

GACETA OFICIAL.

Su precio es el de **un peso** adelantado por semestre, y se recibe en esta Imprenta. Las personas de las demas Provincias de la República que deseen suscribirse, pueden hacerlo en las Administraciones de correos.

SAN JOSÉ, JULIO 29 DE 1876.

Se admiten gratis los comunicados de interés público. Se insertan avisos á diez centavos la línea por cada tres inserciones, siempre que pasen de diez líneas, y no llegando á éstas, su precio es **un peso**—Pago adelantado.

CONTENIDO.

Congreso Constitucional.

Decreto declarando al Ex-Presidente Don Tomas Guardia Benemérito de la Patria.
Id. creando el destino de General en Jefe del Ejército de la República.

Id. señalando una pensión á la viuda é hijos del General Estrada.

Id. limitando el veredicto del Jurado.

Secretaría de Gobernacion.

Habilitacion de una menor.

Informe del Secretario de Estado en el Despacho de Obras Públicas.

Cartas rezagadas.

Movimientos marítimos.

Cuadros de pasajes y fletes del Ferro-carril.

Anuncios.

EL CONGRESO CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE COSTA-RICA.

Atendiendo á los importantes servicios prestados á la Patria por el Señor Gral. Don Tomas Guardia durante el tiempo que ha estado encargado del Supremo Poder Ejecutivo,

DECRETA:

Artº 1º—Se declara al Ex-Presidente de la República Señor General Don Tomas Guardia **BENEMÉRITO DE LA PATRIA**, dándole un voto de gracias por sus importantes servicios.

Artº 2º—El retrato del mismo Señor General Guardia, costado por la Nacion, será colocado en el Gabinete del Presidente de la República.

AL PODER EJECUTIVO.

Dado en el Salon de sesiones.—Palacio Nacional.—San José, Julio veinticuatro de mil ochocientos setenta y seis.—*Manuel A. Bonilla*, Presidente.—*Juan J. Borbon*, Secretario.—*A. Aguilar*, Pro-Secretario.

Palacio Nacional.—San José, Julio veinticinco de mil ochocientos setenta y seis.

PUBLÍQUESE.

A. ESQUIVEL.

El Secretario de Estado en el Despacho de Gobernacion.

S. LIZANO.

Nº 26.

EL CONGRESO CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE COSTA-RICA.

Habiendo sido creado con posterioridad á la Tarifa general de sueldos el destino de General en Jefe del Ejército de la República, y siendo indispensable asig-

nar el sueldo que la persona que desempeñe aquel destino debe gozar,

DECRETA:

El siguiente artículo adicional á la expresada Tarifa.

Artº único.—El General en Jefe del Ejército de la República gozará en tiempo de paz del sueldo de trescientos cincuenta pesos mensuales, y en el caso de que haya de prestar sus servicios en campaña, dicho sueldo se elevará á quinientos pesos tambien mensuales, desde el dia en que se le ordene partir para el punto en que aquella ha de tener lugar, hasta su regreso.

AL PODER EJECUTIVO.

Dado en el Salon de sesiones. Palacio Nacional.—San José, Julio veinticuatro de mil ochocientos setenta y seis.—*Manuel A. Bonilla*, Presidente.—*Juan J. Borbon*, Srio.—*A. Aguilar*, Pro-Secretario.

Palacio Nacional.—San José, Julio veinticinco de mil ochocientos setenta y seis.

EJECÚTESE.

A. ESQUIVEL.

El Secretario de Estado en los Despachos de Hacienda y Comercio.

BRAULIO MORALES.

Nº 27.

EL CONGRESO CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE COSTA-RICA.

En atencion á los importantes servicios que ha prestado á la Nacion el finado General Don Juan Estrada,

DECRETA:

Artº único.—La viuda é hijos del General Don Juan Estrada disfrutará de la pensión de sesenta pesos mensuales que les será satisfecha del Tesoro Nacional.

§ único.—Esta pensión cesará en su totalidad si la viuda llegare á casarse, y proporcionalmente cuando las hijas contraerem matrimonio ó el hijo entrare á la mayor edad.

AL PODER EJECUTIVO.

Dado en el Salon de sesiones. Palacio Nacional.—San José, Julio veintisiete de mil ochocientos setenta y seis.—*Manuel A. Bonilla*, Presidente.—*Andres*

Saenz, Secretario.—*Juan J. Borbon*, Secretario.

Palacio Nacional.—San José, Julio veinte y seis de mil ochocientos setenta y seis.

EJECÚTESE.

A. ESQUIVEL.

El Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda.

BRAULIO MORALES.

Nº 28.

EL CONGRESO CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DE COSTA-RICA.

Considerando que la ley de Jurado, número 18 de 10 de Julio de 1873, adolece de defectos sustanciales que la práctica ha venido demostrando, y que esos defectos deben subsanarse á fin de que la institucion llene de la mejor manera su objeto,

DECRETA:

Art. 1º El veredicto del Jurado se limitará á declarar únicamente si está ó nó comprobado el cuerpo del delito, y si el indiciado ó indiciados en la causa son ó no responsables, para lo cual el Juez del Crimen al pié de su relacion hará las siguientes preguntas: "¿Está comprobado el cuerpo del delito tal? ¿El procesado *Fulano de tal* es responsable por ese delito?"

Art. 2º Cuando fuesen dos ó mas los indiciados el Juez hará separadamente para cada uno de ellos las precedentes preguntas.

Art. 3º En caso de que la causa comprenda varios delitos, extenderá el Juez del Crimen las preguntas consignadas en el art. 1º á cada uno de los delitos y á la responsabilidad consiguiente.

Art. 4º Declarada la responsabilidad por el Jurado, corresponde al Juez del Crimen calificar en su sentencia el carácter de los indiciados, esto es: si son autores principales, cómplices, auxiliadores, ó encubridores: las circunstancias que destruyan, agraven ó atenúen los delitos: la plicacion de la pena en el máximo, medio ó mínimo; y todas las demas calificaciones que nazcan del proceso.

Art. 5º Las sentencias que dieren los Jueces del Crimen, serán apelables y suplicables conforme á las leyes comunes, excepto en cuanto á la existencia del cuerpo del delito y responsabilidad del procesado que el Jurado haya declarado en su veredicto: cuando las partes se conformen con el fallo éste será precisamente remitido en consulta á la Corte Suprema de Justicia en los casos determinados por el art. 3º del Decreto número 1º de 4 de Marzo de 1870.

Art. 6º De las multas que los Jueces impongan á los Jurados, conforme al art. 13 de la ley citada en el preámbulo de este Decreto, pasarán conocimiento á los Gobernadores respectivos; quienes para hacerlas efectivas pueden emplear las vias de apremio, si fuere necesario.

Art. 7º Queda así reformada la ley nº 18 de 10 de Julio de 1873 vigente en todo lo que no se oponga al presente Decreto.

AL PODER EJECUTIVO.

Dado en el salon de sesiones.—Palacio Nacional. San José, veintisiete de Julio de mil ochocientos setenta y seis.—*Manuel A. Bonilla*, Presidente.—*Andres Saenz*, Secretario.—*Juan J. Borbon*, Secretario.

Palacio Nacional.—San José, Julio veintisiete de mil ochocientos setenta y seis.

EJECÚTESE.

A. ESQUIVEL.

El Secretario de Estado en el Despacho de Justicia.

JUAN RAFAEL MATA.

Secretaría de Gobernacion.

Por resolución de 26 del corriente mes, S. E. el Presidente de la República ha tenido á bien habilitar para administrar sus bienes, á la menor Rafaela Cordero, hija legítima de los Señores Raimundo Cordero [finado] y Juana Montero.

Palacio Nacional.—San José, Julio 28 de 1876.

INFORME

DEL SECRETARIO DE ESTADO EN EL DESPACHO DE OBRAS PÚBLICAS AL CONGRESO CONSTITUCIONAL DE 1876.

Honorables Diputados.

I.

May pocos meses han trascurrido desde el dia en que aceptando en propiedad el honroso cargo de Secretario de Hacienda y Comercio, se anexó á este Despacho el de Obras Públicas, por licencia indefinida que se concedió al propietario.

