

LA GACETA

DIARIO OFICIAL

Vale 10 cts.

San José, sábado 27 de julio de 1895

Número 173

ADMINISTRACION:

Imprenta Nacional, Calle 19, Norte

CALENDARIO

JULIO

ESTE MES TIENE 31 DIAS

Sáb. 27 San Pantaleón, mr.; san Mauro, ob. y mr.; santa Natalia, mr., y santas Juliana y Semproniana.

CONTENIDO

SECCION OFICIAL

PODER LEGISLATIVO. Sesión Dictámenes

SECRETARIAS DE ESTADO

CARTERA DE INSTRUCCION PÚBLICA.—Acuerdos N. 303. Antezia el nombramiento de una Junta de Educación, N. 104. Acepta renuncia, concede licencia y hace nombramiento

CARTERA DE POLICIA.—Toma de posesión

CARTERA DE FOMENTO.—Exposición y proyecto de ley

CARTERA DE HACIENDA.—Acuerdos N. 217 y 218. Exime de pago de derechos de Aduana y muelleaje unos bultos

CARTERA DE GUERRA.—Acuerdo N. 98. Hace una excitación

DOCUMENTOS VARIOS

HISTORIA.—Tipo de cambio.

MARINA.—Movimiento marítimo.

REGIMEN MUNICIPAL

ANUNCIOS

SECCION OFICIAL

PODER LEGISLATIVO

SESION 58 ordinaria celebrada por el Congreso Constitucional el día veinticinco de julio de mil ochocientos noventa y cinco, con asistencia de los Diputados señores León Páez, Aguilar, Pacheco F., Zúñiga, Argüello de Vars, Tinoco, Badilla, Trejos, Solera, Lizano, García, Obando, Brenes, Monteclegre, Sáenz A., Loria I., Jinesta, Chacón, Segura, González, Barquero, Gallegos, Soto, Alvarado, Orozco y Sáenz C.

Se abrió la sesión á la una de la tarde.

Art. 1º.—Se leyó y puso á discusión el acta de la sesión anterior.

El señor Alvarado pidió revisión de la parte de acta que se refiere á la moción del señor Argüello de Vars para que se dé preferencia á la discusión de los proyectos de reforma al Código Penal y de tierras baldías.

El señor Presidente manifestó que á su tiempo se consideraría la moción.

Se aprobó y firmó el acta y se puso en discusión la revisión solicitada por el señor Diputado Alvarado.

El señor Alvarado manifestó que era conocido de la Cámara que estaban para acabarse las sesiones y

que había varios asuntos importantes pendientes y que si no se discuten hoy y mañana, quedarán para el año venidero. Que los asuntos á que se refiere la moción del señor Argüello son bastante extensos y ocuparán por mucho tiempo la atención de la Cámara, y concluyó manifestando que no habiendo razón para postergar asuntos de tanta importancia, pedía la revisión para hacer á su tiempo la moción correspondiente.

El señor Argüello manifestó que no había pedido preferencia para ningún asunto y que lo único que había solicitado era que se procediera con orden en lo que se ha dado llamar la orden del día. Que la orden del día ayer terminó en los números 11 ó 12, y faltando dos números para discutir esos, deben ser hoy los primeros que se discutan.

Agregó que no sabía qué asunto hubiera de más importancia que la ley á que se refiere, que podría ser que todos tengan igual importancia y que por tanto no pedía nada gracioso para su ley y agregó nuevas razones.

Continuó la discusión entre los señores Alvarado, Argüello, Tinoco y Aguilar, y se acordó la revisión.

El señor Alvarado hizo moción para que á juicio de la Mesa se pongan en discusión los asuntos de mayor importancia que estén para terminarse, continuando con los asuntos de los señores Aguilar y Argüello; y si era necesario se solicitara un tren para llevar á los señores Diputados de provincias á sus hogares, continuando la sesión denoche.

El señor Obando manifestó que no aceptaría nunca que los asuntos se discutieran á juicio del Directorio, porque eso sería entregar por completo la voluntad de la Cámara á tres individuos; y que lo que se podría admitir era que los asuntos se discutieran conforme á la fecha de los dictámenes.

El señor García manifestó que aceptaba la moción del señor Alvarado para que se continuara la sesión hasta terminar la orden del día.

El señor Lizano rogó al señor Alvarado modificara su moción en el sentido de que á las cuatro y media de la tarde se suspendiera la sesión para continuarla á las seis hasta concluir la orden del día, y que la Secretaría diera dos trenes expresos para los Diputados de provincias.

El señor Alvarado manifestó que modificaba su moción en los términos indicados por el señor Lizano.

Continuó la discusión entre los señores Aguilar, Segura, García, Orozco y Argüello, y se aprobó la moción del señor Alvarado.

Art. 2º.—Se dió lectura á dos notas del señor Ministro de Gobernación en las que participa devolver sancionados los Decretos números 62 y 65 emitidos por esta Cámara y se ordenó archivar los oficios.

Art. 3º.—Se dió lectura, puso á discusión y fué aprobada la forma del siguiente Decreto:

"N. 67

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica,

Decreta:

Artículo único.—Eximase de derechos de Aduana y muelleaje, por el término de dos años, la introducción de maquinaria para la fabricación de azúcar.

Al Poder Ejecutivo.

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso, Palacio Nacional, San José, á veinticinco de julio de mil ochocientos noventa y cinco.

Pedro León Páez.

Carlos Sáenz. Víctor Orozco."

Art. 4º.—Se leyó, puso á discusión y fué aprobada la forma del siguiente Decreto:

"N. 68

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica,

De acuerdo con el inciso 20 del artículo 73 de la Constitución Política,

Decreta:

Artículo único.—Concédesse patente de invención y construcción al señor Ingeniero don Manuel V. Dengo, por quince años, de un rifle inventado por él.

Al Poder Ejecutivo.

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso, Palacio Nacional, San José, á veinticinco de julio de mil ochocientos noventa y cinco.

Pedro León Páez.

Carlos Sáenz. Víctor Orozco."

Art. 5º.—También se dió lectura, se puso á discusión y se aprobó la forma del Decreto que sigue:

"N. 69

El Congreso Constitucional de la República de Costa Rica,

En consideración á los servicios prestados al país por don José Antonio Chamorro y al estado de pobreza en que se encuentran sus hijas María Josefá y Matilde,

Decreta:

Artículo único.—Asignase á las expresadas señoritas una pensión de cincuenta pesos mensuales, por todo el tiempo de su vida, mientras permanezcan solteras.

Al Poder Ejecutivo.

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso, Palacio Nacional, San José, á veinticinco de julio de mil ochocientos noventa y cinco.

Pedro León Páez.

Carlos Sáenz. Víctor Orozco.

Art. 6º.—Se dió lectura á una solicitud del Presidente de la Junta de Educación de San Rafael de Heredia, sobre pago de una suma. Puesta á discusión la solicitud, fué admitida y la Presidencia ordenó se pasara á la Comisión respectiva.

Se dió también lectura á otra solicitud del Presidente de la Junta de Educación de Sarchi Norte de Alajuela, referente también al pago de una suma y después de haber sido puesta á discusión su admisión, se acordó no admitirla por estar aprobado el presupuesto y no haber tiempo de despacharla en las presentes sesiones; esto, por indicación del Diputado señor González.

Art. 7º.—El Diputado señor Obando manifestó que deseaba una explicación del motivo por que en el acta que se publicó en la Gaceta de hoy se omitió insertar dos párrafos referentes á la interrogación que el había hecho sobre la falta de publicación del dictamen de la Comisión sobre la pena de muerte y á la contestación que haba dado la Secretaría; é hizo moción para que en el acta de hoy se inserten dichos párrafos.

Puesta á discusión la anterior moción, el Diputado señor Orozco manifestó que la razón porque se omitieron esos párrafos en el acta publicada la ignora, pues en las pruebas que corrigió ayer tarde estaban los párrafos á que se refería el señor Obando, y que no había inconveniente en que se aprobara la moción propuesta. Recibida la votación fué aprobada la indicada moción.

Los párrafos omitidos son los siguientes:

"El señor Obando manifestó que deseaba saber qué inconvenientes había habido para que después de

9 días de haberse ordenado la publicación del dictamen sobre pena de muerte no se haya publicado aún y que se dice en el público que con motivo de ser el Directorio partidario de la pena de muerte trata de retardar ó imposibilitar en este año la resolución de ese asunto, y que haciendo tantos días que se había acordado publicar el dictamen, se figuraba que el Director debía dar alguna explicación á esa omisión que se censura en el público.

El señor Orozco manifestó que la Secretaría informa que la copia del dictamen está en la Imprenta desde el sábado, para su publicación y que si esto no se ha hecho no es por culpa de la Secretaría y por consiguiente la inculpación del señor Obando y del público referente al Directorio, era injusta."

El señor Obando dijo que no era cierto que hiciera inculpaciones y que lo que había pedido era simplemente una explicación.

Art. 82.—Se dió lectura al dictamen de la Comisión de Fomento sobre Ferrocarril al Pacífico, y la Presidencia ordenó se publicara en el Diario Oficial.

El Diputado señor Alvarado hizo moción para que sin perjuicio de la publicación, se procediera á la discusión del dictamen; y después de un debate entre los señores Tinoco, Pacheco (don Félix), Orozco, Loria, Lizano, Badilla, Segura y el proponente, fué aprobada la referida moción.

Se puso en discusión el dictamen y usaron de la palabra los señores Tinoco, Lizano y Obando y este último hizo moción para que la votación fuera nominal.

Suspendida la sesión, continuó con asistencia de los mismos Diputados.

