

LA GACETA

DIARIO OFICIAL.

República de Costa-Rica. San José, 10 de Noviembre de 1880.

DIRECTOR.—JUAN X. VENERO.

ADMINISTRACION.

IMPRESA NACIONAL.—CALLE DE LA MERCED

CONTENIDO.

SECCION OFICIAL.

Poder Ejecutivo.

Decretos.

Secretaria de Relaciones Exteriores.

Aviso.—Acuerdo.—Aviso.

Secretaria de Obras Públicas.

Informe.

Secretaria de Gobernacion.

Conocimientos.

Secretaria de Hacienda.

Conocimientos.

Secretaria de Guerra y Marina.

Movimiento marítimo.

Editorial.

Ferro-carril nacional.

Revista Interior

La Gaceta Médica.—El Excmo. Sr. Gral. Presidente.—El H. Secretario de Obras Públicas.—El Sr. Dr. Don José María Castro Fernández.—Exámenes.—Un telegrama.—El H. Secretario de Obras Públicas.—2 de Noviembre.—Exámenes.—El H. Ministro Colombiano.—El banquete.—Sociedad Médica Costarricense.—El Excmo. Sr. General Presidente.—Exámenes.

Insercion.

Aniversario de la Revolucion del 27 de Abril de 1870.

Revista Exterior.

Cuna y Mausoleo de San Martín.

Seccion Científica é Industrial.

Observaciones meteorológicas.—Canal interoceánico.

Seccion de Avisos.

Anuncios.

SECCION OFICIAL.

PODER EJECUTIVO.

TOMAS GUARDIA,

GENERAL EN JEFE DEL EJERCITO Y PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COSTA-RICA.

Por cuanto el Gran Consejo Nacional ha decretado lo siguiente:
Nº 3.

EL GRAN CONSEJO NACIONAL DE LA REPUBLICA DE COSTA-RICA,

A iniciativa del Supremo Poder Ejecutivo,

DECRETA:

ARTº ÚNICO.—Para ser miembro de la Direccion del Banco Nacional, basta ser dueño de una accion nominativa.

PÁRRAFO ÚNICO.—Queda en estos términos reformado el artículo único del Decreto de 3 de Julio de 1878.

AL PODER EJECUTIVO.

Dado en el Salon de Sesiones.—Palacio Nacional, San José, Noviembre cuatro de 1880.

BRUNO CARRANZA,
Presidente.

JESUS SOLANO,
Secretario.

Palacio Presidencial, San José,
Noviembre 4 de 1880.

EJECÚTESE:

T. GUARDIA.

El Secretario de Estado en los Despachos de Hacienda y Comercio,

SALVADOR LARA

Nº 11.

TOMAS GUARDIA,

GENERAL DE DIVISION Y PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COSTA-RICA,

En uso de las facultades extraordinarias de que estoy investido,

DECRETO:

Artº único.—Intertanto el Poder Ejecutivo no haga el nombramiento de los dos Consejeros que le corresponden por el artículo 1º de la ley de 24 de Setiembre de 1877, el actual Consejo de Estado, funcionará con los individuos de que está compuesto.

Dado en el Palacio Presidencial, en San José, á veintitres de Octubre de mil ochocientos ochenta.

T. GUARDIA.

El Secretario de Estado en el Despacho de Gobernacion,

S. LIZANO.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES.

Visto el nombramiento que el Señor Cónsul del Brasil, con autorizacion de su Gobierno, ha hecho en Don Antonio Carrera para que le sustituya durante su próxima ausencia de Centro-América, en el consulado de dicho Imperio; RECONÓCESE al Señor Don Antonio Carrera, en el carácter de Cónsul interino del Brasil en esta República, durante la ausencia del propietario, Don Ed. Lebnhoff. Palacio Nacional.—San José, Octubre 29 de 1880.

Nº 412.

Palacio Nacional.

San José, Octubre 29 de 1880.

Atendido, que en el estado ac-

tual del Comercio de esta República con Barcelona, es innecesaria la conservacion del Consulado de la primera en la segunda, siendo ésta la residencia del Consulado General de aquella en Cataluña, el Gobierno

ACUERDA:

Queda suprimido el Consulado de Costa-Rica en Barcelona. Comuníquese.

Rubricado por su S. E. el General Presidente,

CASTRO.

Por acuerdo del 29 del mes próximo pasado, quedó reconocido el Señor Don Cecilio Sharpe en calidad de encargado del Consulado Británico en esta República, durante la actual ausencia del Señor Cónsul Don Ed. R. Meugens.

SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS.

Excmo. Sr. General Presidente.

Como sabeis, el sábado 9 del corriente mes, me puse en marcha para puerto Limon con el objeto de visitar el camino de herradura entre La Palma y rio Sucio, y los trabajos del ferro carril del Atlántico, llevando en mi compañía á los Señores Licenciados Don Juan J. Ulloa, Don Gregorio Tréjos, Don Francisco Fuentes, Don José Monge Reyes, Don Carlos Posada, el Dr. Don Mauro Aguilar, Don Manuel Ulloa y Don Eduardo Beeche.

Entre San José y La Palma, el camino carretero no está en buen estado; pero de este punto al Cocora (diez millas) lo encontramos en regulares condiciones para el objeto á que está destinado.

El trayecto del Cocora á Rio-Sucio que es la parte peor del camino, lo anduve, con algunos de mis compañeros, en cuatro horas, habiendo gastado los demas mayor tiempo á consecuencia de un fuerte aguacero que los sorprendió en el camino. De modo, pues, que con un buen tiempo, se puede hacer el viaje de San José á Rio-Sucio en doce horas.

En el Rio Sucio hay un gran puente colgante de alambre y madera, y de allí al General, (3½ millas) se extiende una espléndida llanura, excelente por sus condiciones agronómicas y climáticas. Esta misma llanura, rica, magnífica y descendente hacia Limon, se dilata hasta llegar al Costa-Rica, en una extension de dos millas, en un terreno feraz y apropiado al cultivo del café, del tabaco, y en general de todos los frutos de las zonas, tórrida y templada.

Lo que digo á S. E. sobre esta region

lo digo respecto del resto de la Comarca, hasta llegar á las arenas de la costa, en donde como es natural, no se producen sino los frutos de los climas ardientes, como el plátano y la caña; pero si deseo insistir en que desde la bajada á Rio Sucio, se extiende hacia el mar una llanura tan sana, tan fértil, tan abundante en aguas y en producciones tan ricas como variadas, que se siente uno halagado con la esperanza de lo que esa region ha de ser infaliblemente, gracias á la improbable labor que la Nacion costarricense ha logrado llevar á cabo, y ha de complementar heróicamente; que pueblo que posee virtudes suficientes para hacerlo que ya está hecho, no ha de perder sus méritos dejando de aprovechar lo más por timidez de acometer lo ménos. Entre estos dos rios, encontramos la primera cuadrilla de caribes que Mr. Keith había mandado á limpiar el camino, que por la misma circunstancia de ser un gran llano, adolece del defecto de que las aguas, sin declive, se aposenten y formen lodazales.

La identidad entre las tres millas del Costa-Rica y el Amarillo, con las dos anteriores, es tal, que no hay para que repetir lo dicho, en cuanto á fecundidad, salubridad y riqueza; aquí encontramos otra cuadrilla de 87 caribes haciendo un desmonte de cien pies de anchura. Los caribes son superiores en esta clase de trabajos á todos los demas de la línea, de quienes se diferencian esencialmente por su limpieza y absoluta dedicacion al trabajo. Los gobierna un capitan de alta y robusta talla, á quien obedecen con amor de hijos, por su superioridad material y por su comportamiento distinguido.

El Señor Keith vino hasta este punto á encontrarnos; pero habiendo recibido la falsa noticia de que no habíamos salido de esta Ciudad el sábado 9, sino el lunes 11, hubo de devolverse á sus apremiantes tareas con gran sentimiento para él, y mayor para nosotros.

El rio Amarillo, que se trifurca antes de llegar á la vía, tiene el brazo central sumamente caudaloso.—Lo pasamos á vado; pero pudimos ver á sus márgenes, los materiales para el puente provisional que ha debido quedar concluido desde el martes 19 del corriente. Mr. Keith tiene el proyecto de conducir los tres brazos del rio por un solo cauce, para no tener necesidad de hacer sino un solo puente de hierro, proyecto que me parece muy acertado.

Como yo llegué muy temprano á este punto, previendo que los compañeros de viaje, Señores Ulloa, Tréjos y Posada, que venían lentamente, tal vez llegarían demasiado tarde para continuar la marcha, dejé en él los víveres y equipajes que llevaba para que ellos pudiesen utilizarlos, y continué con el resto de mis compañeros hasta el Rio Jiménez, en donde está el primer almacén del Comisariato.—Entre el Amarillo y el Jiménez, continúa el trazo ancho sobre la llanura, hasta perderse de vista en el horizonte.

En esta seccion encontramos muchos trabajadores de toda raza: negros, blancos y chinos; y cuatro dias despues, á nuestra vuelta, estaba el terraplen concluido, y su campamento dos millas más de dicho Rio hacia San José.—Me tomo la libertad de llamar la atencion á S. E. sobre la rapidez de estos trabajos.

De El Jiménez al Guácimo, el mismo movimiento de trabajadores.—La vida de la civilizacion se ve allí; el trabajo es activo, constante y productivo.—Son apenas cuatro millas, y sin embargo, cuánta actividad, cuánta vida y cuánto honor para Costa-Rica!—Cuando no se oye resonar ni la pica ni la pala, se oye la pólvora que destruye un inconveniente ó la dinamita que despedaza una roca.—Nosotros marchábamos grandes trechos por los terraplenes, pero á veces teníamos que tomar las veredas en la montaña cuando aquellos no estaban bien sólidos.

Llegamos al Guácimo, que tambien es nombrado "Delicias."—De este punto en adelante aumentan las cuadrillas, y comienza á oírse el silbido de la locomotora, y de las demas máquinas de vapor.

De este punto á Limon hay 52 millas que se recorren en hora y media en el tren que funciona desde el citado puente del Guácimo.

Del Guácimo al Parismina (2 millas) y de este rio al Destierro (4 millas), la línea férrea cruza un terreno tan escabroso y difícil que no se pasan doscientas varas sin encontrar ó un enorme relleno concluido ó la altísima palizada que sirve para construirlo, ó una excavacion compuesta de grandes pedrones que la cuadrilla de mineros despedaza á fuerza de pólvora, ademas de un sin número de riachuelos y numerosos desagües, cada uno de los cuales ha necesitado difíciles obras de mampostería.

El Destierro exige por sí solo, más dinero, más tiempo y más trabajo que la construccion de las 17 millas que faltan para llegar á Rio Sucio; aquí se acumulan todas las dificultades: barranca profunda y extensa, mala calidad del terreno, de modo que ha sido preciso formar una palizada de más de mil piés de longitud y de una altura que desvanece y marea el mejor cerebro.—Las obras de mampostería de 1ª clase son grandes y de mucho mérito.—Ya hoy está terminado uno de los elevadísimos bastiones y comenzado el otro.

Como el Destierro dista cuarenta y cinco millas de Limon y veinticuatro de Rio Sucio, y está situado en medio de las más grandes dificultades de la vía, fué el punto que Mr. Keith encontró más adecuado para establecer el centro de sus operaciones, y allí reside los pocos momentos que no pasa en el camino.—Desde allí expide sus órdenes por telégrafo, que hasta ese punto llega, por ahora.—Allí hay una cantidad de casas de madera con techo de hierro, y es el depósito de grandes cantidades de víveres y de instrumentos y la vivienda de muchos empleados.

