

Bueno



Este periódico saldrá á luz una vez cada sem na.—Se insertan avisos á precios convencionales.

San José de Costa-Rica, Marzo 23 de 1872
MARZO 8 de 1873

El precio de suscripción es el de \$1 cada trimestre, los números sueltos valen 10 centavos.

Celmo Bueno y Rafael Cazanarza
EDITORES.

Los ferrocarriles de Inglaterra, su conversion en propiedad del Estado recomendada, y esto bajo el punto de vista rentístico.

Los órganos de publicidad en Londres, siguen comentando la gran cuestion "Alabama," sometido á la decision arbitral en Ginebra. Conocida esta cuestion demasiado y cuya solucion dejamos al juicio arbitral á que ocurrieron los EE. UU. é Inglaterra, nosotros nos ocuparemos de otra, que puede interesar al pais, para hacer conocer la importancia que los sanos pensadores de la Gran Bretaña dan á las empresas de ferrocarriles.

Allí se empieza á pronunciar la opinion recomendando la necesidad de que el Gobierno tome por su cuenta las que existen, haciendo contratos con los empresarios, como asegura un diario ingles se hizo con los telégrafos.

El plan financiero, sus consecuencias y las medidas que se indican, lo damos á continuacion, en una traduccion un poco imperfecta, por la brevedad del tiempo de que ha podido disponer el traductor.

Para nosotros el discurso mas satisfactorio durante la reciente suspension Parlamentaria es aquel que Mr. Graves, el Diputado Tory que representa á Liverpool, pronunció el dia 24 de Enero pasado delante la Cámara de comercio de aquella ciudad.

Hai esperanza para el porvenir en aquel discurso.—Es de poca utilidad, que la prensa liberal ó cualquier diputado liberal á no ser Mr. Gladstone mismo tome empeño en explicar que los prospectos financieros de la Gran Bretaña dependen de la adopcion de una sana política respecto á los ferrocarriles; manifestar, como hemos tantas veces manifestado, que el Estado con solo apropiarse los ferrocarriles podria duplicar el comer-

cio interior del pais; ó declarar, como hemos por repetidas veces declarado, que la operacion, hábilmente manejada, podria, dentro de treinta años, librarnos de la Deuda Nacional, y dentro de cincuenta años, de todos los impuestos de Estado exceptuando los del alcohol y tabaco. Las aserciones de esta especie—aunque la primera al menos puede ser reducida á la demostracion—cuando emanan de la escuela liberal, son escuchadas con poca atencion, ó tratadas como agradables sueños de algunas personas bien informadas pero demasiado entusiastas, quienes porfian en creer en el porvenir de la humanidad, y se ciegan delante de las dificultades prácticas de la política. Es solamente cuando solemnemente nombrados directores de compañías, gente que habla rara vez en la Cámara pero cuando hablan son siempre oídos con deferencia, y que son enteramente incrédulos de todos los resultados á no ser que estos pueden ser demostrados en la cuenta corriente de un Banco, empiezan á hacer las mismas aserciones, que el elector de influencia da paso para escuchar, fija su atencion, y finalmente se deja caer en aquel estado de ánimo esencialmente británico, en que se declara listo para confrontar enormes experimentos, con tal que sus conductores digan que ellos tambien quisieron aventurar. Mr. Graves es un tipo de esta clase de Diputados, y nos atrevemos á decir que su discurso pronunciado en Liverpool, hará mas para acostumbrar al público á la idea de un sistema de ferrocarriles manejados por el Estado, que todos los guarismos de Mr. Galt y que todos los artículos de la prensa liberal sobre el asunto.

Él es un excelente hombre de negocios, sagaz y cauteloso, que haría un excelente Presidente del Tribunal de comercio bajo una ad-

ministracion Tory; y él dice resueltamente que la ganancia en metálico á favor del Estado, y por la apropiacion de los ferrocarriles, la ganancia inmediata resultante de la unidad de direccion y la diferencia entre crédito del Estado y crédito de los ferrocarriles como propiedad particular, sería igual á 25 por ciento de la renta neta de estos, á once millones de libras esterlinas anuales, una suma que sería suficiente, si fuera destinada al objeto y acumulada á amortizar la Deuda Nacional de Inglaterra en cuarenta y dos años, y de esta manera, aunque él no saca diferencia, nos permitiría en el año de 1912, abolir veintisiete millones de impuestos, gastados ahora para pagar el interes de la deuda, es decir, nos permitiría llevar á efecto casi cualquier sueño concebible respecto á remision de impuestos. Lejos de estimar esta computacion como un sueño, todos los que conocen á Mr. Graves, saben que es muy poco adicto á sueños en materia de finanza, que mas bien creemos que la computacion es tímida y muy inferior al verdadero resultado, teniendo en cuenta un gran elemento en el cálculo que el representante de Liverpool percibió y que habia omitido en su computacion: el inmenso aumento de tráfico que viene á los ferrocarriles, y que el Estado podria todavia aumentar y acelerar haciendo intrépidos experimentos con la rebaja de tarifa.

