

PARRAFOS SUELTOS

¡Estas Repúblicas!...

*Causas que mantienen en estado de endémico trastorno los países hispano-americanos, ó sea calificación de los motivos que han hecho infecundo y odioso el régimen republicano según la opinión de THE SPECTATOR, de Londres, expuesta en los apartes que pasamos á traducir.*

"Las causas de desorden reconocen por base mala organización de los poderes públicos, especialmente la gran fuerza del Ejecutivo y la correlativa debilidad del Legislativo ó Congreso. Todo depende de haber imitado estas naciones, más ó menos fielmente, la constitución de Estados Unidos, que concede al Presidente poder más fuerte que el de cualquier rey constitucional, y permitió á Johnson ponerse en abierta pugna con el Congreso, dando así ejemplo á otros presidentes, como los mitad patriotas y mitad bandidos —half patriots and half brigands— de la América Central; á lo cual se une el tener los diferentes bandos ó agrupaciones bandera religiosa á la vez que política, y la facilidad con que en la práctica el Ejército dirime las contiendas de los partidos, sosteniendo presidentes arbitrarios ó haciéndoles traición, bastardeando su consigna única, que es servir de garantía al orden legal. La conclusión es que si estos países quieren alcanzar la prosperidad deben ante omnia inspirar confianza y esperar todo de la paz pública, á cuyo efecto los ciudadanos armados han de defender incondicionalmente la legalidad, dejando que al favor del orden se resuelvan todas las dificultades, por graves que sean. Hace principalmente falta que rija la moral en política, y que el amor á la Patria, que el espíritu público eche raíces profundas, y las pasiones individuales, de secta ó de círculo, desaparezcan del debate pacífico de los asuntos de interés general.

El problema es de tiempo, de aclimatación de un modo de ser político opuesto al que reina de tiempo atrás. Ocurre una transición de la servidumbre á la libertad en que ésta triunfará sin duda, pero no tan fácilmente.

Las instituciones son factor esencial en la vida de los pueblos; pero ellas á veces ocupan lugar secundario, y las mejores resultan impotentes para el bien, porque los brigands que suelen escalar el Poder contra la voluntad de los pueblos, hacen de ellas tabla rasa en que gravan su interés ó su capricho.

La obra de restauración requiere, sobre todo en los artifices principales, acopio de cívicas virtudes que, por desgracia, es solo patrimonio de unos pocos.

No basta que los gobernantes sean medio patriotas aun sin ser medio bandidos. Deben ser patriotas completos, absolutos y honrados de verdad."

Martes 3 de Enero de 1899

LA NUEVA PRENSA

EL CANAL.

La Prensa Norte Americana está unánime en reconocer la necesidad imperiosa que tienen los Estados Unidos de construir un Canal que una los dos océanos, y los países tando enormemente la importancia entre ellos y los que forman el Litoral.

La vía del Cabo de Hornos es pesada y solo admisible no habiendo otra.

Demás de esto, dueños los Estados Unidos del Caribe, no podrán sacar de ese señorío todo el provecho que se proponen, sin unirlo al Pacífico por un Canal.

Nadie, pues, pone en duda, que comercial y políticamente los Estados Unidos están compelidos á construir "un canal".

Parte de la prensa norteamericana aboga resueltamente porque esa Nación "haga suya" la zona del Canal, y, consiguientemente aconsejan que sea ésta elegida entre Nicaragua y Costa Rica, porque las consideran bocado facilísimo de engullir y quizá el de Colombia costaría algo más para hacerle pasar por el gargüero yanqui.

Sin embargo, parte de esa misma prensa Norte Americana reprueba abiertamente la idea de "despojo" y periódicos como "El Boletín Comercial de San Luis" apuntan la conveniencia de inclinarse los Estados Unidos á tomar por su cuenta el canal de Panamá.

Dice el citado periódico, entre otras cosas:

"En cuanto á cual de las dos Empresas es la más practicable, la ruta de Panamá ó la de Nicaragua, asunto es este, para nosotros, de mucha importancia. Mirando el asunto desde un ancho punto de vista el punto de vista del comercio universal nos parece más conveniente un Canal hecho y establecido bajo una base equitativa, internacional, igual al Canal de Suez en Egipto, de la integridad y uso general de cuyo canal todas las naciones están interesadas."

"Cierta política á que algunos se entregan en nuestros consejos debe ignorarse totalmente, adoptándose en la construcción del Canal y en la conducta de sus negocios después de concluído una política clara, franca, de cortesía internacional".

