

LA GACETA

DIARIO OFICIAL.

Vale 5 cts.

San José, miércoles 25 de Julio de 1894.

Número 170.

ADMINISTRACION:
IMPRESA NACIONAL, CALLE 19, NORTE.

CALENDARIO

JULIO.

ESTE MES TIENE 31 DÍAS

Mier. 24. San Bartolomé, apóstol. (Patrón de la villa de Barba.) San Plotomeo, ob.
MENGUANTE á los 4 m. de la mañana. Lluvioso.

CONTENIDO.

SECCION OFICIAL.

SECRETARIAS DE ESTADO

CARTERA DE POLICIA. Acuerdo N. 41. Admite una renuncia y nombra en reposición.

DOCUMENTOS VARIOS.

HACIENDA.—Informes.

MARINA.—Movimiento marítimo.

ADMINISTRACION JUDICIAL.—Edictos.

SECCION OFICIAL.

SECRETARIA DE GOBERNACION, POLICIA Y FOMENTO.

Cartera de Policía.

N.º 41.

Palacio Nacional.

San José, 23 de Julio de 1894.

El Presidente de la República

ACUERDA:

Admitir á don Guadalupe Mata la renuncia que ha presentado del cargo de Agente de Policía de la aldea de Turrialba, y nombrar en su reemplazo á don F. Emilio Vargas Quesada.—PUBLÍQUESE.—Rubricado por el señor Presidente.—ULLOA.

DOCUMENTOS VARIOS.

Hacienda.

IMFORME.

Compañía del Ferrocarril de Costa Rica (Limitada.)

Informe de los Directores presentado en la séptima reunión general ordinaria de la Compañía en Winchester house, Old Broad Street London EC, el jueves 29 de Diciembre de 1892 á la una de la tarde.

1º—Los directores presentan el sexto informe con sus cuentas desde el 1º de Julio de

1891, á 30 de Junio de 1892, siendo éste el primer año del manejo del Ferrocarril por su propia cuenta.

2º—El tráfico habido durante el año es el siguiente.

	Valor.
Pasajeros nº 337.906 \$	275.572-30
Mercaderías. Flete local.....	151.795-95
Exportaciones Bananos	263.058-05
Café &	255.687-65
Mercaderías generales y maderas	459.543-85
	\$ 1.585,657-80

Flete acarreado 8726 toneladas.

3º—El cambio en los primeros meses de 1892 (cuando más produjo el Ferrocarril) se elevó á mucha altura y el Agente de la Compañía en San José, varias veces no podía ni conseguir letras para remesar.

Con la mira de obviar esta dificultad en lo futuro, la Directiva ha hecho arreglos con Compañías de vapores que tocan en el Limón para establecer fletes directos que sean pagados en oro á la entrega de la mercadería en Europa ó Estados Unidos. Se cree que con esta medida se facilitan los pagos con ventaja para las partes.

4º—No se encuentra practicable adoptar el flete directo sobre una importación, debido á dificultades con las Aduanas, y el Administrador General está ahora arreglando las tarifas de fletes locales á fin de que su producto vaya en relación con las fluctuaciones del cambio.

5º—Los esfuerzos hechos por los Directores para levantar más capital emitiendo bonos de primera hipoteca para lo cual estaban autorizados por la Asamblea General en su última reunión ordinaria, han sido infructuosos debido á las dificultades para obtener el consentimiento individual de los segundos tenedores de bonos, lo cual era necesario para los Directores. En la necesidad de proveer sin pérdida de tiempo más material rodante y ejecutar trabajos y reparaciones en el Ferrocarril, la Directiva apeló á los primeros tenedores de bonos y consintieron en aceptar que por los tres pagos parciales de intereses vencidos respectivamente el 1º de Julio de 1892, 1º de Enero de 1893 y 1º de Julio de 1893, en lugar de dinero recibirían garantías ó cédulas diferidas pagaderas después del 1º de Enero de 1894, del sobrante neto que quede una vez pagados los intereses de los primeros bonos hipotecarios que vencieran después del 1º de Julio de 1893.

6º—La Directiva, sin embargo, considera que la única manera para que la Compañía tenga fondos es mediante una nueva emisión de bonos y esto lo apoya una gran mayoría de los primeros y segundos tenedores de bonos. En consecuencia se ha depositado en las Oficinas del Parlamento, un proyecto de ley para sancionar esta emisión.

La resolución aprobando este proyecto será sometida á la Asamblea.

7º—El puesto de Administrador General que interinamente desempeñaba Mr. Hodgson lo ha ocupado con la aprobación del Gobierno de Costa Rica, Mr. Bornemann, persona que reside en el país y que ha trabajado en el Ferrocarril desde el principio. Los Directores reconocen los importantes servicios del señor Hodgson prestados en días de accidentes en la línea.

8º—La Compañía del River Plate Trust presenta un resumen de las operaciones que en el año ha llevado á cabo según convenio con la Compañía.

9º—La directiva anuncia con pesar la muerte del señor don Ernesto Rohrmoser estimado Agente General de la Compañía en Costa Rica. El señor W. L. Lyon, socio del señor Rohrmoser ha convenido en continuar la Agencia, para lo cual está bien calificado.

10º—Uno de los Directores, el honorable A. B. Forwood M. P. ha visitado recientemente á Costa Rica, pero no estará en el país á tiempo de asistir á la reunión general.

11.—Por indicación del Gobierno de Costa Rica se ha elegido Director, llenando la vacante que dejó el señor W. Roberts el señor Federico Cox, quien ha vivido en Costa Rica y es bien conocido en el país.

12.—Los señores George Russell y Federico Cox son los Directores que conforme con los artículos de la asociación deben retirarse, pero vueltos á elegir han convenido en ser reelectos.

13.—Los auditores ó consejeros señores Jurquam, Jongs, Weise, Bishops & Charke salen pero se ofrecen á ser reelectos.

14.—Se incluyó una forma de carta-poder para los propietarios que no puedan asistir á la reunión general.

Por orden de la Directiva,

V. O. SMITHERS.
Secretario.

20 Diciembre de 1892.

ANEXOS.

Existencia de material rodante.

Junio 30 de 1891.

Locomotoras.....	17
Carros pasajeros 1ª.....	16
„ „ 2ª.....	13
„ corrientes para 1ª y 2ª....	8
„ de carga cubiertos.....	1
„ para ganado.....	113
„ abiertos.....	22
„ plataforma.....	15
„ á freno.....	76
	6

Junio 30 de 1892.

Locomotoras	20
Carros pasajeros 1ª	15
" " 2ª	13
" comunes 1ª y 2ª	8
" oficial	1
" restaurant	1
" cubiertos	163
" para ganado	24
" abiertos	17
" plataforma	64
" á freno	7

Detalles del capital gastado en el año que termina el 30 de Junio de 1892.

Útiles para estaciones.

Edificios.

Casas en la línea para las cuadrillas de trabajadores	14
Estaciones nuevas en Silver Spring (río Plata) y Santo Domingo	2
Depósitos para carbón en Cartago, San José y Turrialba	3
Tanques para agua en Limón y San José	2
Mejoras varias en edificios de Cartago y Juan Viñas	

Mejoras en la vía.

Nuevas líneas laterales en Siquirres, sección de Cartago, la Gloria y estación de Cartago.

