

GACETA OFICIAL

SEGUNDA EPOCA

AÑO XI.

PANAMÁ, 13 DE ABRIL DE 1914

NÚMERO 2057

PODER EJECUTIVO

Presidente de la República,

BELISARIO PORRAS.

Despacho Oficial: Residencia Presidencial.

Secretario de Gobierno y Justicia,

RODOLFO CHIARI.

Despacho Oficial: Palacio de Gobierno, segundo piso, Calle 3ª. Casa particular: Calle 5ª N° 30.

Secretario de Relaciones Exteriores,

ERNESTO T. LEFEVRE

Despacho Oficial: Palacio de Gobierno, segundo piso, Avenida Central. Casa particular: Calle 11. N°

Secretario de Hacienda y Tesoro,

ARISTIDES ARJONA.

Despacho Oficial: Palacio de Gobierno, tercer piso, Avenida Central. Casa particular: Calle 8ª N° 27.

Secretario de Instrucción Pública,

GUILLERMO ANDREVE.

Despacho Oficial: Palacio de Gobierno, tercer piso, Avenida Central. Casa particular: Calle 7ª N° 21.

Secretario de Fomento,

RAMÓN F. ACEVEDO.

Despacho Oficial: Palacio de Gobierno, primer piso, Avenida Central. Casa particular, Avenida B. N° 81.

EDUVINA A. DE AROSEMENA

EDITOR OFICIAL

Oficina: Avenida Central, número 37.

PERMANENTE.

Los documentos publicados en la GACETA OFICIAL se considerarán oficialmente comunicados para los efectos legales y del servicio.

El Subsecretario de Gobierno y Justicia,

ENRIQUE L. HUETADO.

REGLAMENTO.

El siguiente reglamento se observará en los asuntos que tengan relación con la Presidencia de la República:

Habrán Consejo de Gabinete los martes y viernes de 10 a. m. a 12 m.

Los miembros de la Asamblea Nacional y los funcionarios públicos que tengan asuntos que tratar con el Presidente, serán recibidos todos los días de 10.30 a 11.30 a. m. con excepción de los martes y viernes, en que hay Consejo de Gabinete.

Las personas que deseen ver al Presidente para hacerle peticiones o ponerle quejas relacionadas con el servicio público, serán recibidas de 3 a 4 p. m., no pudiendo durar las entrevistas más de cinco minutos para cada persona, con el objeto de poder atender a todos los solicitantes.

Las personas que deseen entrevistas especiales con el Presidente, deben solicitarlas al suscrito por teléfono o por escrito.

El Edicón del Presidente, encargado de la Secretaría,

RODOLFO ESTRINEANT.

AVISO.

En la Tesorería General de la República se aceptan suscripciones a la GACETA OFICIAL sobre las siguientes bases de pago anticipado:

Por un año..... B. 6.00
Por seis meses..... 3.00
Por tres meses..... 1.50

El periódico se repartirá a domicilio a los suscriptores, el mismo día de salida.

En la misma Oficina y en las respectivas Administraciones Provinciales de Hacienda se encuentran de venta: La Ley 1ª de 1909 «sobre reformas civiles y judiciales» a B. 0.25 el ejemplar.

El folleto que contiene en español e inglés la Ley 19 de 1907 sobre adjudicación de tierras baldías de la República, a B. 0.25 el ejemplar.

Las disposiciones vigentes sobre adjudicación y administración de tierras baldías e indultadas a B. 1.00 el ejemplar.

Los mapas descriptivos de las tierras situadas en los márgenes del Río Chagres a B. 0.75 cada ejemplar.

El Tesorero General de la República,

J. M. ALZAMORA.

AVISO.

En la Tesorería General de la República se vende el «Reglamento Marítimo para el Puerto de Panamá», a razón de veinticinco centavos de balboa (B. 0.25) el ejemplar.

El Tesorero General de la República,

J. M. ALZAMORA.

LEYES DE 1912 Y 1913.

En la Tesorería General de la República se encuentra de venta la colección de las Leyes expedidas por la Asamblea Nacional en sus sesiones de 1912 y 1913 al precio de un balboa (B. 1.00) el ejemplar.

El Tesorero General de la República,

J. M. ALZAMORA.

CONTENIDO

PODER EJECUTIVO NACIONAL

SECRETARIA DE GOBIERNO Y JUSTICIA

Páginas.

SECCIÓN SEGUNDA

Resolución número 75, de 23 de Marzo de 1914, por la cual se le proroga por treinta días más la licencia concedida a don Aurelio Guardia, Magistrado de la Corte Suprema de Justicia..... 4879

Resolución número 76, de 23 de Marzo de 1914, por la cual se concede rebaja de pena a los reos Nathaniel Bruce y Norman Walker..... 4879

Resolución número 77, de 24 de Marzo de 1914, por la cual se comuta al reo Juan Márquez la pena de muerte a que fue condenado por la de veinte años de presidio..... 4879

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

ASUNTOS CONCERNIENTES A LA LEY 50 DE 1913

Resolución número 8, de 19 de Febrero de 1914, por la cual no se concede a una solicitud..... 4879

Resolución número 9, de 21 de Febrero de 1914, por la cual se concede un permiso..... 4880

Informe del Cónsul de Panamá en Newcastle, N. S. W..... 4880

Estudio que presenta al Secretario de Relaciones Exteriores el Cónsul de Panamá en el Havre, relacionado con el ramo de Aduanas..... 4880

SECRETARIA DE FOMENTO

Decreto número 22 de 1914, de 31 de Marzo, por el cual se adiciona y reforma el marcado con el número 17 de 11 de Marzo del presente año..... 4881

SECCIÓN PRIMERA

Resolución número 31, de 25 de Marzo de 1914, por la cual se declara cancelado el contrato número 63 celebrado con el doctor Carlos A. Mendoza..... 4881

TESORERIA GENERAL DE LA REPUBLICA

Estados de Caja de la Tesorería General de la República, correspondientes a los días 4, 6, 7, 8 y 9 de Abril de 1914..... 4882

OFICINA DE REGISTRO PUBLICO

Documentos defectuosos..... 4882

Avisos oficiales..... 4882

Poder Ejecutivo Nacional

SECRETARIA DE GOBIERNO Y JUSTICIA

RESOLUCIÓN NÚMERO 75

por la cual se le proroga por treinta días más la licencia concedida a don Aurelio Guardia, Magistrado de la Corte Suprema de Justicia.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Segunda.—Resolución número 75.—Panamá, 23 de Marzo de 1914.

