carril se inaugurase antes de su cumplimiento?

Mr. Knowles:—No tenemos idea que se haya empleado para eso una cantidad tan fuerte. Yo creo que la mayor cantidad aplicada para eso fué de £ 30,000. (Aplausos.)

La moción fué puesta á discusión y aprobada.

El Secretario [Mr. Hyde Clarke] dijo: que como veinte tenedores de bonos habían suscrito sus nombres como miembros de la comisión.

Mr. Bennoch alabó el honroso modo con que los Señores Knowles y Foster se habían prestado, y la manera tan explícita de contestar todas las preguntas que se les dirigieron. Dijo además que los tenedores de Bonos les debían fuertes obligaciones por haber enviado una persona de su casa á Costa-Rica, que de consiguiente hacia la moción, "que se diesen las gracias de los tenedores de Bonos á Mr Pearce por el informe que había dado á la junta, de la misión que había llevado á Costa Rica, y á los Señores Knowles & Foster por haberse tomado tanto empeño en bien de los tenedores de Bonos."

Mr. Benson dijo: que tenía gran placer en secundar la moción. Que había estado en la oficina de los Señores Knowles & Foster, y que tenía que confesar que había sido recibido con la mayor bondad y cortesía. (Aplausos.) Que había comprado sus Bonos á un precio alto, pero que los informes que de ellos obtuvo eran muy favorables. Que quisiera preguntar al Sr. Knowles si algo tenía que objetar á lo que él había dicho, es decir, que estaba seguro que dicho negocio era productivo.

Mr. Knowles dijo: que no contradecía, pero que en el interés mismo de los tenedores de Bonos le parecía no tocar mas la cuestión. Que el mismo Gobierno que había levantado el empréstito estaba aun en el poder; que ellos bien sabían que tiene recursos para pagar, y que creía que no se podría dudar de su buena fé mientras no falte sus compromisos. Que por ahora, en su opinion, lo mejor era aguardar qué clase de proposiciones se hacen por el mismo.

La moción fué puesta y aprobada en medio de numerosos aplausos.

Mr. Christie (anteriormente Ministro de S. M. B. en Costa Rica) dijo: que accediendo al deseo del Señor Presidente tenía el gusto de dirigirse á la junta. Que había oido con mucho gusto el informe de Mr. Pearce. Que cuando había visitado á Costa-Rica oficialmente, hace veinticinco años, como Ministro de Su Majestad, había sido recibido con el mayor entusiasmo, y que nunca olvidaría el gran placer que demostraba tener el país al recibir un representante inglés, y el marcado entusiasmo por Inglaterra y las instituciones inglesas. Que el país era fértil y los habitantes pacíficos, industriosos y amigos del orden; que cuando él estaba allí el crédito del país era muy grande y las miras entonces eran hacer un camino al puerto de Greytown, el que ahora, como refería Mr. Pearce, se está inutilizando. Que entonces habían temores de una cuestión con Nicaragua tocante á límites; pero que estos temores nunca se realizaron, y que él creía que los tenedores de Bonos no debían temer que fuese turbada la paz del país. Que él creía de la mayor importancia concluir el camino hasta el puerto de Limon, en el Atlántico; y en conclusion expresó su firme convicción que Costa-Rica cumplirá debidamente todas sus obligaciones. (Aplausos.)

Mr. Knowles, de parte de su firma, aprobó lo dicho, lo mismo que Mr. Pearce. A moción de Mr. Cave, M. P., apoyada por Mr. Stewart, se aprobó la resolución siguiente: Que la junta había sabido con grande satisfacción haberse restablecido la paz de Centro América, con probabilidades de mantenerse, y que la junta debe dar las mas expresivas gracias á S. E. Mr. Edwin Corbett, Ministro Residente de S. M. B. en Centro-América, y á S. E. el Honorable Mr. Williamson, Ministro de los Estados- Unidos en aquel país, por sus gestiones y esfuerzos en obtener una solución pacífica.

A moción de Mr. Nissen, apoyada por Mr. Josephs, se aprobó la resolución siguiente: "Que se diese un voto de gracias á Mr. Gerstenberg, Presidente del Consejo de tenedores de Bonos extranjeros, por su hábil direccion y su consagración á los intereses de los tenedores de Bonos."

El Presidente dió las gracias por el cumplimiento, y se levantó la sesión.

AVISO.

SE NECESITAN

Cuatro maestros ó directores para las bandas militares de la República: dos para las de esta capital, uno para la de Heredia, y otro para la de Puntarenas. Las personas que deseen optar á esta colocación se servirán pasar á la oficina del infrascrito Director general, con el fin de que presenten el exámen correspondiente y se impongan de las obligaciones que les señalan las ordenanzas militares.

San José, Abril 7 de 1874.

M. M. GUTIERREZ.

3 v.—1.

Imprenta Nacional. Calle de la Merced.