Mejoras en puentes y viaductos.

En la ciudad de Cartago y 13 millas al Este de Limón desperfectadas por inundaciones.

Puerto de Limón.

Aumento de útiles de trabajo y herramientas de taller.

Hospital.—Aumento y renovación de camas, frazadas, instrumentos &.

Material rodante.

Carros de cajón	50
Locomotoras con Tender y partes duplicadas	3
Costo, flete y armaduras de las mismas	

Talleres y sus útiles.

Máquinas fijas	2
Herramientas para talleres de Limón y San José	

En la vía.—instrumentos y útiles para 13 casas de cuadrillas.

Cambio de rieles en la División Central.

Rieles de acero tendidos y durmientes, toneladas	865
--	-----

Costo total de las mejoras anteriores

TERRENOS.

EXTRACTO del informe de la Compañía del River Plate Trust Loan & Agency, Limitada, sobre las operaciones llevadas á cabo en la República de Costa Rica conforme al convenio de 9 de Agosto de 1887 hecho con la Compañía del Ferrocarril.

Noviembre de 1892.

El informe comienza con la ausencia de la Compañía de su representante Mr. Camphuis por muerte repentina.

Estando pendiente el nombramiento del sustituto de Mr. Camphuis la Trust Company comisionó á su ingeniero Secretario señor Passmore para inspeccionar y dar informes sobre dichos trabajos en general en compañía de un examinador, las cuentas de gastos en Costa Rica.

El informe del señor Passmore trajo á luz varios puntos importantes de los cuales el señor Camphuis no tomó en cuenta entre ellos, que

el negocio de cultivo de papas que había entrado en el plan primitivo se veía que en la forma establecida estaba lejos de dar buen resultado.

El camino trazado en la finca de Turrialba está muy adelantado y se puede completar muy pronto para tráfico de mulas; se han comprado en Jiménez 150 manzanas de potrero con algunas casas para comercio y de habitación y además una máquina de aserrar para explotar las maderas. Después de la vuelta del señor Passmore, se nombró al señor Harrison Hodgson conocido ya del Gobierno y de la compañía como sucesor del señor Camphuis. Llegó á San José á fines de Agosto, pero todavía no ha comunicado nada que sea de carácter definitivo.

Exploraciones y denuncias.

Medidas de terrenos y títulos de propiedad.

A.—Terrenos medidos y por los que se han obtenido los títulos respectivos

B.—Terrenos medidos y por los que se han solicitado ya los respectivos títulos

C.—Terrenos medidos

372630

D.—Terrenos denunciados cuya medida no ha sido principiada

Títulos.

La tardanza para obtener los títulos es excesiva, y la "Trust Company" ha hecho ver á su representante la necesidad que existe de precisar al Gobierno para que expedito esta materia.

Desarrollo.

Las tentativas para la producción de las papas en la finca de Turrialba no han pasado todavía de simples experimentos y las papas que hasta hoy se han cosechado no se conservan bien, defecto muy grave para la exportación.

Las siembras de papas se hicieron en terrenos situados á una altura de 3.000 á 5.000 pies sobre el nivel del mar con el objeto de estar tan cerca del ferrocarril como fuera posible y con la esperanza Mr. Camphuis de obtener á esa altura un buen resultado. Por informaciones recientes se sabe que aunque se dan bien en esos lugares no se consiguen de la misma calidad que en las laderas del Irazú, más allá de Cartago.

La compañía ha estado ensayando por algún tiempo la siembra de algunos cuadros de café en esta zona y según informes recibidos, el café presenta buena apariencia.

Se ha ensayado también la siembra de la chinchona (quina) y de otros varios productos, pero todavía no ha sido posible formar opinión alguna respecto de esas siembras.

Camino de Jiménez.

Se han activado los trabajos en este camino y ya está para terminarse; todo el largo del camino ha sido desmontado y se han hecho desagües á uno y otro lado aglomerando la tierra al centro del camino para que con el tiempo se seque y consolide. Todavía no se ha construído ningún puente al través de los varios riachuelos; y una desviación que hay necesidad de hacer para evitar una fuerte pendiente no se ha empezado todavía.

Potrero en Jiménez.

Se creyó conveniente comprar unas 150 manzanas de terreno cerca de la casa para que sirva de repasto á las mulas de carga; la casa se utiliza como bodega etc, pero esta transacción no ha sido todavía terminada faltando la entre-

ga del título y la siembra del zacate que corresponde al vendedor.

Inmigrantes.

Respecto de inmigración nada se ha vuelto á hacer. Antes de dar un paso en este asunto de manera que convenga á los trabajos emprendidos, la compañía debe estar segura de la cooperación efectiva del Gobierno del país, para evitar el peligro de un fracaso.

Tan pronto como se obtengan los títulos solicitados la compañía se encontrará frente á frente con el problema de urgente solución referente á la manera como han de colocarse en buenas condiciones de explotación las grandes porciones de terreno; y entonces podrá urgir al Gobierno para que dicte disposiciones conducentes á la construcción de caminos, ya necesarios en toda la República y para llegar á algún arreglo respecto del auxilio que prestará para la colonización de Europeos.

Después de terminado su informe la Trust Company recibió nuevos datos de Mr. Hodgson relativos al resultado de su visita á las secciones de Turrialba A B y D y á Tuis, Cabeza de Buey y Moravia.

Las últimas tres posesiones que se encuentran al lado sur del valle de Reventazón y más ó menos paralelas con el ferrocarril serán en su opinión espléndidos terrenos si se pueden habilitar con buenos caminos.

Por otra parte, su informe con respecto á los posteriores ensayos en la siembra de papas y otros productos no han dado los resultados apetecidos.

CIENTAS

del año que terminó el 30 de Junio de 1892.

CUADRO NUMERO 1.

DETALLE DEL CAPITAL.

Primeros bonos hipotecarios (6 oyo)	£	655,000
Segundos bonos (6 oyo no acumulativos)		600,000
Acciones		1,800,000
Suma	£	3,055,000
EMISIONES.		
Total emitido de los primeros bonos	£	655,000
Total emitido de los segundos bonos		600,000
Acciones de signatarios	£	70
Adjudicado según contrato á los tenedores de bonos de Costa Rica en descargo de la hipoteca sobre el Ferrocarril	£	604,870
menos acciones no aplicadas todavía	£	6,810
Adjudicado por contrato al Gobierno de Costa Rica en pago de las líneas existentes, tierras, etc.		600,000
Emisión á favor del contratista, según contrato	£	574,400
Total	£	1,772,530
	£	3,027,530

CUADRO NUMERO 2.

CUENTA DE CAPITAL.

		DEBE.
A suma total del contrato debida por compra y reparaciones de las líneas viejas, construcción de las nuevas y derechos de concesión		£ 3,050,000
Menos:		
Saldo de los fondos del contrato no gastados al recibir la línea: Efectivo	£	28770.17.7
Acciones no emitidas		27470 0.0
Saldo de fondos de administración no gastados en la misma fecha		26826.13.5
Saldo	£	83,067.11.0
Más:		£ 2,966,932.9.0
A trabajos ejecutados después por contratos con la Compañía		16,001.15.6
Total de gastos del contrato hasta el 30 de Junio de 1892	£	2,982,934.4.6
A equipo adicional y mejoras, antes detalladas		30,794.16.4
A balance que pasa al cuadro N° 5		16,660.19.2
Suma	£	3,030,390.0.0

HABER.	
Por capital emitido, según cuadro N° 1.....	£ 3.027,530.0.0
Por venta de locomotoras viejas, etc.....	2.860.0.0
Suma igual.....	£ 3.030.390.0.0

CUADRO NUMERO 3.