Para juzgar el tramo de este punto á Reventazon (6½ millas), es preciso examinarlo personalmente: la vía es una senda tajada en la roca y el cascajo, de muchos piés de espesor y de una enorme extension.

Hasta aquí habíamos pasado muchos puentes de hierro de bastante longitud, tales como el del Rio Pescado; el del Porvenir número 1º, etc. etc.; pero al llegar al hermoso y elegantísimo puente de Reventazon, la sensacion fué general y profunda: al penetrar el tren en aquella arquería de hierro de 258 piés de longitud, sobre un ancho y torrenoso rio, todos los corazones palpitaron de entusiasmo.

Sigue luego el pequeño Reventazon, rama menor del mismo rio, y luego los llanos medio cultivados del Siquirres.—

El antiguo campamento del Gobierno, es hoy el Hospital general de toda la línea, servido por un médico norte-americano; tiene una abundante botica y muchas camas.—Cuando pasamos había pocos enfermos.

Cerca del Hospital pasamos el pintoresco puente de hierro del Siquirres y, á 35½ millas de Limon y á 2 del Campamento, divisamos la enorme mole del puente inglés del Pacnare: nada de la elegancia y finura del de Reventazon; pero en cuanto á solidez y durabilidad, nada, absolutamente nada deja que desear: 255 piés mide este puente, que contemplarán intacto por muchas centurias las generaciones venideras.

Trece millas adelante aparecen las casitas blancas y animadas del Matina, habitadas por negros buñicosos y alegres.—Pasa aquí el tren por una línea y un puente provisional, desde donde se contempla con admiracion y aún con temor, el amontonamiento de hierro y piedra á que se le ha dado el nombre de Puente del Matina.—Mil trescientos ochenta piés de longitud tiene este camino aéreo, que se levanta sobre el agua y que descansa á cada 158 piés en dos enormes cilindros de hierro rellenos de cemento.—Estos cilindros profundizan en la tierra de 25 á 30 piés.—Mr Skelton, agente de una Compañía de vapores de Liverpool, de paso en Limon, me aseguró que este era el más grande y formidable puente entre todos los que él había visto en la parte de Inglaterra que conocía.—Dentro de tres semanas estará concluida esta obra maestra del arte, en la cual se trabaja hace dos años sin interrupcion; que ha necesitado de más de veinticinco mil remaches calentados á la fragua y en cuya armadura, no han faltado desde que se comenzó, al ménos treinta operarios.

Todos mis compañeros de viaje, sin exceptuar uno sólo, rindieron á aquel Leviatan de los Puentes el homenaje que él merece; porque ante el poder de los hechos consumados, y sobre todo ante la hermosa y lisonjera perspectiva de la grandeza de la Patria, toda mala pasion desaparece.

De Matina á las playas del Atlántico hay 9 millas, que hoy se pasan en 30 minutos, para aspirar las frescas brisas de ese mar de las Antillas que nos pone en contacto con el mundo civilizado. Ocho millas recorre el tren por la orilla del mar, teniendo al lado opuesto una sucesion continua de plantaciones de maíz, de cocos, plátanos y aún legumbres.—Llegamos á Moin.—El pueblo va en decadencia.—Limon lo absorbe; y el monopolio del aguardiente ha alejado las pocas empresas de caña dulce que allí había.—Esta impresion desagradable desaparece pronto ante el hermoso puente, viaducto que atraviesa el rio Moin.—396 piés de largo tiene este último trabajo.

Cuatro millas adelante y estamos en Limon.—Ya aquí encontramos potreros, plantaciones y desmontes nuevos; pero lo que sobre todo llama la atencion por su solidez, sus dimensiones y su elegancia, es el hermoso edificio de hierro y ladrillo, situado entre la Ciudad y el mar y que no es otra cosa sino el taller del Ferro-Carril y la casa de las locomotoras.

El dia siguiente á nuestra llegada fué dedicado al descanso, y el subsiguiente á una excursion para visitar con detenimiento toda la línea; visita que nos confirmó á todos en las opiniones que habíamos formado á la ida; especialmente sobre el puente de Matina, que pudimos examinar con todo detenimiento y que insisto en repetir que es una obra maestra de arte y una labor impropia y asombrosa.

El viernes visitamos los talleres, la aduana, y todos los demas establecimien-

tos nacionales; algunos de los compañeros fueron á la Isla de Uva, y por la noche fuimos obsequiados con un lucido baile, en el que tuvimos ocasion de notar el incremento que en la Comarca toma la sociedad, con la inmigracion de distinguidas Señoritas y caballeros extranjeros.

Desde mi último viaje, la poblacion se ha enriquecido con algunos edificios nuevos de particulares, y un Hospital, debido á la iniciativa y actividad del Gobernador Don Juan Quiros; y la casa-bodega de los Señores contratistas Wilson y Keith.

En cuanto á la salubridad puedo asegurar que no reina ninguna enfermedad perniciosas; tan solo fiebres intermitentes de fácil curacion.—La circunstancia de enfermar el Señor Alvarado, contribuyó sin duda, á que tomasen incremento estas fiebres; pero la llegada del Dr. Don José M^a Cas-F., nombrado para remplazarle como Médico del Puebló, será de un gran alivio para la poblacion, como ya lo ha sido la del médico norte-americano que tiene á su servicio Mr. Keith.

El sábado 16, nos pusimos en marcha para San José, y la vuelta nos fué más penosa que la ida, en virtud de un temporal que nos sorprendió en el rio Jiménez, y que bien podríamos decir, que no nos abandonó sino á la llegada.—Como los Señores Tréjos, Ulloa y Fuétes, desearon venirse por un camino que con sus propios recursos construye el último, por las faldas del Turrialba, hubimos de separarnos en el Reventazon, con gran sentimiento de nuestra parte.

Hoy ya todos estamos de vuelta y en perfecto estado de salud.—El Señor Fuétes manifestó á todos varias veces, lo complacido que se hallaba en haber visto de cerca y con sus propios ojos, los grandes progresos de la línea férrea.—Es de opinion que el Gobierno debe hacer un supremo esfuerzo, para concluir la línea, sin esquivar sacrificio alguno, hasta el extremo de invocar el patriotismo de todo costaricense, para que si por desdicha se escaseasen los recursos, todos paguemos un tributo personal, para ver realizada nuestra obra magna.

El crec, y yo tambien lo creo, que su vereda tiene gran utilidad, como una arteria para fomentar el ferro-carril, habilitando terrenos hoy inútiles.

El Señor Ulloa es de opinion, y todos los viajeros participamos de la misma, que para inspirar fé en los trabajos del ferro-carril, es preciso invitar á todas las personas de valer, especialmente á la juventud, á hacer visitas á dichos trabajos, para que vean la evidencia por sus propios ojos.

El Señor Trejos manifestó varias veces, su sincero placer por el adelanto de la obra; confesó que no creía en la verdad y que el viaje le había hecho sumo bien, puesto que le inspiraba la más absoluta confianza en la conclusion de una obra que abrirá á Costa Rica un grande, rico y risueño porvenir.

Estoy altamente complacido al observar la magnífica impresion que el trabajo hecho ha causado en mis compañeros de viaje; esto prueba que todos están dotados de inteligencia y buena fé, y que ante la evidencia de los hechos, pasan por encima de las calumnias, y de los baldones que suelen arrojar sobre los Gobiernos, sus sempiternos enemigos.

El camino está ahí;—los grandes inconvenientes están vencidos. De ciento noventa y ocho rios, hemos salvado 191, faltando 7, entre los que se cuentan el Macho.—Los esfuerzos que faltan, si grandes en sí mismos, son pequeños en proporcion á lo que ya está hecho. Esta no es la opinion

de un Ministro; es la de todos: amigos, adversarios y extranjeros.

Como resultado de esta visita, diré á S. E. que todos á una voz creemos que la locomotora pasará dentro de tres meses, ó cuatro á lo más, este lado del rio Sucio.

El infrascrito cree ademas, que si los trabajos continúan sin interrupcion, como él lo desea, y como es nuestro deber hacerlo, el ferro-carril del Atlántico, estará terminado el año entrante, haciendo de Costa-Rica una nacion próspera y feliz, y haciendo á la vez á todos los que á esta obra han consagrado sus esfuerzos, acreedores al reconocimiento Nacional y legar su nombre á la historia.

San Jose, Octubre 25 de 1870,

MANUEL ARGUELLO.

SECRETARIA DE GOBERNACION.

Conocimiento de las principales operaciones efectuadas en esta Oficina en la presente quincena.

En el partido de hipotecas, se han hecho 19 inscripciones, 5 cancelaciones y una certificacion, y se despacha con fecha 15 del corriente.

En el id. de San José 62 inscripciones, y se despacha con fecha 26 de los corrientes.

En el id. de Heredia 55 inscripciones, y se despacha con fecha 20 del que cursa.

En el id. de Cartago 19 inscripciones, y se despacha con fecha 26 del mismo Octubre.

En el id. Occidental 42 inscripciones, y se despacha con fecha 19 del corriente,

Derechos devengados: \$ 585-25. cs.

En Partido de Hipotecas, se han hecho 11 inscripciones, 3 cancelaciones y 3 certificaciones, y se despacha con fecha 26 del mes próximo pasado.

En el id. Occidental, 25 inscripciones, y se despacha con fecha 27 del mismo mes.

En el id. de San José, 33 inscripciones, y se despacha con fecha 3 del corriente.

En el id. de Cartago, 20 inscripciones, y se despacha con fecha de ayer.

En el id. de Heredia, 29 inscripciones, y se despacha con fecha 21 de Octubre último.

Derechos devengados. \$ 302-25.

Registro general de Hipotecas. San José, 5 de Noviembre de 1880.

B. SALAZAR.

SECRETARIA DE HACIENDA.

Conocimiento de los trabajos practicados por el tribunal Superior de Cuentas, durante la quincena que hoy termina.

Se despacharon las remesas de pólizas de la semana próxima anterior.

Se preparó el despacho de las id. id. recibidas en la presente.

Se han hecho tres registros de mercaderías.

Continúa visandose la cuenta de la Admon. Gral. de Tabacos y Licores, correspondiente al año próximo pasado.

Y ha sido terminada la visacion de la cuenta llevada en la Tesorería de Propios de Heredia, durante el año próximo anterior.

Contaduría Mayor.—San José, Octubre 30 de 1880.

Fueron despachadas las remesas de pólizas de la semana próxima anterior.

Se ha preparado el despacho de las id. recibidas en la presente semana.

Comienza en visación la cuenta de la Administración General de Tabacos y Licores, correspondiente al año próximo pasado.

Se ha concluido la visación de la cuenta de la Receptoría de Liberia, llevada el año próximo anterior.

Se ha fenecido la id. que llevó el Tesoro de Propios de Heredia, durante el año próximo anterior.

Se han anotado 69 giros por derechos de Aduana en el libro de c/c.

Se han cancelado 26 pólizas de igual procedencia.

Contaduría Mayor.—San José, Noviembre 6 de 1880.

SECRETARIA DE GUERRA Y MARINA.

Puerto de Puntarenas.

ENTRADAS Y SALIDAS.

Octubre 23.—El vapor correo "General Guardia" regreso del Bebedero hoy á las 2 p. m. Pasajeros: Abel Santos, Francisco Carranza F, Angel Rodríguez y Patrocinio Dóbles.

Octubre 26.—El vapor correo General Cañas, regresó del Tendal ayer á las 6½ p. m. Pasajeros: Federico Umaña, Nicolas Delao, Petronila Fonseca, Simon Caravaca, Gregorio Obregon, Avelino Alvarez, y de carga 327 libras.