La multiplicacion de las tareas, difíciles y complicadas en el ramo de Hacienda, por causas que no se ocultan á vuestra ilustracion y á vuestro conocimiento de los negocios, no obstante los esfuerzos de patriotismo, de laboriosidad y de inteligencia de mis dignos y honrados antecesores, han debido hacerme mas penoso el recargo de nuevos y distintos deberes, bastantes por sí solos para ocupar la atencion de un Secretario especial.

Nuevo en el manejo de los asuntos que conciernen al Gobierno Ejecutivo en cada uno de los ramos que constituyen su Administracion, no debe esperarse que en tan poco tiempo pueda haber hecho tanto como yo lo deseara y como la patria espera de todos y de cada uno de sus hijos; y al aceptar estos puestos, con sacrificio de mi tranquili-

dad y de mis intereses, no ha entrado en mi ánimo, ni por un instante, el pensamiento de pueril vanidad por la elevación de las funciones sujetas á mi desempeño: la excusa por mi parte habría sido considerada como una denegación de mis servicios á mi Patria, ó como un inmerecido rechazo á la confianza que en mí depositaba el Jefe de la Administración Ejecutiva.—Acepté, resuelto á consagrar todas mis fuerzas al servicio público, bien seguro de hallar una sincera y decidida cooperación en mis ilustrados colegas.

Mis esperanzas no han salido fallidas, y esa cooperación junto con el apoyo y la confianza del Jefe de la Nación, no me han faltado un instante.—La unidad mas completa ha reinado en el Gobierno durante el corto espacio de tiempo que va trascurrido desde que yo vine á formar parte del Gabinete; y puedo decir con franqueza y con satisfacción, cuando está al espirar el período de la actual Administración, que en todos sus miembros no he hallado sino hombres patriotas, unidos en el mismo y noble sentimiento de asegurar el bienestar y la dicha de la República.

En mi lenguaje no hallaréis esa elegancia y floridez de estilo que otros pueden con facilidad usar con tino en las obras de esta especie que se confían á sus talentos; pero hallaréis la verdad sencilla y clara como el mejor punto de apoyo que puede darse al deber. En el presente mes una nueva Administración empieza, y es indispensable que tanto la Nación como vosotros y los nuevos y dignos Secretarios que habrán de reemplazarnos, conozcan á fondo y sin ningún velo que los cubra, el estado de todos y de cada uno de los ramos de la Administración que espira. Nada debe ocultarse y nada es ocultar en el curso de esta Memoria.

De todos los negocios relacionados con la Cartera de Obras Públicas, es sin duda el mas importante el que se refiere á la obra del Ferro-carril; así por la naturaleza de la obra en sí misma, y por las ingentes sumas en ella invertidas, como por haber sido el orgullo de la Administración que con justicia la ha considerado como la tabla de salvación para asegurar los prósperos y futuros destinos de la República.—Como mis ilustrados antecesores en este Despacho, será de lo primero que me ocupe, dándole la preferencia que su importancia reclama.

II.

Ferro-carril de Costa-Rica.

De muchos años á esta parte, la aspiración constante de todas las Administraciones que han precedido á la que espira, ha sido la de dotar á la República de una vía fácil, cómoda y expedita al Océano Atlántico, procurando con ella la mayor economía y brevedad en la exportación de los frutos naturales del país y en el retorno de las mercaderías que en él se consumen.—Diferentes contratos se efectuaron con este objeto sin producir resultado alguno satisfactorio; y fué la Administración Guardia la que, al traves de todo inconveniente y luchando con incontrastable esfuerzo, logró fundar las bases que deben servir mas tarde á la realización de tan anhelada esperanza.

Como sucede con mucha frecuencia, las mejores ideas y los mejores proyectos encallan cuando falta de una parte la buena fe y la conciencia de cumplir la obligación contraída.—Costa-Rica y su Gobierno no han faltado á sus compromisos en lo mas pequeño; y ya tocaríamos en el mar del Norte desde el interior de la República, si la misma buena fe y la misma lealtad hubieran guiado al contratista de la vía férrea.—Sensible es, pero forzoso, el recordar acontecimientos que pudieran creerse ofensivos á la memoria del que ya no

existe; mas la verdad no debe ocultarse en momentos solemnes y en los que es necesario que la justicia se muestre en todo su esplendor, para contestar de antemano gratuitos é infundados cargos que la pasión no pasa desapercibidos.

Mis antecesores os han dado detallada cuenta de este negociado y os han hecho palpar las causas que motivaron la resolución ejecutiva al tomar á su cargo la administración del Ferro-carril de Costa-Rica; repetir las sería una tarea larga y enojosa, como lo sería también el demostraros cuántos son los sacrificios hechos y cuántas las sumas gastadas para dotar al país de este elemento indispensable y único para su futura prosperidad. En efecto, dudar de que el Ferro-carril es la única y la sola esperanza de alcanzar en una pequeña serie de años, el grado de civilización y de progreso á que nos llaman los adelantos del siglo y el ejemplo de las demas naciones, sería dudar de la luz que disipa las tinieblas y de la realidad que por doquiera encontramos cuando nos toca compararnos con los que gozan de ese beneficio incalculable que la inteligencia ha puesto al servicio de la humanidad entera. †

Pero no se trata ahora de saber si al país convenia ó no convenia la construcción de un Ferro-carril inter-oceánico, ó siquiera al mar del Norte; no, la cuestión de conveniencia fué resuelta por una lujosísima mayoría de los individuos mas notables del país: de lo que se trata ahora es de saber si debemos continuar la obra á todo trance, ó de convertir en estériles los inmensos sacrificios que el país ha hecho. Y en este sentido, fácil es plantear un problema económico y social, cuya resolución os corresponde. † Llegadas las cosas á la altura en que están, hay que elegir entre dos cuestiones de grande importancia para el porvenir de la República: ó continuamos la obra, ó la suspendemos totalmente; porque, Señores, aquí no hay término medio. Si lo primero, dos caminos se presentan para efectuarlo: ó confiamos la conclusión á una empresa extranjera, ó la llevamos á cabo por nuestros propios esfuerzos. Lo primero puede efectuarse por medio de negociaciones bien dirigidas, cuidando en todo caso de dejar ileso la integridad y la honra del país, sin compromiso para nuestro crédito; ó bien, con un pequeño sacrificio hasta obtener un resultado bastante que aliente á alguna Compañía extranjera para que se haga cargo de la obra; si lo segundo, resolviéndonos á hacer un esfuerzo supremo que dé por resultado el éxito feliz que apetecemos. El resultado de este esfuerzo sería igual, si no superior al esfuerzo mismo. †

A la altura en que nos hallamos, creo que sería un error inconcebible el permitir que la obra del Ferro-carril se paralizase; y esto no solo por las ingentes sumas gastadas y por el inmenso material que tenemos acumulado, sino también porque el pueblo está ya acostumbrado en el pequeño trayecto que hoy recorren las locomotoras, á las ventajas y comodidades que el Ferro-carril proporciona. Además, caeríamos hasta en ridículo despues de haber dicho y repetido á la faz del mundo, y dicho y repetido con verdad, que por sí bastamos nosotros solos para llevar á cabo la obra: nuestro pueblo es demasiado rico y demasiado conocedor de lo que le conviene: los pueblos se acostumbran con facilidad á las comodidades, y cuando las han obtenido apetecen otras nuevas, pero no quieren volver atrás.

Creo que sería mas conveniente y mas acertado, por razones que no desconoceis, que la obra se terminara por medio ó por la intervención de una Compañía extranjera, pues que el ingreso de nuevos capitales y de nuevos brazos de que carecemos, duplicaría

instantáneamente nuestra riqueza; pero si esto desgraciadamente no puede efectuarse, necesario es emprender la lucha, y lucha vigorosa, hasta vencer los obstáculos que la naturaleza y nuestra situación nos oponen. † El amor á la patria lo supera todo, y el Jefe de la República nos da el ejemplo cuando ofrece cambiar el baston de primer Magistrado por el pico del obrero del progreso.