GASTOS Y ENTRADAS.

GASTOS.	
Conservación de la línea y obras	\$ 232,012-24
Gastos de locomoción.....	346,212-57
Gastos de los talleres.....	20682-64
Reparación de carros y wagones	37,002-71
Gastos de tráfico.....	211,212-17
Varios gastos, administración, etc.....	142,239-96
GASTOS ESPECIALES.	\$ 989,362-29
Reparaciones en la línea (Derribos e inundaciones).....	\$ 11,969-29
Alquiler de material rodante.....	12,360-67
Remuneraciones.....	15,438-05
Puerto de Limón (Reparaciones especiales).....	1,857-07
Intereses sobre adelantos, etc.....	14,244-44
Dinero robado y perdido en accidentes.....	2,280-58
Balace que pasa al cuadro N° 4	\$ 1.047,532-39
Suma.....	\$ 1.409,398-70
ENTRADAS.	
Pasajes.....	\$ 275,572-30
Importaciones.....	\$ 459,543-85
Exportaciones—Café, etc.....	255,687-65
Exportación * Bananos.....	263,058-05
Carga local.....	131,795-95
Puerto de Limón.....	6,430-85
Teléfono.....	224-55
Varios—Exceso de equipaje, demora, almacenaje.....	17,285-50
Suma.....	\$ 1.409,398-70

*—Esta suma se ha recibido provisionalmente a cuenta de tráfico de bananos. La Compañía sostiene que hay además una suma considerable que cobrar según contrato, que probablemente se someterá a peritazgo.

CUADRO NUMERO 4.

CUENTA NETA DE ENTRADAS Y GASTOS

DEBE.	
A intereses al 6 o/o acumulados durante el año sobre £ 650,000 primeros bonos hipotecarios.....	£ 39,300.0.0
(£ 19,650 de esta suma se han distribuido en forma de seguridades diferidas).	
HABER.	
Por balance de la cuenta de entradas y gastos \$ 362,066-31 igual.....	£ 35,611. 6.6
Por balance que pasa al cuadro n° 5.....	3688,13.6
Suma.....	£ 39,300.0.0

CUADRO NUMERO 5.

BALANCE.

DEBE.	
A balance de la cuenta de capital, cuadro n° 2.....	£ 16,660.19.2
„ Varios acreedores—Londres	£ 31,704.8.„
„ „ „ Costa Rica	6,096.3.„
„ Primeros bonos hipotecarios (obligaciones diferidas)	19,650. „ „
„ Adelantos del Banco contra Seguridades del fondo de retención.....	13,988. 7.6
„ Fondos retenidos.....	23,960. 7.1
Suma.....	£ 112,060. 4.9
HABER.	
Por balance de la cuenta neta de entradas y gastos.....	£ 3,688.13.6
Por inversión del fondo de retención al costo.....	53,165.18.2
Por inversión del fondo de Administración, al costo.....	16,338. 3.9
Por existencia de efectos en bodega y en uso.....	14,935. 2.9
Por varios deudores.....	
Londres	£ 6,166.19.3
C. Rica	2,335.13.11
Suma.....	£ 8,502.13.2
Por vales a recibir—Londres.....	4,359.19.4
„ Efectivo. Londres.....	£ 6,014. 1. 6
„ „ Costa Rica.....	5,055.12. 7
Suma igual.....	£ 112,060. 4.9

Hemos examinado las cuentas que preceden y las hemos comparado con los libros y recibos existentes en Londres y con las sumas recibidas de Costa Rica y las encontramos de conformidad.

Turquand, Youngs, Weise, Bishop y Clarke.

Contadores.

17 de Diciembre de 1892.

Compañía del Ferrocarril de Costa Rica Limitada.

Directores:

Sir Gabriel Goldney, Bart., Presidente.
 D. G. Bruce, Gardyne, Esq. John A. Le Lacheur, Esq.
 Frederick Cox, Esq. Sir George Russell, Bart., M. P.
 Right Hon. A. B. Forwood, M.P. Henry Wm. Smithers, Esq.

INFORMES DE LOS DIRECTORES.

1.—Los directores presentan su séptimo informe con las cuentas desde el 1° de Julio de 1892 hasta el 30 de Junio de 1893.

2.—Se han arreglado las cuestiones que había pendientes entre los contratistas del negocio de bananos y la Compañía, conviniéndose en ajustar el balance de transporte de los dos años que terminaron el 30 de Junio último por la suma de £ 25,255-18-11. También se determinó el tipo del cambio para convertir en libras esterlinas el dinero de Costa Rica pagadero durante el término del contrato.

Las entradas generales habidas, son como sigue:

1891—2	1892—3
\$ 1409598	\$ 1735051
Suma adicional por tráfico de bananos en dos años.....	238885
1047532	\$ 1973936
Menos gastos de trabajo.....	1276457
\$ 362066	\$ 697499
=£ 35611.6.6 En libras esterlinas.....	=£ 69739.14.6

Del balance de..... £ 69739.14.6 debe rebajarse el debe del balance de la cuenta neta al 30 de Junio de 1892, sean..... £ 3688.13.6 Impuestos sobre rentas..... £ 2433.02.2 Intereses sobre los bonos de primera hipoteca en el año que termina el 30 de Junio de 1893, para cubrir los cuales se emitieron seguridades diferidas..... £ 39300.00.0

Dejando un balance da.....	£ 24317.18.10
Para adjudicar por intereses a los tenedores de bonos de segunda hipoteca.....	£ 24000.00.00
Dejando a su favor un saldo de.....	£ 317.18.10

4.—El acta del Parlamento que autoriza a la Compañía para crear bonos hipotecarios privilegiados por la suma de £ 200,000 ha sido aprobada y se trata de obtener el consentimiento del Gobierno de Costa Rica para su emisión.

5.—La cuestión sobre el arreglo final con el contratista ha ocupado seriamente la atención de los Directores por mucho tiempo. La Compañía tiene reclamos contra Mr. Keith por falta de cumplimiento del contrato, y él a su vez ha hecho a la Compañía reclamos fuertes por trabajos extraordinarios ejecutados. Después de muchas discusiones, los Directores han convenido en un arreglo en las condiciones siguientes: la Compañía paga al contratista la suma de £ 25,000 en bonos hipotecarios privilegiados y le devuelve el balance a su favor de las seguridades del contrato (10 o/o de retención) comprometiéndose él a cancelar a los banqueros de la Compañía la deuda garantizada por estas seguridades. El Consejo pide a los accionistas que ratifiquen este arreglo.

