

Reproducción

Número 127. — Tomo VII.

20 de Julio de 1925

Director:

Elias Jiménez Rojas

San José de Costa Rica

Apartado 230

Administración: BOTICA LA DOLOROSA

Imprenta Crejos Hnos.

Apartado R R

Teléfono 285

Imprenta

Librería

Encuadernación

Papelería



Trejos Hnos.

Participaciones
de matrimonio

Invitaciones

Libros de caja

Memorandums

Facturas

Cheques ♦ Recibos

Calonarios

Libros en blanco

Tarjetas

Menús, etc. etc.

Cumplimiento
en la entrega
de trabajos.



REPRODUCCION

No. 127 * 20 de Julio de 1925 * Tomo VII

Director, ELIAS JIMENEZ ROJAS

San José, Costa Rica — Apartado No 230

La amenaza de la aeronáutica

por HOWARD MINGOS

Escritor, artista y aeronauta, nacido en Pensilvania en 1891

La aviación va convirtiéndose rápidamente en factor dominante en los asuntos del mundo, así en tiempo de paz como en tiempo de guerra. Hecho a que han prestado escasa atención algunas personas que discuten en la actualidad las relaciones exteriores, es el de que, en caso de un nuevo conflicto, todo el mundo y todos los recursos de las naciones beligerantes se encontrarán en el frente de batalla. Los gobiernos, industrias, puestos de abastecimiento, las vías principales de comunicación y transporte, y todos los no combatientes, estarán en lo más rudo de la refriega. Y estarán tan indefensos como chiquillos, por mucho que se hayan preparado a llevar la

guerra al territorio enemigo. La guerra vendrá, tiene que venir, a su propio territorio.

En el ínterin, todas las naciones se surten de aeroplanos. Grandes y pequeñas, todas han entrado al palenque por la supremacía aérea. Discuten ahora programas de engrandecimiento aeronáutico que se habrían juzgado locas fantasías diez años atrás; pero el desarrollo de la aviación ha sido tan portentosamente rápido en la última década, tan preñado de sorpresas sucesivas, que es imposible determinar los límites que alcanzará en años subsiguientes. De todas las ciencias, la aeronáutica es la que ha hecho progresos más asombrosos.

Esto sentado, parece oportuno estudiar el nuevo instrumento y determinar hasta donde sea posible la manera de transformarlo de amenaza, en instrumento de paz. ¡Paz! La palabra misma parece cubrirse de ignominia ante las armas horrendas que se fabrican diariamente en previsión de un nuevo cataclismo. Y sería inútil discutir más allá el punto, si no fuera por la sencilla posibilidad de qué insistiendo

constantemente en los modernos inventos de destrucción lleguemos a abolir la guerra, no en virtud de pactos, sino por el mero instinto de conservación. El instinto de conservación en el individuo es, si lo meditamos bien, una palanca poderosa cuando se aplica a las naciones. Y esto es lo que ha venido a significar en años recientes el maravilloso desarrollo de la aviación: la conservación de las naciones o su exterminio, puesto que en lo futuro las naciones enteras se encontrarán en el frente de batalla.

La última guerra constituyó un experimento moderado de las posibilidades de sembrar la destrucción desde el aire. En la época del armisticio, la aviación no tenía la cuarta parte de la eficiencia que posee ahora. Los aeroplanos de entonces eran juguetes comparados con las naves aéreas que se construyen en cantidades inauditas en nuestros días. Las bombas de que estaban provistos eran pequeñas e imperfectas por lo general. Las mayores bombas de guerra pesaban solamente cuatrocientas libras. Nuevos inventos para perfeccionar la visión aseguran

hoy la puntería, cuando en aquel tiempo se daba en el blanco sólo por casualidad.

Tres clases de aeroplanos de cierto tipo existente ahora pueden acarrear a distancias de 1,610 kilómetros y dejar caer en el sitio deseado explosivos que pesan más del total arrojado por los alemanes sobre Londres durante el período entero de la guerra: diecisiete toneladas, en una palabra. Y la mayor parte de las bombas eran entonces arrojadas por *zeppelines*. Los aeroplanos no estaban acondicionados para el bombardeo; hoy lo están.