Puesta en discusión la moción del señor Obando para que la votación fuera nominal, se aprobó.

El señor García manifestó que la idea del Ferrocarril del Pacífico le era muy simpática, pero que no le daba su voto al dictamen, por la nueva forma que se le había dado.

El señor Presidente manifestó que los señores Diputados que quisieran motivar su voto podían hacerlo ahora.

El señor Badilla rogó al señor Obando retirara su moción sobre votación nominal.

Recibida la votación nominal, dió el resultado siguiente.

Dijeron sí todos los Diputados con excepción del señor García que dijo nó.

Puesto en primer debate el dictamen, no lo hubo, y se señaló para el segundo la sesión próxima.

Art. 92.—Se dió lectura y se puso en discusión la forma del Decreto n.º 70, y después de unas observaciones del señor Sáenz (don Andrés) á las que contestaron los señores Sáenz (don Carlos) y Zuñiga, fué aprobado en los siguientes términos:

"N.º 70

El Congreso Constitucional de la

República de Costa Rica,

En uso de la atribución 4.ª del artículo 94 de la Constitución,

Decreta:

Apruébase el Decreto n.º XV, emitido por la Comisión Permanente el día tres de abril próximo pasado, el cual con las modificaciones introducidas por la Cámara, dice:

(Aquí la Ley Orgánica.)

Al Poder Ejecutivo.

Dado en el Salón de Sesiones del Congreso. Palacio Nacional. San José, á los veinticinco días del mes de julio de mil ochocientos noventa y cinco.

Pedro León Páez.

Carlos Sáenz.

Victor Orozco."

Art. 102.—Se leyeron y pusieron á discusión, separadamente, en segundo debate, los dictámenes de la Comisión de Fomento sobre contrato de colonización entre el señor Ministro de Fomento y el señor don F. Medcalf, y el de pensión á la señorita Juana Loaiza. No hubo discusión, y la Presidencia señaló para el segundo debate la sesión siguiente.

Art. 11.—Se dió lectura y puso en discusión en tercer debate, al proyecto de ley sobre subvención á los Hospitales privados, y fué aprobado en general.

Puestos á discusión en detal el artículo único y el preámbulo, fueron aprobados.

Art. 12.—Se les dió lectura por separado y fueron puestos á discusión, en segundo debate, los siguientes

proyectos de ley: sobre aprobación de la Memoria de Instrucción Pública; de la de Gracia y Justicia; Relaciones Exteriores, Culto y Beneficencia; sobre donación de una finca á la Junta de Caridad del Hospital de Alajuela; y sobre aclaratoria del Decreto de pensión á don Amadeo Madriz. No hubo discusión, y la Presidencia señaló para el tercer debate de esos asuntos la sesión siguiente.

Art. 13.—Se dió lectura y puso á discusión en 3.º debate el proyecto de ley referente á apertura de una carretera entre Tuís y la estación del ferrocarril de Turrialba, y fué aprobado en general.

Puestos á discusión en detal y por separado los artículos 1.º y 2.º, así como el preámbulo, fué todo aprobado.

Art. 14.—Se puso en discusión en tercer debate el dictamen sobre patente de invención al señor S. Allison de una máquina para beneficiar el ramio, y fué aprobado.

Puesto á discusión en detal, se aprobaron los artículos 1.º y 2.º.

Se puso en discusión el artículo 3.º

El señor Gallegos manifestó que este señor ofreció una garantía de una casa de Nueva Orleans para el efecto de pagar á \$ 80.00 oro la tonelada y que le parecía sería conveniente hacer constar esto en el artículo en discusión.

El señor Sáenz (don Andrés) manifestó que creía que este artículo iba ser el motivo para que fuera inútil esta ley, pues, obligarle á descubrir su secreto creía que no lo aceptaría el interesado, porque entonces de nada le serviría la patente y que por otra parte con establecer que la tonelada se pagará á \$ 80.00 oro se favorece al empresario, porque éste no aumentará el precio aun cuando valga más el ramio.

El señor Alvarado manifestó que la Comisión al formular el proyecto de Decreto tuvo en cuenta las objeciones presentadas por el Ejecutivo á la primera concesión hecha y á la vez la solicitud del señor Allison, de cuya lectura se deduce que está en la disposición de ensayar el procedimiento que observa para el beneficio del ramio y que por tanto la concesión en estos términos es buena para la empresa, que no busca sino la introducción de sus aparatos y útiles para obtener una buena ganancia, pues la tonelada, ya manufacturada, la venderá á \$ 300.00 oro.

El señor Sáenz (don Carlos) rogó al señor Alvarado para que se modificara esta parte diciendo: "ochenta pesos oro la tonelada, porlo menos".

El señor Alvarado manifestó que aceptaba la indicación del señor Sáenz (don Carlos).

Se aprobó el artículo con esa modificación, así como el preámbulo del Decreto.

Art. 15.—Continuó la discusión del proyecto de reformas penales, y el señor Badilla retiró la moción que tenía hecha sobre el artículo tercero.

El señor Presidente manifestó que continuaba la discusión del artículo 3.º y el señor Gallegos manifestó que estaba de acuerdo con el artículo.

Puesto en discusión el artículo 3.º, fué aprobado.

Se puso en discusión el artículo 4.º y el señor Loria dijo que esta formalidad era una rémora para la rapidez del procedimiento é hizo moción para que se le agregara "sin perjuicio de la continuación del sumario" u "oportunamente".

Se puso en discusión la moción del señor Loria y después de usar de la palabra los señores Segura, Aguilar, Sáenz (don Carlos), Orozco y el proponente, se aprobó la moción agregando al artículo la palabra "oportunamente".

Se aprobó el artículo con esa modificación.

Puestos en discusión los artículos 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 12.º y 13.º, así como el preámbulo fueron aprobados.

A las 4 y 45 se levantó la sesión.

Pedro León Páez

Carlos Sáenz. Victor Orozco.

SEÑORES DIPUTADOS:

Someto á vuestra consideración un proyecto de ley que tiene por objeto proveer á la construcción del Ferrocarril al Pacífico, obra tan ansiada y tan importante para el progreso general de la República. Ocioso me parece entrar en consideraciones acerca de la conveniencia indiscutible de la obra referida, porque todos vosotros, estoy seguro, os encontraréis sinceramente dispuestos á contribuir á su pronta realización, y porque, si algo debiera decir, ello está compendiado en los considerandos que preceden al proyec-

to de ley que ahora os presento. Sólo quiero declarar vuestro patriotismo á fin de que la magna empresa del Ferrocarril al Pacífico encuentre en vosotros todo el apoyo que su importancia y la necesidad de su ejecución merece, sin dilaciones de ningún género.

He aquí el proyecto:

El Congreso, etc.

Considerando

1.º—Que la construcción de un ferrocarril que enlace á esta capital con el puerto de Puntarenas es una de las obras que el progreso del país con más insistencia reclama;

2.º—Que esa nueva vía está destinada á llevar riqueza y prosperidad á muchos de los más fértiles, sanos y poblados distritos de la República, los cuales permanecen hoy en día estacionarios por falta de salida para los productos de su suelo;

3.º—Que este nuevo Ferrocarril traerá consigo el abaratamiento seguro de los artículos de primera necesidad, hoy tan escasos en los grandes centros de población;

4.º—Que el ensanche que inmediatamente tomaría el cultivo de las tierras por este Ferrocarril habilitadas, vendría á aumentar en mucho la riqueza pública, poniendo al Erario Nacional en condiciones de hacer frente con más desahogo á los compromisos adquiridos y de fomentar, por otros medios, el progreso del país;

5.º—Que esta nueva vía de comunicación ensanchará grandemente los horizontes de nuestro comercio, poniéndonos más en contacto con la América del Sur, México y California, y sobre todo, con los países hermanos de la América Central; y por último

6.º—Que viniendo á establecer una competencia, hoy por todos considerada como indispensable, á la empresa del Ferrocarril del Norte, resultarán considerablemente favorecidos el comercio y la agricultura con la rebaja de fletes,

DECRETA:

Artículo 1.º—Declárase la construcción del Ferrocarril al Pacífico obra de urgente necesidad pública.

Art. 2.º—Autorízase al Poder Ejecutivo para que desde luego emprenda la construcción referida con fondos de la Nación, tomando para ello, por ahora, las rentas destinadas á obras que, á su juicio, no sean de urgente necesidad, ó contratando un empréstito interior, si así lo estimare más conveniente.

Al Poder Ejecutivo.

Dado, etc.

C. C.

San José, 22 de julio de 1895.

JUAN R. LIZANO.

Congreso Constitucional

Hemos hecho estudio del proyecto presentado por el Diputado Lizano, tendiente á que se faculte al Poder Ejecutivo para que emprenda en la construcción del Ferrocarril al Pacífico.

Está en la conciencia de todos los ciudadanos amantes del progreso de su patria la imprescindible necesidad en que está la Nación de comunicarse con la costa del Pacífico por medio de una vía férrea, pues de este modo no sólo se consigue la comunicación interoceánica sino, que como muy bien dice la parte expositiva del proyecto de que nos ocupamos, se habilita una gran cantidad de terrenos salubres que hoy permanecen incultos por falta de vías de comunicación y que una vez en producción aumentarán en mucho la riqueza nacional á más del abaratamiento de los artículos de primera necesidad. Tiene otro objeto de gran importancia la construcción de este ferrocarril, cual es la fácil co-

municación que entonces habrá con la provincia del Guanacaste, la cual si hasta hoy no ha alcanzado en la agricultura toda la importancia que está llamada a tener, debido á sus abundantes y férricos terrenos, es á causa de la gran distancia á que se encuentra del centro de la República; pero una vez en contacto directo con él, es indudable que allí se fomentarán grandes empresas de café, cacao, arroz, ramío etc., etc., aumentando de esta manera en una proporción muy halagadora la riqueza nacional. Además la comunicación ferroviaria con dicha provincia sería entonces muy fácil y de muy poco costo, si se atiende á lo planos que son todos los terrenos que habría que atravesar para enlazarla con la línea en proyecto y, la importancia para la República de estar en contacto directo con esa sección del territorio nacional que colinda con la República de Nicaragua, es motivo más que suficiente para que el Congreso acepte, como aceptamos nosotros, el proyecto de que nos ocupamos.

