

LA GACETA

DIARIO OFICIAL.

VALE 5 cts.

San José, domingo 8 de agosto de 1886.

NUMERO 34.

ADMINISTRACION.
IMPRESA NACIONAL.—CALLE DE LA MERCED.

CALENDARIO.

Agosto de 1886.

ESTE MES TIENE 31 DIAS.

Domingo 8.—San Ciriaco y comps. mrs.; san Emiliano, ob.
Lunes 9.—Vigilia [ayuno].—San Román y Rústico, mrs.; san Domiciano, ob. y confesor.

CONTENIDO.

SECCION OFICIAL.

Secretaría de Gobernación.

CARTERA DE FOMENTO.

Oficios.

Administración Judicial.

—Edictos.

Régimen Municipal.

Revista interior.

Anuncios.

SECCION OFICIAL.

SECRETARIA DE GOBERNACION.

Cartera de Fomento.

Señor Secretario de Estado
en el despacho de Fomento.

Palacio Nacional.

SEÑOR:

He leído con la mayor atención el escrito presentado á esa Secretaría por el señor don Rafael Montúfar en su calidad de apoderado de una asociación de hacendados de Santa Clara, y la resolución que ha recaído á las preguntas de dicho señor Montúfar.

Aunque en principio estoy de acuerdo con la resolución dada por el Poder Ejecutivo, hay detalles en el servicio de trenes sujetos á reglas fijas que establece el movimiento de trenes, y que me imposibilita de aceptar por completo dicha resolución.

En el interés de la Empresa está el fomentar por todos los medios posibles el mayor movimiento; mas si alguna dificultad se presentara creo que, debe ser resuelta de acuerdo con la cláusula XXIX del contrato Soto-Keith una vez que comience á regir.

Me abstengo de entrar en mayores pormenores, dejándole al cuidado de

Mr. Keith, cuyo regreso al país es ya próximo.

Soy de Ud. muy atto. SS.

C. F. WILLIS.

San José, 20 de julio de 1886.

Nº 85.

Secretaría de Fomento de la
República de Costa Rica.

Palacio Nacional.

San José, julio 21 de 1886.

Señor don Carlos F. Willis,
Representante de don M. C. Keith.

Se ha recibido en este despacho la comunicación de Ud. fecha de hoy, relativa á los oficios cruzados entre el Lic. don Rafael Montúfar y esta Secretaría acerca de los derechos de que pueden hacer uso los hacendados de Santa Clara, que componen la asociación bananera.

Para tomar en consideración las observaciones hechas por Ud., es indispensable concretarlas.

Sírvase, pues, hacerlo así con el objeto de esclarecer en oportunidad los puntos que, en concepto de Ud., parezcan dudosos ó inaceptables.

Soy de Ud. muy atto. servidor,

A. A. CASTRO,
Subsecretario.

Señor Secretario de Estado
en el despacho de Fomento.

Palacio Nacional.

SEÑOR:

Acuso recibo del atento despacho nº 85 de esa Secretaría, fecha de ayer, relativo á los oficios cruzados respecto á una solicitud presentada por don Rafael Montúfar, en referencia al servicio del ferrocarril Atlántico; y en la cual no estoy de acuerdo en aceptar por completo la resolución dada por el señor Ministro Durán con fecha 10 del corriente.

Aunque no puedo responder por, ni comprometer los futuros actos de la nueva Compañía de ferrocarril, no siendo yo su representante legal, me veo obligado á responder por el momento á los requerimientos de esa Secretaría en la parte que toca al actual concesionario Mr. Minor C. Keith; y lo hago sin perjuicio á la aprobación ó desaprobación de él, á su llegada aquí.

Los principales puntos que es necesario tocar á mi modo de ver, son los siguientes:

El señor Ministro Durán contestando á la pregunta nº 1º del señor Montúfar si "Tienen los hacendados de Santa Clara el derecho de hacer uso del ferrocarril cuando lo necesiten para trasportar los productos de sus fincas?", dice como es muy natural que "sí"; pero lo extraño es que no diga ni una palabra sobre la remuneración que debe recibir la empresa del ferrocarril según el servicio suministrado, sea para pasajeros mercaderías ó frutos.