El sistema de ferrocarriles bajo la direccion de sociedades particulares, es pródigo; y el que trata de reemplazarse tomándolos por cuenta del Gobierno, produciría un efecto semejante al que produjo la atrevida reforma popularizada por Sir Rowland Hill cuando este organizó las administraciones de correos; pero ningun remedio es posible, mientras que los ferrocarriles no estén bajo una sola autoridad guiada por el Parlamento y que se proponga asegurar: 1º riqueza para el pueblo, igualando, aumen-

tando y abaratando los medios de comunicacion interior; y 2º rentas para el Estado para poder aligerar el peso de los impuestos.

Como dijo Mr. Graves, la compra de los telégrafos, por el Gobierno, nos está señalando el camino.

El Times, aunque eminentemente dispuesto á aceptar esta opinion objeta que un departamento con tal patrocinio podria convertirse en instrumento para ganar elecciones, ó podria probarse incompetente.

No queremos entrar hoy en una discusión del argumento general. Deseamos solamente notar la confirmacion de nuestras apreciaciones por un Diputado como Mr. Graves, y añadir una consideracion que él ha enteramente olvidado. Creemos, y llamamos la atencion de todos los caballeros provinciales al punto, que, en la sugestion de Mr. Graves está la mejor, talvez la única esperanza de poder salir del todo del impuesto de tierras, y al mismo tiempo de poder dar en una sola alza 50 por ciento al valor de la propiedad territorial.

Las dos terceras partes al menos de los caballeros propietarios en tierras son privados del pleno beneficio de comunicacion por ferrocarril en cada condado de líneas baratas, despaciosas y muy numerosas alimentando á las grandes líneas arteriales.

Estas líneas nunca serán construidas por las compañías, no darían un gran dividendo, no darían reputacion á los ingenieros, ni convertirían á contratistas que no saben deletrear en semi-millonarios. Las compañías las detestan y cuando son obligadas á construirlas, corren el menor número posible de trenes sobre ellas y á las horas mas incompetentes que puedan elegir. Los ferrocarriles de condado deben tener rieles ligeros y locomocion despaciosas, ó mas claro, deben ser construidas sobre el plan de Fairlie, que tiene la economía por base. Construidas así sobre

149974 Morales \$50.00

070
F
12-13

un empréstito pagadero con impuestos sobre las tierras de cada condado, traerian una locomotora con sus carros dentro de una milla de cada hacienda en el Reino Unido, levantarían el valor de las tierras, tanto, como un ferrocarril de primera clase lo hace mas allá de la distancia residencial de Londres, y darían una ganancia que extinguiría el impuesto sobre tierras. Nunca las obtendremos de las compañías ni de los capitalistas; pero si el Estado fuera dueño, los caballeros provinciales pronto convencerían al departamento de dirección que el mas pequeño arroyo debe acrecentar el volumen de un río.—Los caballeros propietarios no nos atenderán á nosotros, al menos por ahora, hasta que algun miembro poderoso de su propia órden emita una opinión parecida á la nuestra; pero debemos nada menos recordar una convencion deliberada que el próximo gran financiero que tome el mando en este país reasumirá para el Estado su natural dominio sobre todos los medios de comunicacion; y haciéndolo así, levantará la deuda que pesa sobre nuestros hombros, nos aliviará de los impuestos sobre tierras, y suplirá á los economistas los medios de poder declarar que el Reino Unido es un puerto franco.

Algo mas sobre ferrocarriles.

Leemos á propósito de estas empresas lo siguiente:
Hoy los Gobiernos comprenden tan perfectamente bien la importancia que tienen para el progreso las vías férreas, que estimulan con grandes concesiones á las Compañías que las acometen, cuando sus rentas no les permiten construir las por sí. El Perú y Chile hacen ferrocarriles por su cuenta, el primero con un costo de \$400,000 por legua, y el 2º, de \$250,000. Bien conocidas son de todos las concesiones que el Gobierno de los Estados Unidos de América, hizo á las Compañías que llevaron á término el gran ferrocarril del Pacífico. Les dió 16 millones de acres de tierras baldías, que á tiempo de la concesion, valían \$40 millones; gratificó la construcción de cada milla de camino común con \$16,000 en dinero: las millas que atravesaban la Sierra Nevada con \$48,000 por milla, y las que cruzaban las montañas rocallosas con \$32,000 cada una, cuya gratificacion se devolvía al Erario con la mitad del flete de los efectos del Gobierno transportados, y con el 5 p 100 del producto neto de la empresa. Pero no fué esto todo; se autorizó además á las Compañías para contratar un empréstito equivalente á \$30,000 por milla, con el 6 p 100 de interes garantizado por el Estado. Fué así como se realizó en aquella gran Nacion, que es la que mejor ha comprendido hasta hoy la importancia de los ferrocarriles, el fenómeno, que ha admirado á la Europa, de construir cerca de 700 leguas de camino en 7 años ménos del tiempo presupuesto, ejecutando al fin el prodigio de construir diez millas por día.
En cuanto al desarrollo industrial que viene con los ferrocarriles, creemos que todo cálculo por exagerado que sea, es inferior á los resultados. La experiencia está demostrando todos los días, que los resultados del vapor exceden á los mas lisonjeros cálculos