6. A instancia de los Directores se ha hecho una investigación completa sobre el movimiento y estado del ferrocarril, habiéndose recomendado para ello a Mr. Harrison Hodgson, persona muy competente para llevarla a efecto por sus conocimientos sobre el particular, adquiridos no sólo como Ingeniero residente de la Compañía durante su construcción, sino también como Administrador General interino del Ferrocarril; y durante los últimos dieciocho meses Ingeniero [residente en Costa Rica] de la River Plate Trust Loan and Agency Company. En su informe Mr. Hodgson indica economías

que se pueden hacer en los trabajos y el Consejo estudia estos puntos con cuidado. Mr. Hodgson junto con el Administrador General ha informado también sobre las necesidades presentes y futuras del ferrocarril; éstas comprenden mejoras y ensanches de estaciones secundarias que van creciendo en importancia, lo mismo que en la de San José y en las estaciones extremas de Alajuela y Limón. En este último lugar además de proveer de cambia-vías y mejor acomodo para el tráfico creciente, se hace imperiosa la construcción de un muelle nuevo. El costo de estas obras no se puede estimar exactamente, pero probablemente llegará a £ 100,000 que deben cargarse principalmente a la cuenta del capital y que deben sacarse de la emisión de los bonos hipotecarios privilegiados autorizada ya.

7. Con motivo de los daños causados a la línea por las crecientes del otoño de 1892, se hizo absolutamente necesario ejecutar obras preventivas, cuyo costo se calcula no pasará de £ 11,500.

8. Las cédulas de intereses diferidos emitidas para los tenedores de bonos de primera hipoteca y que alcanzan a la suma de £ 58,950, deben, de conformidad con las condiciones de su emisión, pagarse del saldo de la utilidad obtenida después del 1° de Julio de 1893, una vez que se haya provisto al pago del interés corriente de los bonos de primera hipoteca acumulados después de dicha fecha; pero en cumplimiento de la promesa de cubrirlos con los bonos hipotecarios privilegiados, el Consejo propone adjudicar dichos bonos a la par en pago de las cédulas diferidas.

9. Con respecto al interés acumulado sobre las cédulas diferidas que solamente deben pagarse después de satisfacer los reclamos por intereses de los tenedores de bonos de segunda hipoteca, el Consejo propone como arreglo final, que los tenedores de cédulas diferidas abandonen el reclamo por el interés correspondiente y la Compañía pagará el impuesto sobre rentas correspondientes a dichas cédulas.

10. Se ha hecho también provisión para las £ 24,000 que deben destinarse a los tenedores de bonos de segunda hipoteca, suma que debe tomarse del balance de la utilidad neta que alcanza al 4 o/o; el Consejo les adjudicará de igual manera que a los anteriores bonos hipotecarios privilegiados a la par.

11. El arreglo de los reclamos anteriores lo mismo que el de Mr. Keith; la construcción de un nuevo muelle en Limón; y los demás gastos importantes de imperiosa necesidad ya dichos, absorberán la emisión total de las £ 200,000 en bonos hipotecarios privilegiados.

12. Los directores acompañan extractos del informe del Administrador General. Se observará en ellos que el arreglo propuesto para el pago del flete del ferrocarril por café entregado en Europa y Estados Unidos se ha adoptado generalmente y se intenta establecer tarifas sobre importaciones directas a Costa Rica, que servirán para hacer que se paguen en este país los precios del flete de ferrocarril.

13. De acuerdo con lo propuesto por el Presidente en la Reunión General Extraordinaria celebrada el ocho de Febrero último, se nombró a los señores Henry W. Smithers y D. G. Bruce Gardyne para representar como directores a los tenedores de los bonos de primera y segunda hipotecas y para llenar el puesto vacante por la renuncia del señor C. N. P. Phipps.

14. A causa de las dificultades de negociar por ahora los 800,000 acres a que la Compañía tiene derecho según la concesión por no haber caminos etc., se ha reformado el convenio con "La River Plate Trust Loan and Agency Co.," de modo que el área de tierra sobre que accionará la Trust Co., por cuenta mutua se ha reducido de 800,000 a 400,000 acres. Los

derechos sobre los 400,000 acres devueltos por la Trust C^a vuelven á la Compañía del Ferrocarril, sujetos á las condiciones de la concesión.

15. Los informes de Mr. Hodgson á la Trust C^a, demuestran que el 3 de Junio se habían obtenido escrituras sobre 112,022 acres de tierra y otros lotes se habían medido dando 230,031 acres más ó sea un total de 342,053 acres.

16. La Trust C^a ha vendido más de 2000 acres del lote número 4 "Tuis," que se espera servirá para hacer otras ventas. El café crece bien en algunas de las tierras de la Compañía y cuando las haciendas viejas se agoten, estas tierras adquirirán gran desarrollo. Varios de los principales hacendados han comprado tierras adyacentes y están ahora sembrando café.

17. Los Directores que cesan en sus funciones después de esta reunión según lo dispone el reglamento de asociación, son: Sir Gabriel Goldoney, Bart., y el Right Hon. A. B. Forwood M. P., quienes siendo elegibles se ofrecen para ser reelectos.

18. Los Auditores, señores Turquand, Youngs, Bishop y Charke, se retiran y se ofrecen para reelección.

19. Una forma de poder se incluye para el uso de los propietarios que no puedan asistir á la reunión.

Por orden del Consejo.

El Secretario,

A. J. SHEPHERD.

Oficinas de la Compañía.

Dashwood House, Old Broad Street, London E. C., Noviembre de 1893.

EXISTENCIA EN MATERIAL RODANTE.

	Junio 30—92.	Junio 30—93.
Carros de pasajeros de 1 ^a clase..	15	14
" " " 2 ^a " " "	13	14
" " combinación de 1 ^a y 2 ^a clase.....	8	8
" " oficiales.....	1	1
" " restaurant.....	1	23
Locomotoras.....	20	23
CARROS DE TRANSPORTE.		
Wagones cerrados.....	163	200
" para ganado.....	24	25
" abiertos.....	17	22
Carros de plataforma.....	64	41
" de freno.....	7	8
	275	296

NOTA.—Un carro americano de primera clase se ha alterado para convertirlo en segunda, y otro carro de primera se ha destruido porque el costo de reparaciones habría sido muy grande. El carro restaurant, se ha convertido en uno de primera.

San José, 30 de Junio de 1893.

Certifico por el presente que la línea entre San José y Limón está en buen estado, y el resto del camino en condiciones que bastan para asegurar la buena marcha del tráfico.

Tanto los puentes permanentes como los provisionales, lo mismo que los edificios de las estaciones en general, están en buen estado.—El muelle de Limón aunque no se encuentra en buen estado, sin embargo presta bastantes garantías para el tráfico, y se están ejecutando en él en la actualidad, trabajos de reparación.

R. REID.
Ingeniero residente.

EXTRACTO DEL INFORME DEL ADMINISTRADOR GENERAL.

A causa de la cuarentena motivada por la epidemia colérica de Europa en Agosto de 1892, cerca de 700 toneladas de objetos de importación fueron enviadas por vía Panamá y Puntarenas, y nosotros perdimos en consecuencia su transporte. En el mes de Octubre siguiente la

línea fué dañada y se suspendió el tráfico con motivo de las inundaciones, lo que produjo una pérdida aún mayor.