Octubre 26.—El vapor correo General Guardia, zarpó para el Bebedero hoy á la 1 p. m. Pasajeros; Eusebio Rivera, José Blanco, Estéban Noguera, José M^a Miranda, Wenceslao Blandon, Julian González, José Tres Palacios, Emilio Guillen, y de carga, 100 libras.

Octubre 26.—Ayer á la 1 p. m. fondó el bongo costaricense "Túnez," de porte de 4 toneladas, procedente del Golfo Dulce, y al mando de su patron Nicasio Pérez. Trajo los siguientes pasajeros: J. M. Gallégo, María Vigil, N. Gerardo y G. Carmarena.—Consignado á su Patron.

Octubre 26.—Ayer á las 8 p. m. ancló el pailebot nacional "Liberia," del porte de 74 toneladas, 8 hombres de tripulación, procedente de David (Colombia), 4 días de mar y al mando de su Capitan M. Lasso.—Pasajeros que trajo: Eusebio Delgado, A Franceschi, Isidoro Romero, Santiago Sajel, Manuel Fernández A., Dr. Hilario Zeledon, José María Jiménez, José A. Gutiérrez, Martín Martínez, Estéban Barquero, María S. Cordero, A. Blair, Federico Izabal, Eduardo Donado y Mónico González.—Carga, 40 novillos, 22 cédros, 3 cabros y 53 bultos barios. Consignado á su Capitan.

Octubre 27.—El vapor correo "General Guardia," regresó del Bebedero hoy á las 7 a. m. Pasajeros: José M^a Gómez, Manuel Esquivel, Jaime, Manuel y Manuel Enrique Cruz, y de carga 920 libras.

Octubre 27.—Ayer á las 4½ p. m. ancló el vapor N. A. "Salvador," del porte de 1,065 toneladas, procedente de Panamá, 54 hombres de tripulación, 4 días de mar y al mando de su capitan W. G. Pitts. Sin pasajeros. Carga 455 bultos varios y tres cajas dinero con \$ 1,500.—Consignado á E. Rohmoser y C^a.

Octubre 28.—Ayer á las once a. m. zarpo el vapor N. A. "Salvador," del porte de 1,065 toneladas, con destino á los puertos de Centro América, con 54 hombres de tripulación y al mando de su Capitan W. G. Pitts.—Lleva los pasajeros siguientes: Cérvulo Quiros, Zenon y Florencio Castro. Federico Felta y F. Langlois.—Carga, 24 mollejonas, un caballo y 1 caja dinero con \$ 940.00. Despachado por E. Rohmoser & C^a.

Octubre 28.—Hoy á las 6½ a. m.,

ancló el vapor N. A. "Honduras," del porte de 1,500 toneladas, procedente de los puertos de Centro América, con 57 hombres de tripulación, 6 días de mar, y al mando de su Capitan L. Dexter. Trajo los siguientes pasajeros: E. Rohmoser, Daniel Mc Giel, V. A. Crespo y M. I. Feran.—Carga, 23 bultos mercaderías. Consignado á E. Rohmoser & C^a.

Octubre 29.—El vapor correo "General Guardia," zarpó para el Bebedero hoy á las 9 a. m.—Pasajeros: Josefa Chaves, José M. Gómez, y de carga, 1,587 libras.

Octubre 29.—Ayer á la 1 p. m. zarpo con destino á Panamá, el Vapor N. A. "Honduras," del porte de 1,500 toneladas, 57 tripulantes y al mando de su Capitan L. Dexter.—Llevó los siguientes pasajeros: H. Parrenaw, Luis Merlin, Carlos Merlin, y un Chino. Carga, 999 cueros de res, 1 bulto pieles, 6 sacos cancho, 4 sacos café, y 1 caja dinero con \$ 5,000.—Despachado por E. Rohmoser & C^a.

Octubre 30.—El vapor correo General Guardia regresó del Bebedero hoy á las 10½ a. m.—Pasajeros: Gabriel Alvarado, Rafael Dávila, Paula Monterosa y Manuel Abelo.

Octubre 30.—El vapor correo General Cañas zarpó para el Tendal hoy á las 10 a. m. Pasajeros: Nicolas de la O, Aurora Angulo, Petronila Fonseca, y de carga 1,184 libras.

Noviembre 2.—El vapor correo General Cañas regresó del tendal ayer á las 6 p. m. Pasajeros: Luis Briceño, Aparicio Zúñiga, Pablo Angulo, Manuel Guevara, José M^a Bonilla, Enrique Saborio, José Angel Rodríguez, el niño Indalecio Diaz, y de carga, 1425 libras.

Noviembre 2.—El vapor correo General Guardia, zarpó para el Bebedero hoy á las 9 a. m. Pasajeros: Manuel S. Esquivel, y de carga, 1203 libras.

Nov. 2.—Ayer á las 2 p. m. zarpo el pailebot "N. A. Mary E. Douwan," del porte de 16 toneladas, con destino á Panamá, 3 tripulantes y al mando de su Capitan M. M. Staples, en lastre. Despachado por N. Peña & C^a.

Noviembre 3.—El Vapor Correo "General Guardia" regresó del Bebedero hoy á las 11 a. m. Pasajeros: Antonio Peña, Agustín Peña, Wenceslao Blandon, Matilde Valléjos y Rafael Alvarado. Carga, 36 libras.

Noviembre 3.—Ayer á las 3 p. m. fondó, procedente de Panamá, el vapor N. A. "City of Panamá" del porte de 1,490 toneladas, 67 tripulantes, 3 días de mar y al mando de su Capitan D. S. Austin.—Trajo de pasajeros á los Señores C. Cutani, Aristides Zarella y Señora, Manuela D. de Capanno, J. M. Quijano, Alberto Quijano, R. Lang y Señora, Ema Emonts, Tomas Llideli, G. Santiago y P. Zapa.—Sin carga, consignado á E. Rohmoser & C^a.

Ayer 2, á las 4-40 p. m. zarpo dicho vapor con destino á San Francisco de California y escalas, al mando de su mismo Capitan.—Llevó los pasajeros siguientes: J. Hayhoe, J. Wright, José Diaz, Alejo Barrantes y Federico Mora.—Carga: 145 sacos café, 1 caja puros y 1 paquete dinero, con \$ 200.—Despachado por E. Rohmoser & C^a.

Noviembre 5.—Ayer á las 2 p. m. zarpo el Bongo Costaricense "Túnez," con destino á Golfo Dulce: del porte de 4 toneladas, 2 tripulantes y al mando de su patron Nicasio Pérez.—Carga, 57 bultos varios.—Despachado por Manuel Gallégo.

Noviembre 5.—El vapor correo "General Guardia" zarpó para el Bebedero hoy á las 11 a. m. Pasajeros: Carlos Sálas, Matilde Valléjos, Torcuato Valléjos, Francisco Pineda, Fernando Bonilla, Juan Molina, Nicolas Aguilar, y de carga 1,423 libras.

Noviembre 5.—Hoy á las 7 a. m. ancló el Bongo Costaricense "La Caridad," procedente de Golfo Dulce: del porte de 5 toneladas, 2 tripulantes, 5 días de navegación y al mando de su patron Juan Moreno.—Carga 22 cédros. Consignado á Manuel Barahona.

Noviembre 6.—El vapor correo "Gral. Guardia" regresó del Bebedero hoy á la 1 p. m. Pasajeros: José María Chavarría, Anastasio Villar y Camelio Peña.

Noviembre 7.—El vapor correo "General Guardia" zarpó para el Tendal hoy á las 12 m. Pasajeros: José M^a Oquendo, Enrique Saborio, Aparicio Zúñiga, Leocadio Álvarez, Lino Briceño y de carga 400 libras.

Puerto de Limon.

ENTRADAS Y SALIDAS.

Octubre 19.—Hoy á las 9 a. m. fondó en este puerto la balandra inglesa "Luís," del porte de 2 toneladas, procedente de San Juan del Norte, al mando de su patron Señor P. Bonilla, 2 tripulantes, 2 días de mar y trayendo almacigo de cocos, consignada á su patron.

Octubre 20.—La anterior balandra se hizo á la vela con destino á San Juan del Norte, á las 11 a. m. de hoy, llevando la tripulación que trajo, y en lastre.—Despachada por su patron Sr. Bonilla.

Octubre 20.—A las 2 p. m. de hoy dió fondo en este puerto la goleta N. A. William H. Kenney, del porte de 314 toneladas, procedente de Norfolk, al mando de su capitan Sr. James H. Beers, 8 tripulantes, 16 días de mar, y trayendo 12,500 durmientes para el ferro-carril, puentes y materiales para el mismo.—Consignada al Sr. John Wilson.

Octubre 22.—Hoy á las 7 a. m. fondó el bergantín costaricense "Nill," del porte de 189 toneladas, procedente de Nueva York, al mando de su capitan Señor Miller, 9 tripulantes, 19 días de mar y trayendo 598 bultos provisiones y 1,560 planchas para el Ferro-carril. Consignado á John Wilson.

Octubre 22.—A las 7 a. m. de hoy ancló en este puerto, procedente de Jamaica el vapor ingles "Dee," del porte de 1,207 toneladas, 52 tripulantes, 4 días de mar, al mando de su capitan Señor Cameron y trayendo de pasajeros á Don Enrique Smith y 250 trabajadores para el Ferro-carril y carga general en tránsito. Consignado al Señor J. F. Reeve.

Octubre 22.—El anterior vapor, zarpo con destino á Colon á las 11 a. m. de este mismo día, llevando la tripulación y carga que trajo y despachado por el Sr. J. F. Reeve.

Octubre 22.—Hoy á las 12 m. se hizo á la vela, con destino á San Juan del Norte, la balandra nicaragüense "Esperanza", al mando de su patron Señor Cacho, en lastre. Despachada por su patron.

Octubre 24.—El vapor N. A. "Lamokin," ancló en este puerto á las 7 a. m. de hoy, procedente de Colon y Bocas del Toro, al mando de su Capitan, Señor W. Kurst, del porte de 167 toneladas, 11 tripulantes y trayendo mercaderías generales en tránsito.—Consignado al Señor J. F. Reeve.

Octubre 25.—Hoy á las 4 p. m. ancló en este puerto el vapor ingles "Dee" del porte de 1,207 toneladas, procedente de Colon, al mando de su Capitan W. Carmeron, con 52 tripulantes y trayendo 2 pasajeros y 144 bultos mercaderías.—Consignado al Señor J. F. Reeve.

Dicho vapor levó ancla con destino á San Juan del Norte á las 6 p. m. de este mismo día, llevando la tripulación que trajo y carga en tránsito.—Despachado por el Señor J. F. Reeve.

Octubre 26.—El vapor N. A. "Lamokin" zarpo con destino á Bluefields, á las 4 p. m. de hoy, llevando la tripulación y carga que trajo, y despachado por el Señor J. F. Reeve.

Octubre 26.—El vapor ingles "Dee" regresó de San Juan del Norte á las 9 a. m. de hoy, trayendo la tripulación que llevó y en lastre, 6 horas de mar y en buen estado de sanidad.—Consignado al Señor J. F. Reeve.

A las 2 p. m. de este mismo día zarpo con destino á Colon el anterior vapor, llevando la tripulación que trajo, 15 pasajeros de cubierta y 19 bultos hule.—Despachado por el Señor J. F. Reeve.

Octubre 30.—A las 4 p. m. de hoy se hizo á la vela, con destino á Florida, la goleta N. A. "William H. Kenney," al mando de su Capitan, Señor J. Beers, en lastre y despachada por el Señor Juan Wilson.

EDITORIAL

(N^o 805.)

Ferro-carril nacional.

Vamos á descorrer el velo que no permitía ver con claridad las verdaderas condiciones de construcción del tramo de ferro-carril, entre esta Capital y la estacion de Rio Sucio.