Contestando la pregunta nº 2 "En caso de que arbitrariamente se les negare por cualquier motivo, ¿tendrán derecho á reclamar de la empresa daños y perjuicios?", el señor Ministro da á entender que cada cual tiene el derecho de pedir trenes á cualquier hora, sea de día ó de noche, y de ó para cualquier punto de la línea, sea cerca ó lejos, ó para cualquier cosa, *sin orden ni reglamento.*

Es muy claro á primera vista para cualquiera persona que alguna vez ha tenido que manejar trenes, que así no puede ser manejado *ningún* ferrocarril.

¿Cómo decidir si los trenes han sido negados *arbitrariamente* ó con razón? Sólo el despachador de trenes puede saber si hay posibilidad de poner uno ó más trenes extraordinarios á un tiempo dado. Ahora por medio de cablegramas la empresa de ferrocarril tiene más que cuarenta y ocho horas (48) de aviso anticipado para el arreglo de trenes bananeros, y sería imposible aceptar menos tiempo. Es evidente que el arreglo de unos seis ú ocho trenes bananeros para un día es muy distinto á sólo un tren extraordinario ó especial. Los trenes ordinarios tienen sus horas fijas; los trenes extraordinarios se despachan de conformidad con las necesidades del servicio y la posibilidad de su manejo en el camino y de acuerdo con las órdenes del despachador de trenes, quien es la única persona que puede reglamentar el movimiento de varios trenes á un tiempo en una sola vía como la de Costa Rica.

Los trenes ordinarios locales paran en las estaciones, y en las fincas calificadas cuando hay carga ó pasajeros de ó para ellas. Los trenes expresos (privados ó especiales) pararán en los puntos convenidos entre los interesados y la empresa y sin perjuicio del tráfico ordinario.

Los trenes extraordinarios de carga, sea importación ó exportación en tránsito entre los extremos de la línea, solamente pararán en dichos extremos ó en los "switches" ó cambiavías para dar paso á otros trenes según órdenes del despachador.

Los trenes "bananeros" tienen que ser manejados según las exigencias del tráfico y sin perjuicio también del ordinario. En este caso el servicio se hace por secciones parciales al mismo tiempo, aunque todos los trenes tienen que llegar al puerto de Limón el mismo día ó noche para la carga del vapor. Generalmente se necesita casi toda la fuerza del material rodante, como de empleados de la empresa de ferrocarril á un tiempo dado que no permite demora, puede decirse, ni de horas.

El día antes del señalado para recibir bananas hay que llevar los trenes con carros *vacíos* á los diferentes puntos de la línea señalados para tenerlos listos.

Además de esto, el recibir bananas en trabajo muy fuerte y costoso, por el deterioro del material

rodante y rieles, como para los empleados, tomando en consideración que un tren saliendo de Carrillo á las cinco de la mañana, por sus repetidas paradas á cada pocas yardas, muchas veces no llega á Limón sino hasta las doce de la noche y algunas veces hasta la madrugada siguiente.

En ninguna parte del mundo se paran los trenes al gusto de cada persona, aunque vivan á la propia orilla de la línea; y cuando esto acontece, es por arreglos especiales.

Por ambos contratos, tanto el de explotación, como el últimamente terminado en Inglaterra, la empresa está obligada á mantener un servicio "regular." ¿Podrá considerarse "regular" el tráfico de trenes de bananas? Claro es que *no*, y por consiguiente siendo de lo más "irregular" ó extraordinario, ha de ser manejado de la manera convenida entre las partes contratantes, ó sea los que soliciten trenes extraordinarios y la misma empresa.

La cláusula número 18 del nuevo contrato, entre otras cosas, hablando de los derechos del Gobierno dice: "La empresa pondrá trenes expresos para el servicio en casos urgentes, á juicio del mismo Gobierno, siempre que éste lo necesite, pagando cincuenta pesos por todo costo en cada viaje." No es racional suponer que cada individuo, ó el público en general, tenga mayores ventajas que el Gobierno, sin pagar por ellas, ni que los trenes bananeros puedan considerarse como expresos, pues es todo lo contrario, y puede calcularse que el gasto de carbón, leña, material rodante y rieles es el doble ó más.— Por consiguiente, en vez de \$ 50 la empresa debería cobrar \$ 100 por lo menos por cada tren bananero ó de la misma clase en que se necesite un servicio extraordinario; pero en obsequio de los hacendados de Santa Clara puede establecerse el convenio siguiente:

Los productos de ó para las fincas, así como para los pasajeros en trenes ordinarios estarán sujetos á lo estipulado en los contratos.