Sentimos que no se señale desde ahora la cantidad con que el Gobierno pueda contar para emprender en los trabajos preliminares de tan importante obra y atribuimos esto á haberse presentado el proyecto después de emitido el Presupuesto de gastos para el año de 1895 á 1896; pero es indudable que en el próximo año se le señalará una cantidad que esté en relación con la magnitud de la obra.

La Comisión considera de gran importancia la realización de esta obra y si es cierto, como se ha dicho, que el Poder Ejecutivo está haciendo un estudio de esta línea, el proyecto de que tratamos, en vez de obstaculizarlo en su tarea contribuiré á allanarle el camino puesto que con él tiene desde luego la aprobación del Poder Legislativo, el cual, en todo caso, debe intervenir en este negocio.

Estamos, pues, de acuerdo con el proyecto y en consecuencia proponemos á la consideración de la Cámara el siguiente proyecto de ley:

El Congreso &
Considerando,

1º Que la construcción de un ferrocarril al Pacífico es una de las obras que el progreso del país con más insistencia reclama;

2º Que esta nueva vía está destinada á llevar riqueza y prosperidad á muchos de los más férricos, sanos y poblados, distritos de la República, los cuales permanecen hoy en día estacionarios por falta de salida para los productos de su suelo;

3º Que este nuevo ferrocarril traerá consigo el abaratamiento seguro de los artículos de primera necesidad, hoy tan escasos en los grandes centros de población;

4º Que el ensanche que inmediatamente tomará el cultivo de las tierras por este ferrocarril habilitadas, vendrá á aumentar en mucho la riqueza pública, poniendo al Erario Nacional en condiciones de hacer frente con más desahogo á los compromisos adquiridos y de fomentar por otros medios el progreso del país;

5º Que esta nueva vía de comunicación ensanchará grandemente los horizontes de nuestro comercio, poniéndonos más en contacto con la América del Sur, Méjico y California y, sobre todo, con los países de la América Central; y por último,

6º Que viniendo á establecer una competencia, hoy por todos considerada como indispensable, á la Empresa del ferrocarril del Norte, resultarán considerablemente favorecidos el comercio y la agricultura con la rebaja de fletes,

Decreta:

Artículo único.—Fácutase al Poder Ejecutivo para que desde luego proceda á hacer los estudios previos para la construcción de una línea de ferrocarril al Pacífico y el cálculo del costo de la obra.

En caso de que los estudios y presupuesto

del costo, se terminen en el presente año, el Ejecutivo los pondrá en seguida en conocimiento del Congreso, á cuyo efecto éste será convocado extraordinariamente.

C. C.

Sala de las Comisiones.—San José, julio 24 de 1895.

R. E. Alvarado. Félix Pacheco F.

Policarpo Trejos.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, INSTRUCCION PUBLICA, JUSTICIA, GRACIA, CULTO Y BENEFICENCIA

Cartera de Instrucción Pública

N. 303

Palacio Nacional

San José, 22 de julio de 1895

A solicitud de los vecinos y visto el informe del Inspector de Escuelas respectivo,

el Presidente de la República

ACUERDA:

Autorizar el nombramiento de una Junta de Educación provisional en el caserío de Cañas Dulces del distrito escolar de Liberia.—Comuníquese y publíquese.—Rubricado por el señor Presidente.—PACHECO.

Nº 304

Palacio Nacional

San José, 22 de julio de 1895

El Presidente de la República

ACUERDA:

1º Aceptar á don Alberto Barrantes y á la señorita Judit del mismo apellido, sus renuncias de maestros de las escuelas de varones y niñas de Carrillos, del cantón central de Alajuela.

2º Conceder á la señorita Josefa Gutiérrez la licencia que solicita para separarse del cargo de la escuela de varones de Puntarenas, por el término de tres meses, con el goce de la tercera parte de su sueldo, por encontrarse enferma, según comprueba con certificación médica legal, y nombrar para que la sustituya durante su ausencia á don Isauro Briccio.

3º Nombrar á don Alberto Espino para maestro de la escuela de varones de Bagaces, en reemplazo de don Rafael Osorno, á quien se acepta su renuncia.—Publíquese.—Rubricado por el señor Presidente.—PACHECO.

SECRETARIA DE GOBERNACION, POLICIA Y FOMENTO

Cartera de Policía

Palacio Nacional. San José, á la una de la tarde del día veintiséis de julio de mil ochocientos noventa y cinco.

Presentes en este despacho los señores Doctores don Emilio Echeverría y Aguilar y don Carlos Beutel, nombrados por acuerdo número 53 de fecha de ayer para Director encargado del Departamento de Bacteriología é Histología del Instituto Nacional de Higiene, el primero, y el segundo encargado del Departamento de Química Analítica, prestaron el juramento de fe, quedando en consecuencia en posesión de sus destinos.

JUAN J. ULLOA G.

EMILIO ECHEVERRÍA. CARLOS BEUTEL.

Cartera de Fomento

N. 16

Palacio Nacional

San José, 24 de julio de 1895

Señores Secretarios del Congreso Constitucional.

Los señores don George Carl Church y don Minor C. Keith han presentado á esta Secretaría el memorial y proyecto de concesión adjuntos, relativos á sustituir la concesión que actualmente tiene el último de los presentados para construir un ferrocarril á Río Frío, por la que contiene el mencionado proyecto.

Tengo el honor de enviar á ese Alto Cuerpo los citados documentos á fin de que tomándolos en consideración se sirva resolver lo que estime conveniente.

Soy de VV. atento

servidor,

JUAN J. ULLOA G.

Señor Secretario de Estado en el despacho de Fomento.

Palacio Nacional

SEÑOR:

Con poderes en forma que me acreditan ante el Gobierno en mi carácter de representante general de la *Central American Development Company, Limited*, organizada en Londres el 31 de diciembre de 1894, en la forma que expresa el memorándum y artículos de asociación que acompaño á la presente, á V. respetuosamente vengo á exponer.

El objeto principal de la compañía que represento, es el de construir y explotar en Costa Rica el ferrocarril al Norte, según contrato celebrado entre este Gobierno y el señor Minor Cooper Keith y Meiggs el 3 de agosto de 1888 y que ha sido cedido á la Compañía como puede verse en la parte primera del documento adjunto. Entra también en mucho en el ánimo de la Compañía extender sus negocios en el país, cultivando los terrenos cedidos al contratista y prolongando hasta el Atlántico la línea ferroviaria objeto del contrato, sin que ni para uno ni para otro objeto considere necesario solicitar del Gobierno nuevas y especiales concesiones, sino mediante las ya establecidas por el contrato primitivo y las adiciones posteriores hechas al mismo en los años de 1892 y 1893. Mas para realizarse en el término deseado tan importantes obras, la Compañía considera del caso introducir en el contrato actual algunas reformas, que consultando mejor sus intereses y los del Gobierno, no alteren en lo fundamental las condiciones estipuladas sino es con provecho y ventaja para ambas partes. Con este objeto, tengo especial encargo de mis comitentes para someter á la consideración del Gobierno de esta República las modificaciones que se desean, para lo cual he creído mejor incluir las en el proyecto general que respetuosamente presento á V. acompañado de esta exposición. Este proyecto contiene por su orden, las principales estipulaciones del contrato primitivo y sus adicionales y á la vez designa en forma clara y ordenada las modificaciones y ampliaciones que se desean, como puede verse al compararlo con el contrato primitivo y sus anexos.

Las modificaciones principales consisten:

1º—En dejar á la Compañía en libertad de elegir como punto de partida del ferrocarril, el río Guásimo ó el río de Jiménez y de que éste termine en cualquier punto navegable de río Frío aunque sea dentro de la línea fronteriza con Nicaragua.

2º—Que, sujeta en todo á las disposiciones del Gobierno y al igual de cualesquiera otras Compañías ó de los particulares, se le permita navegar con sus propias embarcaciones, si así lo determina, los ríos de San Carlos, Sarapiquí, Colorado y Frío, durante el término del contrato.

3º—En permitirle asimismo extender el ferrocarril del Norte hasta cualquier puerto ó puertos del Atlántico, elegidos de acuerdo con el Gobierno y de extender ramales hasta el río San Juan, en la frontera de Costa Rica y el río Colorado; quedando todas estas obras sujetas á la aprobación é inspección del Gobierno.

4º—En que pueda la Compañía establecer, con las formalidades de ley y con sujeción á las disposiciones del Gobierno, en puertos habilitados del Atlántico, y en el extremo del ferrocarril en Río Frío, almacenes de depósito de mercaderías y productos en tránsito, que faciliten el comercio internacional, cobrando como derecho de almacenaje lo que establezca una tarifa hecha de acuerdo con el Gobierno.

5º—En reducir á un término fijo, 1º de julio de 1898, el señalado para la terminación definitiva del ferrocarril, lo cual implica una extensión de seis meses de tiempo solamente, á lo establecido por el contrato vigente.

