

Conquist-

Nº 3411



Legislativa

Sección ~~Administrativa~~

Clase _____

Serie _____

Materia _____

Asunto _____

Agosto 1º - 14

1895

Archivo del Congreso

Legajo n.º XII.

347 3. 14

Año de 1895

Expediente n.º 14

Solicitud de los señores George
Carl Church y Minor C. Keith para
sustituir la concesión que tiene
el último para la construcción de
un ferrocarril a Río Iris.

Esta Solicitud fue denegada por el Con-
greso por haber aprobado el dictamen nega-
tivo de la Comisión - 14 de agosto -

Rma 602

{ Iniciado el 1.º de Agosto de 1895 { Estante n.º II.
{ Concluido el 14 del mismo mes { Cajón I



Nº 16

Palacio Nacional.

San José 24 de julio de 1895

S.^{res} Secretarios del Congreso Const.

Los Señores D.ⁿ George Carl Church y D.ⁿ Minor C. Keith han presentado á esta Secretaria el Memorial y proyecto de concesión adjuntos, relativos á sustituir la Concesión que actualmente tiene el último de los presentados para construir un ferrocarril á río Frio por la que contiene el mencionado proyecto.

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

Soy de V.^{os} muy atento
Servidor,

Juan J. Alvarado

2

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento,
Palacio Nacional.

Señor;

Con poderes en forma que me acreditan ante el Gobierno en mi carácter de representante general de la "Central American Development Company, Limited," organizada en Londres el 31 de Diciembre de 1894 en la forma que expresa el Memorandum y artículos de Asociación que acompaño á la presente, á Ud. respetuosamente vengo á exponer: -

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

Las modificaciones principales consisten:

1^a

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

2^a

Que, sujeta en todo á las disposiciones del Gobierno y al igual de cualesquiera otras compañías ó de los particulares, se le permita navegar con sus

propias embarcaciones, si así lo determina, los rios de San Carlos, Sarapiquí, Colorado y Frio, durante el termino del contrato.

3^o

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

4^o

En que pueda la Compañia establecer, con las formalidades de ley y con sujeción á las disposiciones del Gobierno, en puertos habilitados del Atlantico, y en el extremo del ferrocarril en Rio Frio, almacenes de deposito de mercaderias y productos en transito, que faciliten el comercio internacional, cobrando como derecho de almacenaje lo que establezca una tarifa hecha de acuerdo con el Gobierno.

5^o

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

6^o

En facultar á la Compañia para que pueda desviar ó cambiar parcialmente el trazo adoptado ya, de acuerdo con el Gobierno, por razones de solidez y de mejor servicio de la via.

7^o

En poder establecer el trafico local, aun dentro del termino de la construcción, en aquellas secciones de ferrocarril construidas, siempre que á juicio y previo examen de la Direccion General de Obras Publicas, el servicio preste toda seguridad á pasajeros y carga.

8^o

a) En ceder á la Compañia hasta 200,000 hectareas de terrenos, en vez de las 280,000 otorgadas á Keith, y fijar, por su orden, las zonas que deben ocupar se, excluyendo de ellas los terrenos titulados, los poseídos ^{hoy} los indenunciabiles por la ley ó que, conforme á leyes especiales, estuviesen destinados á algun servicio, y los comprendidos en una zona de 16 kilometros de la frontera septentrional.

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

c) y convenir en que si, por razon de las exclusiones ó por cualquiera otra causa, la Compañia no completará en las zonas señaladas la cantidad de 200,000 hectareas cedida, ella no tiene derecho á mas terrenos y se da por satisfecha con los en ellas adquiridas.

9^o

En reservar al Gobierno el derecho de disponer en los terrenos contiguos a la linea del ferrocarril que no esten anajenados dentro de la zona que se le designa a la Compañia al Sur y Oeste de la linea, hasta cinco porciones.

de un kilómetro cuadrado para el establecimiento de poblaciones, si así se lo deseara.

- 10^o En otorgar a la Compañía el título de propiedad de los terrenos contiguos al ferrocarril del lado que se le señala, por cuartas partes, y a medida que la vía esté abierta al tráfico público, y que esta alcance 20, 50 y 75 millas de extensión, dejando la última cuarta parte para cuando llegue a su término final; quedando obligada la Compañía a pagar al Gobierno ~~(\$3.00)~~ por cada hectárea de terreno en el inesperado caso de que no cumpliera satisfactoriamente con las obligaciones contraídas para la construcción y terminación de la obra.
- 11^o En renunciar la Compañía a la introducción libre de derechos de los enseres y utensilios para el uso de sus trabajadores.
- 12^o En extender a 16 kilómetros, en vez de 8 kilómetros, la zona dentro de la cual no podrá construirse otro ferrocarril que una los puntos extremos del ferrocarril del Norte determinados en el contrato.
- 13^o En reducir, a favor de las mercaderías y productos de o para Costa Rica, y del tráfico local de pasajeros, la tarifa de fletes y pasajes a 18 centavos por tonelada de peso o medida los primeros, y a 6 y 4 centavos los segundos, ambos por cada milla de mil seiscientos nueve metros treinta y un centímetros, en vez de 20, 8 y 6 centavos respectivamente.
- 14^o En tomar como modelo para las condiciones técnicas de la vía, el ferrocarril actual entre Limón y Alajuela, mejorándola con un peso de 55 libras, en cada riel y reduciendo las gradientes a 2½% en vez de 3%.
- 15^o En conceder a la Compañía, por el término de los 20 primeros años, el derecho de tanteo para la construcción del ferrocarril que partiendo de un punto del ferrocarril del Norte haya de terminar en la Bahía de Culebra en el Pacífico; derecho que no se ejercerá en el caso de que tal obra se lleve a cabo por cuenta del Gobierno de Costa Rica.
- 16^o En que el pago de las E.E. 100,000 concedidas como subvención al Sr. Keith, concesionario de la Compañía, se efectúe por mensualidades a medida que se ~~avanza~~ ^{avanza} enriente la línea, y en la proporción de \$1,000 por cada milla, sin que en ningún caso excedan de \$3,000 al mes, los pagos del 1^{er} año, de \$3,500 los del 2^o y de \$4,000 los del 3^o; entendiéndose que tales pagos se harán en moneda de Costa Rica, al tipo de cambio corriente en el mercado. Esta reforma desliga al Gobierno de la obligación de pagar al contado toda la expresada suma, de conformidad con el actual contrato, y proporciona a la Compañía el medio de emplear paulatinamente dicha suma en los trabajos, sin exportar ninguna cantidad al extranjero para disponer de ella a medida que fuese necesario.