Prorrógase por el término de treinta días, a contar del día dos del mes próximo veniente, la licencia concedida al señor don Aurelio Guardia, Magistrado de la Corte Suprema de Justicia, para que continúe separado del ejercicio de dicho cargo.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

BELISARIO PORRAS.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

R. CHIARI.

RESOLUCIÓN NÚMERO 76

por la cual se les concede rebaja de pena a los reos Nathaniel Bruce y Norman Walker.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Segunda.—Resolución número 76.—Panamá, 23 de Marzo de 1914.

Nathaniel Bruce y Norman Walker, condenados a sufrir la pena de un año de presidio por la comisión del delito de hurto, piden rebaja de la tercera parte de dicha pena; y como sus respectivas solicitudes las fundan en documentos comprobantes de que han observado buena conducta en el establecimiento de castigo y de que tienen vencida las dos terceras partes de la pena expresada, se les concede rebaja de la otra tercera parte de ella y se ordena al Gobernador de la Provincia de Panamá que los ponga en libertad, dejándolos sujetos a la vigilancia de las autoridades por el término de un año.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

BELISARIO PORRAS.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

R. CHIARI.

RESOLUCIÓN NÚMERO 80

por la cual se comuta al reo Juan Márquez la pena de muerte a que fue condenado por la de veinte años de presidio.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Segunda.—Resolución número 80.—Panamá, 23 de Marzo de 1914.

Visto el proceso formado contra Juan Márquez, por el delito de asesinato perpetrado en la persona de Teófilo Pérez, el día 28 de Marzo de 1912, en un camino extraviado que conduce de Mosquitero a Churuquita Chiquita (Distrito de Penonomé), proceso que terminó con la sentencia definitiva de fecha 24 de Mayo de 1913, dictada por la Corte Suprema de Justicia, la cual es confirmatoria de la proferida por el Juez Superior de la República el 4 de Abril del mismo año, que condenó a dicho reo a la pena de muerte;

Atendiendo a la solicitud de comutación dirigida por la expresada Corte con fecha 7 de Junio del año próximo pasado;

Teniendo en cuenta las disposiciones contenidas en el artículo 73, ordinal 18 de la Constitución, el artículo único de la Ley 5ª de 1906 y los artículos 48 y 79 de la Ley 56 de 1886; y oída la opinión favorable del Consejo de Gabinete,

SE RESUELVE:

Comutar al reo Juan Márquez la pena de muerte a que fue condenado por la de veinte años de presidio, que sufrirá en la Cárcel del Circuito de Panamá, o en una nueva Cárcel que se construya.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

BELISARIO PORRAS.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

R. CHIARI.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

SECCIÓN PRIMERA

ASUNTOS CONCERNIENTES A LA LEY 50 DE 1913

RESOLUCIÓN NÚMERO 8

por la cual no se concede a una solicitud.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Relaciones Exteriores.—Resolución número 8.—Panamá, Febrero 19 de 1914.

Junto con oficio número 74, de Enero último, remitido a este Despacho el Gobernador de la Provincia de Colón, las cédulas números 51 y 426, presentadas por los chinos Jo Kong y Chong Hoo, con el objeto de que se les inscribiera de acuerdo con la Ley 50 y el Decreto número 44 de 1913.

Manifiesta en el citado oficio el referido funcionario, que ha cancelado dichas cédulas porque en la primera el nombre y número han sido alterados y la segunda la filiación, edad y estatura.

Después de lo anterior, los citados asiáticos Jo Kong y Chong Hoo, se dirigieron a esta Cancillería exponiendo que sus respectivas cédulas de vecindad son legítimas, porque han sido expedidas por la autoridad competente en el año de 1901 y que, a pesar de eso, el señor Fiscal del Circuito de Colón ha declarado que las expresadas cédulas están adulteradas en la

iliación, en la edad y estatura. Concluyen pidiendo que se autorice al Gobernador de Colón para que practique la investigación correspondiente a fin de esclarecer el derecho que tengan a dichos documentos.

En virtud de lo expuesto y teniendo en cuenta este Despacho que del examen que se ha hecho de las mencionadas cédulas resulta que han sido alteradas y existe, además, la circunstancia de que no están complementadas conforme lo ordenaba en el año 1907 el Decreto número 14 en su Artículo 2º; y como las observaciones hechas por el señor Gobernador y el Fiscal de Colón están conformes con las de esta Cancillería,

SE RESUELVE:

No acceder a lo solicitado y ordenar al señor Gobernador de la Provincia de Colón que notifique a los expresados chinos para que si no se inscriben de acuerdo con el Artículo 7º de la Ley 30 de 1913, previa la consignación de las estampillas correspondientes, tendrán que salir del país, quedando expuestos a lo que dispone el Artículo 25 del Decreto número 44 de 31 de Mayo de 1913.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

BELISARIO PORRAS.

El Secretario de Relaciones Exteriores,

E. T. LEFEVRE.

RESOLUCIÓN NÚMERO 9

por la cual se concede un permiso.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Relaciones Exteriores.—Resolución número 9.—Panamá, Febrero 21 de 1914.

Concédese el permiso solicitado en el anterior memorial, previo depósito prendario en el Banco Nacional de la suma de trescientos balboas (B. 300.00), depósito que será devuelto cuando en este Despacho se tenga constancia de que la señora María Teresa Kon ha continuado su viaje al Callao. La referida señora Kon queda en la obligación de presentarse a este Despacho el día de la continuación de su viaje.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

BELISARIO PORRAS.

El Secretario de Relaciones Exteriores,

E. T. LEFEVRE.

INFORME

del Cónsul de Panamá en Newcastle, N. S. W. Consulado de Panamá en Australia. Número 100.—Newcastle, N. S. W., Diciembre 4 de 1913.

Señor Ministro:

En comunicaciones anteriores prometía informar a V. S. sobre los desastrosos efectos que acarrearía al comercio de la hulla la aprobación del proyecto de Ley presentado a las Cámaras sobre la reglamentación de las horas de trabajo en las faenas mineras.