Entradas.—El Administrador General escribe:

Bananos.—De este fruto fueron acarreados este año 1.052,980 racimos.
Y el año pasado... 1.004,680 "

Aumento en el número de racimos..... 48,300

Venta de billetes. Nos ha producido este año..... \$ 333,123-15

Y el último año las entradas fueron..... 275,572-30

Habiendo un aumento de..... \$ 57,550-85

Con relación á la venta de billetes, debe tomarse en consideración el hecho de que la tasa por milla tiene por base la aceptación de nuestros billetes de banco y no el oro de Costa Rica; de suerte que el aumento no se debe á la elevación de la tasa como sucede con la que existe sobre las mercancías.

Flete local.—Las entradas del flete local en este año subieron á..... \$ 160,694-37 y el año pasado fueron..... 131,795-95

dando un aumento de..... \$ 28,898-42

En el total de este año aparece la suma de..... 12,505-71 por flete de carbón traído de Limón durante el año, y la suma de \$ 10,857-60 por flete de provisiones de la Compañía traídos también de Limón durante el año. Estas dos sumas dan un total de \$ 23,363-31, que hacen engrosar el monto del flete local este año.

Importaciones.—Produjeron este año..... \$ 552,553-50 y el año pasado 459,543-85

Aumento..... \$ 93,009-65

El 17 de Octubre de 1892 nuestra tarifa había aumentado de \$ 33-78 á 36-65 por 1000 kilos á razón de 78 cts. á 84 cts. por pie cúbico; por consiguiente el aumento debe atribuirse en cierto modo á la elevación de nuestra tarifa, pero en su mayor parte se debe al mayor tonelaje.

Exportaciones.—La entrada de exportaciones en este año asciende á \$ 378,330-97 y el año próximo pasado á... 255,687-65

Aumento..... 122,643-32

El tonelaje acarreado por el Ferrocarril fué más grande que el de cualquier año anterior.

El café forma casi el total de la exportación [exclusive los bananos]; vienen después los cueros, caucho y algunas plantas en pequeña proporción. Nuestra tarifa de exportación, en este segundo año económico, fué más alta que la del primero.

Próximamente las cuatro quintas partes del café exportado habían sido enviadas según tarifa, cuya proporción era de tres libras y quince chelines por tonelada de 2240 libras.

Con relación á los egresos el Administrador General manifiesta que una gran cantidad del aumento se debe á la elevación de los sueldos que han sido pagados á consecuencia del aumento del premio sobre el oro y al número de millas recorridas extraordinariamente; pero donde han ocurrido disminuciones ha sido principalmente en el empleo de menor trabajo y material.

Mantenimiento permanente del camino.—Sobre este asunto él escribe:

Sueldos.—Durante el último año los sueldos han subido á..... \$ 168,978-22 y este año á..... 147,348 98

Disminución..... \$ 21,629-24

Como cierto número de trabajadores, después de las inundaciones de Octubre fueron enviados á la parte del camino en que se había ocasionado perjuicio á los cimientos del mismo, los sueldos que ellos ganaron aparecen en una sección especial. Esto debe tomarse en cuenta, como una parte, en la disminución en el importe de sueldos.

Gastos especiales.—Aquí están incluidos los sueldos de las cuadrillas que ayudaron á reparar los terraplenes después de la inundación de Octubre. En esto hay un aumento de \$ 59,108-63 este año sobre el próximo pasado.

Puentes y acueductos Gastos especiales. Este año ascendieron á..... \$ 28,646-59 y el último á..... 4,922-54

Aumento..... \$ 23,724-05

Después de la inundación de Octubre, en algunos lugares se hizo necesario construir muros de retención y una parte de ellos se construyeron desde entonces. Parte del trabajo del puente de Parismina y de la construcción de acueductos y reparación de la división central contribuyen al aumento de gastos especiales.

Carbón y leña.—La disminución de \$ 28,006-84 se debe á las condiciones de perfeccionamiento de las locomotoras y al precio más bajo del carbón.

Reparación de los wagones—Materiales.—Los materiales usados en este año ascienden á..... \$ 20,263-03 y el año pasado á... 8,364-39

lo que da un aumento de... \$ 11-898-64

Durante el último año buen número de carros de plataforma fueron convertidos en carros cubiertos, de allí una parte del aumento en los sueldos y materiales de este año.

Puerto de Limón.—Desembolsos especiales.—Este año subieron á.... \$ 26,768-88 El año anterior á..... 1,857-07

Lo que da un aumento de.... 24,911-81

Las empalizadas del muelle estaban tan carcomidas que era casi peligroso arrimar vapores á lo largo del mismo en la segunda mitad del año 1892, y como el trabajo debió hacerse con prontitud, los gastos arrojaron ese total durante el año.

Sobre el muelle se ha construído una cubierta que se había echado abajo en aquellos lugares donde era necesario colocar nueva madera, lo que hacía el trabajo mucho más lento y más costoso.

Oficina del Tenedor de libros y Guardalmacén (sueldos). Este año se pagaron..... \$ 51,163-23 Y el año pasado..... 38,792-56

Aumento..... \$ 12,370-67

El primer año el personal era más reducido que el segundo, y durante el último período los sueldos fueron más altos, lo que contribuye al aumento en este año.

Negociaciones con Londres.—El aumento de 6,534-30 resulta principalmente de la diferencia en el cambio.

CONSIDERACIONES GENERALES.

Bananos.—El Gobernador de la Comarca de Limón me ha proporcionado algunos datos estadísticos, de los cuales se deduce que 11215 manzanas (próximamente 23170 acres) están cultivadas con bananos que producen 04 raci-

mos al año próximamente por manzana. Fueron embarcados en Limón 1,052,980 racimos.

Importaciones.—Contra lo que se esperaba, las importaciones continúan proximamente en la misma cantidad que hace un año. Debido á la escasez de la moneda y al alto cambio, se había creído que las importaciones disminuirían. Hasta ahora no se ha notado la disminución, pero es probable que después de Enero la importación será menor.

Artículos de lujo se cree que no serán importados por algún tiempo en la misma extensión que los últimos años.

El Gobierno también ha importado mucho durante algunos años, introduciendo hierro para construcción de escuelas y techo del teatro, mueblaje para casas de enseñanza, etc., introducción que bastará para algunos años.

Ferrocarril de Costa Rica.

Relación de los actos de la octava reunión general ordinaria de accionistas.

La octava reunión ordinaria general de esta Compañía se verificó en Winchester House, Old Broad Street, Londres, el martes 12 de Diciembre de 1893, presidida por Sir Gabriel Goldney.

El Secretario (Mr. A. J. Shepherd), leyó el aviso convocando la reunión y el informe de los directores.

El Presidente: Señores: desde el principio debo advertirles que este informe sólo trata del segundo año en que los directores han tenido administración del ferrocarril. Les fué entregado el 1º de Julio de 1891, y el informe trata del tráfico y de las cuentas de Julio 1º de 1892 á Junio 30 de 1893. Creo que Uds. opinarán con los directores, que es un informe sumamente satisfactorio, por lo menos en lo que concierne al progreso del tráfico en Costa Rica y á los resultados generales de la administración de la Empresa. Trataré de presentarles en su debido orden los asuntos que comprende este informe, y en primer lugar tengo que ofrecer mis congratulaciones á las partes interesadas en que la cuestión disputada del tráfico de bananas se haya arreglado de un modo amigable. El resultado de este arreglo ha sido que se ha pagado á la Compañía la suma de £ 25,255, y que se ha establecido el tipo del cambio para la conversión de moneda de Costa Rica en esterlina durante el tiempo que todavía queda del contrato.