‡ Durante el presente año económico se han efectuado grandes trabajos, se han traído enormes cantidades de materiales, se han pagado inmensas sumas que se debían por cuenta de la obra, se han construido algunas millas mas de Ferro-carril de Matina hácia Cartago, y están en vía de construcción otras muchas mas hasta llegar á Pacuare.—Efectuados los trabajos de estudio y los de planta en casi toda la línea, y siendo muy pocas las millas que nos faltan para unir el trayecto con el que parte de Cartago á Alajuela, sería una culpa injustificable el abandonar la obra cuando todo presagia un éxito feliz. La Empresa está perfectamente organizada, y es sumamente laudable el confesar que en el largo período que llevamos de tránsito, en el espacio de 27½ millas recorridas diariamente, no haya ocurrido la mas pequeña, la mas insignificante desgracia: esto habla muy alto en honra de los encargados de la administración de la Empresa.

Os acompaño en copia el contrato celebrado con los Señores Myers y Douglas para la construcción de catorce millas de Ferro-carril comprendidas entre Matina y Pacuare: este contrato fué efectuado con preferencia á otras propuestas, que se os pondrán de manifiesto si deseais su exámen, en la firme creencia de ser la mas ventajosa de las que se presentaron.

La experiencia ha demostrado que los durmientes de guayacan son los mas á propósito por su duración para servir á las vías férreas: un durmiente de esta clase puede resistir 15 y 20 años, cuando de otra madera su duración no llegaría á la tercera parte; y como veréis por el contrato que tambien os adjunto, los durmientes de guayacan nos cuestan, con poca diferencia, lo mismo que los de otra madera inferior. Esto fué lo que movió al Poder Ejecutivo á celebrar con los Señores M. C. Keith y C^{as} un contrato de durmientes de la clase de los que acabo de hablaros.

Bien se previó por el Gobierno la necesidad de hacer venir los puentes de fierro de Matina y de Pacuare; pues que de este modo nuestra comunicación con el Atlántico, contando con una buena carretera hasta Angostura y con un buen camino hasta Pacuare, sería fácil y cómoda, y pronto serviría para la exportación de nuestros frutos; pero desgraciadamente, las órdenes del Gobierno, por una equivocación ó por una mala inteligencia, no fueron debidamente cumplidas, y hoy tenemos necesidad de hacer nuevos arreglos para llevar á cabo la construcción de los puentes. †

‡ Tengo á la vista el extenso y luminoso informe que sobre la materia de Ferro carril pasó á S. E. el Señor General Presidente el ilustrado y digno Director de la Empresa en 1^o de Noviembre de 1875; y son dignos de notarse muchísimos párrafos que hacen verdadero honor á la inteligencia, buena fe y patriotismo del Director de la obra. Me permito copiar algunos de ellos, por que de este modo podréis juzgar mejor de su importancia, de las dificultades que se oponen á su realización, y de los obstáculos que la pasión de partido ha colocado en el camino de una vía, única y sola para asegurar la ventura y la felicidad de Costa-Rica. †

“La oposición interesada, dice el Sr. Director, que naturalmente se hace á

toda empresa de importancia, como la de que se trata, llamada á hacer concurrencia á otras semejantes; las vergonzosas manipulaciones en los empréstitos de Costa-Rica en Inglaterra, el estado actual de la empresa y su costo total, así como los resultados que promete una vez concluida; todo esto merece considerarse con el debido detenimiento y con la necesaria circunspección.

‡ “Convencido el Gobierno de Costa-Rica de la suprema necesidad de una vía cómoda y ligera hácia el Atlántico se decidió por la construcción de un Ferro-carril.

“Esta obra es una necesidad positiva, de cuya realización depende el incremento rápido del comercio y de la agricultura.

“Si se considera que nuestro comercio de importación y de exportación está sujeto al tráfico de carretas tiradas por bueyes, erogando fletes caprichosos como \$ 6-50 por carga de lbs. 250, ó bien \$ 1-50 @ [próximamente 8 á £10 toneladas de lbs. 2,000] en una distancia de 60 millas mas ó menos: si se tiene en cuenta que de Puntarenas, despues de los crecidos gastos de transporte, comisiones y manipulaciones de la carga, debe tocarse con Panamá y someterse á tantos embarques y desembarques, ó bien seguir la larga navegación por el Cabo de Hornos; si á todo esto agregamos las demoras, intereses, etc., el costo primitivo del café ó de las mercaderías, entónces se comprenderá el interés que, por ver realizada la obra, debe tener toda persona de sentido común, que directa ó indirectamente tenga que tocar con las dificultades de transporte.

“El cálculo del costo de la obra en las 114 millas que dista de Alajuela al Puerto del Limon, comprendido el material rodante necesario, monta de \$ 9.000.000 á \$10.000.000. †

‡ “Los que han escrito exagerando el costo del Ferro-carril, dejan notar desde luego que desconocen absolutamente la materia, y que no han fijado su atención en la notable diferencia que existe entre emprender esa clase de obra en Europa ó E. Unidos de N. A., y emprenderla en Costa-Rica. † En aquellos países, grandes centros de manufacturas, en donde la actividad comercial produce y multiplica el capital, que puede colocarse á muy bajo interés; en donde ni el tiempo ni las distancias se consideran como obstáculos; en donde cualquier ramo ó artículo de la industria humana se obtiene fácilmente, en donde la prensa pública día por día todas las mejoras, experimentos é invenciones recientes, para facilitar, abreviar, multiplicar, ó sustituir el trabajo del hombre; en aquellos países, digo, no es aventurado hacer un cálculo exacto del costo de construcción de un Ferro-carril. Entre nosotros, que no poseemos ninguna de esas ventajas, y que, por el contrario, tenemos que pedir al extranjero desde el primer clavo, rieles, y hasta el aceite para las locomotoras, es claro que no podría hacerse con la misma facilidad un presupuesto acertado. †

‡ “Desde el momento en que el contrato para la construcción del Ferro-carril fué puesto en práctica, dando la primera palada en Alajuela, y cortando el primer árbol en el Limon, ha venido luchándose con una serie de dificultades de toda especie: no me refiero á los obstáculos topográficos y técnicos de la línea, porque esto, si se quiere, es cuestión de pesos, ó mejor dicho, de pólvora y dinamita; sino á los que nacieron de una oposición sistemática.—Pero hoy, dichosamente, se están venciendo, merced á la convicción que tiene todo costarricense amante de su país, de que es posible y debe llevarse adelante una obra que, si bien parece

superior á los recursos de la Nacion, con energia, fé, constancia y honradez, puede llevarse á feliz término."

"El Ferro-carril de Costa-Rica, actualmente en construccion, se extiende desde Alajuela al Puerto del Limon en el Atlántico.—La obra constaba anteriormente de cuatro Divisiones:

- I. Division; Limon—Siquirres.
- II. " Siquirres—Angostura.
- III. " Angostura—Cartago.
- IV. " Cartago—Alajuelo.

"En el dia se ha hecho una distribucion diferente resumiendo la I y II Divisiones en Division Atlántica.

III y IV Divisiones en Division Central; quedando de Alajuela al Pacifico la Division del Pacifico.

"El Puerto del Limon está situado bajo el grado 10 Lat. Norte y 83° 0' 13" Long. O. y forma casi un semi-círculo de cerca de tres mil yardas de diámetro abierto al Atlántico por el S. E. El término Norte del semicírculo consiste en un promontorio de roca que entra en el mar hasta una distancia próximamente de cuatrocientas yardas en direccion Sud-Este en la forma de un arrecife de coral, desde dos hasta veinte yardas de ancho, que se iguala con el mar en las altas mareas. Ochocientas yardas al Este de la punta Oriental mas aguda, se encuentra la Isla de "Uva," de unas doscientas yardas de ancho.—Este promontorio rocaloso, arrecife de coral é isla combinados forman un abrigo perfecto para el Puerto contra los vientos peligrosos del Norte y Nordeste y contra las olas y corrientes del Atlántico que corren de Norte á Sur.