6º—En facultar á la Compañía para que pueda desviar ó cambiar parcialmente el trazado adoptado ya, de acuerdo con el Gobierno, por razones de solidez y de mejor servicio de la vía.

7º—En poder establecer el tráfico local, aún dentro del término de la construcción, en aquellas secciones del ferrocarril construidas, siempre que á juicio y previo examen de la Dirección General de Obras Públicas, el servicio preste toda seguridad á pasajeros y carga.

8º—a) En ceder á la Compañía hasta 200,000 hectáreas de terreno, en vez de las 280,000 otorgadas á Keith, y fijar por su orden, las zonas que deben ocuparse, excluyendo de ellas los terrenos titulados, los poseídos hoy, los indenuciables por la ley ó que, conforme á leyes especiales, estuviesen destinados á algún servicio y los comprendidos en una zona de 16 kilómetros de la frontera septentrional.

b) Señalar á la Compañía, como primera zona para la adquisición de sus terrenos, una faja de 16 kilómetros de ancho al Sur y Oeste del ferrocarril, con las excepciones antes dichas, quedando para el Gobierno toda la zona del lado Norte y Este del mismo, en vez de los lotes alternos establecidos primeramente y de la facultad de escoger las tierras, otorgadas al concesionario en el contrato primitivo.

c) Y convenir en que sí, por razón de las exclusiones ó por cualquier otra causa, la Compañía no completara en las zonas señaladas la cantidad de 200,000 hectáreas cedida, ella no tiene derecho á los más terrenos y se da por satisfecha con las en ellas adquiridos.

9º—En reservar al Gobierno el derecho de disponer en los terrenos contiguos á la línea del ferrocarril que no estén enajenados dentro de la zona que se le designa á la Compañía al Sur y Oeste de la línea hasta cinco porciones de un kilómetro cuadrado para el establecimiento de poblaciones, si así se lo deseara.

10º—En otorgar á la Compañía el título de propiedad de los terrenos contiguos al ferrocarril del lado que se le señala, por cuartas partes y á medida que la vía esté abierta al tráfico público, y que ésta alcance 20, 50 y 75 millas de extensión, dejando la última cuarta parte para cuando llegue á su término final; quedando obligada la Compañía á pagar al Gobierno tres pesos [\$ 3.00] por cada hectárea de terreno en el inesperado caso de que no

cumpliere satisfactoriamente con las obligaciones contraídas para la construcción y terminación de la obra.

11º—En renunciar la Compañía la introducción libre de derechos de los enseres y utensilios para el uso de sus trabajadores.

12º—En extender á 16 kilómetros en vez de 8 kilómetros, la zona dentro de la cual no podrá construirse otro ferrocarril que una los puntos extremos del ferrocarril del Norte determinados en el contrato.

13º—En reducir á favor de las mercaderías y productos de ó para Costa Rica, y del tráfico local de pasajeros, la tarifa de fletes y pasajes á 18 centavos por tonelada de peso ó medida los primeros, y á 6 y 4 centavos los segundos, ambos por cada milla de mil seiscientos nueve metros treinta y un centímetros, en vez de 20, 8 y 6 centavos, respectivamente.

14º—En tomar como modelo para las condiciones técnicas de la vía, el ferrocarril actual entre Limón y Alajuela, mejorándola con un peso de 55 libras por yarda en cada riel y reduciendo las gradientes á 2½ o/o en vez de 3 o/o.

15º—En conceder á la Compañía por el término de los 20 primeros años, el derecho de tanteo para la construcción del ferrocarril, que partiendo de un punto del ferrocarril del Norte haya de terminar en la bahía de Culebra, en el Pacífico; derecho que no se ejercerá en el caso de que tal obra se lleve á cabo por cuenta del Gobierno de Costa Rica.

16º—En que el pago de las \$ 100,000 concedidas como subvención al señor Keith, concesionario de la Compañía, se efectúe por mensualidades, á medida que se enriete la línea y en la proporción de \$ 1,000 por cada milla, sin que en ningún caso excedan de \$ 3,000 al mes los pagos del primer año, de \$ 3,500 los del segundo y de \$ 4,000 los del tercero; entendiéndose que tales pagos se harán en moneda de Costa Rica, al tipo de cambio corriente en el mercado. Esta reforma desliga al Gobierno de la obligación de pagar al contado toda la expresada suma, de conformidad con el actual contrato, y proporciona á la Compañía el medio de emplear paulatinamente dicha suma en los trabajos, sin exponer ninguna cantidad al extranjero para disponer de ella á medida que fuese necesario.

Estas son, señor Ministro, las modificaciones principales que contiene el proyecto de contrato que propongo al Gobierno, en sustitución del existente. Hay algunas otras pequeñas adiciones y supresiones que obedecen en parte á darle más claridad al contrato y que son casi del todo más favorables al Gobierno que á la Compañía.

Me permitirá el señor Ministro que, aunque sea muy ligeramente, le exponga las consideraciones que han obrado en el ánimo de la Compañía para solicitar del Gobierno las reformas antes dichas.

Modificación 1ª—La facultad que solicita la Compañía de poder variar el punto de partida y el de llegada del ferrocarril, nada significa para la República, pues la distancia entre Guásimo y Jiménez es bien corta y no hay objeto en determinar un solo de estos puntos y desechar el otro, y es, de seguro, indiferente para el Gobierno que se elija cualquiera de los dos. Igual cosa puede decirse respecto al punto de llegada, mientras este sea en parte navegable del río Frío que facilite la comunicación internacional, uno de los primordiales objetos de este ferrocarril.

Modificación 2ª—Respecto á la segunda modificación, cree la Compañía que el Gobierno profesa principios bien liberales para la industria, no obstaculizando la navegación de sus ríos, mientras con ello no afecte sus propios intereses; y en esa virtud considera que la facultad pedida de poder navegar sobre los ríos de San Car-

los, Sarapiquí, Colorado y Frío, sin privilegio alguno, lejos de merecer reproblación de parte del Gobierno, será de su agrado, toda vez que se aumentan los medios de comunicación indispensables en las zonas del Norte, donde la condición de los terrenos y las ventajas de los ríos las exigen y facilitan. La Compañía quiere contar con ese permiso, calculando poder acarrear los productos de toda la ribera de los ríos á las estaciones del ferrocarril, situadas en el paso del San Carlos y del Sarapiquí; asimismo desea poder tener transportes propios en Río Frío para conducir mercaderías en tránsito y poder también, llegado el caso, prestar servicios de navegación con sus vapores á las riveras del San Juan, pertenecientes á la República, usando del Colorado para comunicarse con el mar. Basta, en mi concepto, tomar en cuenta que la Compañía solicita este permiso sin exigir excepción alguna en su favor, sino más bien sujetándose en todo á cuantas leyes y disposiciones de carácter general dicte el Gobierno en lo referente á la navegación de tales ríos, para suponer que no habrá inconveniente en concederlo.

Modificación 3ª—La extensión que la Compañía intenta dar al ferrocarril del Norte, llevándole hasta el Atlántico, obedece á la conveniencia que puede tener para ella el contar con línea propia que le permita establecer el tráfico internacional, pues bien sabido es, que de Jiménez al Atlántico, tendrá que hacer uso del Ferrocarril de Costa Rica para llegar al puerto, carrera que si hoy puede efectuarse con alguna facilidad, puede más tarde, cuando el país se desarrolle y el movimiento de importación y exportación aumente, hacerse si no imposible, tan difícil que haga ilusorio el servicio internacional y aun local que el ferrocarril del Norte debe hacer. En los ramales al San Juan y al Colorado, tiene en mira la Compañía ensanchar su círculo de acción en el país, pudiendo extender las comunicaciones ferroviarias hacia aquellos lugares, para lo cual no solicita ni privilegios ni concesiones, sino el permiso únicamente de construirlos mediante la aprobación é inspección del Gobierno, condición, esta última, que la Compañía hace extensiva á la prolongación de la línea al Atlántico.

Modificación 4ª—El establecimiento de almacenes para la guarda y recibo de las mercaderías destinadas á otros países es una consecuencia precisa del tráfico internacional, pues no, de otra suerte podría éste verificarse. Por la ley vigente está permitido el depósito de mercaderías en tránsito en las Aduanas de los puertos, más tratándose de un número considerable de mercaderías y de productos, tal disposición no podría cumplimentarse sin grandes tropiezos y dificultades en el servicio de las aduanas nacionales y sin mayores responsabilidades para el Gobierno. Además, en el extremo del ferrocarril en Río Frío no existe Aduana alguna y, aunque se establezca, conviene más al Gobierno que la Compañía asuma la responsabilidad en la custodia de las mercaderías y haga el gasto de edificios y de personal, sin que por ello se afecten los intereses fiscales; pues estos almacenes, así como las mercaderías depositadas, estarán al cuidado de los empleados de aduana y sujetos de todo en todo á las disposiciones y reglamentos que el Gobierno dicte, como lo están ahora las mercaderías en tránsito que se depositan en sus aduanas.

Modificación 5ª—La fijación de 1º de julio de 1898, para terminar la obra del ferrocarril no entraña mayor alteración á lo hoy establecido, pues sólo aumenta en seis meses la fecha señalada por el contrato vigente. Puede considerarse esta prolongación de tiempo como una reserva á favor de la Compañía, para el caso de contratiempos durante la construcción,

que no fueran considerados como caso fortuito ó fuerza mayor.