La importación de mercaderías ó exportación de café de Limón á Carrillo, ó Carrillo á Limón en trenes directos, estará igualmente sujeta á las mismas estipulaciones.

Por todo tren extraordinario, particular ó privado, se pagará la suma de \$ 50, además del valor del pasaje de cada persona.

Los trenes para la exportación de bananas se compondrán cada uno de seis carros por lo menos, y por cada carro se pagará á razón de diez pesos (\$ 10-00) además del flete de \$ 3— por tonelada, ó veinte centavos el racimo, de acuerdo con los contratos respectivos.

El aviso para el despacho de trenes bananeros ha de ser como antes se ha dicho con 48 horas de anticipación, cuidando de especificar el número exacto de carros que se necesite para cada sección ó lugar.

La marcha de estos trenes estará regularizada como se ha practicado hasta el presente.

De la Tarifa de fletes, reglas y condiciones del Ferrocarril Central, aprobado por el Ministro Soto el 15 de febrero de 1883, y actualmente vigente, tomo los artículos que á mi juicio son aplicables al Ferrocarril al Atlántico.

Art. N.º 2.—El Ferrocarril no hará ningún transporte á crédito.

Art. N.º 7.—La Empresa del Ferrocarril no se compromete á trasportar efecto de ninguna especie en tren determinado, ni entregarlos á tiempo para un mercado especial; y no responderá por el deterioro ó daños que sufran los artículos perecederos, ni por pérdidas ocasionadas por tempestades ó por cualquier otro evento.

Art. N.º 14.—Todo carro debe de ser descargado dentro de tres horas después de su llegada; de lo contrario la Empresa tiene el derecho de descargarlo por cuenta del interesado.

Art. N.º 16.—Es prohibido cargar más de 6520 kilogramos (pero en el caso de bananas, se fijará la carga en 200 á 210 racimos) en un carro.

Art. N.º 17.—La carga y descarga de carros por entero corresponde al interesado, salvo convenio especial y pago anticipado.

Por lo expuesto se verá que la Empresa de Ferrocarril á Limón no trata ni está en sus intereses hostilizar ni directa ni indirectamente á los hacendados de Santa Clara, pues se comprende que tal procedimiento sería contraproducente.

Me permito si poner en conocimiento del señor Ministro que el día que por casualidad llegara á un mismo tiempo ó con diferencia de pocas horas el aviso de la venida de vapores bananeros de Limón, se dará la preferencia de trenes á los que actualmente hacen el tráfico de ese fruto, por tener contratos fijos existentes con el concesionario del Ferrocarril.

Con toda consideración me suscribo del señor Ministro muy atento seguro servidor,

C. F. WILLIS.

San José, 22 de julio de 1886.

Palacio Nacional.

San José, 27 de julio de 1886.

Para resolver lo conveniente dirijan-se estos documentos al señor Licenciado don Rafael Montáfar, representante de la sociedad bananera de Santa Clara, para que exponga lo que le parezca conducente.

A. A. CASTRO.

Subsecretario.

San José, julio 28 de 1886.

Señor Ministro:

Tengo el honor de contestar la estimable comunicación de usted, fechada ayer, y contraída á darme audiencia acerca del contenido de unas notas del señor don Carlos F. Willis, representante del contratista del ferrocarril al Atlántico.

El señor Willis hace algunas observaciones á los puntos resueltos por el Gobierno, en cuanto á los derechos que los hacendados de Santa Clara tienen para usar del ferrocarril; y expresa que, aunque en principio está de acuerdo con la solución dada por el Poder Ejecutivo, hay detalles en el servicio de trenes sujetos á reglas fijas, que establecen el movimiento de ellos y que le impiden aceptar por completo dicha solución.