"De un extremo al otro del semicírculo que forma el Puerto la playa se inclina regularmente hácia el centro del mismo semicírculo á una profundidad de treinta y cinco piés de agua: á la distancia de sesenta piés de la línea de la costa, catorce piés; y á la distancia de ciento á ciento veinte, no ménos que veintidos á veinticuatro piés de agua se encuentran siempre, mientras que á lo largo de la costa Norte la misma profundidad de veinte piés permanece junto á la punta del arrecife de coral. Antes de que la exportacion del café por la via del Pacifico comenzase á ser de alguna importancia, y cuando Moin fué el puerto principal de Costa-Rica, los pequeños buques que hacian el comercio entre esta República y las Antillas iban al Limon y arribaban hasta cerca de la playa; de tal modo que, las mulas que formaban el principal artículo de exportacion, podian embarcarse sobre tablas; y las siete diferentes exploraciones oficiales verificadas y publicadas durante los últimos treinta años, las mas recientes la de la fragata de guerra alemana "Augusta," Capitan Kinderling, en 1868, y la de la fragata de guerra norte-americana "Kansas," en 1872, demuestran que durante todo ese tiempo no ha habido diferencia perceptible en las sondas. El fondo arenoso proporciona un anclaje excelente, y la marea en ningun tiempo sube mas de dos á tres piés.

"Pocas obras hay necesidad de hacer en el Limon para el comercio de importacion y exportacion en grande escala, fuera de los muelles de hierro desde 700 á 1,000 piés de longitud.

"La poblacion puede proveerse de magnífica agua por medio de una cañeria de hierro que se halla en el Puerto para colocarse. No obstante, conviene saber que la formacion de coral que abunda en esta costa, á una ligera profundidad, suministra un inagotable caudal de agua dulce.

"Es difícil decir lo que será el Puerto del Limon tan luego como llegue al rango de los mas importantes de la costa. La Ciudad se halla situada á orillas del Puerto, sobre terreno que su-

vemente se levanta á una altura como de 100 piés sobre el nivel del mar, á una distancia próximamente de 800 yardas de la playa.

En el mes de Noviembre de 1871 se cortó en el Puerto del Limon el primer árbol para dar principio á la construccion de habitaciones en aquel paraje cubierto de selvas vírgenes; y cuando hoy se contempla una bonita poblacion de mas de mil almas es de admirar el progreso alcanzado, venciendo mil dificultades é invirtiendo cuantiosas sumas para proporcionarse los recursos de que allí se carecia en absoluto.

"Al principio los buques no tomaban cargamentos para el Puerto del Limon, sino á precios muy exorbitantes, por ser enteramente desconocido.

"Los primeros 25 peones que del Paraiso (Provincia de Cartago), salieron en Octubre de 1871 con el Capitan N. Hotaling, digno explorador de aquellas regiones salvajes, llevaban á la espalda 70 libras de provisiones cada uno, y tardaron como doce dias en llegar al Limon; de modo que apenas llegaron al punto de su destino, lo primero de que se ocuparon fué de enviar á la Oficina Central de la empresa á solicitar provisiones, sin las cuales estaban expuestos á perecer allí donde no habia medio alguno de procurárselas.—Hasta la llegada del primer cargamento de víveres, procedente de Nueva York, hubo que vencer grandes dificultades para auxiliar á la pequeña expedicion encargada especialmente de abatir la montaña y formar ranchos provisionales para poner bajo techo los cargamentos de víveres y materiales.

"Vencidos los primeros obstáculos, se dió principio á la edificacion de buenas casas, tanto para oficinas como para bodegas de la empresa, y se montó un magnífico taller con una maquinaria completa para ejecutar los trabajos.—Por desgracia ese taller sufrió en Febrero de 1875 por el fuego algun deterioro; pero se encuentra casi rehabilitado. Está en construccion una hermosa casa de ladrillo para guardar las locomotoras, y ya se ha levantado un edificio provisional para el taller referido, el cual será trasladado definitivamente á Siquirres tan pronto como el tren llegue á este punto. Dentro de breves dias la maquinaria del taller y las locomotoras Alajuela N° 2, San José N° 5 y Cartago N° 6, maltratadas por el fuego, estarán funcionando de nuevo. El pié de cal y canto para la colocacion del muelle de hierro se halla listo para recibir el material, habiéndose mientras tanto reconstruido el de madera.

"Ultimamente se han formado dos magníficas tornamesas de hierro de patente Sellers, una que ya se ha colocado en el Limon, y la otra que será trasladada á Siquirres.

"La locomotora recorre una distancia de 22 millas desde el Puerto Limon en el litoral Atlántico hácia el interior, hasta el banco Sur del rio Matina.—En este trayecto se encuentran los pantanos, y en ellos se ha vencido una de las partes mas difíciles de la línea.

"Se han empleado allí 18,000 durmientes de *lignum vitae* ó guayacan y mas de 4,500 de ciprés de Pensacola, y el resto de maderas indígenas: los primeros se encuentran en perfecto estado de conservacion; los segundos aunque han desmejorados, pueden durar aun dos ó tres años, y los últimos se están cambiando en su mayor parte, á razon de unos 500 ó 1,000 por semana, con otros de las mejores maderas que se pueden obtener.

"Segun las observaciones hechas en la via férrea de Panamá, los durmientes de guayacan alcanzan una duracion de 15 á 20 años, circunstancia que recomienda para lo sucesivo su uso preferente.

"El puente de mayor importancia es el de Moin, el cual ha sido refaccionado durante los últimos seis meses por tercera vez, causando un gasto próximamente de \$ 10,000. Este puente, construido provisionalmente de madera y cuya extension es de 210 piés, será sustituido dentro de breves dias por otro de hierro, que ya ha sido embarcado en Inglaterra con direccion al Limon.

"El trayecto del Limon á Matina se halla enlastrado de una manera bastante adecuada; pero es menester consagrarle una atencion especial durante algunos años, atendida la circunstancia de que un suelo artificial no puede consolidarse muy pronto, cuando ha sido construido en las llanuras de la costa y principalmente sobre los pantanos.—Sin embargo, puede decirse que existe ya en este trayecto el principio de un Ferro-carril de primera clase. Pronto habrá que cambiar por otros de hierro como 14 puentes pequeños de 15 á 30 piés de extension, encontrándose el material necesario en el Puerto del Limon.

"Ultimamente se ha tendido un ramal de 500 varas de distancia, para llegar á una valiosa veta de piedra de cal.

"El puente de Matina, cuya obra será una sobreconstruccion de hierro suspendida, con una apertura principal de 325 piés, y un viaducto de tornillos de hierro como de 600 piés á cada lado, para facilitar el paso de las caprichosas aguas de este caudaloso rio, que lleva reunidas, por el punto en que lo atraviesa la línea férrea, las de los no ménos caudalosos Zent, Chirripó y Barbilla. El material del puente hace algun tiempo que habia sido contratado en Inglaterra; pero por causas financieras no pudo ser despachado cuando se esperaba. Es seguro que, juntamente con el material del puente de Pacuare, se recibirá en el Limon á mas tardar en el mes de Abril de 1876.—Mientras tanto, se construye un puente provisional de madera que cruzará sobre los cuatro pilastrones construidos dentro del mismo rio, en aguas bajas; todo el material para esta obra se halla preparado en su mayor parte, y es presumible que en todo el mes de Noviembre próximo entrante podrá pasar al otro lado (banco Norte) un tren completo de construccion con todos los materiales necesarios para proseguir la via hasta Pacuare (1).

"Las maderas para el puente á que acabo de referirme fueron acopiadas desde el año pasado; mas la paralización de los trabajos impidió naturalmente usarlas desde entonces. Colocado el puente se corre el riesgo de una gruesa creciente que debe elevarse á una altura de consideracion sobre el nivel del puente; y dado que desapareciera una semana despues de usarlo, ya habriamos pasado el tren de construccion y bastante material; de modo que la pérdida no seria de trascendencia.—Conseguido el objeto indicado y si el puente desapareciera, el paso por el rio podria verificarse por medio de una barca, hasta la colocacion definitiva del puente de hierro.

"La construccion de las 13½ millas que median entre Matina y Pacuare, cuya nivelacion en su mayor parte quedó concluida desde el año pasado, ha sido adjudicada á los Señores Myers y Douglas, bajo las condiciones consignadas en el contrato que en copia me hago la honra de acompañar (letra A) por la cantidad de doscientos mil pesos (\$200,000), debiendo el Gobierno proveer á los contratistas de durmientes

(1). El 15 de Noviembre pasó el primer tren por el puente de Matina, y se están trasportando los materiales necesarios para la prosecucion de la via hácia Pacuare (22 de Noviembre de 1875)

de guayacan. A la fecha se encuentran en el puerto del Limon los rieles necesarios para ocho millas, y ademas han sido despachados de Glasgow para el Limon otros tantos rieles que cubrirán igual extension. La provision de durmientes de guayacan se ha contratado en cantidad de 40,000 al precio de \$ 1.80 cts cada uno (letra B.)