Vamos á ver cómo desaparece la fantasma que entre los dos puntos indicados, habían levantado aquellos á quienes tenemos motivos de denominar pesimistas, presentando así al pueblo en una imágen sensible de rasgos espantosos, la inmensa y cacareada dificultad para la construcción del tramo de ferro-carril á que nos referimos.

La ciencia, el estudio experimental, y sobre todo, un esfuerzo de patriotismo son los que descorrren este velo para presentar las cosas bajo su verdadero punto de apreciación.

El cuadro que insertamos en seguida, resultado de los trabajos técnicos del ingeniero civil Mr. W. Emonts, suministra los datos reales para reconocer con sólo el criterio del sentido comun, y un espíritu despreocupado, la relativa baratura del costo de la obra y la consiguiente facilidad de ejecución de los trabajos en el trayecto de esta Capital al lugar llamado Agrá, en una distancia de once millas, la mitad, muy aproximada, del total del trayecto de esta Ciudad á Rio Sucio.

ESTIMACION aproximativa del contenido y del valor de 11 millas de ferro-carril, de San José á la cima del Agrá.

Nº de millas.	Trabajo de tierra.		Mampostería.		Puentes de hierro.
	Yardas cúbicas.		Yardas cúbicas.	Costo á \$5 y \$8.	Costo probable.
	Relleno.	Corte.			
1	3280.5	3298.5	2,303	100	500
2	11089.2	7410.2	6,475	205	1,375
3	4920.9	3767.8	3,041	18	90
4	12055.5	6155.4	6,374	114	630
5	2143.7	10429.6	4,400	88	440
6	5612.6	3725.2	3,268	170	1,290
7	11141.6	7979.9	6,692	82	410
8	7233.9	6409.7	4,775	32	160
9	17971.4	33269.4	14,434	32	160
10	19516.1	10423.6	10,479	121	610
11	8312.6	6791.3	5,286	260	1,300
	103273.24	89656.20	\$ 67,527	1,012	\$ 6,965
					\$ 27,000

San José, Octubre 20 de 1880.

Wm. A. G. EMONTS. I. C.

Conforme á los datos de este cuadro, tenemos los resultados generales siguientes:

Costo total del trabajo de tierra..... \$ 67,527
Costo total de mampostería..... „ 6,965
Precio de los puentes .. „ 27,000

Suma.—\$ 101,492

Esta suma general da un término medio de costo, por cada milla, de \$ 9,226-54.

No se computa en esta cuenta el valor de los rails, durmientes y otros materiales, por tenerlos ya el Gobierno en la cantidad necesaria para todas las once millas.

De manera que con la cantidad expresada de \$ 101,492 y el gasto proporcionalmente pequeño que cause la administracion, habrá para la construccion de este tramo de ferro-carril.

Estamos ya en Agrá. Está bien; pero ¿y las catorce millas que faltan para completar el trayecto á Rio Sucio?

Vamos á explicarnos.

Mil opiniones sobre la impracticabilidad de este camino, absurdas algunas, otras especiosas, pero todas sin fundamento y no pocas inspiradas por maligna oposicion, fueron propaladas; y penetrando en la gente sencilla, lograron cierto ascendiente general.—Así que, en este negocio, como en los de la mayor parte de la vida, vino á corroborarse aquella sentencia, de verificacion constante:

“Pocos hombres piensan; pero todos quieren tener una opinion.”

Pero los estudios de hombres competentes, hechos sobre el mismo terreno en donde debe operarse, principalmente los del autorizado ingeniero Mr. W. Emonts, vienen á arrojar luz sobre un campo intencionalmente oscurecido con acumuladas preocupaciones y calumnias.

Lo que se pretendía, pues, establecer como incontestable, la casi impracticabilidad del camino, principalmente de este sitio denominado Agrá á Rio Sucio, pretension favorecida, hasta cierto punto, por la perspectiva abismal que presenta el terreno en su mayor parte, y que acaso parecía fundada á los hombres sencillos é ignorantes y á los pesimistas, que siempre se complacen en rebuscar motivos para juzgar mal de las cosas; esta pretendida impracticabilidad resulta ahora desvanecida por una demostracion en contrario sentido, sencilla y al alcance de todas las inteligencias.

Mr. Emonts, á virtud de sus estudios y observaciones técnicos, ha calculado el trabajo de movimiento de tierra, en el trayecto de San José á Agrá, á razon de tres yardas cúbicas diarias por operario, y de Agrá á Rio Sucio, á razon de siete en los mismos términos. De manera que la deduccion es evidente y necesaria: tal es la mayor facilidad de los trabajos y por lo tanto, la más segura y barata realizacion del camino férreo, en esta última parte á que nos referimos; lo que para el estado de preocupacion de ciertos espíritus parecerá una paradoja.

Evidente es la razon que explica esto: basta recorrer toda la línea de esta Capital á Rio Sucio para ver, sin el recurso de instrumentos ni operaciones matemáticas, que en el trayecto de aquí á Agrá (11 millas), el terreno es quebrado ó sinuoso, y que de este sitio á Rio Sucio (14 millas) tiene la formacion de una bajada continua, de una pendiente gradual con pequeñas desviaciones. El primer caso determina un trabajo de cortes y rellenos y de traslacion de tierra, más ímprobo, y por consiguiente más costoso que el que demanda el segundo caso; porque

la naturaleza del terreno no requiere relleno, los cortes son más sencillos y el trabajo de traslacion de tierra, menor, puesto que no hay más operacion, una vez removida la tierra, que arrojarla á los barrancos laterales del mismo camino en construccion; condiciones ventajosas que vienen á ser más favorables, atendida la circunstancia de no haber, en toda esta extension de la vía, ninguna gran vertiente de agua que pudiera denominarse rio, ni siquiera arroyo, sino algunas pequeñas quebraduras de terreno que sirven de lecho por lo general á las transitorias aguas llovedizas.

Concluiremos manifestando nuestra confianza en la poderosa influencia de la verdad y en las naturales tendencias del hombre á buscarla, á conocerla y á defenderla para alcanzar su triunfo, que es nuestra gloria.

REVISTA INTERIOR.

La Gaceta Médica.—Tal es el título con el cual ha visto la luz pública, el 21 del corriente mes, una notable revista científica, mensual.

Este periódico, como lo expresa su prospecto, es el órgano de La Sociedad de Medicina Costarricense, y “aparecerán en sus columnas, los trabajos que se presenten y discutan ante aquella Corporacion; publicará artículos y comunicaciones originales; relaciones de los casos más importantes que se presenten en la práctica, y un extracto de los descubrimientos más recientes en todos los ramos de la Medicina.—Se ocupará también nuestra Gaceta, de todo lo que concierna á los intereses profesionales, y discutirá con completa imparcialidad, sobre aquellos puntos de interés general que se refieran á la Higiene, así privada como pública.”

El importante y trascendental objeto de esta revista, la reconocida utilidad de las materias que se exponen científicamente en el primer número, como las que habrán de tratarse en lo sucesivo; la correcta elocucion y la forma y limpieza tipográficas, recomiendan muy favorablemente esta publicacion á la consideracion é interes, tanto del país como del extranjero, y nos da motivo para augurarle completo y satisfactorio éxito.

Publicaciones de esta clase que tienen tan nobles móviles y fines verdaderamente humanos, son útiles y honorosas; y creemos que bajo esta consideracion, y atendidas las buenas condiciones del servicio facultativo y de administracion de “La Gaceta Médica,” es ella la primera y quizá la única publicacion de su clase en la América Central.

Saludamos, pues, cordialmente á “La Gaceta Médica,” con la íntima alegría que inspiran los primeros albores de toda luz, y las esperanzas que engendra el comienzo de toda buena obra, aplaudiendo el esfuerzo de su feliz estremo.

El Excmo. Sr. Gral. Presidente llegó el 25 en el tren de la mañana, de la Ciudad de Alajuela, en donde se hallaba, como lo habíamos anunciado.

El H. Secretario de Obras Públicas sale hoy 26 de esta Capital para Puntarenas con el objeto de visitar los trabajos del ferrocarril de la Division del Pacífico. No se nos tachará de inoportunos al hacer notar la actividad del H. Secretario de Estado en el demes-

peño de sus funciones, si se atiende á que no hace seis días que llegó de su visita á Limón, dejando cumplido el objeto de su viaje.

El Sr. Dr. D. José M. Castro Fernández nombrado Médico del Pueblo de la Comarca de Limón, por acuerdo de 19 del corriente mes, ha aceptado este nombramiento y sigue para aquel puerto á desempeñar su encargo.

Muy honrosos para el Dr. Castro Fernández, son los términos en que está concebida la nota dirigida al Honorable Señor Secretario de Gobernacion, en la que manifiesta aceptar gustoso el nombramiento.

Las recomendables condiciones personales que reconocemos en el Doctor Castro Fernández son un verdadero motivo para que felicitemos á la Ciudad de Limón, la cual va á ser beneficiada por los útiles servicios de un médico competente, que al dejar el lugar en donde tiene sus afectos y comodidades para prestar sus servicios profesionales en un punto de la costa, distante y de condiciones climatológicas distintas de aquellas en que está acostumbrado á vivir, dá así una prueba de lo que él mismo afirma en su comunicacion citada, de que nada hay superior á la humanidad y al deber.

Exámenes.—El Señor Gobernador de la Provincia de Cartago con fecha 25 del corriente, dice lo que sigue.

“Han dado ya principio los exámenes de fin de año, así como los de grado en el Colegio de San Luis Gonzaga; y tanto en unos como en otros, los educandos acreditan suma consagracion á sus tareas escolares, no ménos que esa grande asiduidad de parte de las personas bajo cuya direccion marcha este interesante Instituto, que tanto promete.”

Ayer tuvo lugar el acto público de la escuela que fundó el finado Presbítero Don José Francisco Peralta, de grato recuerdo, la cual dirige actualmente Don Manuel Leon y Bello.—Se advierte en este plantel bastante aprovechamiento de parte de los alumnos, que corresponde á las aspiraciones del público, y que acredita la idoneidad y laboriosidad del Sr. Leon y Bello en el profesorado.

Por todas partes se nota aplicacion y entusiasmo en la juventud y dedicacion de parte del magisterio, circunstancias que favorecen las nobles miras del Supremo Gobierno en la grande obra de regenerar al país por medio de la instruccion popular, y que ofrecen á Costa-Rica una perspectiva halagueña.”

Un telegrama de Puntarenas nos ha anunciado que en el vapor City of Panamá, que ancló en aquel Puerto á las 3 p. m. del 2, llegó el Sr. Don José M^a Quijano Otero, Ministro nombrado por el Gobierno de Colombia cerca del de esta República, acompañado del Sr. Don Alberto Quijano, Adjunto á la Legacion.—Saludamos con placer á estos caballeros y celebramos su llegada al País.

El H. Secretario de Obras Públicas ha regresado de su viaje á Puntarenas, despues de haber visitado los trabajos del ferro-carril, correspondientes á la 1^a Division del Pacífico, y haber dictado las disposiciones convenientes para el mejor servicio público.

2 de Noviembre.—Como este día es el que los cristianos consagran á la conmemoracion de los difuntos, la Ciudad de San José, inspirada por el sentimiento religioso, ha celebrado esta fiesta fúnebre conforme á los ritos y costumbres de la religion que generalmente profesan los habitantes de dicha Ciudad Capital.

La iglesia ha elevado sus púes por todos aquellos que viviendo en espíritu

mas allá de la tumba, esperan gozar de la Bienaventuranza; y los cementerios de la Ciudad, desde la víspera de este día solemne, han sido visitados por una numerosísima concurrencia que, abundando en fe y esperanza cristianas, ha ido allí á honrar á sus antepasados tributando á su memoria oraciones, lágrimas y flores.