El mismo señor Willis, aclarando, de orden de esa Secretaría, los conceptos anteriores, dice con fecha 22

del mes en curso, que por el momento se presenta únicamente á nombre del actual concesionario del ferrocarril, porque no puede comprometer los futuros actos de la nueva compañía, y eso lo hace sin perjuicio de la aprobación ó desaprobación que el señor Minor C. Keith, dé cuando regrese á esta República.

El señor Willis teme aperecer en su calidad de apoderado generalísimo del señor Keith, y quiere someterlo todo á la aprobación *ad referendum*; no se atreve á gestionar decididamente sobre los derechos que tienen los hacendados de Santa Clara para usar del ferrocarril y poder exportar los frutos de sus fincas. No quiere comprometer al contratista ni al cesionario que éste tuviere. En tal caso, no comprendo qué se proponga el señor Willis, porque si no representa á su poderdante en cuanto pueda comprometer á la empresa del ferrocarril, no tiene derecho alguno para intervenir, en otro concepto, en esta cuestión.

En la disyuntiva de si estará ó no representada la indicada empresa, el señor Willis lo decidirá; y suponiendo que estará por la afirmativa, contestaré los puntos á que se refiere en su última nota.

I.

Lo primero que hace el señor Willis es censurar la contestación satisfactoria que se dió por la Secretaría del digno cargo de Ud., á la pregunta que hice sobre si los hacendados de Santa Clara tendrían derecho á usar del Ferrocarril; y expresa que le extraña que no se haya consignado ni una sola palabra acerca de la remuneración que la empresa debe recibir por los servicios que suministre.

Este punto fué resuelto por el Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta la manifestación que tuve oportunidad de hacer á nombre de los hacendados, al aclarar la primera pregunta en mi escrito de 25 de junio. Allí dije que mis poderdantes creían que únicamente se les podría exigir por el uso del Ferrocarril, el pago del costo conforme al arancel establecido.

De acuerdo estamos, pues, el señor Willis y yo, acerca del importante punto de que es necesario pagar el valor del transporte de los frutos; mas no es posible que lo estemos en el pago del *doble flete* que quiere establecer cuando manifiesta que "los trenes de bananas se compondrán de seis carros, y que por cada carro cobrará la empresa la suma de diez pesos, además de los tres pesos por tonelada, ó sean veinte centavos por racimo que se transporte, según los contratos respectivos".

En ninguno de los contratos se establece ese doble flete. El señor Willis cree encontrar el derecho de la empresa para cobrar dos veces por la misma cosa, en la cláusula décima octava del de cinco de abril de mil ochocientos ochenta y cuatro, que dice: "la empresa pondrá trenes expresos para el servicio del Gobierno, en casos urgentes, á juicio del mismo Gobierno, siempre que éste lo necesite, pagando cincuenta pesos de todo costo por cada viaje." El señor Willis expresa que no es racional suponer que cada individuo ó el público en general tenga más ventajas que el Gobierno, sin pagar por ellas.

En esta observación nada tengo que objetar al señor Willis. Estoy de acuerdo con él, por que es cierto que los trenes extraordinarios pedidos de un momento á otro y muy de cuando en cuando, no producen á la empresa ninguna ventaja consider-

ble, y además de tener el inconveniente de sorprender—dírelo así—el servicio regular del ferrocarril, no le dejan grandes utilidades.

La cláusula décima octava citada establece también que "la empresa se compromete—entre otras cosas—á trasportar gratuitamente á los inmigrantes que vengan auxiliados por el Gobierno, etc., sus equipajes y efectos, las tropas, armamentos, municiones y las guarniciones de relevo."

Si el señor representante de la empresa halla argumentos en su favor para establecer condiciones inaceptables para los hacendados en la parte que él cita de la cláusula, ¿por qué no se fija también en la que dejó consignada? ¿Acaso es más conveniente á la riqueza nacional cualquiera de esas concesiones que la que se hiciera trasportándose gratuitamente un fruto tan valioso é importante?

Los trenes de bananas no deben considerarse como trenes extraordinarios: pertenecen al servicio regular ú ordinario del ferrocarril. Así es que el valor de diez pesos por cada carro no se puede establecer.