"Aunque la empresa posee á distancia de 1½ millas del Puerto en el Campamento 1, una máquina de fabricar ladrillos, que rinde diariamente desde 5,000 hasta 7,000, pronto montará otra que ya se tiene pedida, en el banco Norte de Matina, donde se encuentra material abundante é inmejorable, y podrá obtenerse allí un rendimiento diario de 15,000 ladrillos aplicables á la construccion de puentes y alcantarillas, entre Matina y Pacuare. Dicha máquina, junto con la de vapor que la ha de mover, y todos sus accesorios, llegará de Nueva York al Limon en el mes de Diciembre próximo.

"El puente de Pacuare, sobre construccion de hierro de 256 piés de luz y de un solo tramo, está contratado con los Señores Handyside & C^o Derby, y, con excepcion del de Turrialba, es el último puente de gran tamaño que se necesita en la Division Atlántica, pues el de Reventazon se dividirá en dos tramos, aprovechando un farallon de roca permanente que existe en mitad del rio.

"Desde el banco Norte (Pacuare) al Campamento de Siquirres, lugar destinado para el asiento de una Ciudad y á donde se trasladarán los talleres principales de la empresa, hay una milla de terreno plano de fácil construccion, con un callejon abierto y cruzando el rio Siquirres por un puente de 100 piés de longitud.

"Hasta ese mismo punto, ó sea á una extension de 36½ millas á contar del Puerto del Limon, se hallaba colocada la línea telegráfica; pero hubo de deteriorarse á causa de la suspension de los trabajos en 1874, y necesita ser repuesta nuevamente. Ahora se trata de si convendria y es mas económico establecer esta línea empleando alambres subterráneos, atendiendo á que las gigantescas selvas que se elevan hasta 100 y 150 piés en casi toda la extension de la línea del Ferro-carril hasta Siquirres serian un constante inconveniente para el buen servicio de los alambres comunes, y causarían repetidas y costosas reparaciones.

"En Siquirres existe un buen campamento, y las varias haciendas de la vecindad pueden abastecer con varios artículos de primera necesidad á un regular número de pobladores ó trabajadores.

"Del Campamento de Siquirres la línea continuará por espacio de dos millas sobre terreno de fácil acceso y plano hasta entrar en el Valle del Reventazon, corriendo sobre el banco derecho de este rio unas 14 millas á llegar á "Piedras de Fuego," en donde cruza por medio de un puente de dos tramos de 100 y 60 al banco izquierdo; de allí sigue por el Valle de Turrialba hasta Angostura, comprendiendo en todo, desde Siquirres, una distancia de 25½ millas. Esta Seccion, ó sea la antigua Division 2ª, encierra muchos trechos de fácil construccion y algunas millas harto dificultosas; la gradacion es casi uniforme entre 2 á 2½ 0/0, y el costo se calcula en \$1,500,000.

"A contar de Angostura á Santiago (distancia de 8 millas gradacion 2 á 2½ 0/0) la construccion no será muy difícil y su costo aproximado variará entre 50 á \$ 60,000 por milla. El callejon fué abierto en 1873 y con un gasto insignificante puede rehabilitarse brevemente.

"Entre Santiago y Fajardo (distancia 6 millas, gradacion 2 á 2½ 0/0) el

REPUBLICA DE COSTA-RICA.

Movimiento marítimo del Puerto de Limon, en todo el mes de Junio próximo pasado.

ENTRADAS.

Fecha.	Aparejo.	Bandera.	Nombre de buques.	Capitanes.	Tripulacion.	Tone-laje.	Destinacion.	Dias de mar.	Pasa-jeros.	Cargamento.	Consignacion.
4	Balandra.	Inglesa.	América.	Fran. Lopez.	3	15	Trujillo (Honduras)	20		Licores y tabaco	E. A. Busquet.
5	Goleta.	Colombiana.	Buenaventura	I. Ulloa.	3	15	Parismina.	1		Cocos.	Su mismo Capitan.
11	Vapor.	Inglesa.	Tasmanian.	Moir.	125	2,956	Jamaica y Coton.	4	15	Carga general.	M. C. Keith y C.
13	Goleta.	Colombiana.	Romance.	Juan Fords.	3		Colombia.	7		" "	Su mismo Capitan.
13	"	Inglesa.	Oakridge.	Garbek.	4	50	Mosquito.	2		" "	Luis Enckls.
17	Vapor.	"	Tasmanian.	Moir.	125	2,956	San Juan del Norte.	1	5	Productos del p.	M. C. Keith y C.
18	Goleta.	Colombiana.	Grizelda.	J. James.	7	68	Colon.	1	5	Carga general.	Su mismo Capitan.
21	"	"	Buenaventura	I. Ulloa.	3	15				" "	" "
22	Barca.	Inglesa.	Northwood.	DMHaepuxie	9	295	Baltimore.			Carey y hule.	M. C. Keith y C.

Capitanía del Puerto del Limon en Costa-Rica.—Limon, Julio 1º de 1876.

El Coronel Capitan de Puerto,

ROMUALDO SEGURA.

Movimiento marítimo del Puerto de Limon, en todo el mes de Junio próximo pasado.

SALIDAS.

Fecha.	Aparejo.	Bandera.	Nombres de buques.	Capitanes.	Tripulacion.	Tone-laje.	Destinacion.	Dias de mar.	Pasaje-ros.	Cargamento.	Consignacion.
7	Goleta.	Colombiana.	Buenaventura.	I. Ulloa.	3	15	Colon.			Cocos.	Su mismo Capitan.
12	Vapor.	Inglesa.	Tasmanian.	Moir.	125	2,956	San Juan del Norte.			Carga general.	M. C. Keith y C.
15	Goleta.	"	Oakridge.	Juan Garbek.	4	50	Cabo gracias.			" "	Luis Enckles.
"	Balandra.	"	América.	F. Lopez.	3	15	Trujillo (Honduras)			En lastre.	E. A. Busquet.
16	Goleta.	"	C. C. B.	Teod. Hilders.	4		Cartagena (Colb.)			Carga general.	M. C. Keith y C.
17	Vapor.	Inglesa.	Tasmanian.	Moir.	125	2,956	Colon y Jamaica.			Productos del p.	" " " " Capitan.
19	Goleta.	Colombiana.	Grizelda.	J. James.	7	68	Boca del Toro.			Carga general.	Su mismo Capitan.
20	Barca.	Inglesa.	Northwood.	DMHaepuxie	9	295	" " y Colon.			Carey y hule.	M. C. Keith y C.

Capitanía del Puerto del Limon en Costa-Rica.—Limon Julio 1º de 1876.

El Coronel Capitan de Puerto,

ROMUALDO SEGURA.

GANGA

SIN EJEMPLO.

Sombreros pita, todas clases y tamaños, frescos, llegados por el último vapor, se realizarán por mayor ó al detal, al costo próximamente.

Constante surtido calzado, todas clases y tamaños, para Señoras, niños y caballeros.

Idem de becerro, para hombres, frescos.

Idem para Señoras, altos, última moda de Paris.

Sombreros felpa, fieltro, paja y otros artículos se venderán á reducidísimos precios, en la sombrerería del suscrito, plaza principal, frente al Norte.

San José, Julio de 1876.

FRANCO. B. CABELLO.

6 v.—3—D.

Traslacion.

El infrascrito, Corredor Jurado, ha trasladado su despacho á la casa de Don Vicente Aguilar, frente á la casa de la Señora Doña Concepcion Corrales, calle del Comercio.

H. H. RAWSON.

San José, Julio 13 de 1876.

3 v.—3.

El infrascrito avisa al público que en San Mateo, al Sur de la plaza, tiene un potrero de alquilar para bueyes y demas animales, tiene buenos pastos y cercas regulares; pero no responde por los animales que por casualidad se salgan, se los roben ó se mueran.

San Mateo, Julio 14 de 1876.

RAMON SOTO.

3 v.—3.