Los párrafos anteriores nos parecen prudentísimos é inspirados por ideales muy sanos. El citado periódico opina que Nicaragua favorece intereses comerciales Británicos, por su concesión

al "Atlas" y comparando ambas vías, muéstrase más inclinado á la de Panamá, terminando con estas palabras:

"Tengamos un Canal y la empresa que prometa la más pronta consumación."

Para terminar, daremos un dato interesante acerca de la extensión de costas de las Naciones del Litoral Pacífico, directa é inmediatamente interesadas en el Canal.

Alaska 4,750 millas de costas.—Posesiones Británicas 598 id.—Estados Unidos 1,557 id.—Méjico con Golfo de California 3,891 id.—Guatemala 157.—Costa Rica 404.—Salvador 176.—Nicaragua 200.—Colombia 1187.—Ecuador 500.—Perú 1,460.—Chile 3,190. En todo: dieciocho mil setenta millas.

ENTRE INGENIEROS

Nos llama ingenieros el defensor oficial porque tratamos de algunos detalles del contrato del Ferrocarril del Pacífico, y como él hace exactamente lo mismo, debemos suponer que se encuentra en el mismísimo caso que nosotros.

Nos place, pues, tratar con colegas, y adelante.

Nada hemos dicho, ni nadie lo ha hecho respecto á ningún punto técnico del trabajo.

Eso está á cargo del señor ingeniero don Alberto González R., cuya competencia é integridad son la única garantía que tiene el país. Y aun sabemos que el Sr. González ha tenido más de un punto grave de diferencia con el contratista y que la gente de este no disimula su contrariedad ni economiza sus tiros contra nuestro ingeniero, quien ha tenido necesidad de mucha paciencia y patriotismo para no desertar en lucha tan desigual entre la rectitud suya y los intereses de otros á todo trance.

Más todavía: sabemos bien, y en justicia lo declaramos, que á pesar de todo, el señor González ha tenido siempre el apoyo del Gobierno, que le ha dado plenas facultades y le respeta sus decisiones.

Esta sería la única defensa plausible que el escritor oficial podría hacer hoy de un error cometido; los empuños en hacerlo menos dañoso.

Pero querer defender la parte económica del contrato y más que todo la torpe proposición que sentó de que no había en el país capitales que pudiesen emprender la obra, es una insensatez que tiene su castigo en el mismo pecado porque no hace con eso sino descubrir el flanco débil y atraer hacia él los fuegos contrarios.

Veamos con qué dinero se está construyendo esa obra.

Datos.—Según el contrato publicado en La Gaceta oficial de 8 de agosto de 1897, el Gobierno pagará á John S. Casement:

Por cada metro cúbico de excavación en tierra..... 48½ es. oro  
Id. id. en roca suave \$ 1.17 " "  
Id. id. id. dura... 1.50½ " "  
Id. id. id. desagües... 48½ " "  
Id. id. id. rellenos... 35½ " "  
Id. id. id. mampostería ..... 13.09 " "

Por administración, además, el 12 por ciento.

Todo al mismo precio para toda la línea, tanto en Mata Redonda como en las faldas del Aguacate, sin una supuesta diferencia que el escritor oficial quiere aparentar que existe.

Sabemos—tenemos el dato, señor...—sabemos que los subcontratistas tomaron todo el trabajo al 60 por ciento de los precios anteriores, pagadero sin adelanto alguno, después que cada mes el Gobierno lo hubiera recibido... y pagado—Entiende?—Y con sólo esta diferencia: que el Gobierno pagaría por los rellenos, y Casement permitirá á los subcontratistas hacerlos con la descarga de los recortes, sin cobrarles nada, por favor, para que no tuviesen que ir á descargar más lejos. ¿Será esto uno de los secretos impenetrables de la ingeniería?

Bien. En Noviembre de 97 vinieron al país los subcontratistas Kenefick & Shafer con una media docena de subcontratistas y algunas docenas de mulas y herramientas para empezar el trabajo.

También sabemos—tenemos el dato—que el precio en los subcontratos es como el 60 por ciento de el del subcontrato, esto es, el 33 por ciento aproximadamente de lo que paga el Gobierno. Esto si que no necesita ingeniería para comprenderlo.