Es bien sabido, lo sabe perfectamente el señor Keith, y lo sabe también el señor Willis, que la empresa se ha podido sostener, debido al negocio de bananas. Los productos que deja su transporte, son considerables. ¿Podrá el señor Willis querer equiparar lo que significa para la empresa un tren extraordinario al servicio del Gobierno, con un tren para trasportar bananas? Creo que no se atrevería á tanto, si fijara su atención en la diferencia que hay entre ambos.

Pero en caso de que el señor Willis quiera someter este punto á los términos á que él alude de la precitada cláusula, y en el de que creyera que deben equipararse en absoluto los trenes de bananas con los extraordinarios que pide el Gobierno, debería, en vez de pretender que se aumentara el valor del flete, hacer que se limitara "por todo costo, á cincuenta pesos", puesto que esta cláusula fija este precio para los trenes extraordinarios que pide el Gobierno por cada vez que los necesite; y como en ella no se determina el número de carros que deba componer cada tren, tendrían que ponerse los que fueran indispensables para el transporte de los frutos.

En consecuencia, repito que el doble flete no se puede establecer, por que no se funda en ninguno de los contratos, ni es tampoco equitativo. Los hacendados se someten al arancel establecido, y creen que con ello retribuirán perfectamente á la empresa.

II.

La interpretación amplia dada por el señor Willis á la respuesta de la segunda pregunta, carece de fundamento. El Ejecutivo, ni mis representantes, han pensado que pudieran hacerse solicitudes caprichosas. Mis poderdantes fijaron para el aviso previo el término de veinticuatro horas de anticipación para pedir los trenes. No se quiere que su provisión sea sin orden ni reglamento. Por el contrario, se desea que exista ese orden, y que se reglamente la manera de hacer uso, la empresa y los hacendados, de sus respectivos derechos.

El señor Willis cree que sería difícil determinar cuándo se habría negado arbitrariamente y sin motivo un tren, y yo creo que sería muy sencillo. Bastaría conocer la facilidad y prontitud con que hoy se proporcionan, cuando se trata de trasportar bananas, para tener una base segura y averiguar si esas negativas tendrían algún fundamento racional.

III.

Dice el señor Willis acerca del tercer punto, "que en ningún país del mundo se paran los trenes al gusto de cada persona, aunque viva á la propia orilla de la línea, y cuando esto acontece, es por arreglos especiales".

El señor Representante de la empresa quiere equiparar el servicio de los ferrocarriles de los demás países del mundo con el de la sección Atlántica; pero por supuesto, en cuanto á la regla de que los trenes sólo deben detenerse en las Estaciones.

Pienso que, por muchos motivos, no debiera intentarse establecer semejanzas en esos servicios. De puntualizarlas, habría de fijar muchas diferencias, y sólo presentaré una que es sustancial y que no presenta el señor Willis. Ella es, como en otra ocasión lo dije, que el ferrocarril al Atlántico fué construído con rentas y créditos nacionales, procurándose un servicio útil y esmerado en las vías de comunicación, no para explotar el país de una manera inconsciente, sino para darle medios fáciles de transporte.

De manera que ese ferrocarril no puede compararse á esos otros que son construídos para sacarles pingües utilidades, por Compañías que no reparan en la conveniencia general de las naciones, cuando la competencia no les pone un dique á sus exigencias. Hay más, para que el ferrocarril pudiera pasar á manos de una empresa particular, se necesitaba de un contrato especial. Ese contrato se hizo, consignándose como cláusula precisa, "que el empresario tiene la obligación de construir estaciones donde sean necesarias"; y esto es juicioso, porque de otro modo, los productos de las fincas quedarían sin dárseles salida, no habiendo otro medio que el de la línea férrea, para conducirlos de un lugar á otro.—No hay caminos, los ríos y los puentes impedirían que se buscaran estaciones á voluntad de cualquiera; los terrenos no se prestan para construir una vía de pasaje sin grandes gastos. Hay todavía más: el servicio que hoy se dá á los trenes bananeros haciéndoseles parar en cada una de las fincas, no produce ningún mal resultado. De consiguiente, explicada está la respuesta que el Ejecutivo se sirvió dar á la tercera pregunta; y satisfecha la observación del señor Willis, acerca de que sin mediar *arreglos especiales*, no se puede detener las trenes en las haciendas de la línea.