Aconteció que cuando el proyecto había entrado a la discusión general, el Ejecutivo clausuró las sesiones ordinarias sin haber el Parlamento alcanzado a pronunciarse sobre tan importante reforma. La creencia general es que este ha quedado aplazado indefinidamente, lo que si fuera efectivo evitaría enormes perjuicios a la industria carbonera.

Durante 1912 el comercio del carbón tuvo gran incremento debido a la mayor demanda habida por parte de Chile, Alemania, Nueva Caledonia, Perú y los Estados Austríacos de Victoria, Nueva Zelanda, South Australia y Tasmania.

La exportación habida en el período en revista, subió a 5,030,308 toneladas y en el año anterior a 3,934,587 toneladas, notándose en consecuencia un saldo a favor de 1,095,721 toneladas, ó sea la cifra más alta que

se registre en la historia comercial de Newcastle.

Uno de los factores más poderosos que contribuyó a este inesperado aumento, débese a la huelga de mineros ocurrida en los establecimientos de Inglaterra que obligó a algunos de sus consumidores a recurrir a este mercado para abastecerse del artículo, como sucedió con la República Argentina, nación que exportó 27,341 toneladas, habiendo sido esta exportación completamente nula en períodos anteriores.

Los cargamentos despachados por puertos chilenos superan en 130,511 toneladas, comparadas con 1911, según los libros llevados para este efecto en el Consulado de Chile, y la desproporción que se nota entre éstas y las publicadas en las estadísticas oficiales, débese a que la Administración de Aduanas ha computado como exportadas a Chile el exceso de 132,551 toneladas que fueron consumidas en las máquinas de los vapores empleados en la transportación de las 854,186 toneladas de carbón, y los llegados a Newcastle a rellenas carboneras en tránsito para puertos chilenos.

Las exportaciones generales, eliminado el carbón, acusan una merma de \$ 2,291,155.

A \$ 5,003,875 asciende el valor de las importaciones contra \$ 4,456,840 que fué en 1911, ó sea un exceso de \$ 547,035.

El movimiento marítimo ha seguido el mismo progreso proporcional que la exportación de carbón, ya que el 98% de las naves vienen a tomar esta clase de cargamento.

Según los cuadros publicados sobre este tráfico, se nota un fuerte aumento por 1912. Mientras 1911 figura en las estadísticas con un total de 1,614 naves y 2,991,603 toneladas, 1912 aparece con 1,780 naves y 3,389,634, lo que significa un exceso de 166 naves y 408,031 toneladas; todo esto, excluyendo los navíos que hacen comercio en las costas australianas solamente. Ciertamente sucede con las salidas, en las que 1911 representa 1,615 naves y 2,988,636 toneladas, en cambio 1912 arroja 1,780 naves y 3,389,277 toneladas, esto es, 165 naves y 391,641 toneladas más que en el año anterior.

El progreso comercial de Newcastle, tantas veces repetido en nada se deja ver más latente que en la exportación de carbón, pero parece que la preponderancia comercial que tiene hoy día como gran proveedor de los países situados en la costa occidental sudamericana, se encuentra seriamente amenazada con la próxima apertura del Canal de Panamá.

En un interesante informe que ha sido presentado por el Comisionado Especial del Gobierno de New South Wales que visitó recientemente los Estados Unidos para estudiar la manera de fomentar el intercambio comercial con aquel país, se hacen algunas consideraciones sobre la perspectiva del comercio hulleiro de este puerto, no sólo con la gran República Norteamericana, sino con los demás países sudamericanos, importadores de combustible australiano, que, disectados a la luz de la actualidad, en vísperas de la apertura del Canal Interocéánico de Panamá, juzgo dignos de especial revisión en este informe consular.

El Envío Comercial aborda este tema con algunas generalidades sobre la producción hulleira de los Estados Unidos. Los Estados del Este, dice, producen 232 millones de toneladas, mientras aquellos cuya salida natural es el Mississippi y el Golfo de México producen 104 millones, y el Estado de Washington en el Pacífico, 51 millones. Colombia Británica, en el Canadá, por su parte, contribuye 1 millón de toneladas.

He aquí, pues, las zonas de producción, y sus rúdes, que compiten ya más ó menos, ó están llamadas a competir más y más con la industria hulleira del puerto de Newcastle. Hasta la fecha esta competencia apenas si ha afectado la exportación a la América, salvo a San Francisco de California, pero el peligro asescha a la sombra de la próxima apertura del Canal de Panamá.

Los Estados Unidos explotaron el año pasado 418 millones de toneladas de carbón, a un precio para el artículo en la boca de las minas de \$ 1.46 (91), pero como en este promedio se comprende el de 674 millones de to-

neladas de hulla antracita a \$ 2.38 (10), el valor medio del combustible usual es de \$ 1.30 (55) solamente, lo que demuestra la falacia de que Norte América no puede producir carbón barato.

Si de 336 millones de toneladas enviadas al mercado, se restan 674 millones de antracita, tenemos un balance de 2634 millones capaz de entrar en ventajosa competencia, en volumen y precio, con nuestra exportación a la costa del Pacífico.

Asentados estos antecedentes el informante observa:

El carbón de Pennsylvania, West Virginia y Ohio, que se despacha por ferrocarril a los puertos de Philadelphia y Baltimore, se paga por término medio \$ 1 (42) por tonelada, lo que eleva su precio a \$ 2.30 (97) para el de calidad bituminosa, y \$ 3.35 (142) para la antracita, en el puerto de embarque. Aquellos Estados que aprovechan la vía fluvial del Mississippi y afluentes, pueden enviar su carbón a Nueva Orleans a un costo de \$ 1.25, que hace montar el precio a \$ 2.55 (108) por tonelada, en el citado puerto. Los derechos de Canal que deberán pagar los buques extranjeros serán de \$ 1.25, y aunque no se ha fijado todavía el tipo pagadero por los buques norte-americanos empleados en el comercio ultramarino, seguramente no excederá de \$ 1.25; por otra parte, los buques americanos de cabotaje estarán exentos de derechos, ó si se les impone les serán reembolsados. La situación puede, por tanto, plantearse como sigue:

El carbón en Nueva Orleans a 1510, inclusive derechos de Canal, tiene que costar 4,700 millas para entregarse en Valparaíso, 3,200 para el Callao, y 2,500 para Guayaquil.