Francisco Frisiani,

Médico, Cirujano y Oculista, por las facultades de Italia, del Imperio del Brasil, y con título regular del Protomedicato de Costa-Rica, abre su consultorio en la calle de la Independencia, casa perteneciente á Don José Ana Herrera.

6 v. 2.

Se alquilan las piezas que ocupaba el Club de Amigos en la casa de Don Francisco Pinto, y tambien dos casas y unos hermosos corredores. Para pormenores verse con

REMIJO PINTO.

San José, Julio 18 de 1876.

6 v. 2.

El que suscribe vende por el lado de Soledad, una casa pequeña, recientemente construida.

REMIJO PINTO.

San José, Julio 18 de 1876.

6 v. 2.

Vinatería "Helvecia"

Plaza Nueva.

Queso Suizo 1ª calidad.
Tres clases del célebre Kirsch, aguar-diente de cerezas.
Vermuth Italiano, superior.
" Suizo, " " "
Puros Vevay, Grandson y Viola.
Tabaco para pipas, cuatro clases dife-rentes.
Pipas de todos precios.
Muestras de todo lo indicado, se encuen-tran en la Sociedad Suiza, frente á la Ad-ministracion de Correos.

SANTIAGO BELZER.

12 v.—8. D.

Puerto de Puntarenas.

Julio 26 de 1876.

El 23 del corriente mes se hizo á la vela la barca francesa "Mapulco", su capitan Tuibaren, con destino á Corinto; sin carga ni pasajeros, y despachada por los Señores F. Clavera y Cª

Feliz será

El que compre la cómoda casa nueva que tengo en el distrito del Paso de la Vaca. Ella se compone de siete piezas regulares, con cielos y pisos de madera, cocina y buen servicio de cañería, puerta de calle, patio y solar bastante grande. La felicidad consiste en que quien quiera comprarla la obtendrá por un precio ménos de lo que cuesta y á bastante plazo, y al contado á dos terceras partes de su valor. Para conocerla y tratar basta dirigirse á José Emeterio García. San José.

3 v. 1. D.

Otra por el estilo.

Vendo un buen potrero de poco mas de 25 manzanas, en el punto denominado "Mata de Plátano", de Guadalupe. La casa en él construida es buena y bastante grande, muchos árboles frutales y un regular cañaveral. Quien quiera comprarlo, su precio y plazo serán favorables al comprador.

Dirigirse á PEDRO GARCÍA A.

San José.

3 v. 1. D.

AVISO.

Doy en arrendamiento un potrero empastado situado como trescientas varas al Oeste del puente de "Torres", por la carretera nacional. Consta como de tres manzanas.

San José, Julio 25 de 1876.

RAFAEL CHACON.

3 v. 1

BOTICA DEL COMERCIO

DE

Duran y Nuñez.

Se encuentran los siguientes artículos para vender por mayor y menor, al contado.

Los Remedios de oro del Doctor Richau.

Protectores para el pecho.

Trompeta para las sorderas.

Vino de Gengibre.

" tónico de quinina.

Sombras para los ojos.

Perfumadores de Davidson.

Chlorodine.

Gomeras con sus brochas.

Extracto de carne de Liebig.

Y un surtido de la acreditada perfumería de Lubin.

San José, Julio 29 de 1876.

3 v.—1—D

Administracion General de Correos.

Todos los mártes y viénes, desde el 16 del corriente en adelante saldrá un correo de Cartago á las 9½ a. m, para el Paraiso, donde llegará á las 11½, Regresará de Orosi á las 12 m., del Paraiso á la 1 p. m., llegando á Cartago de las 2 á las 2½.

11. v. 8.

Admon. Gral. de Correos.

Se ha establecido un servicio de Correos entre esta Capital y los barrios del Mojon, Curridabat, Desamparados y Aserrí.

Los lunes y juéves de cada semana sale el posta de Aserrí, á las 7 de la mañana: de los Desamparados, á las 8: de Curridabat, á las 9½; y del Mojon á las 10½; llegando á San José entre las 11 y las 11½, y regresando inmediatamente á dichos barrios en el orden contrario al que queda indicado.

Igual servicio se ha establecido, para los mismos dias, con los barrios de San Isidro, San Vicente, Guadalupe y San Juan. El posta saldrá de San Isidro á las 7 de la mañana; de San Vicente á las 7½; de Guadalupe á las 8; de San Juan á las 9, llegando á esta á las 10, de donde regresará para dichos barrios á las 10½.

Otro posta saldrá del Puriscal cada miércoles de madrugada pasando por Pacaca á las 8 de la mañana; por Santa Ana á las 10; por Escasú á las 2 de la tarde; por Santa Bárbara y Mata Redonda á las 5; llegando á esta á las 6 P. M. mas ó menos.

Regresará el juéves, saliendo de San José á la madrugada; pasará por Mata Redonda y Santa Bárbara á las 6 ó antes; por Escasú, á las 8; por Santa Ana á las 9½; por Pacaca á las 11½ ó 12 del dia, llegando al Puriscal á las 6 P. M., mas ó menos.

Los interesados pueden recibir y entregar su correspondencia en casa de los Jefes Políticos, Agentes de Policía, ó Jueces de Paz de cada barrio, con el valor del porte, á razon de 5 centavos por cada carta sencilla, es decir, de menos de ½ onza en peso.

San José, Junio 8 de 1876.

12. v. 9.

AVISO.

Se desea comprar con comodidad en los plazos, una finca pequeña de 10 á 15 manzanas de terreno, que tenga cañales, aunque poco café, y cuyo valor no exceda de \$ 4,000 á \$ 5,000. En la Botica Francesa informarán.

3 v.—3.

**FERRO-CARRIL DE COSTA-RICA.
TARIFA DE PASAJES.
COMIENZA A REGIR DESDE EL 1º DE JUNIO DE 1876.**

ESTACIONES.	Alajuela.		Rio Segundo.		Echeverria.		San Joaquin.		Heredia.		S. Domingo.		San Juan.		San José.		San Pedro.		Curridabat.		Tres Rios.		El Alto.		Cartago.				
	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.	1ª CLASE.	2ª CLASE.			
ALAJUELA *	30	20	30	20	40	30	50	40	65	45	85	60	95	70	75	13	95	15	101	65	13	101	20	21	40	24	20	27	
RIO SEGUNDO.....					25	15	35	25	40	30	70	50	85	60	90	70	90	13	101	65	13	101	20	21	40	24	20	27	
ECHEVERRIA.....	40	30	25	15			25	15	50	40	45	35	60	45	80	60	80	60	90	70	90	13	101	65	13	101	20	27	
SAN JOAQUIN.....	50	40	35	25					35	25	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	65	13	101	20	27	
HEREDIA *	65	45	60	40							35	25	50	40	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	20	27
SANTO DOMINGO	85	60	70	50									35	25	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	20	27
SAN JUAN	95	70	85	60									35	25	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	20	27
SAN JOSÉ *	1.00	75	90	70									35	25	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	20	27
SAN PEDRO.....	1.30	95	1.20	90									35	25	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	20	27
CURRIDABAT.....	1.40	1.05	1.30	1.00									35	25	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	20	27
TRES RIOS *	1.65	1.20	1.55	1.15									35	25	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	20	27
EL ALTO.....	1.90	1.40	1.80	1.35									35	25	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	20	27
CARTAGO *	2.00	1.50	1.90	1.45									35	25	60	40	65	45	75	55	85	65	90	70	90	13	101	20	27

El pasajero que tome el Tren en un lugar donde haya Oficina de Pasajes sin estar provisto del tiquete respectivo, pagará al Conductor el doble de la Tarifa arriba indicada. Las personas que hagan uso frecuente del Ferro-carril pueden obtener en la Agencia de San José tiquetes por 500 millas sujetos á las distancias anotadas arriba por (\$ 25) veinticinco pesos en primera clase y (\$ 20) veinte pesos en segunda clase. Tambien podrán otorgarse tiquetes de retorno, ó sea de ida y vuelta, valederos el mismo dia, pagando cincuenta por ciento sobre el precio del tiquete sencillo, entendiéndose que esto se hará solamente entre las Estaciones mencionadas así.

Pases libres ó de cumplimiento no se admitiran en Trenes extraordinarios, salvo especial permiso. El equipaje que no sea presentado á la Agencia respectiva treinta minutos, ó lo ménos, antes de la partida de cada Tren, no se despachará sino por el inmediato.