Exámenes.—El lunes 1º del corriente tuvo lugar, en el salon municipal, el examen público que rindió el Liceo del Sur, el cual se encuentra bajo la inteligente dirección de la Señorita Filomena Pacheco.—El acto se verificó en medio de una numerosa y distinguida concurrencia de Señoras, Señoritas y Caballeros. El éxito fué espléndido, tanto en las diversas materias objeto del examen, como en las obras de mano que se exhibieron. Una vez terminado el acto, se sirvió á la concurrencia un agradable refresco.

Felicitemos cordialmente á la Señorita Directora, lo mismo que á sus infatigables Ayudantes, por el noble triunfo obtenido en la penosa como bienhechora misión de la enseñanza.

El H. Ministro Colombiano.—Ayer á la una p. m. llegó á esta Capital el Señor Dr. Don José M. Quijano Otero, nombrado por el Gobierno de Colombia Encargado de Negocios cerca de nuestro Gobierno, acompañado del Señor Don A. Quijano, adjunto á esta Legación.

El Subsecretario de Relaciones Exteriores fué á recibir á los expresados Señores á la Ciudad de Alajuela en carro especial del Gobierno; y de la Estacion del ferro-carril fueron conducidos en el carruaje del Excmo. Señor General Presidente, al Hotel Vigne, en donde se han hospedado.

Sabemos que en el puerto de Puntarénas fué recibido el H. Ministro Colombiano cual corresponde á la Representacion Nacional que inviste y á las buenas relaciones entre Costa-Rica y Colombia, por el Señor Gobernador de aquella Comarca, el Capitan del puerto, el Cónsul Colombiano y sus conacionales y algunos otros caballeros de aquella Ciudad; y ha sido objeto, asimismo, por parte de las autoridades y empleados públicos de las poblaciones del tránsito, de las consideraciones debidas á su rango y que cumplen á la civilidad nacional.

Creemos oportuno hacer mencion especial de los sentimientos de amistad y buenos deseos, respecto á esta República, expresados en los discursos dirigidos al Señor Dr. Quijano Otero, con motivo de la pública felicitacion del partido conservador, tributada á él, á su paso por la Ciudad de Panamá, citando á este fin uno de los conceptos de aquellos discursos:

“Ojalá dé por resultado esta mision diplomática, el eterno afianzamiento de la amistad y el perdurable estado de armonía entre Colombia y Costa-Rica, pueblos hermanos que deben vivir siempre la vida de la paz y de la fraternidad.”

Saludamos nuevamente á tan estimables huéspedes.

El banquete con que obsequió el apreciable caballero Don Manuel López Arosemena, al Excmo. Señor General Presidente, el jueves 3 del corriente, fué exquisito, siendo notable entre los buenos vinos servidos, el legítimo de “Chateau Beaumont,” Hacienda del Dr. Don Víctor Herran.

Ademas de los Señores obsequiante y obsequiado, asistieron los H. H. Consejeros de la Nacion, Dr. Don Bruno Carranza y Presbo. Don Ramon Cabezas; los H. H. Secretarios de Estado, Dr. Don José M. Castro, Don Salvador Lara y Don Manuel Argüello; el Pre-

sidente de la Suprema Corte de Justicia, el Gobernador de la Provincia, el Cónsul de Francia, el Director del Banco Nacional y el Director del “Diario Oficial” y los Señores Don R. Herran y Don Luis Sáenz, pariente el primero y amigo íntimo el segundo del Señor López Arosemena.

La reunion fué agradable, y el Señor López Arosemena hizo los honores de la casa con distinguida civilidad.

Sociedad Médica Costa-Ricense.

Segun informes que hemos recibido este importante Cuerpo tuvo una numerosa reunion en la noche del miércoles 3 del corriente, en la cual fueron admitidos como miembros titulares de la Sociedad, los Doctores Don Julian Blanco, Don Bruno Carranza, Don Juan J. Flores, Don Domingo Wangüemert, Don Antonio Pupo y Don Cirilo Meza; y electos miembros de la nueva Direccion: para Presidente, Doctor Don Carlos Duran; para Vice-Presidente, Doctor Don Juan J. Flores; para Secretario, Doctor Don Juan J. Ulloa G.; para Pro-Secretario, Doctor Don Martin Bonnefil; y para Tesorero, Doctor Don Daniel Núñez. Concluido este acto, el Doctor Ulloa leyó una disertacion, que fué discutida, sobre el uso del Emplasto de Paris en el tratamiento de fracturas y otras deformidades. Despues, el Doctor Don J. J. Flores, presentó un caso de Peritífilitis, operado con buen éxito, el cual fué igualmente discutido.

Ojalá que los esfuerzos de la Sociedad en pró del adelanto de la Ciencia Médica, no desmayen un solo momento y que sean coronados por el más satisfactorio resultado, el cual será fecundo en beneficios para la humanidad doliente.

El Excmo. Sr. General Presidente partió ayer 8, de la Ciudad de Alajuela con el importantísimo objeto de inspeccionar, personalmente, los trabajos del Ferro-carril en la 1ª Seccion de la línea del Pacífico.—El viaje de S. E. dará mayor actividad á los trabajos, con lo cual muy pronto estará terminada la Seccion del Ferro-carril á que nos referimos.

Exámenes.—El Domingo 7 del corriente se verificó, en el Salon municipal, el examen público, de fin de año, que debía rendir el Liceo del Oeste, cuya direccion se encuentra á cargo de la inteligente y laboriosa profesora Doña Luisa Quiros de Morales.

Halagadoras eran las esperanzas que abrigábamos respecto del éxito que obtendría este plantel de enseñanza, atendidas la idoneidad y consagracion al cumplimiento del sagrado deber del Magisterio, de la Directora y sus diligentes Ayudantes; más, en vista del brillante resultado del examen, esas mismas halagadoras esperanza se han convertido en la más satisfactoria realidad.

Todos los que tuvimos la oportunidad de presenciar este certamen de la educacion de la juventud, no pudimos ménos que experimentar esa viva satisfaccion que produce siempre todo aquello que tiene por objeto levantar el nivel moral é intelectual de esos seres que serán, más tarde, la luz, el consuelo y la santidad del hogar, llevando á su conciencia sanas nociones del deber y á su inteligencia, destellos de la verdad.

Reciban la Señora Directora, sus Ayudantes y las discípulas del Liceo del Oeste, la más cordial enhorabuena por el valioso contingente con que, en la esfera que les es propia, han contribuido á enriquecer el tesoro de la instruccion popular.

INSERCIÓN.

Aniversario de la Revolucion del 27 de Abril de 1870.

BOSQUEJO HISTORICO

POR JUAN H. VENEZO, DIRECTOR DEL DIARIO

OFICIAL.

EDICION OFICIAL.

IV.

(Continuacion.)

Instruccion pública.

La educacion del pueblo ha sido uno de los preferentes objetos á que ha dedicado su atencion el Gobierno durante esta década, en la conviccion de que ella es absolutamente necesaria para que los hombres lleguen á conocer, á practicar y á amar lo bueno, lo verdadero y lo bello, y para que con este conocimiento, obra y amor se realicen, hasta donde alcance el poder incalculable de la educacion y cultura, el ejercicio del derecho, la posesion de la verdad, la glorificacion del deber, la consagracion del trabajo, la realidad de la civilizacion: el ideal de la humanidad; y en la conviccion tambien de que para que la instruccion social cumpla sus grandes y legítimos fines, es indispensable

que su organizacion tenga la adaptabilidad propia para desarrollar todos las facultades humanas y darles útil direccion, y que se haga efectiva en las condiciones morales, científicas y jurídicas, sin las cuales degenera fácilmente en un monopolio detestable que tiraniza el pensamiento y la conciencia, formando sectarios obligados y no seres con aptitudes racionales para buscar la verdad, la justicia y el bien por el camino de la libertad, iluminados por esa antorcha que irradia destellos de divina luz: la razon pública, la razon humana.

Así que, el General Guardia, como Gobernante de la Nacion, ha procurado siempre la mayor y mejor instruccion para todos los que estuviesen en condiciones de recibirla; y en tal virtud ha dictado las disposiciones conducentes á este propósito.

No nos ha sido fácil presentar el movimiento progresivo de la enseñanza nacional en cada año; pero este movimiento está resumido en el cuadro que el Honorable Secretario de Instruccion pública incluye en la Memoria del año proximo pasado, y que enseguida presentamos:

CUADRO DE ESTABLECIMIENTOS DE ENSEÑANZA.

Instruccion primaria inferior.

Provincias y Comarcas.	RESÚMEN.				
	Escuelas.	Alumnos.	Maestros.	Ayudantes.	Dot. anuales.
San José.....	76	3,493	76	21	\$ 30,965
Cartago.....	30	2,174	30	24	14,840
Heredia.....	30	1,520	30	14	12,778
Alajuela.....	75	3,397	75	26	35,040
Guanacaste.....	20	787	20	2	6,480
Puntarénas.....	5	218	5		1,680
Totales.....	236	11,685	236	87	\$ 101,783

Instruccion primaria superior.

San José.....	11	1,005	11	16	\$ 15,020
Cartago.....	7	1,076	8	20	10,320
Alajuela.....	11	1,033	11	16	10,860
Heredia.....	9	806	9	13	8,520
Guanacaste.....	10	895	10	14	8,340
Puntarénas.....	4	291	4	5	3,480
Limon.....	1	60	1		600
TOTAL.....	53	5,167	54	84	\$ 57,140

Segunda enseñanza.—Instituto Nacional y Colegios Subvencionados.

			Director.	Profesores.	
San José.—Instituto Nacional.	1	224	1	20	10,692.00
Cartago.—Colegio de San Luis.	1	128			1,200.00
Heredia.—Colegio de S. Agustín.	1	33			1,200.00
Alajuela.—Instituto Municipal.	1	19			1,200.00
Alajuela.—Hijas de Sion.....	1	98			8,928.92
TOTAL.....	5	502	1	20	23,220.92

Nota.—En la Universidad de Santo Tomas sólo funcionaron las clases de Jurisprudencia con 25 alumnos, y cinco profesores, causándose el gasto de \$ 2,079.96 durante cuatro meses del año.—Las clases de Medicina organizadas últimamente no han llegado aún á establecerse.

Las escuelas no oficiales que se encuentran en toda la República ascienden á 29, á las que asisten 612 alumnos.

Como no podemos tener la Memoria del Honorable Secretario de Instrucción pública, correspondiente al corriente año económico oficial, por no haber aún terminado éste, solamente podemos agregar que por datos fehacientes, los establecimientos de enseñanza han aumentado en las Provincias de San José, Cartago, Heredia, Alajuela y Puntarenas; y el número de alumnos que por el cuadro anterior llega á 18,050 en toda la República en las escuelas del Estado, y en los establecimientos subvencionados por el Tesoro nacional, asciende ya á 25,000; advirtiendo que para este cómputo nos han faltado datos de algunos distritos ó poblaciones.

Tan loable y consolador es el progreso de la instrucción pública en estos últimos diez años, como lamentable el estado en que se encontraba anteriormente, cuando se hallaba reducida á pocas y pobres escuelas, á cargo de las Municipalidades que carecían de medios suficientes para impulsarla, dándole las proporciones que cada día reclaman más acentuadamente las exigencias de la civilización.