Puesto en Philadelphia a 149, derechos inclusive, le restan 5,400 millas para entregarse en Valparaíso, 3,900 para el Callao y 3,200 para Guayaquil.

Embarcado en Mobile, Alabama, a 135, derechos incluidos, quedándole 4,000 millas de transporte para Valparaíso, 3,100 para el Callao, y 2,400 para Guayaquil.

El carbón de Newcastle, Australia, al precio de 11 chelines, deberá ser transportado por término medio 7,200 millas.

Resulta de aquí que el carbón desmarchado de Alabama, en el Golfo, a precio tan bajo, elimina toda competencia, a menos que los productores resuelvan manipular sus precios de manera que tal competencia sea factible, lo que no es de temer.

Sea ello lo que fuere, queda comprobado que la industria australiana tiene que hacer frente a un carbón americano cuyo costo de producción, puesto en puerto de Alabama, derechos de Canal incluidos, es de 135 toneladas, y esto en el supuesto de que los buques americanos tengan que satisfacer los mismos impuestos que los buques extranjeros.

Como el transporte oceánico a puertos de la costa occidental de Sud-América, promedia en el primer caso 3,370 millas, mientras desde Newcastle la distancia media es de 7,200 millas, esto nos da por una parte carbón a 135 por tonelada con transporte de 3,370 millas, y por otra a 11 chelines tonelada, más transporte de 7,200 millas. La competencia en semejantes circunstancias es imposible, y mucho más si se exige a la marina americana del pago de derechos del Canal.

La única ventaja, real ó imaginaria, que puede decirse resta a la Australia, es la de poder embarcar su carbón en buques de vela, mientras la hulla proveniente del Golfo de México deberá ir a bordo de vapores; pero no debe perderse de vista que la distancia que nos separa de la costa occidental es más del doble, y que los precios aun comprendiendo tasas, sólo arrojan un exiguuo exceso de 2% sobre los nuestros.

A pesar de los numerosos disturbios locales que han transcurrido durante el año a consecuencia de las huelgas, el Gobierno y la Municipalidad han emprendido grandes obras de utilidad pública.

Los muelles disponibles para embarcar carbón y productos agrícolas, se han mostrado insuficientes para afrontar las necesidades. Por esta circunstancia el Ministerio de Industria y Obras Públicas ordenó hace

tiempo la confección de planos y presupuestos necesarios para el ensanchamiento de la bahía.

Ya se han hecho las expropiaciones de los terrenos para la construcción de una nueva dársena y con admirable prontitud las dragas y otras embarcaciones apropiadas para el trabajo, se encuentran empujadas en hacer desaparecer la región pantanosa y los bancos arenosos del río Hunter, a cuya desembocadura se encuentra este puerto.

Dadas las facilidades que presenta el terreno para las operaciones de dragaje se espera que la nueva dársena podrá ser entregada al servicio en dos años más. Con esta nueva obra Newcastle poseerá dos dársenas y tres millas de muelles confortables, y las naves estarán al abrigo de las terribles tempestades que con tanta frecuencia azotan la costa australiana.

Newcastle, puerto esencialmente de embarque, posee condiciones sanitarias nada favorables. Si a pesar de su población de 70 mil habitantes se halla diseminada en pequeñas ciudades y sin acumulación y permitiendo mucho campo para respirar aire puro, las enfermedades infecciosas reinaban en forma endémica que reducían en verdaderas epidemias de tarde en tarde.

El número extraordinario de enfermedades infecciosas se atribuye a los desagües. La conexión de los servicios a los tubos matrices no era obligatoria.

Para hacer desaparecer de una vez por todas estos males, el Gobierno ha emprendido obras de saneamiento y pasó una ley quitando a la Municipalidad local la facultad de retener el servicio de desagües. Se han tendido nuevas cañerías y obligado a los propietarios a conectar los servicios a los tubos matrices, declarando al mismo tiempo inservibles todas las instalaciones anticuadas. Las contribuciones que los vecinos pagaban a la Corporación por esta clase de servicio, han sido transferidas al Fisco.

Esperando que los datos contenidos en el presente informe merecerán la aprobación de V. S. y sin otro particular de especial mención por momento, tengo el honor de saludar muy atentamente al señor Ministro.

MANUEL 2º GUNDELACH.

Señor Ministro de Relaciones Exteriores, Panamá,

ESTUDIO

que presenta al Secretario de Relaciones Exteriores el Cónsul de Panamá en el Havre, relacionado con el ramo de Aduanas.

RÉGIMEN DE ADUANAS.

Origen y Procedencia de las Mercaderías.

Desde una época anterior a la Revolución los regímenes de favor habían sido acordados a ciertas mercaderías según su origen. Esto acontecía con los productos de las colonias francesas, pero más frecuentemente bajo la forma de descargo que de recargo de gravámenes, era como se establecían los derechos diferenciales.

La tarifa del 15 de Marzo de 1791, tiene, es verdad, los caracteres exteriores de una tarifa única, pero si se consultan sus términos, se reconoce fácilmente que el régimen de buen número de mercaderías variaba según su origen, y lo que parece más excepcional hoy, según los puntos de importación. Este régimen subsistió durante toda la época de la República y del Imperio.

Los principios de la legislación moderna no comenzaron a revelarse sino en la Ley del 28 de Abril de 1816. Esta Ley tomó por base de los derechos diferenciales el origen y las condiciones de transporte de las mercaderías. El legislador había querido que los navíos franceses fuesen a buscar las mercaderías extranjeras al país de producción, a lo menos, lo más próximo posible al país de producción. Si la mercadería era importada por buque extranjero, ó si ella entraba por las fronteras terrestres, lo que permitía suponer que había arribado a Europa bajo pabellón extranjero, ella era sometida al derecho más elevado. Este derecho decrecía en razón de la distancia del punto adonde las merca-

derías habían sido cargadas por una embarcación francesa. Estas tarifas diferentes tenían un doble objeto: 1º favorecer la marina nacional francesa que era la única beneficiada; 2º obstaculizar lo estatuido entre la Francia y los países de producción, considerados como mercados en donde el comercio francés hubiera tenido que proveerse. Mientras más lejos de Francia estaba el mercado extranjero, menos de temerse era su concurrencia, menos fuertes eran los derechos de entrada. Sin embargo, no se había establecido en todos los casos una diferencia uniforme entre el derecho mínimo y el derecho máximo, y para ciertas mercaderías la escala de derechos comprendía mayor graduación que para otras.