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

Me permitira el Senor Ministro que, aunque sea muy ligeramente, le exponga las consideraciones que han obrado en el animo de la Compania para solicitar del Gobierno las reformas antes dichas:

Modificacion 1^a La facultad que solicita la Compania de poder variar el punto de partida y el de llegada del ferrocarril, nada significa para la Republica, pues la distancia entre Guasimo y Jimenez es bien corta y no hay objeto en determinar uno solo de estos puntos y desechar el otro, y es, de seguro, indiferente para el Gobierno que se elija cualquiera de los dos. Ygual cosa puede decirse respecto al punto de llegada, mientras este sea en parte navegable del Rio Frio que facilite la comunicacion internacional, uno de los primordiales objetos de este ferrocarril.

Modificacion 2^a Respecto a la 2^a modificacion, cree la Compania que el Gobierno profesa principios bien liberales para la industria, no obstaculizando la navegacion de sus rios, mientras con ello no afecte sus propios intereses; y en esta virtud considera que la facultad pedida de poder navegar los rios de San Carlos, Sarapiquí, Colorado y Frio, sin privilegio alguno, lejos de merecer reprobacion de parte del Gobierno, sera de su agrado, toda vez que se aumentan los medios de comunicacion indispensables en las zonas del Norte, donde la condicion de los terrenos y las ventajas de los rios las exigen y facilitan. La Compania quiere contar con este permiso, calculando poder acarrear los productos de toda la ribera de los rios a las estaciones del ferrocarril, situadas en el paso del San Carlos y del Sarapiquí; asimismo desea poder tener transportes propios en Rio Frio para conducir mercaderias en transito, y poder tambien, llegado el caso, prestar servicios de navegacion con sus vapores a las riberas del San Juan pertenecientes a la Republica, usando del Colorado para comunicarse con el mar. Basta, en mi concepto, tomar en cuenta que la Compania solicita este permiso sin exigir excepcion alguna en su favor, sino mas bien sujetandose en todo a cuantas leyes y disposiciones de caracter general, dicte el Gobierno en lo referente a la navegacion de tales rios, para suponer que no habra inconveniente en concederlo.

Modificacion 3^a La extension que la Compania intenta dar al ferrocarril del Norte, llevandole hasta el Atlantico, obedece a la conveniencia que puede tener para ella el contar con linea propia que le permita establecer el trafico internacional, pues bien sabido es, que de Jimenez al Atlantico, tendra que hacer uso del ferrocarril de Costa Rica para llegar al puerto, carrera que si hoy puede efectuarse con alguna facilidad, puede mas tarde, cuando el pais se desarrolle y el movimiento de importacion y de exportacion aumente, hacerse si no imposible, tan dificil que haga ilusorio el servicio internacional, y aun local que el ferrocarril del Norte debe hacer. En los ramales a San Juan y al Colorado, tiene en mira la Compania ensanchar su circulo de accion en el pais, pudiendo extender las comunicaciones ferroviarias hacia aquellos lugares para lo cual no solicita ni privilegios ni concesiones, sino el permiso

unicamente de construirlos mediante la aprobacion e inspeccion del Gobierno, condicion, esta ultima, que la Compania hace extensiva a la prolongacion de la linea al Atlantica.

Modificacion 4^a. El establecimiento de almacenes para la guarda y recibo de las mercaderias destinadas a otros paises, es una consecuencia precisa del trafico internacional, pues no de otra suerte podria esta verificarse. Por la ley vigente esta permitido el deposito de mercaderias en transito en las Aduanas de los puertos, mas tratandose de un numero considerable de mercaderias y de productos, tal disposicion no podria cumplimentarse sin grandes tropiezos y dificultades en el servicio de las Aduanas nacionales, y sin mayores responsabilidades para el Gobierno. Ademas, en el extremo del ferrocarril en Rio Frio, no existe Aduana alguna, y aunque se establezca, conviene mas al Gobierno que la Compania asuma la responsabilidad en la custodia de las mercaderias y haga el gasto de edificios y de personal, sin que por ello se afecten los intereses fiscales, pues estos almacenes, asi como las mercaderias depositadas, estaran al cuidado de los empleados de Aduana, y sujetos de todo en todo a las disposiciones y reglamentos que el Gobierno dicte, como lo estan ahora las mercaderias en transito que se depositan en sus Aduanas.

Modificacion 5^a. La fijacion de 1^o de Julio, 1898, para terminar la obra del ferrocarril no entraña mayor alteracion a lo hoy establecido, pues solo aumenta en seis meses la fecha senalada por el contrato vigente. Puede considerarse esta prolongacion de tiempo como una reserva a favor de la Compania, para el caso de contratiempos durante la construccion, que no fueran considerados como caso fortuito o fuerza mayor.

Modificacion 6^a. La facultad que desea obtener la Compania para hacer en el trazo adoptado modificaciones y desvias parciales, sin faltar a las condiciones tecnicas convenidas, casi que se impone en este genero de construcciones, pues no es posible conocer con anticipacion la naturaleza del suelo tanto para los cortes y los rellenos como para la apertura de la via en general. Ademas, esta terminante dicho en la clausula respectiva que tales modificaciones y desviaciones deberan obedecer a la mayor solidez y seguridad de la via, previo examen y autorizacion del Gobierno, mediante el estudio que practique la Direccion General de Obras Publicas.

Modificacion 7^a. El establecimiento del trafico local en aquellas secciones del ferrocarril cuya construccion ofrezca, a juicio de la Direccion General de Obras Publicas, toda seguridad a pasajeros y carga, no es un mal, sino mas bien redundante en provecho de todos los intereses que alli se desarrollen, ya por los particulares o por la Compania en los terrenos que habilite al lado del ferrocarril, en la parte que se le reserva; y esto obedece precisamente al deseo de emprender desde luego trabajos agricolas en esas tierras, lo que significa anticipacion de produccion y de riqueza, que tanto aprovecha a la Compania como al pais, sin que en manera alguna, cause perjuicio a nadie.

Modificación 3^a

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

En prevision de que en la zona reservada á la Compañía tendra esta que prescindir de grandes porciones tituladas, poseidos, indenunciabiles o reservadas por leyes especiales á otros servicios, cuya extension, Ud., Señor Ministro y el público Costa-Ricense, podran apreciar mejor que yo, he tenido que fijar otros lugares en donde la Compañía pueda completar el maximum que se le concede, prefiriendo aquellos que, denunciados y medidas con anticipacion por el Señor Keith, no son ya causa de molestias y perjuicios para los particulares. Es por esto que señalo en el proyecto de contrato la porcion de Moravia, y la de Cañas en la Provincia de Guanacaste, la ultima de las cuales, aunque no esta medida, si se determina bien por los titulos de la River Plate Co., y los planos levantados por el Señor Keith. - Muy especialmente llamo la atencion del Señor Ministro hacia el hecho de que, por el contrato que propongo, la Compañía no podra escoger sus tierras en la zona señalada al lado del ferrocarril y completarlas en el lugar que quiera en cualquier parte de la Republica como lo expresa la concesion vigente, sino que queda obligada á tomar todas las que alli se encuentren, fuera de las que se exceptuan, sean buenas o malas.

o inútiles para el cultivo; que asimismo tendrá por el orden que el contrato expresa, que limitarse para el completo de las que faltan a las zonas fijadas en segundo, tercero y cuarto término, y en fin, a que si de esta suerte no adquiere la cantidad concedida, no tendrá derecho a completar, y se limitará la concesión a lo adquirido de aquella suerte.