Modificación 6^a—La facultad que desea obtener la Compañía para hacer en el trazo adoptado modificaciones y desvíos parciales, sin faltar á las condiciones técnicas convenidas, casi que se impone en este género de construcciones; pues no es posible conocer con anticipación la naturaleza del suelo, tanto para los cortes y los rellenos como para la apertura de la vía en general. Además, está terminantemente dicho en la cláusula respectiva que tales modificaciones y desvíos deberán obedecer á la solidez y seguridad de la vía, previo examen y autorización del Gobierno, mediante el estudio que practique la Dirección General de Obras Públicas.

Modificación 7^a—El establecimiento del tráfico local en aquellas secciones del ferrocarril, cuya construcción ofrezca, á juicio de la Dirección General de Obras Públicas, toda seguridad á pasajeros y carga, no es un mal, sino más bien redunda en provecho de todos los intereses que allí se desarrollen, ya por los particulares ó por la Compañía en los terrenos que habilite al lado del ferrocarril, en la parte que se le reserva; y esto obedece precisamente al deseo de emprender desde luego trabajos agrícolas en esas tierras, lo que significa, anticipación de producción y de riqueza, que tanto aprovecha á la Compañía como al país, sin que, en manera alguna, cause perjuicio á nadie.

Modificación 8^a—La cesión de tierras la considera la Compañía como uno de los puntos principales para sus intereses y los del país. Desde que ella se organizó en Londres, tuvo conocimiento de la serie de dificultades con que el señor Keith había tropezado para escoger y reservar los terrenos que le fueron concedidos, y de la oposición casi unánime que en el país se hacía á estas operaciones: con este motivo fui comisionado de modo especial para el estudio de esta cuestión, á la que he dedicado gran parte del tiempo que he permanecido aquí. Por informes de particulares, y por observaciones propias, he llegado á comprender que los procedimientos del señor Keith, si bien ajustados á su derecho, chocan abiertamente con el sentimiento público, vivamente interesado, como él, en la explotación de las tierras, y que de esa lucha de intereses ha germinado una tenaz oposición á la empresa que representa, y también á la obra que trata de construirse. Muy justo y natural encuentro todo esto, pues tratándose de la propiedad el deseo de conservarla como el de adquirirla, equivale, por decirlo así, en países esencialmente agrícolas como Costa Rica, á la conservación y adquisición de capital; agente poderoso que alienta á todo hombre, y le hace interesar-se vivamente en todo asunto relativo á tierras. Reflexionando de esta suerte, é interpretando el deseo de la Compañía, de armonizar en lo posible sus intereses con los del país en donde trata de invertir su capital, he creído conveniente remover toda dificultad, reduciendo la concesión de tierras y señalando los lugares en que éstas deben de adquirirse, para lo cual he designado, en el proyecto que presento, aquellas zonas en donde, por la ausencia de denuncias de particulares y falta de cultivos, no se perjudican otros intereses. Asimismo he procurado separar los intereses de la Compañía y del Gobierno en las tierras concedidas, determinando á los lados del Ferrocarril, una zona para cada uno.

En previsión de que en la zona reservada á la Compañía, tendrá ésta que prescindir de grandes porciones tituladas, poseídas, indenumerables ó reservadas por leyes especiales á otros servicios, cuya extensión V. señor Ministro y el público costarricense, podrán apreciar mejor que yo, he tenido que fijar otros lugares

en donde la Compañía pueda completar el máximo que se le concede, prefiriendo aquellos que, denunciados y medidos con anticipación por el señor Keith, no son ya causa de molestias y perjuicios para los particulares. Es por esto que señalo en el proyecto de contrato la porción de Moravia, y las de Cañas en la provincia de Guanacaste; la última de las cuales, aunque no está medida, sí se determina bien por los títulos de la *River Plate Co* y los planos levantados por el señor Keith. Muy especialmente llamo la atención del señor Ministro hacia el hecho de que, por el contrato que propongo, la Compañía no podrá escoger sus tierras en la zona señalada al lado del Ferrocarril y completarlas en el lugar que quiera en cualquier parte de la República como lo expresa la concesión vigente, sino que queda obligada á tomar todas las que allí se encuentran, fuera de las que se exceptúan, sean buenas ó malas ó inútiles para el cultivo: que asimismo tendrá por el orden que el contrato expresa, que limitarse por el completo de las que faltan á las zonas fijadas en segundo, tercero y cuarto término, y, en fin, á que si de esta suerte no adquiere la cantidad concedida, no tendrá derecho á completarla y se limitará la concesión á lo adquirido de aquella suerte.

Si como lo espero, el contrato que propongo se acepta en sustitución del actual, todos los denuncios hechos por el señor Keith (con exclusión de las 61,917 hectáreas reservadas en Guanacaste) los cuales ascienden próximamente á 378000 hectáreas incluida la parte que al Gobierno corresponde, serán retirados por la Compañía, satisfaciendo así el sentimiento público y el particular, vivamente contrariado por estas operaciones.

Modificación 9^a—Por lo que he podido observar, en varios lugares del Ferrocarril actual de Costa Rica, se han venido formando pequeñas poblaciones, cuyo ensanche se dificulta por falta de terrenos libres para ello; y he pensado que para evitar este inconveniente en la nueva línea del ferrocarril al Norte, conviene que el Gobierno se reserve varias porciones de suficiente capacidad que le permitan establecer las poblaciones que sea preciso. Mas como la Compañía se ha reservado en el proyecto que someto á aprobación, la zona del lado Sur y Oeste, y bien pudiera suceder que en ella se encuentren lugares más favorables para poblaciones que en la zona del Gobierno, ó aquellas se situarán ocupando ambos lados, me ha parecido conveniente conceder al Gobierno el derecho de ocupar hasta cinco porciones de un kilómetro cuadrado cada una, en los terrenos que á la Compañía se conceden, mientras á ella pertenezcan.

Modificación 10^a—La condición impuesta en esta modificación, de que se otorgue á la Compañía el dominio de los terrenos adyacentes á la línea del ferrocarril, en la zona que se le señala, por cuartas partes, y á medida que se abra la vía al tráfico público, parece ser causa de desconfianzas y recelos, aduciendo como fundamento que si la Compañía ha de cumplir con su compromiso, y en virtud de esto ha de adquirir la propiedad de los terrenos, no debe anticiparse el Gobierno á conceder el dominio de ellos mientras la obra no esté definitivamente concluida. Esta razón podría aceptarse en el supuesto de que la Compañía, obrando con dilación, no procurase á la vez que construye el ferrocarril, cultivar y hacer producir los terrenos adyacentes, para lo cual es condición precisa garantizar la propiedad de quien los explota; ahora bien, el cultivador puede ser una persona ó Compañía extraña á la del ferrocarril, y en tal caso necesita esta última garantizar su propiedad al ocupante. Por otra parte, la concesión de tierras se otorga como recompensa de la obra que se construye, y si á medida que el trabajo avanza, la Nación aumenta

sus comunicaciones ferroviarias y habilita nuevas tierras, justo es que de esta mejora derive la Compañía en sus lotes habilitados la misma ventaja que el Gobierno en sus terrenos adyacentes. No puede suponerse que la Compañía pierda su capital invertido en el ferrocarril con el exclusivo objeto de adquirir propiedades, ni que la adquisición de éstas le contengan en la terminación de aquél, pues el valor de los terrenos es consecuencia de la obra que los habilita, y poco valdrán sin ella. Yo no dudo que el Gobierno aceptaría de la Compañía la propiedad del ferrocarril, y \$ 3-00 por hectárea en pago de los terrenos que le concede y es á esto precisamente á lo que equivaldría en definitiva, el resultado de un fracaso ó de falta de cumplimiento en la construcción del ferrocarril, pues claramente se expresa en la cláusula 25 que "si empezados los trabajos de construcción ó concluidos éstos, la Compañía ó quien esté en su lugar, hace abandono completo de la línea durante seis meses consecutivos, la presente concesión caducará por ese mismo hecho, sin lugar á reclamo, y pasará de hecho á ser propiedad de la Nación todo lo ejecutado". Tan terminante y decisiva estipulación contra la Compañía, habrá de llevar, á buen seguro, al ánimo del Gobierno y de todo el país, la convicción firme de que la Compañía trata de cumplir fielmente el compromiso que contrae, y ha de servir, así lo espero, á alejar la creencia de que si el dominio de los terrenos se otorga, á medida que el ferrocarril se construye, queda la Nación sin garantía en la terminación de la obra; pues siendo correlativas la propiedad que se concede y la sección de ferrocarril que se construye, ésta, que implica mayor valor y representa capital efectivo del extranjero, invertido en ella, compensaría ampliamente el dominio de las tierras, las cuales, de otro lado, no se sustraen de la riqueza pública, é implican en su cultivo inversiones de capital que el país recibe. No hay, pues, motivo para considerar inconsecuente á los intereses públicos el que se otorgue á la Compañía, en la forma expuesta, la propiedad de los terrenos habilitados por el ferrocarril en la zona que le corresponde, y si es ventajoso para el país que éstos se cultiven y exploten sin demora. Como el intento de la Compañía es asegurarse con anticipación suficiente flete, promoviendo cultivos que exigen arreglos y garantías para con terceros, limita su solicitud sobre el particular á la zona situada al lado del ferrocarril, y no la hace extensiva á las demás que se le reservan. La condición de pagar en caso de incumplimiento, \$ 3.00 por hectárea de los terrenos otorgados en propiedad, la he puesto, señor Ministro, para dar más garantía si cabe, al país, pues la Compañía ni presume la posibilidad de faltar á sus obligaciones ni trata de halagar por este medio al Gobierno. Hago esta explicación para que no se crea que al consignar tal obligación de pago, la Compañía haya supuesto, ni remotamente, el caso de suspender la obra, ni de ejecutarla mal.