de los empresarios, hasta tal punto que ya se tiene como un axioma, que toda mejora en las vías de comunicacion, trae un aumento indefinido de trasportes. Sin ir muy lejos, tenemos un ejemplo conocido por muchos. Cuando solo habia una carretera entre el Callao y Lima, el movimiento comercial se encontraba satisfecho con un corto número de carros y de viajes diarios. Se estableció un camino de rieles, y hoy se hacen por vapor y en grandes trenes doce viajes diarios. Muchos ejemplos de la misma clase podríamos citar; pero preferimos llamar la atencion á los siguientes datos que arroja la estadística de los Estados Unidos del Norte, que tomamos de un manual de los ferrocarriles de ese país, publicado por H. V. Poor en el año pasado de 1871.
En 1851 se trasportaban 5,000,000 toneladas de carga por ferrocarril. En 1870 el transporte subió á 72,500,000, siendo el aumento anual de 3,375,000 toneladas. En 1851 el valor de los efectos trasportados, siendo el de cada tonelada \$150, era de \$810,725,200. En 1870 este valor, al mismo precio, subió á \$10,875,750,000. El aumento total del valor, en este período de 20 años, fué de \$10,065,354,800 que equivale á \$503,267,740 por año.
Este vasto comercio ha sido del todo creado por la reduccion efectuada en los costos de transporte. Por ejemplo, el costo de transporte del maiz y del trigo, en los caminos ordinarios, era de 20 centavos por tonelada por milla. Así el primer producto podía ser trasportado apenas á 125 millas de distancia del centro de producción, siendo su valor \$0,75 por bushel; el segundo podía llevarse á 250 millas de distancia, siendo su precio de \$1-50 el bushel. Con tales productos, estos caminos no tenían, pues, valor comercial fuera de los círculos que tenían por radio, 125 y 250 millas respectivamente. Con los ferrocarriles, el costo de transporte vino á ser el de 1½ centavos por tonelada y milla, y con tal cambio, el círculo de consumo del maiz y del trigo vino á tener un radio de 1,600 y 3,200 millas respectivamente; y tén-gase presente que, el área de un círculo que tiene por radio 125 millas es de 49,087 millas cuadradas, mientras que la del que tiene 1,600 millas de radio es de 8,042,408 millas cuadradas, es decir 160 veces mas grande.
En 1840 habia 2,818 millas de ferrocarril en los Estados Unidos; á \$3,000 anuales de producto por milla de línea, producían \$8,454,000 á razon de 49 centavos por cabeza de habitantes. En 1850 habia 9,021 millas en accion, los productos de las cuales eran de \$36,084,000 ó \$1-55 centavos por cabeza. En 1860 habia 30,635 millas cuyos productos eran de \$153,175,000 ó \$4-90 por cabeza. En 1870 habia ya 50,000 millas de ferrocarril en accion y sus productos montaron á la enorme suma de \$450,000,000 á razon de \$11-75 por cabeza. Tal aumento de tráfico mide con exactitud la riqueza y comercio del país, debido á la construcción de ferrocarriles, y esplica satisfactoriamente el empeño con que tales obras, que producen resultados tan maravillosos, han sido acometidas.
Hé aquí una comparacion del progreso del comercio interior de los Estados Unidos, en cantidad y valor, con el aumento de poblacion. En 1830 este comercio no excedía de 4,500,000 toneladas, á 400 libras por persona. En 1860 el transporte interior era de 18,500,000 toneladas, 1,200 libras por cabeza. En 1870 subió á 72,500 toneladas ó 8,816 libras por cabeza. El valor de la tonelada por cabeza era en

1850 de \$29; en 1860 de \$84, y en 1870 de \$285 por cabeza. Véase, pues, que el aumento del comercio no guarda proporcion con el aumento de poblacion, merced á las facilidades que prestan los ferrocarriles.
En los Estados Unidos se razona así: la construcción de un ferrocarril aumenta en cinco veces su costo el valor de las propiedades de la comunidad que lo construye. El comercio y la riqueza que anualmente crea excede cinco veces á su costo, y con este convencimiento, demostrado por la experiencia, se fomenta de todas maneras y por cuantos medios es posible, el desarrollo de tales vías. El Gobierno hace conceciones de terrenos en lotes alternados, é inmediatamente que se resuelve la construcción de un ferrocarril fija á los lotes que se ha reservado un precio doble del que tenían antes, y muy en breve encuentra compradores. Por manera que nada pierde con las conceciones, si no que obtiene colocacion para sus tierras y reporta en sus rentas todo el aumento consiguiente al desarrollo industrial.
HECHOS DIVERSOS.
Empresa del ferrocarril.
El lunes 18 de Marzo á las ocho de la mañana, el Sr. Presidente General Guardia clavó en la estacion de Alajuela el primer clavo de la línea que ahora se sigue poniendo de Alajuela á Heredia. El 15 del mismo mes salieron de Nueva York los puentes de hierro para el rio Ciruelas y Virilla. Este último quedará de 180 piés de largo, y á la altura de 120 piés, mas ó menos, sobre el nivel del rio. Este puente es uno de los mas hermosos y grandes talvez de toda la línea.
Los trabajos de tierra están extendidos ahora sobre toda la línea hasta la estacion de San José. La mayor parte de los puentes con excepcion del de el Virilla, están casi concluidos.
Durante una tempestad entre Nueva York y Colon, fueron botados al agua en alta mar parte de los carros de la compañía, cuya reposicion no se podrá hacer en ménos de dos meses; no siendo de utilidad alguna el material de carros llegados á Alajuela ya.
Del Limon se tienen datos favorables: todo marcha bien, y se espera darle mayor impulso á la empresa en cuanto esté listo el vapor á la disposicion de la compañía para traer trabajadores.
El 8 de Abril saldrá el Presidente de la República y el Sr. Enrique M. Keith con dirección al Limon á inspeccionar lo hecho. Esta visita promete resultados benéficos, pues dará en el exterior una recomendacion muy buena al país y á la empresa, cuando se conozca que el Jefe de la República da impulso á la gran obra nacional.
Sociedades agrícolas.
La escasez de brazos que se siente para la agricultura, ha hecho que el Gobierno de la República, en prevision de las dificultades que surgirían por la ocupacion de los trabajadores del país en la em-