Si, como lo espero, el contrato que propongo se acepta en sustitución de actual, todos los denuncios hechos por el Señor Keith (con exclusión de las 61,917 hectáreas reservadas en Guanacaste) los cuales ascienden próximamente a 378,000 hectáreas incluida la parte que al Gobierno corresponda, serán retirados por la Compañía, satisfaciendo así el sentimiento público y el particular, vivamente contrariados por estas operaciones.

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

Modificación 10^a. La condición impuesta en esta modificación, de que se otorgue a la Compañía el dominio de los terrenos adyacentes a la línea del ferrocarril en la zona que se le señala, por cuartas partes, y a medida que se abra la vía al tráfico público, parece ser causa de desconfianzas y recelos, aduciendo como fundamento que si la Compañía ha de cumplir con su compromiso y en virtud de esto, ha de adquirir la propiedad de los terrenos, no debe anticiparse el Gobierno a conceder el dominio de ellos mientras la obra no este definitivamente concluida. Esta razón podría aceptarse en el supuesto de que la Compañía, obrando con dilación, no procurarse, a la vez que construye el ferrocarril, cultivar y hacer producir los terrenos adyacentes, para lo cual es condición precisa garantizar la propiedad de quien los explota; ahora bien, el cultivador puede ser una persona o compañía extranea a la del ferrocarril, y en tal caso necesita esta ultima garantizar su propiedad al ocupante. Por otra parte la concesión de tierras se otorga como recompensa de la obra que se construye, y si a medida que el trabajo avanza la Nación aumenta sus comunicaciones ferroviarias y habilita nuevas tierras, justo es que de esta mejora derive la Compañía en sus lotes habilitados la misma ventaja que el Gobierno en sus terrenos adyacentes. No puede suponerse que la Compañía pierda

su capital invertido en el ferrocarril con el exclusivo objeto de adquirir propiedades, ni que la adquisicion de estas le contengan en la terminacion de aquel, pues el valor de los terrenos es consecuencia de la obra que los habilita, y poco valdrian sin ella. Yo no dudo que el Gobierno aceptaria de la Compania la propiedad del ferrocarril, y \$3.00 por hectarea en pago de los terrenos que le concede, y es a esto precisamente a lo que equivaldria, en definitiva, el resultado de un fracaso o de falta de cumplimiento en la construccion del ferrocarril, pues claramente se expresa en la clausula 25 que "si empezados los trabajos de construccion o concluidos estos, la Compania, o quien este en su lugar, hace abandono completo de la linea durante seis meses consecutivos, la presente concesion caducara por ese mismo hecho sin lugar a reclamo, y pasara de hecho a ser propiedad de la Nacion todo lo ejecutado." Tan terminante y decisiva estipulacion contra la Compania habra de llevar, a buen seguro, al animo del Gobierno y de todo el pais, la conviccion firme de que la Compania trata de cumplir fielmente el compromiso que contrae, y ha de servir, asi lo espero, a alejar la creencia de que si el dominio de los terrenos se otorga, a medida que el ferrocarril se construye, queda la Nacion sin garantia en la terminacion de la obra, pues siendo correlativas la propiedad que se concede y la seccion de ferrocarril que se construye, esta, que implica mayor valor y representa capital efectivo del extranjero invertido en ella, compensa ampliamente el dominio de las tierras, las cuales, de otro lado, no se sustentan de la riqueza publica, e implican en su cultivo inversiones de capital que el pais recibe. No hay pues, motivo para considerar inconsecuente a los intereses publicos el que se otorgue a la Compania, en la forma expuesta, la propiedad de los terrenos habilitados por el ferrocarril en la zona que le corresponde, y si es ventajoso para el pais que estos se cultiven y exploten sin demora. Como el intento de la Compania es asegurarse con anticipacion suficiente flete promoviendo cultivos que exigen arreglos y garantias para con terceros, limita su solicitud sobre el particular a la zona situada al lado del ferrocarril, y no la hace extensiva a las demas que se le reservan. La condicion de pagar, en caso de incumplimiento, \$3.00 por hectarea de los terrenos otorgados en propiedad, la he puesto, Senor Ministro, para dar mas garantia si cabe al pais, pues la Compania ni presume la posibilidad de faltar a sus obligaciones ni trata de halagar por este medio al Gobierno. Hago esta explicacion para que no se crea que al consignar tal obligacion de pago, la Compania haya supuesto, ni remotamente, el caso de suspender la obra, ni de ejecutarla mal.

Modificacion 11^a. Esta modificacion es en provecho exclusivo del Gobierno, pues la Compania no considera del caso tener la facultad de introducir libre de derechos de importacion los enseres y utensilios de sus trabajadores despues de terminada la construccion del ferrocarril, y por tal motivo se suprime en el nuevo proyecto que presento.

Modificación 12^a La extensión que solicita la Compañía de la zona dentro de la cual no pueda construirse ningún otro ferrocarril que una los extremos mismos del ferrocarril del Norte, sean Río Frio y Jiménez ó Guasimo, según el que de estos dos puntos se elija, no implica gravamen alguno para el país, pues apenas puede suponerse que existiendo una línea de comunicación se procurase construir otra nueva; mas, aun en el caso de que tal cosa se intentara dentro del período de la concesión, muy justo y natural parece poner á cubierto á la Compañía del perjuicio consiguiente desde luego que ella, sin contar de antemano con tráfico para su ferrocarril, ha establecido las comunicaciones y creado la riqueza que en toda aquella zona se desarrolle. Como se comprende, por el tenor de la cláusula respectiva, este derecho no se refiere á ningún otro trazo de ferrocarril que sin unir los puntos extremos antes dichos, se aproxime y aun atraviese el ferrocarril del Norte.

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

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

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

Modificación 16^a En cuanto á la cantidad de £100,000 concedida al Señor Keith como subvención para esta empresa, la Compañía que represento, cesionaria de esta subvención, considera que no conviene al país por sus circunstancias de

momento, pagar tal suma de una vez como está estipulado, ni es lo propio hacerlo de esta manera, sino á medida que la obra se realice, pues á mi entender ha sido el principal objeto del Gobierno al conceder esta suma, auxiliar la ejecución de la obra antes que beneficiar personalmente al Señor Keith, concesionario de ella. Por otra parte la Compañía no ha pensado ni por un momento en extraer valores del país, sino mas bien introducirlos para los trabajos y en esta virtud es de opinion que la suma concedida por el Gobierno se emplee de modo paulatino en la construcción conjuntamente con el capital de la Compañía, para lo cual no es preciso exigirla de una vez, ni tampoco en porciones mayores que las absolutamente necesarias. Por estas mismas razones la Compañía renuncia á los intereses sobre las expresadas £100,000 en cuanto que ellas no se entregan de contado como fué convenido. Fundado en lo expuesto, he creído conveniente fijar el pago de esta cantidad por mensualidades de £3,000 durante el primer año, de £3,500 durante el segundo año y de £4,000 durante el tercero, entendiéndose que estos pagos se harán á medida que van fijandose los rieles en la via, y en la proporción de £1,000 por cada milla, sin que en ningún caso los abonos mensuales excedan de las sumas antes dichas.