San José, Mayo 29 de 1876. (F.) J. FEDR. LAHMANN, Superintendente. Republica de Costa-Rica. Secretaría de Fomento. Palacio Nacional, San José, Mayo 29 de 1876. (F.) A. K. OSBORNE, Agente General de Pasajes. (F.) MANUEL CARAZO, Aprucbase.

Al Público.

Para comodidad del mismo, en la Estacion del ferro-carril, están siempre listos para hacer cualquier transporte, dentro ó fuera de la Ciudad, dos carretones bien arreglados. Se ofrece la mayor puntualidad y baratura en el servicio.

San José, Julio 8 de 1876. J. B. CALVO.

AVISO.

El infrascrito, para evitar equivocaciones, desea informar al público que desde esta fecha, deja de ejercer funcion alguna en la Direccion ó Administracion del Banco Anglo-Costariense.

San José, 30 de Junio 1876. TOMAS FARRER.

El infrascrito arquitecto (con diplomas de Holanda é Inglaterra) informa al público que se ha establecido en esta Ciudad, y ofrece sus servicios para toda clase de trabajos, ya sea á las Municipalidades ó á particulares.

San José, Julio de 76. Calle del Comercio, N° 87. JOHN J. DE JONGH C. E.

Se vende un potrero de veinte manzanas en San Isidro.

Para pormenores véanse con REMIJO PINTO. Junio 28 de 1876. 6. v. 6.

AVISO.

Desde el cuatro del corriente, fueron presentados á esta Policía, como perdidos, y depositados los animales siguientes: Una potranea azuleja, marcada. Un buey ó novillo, sardo blanco, marcado. Otro id. bayo, marcado. Todos con fierres desconocidos. La persona que se crea con derecho ocuira en el término de tres meses, contados desde la fecha del depósito. Jefatura Política, San Mateo, Julio 14 de 1876.

CORNELIO RODRIGUEZ.

AVISO.

Acabo de recibir y tengo de venta por mayor y al menudeo, un extenso surtido de carnes y verduras conservadas, de las fábricas de Rödel y Garres de Burdeos.

HORACIO LÜTSCHAUNIG. San José, Julio 10 1876. 3 v.—3.

FERRO-CARRIL DE COSTA-RICA.

Itinerario que se observará del 24 de Junio de 1876 en adelante, para el gobierno de los empleados y del público.

TRENES PARA EL OESTE.			TRENES PARA EL ESTE.				
De San José á Alajuela.	2	6	10	De Alajuela á Sn. José.	3	7	11
Salen de la Ciudad.....	6.50 A. M.	10.50 A. M.	2.50 P. M.	Salen de Alajuela.....	8.35 A. M.	12.35 P. M.	4.35 P. M.
San José.....	7. " "	11. " "	3.— " "	Rio Segundo.....	8.48 " "	12.48 " "	4.48 " "
San Juan.....	7.09 " "	11.09 " "	3.09 " "	San Joaquin.....	9.03 " "	1.03 " "	5.03 " "
Santo Domingo	7.22 " "	11.22 " "	3.22 " "	Llegan á Heredia.....	9.15 " "	1.15 " "	5.15 " "
Llegan á Heredia.....	7.30 " "	11.30 " "	3.30 " "	Salen de Heredia.....	9.20 " "	1.20 " "	5.20 " "
Salen de Heredia.....	7.35 " "	11.35 " "	3.35 " "	Santo Domingo..	9.31 " "	1.31 " "	5.31 " "
San Joaquin....	7.45 " "	11.45 " "	3.45 " "	San Juan.....	9.43 " "	1.43 " "	5.43 " "
Rio Segundo....	7.55 " "	11.55 " "	3.55 " "	San José.....	9.55 " "	1.55 " "	5.55 " "
Llegan á Alajuela.....	8.10 " "	12.10 P. M.	4.10 " "	Llegan á la Ciudad.....	10.— " "	2.— " "	6.— " "
De Cartago á San José.	4	8	12	De San José á Cartago.	1	5	9
Salen de Cartago.....	8.35 A. M.	12.35 P. M.	4.35 P. M.	Salen de la Ciudad.....	6.50 A. M.	10.50 A. M.	2.50 P. M.
Alto.....	8.50 " "	12.50 " "	4.50 " "	San José.....	7. " "	11.— " "	3.— " "
Llegan á Tres Rios.....	9.10 " "	1.10 " "	5.10 " "	San Pedro.....	7.06 " "	11.06 " "	3.06 " "
Salen de Tres Rios.....	9.15 " "	1.15 " "	5.15 " "	Curridabat....	7.12 " "	11.12 " "	3.12 " "
Curridabat....	9.33 " "	1.33 " "	5.33 " "	Llegan á Tres Rios.....	7.30 " "	11.30 " "	3.30 " "
San Pedro.....	9.39 " "	1.39 " "	5.39 " "	Salen de Tres Rios.....	7.35 " "	11.35 " "	3.35 " "
San José.....	9.45 " "	1.45 " "	5.45 " "	Alto.....	8.— " "	12.— " "	4.— " "
Llegan á la Ciudad.....	10.— " "	2.— " "	6.— " "	Llegan á Cartago.....	8.10 " "	12.10 P. M.	4.10 " "

Se reserva el derecho de cambiar el itinerario de cualquier tren cuando sea conveniente.

En las estaciones marcadas con * los Trenes se detendrán solamente cuando se les hagan señales al intento.

Tambien se pararán los Trenes en San Francisco, Echeverría, Sanchez y Herran, cuando haya pasajeros que tengan que bajar ó subir: pero en ningun otro punto se detendrán sin orden del Superintendente.

Los Trenes del medio dia correrán solamente los Domingos y dias festivos, salvo orden especial.

San José, Junio 14 de 1876.

JUAN FEDERICO LAHMANN,
Superintendente.

Secretaría de Obras Públicas.
Palacio Nacional.—San José, Junio 14 de 1876.

Apruébase.
MANUEL CARAZO.

AVISO DE POLICIA.

En esta oficina se encuentra depositado un saco conteniendo cuarenta y una libras café (lb 41) sacado, el cual ha encontrado la Policía en un solar, y que se presume ser hurtado. La persona que se crea con derecho á él, se presentará á legalizarlo dentro de veinte dias, á contar de esta fecha en adelante; pues en el caso contrario será subastado el sábado siguiente, 29 de este mismo mes, en favor de los fondos de esta misma Policía.

Agencia primera principal de Policía de la Provincia.—San José, Julio 4 de 1876.

J. M. HERRERA.

3 v.—3.

AVISO.

El infraescrito ofrece en alquiler el mismo local en que tiene su Librería. El pagaba dos onzas, y lo cede á treinta pesos mensuales.

Para pormenores en su Librería Parisiense.

San José, Julio 13 de 1876.

SIXTO A. UREÑA.

..3v 3..

Cervecería de San José.

En este establecimiento situado cerca de la plaza del Hospital, se expende cerveza negra y blanca de muy buena calidad, fabricada de buenos y frescos materiales. El precio de cada docena \$ 1-20 cs. devolviendo las botellas y \$ 1-35 sin devolverlas. Está bien amarrada con alambre, para evitar que salten los tapones, y para lugares distantes, se entrega de la mas reposada, la cual tiene menos peligro de reventar.

Tambien se vende cerveza en pequeños barriles de 46 medias botellas por 42 ó sea por 3½ docenas á razon de \$ 1. la docena, y se da gratis el envase ó se rebaja su valor al que lo tenga.

A los compradores de las Provincias se les acomodará gratis en ca-

jones ó barriles la cerveza que pidan, con tal que sea de ocho docenas para arriba, y aun se les conducirá á la estacion de esta Capital.

Todo pedido vendrá acompañado del valor correspondiente, y será atendido de toda preferencia, dirigiéndolo con anticipacion al Señor.

ARTURO PÉRE.

En la cervecería del Hospital.

Tambien hay de venta en la misma fábrica excelente levadura para las panaderías, y cebada reducida, pasto muy bueno, sano y engordador para bestias y ganado, propio sobre todo, para aumentar la leche á las vacas, y darle espesor y buen gusto.

San José, Julio 12 de 1876.
6. v. 3.