presa del ferrocarril, contrate colonos en el exterior que vengan á servir á los agricultores, y remedie la situacion. Dado este paso creemos que los que por causa de la empresa del ferrocarril han hecho oposicion á esta obra de progreso de la República, callarán ante las sábias previsiones del Gobierno.
No se propone la Administracion especular con los colonos, sino ofrecer brazos á los agricultores bajo las condiciones de suyo ventajosas, que se obtendrán por el Gobierno.
Pero independientemente de la accion gubernativa, los agricultores del país, consultando sus propias conveniencias personales, mediante el espíritu de asociacion, están en aptitud de poner remedio á la escasez que se nota y aun obtener ventajas sobre el precio de los salarios.
La inmigracion de los coolies que un conocedor de este país aconseja á los agricultores de aquí, puede obtenerse, mediante un pequeño esfuerzo de todos.
Reside actualmente en Macao el Sr. Tanco Armero encargado de contratar colonos para las Antillas y el Perú, y que en esta empresa ha desempeñado su mision siempre con honradez y garantía, para los que en el Nuevo Mundo se han valido de sus esfuerzos.
El Sr. Tanco fué el mismo que contrató chinos para el ferrocarril de Panamá, y el mismo que en la actualidad está llamado á prestar á la República de Costa Rica, su contingente de esfuerzos á los agricultores que lo exijan.
"El Costaricense" publica las agencias donde puedan dirigir sus propuestas los que quieran aprovecharse de esta ocasion favorable que se presenta para obtener brazos baratos.
Esperamos que las sociedades agrícolas no se harán esperar para aprovechar un momento tan oportuno.
Por la via de S. Francisco pueden dirigirse al Sr. Juan E. Serrano, quien reside actualmente en Macao, y trasmite todos los datos que pueden interesar á Centro-América en general.
Si como es posible se organicen en la República sociedades agrícolas para atender á las premiosas exigencias de la situacion, puedan dirigir sus pliegos de propuestas á las agencias que publica el "Costaricense," ó directamente al Sr. Tanco, ó al Sr. Serrano, que puede prestar este servicio al país con mas desinterés, cuanto que él tiene simpatías por el progreso de la Nacion.
La agricultura tiene, pues, esta esperanza; y esperamos que el tiempo llegará en que se obtengan sobrados brazos para atender á las haciendas. La ruina del país no vendrá sin duda ni por el ferrocarril ni por la escasez de brazos.
Empresa de diligencias.
La Compañía que presta el servicio hasta el presente, se propone

darle un ensanche considerable; y al efecto uno de los socios partirá dentro de poco con dirección á Europa y a los Estados Unidos para traer elementos y mejorar los coches que presten mas comodidad. Trátase de extender la línea hasta Puntarenas; pero para ello se necesita que el Gobierno de la República inicie la mejora de los caminos que existen, y, contratando con la empresa la correspondencia de ese puerto, contribuya de alguna modo á superar los gastos que demanda tan largo trayecto, como lo ha hecho, para alentar á la misma empresa, con las correspondencias de las Provincias. Este paso no será perdido para la Nación; pues esos caminos mejorados servirán de provecho, principalmente el de Puntarenas, que tarde que temprano ha de utilizarse para el ferrocarril, si él ha de ser interoceánico con el tiempo.

El Gobierno de la República, que atiende con solicitud á todas las medidas de interés público, llevará á este fin sus propósitos, inspirado como está de proteger el desarrollo material del país en sus mas importantes necesidades.

La República en la América española.

Cumplida la revolución de emancipación de las colonias españolas, al revés de lo que aconteció en las colonias inglesas que vieron surgir una nacionalidad respetable y poderosa, la América española fraccionada no ha podido constituirse en una gran Nación, y ha ofrecido el espectáculo tristísimo de verse desgarrada por facciones impías que han retrasado notablemente el camino de la civilización.