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

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

Con distinguida consideración me suscribo del Señor Ministro,
Atento seguro servidor,

p.p. Central American Development Co. Ltd.

George Earl Church

Wm. C. Keith

San José 24 de julio de 1895.

Artículo 1º

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

Artículo 2º

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

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

Artículo 3º

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

Artículo 4º

El ferrocarril comenzará en el punto que elija la compañía concesionaria en la línea actual al Atlántico, en las inmediaciones del Río Guasimo ó del Río Jiménez: se extenderá hasta un punto en la parte navegable del Río Frio, que elija la compañía concesionaria, y tocara, ya sea la línea principal ó un ramal, con el actual muelle del río San Carlos ó con el que se establezca más tarde como principal para la navegacion por vapor en este río.

Artículo 5.^o

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

Tambien tendrá la compañía concesionaria el derecho de extender el ferrocarril hasta el Atlantico, haciendolo terminar en cualquier puerto ó puertos que, de acuerdo con el Gobierno, encuentre mas convenientes para el efecto de que se habiliten como puertos de altura. Podrá ademas hacer ramales del ferrocarril hasta llegar al Rio San Juan ó al Rio Colorado. Es entendido que estos trabajos quedan sujetos á la inspección y aprobación del Gobierno.

Artículo 6.^o

La compañía concesionaria podrá establecer en cualquier puerto ó puertos habilitados del Atlantico, y en el extremo del ferrocarril en Rio Frio, almacenes de deposito para el almacenaje de mercaderias en transito entre paises extranjeros; y por este almacenaje podrá cobrar lo establecido en una tarifa que se arreglará de acuerdo con el Gobierno, pero sujeto en todo  las disposiciones de la ley.

Artículo 7.^o

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

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

Artículo 8.^o

Con el fin de aprovecharse lo mas pronto posible de las entradas á que pudiera dar origen el trafico, asi como para facilitar el desarrollo del distrito sin perder tiempo, se permitirá á la compañía concesionaria de establecer el trafico publico en qualquiera sección construida del ferrocarril, aun-

que no sea concluida y costada en todos

que no esté concluida y acabada en todos sus detalles; y no obstante que algunos de los trabajos estén hechos de una manera provisoria, con tal que un ingeniero, nombrado por el Gobierno, certifique que dicha sección construída se encuentre en estado de poder pasar las maquinas y trenes con completa seguridad para pasajeros y carga.

Artículo 9.^o

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

Artículo 10.^o

El Estado declara estas obras de utilidad publica.

El Gobierno concede en los terrenos baldios para el lecho del camino, por toda su extensión, un ancho de treinta metros, y ademas los terrenos necesarios para estaciones y anexos; entendiendose que cualquier terreno particular que se necesitara para uso del ferrocarril será expropiado por el Gobierno conforme las leyes del país, y por cuenta de la compañía.

Artículo 11.^o

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

Artículo 12.^o

El Gobierno trasfiere á la compañía concesionaria hasta doscientas mil hectareas, con todas las riquezas naturales que contengan, de los terrenos baldios, las que tomará en una zona de diez y seis kilometros de ancho, por todo el largo de la línea del ferrocarril al lado sur y oeste de la misma. Si esta zona no alcanzare á la cantidad de hectareas que se le concede, completara estas tomándolas, por su orden, de las porciones que á continuación se expresan:

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

2.^o De la que, conjuntamente con la River Plate Trust, Loan & Agency Co., tiene medida el Sr. Minor C. Keith en el Canton de Cañas de la Provincia del

Guanacaste, cuya extensión en la parte que á Keith corresponde es de veintiseis mil novecientas diez y siete (26,917) hectareas; y

3.^o De una porción de treinta y cinco mil (35,000.) hectareas que, para este efecto, se ~~le~~ ^{á la compañía concesionaria} reserva al Nor-Este de la porción antes dicha, y colindante con ella y con la parte que á la River Plate Trust, Loan & Agency Co. corresponde.

La compañía concesionaria no podrá tomar ni en la zona contigua al ferrocarril ni en las demas ya expresadas, los terrenos que pertenezcan á tercero, ^{al firmar este contrato,} ni estén poseídos por ellos, ni los que, de acuerdo con las disposiciones vigentes, fueren indenunciabiles, ó que, por disposiciones especiales, estuvieren destinados á cualquier servicio y los comprendidos dentro de una zona de diez y seis (16) kilometros de la frontera septentrional de la Republica. Deberá forzosamente tomar fuera de los terrenos que se excluyen todos los demas comprendidos en las zonas antes indicadas, sea cuales fueren la calidad y condicion de los mismos. Si en la forma que queda expuesta, la compañía concesionaria no obtuviere en las zonas señaladas las doscientas mil hectareas que se le conceden, queda limitada la concesion de tierras á la cantidad asi obtenida.

Para la efectividad de ésta concesión, se declaran indenunciabiles las zonas indicadas durante el termino de la construcción de la obra del ferrocarril.

La medida y amojonamiento de todos los terrenos antes mencionados se harán con intervencion del Gobierno; y los gastos de esas operaciones serán de cuenta dela compañía.

Artículo 13.

El Estado se reserva el derecho de ocupar en los terrenos cedidos á la compañía, inmediato á la linea del ferrocarril, hasta cinco porciones de un kilometro cuadrado cada una, en los lugares que el Gobierno designe, para el establecimiento de poblaciones, sin reconocer ninguna indemnizacion, mientras los terrenos que se ocupen no hayan sido enajenados á particulares.

Artículo 14.

A medida que vaya construyendo el ferrocarril, podrá la compañía concesionaria ir entrando en la simple posesion de los terrenos que se le conceden adyacentes á las secciones construidas, y solo adquirirá su dominio proporcionalmente asi: Una cuarta parte cuando la primera sección de veinte millas del ferrocarril estuviera abierto al trafico publico; Una cuarta parte cuando estuviera abierto hasta el Rio San Carlos; Una cuarta parte cuando estuvieran abiertas las primeras setenta y cinco millas, y el resto de

todos los terrenos concedidos en la presente concesión una vez abierto el ferrocarril al tráfico público en todo su largo, hasta su término en el Río Frío. Se extenderán los títulos correspondientes libras de derechos fiscales. Si la obra del ferrocarril no se ejecuta en toda su extensión de conformidad con las estipulaciones del presente contrato, la compañía concesionaria pagará al Gobierno los terrenos adquiridos de acuerdo con esta cláusula, a razón de tres pesos por cada hectarea.