El 3er. párrafo del informe trata de las entradas y salidas del año que termina el 30 de Junio último, que da por resultado (después de proveer los fondos necesarios para el pago de los intereses sobre las obligaciones (bonos) de primera hipoteca, etc.) una ganancia de £ 24,317, que nos permitirá pagar á los tenedores de bonos de 2ª hipoteca una suma equivalente al 4 0/0.

Los gastos de explotación en el año 1891—92 han sido por término medio cerca de 74½ 0/0, y durante el año de 1892—93 cerca de 64½ 0/0.

El término medio de los gastos de explotación en cada año sería, con ajuste á los ingresos, cerca de 68½ 0/0.

Aunque había motivos para gastos extraordinarios en cada uno de estos dos años, los directores sentían la necesidad, en satisfacción suya y de los accionistas, de averiguar de qué modo los gastos podrían reducirse aun más, y por lo tanto determinaron obtener un informe independiente de Mr. Hodgson, quien ha estado largo tiempo en Costa Rica y es muy perito en todo lo que se relaciona con el ferrocarril. Consiguientemente informó de todos los detalles á Mr. Reid, que es Ingeniero de la Compañía en Costa Rica; y el resultado es que de acuerdo con las ideas de Mr. Hodgson pue-

den efectuarse en los trabajos considerables economías. Con este informe estamos altamente satisfechos y tendremos que tratarle detalladamente cuando tengamos un poco de más tiempo disponible. Mientras tanto, el Administrador (Gerente) general, Mr. Bornemann, ha mandado su renuncia al Consejo de Administración, quien la ha aceptado. Los servicios del contrato con Mr. Bornemann terminarán en el mes de Mayo próximo, y el Consejo se ocupa seriamente en el nombramiento de su sucesor.

Ahora tengo que hablarles de las obligaciones hipotecarias preferentes. Tocante á la emisión de obligaciones hipotecarias preferentes por la suma de £ 200,000, el Gobierno de Costa Rica, cuyo consentimiento para su emisión tenía que obtenerse, manifestó que cierta parte de las segundas £ 100,000 fuera destinada á la construcción de nuevo muelle en Limón; y exigió que se hiciera un convenio entre el Gobierno y la Compañía á ese efecto. A esto consintió la Compañía y se ha preparado un convenio. Se han creado todas las obligaciones hipotecarias preferentes; pero en cuanto á las segundas £ 100,000, el Consejo no se propone hacer una emisión inmediata. Estas obligaciones llevarán interés al 5 0/0 anual, con fondos de amortización de 1 0/0, empezando en 1897.

El párrafo siguiente del informe se refiere al arreglo que se ha hecho con el contratista. Después de muchas negociaciones, se decidió hacer un arreglo, sujeto á la aprobación de los propietarios, según las condiciones incluidas en el párrafo 5º

La concesión original del Gobierno de Costa Rica á Mr. Keith fué traspasada á esta Compañía en 1886. Mr. Keith subsiguientemente fué el contratista bajo la dirección de la Compañía para la construcción de la línea, y para proveer el material rodante necesario expuesto en la cédula [artículo adjunto] al contrato, siéndole reservado el derecho de explotar la línea por su propia cuenta y provecho hasta que la traspasara á la Compañía. Mr. Keith (y la Compañía como su cesionaria (síndicos?) tuvieron, según esa concesión, que poner la línea existente en perfecto estado de reparación, es decir, la división central y la división del Atlántico, y de construir la línea de enlace entre la ciudad de Cartago y la unión con la división del Atlántico, para poner la capital en comunicación directa con el puerto de Limón. Había una parte de la división del Atlántico que necesitaba reparaciones considerables, la parte entre Toro Amarillo y Carrillo, una distancia de cerca de 9 millas, de tal carácter y atravesando un distrito tal, que mantenerla en buen estado de conservación sería no sólo difícil sino muy costoso; poco más ó menos costaría de £ 10,000 á £ 12,000 esterlinas anuales, sin que diera réditos correspondientes á gastos tan crecidos, y se decidió dirigir una petición al Gobierno pidiendo permiso de abandonar esa parte de la línea. La división del Atlántico fué construída en su principio á Carrillo para unir el puerto de Limón con la capital, San José, por medio de un camino carretero; pero después de la construcción del enlace entre Cartago y la división del Atlántico esto ya no era necesario, aunque el Gobierno pudiera con mucha razón haber deseado tener abierto este camino alternativo, en caso que la línea directa fuese interrumpida, y los dueños de terrenos al lado de la parte de la línea, de 9 millas de largo á Carrillo, insistieran en la mantención de la línea á ese lugar por ser de provecho á sus propiedades.

Mr. Keith según su contrato con la Compañía, pudiera haber sencillamente completado las reparaciones de la línea hasta ese punto por una suma relativamente módica, y haberla dejado en manos de la Compañía, pero él por medio de su intervención con el Gobierno

ha ayudado á obtener su consentimiento para que se abandonaran esas 8 ó 9 millas de la línea; para vencer la oposición de los propietarios Mr. Keith mismo ha comprado grandes extensiones de terrenos, el valor de los cuales declara él sube á £ 30,000.

Este asunto teníamos que considerar seriamente cuando se trataba de llegar á un arreglo con Mr. Keith, y una de las condiciones era que él obtuviera la sanción del Gobierno para abandonar esta parte de la línea.

Otro punto que teníamos que exponer cuidadosamente era el deseo de la Compañía de tomar posesión de la línea, la cual según el contrato con Mr. Keith no debiera ser traspasada hasta su completa terminación, pero como los directores insistieron en tomar posesión, vino á manos de la compañía, el 1º de Julio de 1891, aunque sin completar.

Al tomar posesión el Consejo de administración, Mr. Keith presentó reclamaciones contra la Compañía por trabajos extraordinarios del valor de £ 58,279, y también de £ 10,345 por materiales entregados á la Compañía en exceso de la cantidad que debiera él haberle entregado según su contrato. La Compañía tenía contra-reclamaciones contra Mr. Keith por no haber cumplido con su contrato, que subían á poco más ó menos £ 35,000, y le negó el derecho de reclamar por trabajos extraordinarios aunque los tales trabajos hubiesen sido ejecutados.

El resultado final de estas negociaciones y de una vasta correspondencia fué que teniendo en cuenta los servicios prestados por Mr. Keith en obtener el abandono de la sección de la línea de Toro Amarillo á Carrillo (lo que fué concedido hace seis meses), y considerado el exceso de materiales entregados por él, los directores propusieron pagar á Mr. Keith la cantidad de £ 25,000 en obligaciones hipotecarias preferentes y entregarle sus garantías debiendo él saldar la cantidad de £ 13,988-7-6 que se debe al Banco. Mr. Keith consintió en esto.

El Consejo ha deseado proteger los intereses de los propietarios, (accionistas) de todos modos, pero estaba convencido que si no se hubiera hecho algún arreglo habrían tenido un litigio prolongado y muchas dificultades. Los Directores piden á ustedes la confirmación de este arreglo. Aunque no han influido en el juicio del Consejo, tiene éste razón para creer que son ciertas las afirmaciones de Mr. Keith de haber sufrido fuertes pérdidas en la ejecución del contrato.