Las naves aéreas no habían llegado todavía a la perfección. Las alturas que podían alcanzar y las distancias que les era dado recorrer, eran limitadas. Poseían relativamente escaso poder de resistencia. Dos *zeppelines*, terminados y ensayados algunos meses después de la guerra, tenían capacidad para acarrear carga doble, y volar tan ligero como los cazadores de batalla; y, detalle muy importante, requerían solamente la mitad de combustible. Este perfeccionamiento técnico se ha proseguido desde entonces en los la-

boratorios. Ahora se construyen aeroplanos susceptibles de transportar centenares de toneladas de cargamento, explosivos o carga, y docenas de pasajeros; y pueden también fabricarse capaces de volar alrededor del mundo sin detenerse una sola vez. Las posibilidades de la aviación son casi ilimitadas.

Poco después del armisticio, los muelles de un puerto francés fueron bombardeados y destruidos. Los franceses creyeron que aquello era debido a indicaciones de espías residentes dentro de la ciudad. Lo que realmente ocurrió fué lo siguiente: un *zeppelin* se elevó a gran altura sobre las nubes y, por lo tanto, fué del radio de visión de los vigilantes. Los aeroplanos de defensa no podían descubrir al *zeppelin* oculto por la niebla. Descolgaron del dirigible una pequeña navecilla pendiente de un cable de aluminio reforzado, del grueso de un alambre de teléfono. En la navecilla venía el comandante provisto de un aparato telefónico, manteniéndose allí suspendido a 1700 metros de su aeroplano, y unos cuantos metros más abajo de

un banco de nubes. Podía ver todo lo que pasaba en tierra, en tanto que la navecilla era tan pequeña que no se discernía desde la superficie. Desde este puesto de observación dirigía a su gente, transmitiendo órdenes por teléfono al dirigible. Arrojando bombas diminutas, calculó la distancia hasta que la aeronave, cargada de explosivos, se encontró directamente sobre los muelles, y entonces dió la señal del bombardeo: procedimiento muy sencillo y, sobre todo, muy seguro.

Cuando cesaron las hostilidades, se inventaron aeroplanos plegadizos, capaces de ser transportados a bordo de los submarinos y que, en 5 minutos, podían llevarse a cubierta y lanzarse a los aires. Los esfuerzos de los aliados no impidieron que los submarinos alemanes atravesaran el Atlántico y tomaran posiciones en las aguas de Sandy Hook. Por cierto que ocasionaron daños considerables a nuestra marina. Si hubieran tenido entonces los pequeños aeroplanos, habrían podido fácilmente bombardear Nueva York. Todas las naciones poseen hoy esta clase de aeroplanos. Y por cada medida adop-

tada con el objeto de proteger la tierra contra las naves aéreas, algo se inventa inmediatamente para hacer más invulnerable todavía la navegación por el aire. Los peritos en artillería admiten que las probabilidades de que las baterías de tierra contra los aeroplanos acierten a dar en un blanco movible, son una entre diez mil.

Los aeroplanos han sido manejados también por la telegrafía sin hilos. Una de estas naves voló hace algún tiempo desde Long Island hasta Easton, Pensilvania, manejada y guiada por radio. El aparato tenía su piloto, pero éste no intervino en la dirección hasta que el aeroplano llegó al punto de su destino; entonces desconectó los reguladores de la telegrafía sin hilos y aterrizó suavemente para salvaguardar el aparato y a la gente de tierra. Podía estar cargado de explosivos y estrellarse en la ciudad ó contra algún fuerte.

Todas las naciones poseen ahora el secreto de fabricar gases tan mortíferos, que los vapores usados durante la guerra eran inocuos en comparación. Los hay de dos clases: vapores y lí-

quidos. Unas cuantas gotas de estos últimos matarían a un hombre con sólo tocarlo. Hasta ahora no se ha inventado máscara alguna capaz de resguardar al hombre contra este veneno. Es tan barato, lo mismo que los vapores, que media docena de aeroplanos provistos de gases por valor de mil dólares, podrían matar a todos los seres vivientes en la ciudad más populosa.