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

Artículo 15.^o

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

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

Artículo 16.^o

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

Artículo 17.^o

Durante el término de esta concesión estarán exentos de derechos de aduana y de cualesquiera otros impuestos los materiales fijos y rodantes, enseres, herramientas y utensilios para la construcción, conservación, mejora y explotación del ferrocarril, sus líneas telegráficas y demas anexos de estas, y el carbon ú otro combustible que se introduzca para el servicio del ferrocarril. La compañía concesionaria podrá igualmente introducir libre de derechos ó impuestos, durante los trabajos de construcción, el vestuario ordinario de sus obreros y los viveres y medicamentos que sean absolutamente ne-

cesarios para el mantenimiento de ellos ó su curación. Se exceptúan de esta franquicia los objetos estancados y de no libre comercio, los cuales quedarán sujetos á lo que disponen las leyes del caso. Para gozar de esta franquicia deberán presentarse previamente á la Secretaria de Hacienda las facturas originales, con especificación del contenido de los bultos, para que éste libre la orden correspondiente.

Artículo 18.

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

Artículo 19.

No se impondrán derechos de importación ni de exportación ni gravámenes de especie alguna á los productos y ^{mercaderías} materiales en tránsito de ó para Nicaragua. Los pasajeros y sus equipajes que pasen por la Republica en tránsito, estarán así mismo exentos de todo impuesto local ó nacional.

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

Artículo 20.

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

Artículo 21.

Las tarifas se computarán en oro de Costa Rica, ó su equivalente. Las de mercaderías y productos de ó para Costa Rica, no excederán de diez y ocho centavos por tonelada española de peso ó medida por cada milla de 1839 metros 31 centímetros; y la de pasajeros de seis centavos en primera clase y cuatro centavos en segunda por una distancia igual á la antes especificada; los niños de dos á ocho años de edad pagarán la mitad de esos precios, y los menores de dos años no pagarán nada.

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

Respecto de caballos, mulas y ganado vacuno, se cobrará á razón de seis pesos por cabeza, siempre que el transporte haya de ser de uno á otro extremo del trayecto. Cuando no fuera así, el precio será proporcional á la distancia; pero en tal caso, podrá cobrarse además un peso por embarque y desembarque de cada cabeza. En ningún caso el monto total del flete excederá de seis pesos por cabeza. Por cada carnero, puerco ó cabro un peso veinticinco centavos, por cualquier distancia que sea.

Por cada racimo de bananos, cualquiera que sea la distancia del transporte, no se cobrará flete mayor de quince centavos. Se hará una rebaja de sesenta por ciento en los fletes locales de los pastos, granos, raíces y maderas, que se introduzcan ó se exporten.

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

Artículo 22.

Las legaciones diplomáticas extranjeras ó del país serán conducidas gratis, así como los resguardos, miembros del cuerpo de policía y las malas del Gobierno y sus conductores. — Las tropas nacionales en servicio activo y los objetos de su propiedad solo estarán sujetos al pago de la mitad de las tarifas antes indicadas. En tiempo de guerra se pondrán trenes al servicio del Gobierno, á la hora que se pidan, previo aviso transmitido oportunamente á la Empresa. De la misma manera mediante el oportuno aviso, se podrá en cualquier tiempo tren expreso á solicitud del Gobierno, por el precio total de cincuenta pesos que se cobrarán por cada viaje y por toda la extensión de la línea.

Artículo 23.

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

Artículo 24.

En la construcción del ferrocarril se tomará por base, en todo lo referente á las condiciones técnicas, la línea existente, entre San José y Limón; con la excepción de los rieles, que serán de no menos de 55 libras por yarda inglesa, en lugar de 50, y los gradientes que no excederán de (2½%) dos y medio por ciento.

Artículo 25.

La compañía concesionaria, ó la persona, compañía ó compañías que la sucedan, cualquiera que sea su domicilio, deberá constituir un Agente General con residencia en la República, con amplios poderes para tratar judicial ó extrajudicialmente, cuanto active ó pasivamente interese á la Empresa.

Artículo 26.

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

Artículo 27.

A la expiración de los noventa y nueve años, contados desde que el ferrocarril quede abierto al tráfico, pasará este con todo su material fijo y rodante, á ser propiedad de la Nación, sin que ésta tenga que indemnizar cantidad alguna. Al tiempo de este traspaso, el ferrocarril ha de hallarse en perfecto orden y buen estado de servicio, así como las estaciones, edificios y demás accesorios, todo lo que igualmente pasa al dominio del Estado, sin compensación alguna. Los artículos ó materiales almacenados para el uso del ferrocarril, podrán ser adquiridos por el Gobierno, por el precio en que los estimen dos peritos de nombramiento de ambas partes, y si ellos no se pusieren de acuerdo, por el que fije un tercero en discordia, nombrado en la forma que indica el artículo ~~30~~ 31.

Artículo 28.

Durante los últimos doce años de esta concesión, el Gobierno tiene el derecho de hacer examinar el ferrocarril, y si se prueba deterioro, á juicio de la mayoría de una comisión compuesta de diez personas técnicas, la mitad nombrada por cada parte, puede obligar á la empresa á que verifique la composi-

debida

ción y si no se llevare á termino dentro de dos años contados desde la notificación oficial á la Compañía, el Gobierno entrará desde luego en posesión del ferrocarril.

Artículo 29.

La Compañía como cesionaria del Sr. M. C. Keith, á quien el Gobierno concedió la subvención de cien mil libras (£100,000) esterlinas con el fin de ayudarlo en los gastos de las negociaciones que habia de entablar en Europa para llevar á termino la obra del Ferrocarril del Norte, se compromete á hacer todos los gastos que demande el estudio de una nueva linea que, sirviendo de prolongación á la anterior, termine en un puerto del Oceano Pacifico.

Estos estudios los hará la Compañía antes de concluirse las obras del Ferrocarril del Norte, para servir á la construcción de un ferrocarril hasta un buen puerto en la costa del Oceano Pacifico, que será designado por el Gobierno, á fin de que este, si lo desea, construya esta nueva obra. Estos estudios comenzarán en un punto del Ferrocarril del Norte que el Gobierno designe. Caso que el Gobierno resuelva construir esta nueva linea, tendrá la Compañía concesionaria el derecho de tanteo por los primeros veinte años de esta concesión. Es entendido que tal derecho no exista si dicha linea se construyere por cuenta de la Nación. En los estudios correspondientes á este nuevo trazado se tendrá en cuenta que los gradientes no excederán de 2½ por ciento.

Artículo 30.

El Gobierno entregará á la Compañía concesionaria la dicha suma de £100,000 mencionada en el artículo precedente, en moneda de Costa Rica, al cambio corriente en el mercado, á razon de mil libras (£1000) ^{cada} por milla de ferrocarril enriellada, previo informe del inspector que él designe. En ningún caso excederá este pago de tres mil libras (£3000) mensualmente durante el primer año, de tres mil quinientas libras (£3500) en el segundo y de cuatro mil libras (£4000) en el tercero.

Artículo 31.