Párrafos 8, 9, 10, se refieren á la proposición de los directores de pagar los cupones de interés diferido (aplazado) y las cantidades debidas á tenedores de obligaciones de segunda hipoteca, emitiendo obligaciones hipotecarias preferentes, á la par.

Es probable que algunos se sentirán contrariados de que los directores no hayan hecho una emisión pública de estas obligaciones (bonos) y que no hayan pagado los cupones con el producto de ella. En primer lugar £ 100,000 sería una cantidad muy pequeña para emitir. Hemos creado las £ 200,000, en su totalidad, pero no intentamos emitir más que las primeras £ 100,000. Si en este momento tratáramos de hacer una emisión pública sólo sacrificaríamos bienes de mucho valor sin provecho ninguno. Hemos hecho mejor al disponer que el 1º de Marzo se paguen los primeros intereses sobre estas obligaciones hipotecarias preferentes. Se ha preparado cuidadosamente un instrumento público demostrando la seguridad absoluta que tendrán estas obligaciones, y la suma total de la amortización que habrá de año en año, y proponemos el 1º de Enero al pagar el interés del semestre avisar que daremos certificados provisionales á las

personas que tengan derecho á estas obligaciones preferentes y que estos certificados serán cambiados dentro de uno ó dos meses por bonos con sus respectivos cupones. En primer lugar serán "al portador," pero pueden ser registradas si así se deseara. En algunos casos será de desear que haya registro, pues los fideicomisarios (tutores, etc.) no pueden tener sino valores registrados.

Creo que este ha sido el modo de obrar más satisfactoriamente posible, y como los tenedores de obligaciones de 1^a y 2^a hipoteca son las partes más interesadas, no quisimos votar una suma de £ 9,000 ó £ 10,000 en gastos innecesarios, sino que hemos dejado el manejo del asunto en sus manos.

Los Directores deben congratular á los propietarios de que no haya recibido perjuicios la empresa por las inundaciones este año. Ha habido fuertes lluvias en Costa Rica, pero estas no han afectado la propiedad de la Compañía, y con la excepción de algunos derrumbamientos de tierra insignificantes, no ha habido nada que interrumpiera el tráfico.

También puedo añadir que desde Junio 30 pasado ha habido un aumento del tráfico durante los 5 meses comparado con los mismos de 1892.

Los ingresos totales en los 5 meses de Julio, Agosto, Setiembre, Octubre y Noviembre de 1892, ascendieron á \$ 461,000-00, y en los mismos meses de 1893 subieron á \$ 712,589-00 (aplausos), y he recibido un cablegrama esta mañana que da los ingresos de la primera semana de Diciembre. Aunque estos sean un poco menores de los de la primera semana de Diciembre del año próximo pasado, son \$ 9,000-00 en exceso de los de la última semana de Noviembre.

Otra cosa no se debe olvidar, y es que una parte de este gran aumento es debido á los fletes más caros á causa del aumento del premio sobre el oro; la tarifa de los fletes este año siendo basada rigurosamente en el oro, se ha debido elevar, pero aun con esto, ha habido un aumento muy satisfactorio comparado con el año próximo pasado, que dará á los propietarios grandes esperanzas en el porvenir.

Como justificación de estas esperanzas, el Administrador en su último informe afirma que hay un aumento en el cultivo, sobre todo en el distrito vecino á la línea nueva, y que todos estos productos nuevos tienen que pasar por nuestra línea para embarcarse.

Habiendo tratado ya del informe, puedo añadir que ha habido un aumento en el material rodante de 3 locomotoras, y que ahora tenemos 200 carros cubiertos, en anticipación de la próxima cosecha de café, así que podremos trasportarla con más facilidad.

En el informe hay dos ó tres puntos respecto al tráfico, á los cuales debo referirme.

El tonelaje trasportado es mucho más grande; la fundación del camino ha sido bien compuesta y los puentes están también en buen estado.

Debo agregar que para evitar la fluctuación del cambio en el valor de la moneda de Costa Rica, hemos hecho en cuanto á las exportaciones un arreglo, por el cual los fletes se pagan por los propietarios de vapores en New York, Londres ó Hamburgo ó en donde sea que vayan los cargamentos, en vez de ser pagaderos en Costa Rica. Pronto esperamos hacer el mismo arreglo en cuanto á las importaciones, lo que nos librará de las fluctuaciones del cambio.

En cuanto á tierras y colonización se ha hecho un convenio entre la Compañía Fiduciaria y el Gobierno para limitar las operaciones de aquella á 400,000 acres (unas 161,880 hectáreas). Ya han medido y denunciado 342,053 acres y han empezado sus ventas. En efecto han vendido algo más de 2000 acres á razón de £ 1 el acre. Lo que demuestra que están haciendo operaciones que nuestra Compañía no

pudo haber emprendido. En cuanto á la cuestión de tierras es muy grato saber que se han hecho caminos y que se han verificado las venas á las cuales he aludido. (Aplausos).

Ahora propongo que se acepte y apruebe el informe de los directores y el estado de las cuentas hasta el 30 de Junio de 1893. Sir George Russell secundó la moción contestando á Mr. Waller. Sir G. Russell dijo que se solicitaría la cotización oficial de las obligaciones preferentes y que mientras durara el contrato el valor del peso respecto del arreglo sobre bananos se aceptaría al tipo de \$ 6 la libra esterlina. El contrato sobre bananos tiene todavía dos años más de duración.

Mr. Rathbone pidió una explicación del aumento de \$ 46,000 en los gastos generales.

El Presidente dijo que las causas principales de este aumento las había explicado ya el administrador general en su informe.

Las reparaciones de los carros habían sido costosas y había habido desembolsos especiales en el puerto de Limón. En los despachos del Contador y del guarda-almacén hubo un aumento en los sueldos que montaba á \$ 12,300. Fué debido sobre todo á los crecidos gastos por lo que el Consejo se decidió á obtener del señor Hodgson un informe especial con la mira de efectuar algunas economías si fuera posible.

El aumento en los gastos en Londres se debía principalmente al premio crecido del oro. El informe y las cuentas fueron aceptadas con unanimidad.

MARINA.

MOVIMIENTO MARITIMO.

TELEGRAMAS de LIMÓN.

23 de Julio.—A las 6 p. m. zarpó el vapor alemán "Teutonia" con destino á Colón, al mando de su capitán Gromeyer, 45 tripulantes, 1380 toneladas, Pasajeros: H. Mahoney, W. Thompson, A. M. Leay, G. C. Cannovay y D. Marchalls. Carga: 1 caja plantas vivas. Correspondencia: 1 paquete y varias cartas sueltas. Despachado por Rohrmoser & Compañía.

23 de Julio.—Hoy á las 5 p. m. fondeó el vapor de guerra inglés "Mahawke", procedente de Bluefields, con escala en San Juan del Norte, al mando de su comandante Lesslie C. Stnast, de 1770 toneladas, 175 individuos de tropa, 100 rifles y 16 cañones. Inmediatamente después del arribo tuvieron lugar el saludo y contestación correspondientes.