Cierto oficial de alta jerarquía decía recientemente que en las discusiones acerca de la protección de los buques de guerra mediante cubiertas y cascos a prueba de bombas, no había oído hablar de plan alguno capaz de impedir que los gases deletéreos penetraran a través de los ventiladores. Los estratégicos de la marina de guerra dicen que usarán ventilación artificial, aunque admitiendo que esta circunstancia los colocaría en la situación de los submarinos.

Los peritos en la navegación submarina reconocen que su mayor enemigo es el aeroplano. Puede descubrir a los submarinos a grandes profundidades y bombardearlos antes de que asomen siquiera a la superficie. Y se

ha demostrado conclusivamente que no es necesario herir de redondo al buque para hundirlo. Bombas arrojadas de manera que rozaron apenas el casco, han abierto las juntas de un *super-dreadnaught*, echándolo a pique en cinco minutos. Y por el precio de un buque de guerra pueden construirse y equiparse un millar de aeroplanos. Son relativamente baratos.

Esto explica cómo las naciones pequeñas rivalizan con las grandes potencias en la supremacía aérea. Bélgica, Holanda, España, Turquía, Polonia, Rusia y los estados escandinavos, están proveyéndose de fuerzas aéreas, reconociendo que no pueden aspirar a armamento de tierra. Conservan su fuerza militar tan sólo como fuerza de policía, y en muchos de estos países hay un movimiento definido contra el servicio militar obligatorio, fundándose en que solamente sirve para despertar en los jóvenes el pensamiento de la guerra, y en que serían impotentes en un nuevo conflicto de la índole del que el porvenir encierra en su seno. Rusia compró el año pasado algunos centenares de aeroplanos modernos. la mayor parte en

Alemania y Holanda. Francia ha abastecido a Polonia, Checoeslavia, Yugoslavia y Turquía, de equipo moderno, contribuyendo así a incrementar la demanda para su creciente industria de aviación, que trabaja noche y día para satisfacer pedidos de naves aéreas.

Francia es hoy en día la potencia más fuerte en el aire. Gasta anualmente más de cien millones de dólares en la aviación. Construyó 3300 aeroplanos militares y comerciales en 1922 y alrededor de 1200 más en 1923. Sus compañías de transporte aéreo están subvencionadas por el fisco en proporción tan elevada que constituyen realmente reservas militares bajo la autoridad del gobierno, y los aeroplanos comerciales para el transporte de viajeros pueden convertirse de la noche a la mañana en aeroplanos de batalla. Los campamentos franceses de aviación tienen sucursales militares y civiles que funcionan estrictamente en armonía, y el personal de mecánicos, pilotos e inspectores, está distribuido de tal manera, que en una hora puede convertirse en una sola unidad, una organización de guerra. Los pilotos re-

ciben su instrucción aeronáutica en escuelas de aviación de categoría tan alta como las escuelas militares y navales.

El programa francés contempla doscientos veinte escuadrones completamente equipados, con un promedio de seis aeroplanos cada uno, para fines del año 1925, y ciento por ciento de reservas tanto en equipo como en personal. El programa de cinco años incluye noventa unidades aéreas completas, cada cual con escuadrones de aeroplanos y globos de combate, ataque, bombardeo y reconocimiento, con equipo de fotografía y talleres, con su correspondiente personal en tierra y ciento por ciento de reservas; en una palabra, cada unidad suficiente por sí misma y destinada a cooperar con un cuerpo de ejército. Cada cuerpo de ejército movilizado para la guerra contará con una de estas unidades. Todo esto es muy diferente de los días de 1914, en que una veintena de aeroplanos se lanzaron al aire con observadores poco aguerridos y armados de rifles. ¿Ha olvidado acaso el mundo las anticuadas armas que se usaron en

los primeros tiempos de la reciente guerra?