El pueblo americano acostumbrado á una vida política propia transmitida por el espíritu colonizador de Inglaterra, no tuvo que experimentar la transición mas violenta de las colonias españolas del régimen monárquico al sistema republicano.—Norte-América con costumbres políticas desarrolladas en su seno, no extrañó nada en el cambio.—La América española educada en el monopolio, la esclavitud, y sin hábitos de libertad política, se ha enseñado á las zambas populares, y ha diferido á los combates las aspiraciones de la opinión.

Mas de medio siglo hace que las Repúblicas de América marchan de transición en transición, haciendo constituciones, definiendo derechos que se quedan escritos en los códigos, y si se exceptúa la República de Chile, y su hermana gemela la de Costa-Rica, todas las demas no han ofrecido sino el espectáculo de acciones y reacciones, sin plan, sin método, y sin que asome al través de esas catástrofes, sino dictaduras sombrías ó escenas de demagogía de las multitudes.

Los políticos sorprendidos de la creciente prosperidad del pueblo americano, creyeron encontrar la fórmula del progreso copiando sin ventura sus instituciones, co-

mo si entre las condiciones de las dos razas, no hubiera la misma distancia que los separa en lenguaje, costumbre, y religión.

Libertad absoluta de palabra, libertad absoluta de prensa, libertad ilimitada de cultos, ménos para los católicos, y siempre libertades por todas partes, emancipación de la Iglesia; hé aquí el vocabulario de los representantes del progreso moderno, quienes en sus sistemas políticos concluyen con decirnos: así es como se comprende la verdadera civilización.

Tal espectáculo desconsolador para corazones verdaderamente americanos, hace que en nombre de la civilización reclamemos una tregua, y nos preocupemos mas en difundir la instrucción é inspirar seguridad á la familia, á la propiedad, á la vida y á la honra de los ciudadanos.

Las instituciones políticas no son las que salvan á los pueblos: es la moral pública bien sostenida, la que les da legítima consideración; es el trabajo que civiliza y depura á las naciones.

El pueblo español sembró en estas comarcas una civilización y echó las bases de una sociedad legándonos su lengua y su religión: nos implantó algunos vicios, de que no carecen los demas pueblos del globo; pero nos dió costumbres modeladas por la familia católica, que es el reflejo de la familia cristiana.

El viento de la incredulidad religiosa ha soplado en las comarcas americanas, y los hábiles timoneros de la prensa, se han dado en apasionar la cuestión religiosa, pugnando con los hábitos, las ideas y las creencias de los católicos en América: han mantenido la agitación é introducido la disolución de todos los vínculos sociales. Si hay algun hecho persistente y raro es el que presenta esta América española, donde á pesar de las prédicas de los civilizadores, el pueblo se ha mantenido siempre en su puesto, y no obstante los mal aconsejados reformadores continúan en su tarea de civilización, fastidiando las susceptibilidades candorosas de los creyentes, y chollando contra el espíritu nacional americano, para romper la unidad religiosa, introducir la disociación, separar á los pueblos, y dilatar ó entorpecer el progreso cristiano en estas comarcas.

No negamos á los reformadores el derecho de creer lo que les parezca: dueños son de su libre albedrío; pero sino aceptan la infalibilidad de la Iglesia católica, no la pidan para sí, sin caer en una lastimosa contradicción en los términos.

Pero cesen de atizar la discordia, y de perseguir en nombre de la tolerancia religiosa; porque ha pasado la época de venir á hacernos felices con sus líneas imprecaciones contra el Papado, y contra el catolicismo en general, que no ha desdeñado en su seno á historiadores como Cantú, filósofos cris-

tianos y publicistas como Donoso Cortes y Augusto Nicolas; poetas y literatos como Chateaubriand, Fray Luis de Leon; oradores como los Padres de la Iglesia; "que ha recojido la idea semítica con San Pedro, y el espíritu latino con San Pablo, y la elevación griega con San Juan, y el cartesianismo con Bossuet y Malebranche;" y que en presencia de la impiedad del siglo XVIII, lo ha visto coronar su triunfo, pagando su tributo, geólogos como Cuvier, y naturalistas como Humboldt; y que en definitiva ha conquistado bajo la pluma aun de protestantes ilustrados, como Ma-caulay, una legítima admiración, y muestras de benevolencia y de respeto.

Hablamos así, porque notamos una tendencia disociadora en la prensa que se llama liberal en América, que no obstante alzando bandera de tolerancia religiosa, se muestra impenitente y tenaz perseguidora de las creencias populares; y que á trueque de no tolerar ninguna comunidad religiosa que se apellide católica, aceptaría con gusto el mormonismo, el islamismo, el fetichismo, ó cualquiera creencia que no pueda poner el freno del deber á las pasiones tumultuarias de estas Repúblicas.

Pero sobre esa prensa, está palpitante y gloriosa, la huella de nuestros padres que nos indicaron el camino, y nos señaló el paso legítimo, que sus creencias, su pundonor, y su honradez proverbial y castellana supo imprimir á estas sociedades, hoy agitadas por el huracán de las pasiones revolucionarias.