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

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

31
Secretaría del Congreso. Palacio Na-
cional. San José a primeros de Agosto
de mil ochocientos noventa y cinco.

Leídos los documentos ante-
riorres, relativos a la solicitud de
los señores George Carl Church y
Minor Cooper Keith para hacer
al contrato que el mismo tiene para
la construcción de un ferrocarril
a Rio Frio, algunas modificacio-
nes, se mandaron pasar dichos do-
cumentos a la Comisión de Fomento,
aumentada con los Ss. Montealegre, Breves,
Lizaso y Obachón, por designación del
Congreso. —

Leant. —

Ortega

Congreso Constitucional

Señores, encargados de dictaminar acerca de las reformas propuestas por el Señor Church al Contrato Geledón - Keith de 20 de Agosto de 1888 para la Construcción del Ferro-Carril al Norte, venimos hoy a' cumplir con nuestro cometido. Creemos que el Congreso de la República debe abstenerse en absoluto de conocer de las reformas referidas, porque entendemos que dicho Contrato Caduca ipso facto, y a' consecuencia de lo establecido en su artículo 5º, el 1º de Enero del corriente año. Procuraremos exponer con la mayor claridad posible a' continuación las razones en que nos fundamos para pensar de ese modo.

Prescindiremos de las diversas transformaciones que el Contrato ha sufrido desde que fue aprobado, porque eso no hace a' nuestro objeto y nos concretaremos exclusivamente a' tratar los puntos relacionados con su Caducidad.

Lo primero que es necesario conocer para la resolución acertada de este punto es la forma en que el Contratista Señor Keith cumplió con la obligación que le impone la cláusula 5ª, a' que antes aludimos, del Contrato Geledón - Keith.

Esa cláusula dice lo siguiente:

"Transcurrido el término de treinta meses desde la fecha en que el Poder Legislativo dió su aprobación a' la presente concesión, sin que el Concesionario dió aviso al Gobierno de haber obtenido el Capital o' hecho los arreglos necesarios para la construcción del Ferro-Carril, caducará ipso facto esta concesión."

He aquí ahora las Comunicaciones cambiadas entre el Señor Keith y el Señor Ministro de Fomento con relación al mismo punto:

"Al Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento

Como apoderado generalísimo del Señor Minor C. Keith, tengo el gusto de Comu-

mirar a' ver que ya están hechos los arreglos necesarios para conseguir el Capital de la empresa "Ferro-Carril del Norte"; queda así cumplida la cláusula 1ª del Contrato de próroga relativo a' dicha Concesión, que fue aprobado por decreto de 12 de Agosto de 1893

Protesto al Señor Ministro de mi Consideración mas distinguida

San José, 29 de Diciembre de 1894

(f) Juan Meiggs Keith "

" No 210

Secretario de Fomento.

San José, 12 de Enero de 1895

Señor don Juan Meiggs Keith

Según el Contrato para la Construcción del "Ferro-Carril del Norte", el Señor Ministro C. Keith estaba obligado a' dar aviso al Gobierno, antes del 1º de Enero del año de 1895 en curso, de haber obtenido el Capital o' hecho los arreglos necesarios para la Construcción del Ferro-Carril. En la nota que Ud. dirigió a' esta Secretaría el 29 de Diciembre ppdo., en su carácter de apoderado generalísimo del referido Señor Keith, Ud. dice " que ya están hechos los arreglos para conseguir el Capital de la empresa "Ferrocarril del Norte"; y como esa no es la mente del artículo del Contrato a' que U. se refiere en la misma nota, llamo a' U. la atención sobre el particular para que Ud. se sirva aclarar el punto en referencia

Soy de U. atento servidor

(f) Juan J. Ulloa G. "

" Al Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Fomento
Señor:

Por estar ausente de esta cur-

dad he recibido con atraso en fecha ~~una~~ de 12 de los que corren que por la presente contesto.

Mi Comunicacion anterior a' que era nota se Contrae, me parece del todo ajustada a' los terminos de la clausula primera del Contrato comprendido en el decreto de 12 de Agosto de 1893. De acuerdo, empero, a'legar toda duda de su acierto, Confelaciendo asi su indicacion, no tengo el menor inconveniente en asegurar, en mi caracter de apoderado del Contratista, Sr. Minor C. Keith, que los recursos pecuniarios necesarios para la obra del ferrocarril, estan listos, asi como comenzados los trabajos.

Puedo gusto en repetir a' Vd. la protesta de mi Consideracion mas distinguida

(f) Juan Meiggs Keith

Lima 1895 "

Después de conocidos los documentos anteriores procede ahora averiguar si' la simple declaracion del Señor Keith de tener formada la Compañia y suscrito el Capital corresponde a' la idea del legislador y basta a' satisfacer por si' sola a' la otra parte Contratante, es decir, el Gobierno. Nótese antes que nada que la primera Comunicacion del Señor Keith no dice "que tiene conseguido el Capital o' hechos los arreglos necesarios para construir el ferrocarril del norte", sino "que ya están hechos los arreglos necesarios para conseguir el Capital de la empresa Ferro Carril del Norte." Si al texto material de la letra hemos de atenernos, desde luego podemos deducir que el Señor Keith no cumplio con la clausula 5ª del Contrato, pues esta dice de manera categorica: — "que si transcurridos treinta meses después de la aprobacion del Contrato el Concesionario no diere aviso al Gobierno de haber obtenido el Capital o' hecho los arreglos necesarios para la

Construcción del Ferro-Carril, el referido Contrato Coducara ipso facto." El Señor Keith dice en su nota primera "que ya están hechos los arreglos necesarios para conseguir el Capital de la empresa Ferro-Carril del Norte", y esto no es ni tener conseguido el Capital ni tener hechos los arreglos necesarios para construir el Ferro-Carril, que es lo que resa el texto literal de la cláusula 5^a. De manera que si el Señor Keith, o' su Cesionario actual, el Señor Clunck, pretende que la cláusula 5^a ha de interpretarse al pie' de la letra, el texto de su nota de 29 de Diciembre de 1894 no corresponde a' lo que pide la letra de la cláusula citada.

Esta no es una opinión exclusivamente de nosotros, desde luego que el Señor Ministro de Fomento participa de ella en la nota No 210 que en contestación a' la del Señor Keith dirigió aquel funcionario el 12 de Enero de 1895. En efecto, el Señor Ministro de Fomento dice allí de manera muy clara que ese aviso no corresponde a' la mente de la cláusula 5^a.