En la Gaceta oficial del 20 de Diciembre de 97 apareció el primer estado de trabajos ejecutados en noviembre, según el cual el Gobierno pagó:

Por excavación en tierra \$ 7,452.68  
" rellenos " 2,268.15  
" mampostería " 2,230.17  
" administración " 1,434.12

En oro total " 13,385.12

que se pagaron:  
mitad al contado \$ 6,632.56  
37½ por ciento en Bonos " 5,019.42  
12½ " " retenidos " 1,673.14

En La Gaceta de 11 de Febrero de 98, el segundo estado por Diciembre y Enero, dice:

Excavaciones en tierra \$ 11,859.40  
" en roca suave " 505.20  
rellenos " 5,851.67  
mampostería " 4,339.60  
administración " 2,706.70

Total en oro " 25,262.57

Pagados de igual manera.

En La Gaceta de 27 de Marzo de 98, por trabajo de Febrero:

Excavación en tierra \$ 11,938.58  
" en roca suave " 7,759.79  
" " dura " 1,192.36  
rellenos " 6,422.50  
mampostería " 11,169.67  
administración " 4,617.94

Total en oro " 43,100.84

Pagados en las proporciones anteriores.

En La Gaceta de 31 de Agosto de 98, aparece el estado de Marzo á Julio, así:

Excavación en tierra \$ 43,134.56  
" en roca suave " 28,971.10  
" " dura " 27,743.78  
rellenos " 26,057.21  
mampostería " 57,022.25  
administración " 21,951.46

Total \$ 204,880.36

Bastan estos datos para hacer el siguiente resumen. El contratista Casement ha recibido hasta Julio 31 de 98:

Por recortes de toda clase y mampostería \$ 215,319.25  
Por rellenos y admon. " 71,309.75

Total en oro, redondo " 286,639.08

Pagado mitad al contado....

\$ 143,315.00 en oro. Casement ha pagado á los subcontratistas el 60 por ciento de \$ 215,320.00 que valen los recortes en tierra, roca suave y roca dura, y la mampostería, esto es, \$ 129,192 en oro, menos el 12 por ciento \$ 16,048 que les retiene como garantía, quedan pagados efectivo por él \$ 113,144, y le han sobrado de lo que ha recibido, oro \$ 30,171.00 más la mitad en efectivo de los rellenos que no paga y de la administración, que es \$ 35,454.50.

Resulta, pues, que el contratista ha podido pagar—sin sacar un centavo de su bolsillo—todos los trabajos ejecutados y le sobran de lo que ha recibido en efectivo \$ 65,825.50 en oro, ganancia más que limpia, con la cual cualquiera tiene de sobra para darse un año de buena vida, reponer pasados quebrantos y seguir el trabajo.

Pero queda lo demás.

Un fondo reservado por el Gobierno, un corto ahorro del 12½ por ciento que monta á... \$ 35,828.70 en oro, que el contratista cobrará á su tiempo y 37½ por ciento en bonos \$ 107,486.00 oro.

Estos cálculos llegan á Julio de 98. En los otros meses que han seguido el negocio ha sido igual, y sabemos también por el órgano oficial, que el Gobierno entregó al contratista, primero una partida de Bonos de \$ 50,000.00 oro, y últimamente otra de \$ 90,000.00 también oro.

El escritor semi oficial exclama aquí: y los rieles, las locomotoras, los puentes, los durmientes á doble precio, etc.

Pues aquí está lo mejor, amigo, queremos decir, colega profesional.

Se había asegurado que á esta fecha ya llegarían trenes á Río Grande, 20 millas, después de construir 4 grandes puentes.—Pues nada, sólo han venido unos ocho millas de rieles, un puente y una locomotora, que están desembarcando en Limón.

Y por qué?—Se dice que porque esos materiales habían de comprarse negociando los bonos que el Gobierno entrega, y que los yankees han sido un poco ariscos y no han querido entrar en operaciones fáciles, no fuera á resultarles cuestiones como la que dice el New York Herald ya que aquí no se podrían ventilar esas cuestiones como es debido.

Total: lo de rieles y locomotoras y puentes no ha caminado según el compromiso porque no ha habido tercero que lo pague, mientras lo reembolsa el Gobierno; pues cada milla de carrilera construida, y cada libra de acero en puentes, las pagará el gobierno en la misma forma y proporción que todo lo ejecutado hasta hoy.

Seguirá el Padre Bobos, diciendo que en el país no había Empresarios con ese capital para esa obra? No hombre, si aquí abundan los pobres, aunque