24 de Julio.—A las 6 a. m. fondeó el vapor americano "Foxhall", procedente de New Orleans, con cinco días mar, capitán Lesslie, 26 tripulantes, 538 toneladas. Sin pasajeros. Carga: 2443 bultos. Correspondencia: 20 sacos. Consignado á M. C. Keith.

TELEGRAMA de PUNTARENAS.

23 de Julio.—Hoy á las 1 p. m. fondeó el vapor norteamericano "City of Panamá", de 1046 toneladas, procedente de Acapulco y escalas, con veinte horas de San Juan á este puerto, 95 tripulantes, capitán Morteneen y consignado á la Compañía de Agencias. Pasajeros: de Guatemala, J. Lafitlle, J. Geraud y José Feo; de La Libertad, J. y G. Genosa y C. Retana; de Corinto, H. García, P. J. Cerna, S. Amador, W. Hines, E. Mora, J. Murillo y J. A. Moncada; de San Juan, E. Arauz y dos niños, V. Arauz, Rosa Santos y J. M. Cerna. Carga: 746 bultos mercaderías con 67 toneladas. Correspondencia: 15 sacos y 10 paquetes.

ADMINISTRACION JUDICIAL.

Provincia de San José.

Ante mí se ha presentado el señor Rafael Solano Rojas, mayor de edad, casado, agricultor y vecino del barrio de Hatillo de este cantón, solicitando información posesoria de la finca que se describe así:—Terreno constante como de ocho áreas, setenta y tres centiáreas y sesenta y dos decímetros cuadrados, plano, lindante: al Norte, con propiedad de Rosa Badilla, lo mismo que al Sur; al Este, calle real en medio, ídem de Ramón Solano; y Oeste, ídem de Fermín Badilla; situado en el barrio de Alajuelita, distrito Décimo de este cantón. No tiene gravamen y está cultivado parte de café y parte inculco. Adquirido por compra que de él hizo á la señora Juana Badilla Alvarado, finada. El valor de la finca es cincuenta pesos.

Hago esta publicación para los efectos de ley.
Alcaldía segunda de San José. 10 de Julio de 1894.

Ricardo Brenes Volio.

R. Castro Sánchez.
Secretario.

3 2

El señor José López Chinchilla, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de San Rafael de Desamparados, se ha presentado á mí despacho denunciando hasta quinientas hectáreas de un terreno baldío, sito en el punto llamado El Pito, juris-

dicción del cantón de Aserrí de esta provincia y lindante: Norte, terrenos de la testamentaria de Braulio Carmona; Sur, ídem de la testamentaria de Domingo Calderón; Este, terrenos de don Juan Ramón Amador, Francisco Mora, y baldíos; y Oeste, terrenos de la ciudad testamentaria de Calderón.

Manifiesta el expediente que este terreno fué denunciado en 1884 por los señores Pío Castro y Manuel Hernández, quienes abandonaron sus gestiones en el expediente respectivo.

Las personas que se crean con derecho al terreno de que se trata, deben ocurrir á legalizarlo ante este mismo juzgado dentro de treinta días.

Juzgado de lo Contencioso administrativo. San José, 14 de Junio de 1894.

A. Castro Carrillo.

Alejandro Jiménez Carrillo,
Secretario.

3—2

A las doce del día cinco de Setiembre próximo entrante, se rematará por este juzgado, en la puerta principal exterior del mismo y en el mejor postor, un terreno baldío constante de sesenta y seis hectáreas, tres mil novecientos metros cuadrados, sito en El Milagro, de Santa María de Dota, jurisdicción del cantón de Tarrazú de esta provincia, y lindante: Norte, terrenos denunciados por Pedro Hidalgo; Sur, Este y Oeste, baldíos.

Dicho terreno fué denunciado por el señor Emigdio Ureña Zúñiga, mayor de edad, casado, agricultor y vecino de Santa María de Dota, y según el informe del agrimensor que practicó la medida, el terreno que se remata es quebrado y escaso de aguas; no tiene pastos naturales; el clima es lluvioso y su temperatura fría; hay una extensión cultivada como de siete hectáreas, y dista de Santa María unos veinte kilómetros.

Ha sido valorado á razón de dos pesos por hectárea.

Quien quisiere hacer postura, ocurra.

Juzgado de lo Contencioso administrativo. San José, 19 de Julio de 1894.

A. CASTRO CARRILLO.

Alejandro Jiménez Carrillo,
Srio.

3—2

Convócase á todos los interesados en la mortuoria de don José María Zeledón Mora, que fué mayor de edad, viudo, agricultor y de este vecindario, á una junta que se verificará en este despacho á las doce del día ocho de Agosto próximo, con el objeto de que nombren albaceas definitivo y suplente.

Juzgado 2^o civil en primera instancia de la provincia de San José. 19 de Julio de 1894.

Cipriano Soto.

L. Vargas B.,
Secretario.

3 2

Convócase á una junta general á todos los herederos é interesados en la mortuoria de Jesús León Bustamante, que fué mayor de edad, casado, agricultor y de este vecindario, que se verificará en esta Alcaldía á las once de la mañana del martes siete del entrante Agosto, á fin de que, de mejor acuerdo, digan sobre los puntos alegados por el heredero Simeón León y del modo como quieran se haga la cuenta división y adjudicación de los bienes inventariados.

Alcaldía primera del cantón de Escasú. 19 de Julio de 1894.

FROILÁN CASTRO.

José S. Porras,
Secretario.

3—3

A las doce del martes siete del entrante Agosto del corriente se rematará en la puerta de esta oficina en la persona que más dé, la finca siguiente:—Un terreno de pastos con dos casas en él ubicadas, una de habitación y otra que sirve de galera, constante la primera de cinco metros de frente, por cuatro de fondo, poco más ó menos, comprensiva de cocina y sala, y la galera de cuatro metros de frente, por seis de fondo, constando el terreno poco más ó menos de doce metros de frente, por quince de fondo. La finca descrita se encuentra sita en el Salitral de esta aldea, distrito y cantón segundos de la provincia de San José, y está bajo los linderos siguientes: Norte y Este, terreno de Concepción Ureña; Sur, ídem de Francisco Eugenio Sandi, y Oeste, calle en medio, ídem de Andrés Carmona. Estos bienes pertenecen al señor Antonio López Vargas, son derechos Municipales sin inscribir en el Registro de la Propiedad; están valorados en \$ 125-00, y se venden como tales á solicitud de don Gerardo Valverde Monestel, para el pago de la suma de \$ 59-60 é intereses y costas que le adeuda, en el juicio ejecutivo establecido por el expresado Valverde Monestel contra el referido López Vargas, para el pago dicho.

Quien quiera hacer postura, ocurra, que se le admitirá la que haga siendo arreglada.

Alcaldía segunda de Escasú, Santa Ana, 18 de Julio de 1894.

L. Muñoz R.

Nicolás Bustamante,
Secretario.

3.....3

Provincia de Alajuela.

Convócase á los interesados en la mortuoria de la señora Mercedes Vega Solís, á una junta general en esta oficina, á las 12 del 6 de Agosto próximo, á fin de que examinen el inventario y el avalúo practicados y elijan albaceas propietario y suplente.

Juzgado Civil en primera instancia del circuito judicial de San Ramón. 18 de Julio de 1894.

Luis Castaing Alfaro.

Alfredo A. Rodríguez,
Srio.

3 2