En Centro-América la prensa tuerca en sus ataques contra la Iglesia. Lamentamos este penoso desacuerdo entre los Gobiernos, y la autoridad eclesiástica; y deseamos por honor de estas Repúblicas, no precipitarse en innovaciones peligrosas, y mas bien estimular al clero católico, por la instrucción, la predicación, y el ejemplo á conquistar la legítima consideración en los pueblos; porque el desenfreno revolucionario viene donde la idea religiosa muere en la conciencia de los pueblos; y de allí al petróleo, y á la comuna, no hay mas que un paso.

El tono de recriminaciones de la prensa, del Salvador y Honduras, ha dado su fruto. La guerra parece inminente, y cuando el águila de los Andes empezaba á cobijar con sus alas á las cinco Repúblicas, mostrándole el camino de la unidad nacional, vendrá con el cortejo de sus crimenes y de su disociación.—Está visto: todo esfuerzo americano es impotente en esta jerga revolucionaria de América.

Marche Costa-Rica, sola, desvolviendo sus elementos de progreso, usando de una política tolerante y de no intervencion en las guerras centro-americanas, sin tomar parte, sino cuando el deber le trace su camino.

RECIBO CIENTIFICO.

Química agrícola.

Las aplicaciones de todas las ciencias han producido por efecto en sus primeros principios el entusiasmo, el cual á su vez ha dado origen á estravagantes consecuencias.

La química, la ciencia de tantas utilidades se la trató de aplicar como guía indispensable al arte agrícola.

Las plantas absorben de la atmósfera y del suelo los elementos necesarios para su desarrollo. Se supuso en tal caso que al agricultor le era suficiente para cultivar la tierra efectuar el análisis, ya del terreno donde quería hacer sus plantaciones, ya de los elementos que con mas preferencia las plantas necesitaban para su nutrición y que de la comparación podía sazar por resultado la manera de preparar el terreno que llenara las condiciones necesarias para obtener una abundante vegetación; pero la experiencia hizo desvanecer esas brillantes esperanzas, ella demostró por sí propia las vanas ilusiones produciendo resultados en oposición y causando por tal demostración el abandono de la ciencia considerándola como engañosa y sin valor; pero así como es cierto que esta ciencia no es sola la guía del agricultor, no por eso debe considerarse como inútil; ella puede prestarle grandes auxilios conduciéndolo á verdades eminentemente experimentales, á fines alagüños formando del arte agrícola una verdadera ciencia.

Los terrenos sostenes sobre los cuales el agricultor va á depositar las semillas para que obren en ellas las causas que desarrollan los embriones y se eleven rollizas plantas que á su vez den frutos: su origen (el de estos) se halla en las rocas. Por el aire, la humedad, el calor y el frio se hallan disgregadas estas moles en elementos minerales que pasan á formar la masa principal de los terrenos, cuya naturaleza es idéntica á la de las rocas de donde proceden: así una roca arcillosa produce un terreno arcilloso, una calcárea producirá un terreno abundante en cal, una de sílice ó cuarzo producirá uno abundante en arena; sin embargo, de esta íntima relación los terrenos contienen además elementos trasportados á ellos por distintas causas y que solo podrá distinguir el consumado geólogo.

Las rocas al pasar de su estado al de constituir terrenos lo hacen por periodos de tiempo bastante largos en los cuales la masa de estos experimenta transiciones progresivas: en su primera metamorfosis se producen álcalis, potasa, sosa litima etc.; así como tierras alcalinas, cal, magnesia etc, elementos solubles de los cuales el vegetal se puede apoderar, para su desarrollo; pero además otro resto de los minerales procedentes de la roca queda en el estado de insolubilidad que no mantiene la vida del vegetal siéndole útil solo para su sosten estos elementos insolubles: son álcalis y tierras alcalinas que han quedado en combinación con las arenas y las arcillas de la roca; pero que la continuación de las causas que metamorfosean los elementos minerales que las disgregan y han hecho soluble á una parte de ellas continúa su acción sobre estos restos insolubles hasta disociarlas y tomar estado soluble gradualmente y hacer por tal causa al terreno mas fértil.

Segun sea el elemento predominante en los terrenos, así serán sus propiedades y por la preponderancia de este elemento se los llama arenosos, arcillosos, calcáreos etc., abundando en esto la arena, la arcilla ó álcali. Los terrenos abundantes en arena son poco pesados muy porosos y dejan atravesar

se por el agua sin retenerla, los elementos solubles siguen el curso del agua su disolvente y el fin de este terreno es la esterilidad: no habiendo retención por estos terrenos las plantas no pueden tomar elementos solubles para su nutrición, la sequedad produce en ellas languidez y su fin, la muerte.

Para hacer á estos terrenos á propósito para la agricultura se los mezcla con arcilla que les da peso, dureza y retención. La mezcla en partes proporcionales de arena y arcilla forma el terreno llamado margoso en el cual quedan correjidos los defectos de ambos terrenos. El arenisco no retiene la humedad, ni los abonos, da abundante campo á la extensión de las raíces, el arcilloso produce efectos contrarios al anterior; pero la mezcla de estos dos terrenos produce el margoso bastante suave para permitir la extensión de las raíces, retiene proporcionalmente la humedad y los abonos, así como da libre paso al aire que necesita esté en contacto con el vegetal.