Para apreciar el grado de progreso que alcanza la educación pública en Costa-Rica, hagamos la comparación de los resultados que presentamos, con los obtenidos en las naciones que más actividad han empleado en este ramo importante. Si los datos que tenemos á la vista no nos engañan, estos resultados son los siguientes:

Los E.E. U.U. tienen una asistencia de alumnos en sus escuelas oficiales, de 8.000,000 aproximativamente, ó sea el 20 0/10 de su población.

Alemania tiene 60,000 escuelas, á las que asisten 6.000,000 de niños, de seis á catorce años, ó sea el 15 0/10 de su población.

Suiza tiene 8,770 escuelas, con la asistencia de 615,135 alumnos, ó sea el 12 0/10 de su población.

Francia cuenta 71,547 escuelas, á las cuales asisten 5.200,000 alumnos, ó sea el 13 0/10 de su población.

Italia tiene 49,117 escuelas, á las que asisten por término medio 3.000,000 de alumnos, ó sea el 9 0/10 de su población.

Bélgica sostiene 8,300 escuelas, y asisten á ellas 670,000 alumnos, ó sea el 12 0/10 de su población.

Suecia posee 8,770 escuelas, frecuentadas por 610.139 alumnos, ó sea el 12 0/10 de su población.

Dinamarca tiene 2,917 escuela con 260,000 alumnos, ó sea el 13 0/10 de su población.

España cuenta con 29,033 escuelas, con un número de 638,288 alumnos ó sea el 9 0/10 de su población.

Inglaterra tiene 58,075 escuelas, á donde asisten 3.023.000 alumnos, ó sea el 10 0/10 de su población.

Noruega, por los datos que tenemos de esta población, sólo sabemos que asiste á sus escuelas el 11 0/10 de su población.

Rusia, con su gran población, apenas tiene en sus escuelas 1.000,000 de alumnos, ó sea aproximadamente el 1 1/2 0/10 de su población.

Portugal tiene 4,515 escuelas con la asistencia de 200.000 alumnos, ó sea un 6 0/10 de su población.

Holanda sostiene 3.734 escuelas, con 444.707 alumnos, ó sea el 11 0/10 de su población.

Austria-Hungría tiene 29,272 escuelas, á las que asisten 3.050,000 alumnos ó sea el 8 0/10 de su población.

Grecia cuenta con 1.800 escuelas á los que asisten 95.000 niños, ó sea el 6 0/10 de su población.

Estos datos difieren poco de los que suministra el mapa ó carta de instrucción primaria, formado por Mr. Levaseur y presentado á la Academia de Ciencias morales y políticas de París, hace más de tres años.

Ahora bien, Costa-Rica, según la última Memoria citada, tiene 324 establecimientos de 1ª y 2ª enseñanza, con 494 instructores y 18,050 alumnos; mas computando el aumento, que según datos oficiales ha habido durante el año, en el número de escuelas y de alumnos, se pueden calcular, sin equivocación 25.000 alumnos, contando los que asisten á las escuelas públicas de particulares.

De manera que dándole 250,000 habitantes á toda la Nación, algo más del doble de población fijada en el censo oficial, y sin incluir los inmigrantes residentes, viene á resultar que el número de jóvenes que se educan en las escuelas de Costa-Rica, está con respecto á la población calculada más aproximativamente, en la proporción de un 10 0/10.

Verificada la comparación, Costa-Rica alcanza una proporción mayor que Italia, España, Portugal, Austria-Hungría, Grecia y Rusia, é igual á Inglaterra; y podemos colocarla en el grupo del 9 al 13 0/10, uno de los que marca el mapa de Levaseur, y en el que figuran Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Bélgica, Los Países Bajos, Baviera y Noruega.

Pero aunque en el cómputo que hacemos, se calculara un número mayor á la población de Costa-Rica, por hallar fundamento para ello, siempre estimaríamos como un adelanto la actual situación de la enseñanza pública, tanto más si se compara con el estado de decadencia en que se encontraba diez años há, ántes de los importantes trabajos de organización y reforma de la Administración del Señor Jiménez, cuando eran tan pocas las escuelas y tan deficientes en los medios de acción, que el Gobernador de esta Provincia de San José, decía en un informe al Honorable Secretario de Gobernación y Fomento, con fecha 11 de Mayo de 1869, estas palabras: "Triste y desconsolador es el cuadro que puedo presentar del estado en que se encuentra este ramo de la administración pública, y por honra nuestra debería omitirlo, y lo omitiría si no fuese porque el deber legal me obliga á dar cuenta detallada de todos y de cada uno de los objetos que me están encomendados y porque abrigó fundadas esperanzas de que este primer elemento de la felicidad pública, merecerá del Gobierno una decidida protección."

Ante estos hechos, y con los datos que hemos presentado, crece el fundamento que tuvo para afirmar el General Presidente en su Manifiesto del año próximo pasado, que hay en la República mayor número de maestros que de soldados en servicio activo.

El gran bien, el inmenso bien que puede hacerse á la humanidad, es redimirla de la esclavitud de la ignorancia; y aquellos que lo practican son sus bienhechores con títulos de merecida gloria.

(Continuará.)

NOTA.—Por falta de espacio en las columnas de la "Edición del Exterior," suspendimos la inserción de "El Aniversario de la Revolución del 27 de Abril de 1870," continuándola en el presente y nos. sucesivos hasta su terminación.

REVISTA EXTERIOR.

Cuna y Mausoleo de San Martín.

Juzgamos de interés los apuntes que siguen sobre la cuna y mausoleo de aquel héroe americano, cuyos restos acababan de ser conducidos de Europa á Buenos Aires, donde se les han rendido homenajes dignos del Gran Capitán, cuyo recuerdo no morirá en el corazón de ningún americano.

Solo algunos vestigios ruinosos quedan ya de Yapeyú, antigua capital de las Misiones y que tiene la gloria de ser la cuna del General San Martín.

Yapeyú está situado en el territorio de Misiones sobre el alto Uruguay, entre Paso de los Libres y la Cruz, frente á una isla muy larga que pertenece al Brasil.

La población la forman unos cuarenta habitantes de humilde y pobre aspecto.

Un viajero describe así la reciente visita á esa histórica y pintoresca tierra:

"Me acerqué á una primera habitación que encontré, y ahuyentando á los canes que impedían la entrada, pregunté á la mujer que allí habitaba, por la casa del General San Martín.

—No hay ningún General aquí, me contestó ella.....

Inútiles eran mis explicaciones de que no buscaba la casa de ningún General vivo, sino la de un muerto, aunque vivo en el corazón de todo argentino; no solamente la vieja nada supo, sino que en cinco ó seis partes a donde me dirigí, no pude obtener dato alguno, porque ninguno de sus moradores sospechaba siquiera que había existido un General San Martín.

Singular destino el de la fama de la posteridad! El hombre que con sus glorias había llenado un continente, quedaba ignorado en el lugar mismo de su nacimiento, y la trompeta de la fama que había sonado con este nombre, hasta los cuatro ángulos del mundo, no había resonado en la casa del vecino.

De la casa de mi héroe legendario, no existe tampoco más que algunas ruinas. Ella debe haber sido construida, sino del todo, al menos en su mayor parte, de piedras, y el resto de ladrillos, porque se encuentran restos de los dos materiales.

Se encuentran igualmente restos de una especie de baldosas que demuestran que el patio debe haber tenido este pavimento.

Se conoce claramente que el frente daba al río, y debe haberse gozado de una vista admirable, precisamente hacia donde está la palma solitaria, y á cuyo pié, el joven José, según me dijo

Don Antonio, había hecho más de una vez el teatro de sus juegos infantiles con sus compañeros.

Más difícil es fijar precisamente las dimensiones de la casa. Sin embargo, no haciendo mérito de una exactitud matemática, el frente, podrá haber tenido de veinticinco á treinta varas, frente que parece haber abrazado solo tres ó cuatro habitaciones, que por consiguiente deben haber sido sumamente espaciosas.

El fondo está completamente borrado, porque se mezcla con ruinas de otro edificio que visiblemente no pertenece al que nos ocupa.

Naturalmente no hay una sola pared en pié, y el suelo está completamente invadido por malezas y arbustos.

Algunos árboles que encontré, pueden haber más bien pertenecido á la quinta, que haber rodeado la casa: al menos así lo parece indicar su situación bastante distante de las ruinas.

Estos pocos fragmentos mismos disminuyen diariamente, no solamente por la acción roedora del tiempo, sino porque los vecinos se sirven de estas piedras para cercos y cimientos de sus casas.

Pocos meses faltarán para que la última raza haya desaparecido, y muerto Antonio, no sé quién guiará al piadoso peregrino á la Kaaba argentina".

La capilla de San Martín que acaba de erigirse en la Catedral de Buenos Aires, forma un octógono regular. En el centro, va colocado el Mausoleo.—Del lado de la capilla, hay un gran arco de medio punto que da entrada al monumento. En el muro de enfrente no existe ninguna abertura, estando ese sitio únicamente decorado con una gran lámina de mármol negro con la inscripción lacónica "San Martín", único elogio que encierra una epopeya.—Esta sencilla decoración es del efecto más bello.

A los dos lados salen dos alires cuyos planos son semicirculares. Estos dos nichos están destinados á contener, el uno, un altar del Redentor, y el otro, un trofeo de armas y banderas del ejército libertador.

En los cuatro costados restantes se hallan cuatro nichos destinados á recibir las estatuas de cuatro guerreros del mismo ejército, que por sus méritos se consideren dignos de asociar la memoria de sus servicios por la causa de la emancipación sur americana á la del ilustre General San Martín.

Probablemente ellos serán ocupados con las de Balcarce, O'Higgins, Las Eras y Zapiola.

El todo está cubierto con una cúpula en forma de media naranja, y la única luz que recibe el interior de la capilla, fuera de la escasa que entrará por la capilla, pasa por una abertura que se halla en la parte superior de la cúpula, cayendo sus rayos únicamente sobre el mausoleo que va en el centro: estos rayos cruzarán al sol de Mayo de cristales, que es lo que constituye la claraboya, produciendo un efecto fantástico é imponente.

Debajo de la cúpula hay un gran friso de un metro de altura que contiene un bajo relieve que representa el pasaje más culminante de la guerra de la independencia, el paso de los Andes.

El mausoleo que va en el centro mismo del monumento, está formado por una alegoría de tres figuras que representan la libertad dominando el grupo, al lado la República Argentina ordenando á sus hijos la conquista de Sur América, y del otro lado la historia discerniendo al General San Martín la corona de la inmortalidad.

Las paredes interiores son de estuco lustrado y el zócalo del más rico mármol de Carrara. La Cúpula está pintada al óleo y los torones son dorados. El

piso es de mármol blanco en el interior de la capilla, siendo de mosaico el del átrium.

Este monumento, único en su género en América, obedece estrictamente á todas las reglas del arte, siendo una joya con que se puede enorgullecer Buenos Aires. La más mínima pintura ó escultura es el lógico ornato que le corresponde, siendo todo del más bello gusto.

(De "Los Andes".)

SECCION CIENTIFICA

Observaciones meteorológicas practicadas en la Ciudad de San José.

En el mes de Octubre.

Termómetro centigrado.

7 a. m.	2 p. m.	9 p. m.	Término medio en el mes.
19,39	23,06	19,93	20,79
Temp. más alta el 29 del mes á las 2 p. m.			25,25
,, ,, baja el 3 del mes á las 7 a. m.			16,50

De los 14 años anteriores el término medio más alto de la temperatura del mes de Obre. fué en el año de 1877, la cual es... 21,55
Y la más baja del mismo mes del año 1873, la cual es... 20,16
Lluvia: en 30 días: 82 h. 55 min. de duración.
Cantidad del agua recogida 278 milímetros.