Pudiera decirse, después de esto, que la segunda Comunicación del Señor Keith aclara la duda suscitada por el Ministro, y que la mala inteligencia a' que da lugar la nota primera es solo consecuencia de un defecto de redacción. Admitiendo esto, debemos entonces admitir también que el Señor Keith satisface literalmente la obligación que le imponía el artículo Santos reces citado. Falta ahora ver si, como dijimos antes, en la mente del legislador estuvo el conformarse con la simple declaración del Señor Keith: nosotros pensamos que no, primero, porque el simple sentido común completo en este caso la idea del legislador, y segundo, porque hay un principio de derecho público reconocido en todas partes

y en todos Casos aplicables, por el cual todo Contrato debe ser interpretado de buena fe' y en entera conformidad con la Costumbre. La buena fe' exige que los Contratos sean Cumplidos con Claridad y con exactitud y que ninguna de las partes Contratantes se aproveche de una falta o defecto de redacción para obtener una ventaja indebida; y en cuanto a la Costumbre, esta exige que quien recibe una obra pueda cerciorarse materialmente, sin que sea suficiente la declaración abstracta del Contratista, de que este ha llevado Cumplida y totalmente su Compromiso.

La declaración del Señor Keith no reúne ninguna de esas dos Condiciones: la buena fe' lo obligaba a' él a' Comprobar, con documentos, y sin pretender que para ello, su palabra de honor ^{bastara} porque esto no es usual en las transacciones públicas de Comercio, que "tenía reunido el Capital o' hecho los arreglos necesarios para Construir el Ferro-Carril del Norte," y la Costumbre no era menos exigente con él en este punto, porque para pagar, por ejemplo, el valor de una obra Contratada es necesario antes hacer entrega satisfactoria de ella: ese es el uso unanime y tradicional en todas partes del mundo.

Todavía hoy un argumento más y no menos convincente para demostrar que el 1° de Enero de 1875 no estaba suscrito el Capital ni hechos los arreglos del caso para Construir el Ferro-Carril, y que por consiguiente el contrato caducó ipso facto ese mismo día, a' pesar de las notas del Señor Keith. En efecto, si estaba suscrito el Capital para Construir el Ferro-Carril de conformidad con las estipulaciones del Contrato primitivo, ¿por qué viene ahora el Cesionario del Señor Keith

a' pedimos que introduzcamos nuevas reformas en un Contrato que ya está aceptado por la Compañía que lo ha de cumplir, desde luego que con anterioridad suscribió el Capital que a' su ejecución debía destinarse? La solicitud presentada por el Señor Church para hacer esas reformas indica, por lo menos, que los accionistas de la Compañía del Ferrocarril al Norte no ofrecían su Capital sino de una manera Condicional, es decir, para el caso de que las referidas reformas fuesen aceptadas, y siendo así no puede considerarse el Capital como suscrito para llevar a cabo el Contrato Geledón Keith, que era a' lo que estaba obligado el Contratista.

Podría alegarse que la Compañía no está inhibida para pedir reformas al Contrato primitivo en cualquier tiempo; pero esas reformas no deben en ningún caso ser tales que ese Contrato sea ya a' ser, mediante ellas, una cosa enteramente nueva. Por lo demás, sólo el hecho de no haber principiado el Señor Keith los trabajos de una manera formal, des de no haber probado con documentos, antes del primero de Enero de 1895, que tenía suscrito el Capital y formada la Compañía y venir ahora en cecionario pidiendo una modificación completa al Contrato Geledón-Keith, es motivo mas que suficiente para concluirse de que en aquella fecha no había hecho nada de aquello a' que el Contrato obliga, y de que no se ha obrado de buena fe.

El artículo 3° del Contrato adicio-

35
mal de 7 de Enero de 1892 dice, además,
al referirse a la subvención que "la en-
trega de las \$100.000 de que aquí se habla,
se hara una vez que el Gobierno tenga avi-
so formal del Legítimo representante de Costa
Rica en el lugar en donde se haga la ne-
gociación, de estar instalada la Com-
pañia y suscrito todo el Capital nece-
sario para la ejecución de la obra."

¿Porqué no ha dado nuestro representante
en Londres el aviso oficial a' que se con-
trae el artículo anterior? Si está suscri-
to el Capital; ¿porqué no ha conseguido
el Señor Keith hasta ahora que nuestro
representante dé aviso de ello al Gobier-
no, para hacer efectivo el cobro de las
\$100.000, que, a' ser así, habría podido
percebir desde hace meses? ¿Porqué
esta cláusula está completamente eli-
minada del nuevo Contrato que el
Señor Church pretende celebrar?

Todas estas consideraciones, Señores
Diputados, nos dan la evidencia moral
y que podemos considerar inequívoca, de
que el Señor Keith no ha cumplido con
la Cláusula 5ª del Contrato de 20 de
Agosto de 1888, el que, por lo mismo, ca-
ducó ipso facto el 1º de Enero del Corrien-
te año, no pudiendo por consiguiente
conocer el Congreso de la República,
como dijimos al principio, de las
reformas solicitadas.

b. b

Sala de las Comisiones - San José, Agosto 9 de
1895

Jaime D. Alfaro
Alfonso Brenes
Policarpo Urecho
Rómulo González
Franciscano Chacón
Manuel Montealegre
Se-

Secretaría del Congreso. Palacio Nacional. San
José, nueve de agosto de mil ochocientos noventa y cinco.

Leído el anterior dictamen, la
Presidencia ordenó su publicación en
el periódico oficial.

Acus. -

Se publicó el dictamen a que se
refiere la diligencia precedente en
la Gaceta n.º 186 de 11 de agosto co-
rriente.

Acus. -

Secretaría del Congreso. Palacio Nacional.
San José catorce de agosto de mil ochocientos noventa y cinco.

Leído y puesto a discusión el
anterior dictamen fue aprobado por una
mayoría de votos, quedando en consecuen-
cia terminado este asunto.



Nº 22.

Palacio Nacional.

San José 2 de setiembre de 1895.

S. r. s Secretarios del Congreso Const.

Suplico a U. d. que, si lo tienen a bien, se sirvan devolver a esta Secretaría los poderes de los señores Keith y Church que se acompañaron a la solicitud de estos relativa a los asuntos del Ferrocarril a Rio Frio, por pedirlos los interesados.

Soy de U. d. atento servidor.

Juan J. Alfaro

Secretario del Congreso. Palacio Nacional. San José a dos de setiembre de mil ochocientos noventa y cinco.

Quinés razón de los documentos a que se refiere

la nota anterior y devuel-
vase.

Original

Carlos Saenz y Víctor Orozco,
Secretarios del Congreso Constitucional
de la

República de Costa Rica,
Certifican.