Ese arreglo está hecho con anticipación; es uno de los que dan al señor Willis, en calidad de apoderado del señor Keith, derecho para inmiscuirse en esta cuestión.

El señor Willis quiere que se establezcan las reglas á que deba estar sujeta la empresa para la provisión de los trenes de bananas; y tiene razón; los hacendados desean lo mismo. Así lo expresé en mi anterior memorial, fijando como una de ellas el término mínimo de veinticuatro horas para pedir los trenes, á fin de evitar reclamaciones injustas y temerarias contra la empresa. En esto se verá que no se quiere causar ningún daño; se desea, á la par que conocer las obligaciones y derechos de la empresa, saber cuáles son los derechos y obligaciones de los hacendados.

El señor Willis hace una explicación de las diferentes clases de trenes; y deteniéndose con cuidado en describir el de bananas, lo presenta con tales detalles, que parece que la conducción de frutos ocasionaría grandes perjuicios al ferrocarril, puesto que dice "que el recibo de bananas es un trabajo muy fuerte y costoso, tanto por lo que hace á empleados, como por el de-

terio del material rodante y rieles." Se queja también del gasto de leña y carbón para el combustible de esos trenes.

Cualquiera al ver estos detalles, no conociendo el fondo de la cuestión, exclamaría tal vez contra los derechos de los hacendados; pero bien pronto cambiaría de opinión teniendo conocimiento de la verdad de lo que pasa.

Es un hecho que los ferrocarriles en constante actividad sufren deterioros, y que aun así tienen buenas utilidades, pues en los cálculos que se hacen para explotarlos entra siempre lo que se presupone para reposiciones de locomotoras, de ruedas y de rieles, para cambios y compostura de puentes, terraplenes, &c. No es posible obtener, ni creo que empresa alguna lo pretenda que en el uso, lo llamado "material rodante," deje de sufrir deterioro. Tampoco podría pretenderse que en el sistema generalmente adoptado de ferrocarriles, se pudiera conseguir ponerlos en movimiento sin la fuerza del vapor, para lo cual se necesita de la leña ó del carbón. Estos gastos son como los que requiere la alimentación de los seres animados, para estar con vida.

Pero ya que el señor Willis cree que el ferrocarril necesita de leña ó de carbón para el combustible, y que sufre deterioro en el material rodante y rieles, por la conducción que hace de bananos, me parece necesario decir que, aun en el supuesto de que tales cosas ocurrieran, estarían perfectamente recompensadas con los productos del transporte de aquel fruto, que dan para esos gastos y aun dejan utilidad á la empresa. Así es que á ese respecto no tiene motivo alguno de queja.

IV.

En vez de las veinticuatro horas que yo fijé, el señor Willis quiere que sean cuarenta y ocho de aviso previo para el arreglo de trenes bananeros. La diferencia no es indispensable, porque esos trenes están preparados con anticipación, puesto que constituyen uno de los servicios regulares y frecuentes del ferrocarril. Además, ese término no será siempre el mismo, porque con los arreglos especiales que se hagan para la exportación de los productos, se podrán fijar con anticipación las veces y los días que en cada mes fueren necesarios.

V.

El señor Willis quiere presentar como dudoso el nombre que se le puede dar al servicio de trenes de bananos, é intenta que se consideren como extraordinarios.

No creo lo mismo. Podrían tenerse como especiales, pero sujetos á servicio ordinario.

Me permitiré hacer una explicación que pudiera parecer vulgar, para la mayor claridad de la cuestión.

El adjetivo "regular" significa "lo que es ó está ajustado y conforme á reglas"—según dice uno de los Diccionarios más autorizados.—

Teniéndose concepto de la significación de ese adjetivo, se podrá sacar en claro cuál es el servicio extraordinario, y cuál es el servicio regular del ferrocarril.

El extraordinario, como el significado de la palabra lo dice, es aquel que está fuera del orden natural ó común.