La uniformidad no aparece sino en 1886 con la supresión del gravamen, con el cual estaban afectados los productos importados por navios extranjeros. El pabellón del navio importador dejaba desde luego de motivar disminuciones ó aumentos de derechos; las únicas causas de admisión para un régimen de favor, ó para la aplicación de gravamen, fueron desde entonces el origen y la procedencia de las mercaderías. Se entiende por país de origen, aquél en el cual la mercadería ha sido cosechada, si se trata de un producto natural, ó fabricada, si se trata de un producto manufacturado. El país de procedencia es aquél del cual la mercadería ha sido importada directamente. Pero, accesorariamente al origen y a la procedencia, interviene un tercer elemento: éste es el modo de transporte.

«Las moderaciones de derechos establecidas en relación con los lugares de procedencia, ó de producción, dice el artículo 23 de la Ley del 16 de Mayo de 1882, no son aplicables sino cuando se ha justificado que las mercaderías han sido importadas directamente de los países de procedencia, ó de producción, designados por la Ley, y cuando ellas han sido tomadas de tierra en los mencionados países.»

La obligación del transporte directo ha dejado de ser una medida de protección en favor de la marina mercante francesa desde la abolición del gravamen relativo al pabellón. En regla general poco importa que el transporte haya sido efectuado bajo el pabellón francés, bajo el pabellón del país de producción, ó bajo pabellón de tercero.

Transporte directo por mar.

El transporte directo por mar es el transporte efectuado por un solo navio desde el lugar de partida, hasta el lugar de destino sin escala, ó cumpliendo las condiciones por las cuales es acordada la facultad de escala.

Por las disposiciones de las leyes modernas que subordinan la concesión de un régimen de favor á la condición del transporte directo, que no contienen ninguna definición de este término, se podría averiguar si la que se acaba de dar no ha completado de una manera bastante restrictiva el pensamiento del legislador, y si la Administración tiene desde luego fundamento para imponer todas las condiciones que á él le parecían necesarias para la concesión de la facultad de hacer escala en el extranjero; pero no solamente la definición de la Administración se apoya sobre una práctica constante que no ha podido ignorar el legislador toda vez que se imponía á una categoría de mercaderías la condición del transporte directo, pues ella está en cierto modo calientada sobre una disposición legislativa contemporánea del Código de Aduanas de 1791. «Los negociantes, (dice el artículo 2 de la Ley del 22 de Junio y 17 de Julio de 1791, en el comercio de las islas y colonias francesas), que alistan los navios para las colonias francesas, harán las sumisiones de estilo, garantizadas por fiador, de hacer directamente el regreso de dichas embarcaciones á uno de los puertos del reino y sin tocar en el extranjero, salvo el caso de arribada forzada, de naufragio, ó otros accidentes...»

La constancia del transporte directo es administrada por la presentación de conocimientos, libros, y otros papeles de á bordo, y principalmente por una relación de mar hecha en Aduana durante las primeras 24 horas de la llegada, que debe ser distinta de la que debe ser hecha en el Despacho del Tribunal de Comercio, y no puede

ser suplida por ésta. La mencionada relación es controlada si el Servicio lo juzga á propósito, por el interrogatorio á toda ó parte de la tripulación: sin embargo se puede dispensar de la obligación de presentar la relación de mar á los navios que vienen de los puertos de Europa, cuando no exista, por supuesto, duda alguna sobre la naturaleza de sus operaciones.

Es obligatorio, de un modo general, en virtud de las disposiciones relativas á la relación de mar, la presentación del libro de á bordo y de los conocimientos, cosa expresamente impuesta también con otro objeto por las Leyes del 2 de Julio de 1836 (artículo 7), y del 30 de Marzo de 1872 (artículo 6). La negativa del Capitán, de someter su libro de á bordo para que sea visado por los Agentes de Aduanas, en conformidad con las prescripciones de la primera de estas Leyes, constituiría un acto de oposición á las funciones de estos Agentes y esto deberá ser constatado por la sumaria de una causa.

Transporte con Escalas.

El beneficio del transporte directo es acordado á los navios que han hecho escala en el extranjero, por motivo de sucesos de mar, lo cual es justificado por los certificados de las autoridades consulares, ó en su defecto, de las autoridades locales, y con ciertas condiciones, á los navios que hayan efectuado escalas voluntarias en el extranjero.

Los sucesos de mar podrán igualmente justificar un trasbordo en un punto intermediario, si ellos podían imposibilitar la navegación del buque sobre el cual habían sido cargadas las mercaderías en el punto de partida.

El risto bueno de la autoridad consular francesa puesto sobre la patente de sanidad, no sería suficiente para suplir las certificaciones exigidas. Salvo incidente particular, se puede dispensar de la presentación del certificado consular al navio que haya caído en el mar, si el fin de hacer viajes. Este hecho puede ser comprobado por los papeles de á bordo, ó por la relación de mar.

Las mercaderías importadas por navios que hubieren efectuado escalas sin operación de comercio, en el caso en el cual se trate de cargamentos que en el puerto de partida no hayan tenido destino determinado, son admitidos con el beneficio del transporte directo, cuando ellos han sido embarcados en el punto de partida, en el mismo navio que los conduce á Francia.

Bajo esta misma condición sobre la carga en el lugar de partida, en el navio por el cual se hace la importación, no hay lugar á exigir que los cargamentos flotantes lleguen á Francia por la línea más corta: esto es una consecuencia de la regla arriba mencionada. Asimismo, la escala en un puerto extranjero para recibir órdenes, de acuerdo con una cláusula del interruptivo del transporte directo, toda vez que se cumpla la condición de que el conocimiento esté á la orden de un negociante establecido en Francia.

La Administración admite también que el transporte directo por mar no es interrumpido por las escalas hechas en uno ó varios puertos extranjeros, para cargar ó descargar en ellos, cuando las mercaderías que tienen derecho á un régimen de favor no han sido sacadas del barco. No debe éste, en principio, haber sido cargado en los puertos de escala con efectos similares sujetos á derechos más elevados. Los pefes locales pueden autorizar las derogaciones compatibles con los intereses que tienen que proteger.