El máximo y mínimo de la lluvia en el mes de Obre, en los 14 años anteriores es como sigue:
En el año de 1872 llovió en 27 días: 83 horas y se recogió 502 milímetros de agua.
Y en el año de 1877 llovió en 23 días: 39 horas 5 min. y se recogió 94 milímetros de agua.

El viento sopló á las 2 a. m. 8 vs. del NE., 17. vs. de SE., y 1 vez del SO.
6 días calma.
,, ,, ,, ,, 2 p. m. 1 vs. del N., 14 vs. del SE., 2 vs. del SO., y 1 vs. del O. y 13 veces del NO.
,, ,, ,, ,, 9 p. m. 18 veces del NE., 10 veces del E., 1 vs. del SE. 1 vez. del SO.

Estado de la Atmósfera
A las 7 a. m. 1 vez claro, 23 vs. claro y osc y 7 vs. oscuro.
,, ,, 2 p. m. 6 veces claro y osc y 25 vs. osc.
,, ,, 9 p. m. 16 vs. claro y osc y 21 veces osc.
Barómetro: Mas alto el 4 y 9 del mes á las 10 a. m. 26", 366
Mas bajo el 26 del mes á las 2 p. m. 26", 204
Término medio en el mes 26", 292
Hubo en el mes 4 tormentas
San José, Noviembre 1º de 1880.

F. MAISON.

El Canal Interoceánico.—El Almirante Ammen, en contestacion al Jefe del Departamento de la Estadística de los Estados Unidos.

LA EMPRESA BAJO UN ASPECTO ECONOMICO. VENTAJAS QUE RESULTAN DEL CANAL EN FAVOR DE LOS BUQUES DE VELA.

Al Editor del Herald.

El Herald registra un editorial sobre las deducciones de Mr. Nimmo, Jefe del Departamento de la Estadística, con respecto al canal interoceánico americano. Yo no diría nada sobre el asunto si éste no fuera de gran interés para el mundo entero mercantil y de una importancia vital para nuestro propio país.

Hasta donde alcanzan los comentarios del Herald, yo convengo enteramente en su justicia y conclusiones, y no me propongo ni á elaborar ni á repetirlos, sino que me limitaré á algunas otras consideraciones que á mi modo de ver, reducen á lo absurdo las de-

ducciones emitidas en el informe de Mr. Nimmo.

Sin querer discutir cuál es la ruta más económica para un canal de buques, ó si éste debe ó no tener esclusas, como esto depende del costo de su construcción y mantenimiento y de su posición geográfica con relación á los vientos favorables para la aproximación á sus entradas, debo expresar mi entera disensión de la parte concluyente del informe, que es como sigue:

"Estos hechos y opiniones se refieren especialmente á un canal interoceánico sin esclusas, puesto que un tal canal presenta el aspecto comercial del caso en la forma más simple y más favorable."

Si al discutir este asunto, desatendemos las consideraciones de costo y asumimos unas condiciones teóricamente las más ventajosas para el comercio, echamos á un lado el primer principio, que sirve de cimiento á todos los otros: el capital invertido y el producto neto que se puede obtener.

En este caso la teoría presume que aquellas casi interminables calmas que en la bahía de Panamá, y en algunas otras direcciones que se extienden por centenares de millas, existen en todos los otros puntos del tránsito propuesto, lo cual no es así.

La objeción á la ruta por Panamá, en cuanto á las calmas, no se aplica á la ruta por Nicaragua, aunque la distancia entre los dos puntos no es grande.

La diferencia de condiciones meteorológicas no es más anómala, sin embargo, que lo es el hecho de que rara vez llueve en Payta, (Perú), pero á una distancia muy corta de este lugar la estación lluviosa existe en todo su vigor.

La ruta para un canal interoceánico, que en la opinion de la comision nombrada por el Presidente de los Estados Unidos, posee á la vez para la construcción y mantenimiento de un canal, mayores ventajas, y ofrece menos dificultades bajo el punto de vista de ingeniería, de comercio y de economía que cualquier otro, es la ruta por Nicaragua: pero esto queda del todo desconocido por Mr. Nimmo, por la razon arriba citada.

USO DEL CANAL POR BUQUES DE VELA.

A causa de las dificultades náuticas, tales como las calmas que demoran los buques de vela aproximándose á Panamá, y porque solamente tres buques de vela pasaron por el canal de Suez, durante el año pasado, se supone inútil para éstos un canal americano, aunque no se les gravara con ningunos impuestos.

Es bien sabido por los navegantes que el Mar Rojo y el Mediterráneo superior están durante el invierno, sujetos á vientos muy repentinos y violentos, con la falta de espacio en el mar; que durante el verano el calor es muy grande y las calmas prevalecen, y que el peligro para la navegacion en una estacion y la demora en la otra, impiden el uso del canal por buques de vela: á esto añádase que pueden pasar tan prontamente al rededor del Cabo de Buena Esperanza, cuya latitud es á los 25 grados Sur.

Los vientos y corrientes que abundan en la parte setentrional del Océano de las Indias, generalmente favorecen los buques con direccion al Oeste, hasta los bancos Lagüiles, distantes solamente 100 millas del Cabo de Buena Esperanza, mientras que unos pocos grados más al Sur los "bravos vientos occidentales" soplan con constancia.

Bajo estas condiciones no debe causar sorpresa que una proporcion tan grande de los buques, la mayor parte buques de vela, busquen el camino al rededor del Cabo, en lugar de aquel por el canal.

Estas no son condiciones análogas á un canal al traves del istmo americano en Nicaragua: ningunos vientos repentinos y peligrosos, ni ningunos mares estrechos se encontrarán en sus aproximaciones.

Estas consideraciones y otras que daré, deben á mi modo de ver, determinar un tránsito por canal, no solamente para todos los buques traficando al Norte del Ecuador, sino tambien para aquellos de las costas de Chile y del Perú, y debe ser la ruta proseguida por los buques de Europa, navegando á la costa Oriental de Australia y Nueva Zelandia, y todos los vapores en viaje de regreso.

La construcción de este canal promovería el gran empleo de vaporcitos auxiliares, teniendo la suficiente potencia para tirar los buques de vela en los trechos calmosos, á razon de cinco á seis millas por hora.

Dando pequeñas vueltas con poco aumento de distancia, los trechos ventosos favorecerían los viajes para afuera y de regreso.

LAS DIFICULTADES DEL CABO DE HORNO.

La necesidad de doblar el Cabo de Hornos en latitud 56 grados Sur es, al presente, un grande obstáculo á un viaje económico entre el Atlántico y el Pacífico.

Tiene veintin grados más al Sur que el Cabo de Buena Esperanza; no solamente hay que andar una considerable distancia, dos veces, sino con las desventajas adicionales de mares más tempestuosos; y si navegan con direccion al Oeste, los vientos en proa prevalecerán de seguro, causando grandes demoras y toda la destruccion posible de velas, equipo y casco del buque.

La suposicion de que los navegantes prefieren llevar sus buques de vela al rededor del Cabo de Buena Esperanza, en vez de pasar por el canal de Suez, con las desventajas que el canal les presenta, no establece de manera alguna el hecho de que los navegantes de buque de vela obtarán por doblar el Cabo de Hornos, en lugar de proseguir una ruta mucho más corta y segura por un canal americano.

Toda la cuestion es una: de economía.

Supongamos que dos buques de vela salen juntos de San Francisco, uno pasando por el Cabo de Hornos, y el otro por el Canal de Nicaragua; el primero tiene un viaje hasta Liverpool de 13,665 millas, el otro por el canal un viaje de 7,000 millas, un poco más de la mitad de la total distancia. El primero tendrá que atravesar mares tempestuosos, en gran parte del viaje, (de los cuales el otro estará enteramente libre), y tendrá que pagar seguros extraordinarios, debe sufrir el doble en deterioro de velas, equipo y casco de buque, y por término medio necesitará el doble del tiempo que el que gasta el buque que pasa por el canal.

Suponiendo el tránsito por el canal libre de costo, el flete del primer buque tendría que pagar el doble de lo que se pagara al del segundo, para que el viaje fuera de igual provecho para los dueños de ámbos buques. En un viaje entre San Francisco y Nueva York, la desproporcion sería todavia más grande. Podemos aceptar como axioma, que un canal será ventajoso para el comercio y será usado segun vaya asegurando economía. Es verdad que Mr. Nimmo ha concedido, aun con algunas dudas, que el comercio de nuestros puertos del Pacífico con los puertos del Atlántico del Norte, buscará el canal: pero la ilustracion y comparacion no está sin aplicacion en menor grado, pero con suficiente fuerza, á mi modo de ver, para determinar el viaje de buques de vela, como tambien de va-

pores por el canal viniendo de los puertos del Perú y Chile.

Examinando los cálculos de Mr. Nimmo bajo este punto de vista, ellos suplen una prueba evidente de que el tráfico actual es suficiente para dar una buena renta, y esto, con una tarifa bien moderada, susceptible aún de una considerable rebaja más tarde.

TARIFAS Y RENTAS.

Pasarémos ahora de estas listas vagas y cuidadosamente preparadas, á las columnas del Commercial News de San Francisco; este periódico nos asegura que la cantidad de trigo para exportacion, en este año alcanzará á 1.000,000 de toneladas.

La Cámara de Comercio de San Francisco calcula una ganancia directa de \$ 1.000,000, despues del pago de la tarifa y flete hasta Liverpool, via del canal de Nicaragua, y una ganancia indirecta en la rebaja de seguros costosos, tiempo, &, &, de \$ 3.000,000 más.

Con el aumento del tráfico, más que suficiente para pagar un interes liberal sobre el capital invertido, la escala de tarifa bajo la concesion Nicaraguense, debe rebajarse; de modo que con un aumento extraordinario de tráfico, muy seguro como último resultado, y mucho más pronto talvez que algunos pueden suponer, cuando este llegue á ser de 10.000,000 de toneladas ó más, los derechos de tarifa han de ser moderados ó al ménos no serán onerosos.

Como se ha dicho ántes, el costo del canal tiene mucho que ver con las cuestiones respecto á su ventaja comercial.

Si los derechos de tarifa están tan altos hasta aproximarse al costo del aseguro más alto, deterioro del buque y cargamento y demora en el viaje por el Cabo de Hornos, es evidente que el beneficio sería más bien aparente que real. M. de Lesseps por su concesion de Panamá, está autorizado á pedir una gran suma por el tránsito de un buque de 400 piés de largo, 40 de ancho y con 20 piés de profundidad; un buque que no podría, aun teniendo fuerza de vapor auxiliar, llevar más de 3,500 toneladas.

Si él se propone ahora reducir sus precios, puede en cualquier tiempo suébrlos al tipo autorizado ó á cualquiera otro tipo menor que él quiera fijar, y anunciar que cualquiera suma menor que la fijada en la concesion, es una gracia ó regalo que él hace.

Es casi supérfluo decir que un canal administrado de este modo no sería de ninguna ventaja para el comercio, si estuviera actualmente construido.

LA RUTA DE LAS LAJAS.

Los cálculos de la reciente relocation de esa parte de la ruta Nicaraguense, entre el Lago y el Pacífico, conocida bajo el nombre de "Ruta de las Lajas," acaban de ser completados, y dan una rebaja al presupuesto original, de \$ 5.000,000, y esto tambien, con un prisma de canal aumentando y sin una sola curva en esa seccion.

Estos resultados se obtendrán por una divergencia de las aguas cabeceras del Río Grande, por haber ciertos contornos en que se pueden practicar excavaciones y rellenos, y por haber sustituido con seis esclusas las diez que constan en los planos ya publicados; así pues, la locacion es en un todo admirable.