X.

VARIEDADES.

Descubrimientos é invenciones.

(De la Enciclopedia moderna)

(Continúa.)

III.

SIGLOS XVIII, XVII, XVI Y XV ANTES DE JESUCRISTO.

La Grecia empezaba á poblarse, y no tardó en importar este país todos los descubrimientos é invenciones del Oriente. Prometeo daba al mismo tiempo origen á la célebre fábula mitológica, descubriendo el medio de extraer el fuego de los pedernales, á la vez que inventaba la escultura, reproduciendo en barro las formas humanas, trabajo que completaba Epimeteo con sus célebres vasos. Atlas descubrió por su parte las relaciones de la tierra con la esfera celeste, y estos tres hombres, así como algunos de esta remota edad, fueron divinizados después de sus compatriotas.

Tching Tong, emperador por entonces de la China, había encontrado ya la manera de preparar la piel de los animales, quitándoles la cerda ó lana con cilindros ó rodillos de madera, pero el aislamiento de este pueblo no permitió la importación de este arte en Europa hasta mucho tiempo después.

En el decurso de los siglos XVII, XVI y XV, los progresos de la humanidad continuaron con una rapidez extraordinaria. Moisés dá á los judíos sus leyes admirables; Cecrops funda á Atenas y establece el Areópago: Cadmo construye á Tebas y dá á la Grecia el alfabeto fenicio. Las manufacturas de oro, plata y bronce, de mármol y piedras preciosas y las obras de talla y bajos relieves en madera para la construcción y adorno del tabernáculo y del arca de los hebreos que Beseleel y Ooliab ejecutaron con la habilidad é inteligencia que describen los libros de Moisés, atestiguan que los egipcios entre los que aquellos se habían instruido, conocían ya en esta época, no solamente las artes de primera necesidad, si no también las de lujo y suntuosidad, tales como las han conocido después los pueblos más hábiles y más célebres.

En fin la agricultura toma un desarrollo rápido con la invención del arado, y el comercio con el uso de las monedas de oro y plata, cuya invención se atribuye á los chinos y á los sidónios.

IV.

SIGLOS XIV, XIII Y XII ANTES DE JESUCRISTO.

Entre tanto el arte de trabajar los metales continuaba marchando á su perfección; empezaron á verse vasos cincelados y becerros de oro esculpidos. Los fenicios inventaban la fabricación del vidrio, y los griegos descubrieron el uso de la bomba.

Las bellas artes marchaban á un paso igual. La poesía y la música se cultivaban con fruto en Grecia. Antes de Orfeo se poseía ya la lira de cuerdas de lino, que fueron reemplazadas por otras construidas de intestinos de animales, de la invención de Linus. Esculapio, el padre de la medicina, formaba de sus observaciones una ciencia, que más tarde debía hacer que se le erigieran altares.

La cierra, el compás y la rueda fueron inventadas por Verdix: Palamedes inventó el juego de ajedrez (que se atribuye infundadamente á un ministro indiano que quiso dar una lección saludable á su príncipe, inventando a propio tiempo el de los dados.) Cinyro, rey de Chipre, concibió é hizo construir las tenazas, el martillo, el yunque y la palanca.

La navegación había tomado ya rango entre las ciencias, después de la expedición de los argonautas, de los fenicios, de los lidios, y los chinos pretenden que en esta época conocían ya la brújula.

SIGLOS XI, X, IX, VIII, VII ANTES DE JESUCRISTO.

Durante estos cinco siglos fueron muy poco numerosas las nuevas invenciones: vióse únicamente entre los chinos el precioso descubrimiento de los gusanos de seda, y la fabricación de telas de este rico tejido, la invención de la pintura entre los griegos por Cleophanto, y entre los corintios la de las galeras con tres rangos de remos. Pero en cambio los perfeccionamientos atestiguados por la historia fueron muy notables, como por ejemplo, entre otros lo prueba la construcción del templo de Salomón, y la de los acueductos de Tarquino el Antiguo, con respecto á la arquitectura, los cálculos de los eclipses de la luna y del sol, por Thales de Mileto, en cuanto á la astronomía, y en lo que respecta á la poesía los poemas de Homero.

SIGLOS VI Y V ANTES DE JESUCRISTO.

Los principales descubrimientos de estos dos siglos, fueron la pintura sobre esmalte por Argesilao de Paros, arte que los etruscos elevaron al más alto grado de perfección; la tragedia imaginada por Thespis y perfeccionada por Eurípides, Sófocles y Eschilo, la comedia representada por primera vez en Atenas por Suzarion, y en fin los correos que Ciro estableció en sus Estados. Pero las bellas artes y las ciencias se elevaron á su apogeo. Pitágoras encontró la tabla de multiplicación, descubrió el cuadrado de la hipotenusa, y otros muchos teoremas geométricos. Demostró á los griegos el sistema del Universo, según el cual, el sol está inmóvil, la tierra gira y las estrellas fijas son otros tantos soles; era el mismo sistema de los antiguos caldeos que Copérnico ha renovado y demostrado después á la Europa moderna. Pitágoras reconoció también la esterilidad de la tierra, la de los ástros, y observó la oblicuidad de la eclíptica. Anaximandro determinó la fijación de los solsticios y de los equinoccios, construyó una esfera artificial. Construyéronse los templos de Epheso y de Delfos. Phidias creó entonces esas obras maestras de escultura que le

han valido la admiración de todos los tiempos. Zeuxis rivalizó con él en el arte de la pintura en talento y génio; y por último Hipócrates fundó las bases eternas de la verdadera medicina.