Inglaterra figura hoy inmediatamente en siguiente lugar de su aliada Francia. Inglaterra no dice palabra de sus nuevos inventos. La Royal Air Force está ahora ejercitándose en 6 fronteras. La nación cuenta con seis escuadrones aéreos completamente equipados, sin incluir los sesenta y tres escuadrones que operan en la división india, ni las fuerzas independientes en todos los dominios del gran imperio. Inglaterra está formulando otro programa para crear cincuenta y dos nuevos escuadrones, calculados de manera que la potencia aérea de las islas británicas se equipará dentro de un diez por ciento con la de Francia. Inglaterra gasta asimismo cien millones de dólares anuales, incluyendo la aviación civil.

Italia está estableciendo su industria aeronáutica en medida tres veces superior a la que existía durante la guerra. Buscando mercado para el exceso de su producción, se ha comprometido a abastecer de equipo a España. En cuanto a esto respecta, todas las naciones europeas están tratando de ven-

der aeroplanos y materiales de guerra a las repúblicas sudamericanas y a China. Han colocado mucho equipo de esta clase en el Japón, pero ya el Japón ha pasado de la infancia en la ciencia aeronáutica. Ahora fabrica sus propios aparatos, aunque ha comprado dos mil aeroplanos a los gobiernos europeos en los últimos dos años.

Todos los aeroplanos comerciales japoneses se encuentran bajo la autoridad del gobierno. Peritos japoneses estudian ahora la aviación en todos los países. Una misión numerosa ha terminado casi por completo sus trabajos en los Estados Unidos, donde se había asignado a cada uno de sus miembros un ramo especial de investigación. El terremoto, que se creía haber destruido una base de aviación naval, hizo en realidad pocos daños, porque las fábricas estaban situadas a varios kilómetros de distancia de la región afectada. Los aeroplanos usados en las maniobras militares y navales llevadas a efecto en los dos años recientes, fueron construidos en el Japón, que tiene proyectadas cinco importantes rutas comerciales aéreas, las que

se establecerán durante los dos años venideros, de acuerdo con los planes actuales.

La proposición de limitar el armamento aéreo fué desechada en la conferencia de Washington, donde se llamó la atención al hecho de que los aeroplanos comerciales pueden transformarse de la noche a la mañana en instrumentos bélicos, alegándose que impedir o limitar el desarrollo civil sería ahogar el desenvolvimiento lógico de un vehículo destinado a adquirir importancia creciente para el transporte.

Desde entonces las naciones han seguido trazando rutas aéreas comerciales. Los aeroplanos y las vías aéreas atraviesan toda Europa, y están sin excepción subvencionados por sus respectivos gobiernos. Y se construye hoy número mayor de aeroplanos acorazados que de todos los otros tipos agregados: esto es, aeroplanos de batalla y de bombardeo, incluyéndose aeroplanos ligeros de avanzada y reconocimiento. Algunas de estas naves aéreas llevan diez o doce ametralladoras y un cañón para balas de una libra de peso

que se disparan a través de las paletas de la hélice.

Hay ciertos rumores en Europa acerca de la convocatoria para otra conferencia sobre limitación de armamento con referencia especial a la aviación, pero los franceses han desechado toda proposición al respecto. Dicen que la aviación es necesaria para la defensa de la República. Y así marcha la humanidad. No es esto todo, sin embargo.

El año pasado, cuando los franceses retiraron su apoyo a Inglaterra en el cercano Oriente, y los soldados turcos se burlaban y mofaban de los soldados británicos, estaba Francia muy ajena al hecho de que el jefe inglés podía haber convocado una flota de aeroplanos y arrasarlo en una hora con sus bombas no sólo el ejército turco entero, sino también Constantinopla y otras poblaciones. Los ingleses estaban entonces mucho mejor preparados en el aire de lo que lo habían estado durante toda la guerra.