El examen de un sitio más arriba de donde desemboca el río de San Carlos en el río San Juan, demuestra que una presa al traves de este último río, de cincuenta piés de altura, puede ser construida fácilmente: que ésta reducirá el gastos en fulminatos para remover las rocas en el río arriba, á una suma casi nominal; y dará un trayecto sin interrupcion de 110 millas, desde la presa hasta la Bahía de la Virgen,

en el Lago de Nicaragua, cerca de la cual el canal se separa del lago.

Mirando desde la presa ahora en contemplacion, sobre el rio de San Juan, hacia Greytown, se encuentra que la topografia favorece casi una línea recta, acortando la distancia por lo menos seis millas, sin aumentar el término medio de la profundidad de la excavacion en cada milla y haciendo una seccion mucho más larga que ántes, susceptible de mejora por medio de las máquinas para dragar el lecho del rio.

La estacion lluviosa no permitia un exámen minucioso con instrumentos en toda la línea; así es que la rebaja en el costo de la construcción, no puede calcularse como se hizo en la ruta de Las Lajas; pero es muy probable que no será ménos de \$ 5.000,000; haciendo llegar el presupuesto total á la suma de \$ 40.000,000 para completar el canal de Océano á Océano.

Un contratista responsable ha ofrecido comprometerse á hacer el trabajo subacuoso, sea éste en roca ó en tierra, por la suma determinada para ese trabajo en el presupuesto ya formado.

La comision nombrada por el Presidente ha pensado que toda experiencia pasada demostraba la insuficiencia de los presupuestos de ingenieros en la mayor parte de las obras grandes, y no obstante que tuvo entera fé en la inteligencia y rectitud del ingeniero, creyó conveniente doblar el presupuesto como un fondo contingente.

Suponiendo por base, que el canal concluido haya costado \$ 80.000,000.—El movimiento del 1.000,000 de toneladas de trigo, al considerar el doble tránsito de los buques efectuándolo, y su pasaje por medio del canal, daría una renta de \$ 5.000,000, más del seis por ciento sobre un capital invertido de \$ 80.000,000.

Pero el vino, la lana, el aceite de olivas y la admirable madera propia para mástiles de buque, peculiar al Estado de Oregon, y muchos otros valiosos, pero voluminosos productos de esa costa que, los ferro-carriles no podrían transportar al Este, sin sufrir una pérdida, naturalmente vendrian á aumentar el tonelaje que sería trasportable por el canal.

LA COMPETENCIA DE LOS FERRO-CARRILES.

Se pretende que un canal sería superfluo, porque los ferro-carriles transportan más flete que el que trasportaban anteriormente, y porque nuevas líneas férreas están construyéndose al traves del Continente; con todo, si los ferro-carriles fueran á multiplicarse hasta lo infinito y se les diera trigo, no lo podrían trasportar al traves del Continente sin sufrir una pérdida mercantil considerable por el bajo precio del flete que éste solo puede sufrir, y así es con muchos otros productos que en su conjunto son de gran valor.—Se pretende tambien que hay una competencia entre la Compañía de la Mala del Pacífico y los ferro-carriles del Pacífico, y á consecuencia de esto, que la trasportacion por agua, vía el Istmo de Panamá, está disminuyéndose; la idea, no obstante, es general de que estas compañías han arreglado sus negocios con mútua ventaja, y que en verdad, éstas se aumentarían grandemente por medio del canal, si éste estuviera construido, con otras clases de fletes de que depende la industria de millones de personas, los cuales deben trasportarse por agua, ó por fuerza quedarse en su mayor parte, para suplir solamente las demandas locales.

Esto es lo que pasa con muchos de los productos de nuestra costa Occidental.—La necesidad de otra trasportacion fuera de aquella por ferro-carril, queda demostrada por la conducta del Gobierno del Canadá, aumentando el canal de Welland con un gasto de más

de \$ 50.000,000, para dar trasportacion por un poco más de la mitad del año, á cargamentos que naturalmente por su clase buscarían el transporte barato por agua.—El canal de Welland, el canal de Erie y la trasportacion por el agua del Mississippi, son grandes medios para auxiliar la trasportacion, y un cierto modo de regularizarla.

El cultivo de productos valiosos en la costa Occidental de Méjico y de Centro-América, especialmente de café, de superior calidad, hace pocos años no pasaba de unos pocos millares de sacos anualmente; ahora llega á centenares de millares de sacos, que no pueden obtener ningun embarque más económico que por medio de un canal.

Hace años que uno de nuestros eminentes economistas me dijo, que ántes de mucho nuestra produccion de algodón, como material crudo, supliría los telares de la China y del Japon, y que á su cierto juicio, más algodón buscarían estos países que todo el producido en los Estados-Unidos y buscarían transporte por el canal.

Las apariencias actuales señalan de una manera significativa la verificacion no remota de esa idea.

En la China y en el Japon se está ya usando una maquinaria mejorada para hacer telas de algodón; y el algodón para suplir estos taleres ninguno como nosotros puede suministrarlo, como que no hay otras tierras conocidas para producir algodón, como las tierras del valle del Mississippi.

Con la estadística de Mr. Nimmo, á su alcance cada cual, aun de mediana inteligencia, puede sacar sus propias conclusiones, sobre si un canal sería una empresa reproductiva ó no. Para poderlo hacer, sin embargo, se debe tener no solamente el número de toneladas presentes y en perspectiva, que por pura economía buscaría trasportacion por canal, sino tambien la suma necesaria para construir y mantener un canal, y para hacer los reparos necesarios de tiempo en tiempo.

Un efecto colateral de la construcción de un canal interoceánico, sería, por lo ménos, la reanimacion de nuestro comercio marítimo.—No podemos tener ningunos competidores extranjeros en nuestras dos costas, y tenemos ahora una trasportacion grande cada dia en aumento para la costa.—Esto me parece ayudaría grandemente para establecer un respetable comercio marítimo, tal vez al fin capaz de competir con otras naciones en el comercio extranjero.

Después de quince años de discusión pública y legislativa no parecemos más cerca á una solucion, que cuando se empezó; y no hay ninguna probabilidad aparente, en este tiempo, de que alguna legislación pudiera afectar el asunto.

Washington, Setiembre 9 de 1880.

DANIEL AMMEN.

[“Traducido para El Diario, por E. Dee.”]

SECCION DE AVISOS.

ROMANAS DE FAIRBANKS

800 Modificaciones, adaptadas á toda clase de negocio, y arregladas al peso de todos países. Entre ellas balanzas para el uso de ingenios, para pesar caña de azúcar en carretas ó carros, azúcar en cajas ó en bocoyes, café en sacos etc. Balanzas de plataforma para uso general, arregladas para pesar libras y kilos, si se quiere. De venta por los ferrateros principales en todas partes del mundo.

Por más pormenores se dirige á FAIRBANKS Y CA. NUEVA YORK Y LONDRES.

MOVIMIENTO de Correos en el mes de Noviembre de 1880.

Interior y Exterior.	SALIDAS.		LLEGADAS.	
	DIAS.	HORAS.	DIAS.	HORAS.
Liberia y Bagaces.....	Lunes y Jueves.	2½ p. m.	Lunes y Jueves.	8 a. m.
Santa Cruz y Nicoya.....	Sábado.....	2½ " "	Martes.....	8 " "
Puntarenas, Esparta, San Mateo, Desmonte, Atenas y San Ramon.....	Diariamente.....	2½ " "	Diariamente.....	8 " "
Grecia.....	Dias imp.....	2½ " "	Dias pares.....	8 " "
Alajuela, Heredia, La Union y Cartago.....	Diariamente.....	7½ a. m. y 2½ p. m.	Diariamente.....	8 " " y 3 p. m.
Limon.....	Miércoles.....	2½ " "	Jueves.....	8 " "
Terraba y Boruca.....	Dia 12.....	12 " "	Dia 10.....	12 " "
Aserrí y carrera.....	Lunes y Jueves.....	10½ a. "	Lunes y Jueves.....	10½ a. m.
San Isidro y carrera.....	" " " "	10½ " "	" " " "	10½ " "
Paraiso y Orosi.....	" " " "	7½ " "	Martes y Viernes.....	8 " "
San Isidro y Santa Bárbara.....	Martes y Viernes.....	7½ " "	Miér. y Sábado.....	3 p. m.
Santo Domingo y Barba.....	Diariamente.....	7½ " "	Diariamente.....	3 " "
Golfo Dulce.....	Dia 11.....	2½ p. m.	Del 7 al 9.....	8 " "
Puriscal.....	Miércoles.....	3½ " "	Martes.....	10½ " "
América del Sur, EE. UU. de América.....	Via Panamá.....	10, 16 y 25	13 y 23.....	Indeterminadas.
Antillas y Europa.....	Via Limon.....	12.....	2½ p. m.	
Salvador, Guatemala y California.....	29.....		19.....	Indeterminadas.
EE. de Centro América.....	10 y 30.....		13 y 29.....	Id.
Nicaragua.—Vía Liberia.....	Jueves.....		Jueves.....	8 a. m.

El Despacho estará abierto en días comunes: de 7½ á 9 a. m., de 10½ a. á 2½ p. m. y de 3 á 4 p. m.—En días festivos: de 7½ á 8½ a. m. y de 2 á 3½ p. m.

San José, Octubre 31 de 1880.

J. LORENZO Y BARRETO.

Admor. General.

ITINERARIO

del Vapor Correo "General Guardia" en sus viajes al BEBEDERO en el mes de Noviembre de 1880.

Dias.	Fechas.	Sale de Puntarenas.	Llega al Bebedero.	Regresa á Puntarenas.
Martes.	2	9 a. m.	4 p. m.	12 m. del 3
Viernes.	5	11 " "	6 " "	2 p. m. " 6
Martes.	9	3 p. "	10 " "	6 " " " 10
Viernes.	12	5 p. "	12 " "	8 " " " 13
Martes.	16	9 a. "	4 " "	12 " " " 17
Viernes.	19	11 " "	6 " "	2 p. " " 20
Martes.	23	1 p. "	8 " "	4 " " " 24
Viernes.	26	3 a. " del 27	10 a. " del 27	6 " " " 27
Martes.	30	9 a. "	4 p. "	12 " " " 31

Administracion de Correos.—Puntarenas, Noviembre 1º de 1880.

ITINERARIO

que observará el Vapor Correo "General Cañas" en sus viajes al TENDAL, Puerto de Santa Cruz, en el mes de Noviembre de 1880.

Dias.	Fech.	Sale de Puntarenas.	Llega al Tendal.	Regresa á Puntarenas.
Domingo.	7	12 m.	7 p. m.	3 p. m. del 8
"	14	9 a. "	4 " "	12 " " " 15
"	21	11 " "	6 " "	2 " " " 22
"	28	4 " " del 29	11 a. "	7 " " " 29
"		" " "	" " "	" " " "

Administracion de Correos.—Puntarenas, Noviembre 1º de 1880.

GRATIFICACION

Se dará á la persona que dé razon de un caballo alazan doradillo, con este fierro El que fué robado de esta Captsl el sábado 30 de Octubre, con todos sus aperos de montar. Dirigirse á Don Ramon Valverde en San Antonio de Belen. San José, Noviembre 5 de 1880. 5. r. 2.

MUY BARATO.

Debiendo trasladarme á San José, vengo la hacienda que tengo en esta Ciudad. Alquilo la casa que habito y vendo los muebles que hay en ella. Alajuela Octubre 28 de 1880. R. LORIA.

BILLETES PRIVILEGIADOS.

Para pagos de tierras baldias y de la parte del 50 0/10 de derecho importacion venden:

FARRER & VANSITTART.

Precios convencionales.—Nº 5 Calle del Cuño. San José, Octubre 15 de 1880.

Imprenta Nacional—Calle de la Merced.