Los trenes de bananos, cuyos productos constituyen, como tantas veces lo he dicho, la principal entrada de la empresa, están completamente organizados y no pueden considerarse como extraordinarios.

Se halla establecido que cada mes hay de cuatro á cinco trenes especia-

les de ellos, y todo está preparado para el servicio puntual. Ningún gasto ni esfuerzo hace la empresa para sostenerlos. Por el contrario, esos trenes proporcionan las cantidades necesarias para cubrir las demás erogaciones del ferrocarril, y no pueden tenerse sino como trenes del servicio regular del mismo.

Estas otras aclaraciones pueden también tenerse en cuenta para combatir la pretensión del pago del doble flete.

VI.

Por último: el señor Willis quiere que se adopten como reglas y condiciones para el servicio del ferrocarril al Atlántico, algunas de las que han estado establecidas para el ferrocarril central.

De ellas no tengo inconveniente en aceptar por completo la que marca con el número 2, pero merecen algunas observaciones las de los números 7, 14, 16 y 17.

El artículo 7º es inadmisibles en su mayor parte. De él únicamente puede aceptarse la indicación de que la empresa no responde por las pérdidas ocasionadas por las tempestades.—La falta de responsabilidad por el deterioro ó daños que sufran los artículos perecederos, no sería más que una amenaza permanente que los hacendados tendrían en el transporte de sus frutos, puesto que cualquier descuido de la empresa podría ocasionarlos.

El término que se quiere poner para descargar los carros, es demasiado equivoco. Lo extendiendo á cuatro horas, debiendo entenderse que ese término es para descargar cada carro, y no para hacerlo á la vez con todos los que compongan los trenes. No se descargará un carro sin haberlo hecho con el anterior y así sucesivamente. Advertiéndose que en la descarga, la empresa debe tener cuidado de que los artículos no sufran deterioro.

Los trenes de bananos se compondrán de diez á catorce carros, que es lo que menos pueden arrastrar las locomotoras de 28 toneladas. La limitación á seis carros como lo quiere el señor Willis, no indica sino el propósito de cobrar más de lo que en este caso corresponde.

La empresa correrá con el costo de carga y descarga de trenes. Así debe establecerse, porque ella está comprometida á sostener todo el servicio, en cambio del derecho de cobrar el precio del flete solamente.

El límite que fija la base 16ª, se opone á lo que se hace en la actualidad: ahora se carga cada carro con 300 racimos lo menos. Esa sería la razón para establecer esa tasa como mínimum en tal caso.

En estos términos, señor Ministro, doy cumplimiento á la disposición final á que se refiere su estimable nota de 27 del mes en curso.

Aprovecho esta oportunidad para suscribirme del señor Ministro atento y seguro

servidor.

RAFAEL MONTÚFAR.

Señor Ministro de Fomento.

S. D.

Nº 723.

Dirección é Inspección General de Obras Públicas.—San José, 7 de agosto de 1886.

Señor Secretario de Estado en el despacho de Fomento.

Tengo el gusto de acusar á U. recibo de su atento oficio, fecha de ayer, por el cual se sirve transcribirme el acuerdo número 45 de igual fecha,

en que se me nombra Ingeniero oficial para los efectos de los contratos celebrados con fechas 17 de abril de 1882, y 5 de abril de 1886, entre el Supremo Gobierno y don Minor C. Keith.

Profundamente agradecido por esta nueva prueba de confianza que el Señor General Presidente se ha dignado dispensarme, tengo la satisfacción de manifestar á U., que acepto gustoso este nuevo honroso cargo que se me encomienda y ruego á U. se sirva hacer presentes al señor General Presidente, las muestras de mi sincero reconocimiento.

Soy del señor Ministro, con debido respecto, muy atento servidor,

El Director é Inspector General de Obras Públicas.

L. S. JIMÉNEZ.

ADMON. JUDICIAL.

EDICTOS.