Todas las pequeñas batallas que se han librado después del armisticio han sido ganadas por medio de la aviación. En el conflicto chino más importante,

venció el general que tuvo la previsión de emplear a dos aviadores norteamericanos independientes, con sus pequeños aeroplanos de comercio. Volando bajo, echaron a pique las cañoneras del ejército enemigo y lo derrotaron. Las tropas británicas han dominado casi en todos los casos las rebeliones de los naturales del Africa meridional, del cercano Oriente y de la India, merced a sus aeroplanos. Los italianos hicieron lo mismo en Trípoli. España habría vencido en la campaña marroquí si hubiera tenido a su disposición aeroplanos para prevenir ataques imprevistos y descubrir la situación del enemigo.

Cuando el partido obrero tomó posesión del gabinete en Inglaterra, uno de sus primeros actos oficiales fué ordenar a la Royal Air Force que cesara de hostigar desde el aire a las tribus de los naturales: decisión muy poco cuerda, a juicio de este observador, puesto que la juventud británica estaba encargada de sostener la política del gobierno y debía permitírsele, por lo tanto, emplear cuantos medios estuviesen a su alcance para contribuir a

este resultado. Y ¿no se aplica esto igualmente a todas las naciones? La aviación no puede proscribirse, porque afrontaríamos la posibilidad de que los pactos se convirtieran en simples tiras de papel. Dos hombres pueden por sí solos construir un aeroplano en cualquier cobertizo. Muchas veces ha sucedido así en la nación. Y si dos personas son suficientes para manejar un aparato aéreo, son suficientes también para arrojar bombas sobre todo el resto de la población. Y esto reza con las naciones grandes tanto como con las pequeñas.

Las fronteras desaparecen. Los aeroplanos vuelan ahora a razón de seis kilómetros y medio por minuto. Se elevan a alturas de nueve a diez mil metros, y pueden subir más todavía, si la ocasión lo exige. Acarrean toneladas de explosivos por millares de kilómetros sin detenerse una sola vez. Los motores se han perfeccionado hasta alcanzar el triple de eficiencia que tenían en el tiempo de la guerra. No existen fronteras nacionales. ¿Dónde están los océanos, montañas y otros obstáculos naturales que antes aislaban

a las naciones? Sí; las fronteras desaparecen, ya sean las creadas por la naturaleza o las creadas por las naciones.

Los pesimistas fruncen el ceño ante la teoría de que cada nuevo medio de comunicación tiende a acercar a los pueblos y disminuye, por ende, las posibilidades de conflicto. Hablan de la reciente guerra y del actual estado de preparación. Aunque así sea, la reciente guerra fué solamente una guerra de colisión. El resultado ha sido igualmente desastroso para ambos lados. Y aquel conflicto alcanza apenas las proporciones de una escaramuza comparado a la futura guerra que puede sobrevenir: la guerra en el aire.

¿No es razonable suponer que por la sola fuerza de sus posibilidades, como se revelan claramente a diario con la eficiencia creciente de la aviación, esta guerra no sobrevendrá, porque no habrá hombre ni grupo de hombres que se atreva a provocarla? Las cancillerías de los gobiernos modernos sostendrán largas deliberaciones antes de inclinar de nuevo los pulgares hacia abajo, comprendiendo que

se encontrará todo el mundo en la línea de batalla durante la lucha y que el resultado final puede ser únicamente el empate, ya que, mientras un lado invade el territorio enemigo destruyendo las defensas nacionales y bombardeando y asfixiando a su pueblo, las fuerzas aéreas del adversario estarán haciendo lo mismo en la nación contraria; es decir, que la guerra sería un proceso de exterminio mutuo. De lo espantoso de esta posibilidad surge la esperanza de establecer una perpetua paz.

(De *Inter-América*).

El sufragio y las mujeres

Teníamos ya concejales y hasta alcaldes femeninos. En Francia aún no se ha llegado a tanto. La Cámara de 1919 concedió a las hembras el derecho de votar en las elecciones municipales; pero el Senado rechazó el proyecto. La Cámara de 1925 no rehusa el proyecto, mas busca especiosos motivos para diferir su aprobación.