En todos los casos de escalas, seguidas de operaciones de comercio, deben ser presentados, independientemente de las justificaciones ordinarias: 1º un estado general del cargamento en el lugar de partida, certificado por el consúl de Francia; 2º los estados, igualmente certificados por las autoridades consulares francesas, de los cargamentos y las descargas efectuadas en los puertos de escala.

Durante largo tiempo, la facultad de cargar durante el curso del viaje, mercaderías similares fue concedida á las compañías que tenían uno de los puertos franceses como punto principal de partida en su línea, con

la condición de que las escalas tuvieran lugar sin transporte retrogrado, que los barcos no pudieran, antes de su llegada á Francia, tomar flete para un nuevo viaje, y que estuvieran á su llegada al puerto francés de su destino, completamente descargados. Pero en 1882 los departamentos de las Finanzas y del Comercio se pusieron de acuerdo para dar una extensión más grande á estas facilidades. Fué reglamentado que las compañías de vapores que tuvieran ó no, el punto principal de partida de su línea, en Francia, podrían cargar en los puertos de escala europeos, comprendidos en su itinerario, sin perder el beneficio del transporte directo, mercaderías similares á las que tuvieran á bordo. Esta facultad ha sido subordinada á la sola condición de que las mercaderías embarcadas en los países fuera de Europa, las cuales tengan derecho á un régimen de favor, hayan sido transportadas por un mismo buque, desde el último puerto de partida, fuera de Europa, hasta el puerto de destino en Francia, conforme á las prescripciones de la Ley del 16 de Mayo de 1883 y que ellas no hayan sido trasladadas á tierra en alguna de las escalas efectuadas en Europa por el vapor. Mediante el cumplimiento de esta condición, y con tal que la procedencia de las mercaderías sea suficientemente comprobada, por el examen de los conocimientos y de los papeles de á bordo, las compañías son dispensadas de presentar las justificaciones consulares de carga y descarga, tanto por los productos cargados en los países fuera de Europa, como por los embarcados en los puertos europeos de escala.

Se toleraría que un vapor regresado á su puerto de atraque en el extranjero haya conservado á su bordo mercaderías cuyo destino para Francia sea justificado por conocimientos directos; pero con la condición, estrictamente obligatoria, de que no hayan sido trasladadas á tierra, desde el lugar del cargamento fuera de Europa, hasta la llegada á Francia.

Se consideran como líneas de servicios regulares aquellas cuyos buques efectúan periódicamente una misma travesía y cuyas salidas son anunciadas con anticipación. No hay que objetar con relación á esta circunstancia que las salidas y llegadas sean modificadas por algunos días más ó menos, según las necesidades comerciales, ó por efecto de que los buques hagan escala, por excepción, en un puerto no mencionado en su itinerario habitual. Las líneas cuyos buques no tocan en Francia, sino en su viaje de regreso, pueden ser admitidas como en regularidad, si las condiciones antes expresadas son cumplidas.

Las compañías francesas, ó extranjeras, que explotan entre la Francia y Constantinopla, ó los puertos europeos del Levante, una línea principal de vapores á la cual están agregadas líneas secundarias, están autorizadas para trasbordar á los vapores de la línea principal, las mercaderías conducidas por los vapores de las líneas secundarias. Las mercaderías así trasladadas conservan el beneficio del régimen que les sea aplicable según su procedencia primitiva.

La misma tolerancia es extensiva en las mismas condiciones, á los servicios establecidos entre la Francia y los países fuera de Europa. En uno como en otro caso es necesario que el transporte total sea hecho bajo una misma bandera por los vapores de la misma compañía. El viaje efectuado desde el punto de trasbordo hasta el puerto francés de destino, debe constituir la parte principal del viaje total, y el viaje anterior, desde el lugar de cargamento hasta el lugar de trasbordo, no debe ser sino un viaje accesorio, y de poca duración relativa.

Independientemente de las otras justificaciones obligatorias debe ser presentado un certificado del Consúl de Francia estableciendo que el transporte del lugar de procedencia al lugar del trasbordo, es efectuado, sea bajo la bandera francesa, si se trata de un servicio que pertenece á la Francia, sea bajo la bandera del país al cual pertenece la compañía extranjera que llega en su servicio regular al puerto francés de destino.

R. A. DE YCAZA.

SECRETARIA DE FOMENTO

DECRETO NÚMERO 22 DE 1914

(DE 31 DE MARZO)

por el cual se adiciona y reforma el marcado con el número 17 de 11 del presente mes.

El Presidente de la República, en uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que en el personal de las oficinas de la Exposición Nacional se hacen necesarios ciertos cambios y nombramientos para la mejor marcha de esa administración,

DECRETA:

Artículo 1º Nómbrase al señor H. Pittier, miembro ad-honorem de la Junta Directiva de la Exposición Nacional.

Artículo 2º Sepáranse las funciones de Secretario y las de Guardia-Almacén y confíanse estas últimas al señor Ponciano Espinosa, con un sueldo mensual de B. 75.00.

Artículo 3º Suprimese el puesto de Ayudante del Director General de la Exposición y créanse en cambio dos puestos de mecanógrafo para los cuales se nombra á los señores Pastor Jiménez y Peregrino Molina, con un sueldo mensual de B. 75.00 y B. 60.00, respectivamente.

Artículo 4º Créase el puesto de Guardián encargado del asepe y carpintero y nómbrase para desempeñarlo al señor Jesús M. Beltrán, con un sueldo mensual de B. 60.00.

Artículo 5º Créase el puesto de Mensajero y nómbrase para desempeñarlo al señor Adolfo Ramírez, con un sueldo mensual de B. 25.00.

Artículo 6º Quédese reformado en estos términos el Decreto número 17 de 11 de Marzo de 1914.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, á los treinta y un días del mes de Marzo de mil novecientos catorce.

BELISARIO PORRAS.

R. F. ACERVEDO.

RESOLUCIÓN NÚMERO 31

por la cual se declara cancelado el contrato número 45 del ramo de Fomento, celebrado con el doctor Carlos A. Mendoza.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Fomento.—Sección Primera.—Resolución número 31.—Panamá, 26 de Marzo de 1914.

El día 22 de Noviembre de 1912, celebró el doctor Carlos A. Mendoza un contrato con el Gobierno de la República sobre el establecimiento de una fábrica para refinar aceite crudo en el país, y se obligó por el artículo segundo, á dar principio á los trabajos de construcción, seis meses después de la fecha de la aprobación definitiva del contrato.