EZEQUIEL HERRERA, *Juzgado de Hacienda Nacional.*

Hace saber: que ante el Juzgado de su cargo se ha presentado el señor Manuel Leiva y Alvarez, mayor de cincuenta años, agricultor, casado y vecino del barrio de Concepción de Cartago, denunciando un terreno baldío constante como de setenta á ochenta hectáreas, situado en el punto llamado el Palmital del barrio de la Concepción, distrito sétimo cantón primero de la provincia de Cartago, distrito quinto, cantón primero escolar de la misma, bajo estos linderos: Norte, propiedad de Miguel Ortega y José María Navarro; Este, propiedad de don Carlos Sancho y Manuel Cordeiro; y por el Sur y Oeste, tierras baldías.

Y publica este denunciado para que los que tengan alguna oposición que hacer, se presenten á formalizarla en este Juzgado dentro del término de treinta días, que al efecto se les señala.

Dado en la ciudad de San José, á las nueve de la mañana del día tres de agosto de mil ochocientos ochenta y seis.

Juzgado de Hacienda Nacional.

EZEQUIEL HERRERA.

Vidal Quirós.

Srio.

3 v. 2.

REGIMEN MUNICIPAL.

Gobernación de la provincia de Heredia.—Agosto 2 de 1886.

AVISO.

A las doce del día 8 del mes de setiembre próximo, y en la puerta principal de esta oficina, se procederá por esta autoridad á rematar el derecho de gallera de esta ciudad, por el término de dos años; sirviendo de base la cantidad de cincuenta pesos anuales, según acuerdo de la Municipalidad celebrado el día 2 del mes en curso.—El valor del remate será pagado por trimestres adelantados, y el rematario garantizará su responsabilidad competentemente.—El que quiera hacer postura ocurra el día señalado, que se le admitirá la que haga siendo arreglada.

JUAN J. FLÓREZ.

6 v. 3.

REVISTA INTERIOR.

En una de las Secretarías de Estado se han recibido unos cuantos pies de henequén, y desde luego se dispuso distribuirlos entre varios agricultores, con el objeto de que ensayen el cultivo de esa planta.

De algún tiempo á esta parte, el henequén ha llamado mucho la atención, como una de las más útiles materias textiles, y de las que más producto pueden dejar al agricultor.

Especialmente en Yucatán, la planta de que tratamos ha sido fuente de riqueza, que ha convertido á ese Estado en uno de los más prósperos de la República Mexicana.—La producción y exportación, en el año pasado, ascendieron á 226,490 pacas de 450 libras cada una; y representan un valor de \$ 4.596,442.

Si en cantidades iguales el henequén está muy lejos de ser tan valioso como el ramio, el resultado de la explotación de aquella planta, bajo favorables condiciones, puede ser de grande importancia.

Es verdad que Yucatán tiene grandes ventajas para el cultivo y para la exportación del henequén; pero no es menos cierto que en Costa Rica hay gran variedad de terrenos aparentes para cualesquiera empresas agrícolas, y que han mejorado y mejorarán aún más los medios de colocar los productos nacionales en los mercados americanos y en los europeos.

La fibra del henequén se utiliza en la industria manufacturera, en la jarcia que forma parte del aparejo de las embarcaciones; en la fabricación de tejidos, cuando escardada se mezcla al algodón y á otras materias textiles; en la confección de sombreros de señoras, de cepillos y otros objetos de uso doméstico. En Yucatán se emplea también la fibra del henequén, en la fabricación de hamacas, cuerdas, costales, cortinas, alfombras, riendas y otros artefactos que son de gran consumo, tanto en el interior del Estado como fuera de él.

Es de desearse, pues, un resultado feliz en el ensayo del cultivo del henequén que va á emprenderse entre nosotros, mediante los oficios del Gobierno, interesado en que la industria progrese, la agricultura se desarrolle, y creándose nuevos empleos á la actividad individual y aprovechándose todas las fuerzas productoras del país, aumenten la riqueza pública y el bienestar individual.

Nos proponemos publicar pronto una instrucción sobre la manera de cultivar el henequén.

ANUNCIOS.

AL PÚBLICO.

Para evitar las equivocaciones á que dá lugar el uso de iniciales en las firmas, cambiaré desde hoy la mía de José A. Coronado h por

JOSÉ ANDRÉS CORONADO.

San José, agosto 7 de 1886.