En todas partes se han aducido las mismas razones en pro y en contra del derecho electoral de las mujeres. Agotada la controversia, el feminismo triunfa en todas partes. La Cámara de los Comunes tiene hoy cuatro damas —entre ellas Lady Astor y la duquesa de Atholl—, después de haber contado seis en 1923. El seis por ciento de los representantes alemanes en el Reichstag son mujeres. Aunque en menor cuantía, no carecen de ellas los Parlamentos de Suecia, Noruega, Dinamarca, Finlandia. Hasta el de la India posee una, y cuatro los Ayuntamientos de Babayamme, Rajahmundy, Trichinoply y Tanjore. Las concejales de América son ya incontables, y numerosas las que han vencido en los últimos comicios administrativos de la Gran Bretaña. Los alcaldes de ocho ciudades pertenecen al sexo bello. Glasgow ha nombrado a dos jóvenes, jueces en el Tribunal de Policía; Budapest ha introducido a tres en su Cuerpo de Seguridad, y la doctora austriaca María Fischer, magistrado en el Tribunal de niños, acaba de ser designada suplente del procurador general (fiscal diríamos

nosotros). ¿Qué más? Inglaterra hasta envía una delegada a las Asambleas de la Sociedad de Naciones, y en la última se ha visto a una señora representar a Australia.

Es de inspiración democrática la igualdad política entre los sexos. Primero la propugnaron las izquierdas, mientras que los partidos tradicionales consideraron a la mujer como un ser incompleto y peligroso. *Laquens venatorum*, había dicho el Eclesiastés de sus brazos. Los detractores querían circunscribirlas a sus seculares funciones domésticas. Los defensores se prometían de su sensibilidad grandes bienes públicos: las costumbres se dulcificarían; la beneficencia recibiría un refuerzo poderoso; hasta las guerras tocarían a su fin. Antes de que pudiera concluir la discusión teórica se cambiaron las tornas y los partidos comenzaron a considerar el concurso femenino bajo la especie del interés político. Los moderados creyeron que el espíritu conservador de la mujer y su docilidad religiosa les aseguraría una considerable aportación de votos. Las extremas radicales se figuraron lo mismo viendo

a sus compañeras vehementes y revolucionarias en los mítines y manifestaciones. Pero entre unos y otros bandos estaban los intermedios—quizá más numerosos—calculando sus probables pérdidas. Eso hacen ahora las fracciones que ocupan el poder en Francia. Si se consulta individualmente a sus miembros, casi todos son favorables a la concesión del voto a las hembras; pero ya que carecen de razones para negarlo, quisieran demostrarlo temiendo que los comicios de mayo les sean adversos.

¿Y hay suficientes motivos de temer? Las experiencias de los otros pueblos son poco decisivas para esperar notables cambios de la intervención femenina en la vida pública. Si en las grandes consultas nacionales ha habido mudanzas, se han debido a las grandes corrientes de la opinión—en Inglaterra el triunfo de los conservadores; en Alemania el de los nacionalistas, con un posterior aumento de las izquierdas—; pero nadie piensa que esas oscilaciones se deban a las electoras. Estas se manifiestan en todas partes animadas de los mismos sentimientos que los

hombres, y la guerra última ha demostrado a los periodistas que no pueden contar con ellas. En los momentos difíciles fueron tan resistentes como el otro sexo, y ante los dolores y la sangre no fueron más exorables. En Rusia formaron regimientos armados. Treinta de ellas surcan hoy los aires americanos cabalgando en los férreos Pegasos, y a la japonesa Skigengo se la ha visto hace poco ascender hasta las nubes para bombardear a los enemigos de Chang-Tro-Lin.

Sólo un cambio se ha notado con el ingreso en la vida pública de la mujer. Para unos será defecto y para otros virtud. Las que tanto declamaron en los mítines y alarmaron en las manifestaciones, se han vuelto mudas al obtener la representación. Ni en los parlamentos ni en la Sociedad de Naciones desempeñan muy lucido papel. Así, hay quien dice, irónico: concédanseles todos los derechos políticos y que ellas nos hagan el favor de no ejercer ninguno.