(Continúa.)

Las naranjas.

La provisión de naranjas enviadas y recibidas en París para el primer día de este año ascendió en últimos de Diciembre al número de 254,000 cajas. Cada una de estas cajas contiene por término medio 330 naranjas; de modo que París resulta haber recibido 83 millones ochocientos veinte mil naranjas, que, en razón de su población vienen á tocar á unas 40 naranjas por habitante.

El precio medio de estas cajas vendidas por mayor ha sido el de 22 francos. Así el importe de esta sola fruta que se ha consumido en París en los primeros días de este año asciende á 5.800,000 francos. Pero sobre este importe hay que aumentar el mayor precio de cada naranja revendida al por menor, que se puede calcular que asciende á diez millones de francos.

Con tanta naranja y con tanto dinero ya hay bien con qué refrescarse por muy acalorado que uno se halle.

(De "El Correo de Ultramar.")

Aritmética.

PROBLEMAS PARA LAS ESCUELAS

I

Coji en mi huerta manzanas
I al salir dí la mitad
A una jóven muy hermosa
I á su niña media mas.
A poco encontré con otra
I le regalé del resto,
La mitad, i media mas;
I en otro tercer encuentro
Una operacion igual
Hice; i una quedó en mi frac.
—Cuántas eran las manzanas?
—Fácil es adivinar.

II.

Una torre con diez pisos
Tiene cien varas de altura
Cada piso al que le sigue
Excédelo en una cuarta
Saber yo querria
De cada uno, la medida exacta.

III.

Seis saltos de un perro,
Equivalen á cuatro de un zorro
Dos del zorro á nueve del mono
Un salto del perro, dos del mono
I 14 del zorro componen 100 varas,
Lo que salta cada uno lo ignoro.

AVISOS.

Juan S. Escoto Médico en Medicina i Cirujía de la República de Guatemala, é incorporado en esta, tiene el honor de ofrecer sus servicios.

San José, Marzo 11 de 1872.

Calle de Cuesta de Morás, Casa de la Sra. D^a Carmen Castillo.

2 v.

A LOS POBRES.

En el comisariato del Ferrocarril se repartirá los miércoles de cada semana de las 10 á las 12 del día, una cantidad de frijoles entre los POBRES ENTERAMENTE NECESITADOS.

San José, Marzo 12 de 1872.

p. p. ENRIQUE MEIGGS KEITH.

GUILLEM O N ANNE.

ROPA HECHA

Vestidos de niño á . . .	\$ 4.50	cs.
Id id	8.00	„
Id id	10.00	„
Fluces para jóvenes.	8.00	„
Id finos negros.	14.00	„
Fluces para hombres.	12.00	„
Id finos negros.	22.00	„
Pantalones de casimir.	4.50	„
Id id	5.00	„
Id id	6.00	„
Id id	7.00	„
Id id	8.00	„
Id id	9.00	„
Chaquetas de casimir.	5.50	„
Id id	6.00	„
Id id	6.00	„
Id id	8.00	„
Chalecos negros.	3.50	„
Id de color.	3.00	„
Id id	2.50	„
Sombreros de niños.	1.00	„
Casimires franceses de todas clases.		

San José Marzo 23 de 1872.

1 Casto Gomez.

AVISO AL PUBLICO.

En la relojería i joyería de Emilo Santiago se ha recibido un gran surtido de prendas de oro de 18 quilates con piedras finas, tanto para Señoras como para Caballeros: estas se venden mas baratas que en ninguna parte, garantizando lo que se vende, dando á toda persona que compre aunque sea por valor de un peso, un certificado impreso donde consta la prenda que compra, su calidad i valor en que se vende, con la firma del dueño del establecimiento; esto se hace para que toda persona que le honre comprando algunas joyas salga satisfecho de lo que compra i sin ser engañado. En dicho establecimiento se compra toda clase de oro de prendas viejas ó de minas según su calidad, como también prendas en buen estado. Se reciben en comision prendas i relojes pagando una pequeña comision, i garantizando con recibo lo que depositen en su establecimiento para su realizacion. También se trabaja toda clase de prendas de oro ó plata, á gusto del que lo solicite ran bien hechas como en Europa; esmaltadas, grabadas, cinceladas de relieve, filigrana ó como quieran. Se montan brillantes i cuantas piedras finas deseen con gusto i de moda; también se compone toda clase de relojes. Para dar cumplimiento al respetable público de Costa-Rica en todo lo que se ofrece, ha hecho venir operarios de Europa i útiles de toda clase para facilitar el buen éxito i cumplimiento en los ramos indicados.

San José Marzo 12 de 1872.

EMILIO SANTIAGO.

2 v.

Imprenta de la Paz.