"Gotas amargas"

"LEGITIMAS."

El célebre y afamado Amargo de Angostura preparado únicamente por los Señores Dr. T. G. B. Siegert é hijos, se encuentra de venta por mayor y al detal en la Botica de San José, Droguería universal, garantizando la legitimidad del mencionado artículo, el Doctor Maximiliano Bansen, quien es aquí el único agente de dichos Señores, Dr. T. G. B. Siegert é hijos para la venta de ese amargo en Costa-Rica.

3v.2 D.

Piedra de Cartago

SIN LABRAR.

Para empedrados, cimientos ó bases de pisos, puede vender la administración del Ferro-carril de Costa-Rica, puesta en cualquiera de sus Estaciones. Para mas particularidades diríjanse en San José, á

JUAN FEDERICO LAHMANN,

Superintendente del F. C. de C. R.

San José, Junio 7 de 1876.

10. v10

AVISO IMPORTANTE.

En la vinatería y pulpería del infrascrito, frente á la Botica del Doctor Toledo, se acaba de recibir de Cataluña,

los artículos siguientes:

Almendra fresca, en cáscara y en grano de clases superiores.

Aceite superior y puro de aceituna.

Vino superior para mesa.

Vinos de sobre mesa. Oporto y blanco.

Y otros varios artículos, todos de clase superior.

FRANCO. SADD.

3 v.—3.—D.

Habiendo recibido un gran pedido de música por valor mas de quinientos pesos, en el cual se encuentran todas las célebres misas de HAYDENS, MOZARTS, BEETHOVEN, ESLABA MERCADANTE, ANDREVI, JIMENO LAMBILLOTTE LEPREVOST y otros muchos autores clásicos, ofrece sus servicios como director y contratista, si se ofrece alguna funcion, ya sea religiosa ó profana, pues cuenta con un magnífico repertorio de música orquestada.

Heredia, Julio 14 de 1876.

GORDIANO MORALES.

3 v 3.

Guano del Perú para abono.

"Grande Chartreuse" auténtico del reverendo P. Garnier.

Cognac extra-superior. Vinos franceses de lo mas fino.

Hto. TOURNON y C^o

6v3. D.

REPÚBLICA DE COSTA-RICA.

TARIFA DE FLETES.

Comenzará a regir desde el 1° de Junio de 1876.

Estaciones DE	Alajuela.			Río Segundo y Echeverría.			San Joaquín y San Francisco.			Heredia.			Santo Domingo.			San Juan.			San José.			San Pedro.			Curridabat y Sanchez.			Herran y Tres Rios.			El Alto.			Cartago.		
	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase						
Alajuela	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
Río Segundo y Echeverría	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
San Joaquín y San Francisco	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
Heredia	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
Santo Domingo	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
San Juan	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
San José	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
San Pedro	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
Curridabat y Sanchez	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
Herran y Tres Rios	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
El Alto	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						
Cartago	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6	12	8	6						

CLASIFICACION.

1ª CLASE — POR QUINTAL.

2ª CLASE — POR QUINTAL.

3ª CLASE — POR CARRO.

4ª CLASE — EQUIPAJE — POR ARROBA.

Acidos, Cuadros y Pinturas, Utens para Muestras, Muebles armados, Espejos, Pianos y Organos, Máquinas de Coser, Cajas ó Baulas viejos, Maquinaria ó Hierro que pase de 3 quintales en una pieza, Mármol, etc., etc.

Viveres, Velas, Dulce, Cerveza y Licorres, Tabaco y Cigarras, Loza, Quincalla, Palas, Útiles de Escritorio, Aceites y Pinturas, Cueros, Hierro dulce ó fundido, no excediendo de 3 quintales por pieza, y mercaderías generales, etc., etc.

Cargado y descargado por el dueño, no pasando la carga de 120 quintales y conformándose con las Reglas y Condiciones que abajo se especifican.

Se entienda por equipaje, no pas y objetos de uso personal. (En Empresa reconocen a cada pasajero 1 arroba de equipaje libre de pago.)

REGLAS Y CONDICIONES.

1.—Todo artículo a transportar por el Ferrocarril, debe ser bien empacado en su correspondiente caso, barril ó fardo; de otro modo se recibirá solamente a precio convencional.

2.—La empresa no hará ninguna transportación por menos de 25 centavos.

3.—Cada bulto debe estar distinta y claramente marcado con el nombre ó contrasena del Consignatario.

4.—Polvora ó otras materias combustibles no se recibirán sino por convenio, especial; y en caso de ocultación entre otros artículos serán retiradas de los carros y puestas en bodega.—Si resultare destruida ó dañada, el remitente será responsable.

5.—La empresa no responderá por la pérdida de ningún objeto de oro ó plata, dorado ó plateado, joyería, relojes, cuadros, vidrios, instrumentos de música, sedería, ó encajes, si no se verificase antes un arreglo especial.

6.—Por artículos que puedan deteriorarse por sí mismos, y por aquellos que fueran destinados a una Estación donde no haya Agente del Ferrocarril, el flete se pagará adelantado.

7.—La empresa del Ferrocarril no se compromete a transportar efectos de ninguna especie en Tren determinado, ni a entregarnos los artículos para un mercado especial; y no responderá por el deterioro ó daño que sufran los artículos por deterioros, ni por pérdidas ocasionadas por tempestades ó por cualquier evento.

8.—Muebles, coches, maquinaria, hierro fundido, espejos, acidos y todo líquido contenido en vidrio ó barro, se recibirán únicamente a riesgo del dueño; no respondiendo la Empresa por fractura ó daño causado durante el transporte ó al tiempo de cargar, ó descargar, salvo especial convenio.

9.—La empresa del Ferrocarril se reserva el derecho de cobrar almacenaje sobre cualquier carga que no sea retirada por su Consignatario durante (48 h.) enarriba y ocho horas después de llegar a su destino.

10.—La carga por carro procedente de ó para una de las estaciones que no tienen se-

gunda vía, y que son las de Río Segundo, Echeverría, San Francisco, San Juan, San Pedro, Curridabat, Sanchez, Herran y el Alto, deben cargarse y descargarse por su dueño ó Consignatario durante el tiempo que se indica en la vuelta del tren; en caso contrario será llevada a la Estación inmediata que tiene doble vía cobrando el flete correspondiente al segundo transporte.

11.—Toda carga será sometida al peso del Ferrocarril.

12.—Cuando los carros sean cargados por el remitente se dará solamente un recibo marcado "mas ó menos," y en este caso el remitente debe entregar al Agente una **Especificación** del contenido del carro, en vista de la cual el Agente hará el

respectivo Manifiesto, marcándolo "mas ó menos".—De lo contrario, el Agente pesará la carga con todo cuidado y hará su Manifiesto con el peso exacto.

13.—La entrega de madera, leña, hachillo etc. (correspondiente al dueño descargan el carro); se tendrá como completa y cesará la responsabilidad de la Empresa del Ferrocarril tan pronto la carga sea puesta por el Tren en la Estación a que está destinada.

14.—Los carros cuya descarga toca al dueño, bien sea en un punto de aparte, ya en una de las Estaciones regulares, deben hacerse expedidos veinte y cuatro horas después de llegar a su destino.—La Empresa se reserva el derecho de descargarse por cuenta del dueño, toda carga, no obstante haberse estipulado que esta operación corres-

punda al mismo dueño.

15.—La Empresa podrá abrir y examinar cualquier caso, barril, caja ó fardo, cuyo contenido se sospechase ser otro que el declarado, a presencia del remitente ó Consignatario.

16.—Cuando se necesite uno ó mas carros de carga, se avisará al Agente respectivo con 24 horas de anticipación.

17.—Para todo lo no especificado arriba, deberán entenderse directamente con el Agente General de Fletes ó con el Superintendente.

18.—Ningún Agente ó dependiente podrá cambiar ó alterar estas Reglas ó Condiciones.

San José, 1° de Junio de 1876.

República de Costa-Rica.—Secretaría de Fomento. Palacio Nacional.—San José, Junio 1° de 1876.

(F.) J. FEDR. LAHMANN, Superintendente.

(F.) A. K. OSBORNE, Agente General de Fletes.

APROBADO. (F.) MANUEL CARAZO.