M. CIGES APARICIO

(De *Nuevo Mundo*, Madrid).

De Amicis

A propósito del proyecto de erigir un monumento a Edmundo de Amicis en su ciudad natal —Oneglia—, traduzco algunas de las palabras pronunciadas por el dulce gran italiano al volver a ella en 1905, después de una ausencia de 57 años, cuando cumplía él los 59 de edad, tres antes de su muerte:

«Salido de Oneglia en una edad que no deja huella en la memoria, no llevé conmigo ningún recuerdo de la ciudad en que nací. Pero la oí mentar tantas veces en la familia, cuando niño y cuando joven, y se hablaba de ella tan largamente y con tanto afecto, que las imágenes reflejas de estos lugares y de sus personas y de sus cosas, tomaron en mi mente la vida y evidencia de recuerdos directos, de modo que la primerísima infancia aquí transcurrida se convirtió para mí en algo como la visión íntima de una preexis-

tencia misteriosa, más bella y más poética que la niñez de que conservo clara conciencia. Por esto, en el fondo de mis recuerdos más lejanos ví siempre un mar, y era este mar; y quise siempre volver a mi ciudad natal, como si hubiera de encontrar en ella alguna reliquia viva de la casa paterna; y cada saludo cortés que recibí de Oneglia me fué grato cual eco de una voz doméstica; y cada vez que su nombre me suena en la mente, me parece que me lo murmuran al oído los dos viejos venerados que me lo enseñaron de niño».

E. J. R.

REPRODUCCION

TOMO VII ♦ Nos. 112 a 127

20 de AGOSTO de 1924 a 20 de JULIO de 1925

INDICE DE AUTORES

	<u>PÁGINA</u>
Amicis, Edmundo de	
Ciudad natal	488
Aparicio, Ciges	
Sufragio y mujeres	483
Arnold, Matthew	
No hay pasado muerto	461
Balzac	
El matrimonio	283
Barbusse, H.	
Bondad vencida	61
Belloc, Hilaire	
Estados Unidos	225
Bolivar	
Manuelita la Bella	71-96
Boussingault	
Manuelita la Bella	90
Brenes Córdoba, Alberto	
Donación verbal	291
Bulnes, Francisco	
Vasconcelos	57
Capps, J. A.	
Terapéutica	345
Caso, Antonio	
Triunfo de la vida	378

Cervantes	
En caso de pleito	(bis) 344
Constant, B.	
Loterías	224
Leyes	285-342
«Cornelio Hispano»	
Manuelita la Bella	65
Cross, E. A.	
La escuela	310
Cruz, Sor Juana Inés de la	
Prefiero a quien me quiere	287
Chateaubriand	
Moral de intereses	408
Darwin	
Simpatía. Devoción	331
Domínguez, María Alicia	
Apuntes serranos	402
Echandi, Alberto	
Protesta	390
Emerson	
Los fracasados	118
Esteva Ruiz, R. A.	
Parlamentarismo	110
<i>Excelsior</i>	
Mussolini	34
Vasconcelos	56
Facio, Justo A.	
Eosina	179
Faguet, E.	
Libertad de enseñanza	314
Fernández Guardia, Ricardo	
Los tratados de Washington	161-175

Ferraz, Valeriano Fernández	
Eosina	183
Filangieri	
El juego	335
Franklin	
Escuela cara	408
Garibaldi	
Manuelita Sáenz	91
Garofalo, R.	
Socialismo	312
Goethe	
Inmortalidad	(bis) 36
Grant, Robert	
Divorcio	463
Guizot	
Democracia	343
Hendrick, Ellwood	
Misterios de la luz	437
Heres, Tomás	
Manuelita Sáenz	69
Humboldt	
Unidad estatual	340
Jiménez, Auristela de	
Piedras	101
Jiménez Núñez, Enrique	
Por la ciencia	128
Jiménez Oriamuno, Ricardo	
Tratados de Washington	169
Donación verbal	294
Jiménez Rojas, Alfonso	
De la aplicación de las leyes	19