El 5 de Junio de 1913, y en virtud de solicitud hecha al efecto por el doctor Mendoza, se dictó la Resolución número 45 del ramo de Fomento, por medio de la cual se concedió una prórroga de tres meses para el cumplimiento de la cláusula segunda; pero habiéndose vencido dicha prórroga, sin que se hubieran iniciado los trabajos, el Concesionario del contrato en aquella fecha, señor Enrique de la Guardia, solicitó una nueva prórroga, y con fecha 20 de Septiembre se le concedió, en atención á las razones que expuso, y con el deseo del Gobierno de hacer patente el interés que le inspira todo aquello que tienda al desarrollo de Industrias nuevas en el territorio de la República.

Pero es el caso, que se ha vencido esa nueva prórroga y no se ha iniciado trabajo alguno que tienda al cumplimiento del contrato lo cual hace que el Contratista ó quien sus derechos representa, caiga bajo la sanción establecida por los artículos 18 y 19 del mismo, que dicen:

«El Contratista garantiza el cumplimiento de las obligaciones que contrae con una fianza hipotecaria ó prendaria, por valor de diez mil balboas, la cual deberá quedar constituida, a más tardar, dos meses después que este contrato haya sido aprobado por la Asamblea Nacional.

«Caso de que el Contratista ó quien sus derechos represente deje de dar cumplimiento á algunas de las obligaciones que este contrato le impone, el Gobierno podrá declararlo rescindido administrativamente y la fianza á que se refiere el artículo anterior pasará á las arcas nacionales, por vía de multa.

Por tanto,

SE RESUELVE:

Declarar cancelado el contrato número 68 celebrado por la Secretaría de Fomento con el señor doctor Carlos A. Mendoza, el día 22 de Noviembre de 1912, sobre establecimiento de una fábrica para refinar aceite crudo.

La suma de DIEZ MIL BALBOAS que se halla depositada en el Banco Nacional como garantía para el cumplimiento de dicho contrato, ingresará á las arcas nacionales, por vía de multa, al tenor de lo estatuido en el artículo 19 de dicho contrato.

Comuníquese esta providencia á quienes corresponde y publíquese.

BELISARIO PORRAS.

El Secretario de Fomento,

R. F. ACEVEDO.

TESORERIA GENERAL DE LA REPUBLICA

ESTADOS DE CAJA

de la Tesorería General de la República, correspondientes á los días 4, 6, 7, 8 y 9 de Abril de 1914.

DÍA 4 DE ABRIL

Existencia anterior.....	R. 459,128,83
Entradas de hoy.....	3,839,26
Suma.....	462,968,09
Salidas de hoy.....	19,133,43
Existencia para mañana.....	443,834,66

DEMOSTRACIÓN:

Oro Americano.....	B. 17,420,67
Plata Panameña.....	363,017,584
Monedas de Nickel.....	415,824
Agentes Fiscales.....	109,62
Varios Documentos.....	62,871,06
Suma.....	443,834,76

Panamá, 4 de Abril de 1914.

DÍA 6

Existencia anterior.....	B. 443,834,76
Entradas de hoy.....	7,505,57
Suma.....	451,340,33
Salidas de hoy.....	20,576,53
Existencia para mañana.....	430,763,80

DEMOSTRACIÓN:

Oro Americano.....	B. 12,420,97
Plata Panameña.....	354,646,324
Monedas de Nickel.....	415,824
Agentes Fiscales.....	109,62
Varios Documentos.....	62,871,06
Suma.....	430,463,80

Panamá, 6 de Abril de 1914.

DÍA 7

Existencia anterior.....	B. 430,463,80
Entradas de hoy.....	4,814,95
Suma.....	435,278,75
Salidas de hoy.....	7,835,40
Existencia para mañana.....	427,443,35

DEMOSTRACIÓN:

Oro Americano.....	B. 12,420,97
Plata Panameña.....	351,625,874
Monedas de Nickel.....	415,824
Agentes Fiscales.....	109,62
Varios Documentos.....	62,871,06
Suma.....	427,443,35

Panamá, 7 de Abril de 1914.

DÍA 8

Existencia anterior.....	B. 427,443,35
Entradas de hoy.....	10,499,58
Suma.....	437,942,93
Salidas de hoy.....	2,805,79
Existencia para mañana.....	435,137,14

DEMOSTRACIÓN:

Oro Americano.....	B. 12,420,97
Plata Panameña.....	360,155,19
Monedas de Nickel.....	415,824
Agentes Fiscales.....	109,62
Varios Documentos.....	62,035,534
Suma.....	435,137,14

Panamá, 8 de Abril de 1914.

DÍA 9

Existencia anterior.....	B. 435,137,14
Entradas de hoy.....	2,377,20
Suma.....	437,514,34
Salidas de hoy.....	4,582,484
Existencia para mañana.....	432,931,854

DEMOSTRACIÓN:

Oro Americano.....	12,420,97
Plata Panameña.....	357,949,904
Monedas de Nickel.....	415,824
Agentes Fiscales.....	109,62
Varios Documentos.....	62,035,534
Suma.....	432,931,854

Panamá, 9 de Abril de 1914.

Por el Cajero,

El 1er. Ayudante,

H. CLARE.

OFICINA DE REGISTRO PÚBLICO

DOCUMENTOS DEFECTUOSOS.

Provincia de Colón	Asiento	Tomo del Diario
Benjamin Barnett.....	1462	1º
Compañía de Prestamos y Construcciones.....	1463	1º
S. Chenalloy.....	1464	1º

Las operaciones van al 1º de Marzo.

Registro Público, Personas, Propiedad ó Hipotecas. Panamá, 9 de Abril de 1914.

El Registrador General,

B. QUINTERO A.

AVISOS OFICIALES

INSTITUTO NACIONAL, ESCUELA NORMAL DE INSTITUTORAS Y ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS.

Concurso á becas.

Desde la fecha hasta el dieciséis de Abril próximo se recibirán en la Secretaría de Instrucción Pública solicitudes para la adjudicación provisional de las siguientes becas vacantes:

20 en la Sección Normal del Instituto Nacional.

21 en la Escuela Normal de Señoritas.
10 en la Escuela de Artes y Oficios.