Modificación 11^a—Esta modificación es en provecho exclusivo del Gobierno, pues la Compañía no considera del caso tener la facultad de introducir libres de derechos de importación los enseres y utensilios de sus trabajadores después de terminada la construcción del ferrocarril, y por tal motivo se suprime en el nuevo proyecto que presento.

Modificación 12^a—La extensión que solicita la Compañía, de la zona dentro de la cual no pueda construirse ningún otro ferrocarril que una los extremos mismos del ferrocarril del Norte, sean Río Frío y Jiménez ó Guadalupe, según el que de estos dos puntos se elija, no implica gravamen alguno para el país, pues apenas puede suponerse que existiendo una línea de comunicación, se procurase construir otra y nueva, pues, aún en el caso de que tal cosa

se intentara dentro del período de la concesión, muy justo y natural parece poner á cubierto á la Compañía del perjuicio consiguiente desde luego que ella, sin contar de antemano con tráfico para su ferrocarril, ha establecido las comunicaciones y creado la riqueza que en toda aquella zona se desarrolle. Como se comprende por el tenor de la cláusula respectiva, este derecho no se refiere á ningún otro trazo de ferrocarril que sin unir los puntos extremos antes dichos, se aproxime y aun atravesase el ferrocarril del Norte.

Modificación 13ª.—Poco tengo que decir sobre esta modificación, pues ella misma se recomienda y revela á la vez el criterio de la Compañía, la cual considera justo establecer en favor de Costa Rica y de su pueblo, una rebaja de sus fletes y pasajes así como mantener el propio tiempo la reducción de un 60 o/o sobre la importación y exportación de granos, pastos, raíces y maderas.

Modificación 14ª.—En empresas del género de la que me ocupo, nada hay más claro y más seguro que el adoptar sistemas y condiciones experimentadas de antemano por el país, pues de otra suerte no se generaliza ni se establece bien la idea de lo que se desea. Es por esto que, después de haber examinado atentamente las condiciones técnicas del ferrocarril de Costa Rica, me ha parecido mejor fijarlas como modelo para la construcción del ferrocarril del Norte, mejorándolas en cuanto al mayor peso de los rieles y á menor gradiente de la vía. De esta suerte el Gobierno y el público en general podrán desde luego tener más clara idea de la superestructura de la nueva vía.

Modificación 15ª.—El derecho de tanteo que la Compañía desea obtener durante los 20 primeros años de este contrato, para la construcción del ferrocarril que, partiendo de un punto del ferrocarril del Norte, termine en el Pacífico, obedece á que desde luego obra en el ánimo de la Compañía la intención de ocuparse de esta vía, para lo cual espera practicar los estudios que está obligada á hacer por su cuenta para el superior conocimiento del Gobierno, y á que importa notablemente á ella y al país, que esta nueva vía se relacione con la de Río Frio para establecer por este medio la comunicación interoceánica cuyas inmensas ventajas se comprenden desde luego. Este derecho tiene sin embargo la salvedad de que se efectúe ese ferrocarril por cuenta del Gobierno, cuyos derechos y prerrogativas comprendo que no pueden renunciarse ni comprometerse.

Modificación 16ª.—En cuanto á la cantidad de £ 100,000, concedida al señor Keith como subvención para esta empresa, la Compañía que represento, cesionaria de esta subvención, considera que no conviene al país por sus circunstancias de momento, pagar tal suma de una vez como está estipulado, ni es lo propio hacerlo de esta manera, sino á medida que la obra se realice, pues á mi entender ha sido el principal objeto del Gobierno al conceder esta suma, auxiliar la ejecución de la obra antes que beneficiar personalmente al señor Keith concesionario de ella. Por otra parte, la Compañía no ha pensado ni por un momento en extraer valores del país sino más bien introducirlos por los trabajos y en esta virtud es de opinión que la suma concedida por el Gobierno se emplee de modo paulatino en la construcción, conjuntamente con el capital de la Compañía, para lo cual no es preciso exigirla de una vez, ni tampoco en porciones mayores que las absolutamente necesarias. Por estas mismas razones la Compañía renuncia á los intereses sobre las expresadas £ 100,000 en cuanto que ellas no se entregan de contado como fué convenido. Fundado en lo expuesto, he creído conveniente fijar el pago de esta cantidad por mensualidades de £ 3,000 durante el primer año, de £ 3,500 durante el segundo año y de £ 4,000 durante el tercero,

entendiéndose que estos pagos se harán á medida que van fijándose los rieles en la vía y en la proporción de £ 1,000 por cada milla, sin que en ningún caso los abonos mensuales excedan de las sumas antes dichas.

Suplico al señor Ministro dispensar que me haya extendido talvez demasiado en el presente memorial, con el único deseo de ser claro en la exposición de los deseos que animan á mi poderdante, y de las razones en que se funda para proponer al Gobierno por su digno medio el contrato adjunto en sustitución del vigente.

Antes de terminar considero del caso imponer á usted que la Compañía que represento se ha constituido con todas las formalidades prescritas por las leyes de su domicilio; que desde hace algunos meses presentó á la aprobación de este Gobierno los Estatutos que la rigen y de que, en su deseo de activar los trabajos emprendidos ya que alcanzan á cuatro millas próximamente de rellenos y terraplenes, y que fueron inaugurados el 15 de diciembre próximo pasado, suplica respetuosamente al Gobierno se sirva considerar el nuevo proyecto de contrato que en sustitución del actual ha formulado y que por mi medio lo eleva á la Secretaría de su digno cargo. Si acaso el Gobierno no da su aprobación á este proyecto, la Compañía no tiene inconveniente en cumplir con el actual, segura de que más tarde ó más temprano él habrá de ser tomado en cuenta nuevamente desde luego que aun las modificaciones hechas en favor de la Compañía encierran mayores ventajas para el Gobierno y para el país, aparte de todas aquellas que sólo á ellos favorecen.

Con distinguida consideración me suscribo del señor Ministro

atento seguio servidor,

p. p. Central American
Development Co. Lt.

GEORGE CARL CHURCH.

MINOR C. KEITH.

San José, 24 de julio de 1895.

Artículo 1º

El Gobierno de la República de Costa Rica concede al Central American Development Company, Limited, y á sus sucesores, el derecho de construir, poseer, conservar y explotar, de acuerdo en todo con los términos de la presente concesión, una vía férrea que será llamada "Ferrocarril del Norte de Costa Rica."

Artículo 2º

La Compañía concesionaria puede llevar adelante este contrato, bien por sí misma, bien por medio de otra persona ó personas ó compañías á quienes trasfiera sus derechos en todo ó en parte, quedando responsable hasta haber dado aviso formal al Gobierno, de dicho traspaso ó cesión.

En caso de cesión, parcial ó total, los sucesores gozarán de los mismos derechos y estarán sujetos á las mismas obligaciones de la Compañía concesionaria, convenidas en el presente contrato. El traspaso jamás podrá hacerse á un Gobierno ó Poder Público extranjeros.

Artículo 3º

La duración de esta concesión será de noventa y nueve años, que empezarán á contarse desde la fecha en que la línea sea abierta al tráfico.

Artículo 4º

El ferrocarril comenzará en el punto que elija la Compañía concesionaria en la línea actual al Atlántico, en las inmediaciones del Río Guásimo ó del Río Jiménez; se extenderá hasta un punto en la parte navegable del río Frio, que elija la Compañía concesionaria; y tocará, ya sea la línea principal ó un ramal, con el actual muelle del río San Carlos, ó con el que se

establezca más tarde como principal para la navegación por vapor en este río.

Artículo 5º

El Gobierno permite á la Compañía concesionaria la navegación de los ríos San Carlos, Sarapiquí, Frio y Colorado, con vapores remolcadores ó lanchas, sujeto á las disposiciones que el Gobierno dicte en guarda y provecho de sus intereses fiscales y de sus fronteras.

También tendrá la Compañía concesionaria el derecho de extender el ferrocarril hasta el Atlántico, haciéndolo terminar en cualquier puerto ó puertos que, de acuerdo con el Gobierno, encuentre más convenientes para el efecto de que se habiliten como puertos de altura. Podrá además hacer ramales del ferrocarril hasta llegar al río San Juan ó al río Colorado. Es entendido que estos trabajos quedan sujetos á la inspección y aprobación del Gobierno.

Artículo 6º

La Compañía concesionaria podrá establecer en cualquier puerto ó puertos habilitados del Atlántico, en el extremo del ferrocarril en Río Frio, almacenes de depósito para el almacenaje de mercaderías en tránsito entre países extranjeros; y por este almacenaje podrá cobrar lo establecido en una tarifa que se arreglará de acuerdo con el Gobierno, pero sujeto en todo á las disposiciones de la ley.

Artículo 7º

Se concede hasta el 1º de julio de 1898 para terminar todas las obras del ferrocarril del Norte, conforme á los planos ya sometidos al Gobierno el 5 de marzo de 1895.

Si durante la construcción de la vía la Compañía concesionaria encontrara razones para hacer cambios parciales, ó desviar en algunas partes la línea trazada, para mayor seguridad de los terraplenes, puentes ó otros trabajos de la misma, tendrá derecho á hacer tales cambios, previa aprobación del Gobierno. Los planos consiguientes á estos cambios se considerarán aceptados por el Gobierno si no fueren objetados dentro de los dos meses siguientes á la fecha de su presentación á éste.