III

Papel sellado.....	139
Tratados de Wáshington.....	164
Valor de las sentencias....	271
Donación verbal.....	289
El nuevo Código Penal.....	317
Miseria de C. R. durante el coloniaje	409
 Jiménez Rojas, Elias	
Sólo Dios es poderoso.....	145
Tratados de Wáshington.....	158
El voto.....	217
Estadio.....	223
Positivismo político.....	360
C. Gagini.....	366
Sermón.....	397
Hormigas caras....	406
Discurso de un niño.....	427
Atomos.....	438
Pequeñas notas.....	11-29-61-62
	(bis) 100-192-251
	(bis) 260-275-316
	344-377-383
	389-405-436 (bis)
 Johannet, René	
¿Fácil gobierno?.....	129
 <i>La Nación</i>	
Popularidad.....	116
 Laplace	
Astro y átomo.....	373
 Lapthon Smith, A.	
A los sesenta.....	399
 Lauzanne, Stephane	
Feminismo y grandes francesas.....	385
 Lerrnoyez, Dr.	
Fumado.....	373

Lingelbach, W. E.	
La prensa	429
Littré	
Triste anatomía	330
Lumière, Augusto	
Teoría coloidal.....	193
Macaulay	
Fallos de la posteridad... ..	282
Mingos, Howard	
Amenazas de la aeronáutica.....	465
Morris Hunt, William	
La belleza.....	343
Murray Butler, N.	
Ocio. Instrucción, etc.....	120-261
Mussolini	
Apotegmas	34
Nervo, Amado	
¡Llévalo de amor!	372
¡Dar!.....	377
Oakley, Imogen B.	
Sufragio.....	392
O'Connor, Franco. Burdett	
Bolívar y Sucre	53
O'Leary	
De Bolívar.....	68-93
Ortiz, Juan Franco.	
Manuelita la Bella.....	79
Palma, R.	
Manuelita la Bella.....	67-97
Pallares, Eduardo	
Políticos profesionales.....	47

Pelletan	
La ley.....	315
Pereira Gamba, P.	
La Quinta Bolivar.....	80
Pérez Galdós	
Boticario.....	284
Perú de Lacroix, L.	
Carta a M. S.	85
Petronio	
Dos pensamientos.....	342
«Pierre Loti»	
Amar las cosas.....	190
Poincaré, R.	
El sabio.....	1
Ramón y Cajal	
Pensamientos.....	307-461
Reclus, Onésimo y Eliseo	
Costa Rica.....	425
Renan	
Nacionalidad y misión mundial.....	337
<i>Repertorio Americano</i>	
El perro.....	268
<i>Revista de Costa Rica</i>	
C. Gagini.....	391
<i>Revista de Revistas</i>	
Feminismo y mujeres.....	384
Rivas, Medardo	
Manuela Sáenz.....	72
Royer-Collard	
Justicia. Fuerza.....	127-189

Sáenz, Manuelita	
De Bolívar.....	74-94
Sanin Cano	
Guerras sudamericanas.....	63
Solano, Gustavo	
El farmacéutico.....	281
Sorondo, Xavier	
Fin del mundo.....	328
Soto Alfaro, J. M.	
Citas y notas.....	373
Stuart Mill	
Imponer silencio..... (bis)	156
Libertad.....	188
Acusadores acusados.....	339
Sux, Alejandro	
La Semana de la América Latina....	12
Tenorio, Marcelo	
De Bolívar.....	73
Trollope, Anthony	
Mujeres de Costa Rica.....	462
Unamuno, Miguel de	
El Sport.....	286
Wáshington	
La influencia extranjera.....	157
Wells, H. G.	
Educación americana.....	37
Zayas Enríquez, Rafael de	
¿Volver a la niñez?.....	2
Zorrilla de San Martín	
Deuda del feliz.....	62