Que en la anterior solicitud, de los folios 21 a 24 se encontraban el poder y certificación que literalmente dicen así: "En la ciudad de Londres, a estos dos días de abril, de mil ochocientos noventa y cinco, ante el infrascrito Notario, con fe pública, don Henry de Meran, vecino y del número de ella, y en presencia de los testigos que al final se expresarán, comparecen personalmente, el Muy Honorable don Arthur Bowen Forwood, Miembro del Parlamento, D. Walter Duffee Coggeshall y D. Frederick Henry Pith en calidad de Directores los primeros, y Secretario este último, de la Sociedad anónima denominada "The Central American Development Company limited", debidamente establecida e inscrita en conformidad con las leyes de 1862 a 1890, relativas a las compañías, y que tiene establecido su domicilio social en esta misma ciudad de Londres en New Broad Street Num. 9, a cuyos comparecientes doy fe conozco, y constando al Notario autorizante la capacidad legal en que se encuentran para otorgar la presente escritura de Poder

como también que se hallen debida-
mente autorizados para este acto, en
virtud de un acuerdo tomado al
efecto por la Junta Directiva de la
misma Sociedad, dicen que, en la
via y forma que mejor procedan, dan
y confieren poder amplio, cumplido,
General, especial, y tan bastante
cuanto en derecho se requiera o
sea necesario, a favor de don George
Carl Church, mayor de edad, uno de
los Directores de dicha Sociedad, quien
está al punto de salir de Inglaterra
para Costa Rica y a don Minos Cooper
Keith, residente en Londres, y
con residencia también en Costari-
ca, mayor de edad, mancomunada-
mente mientras ambos vivan y se
hallen presentes en Costa Rica, ante
dicha, y cada uno de por sí desde
que el otro no viva o se halle presen-
te en Costa Rica, para que, en nom-
bre de dicha Sociedad, y representan-
do sus derechos y acciones en la re-
ferida República, reciban del Go-
bierno de Costa Rica la subvención
de cien mil libras esterlinas conce-
dida al referido don Minos Cooper
Keith, por un Convenio celebrado el
día veintinueve de agosto de mil
ochocientos noventa y uno, entre di-
cho señores y el Secretario de Estado
del Departamento del Interior, confir-
mado por la Ley del Congreso de la
expresada República de Costari-
ca, el veintiocho de setiembre de
mil ochocientos noventa y uno, y a-
probado por el señor Presidente de

la misma República a los siete días de enero de mil ochocientos noventa y dos; para que hagan los arreglos que juzguen oportunos con el Gobierno y (ó) con Cualquier de parlamento ó Funcionario del Gobierno, y (ó) con Cualquier Banquero, comerciante u otra persona, en lo relativo a la época y forma del pago de la totalidad ó parte de la mencionada subvención, y (ó) la remesa de la misma a Inglaterra u otra parte; para que soliciten y pacten cualquiera ampliación ó modificación de la concesión, el derecho de Construir, mantener, y explotar, el ferrocarril del Norte de Costa Rica, así como el terreno, las prerrogativas, las ventajas y los privilegios comprendidos en la referida concesión, para que vendan ó den en arriendo, ó enajenen de otro modo, todos ó cualesquiera de los indicados terrenos, ó las minas ó los derechos mineros conferidos por la misma concesión; para que hagan y ejecuten todos los demás actos y cosas con relación a los bienes, derechos e intereses de la sociedad otorgante, que pudiesen ejecutar el Consejo de Administración de esta, si, provisto del sello social de dicha Sociedad, estuviese presente en Costa Rica; para que otorguen a nombre de la misma Sociedad, para todos ó cualesquiera de los precitados objetos, todos los instrumentos, enajenaciones y contratos, que estimen convenientes; para que comparezcan,

en nombre de la Sociedad otorgante,
y la representen, ante todo Tribunal
o Juzgado, Tribunal de Comercio,
u otra autoridad, así como ante to-
do Juez, Consul, Magistrado, o Funcio-
nario legal, en dicha República;
para que entablen y sigan o con-
testen y defiendan, cualquier pleito,
proceso, querrela, juicio, secuestro
u otro trámite legal, según, a ju-
icio suyo, sea oportuno o conveniente,
para hacer valer o resguardar los
derechos de la Sociedad otorgante, con
facultad de transigir y ajustar, o
arreglar de otra manera, cualquier
ya cuestión que se suscite entre el
Gobierno y dicha Sociedad, o entre di-
cha Sociedad y cualquiera persona o
cualesquiera personas residentes en
Costa Rica; para que dé recibos de to-
do dinero pagadero en Costa Rica a la
Sociedad otorgante, por la mencionada
subvención, o por la venta de cuales-
quiera de los terrenos, las minas o los
demás bienes que allí le pertenecen; pa-
ra que generalmente hagan y ejecu-
ten todos los demás actos legítimos que
sean necesarios o convenientes para los
objetos relacionados con las operaciones
o los bienes de dicha Sociedad en Cos-
ta Rica, con facultad de retirar o re-
vocar y anular el Poder que la Socie-
dad otorgante y el referido don Minos Bo-
per Keith han conferido ya a don Walter
Gugalls y Smith y de sustituir y nom-
brar en su lugar, a otro apoderado,
para todos o cualesquiera de los ef-
ectos para cuyo logro le nombra-

con a él en calidad de apoderado, con
 facultad de destitución, revocación, y
 nuevo nombramiento y la Sociedad o-
 torgante por la presente Escritura rati-
 fica, admite, y confirma y se obliga a
 ratificar, admitir, y confirmar, todo quan-
 to dichos apoderados o dichos apoderados
 hagan o manden hacer con respecto
 a dichos asuntos, declarando la mis-
 ma Sociedad que, a favor de toda perso-
 na que tenga negociaciones con aquellos
 apoderados, el presente Poder se consi-
 derará como no revocado, a menos que
 y hasta que se dé aviso de su revoca-
 ción en el "Diario Oficial" u otro perió-
 dico oficial de Costa Rica y que el Po-
 der Conferido por la Sociedad otorgante
 a Don Walter Ingalls y Smith, seguirá en
 vigor a menos y hasta que se revoque
 por el ejercicio de las facultades, que en
 esta Escritura se confieren a los apo-
 derados o el apoderado que en ella se
 nombran, o por alguna otra revocación
 en debida forma de aquel poder. Así lo
 dicen y otorgan, siendo testigos Don
 John Healthcare James, y don Edgar Chal-
 mers, ambos vecinos, mayores, aptos,
 de cuyo conocimiento doy fe, y leído que
 fue el presente instrumento a los mis-
 mos comparecientes y testigos, se rati-
 ficaron aquellos en su contenido, en su
 dicha calidad, y lo firman todos con-
 unguo, con arreglo a derecho, autorizán-
 dole igualmente el sello social de la
 Central American Development Compa-
 ny Limited, todo con arreglo a derecho,
 el día, mes y año al principio expres-
 sados. = A. B. Porwood = W. S. Coggeshall =

J. H. Firth, Secretario = En Fidem = H. de Heray, Not
Pub = Testigos = John H. James = E. Chalmers = Con-
sulado General de la República de Cos-
ta Rica = Londres 2 de abril de 1895 = Certifi-
co que la firma al pie del documento ad-
junto es la del señor Dr. Henry de Heray, No-
tario Público de esta Ciudad y que a ella
se da fe y crédito en juicio y fuera de él =
Juan A. Le Lacheur = Consul General. (Hay
un sello que dice: Consulado General de la
República de Costa Rica en Londres)

Es conforme.

Dado en la ciudad de San José a los
tres días del mes de setiembre de mil ocho-
cientos noventa y cinco.

Carlos Piéu. -

Vicente Orjeda