Artículo 8º

Con el fin de aprovecharse lo más pronto posible de las entradas á que pudiera dar origen el tráfico, así como para facilitar el desarrollo del distrito sin perder tiempo, se permitirá á la Compañía concesionaria establecer el tráfico público en cualquiera sección construida del ferrocarril, aunque no esté concluida y acabada en todos sus detalles; y no obstante que algunos de los trabajos estén hechos de una manera provisoria, con tal que un Ingeniero nombrado por el Gobierno, certifique que dicha Sección construida se encuentre en estado de poder pasar las máquinas y trenes con completa seguridad para pasajeros y carga.

Artículo 9º

Si dentro del término de que se habla en el artículo anterior, la Compañía concesionaria no hubiere terminado y abierto al tráfico toda la línea férrea, pagará al Gobierno de la República, por vía de multa, la suma de mil pesos (\$ 1,000.00) en moneda de Costa Rica por cada mes de retraso.

Artículo 10º

El Estado declara estas obras de utilidad pública.

El Gobierno concede en los terrenos baldíos para el lecho del camino, por toda su ex-

tensión, un ancho de treinta metros, y además los terrenos necesarios para estaciones y anexos, entendiéndose que cualquier terreno particular que se necesitara para uso del ferrocarril será expropiado por el Gobierno conforme las leyes del país y por cuenta de la Compañía.

Artículo 11º

La Compañía concesionaria podrá sacar gratuitamente de los terrenos baldíos toda la leña, madera, piedra ó cualquier otro material que necesite para la construcción, mejora ó conservación del ferrocarril ó sus dependencias, siempre que en igualdad de condiciones no los pueda obtener de los terrenos desocupados de su pertenencia.

Artículo 12º

El Gobierno trasfiere á la Compañía concesionaria hasta doscientas mil hectáreas, con todas las riquezas naturales que contengan, de los terrenos baldíos, las que tomará en una zona de dieciséis kilómetros de ancho, por todo el largo de la línea del ferrocarril al lado Sur y Oeste de la misma. Si esta zona no alcanzare á la cantidad de hectáreas que se le concede, completará éstas tomándolas por su orden, de las porciones que á continuación se expresan:

1º De la que tiene medida en Moravia el señor Minor C. Keith, cuya extensión es de cuatro mil quinientas sesenta y ocho (4,568) hectáreas.

2º De la que, conjuntamente con la River Plate Trust, Loan & Agency Cº, tiene medida el señor Minor C. Keith en el cantón de Cañas de la provincia del Guanacaste, cuya extensión en la parte que á Keith corresponde es de veintiséis mil novecientos diecisiete (26,917) hectáreas; y

3º De una porción de treinta y cinco mil (35,000) hectáreas que para este efecto se reserva á la Compañía concesionaria al Noreste de la porción antes dicha y colindante con ella y con la parte que á la River Plate Trust, Loan & Agency Cº corresponde.

La Compañía concesionaria no podrá tomar ni en la zona contigua al ferrocarril ni en las demás ya expresadas, los terrenos que pertenecen á tercero ó estén poseídos por ellos al firmar este contrato, ni los que, de acuerdo con las disposiciones vigentes, fueren indenunciables, ó que, por disposiciones especiales estuvieren destinados á cualquier servicio, y los comprendidos dentro de una zona de dieciséis kilómetros de la frontera septentrional de la República. Deberá forzosamente tomar fuera de los terrenos que se excluyen todos los demás comprendidos en las zonas antes indicadas, sean cuales fueren la calidad y condición de los mismos. Si en la forma que queda expuesta la Compañía concesionaria no obtuviere en las zonas señaladas las doscientas mil hectáreas que se le conceden, quedará limitada la concesión de tierras á la cantidad así obtenida.

Para la efectividad de esta concesión se declaran indenunciables las zonas indicadas, durante el término de la construcción de la obra del ferrocarril.

La medida y amojonamiento de todos los terrenos antes mencionados se harán con intervención del Gobierno, y los gastos de esas operaciones serán de cuenta de la Compañía.

Artículo 13º

El Estado se reserva el derecho de ocupar en los terrenos cedidos á la Compañía, inmediatos á la línea del ferrocarril, hasta cinco porciones de un kilómetro cuadrado cada una, en los lugares que el Gobierno designe, para el establecimiento de poblaciones, sin reconocer

ninguna indemnización, mientras los terrenos que se ocupen no hayan sido enajenados á particulares.

Artículo 14º

A medida que vaya construyendo el ferrocarril, podrá la Compañía concesionaria ir entrando en la simple posesión de los terrenos que se le conceden, adyacentes á las secciones construidas, y sólo adquirirá su dominio proporcionalmente así: una cuarta parte cuando la primera sección de veinte millas del ferrocarril estuviera abierta al tráfico público; una cuarta parte cuando estuviera abierto hasta río San Carlos; una cuarta parte cuando estuvieran abiertas las primeras setenta y cinco millas; y el resto de todos los terrenos concedidos en la presente concesión, una vez abierto el ferrocarril al tráfico público en todo su largo, hasta su término en el río Frio.

Se extenderán los títulos correspondientes libres de derechos fiscales. Si la obra del ferrocarril no se ejecuta en toda su extensión, de conformidad con las estipulaciones del presente contrato, la Compañía concesionaria pagará al Gobierno los terrenos adquiridos de acuerdo con esta cláusula, á razón de tres pesos por cada hectárea.

La primera enajenación de dichas tierras que haga la Compañía concesionaria en favor de particulares, no causará derechos fiscales.

Artículo 15º

La Compañía concesionaria podrá introducir los empleados y obreros que necesite en sus trabajos y talleres.

No podrá exigirse á los empleados y obreros impuesto alguno de desembarque, ni por sus personas ni por sus equipajes. Tampoco se les exigirá impuesto nacional ó local que no pese sobre la generalidad de los habitantes de la República.

Artículo 16º

El Ferrocarril y sus dependencias estarán exentos de todo impuesto nacional ó local durante el término de esta concesión, y no se gravarán con impuesto alguno el tráfico de personas ó el acarreo de mercaderías ó animales ni las utilidades de la Empresa, ni sus conocimientos de embarque ni los billetes de pasajeros. Las tierras á que se refiere esta concesión no estarán sujetas á otros gravámenes que los que pesen sobre las demás de la República; y todas las riquezas naturales que en ellas se encuentren, pertenecen de derecho á la Compañía concesionaria, sin necesidad de denuncia previa y sin que pierda su derecho por no explotarla ó interrumpir los trabajos; pero sujeto en todo lo demás á las leyes particulares de la materia.

Artículo 17º

Durante el término de esta concesión estarán exentos de derechos de aduana y de cualquier otros impuestos, los materiales fijos y rodantes, enseres, herramientas y utensilios para la construcción, conservación, mejora y explotación del ferrocarril, sus líneas telegráficas y demás anexos de éstas y el carbón ú otro combustible que se introduzca para el servicio del ferrocarril. La Compañía concesionaria podrá igualmente introducir libre de derechos ó impuestos, durante los trabajos de construcción, el vestuario ordinario de sus obreros y los víveres y medicamentos que sean absolutamente necesarios para el mantenimiento de ellos ó su curación. Se exceptúan de esta franquicia los objetos estancados y de no libre comercio, los cuales quedarán sujetos á lo que disponen las leyes del caso. Para gozar de esta franquicia deberán presentarse previamente á la Secretaría de Hacienda las facturas originales, con especificación del contenido de los

bultos, para que ésta libre la orden correspondiente.

Artículo 18º

Durante el término de esta concesión, no podrá construirse otro ferrocarril paralelo que una los puntos extremos que comprende la línea en proyecto, origen de la presente concesión, en una zona de dieciséis kilómetros á cada lado.

Artículo 19º

No se impondrán derechos de importación ni de exportación, ni gravámenes de especie alguna á los productos y mercaderías en tránsito de ó para Nicaragua.

Los pasajeros y sus equipajes que pasen por la República en tránsito, estarán asimismo exentos de todo impuesto local ó nacional.

La Compañía concesionaria será responsable del abuso que se cometa introduciendo clandestinamente mercaderías en el territorio de la República; y el Gobierno se reserva el derecho de inspección y vigilancia para impedir ó castigar tales fraudes.

Artículo 20º

La Compañía concesionaria gozará de completa libertad en todo lo relativo á la organización, levantamiento de fondos y administración de la Empresa. El Gobierno, en ningún caso, será responsable de las transacciones que la Compañía verifique. Tendrá el derecho de obligarla al cumplimiento de este contrato en todo lo que atañe al público.

Artículo 21º

Las tarifas se computarán en oro de Costa Rica, ó su equivalente. Las de mercaderías y productos de ó para Costa Rica, no excederán de dieciocho centavos por tonelada española de peso ó medida, por cada milla de 1639 metros 31 centímetros; y la de pasajeros de seis centavos en primera clase, y cuatro centavos en segunda, por una distancia igual á la antes especificada; los niños de dos á ocho años de edad pagarán la mitad de esos precios, y los menores de dos años no pagarán nada.

La tarifa de mercaderías en tránsito no excederá de veinte centavos por tonelada española de peso ó medida, por cada milla de 1639 metros 31 centímetros, y la de pasajeros de ocho centavos los de primera, seis centavos los de segunda, y la mitad por niños de dos á ocho años, también por cada milla de la distancia ya especificada.

Respecto de caballos, mulas y ganado vacuno, se cobrará á razón de seis pesos por cabeza, siempre que el transporte haya de ser de uno á otro extremo del trayecto. Cuando no fuere así, el precio será proporcional á la distancia; pero en tal caso, podrá cobrarse además un peso por embarque y desembarque de cada cabeza. En ningún caso el monto total del flete excederá de seis pesos por cabeza. Por cada carnero, puerco ó cabro, un peso veinticinco centavos, por cualquier distancia que sea. Por cada racimo de bananos, cualquiera que sea la distancia del transporte, no se cobrará flete mayor de quince centavos. Se hará una rebaja de sesenta por ciento en los fletes locales de los pastos, granos, raíces y maderas que se introduzcan ó se exporten.