Los aspirantes á las becas en referencia deberán llenar las siguientes condiciones:

1º Ser mayores de doce años, sin pasar de veinte, para el Instituto Nacional, y mayores de catorce, sin pasar de veinte para la Escuela Normal de Institutoras y la Escuela de Artes y Oficios.

2º Observar buena conducta y que la observen también sus padres ó las personas á cuyo cargo estén.

3º Gozar de buena salud, estar vacunados y no tener defectos que los inhabiliten para ejercer el profesorado ó un arte á oficio según el caso.

4º Haber terminado con éxito los estudios correspondientes á un V grado de Escuela Primaria, por lo menos.

5º Ser de familia notoriamente pobre, ó que sus padres, parientes inmediatos ó personas á cuyo cargo estén y que se encuentren, por tanto, en el deber de atender á sus necesidades, lo sean.

6º Ser panameños de nacimiento ó hijos de padre ó madre panameños. Estas condiciones se comprobarán de la siguiente manera:

La 1ª con la partida de bautismo ó en su defecto con la declaración de tres personas de crédito sobre cuya honorabilidad certificará la autoridad ante la cual sean rendidas las declaraciones, extendiendo la certificación respectiva al pie de ellas.

La 3ª con certificado expedido por un médico oficial ó, en caso de no haberlo en el lugar en que reside el peticionario, por otro cualquiera que tenga permiso legal para ejercer su profesión.

La 4ª con el certificado expedido por el Director ó la Directora de la Escuela de donde proceden los aspirantes.

La 2ª, la 5ª y la 6ª con declaraciones de tres personas de crédito sobre cuya honorabilidad certificará la autoridad ante la cual sean rendidas las declaraciones, extendiendo la certificación respectiva al pie de ellas.

Los aspirantes á becas en la Escuela de Artes y Oficios deberán tener una talla no menor de un metro con cincuenta centímetros.

La Secretaría recomienda la conveniencia de formar los expedientes que han de venir con cada solicitud, en un todo de acuerdo con lo establecido en esta invitación, pues no serán admitidos los hechos de manera distinta ni las solicitudes en favor de jóvenes que tengan ya un hermano sostenido por el Gobierno en cualquiera de los establecimientos de enseñanza del país, ó en el extranjero. Tampoco se adjudicarán becas á dos ó más aspirantes que sean hermanos, aunque las soliciten para establecimientos distintos.

La admisión de solicitudes quedará definitivamente cerrada el día 17 de Abril próximo, y los exámenes de prueba para la adjudicación provisional de las becas se verificarán en los establecimientos respectivos del 3 al 10 de Mayo próximo.

La adjudicación definitiva de las becas se hará en la Escuela de Artes y Oficios el día 15 de Junio, y en la Escuela Normal de Institutoras y en el Instituto Nacional, al terminar el primer período escolar (mes de Septiembre), de acuerdo con el informe del Consejo de Profesores de cada establecimiento. Los agraciados con becas definitivamente deberán proceder á firmar un contrato con la Secretaría de Instrucción Pública, de acuerdo con la costumbre establecida, dentro de los quince días siguientes á la adjudicación definitiva de la beca. Los que no alcancen esta gracia deberán ser retirados de los Establecimientos correspondientes en seguida. Las únicas causas por las cuales no se adjudicará una beca de manera definitiva son las siguientes:

1ª Mala conducta del aspirante plenamente comprobada en virtud de actos graves ejecutados por él.
2ª Enfermedad contagiosa ó dolencia que lo inhabilita para los estudios, y
3ª Falta de aptitudes para el profesorado ó para ejercer un arte ó oficio.

Los peticionarios de becas deben hacer constar el lugar de su domicilio con el fin de facilitar á la Secretaría el envío de cualquier comunicación, siendo entendido que todas las que dirija la Secretaría serán despachadas por conducto de los correos nacionales.

Panamá, 17 de Marzo de 1914.

El Secretario de Instrucción Pública,

GMO. ANDREVE.

AVISO OFICIAL

SECRETARIA DE INSTRUCCION PUBLICA.

De la fecha en adelante el Secretario de Instrucción Pública recibirá á las personas que deseen verlo, de 3.30 á 5.30 p. m. todos los días.

Fuera de estas horas sólo dará audiencia cuando se le solicite con anticipación y para tratar asuntos de importancia para el Ramo de que es Jefe.

Panamá, 23 de Septiembre 1913.

El Subsecretario de Instrucción Pública,

JEPHTHA B. DUNCAN.

EDICTO EMPLAZATORIO

El infrascrito Juez Primero del Circuito de Colón, cita, llama y emplaza al señor André Perrie para que por sí ó por medio de apoderado, se presente á estar á derecho, dentro del término de treinta días, en la demanda de disolución de matrimonio que le ha promovido su esposa, la señora Camille Thoez de Perrie.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 25 de la Ley 105 de 1894, se fija el presente edicto en lugar público de la Secretaría de este juzgado, hoy veintuno de Enero de mil novecientos catorce.

El Juez,

M. A. GRIMALDO B.

El Secretario,

Marcial Navarro.

6 vs. 4

REQUERIMIENTO

El Administrador Provincial de Tierras Baldías é Indultadas de la Provincia de Los Santos á quienes corresponda

HACE SABER:

Que en virtud de lo que precisa el artículo 9º de la Ley 20 de 31 de Enero del año pasado, notifico á todos, y á cada uno de los vecinos de esta Provincia que vengan en posesión pacífica y tranquila de un terreno, ya de los baldíos ó de los indultados, la obligación en que están de presentar ante esta Comisión de Tierras, que me honro en presidir, dentro del preteritorio término de noventa días de ser publicado este requerimiento el título de propiedad ó de posesión usufructuaria que de él traiga y que debió haber solicitado conforme á las disposiciones legales anteriores á la vigencia de las leyes 19 de 1907 y 3ª de 1909; bien entendido, que si dentro del preteritorio término de noventa días después de presentados los respectivos títulos á esta Comisión, no hubieren cumplido con el deber que les impone el artículo 11 de la expresada ley, esta Administración procederá en consecuencia con lo que precisan los dos artículos subsiguientes de la ley aludida.

Los Santos, Enero 16 de 1914.

El Administrador Provincial de Tierras,

MAURICIO CORREA.

El Secretario,

N. Picota.

3 vs. 3

Imprenta Nacional