Salvo circunstancias excepcionales, la Compañía estará obligada á conducir los pasajeros y mercaderías en el orden de rigurosa prioridad de llegada á las estaciones respectivas: esto no obstante, se dará la preferencia á las personas en servicio del Gobierno ó á los objetos de éste, cuando hubiere urgencia.

Artículo 22º

Las Legaciones Diplomáticas, extranjeras ó del país, serán conducidas gratis, así como los Resguardos, miembros del cuerpo de Policía y las malas del Gobierno y sus conductores. Las

tropas nacionales en servicio activo y los objetos de su propiedad, sólo estarán sujetos al pago de la mitad de las tarifas antes indicadas. En tiempo de guerra se pondrán trenes al servicio del Gobierno, á la hora que se pidan, previo aviso trasmitido oportunamente á la Empresa. De la misma manera, mediante el oportuno aviso, se pondrá en cualquier tiempo tren expreso á solicitud del Gobierno, por el precio total de cincuenta pesos, que se cobrarán por cada viaje y por toda la extensión de la línea.

Artículo 23.

La Empresa colocará, á lo largo del ferrocarril, un alambre telegráfico para uso exclusivo del Gobierno, y será á cargo de aquélla la conservación en buen estado de dicho alambre; y en caso necesario, trasmitirá gratis por sus propias líneas los despachos oficiales del Gobierno.

Artículo 24.

En la construcción del ferrocarril se tomará por base, en todo lo referente á las condiciones técnicas, la línea existente entre San José y Limón; con la excepción de los rieles, que serán de no menos de 55 libras por yarda inglesa, en lugar de 50, y los gradientes que no excederán de (2 1/2 100) dos y medio por ciento.

Artículo 25.

La Compañía concesionaria, ó la persona, Compañía ó Compañías que la sucedan, cualquiera que sea su domicilio, deberá constituir un agente general, con residencia en la República con amplios poderes para tratar judicial ó extrajudicialmente, cuanto activa ó pasivamente interese á la Empresa.

Artículo 26.

Todos los casos fortuitos ó de fuerza mayor constituyen excepciones de lo estipulado en esta concesión. Si empezados los trabajos de construcción ó concluidos éstos, la Empresa ó quien esté en su lugar, hace abandono completo de la línea durante el término de seis meses consecutivos, la presente concesión caducará, por ese mismo hecho, sin lugar á reclamo, y pasará de hecho á ser propiedad de la Nación todo lo ejecutado.

Artículo 27.

A la expiración de los noventa y nueve años, contados desde que el ferrocarril quede abierto al tráfico, pasará éste con todo su material fijo y rodante, á ser propiedad de la Nación, sin que ésta tenga que indemnizar cantidad alguna. Al tiempo de este traspaso, el ferrocarril ha de hallarse en perfecto orden y buen estado de servicio, así como las estaciones, edificios y demás accesorios, todo lo que igualmente pasa al dominio del Estado, sin compensación alguna. Los artículos ó materiales almacenados para el uso del ferrocarril, podrán ser adquiridos por el Gobierno, por el precio en que los estimen dos peritos de nombramiento de ambas partes, y si ellos no se pusieren de acuerdo, por el que fije un tercero en discordia, nombrado en la forma que indica el artículo 31.

Artículo 28.

Durante los últimos doce años de esta concesión, el Gobierno tiene el derecho de hacer examinar el ferrocarril, y si se prueba deterioro, á juicio de la mayoría de una comisión compuesta de diez personas técnicas, la mitad nombrada por cada parte, puede obligar á la Empresa á que verifique la debida composición y si no se llevaré á término dentro de dos años contados desde la notificación oficial á la Compañía, el Gobierno entrará desde luego en posesión del ferrocarril.

Artículo 29.

La Compañía como cesionaria del señor M. C. Keith, á quien el Gobierno concedió la

subvención de cien mil libras (£ 100.000) esterlinas con el fin de ayudarlo en los gastos de las negociaciones que había de entablar en Europa para llevar á término la obra del ferrocarril del Norte, se compromete á hacer todos los gastos que demande el estudio de una nueva línea que, sirviendo de prolongación á la anterior, termine en un puerto del Océano Pacífico. Estos estudios los hará la Compañía antes de concluirse las obras del Ferrocarril del Norte, para servir á la construcción de un ferrocarril hasta un buen puerto en la costa del Océano Pacífico, que será designado por el Gobierno, á fin de que éste, si lo desea, construya esta nueva obra. Estos estudios comenzarán en un punto del ferrocarril del Norte, que el Gobierno designe. Caso que el Gobierno resuelva construir esta nueva línea, tendrá la Compañía concesionaria el derecho de tanteo por los primeros veinte años de esta concesión. Es entendido que tal derecho no exista si dicha línea se construyere por cuenta de la Nación. En los estudios correspondientes á este nuevo trazado se tendrá en cuenta que los gradientes no excederán de 2 1/2 por ciento.

Artículo 30.

El Gobierno entregará á la Compañía concesionaria la dicha suma de £ 100000 mencionada en el artículo precedente, en moneda de Costa Rica, al cambio corriente en el mercado, á razón de mil libras (£ 1.000) por cada milla de ferrocarril enriada, previo informe del Inspector que él designe. En ningún caso excederá este pago de tres mil libras (£ 3.000) mensualmente, durante el primer año, de tres mil quinientas libras (£ 3.500) en el segundo y de cuatro mil libras (£ 4.000) en el tercero.

Artículo 31.

Todas las cuestiones y diferencias que con motivo de esta concesión surjan entre el Gobierno y la Compañía concesionaria, serán dirimidas por árbitros arbitradores nombrados por las partes. En caso de discordia los árbitros nombrarán un tercero. El laudo arbitral será inapelable.

Las cuestiones que ocurrieren con particulares serán resueltas por los Tribunales y las leyes de la República.

SECRETARIA DE HACIENDA Y COMERCIO

N. 217

Palacio Nacional

San José, 25 de julio de 1895

A solicitud del señor Licenciado don Manuel V. Jiménez, y de conformidad con la ley de 27 de junio de 1887,

el Presidente de la República

ACUERDA:

Eximir á la iglesia de Nuestra Señora de los Angeles, de la ciudad de Cartago, del pago de derechos de Aduana y muellaje por

F. N. J.
F. F. & C.

Limón 6 cajas ns. 35140 que llegarán á Limón por el próximo vapor "Don," con 6 arañas de bronce barnizado y cristal, para el servicio de dicha iglesia, las cuales vienen consignadas á los señores F. y N. Jiménez.—Publíquese.—Rubricado por el señor Presidente.—Montealegre.

Nº 218

Palacio Nacional

San José, 25 de julio de 1895

El Presidente de la República, fundado en la ley número 19 de 27 de junio de 1887,

ACUERDA:

Exonerar á la iglesia de Aserri del pago de derechos de Aduana y muellaje por una carga marcada A E J, nº 51, con una campana: ex "Don" último.—Publíquese.—Rubricado por el señor Presidente.—MONTEALEGRE.

SECRETARIA DE GUERRA Y MARINA

Cartera de Guerra

N. 98

Palacio Nacional

San José, 26 de julio de 1895

Con el objeto de averiguar qué jefes y oficiales viven aún de los que tomaron parte en la Campaña Nacional y cuáles inválidos quedan de tan gloriosa epopeya, para otorgar al Ejército de la República en las personas de todos ellos, durante la festividad del 15 de setiembre próximo, los honores á que se hizo acreedor, por su abnegación y valor, y tributarle, al propio tiempo, cumplido testimonio de la eterna gratitud nacional,

el Presidente de la República

ACUERDA:

Excitar á esos esforzados defensores de la Patria, para que en el término de treinta días, contados desde hoy, se presenten ante los respectivos Comandantes cantonales á manifestar sus nombres, el grado que tenían al tiempo de la guerra y la disposición en que se hallen, de concurrir ó no á la enunciada festividad.

Los Comandantes cantonales darán cuenta á los de provincia, de todos los conocimientos que sobre el particular reciban, una vez terminado el plazo, y estos últimos inmediatamente á la Secretaría de la Guerra.—Comuníquese y publíquese.—De orden del señor Presidente.—QUIRÓS.

DOCUMENTOS VARIOS

Hacienda

PLAZAS	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º
1. Londres	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
2. San Francisco	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
3. Nueva Orleans	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
4. París	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
5. España	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
6. Milán	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
7. Génova	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
8. Barcelona	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
9. Gales	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
10. Guatimala	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
11. Salvador	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144
12. Nicaragua	144	148	144	144	144	144	144	144	144	144	144	144

Marina

MOVIMIENTO MARITIMO
TELEGRAMA DE PUNTARENAS

26 de julio. Ayer á las 7 y 30 p. m. zarpó para Panamá y escalas el vapor inglés CASMA, de 357 toneladas, 30 tripulantes, capitán Gronow. Pasajeros: Roberto Dutari y Josefa Almadrenes. Despachado por Rohrmoser & Cia.

LEYES DE CAMBIO BANCARIOS
Los tipos de cambio con las plazas extranjeras han bajado 1 c. á las 2 p. m. como sigue: En el Banco de Costa Rica.

El Director General de Estadística, JUAN F. FERRAZ.
San José, 26 de julio de 1895.