

Núm. 3717.—CONTRATO celebrado entre el Gobierno Dominicano y la San Domingo Improvement Company of New York, determinando variar el sistema "Abt" en la línea del ferrocarril de Bajabonico á Santiago, con otro cualquiera que sea más seguro.

Entre el Gobierno Dominicano, debidamente representado por su Ministro de Fomento y Obras Públicas, de una parte, y la "San Domingo Improvement Company of New York", representada por Mr. Smith M. Weed, su presidente, con plenos poderes, han estipulado lo siguiente:

Considerando: que la intención del Gobierno Dominicano al celebrar contrato con el señor C. J. den Tex Bondt, aprobado por el Congreso y promulgado el 16 de Mayo de 1890 para la construcción del ferrocarril entre Puerto Plata y Santiago de los Caballeros, fué establecer una línea de comunicación segura, cierta y barata para el movimiento comercial y el tráfico de mercancías y pasajeros entre las comarcas del Cibao y las costas marítimas del Norte;

Considerando: que el Gobierno al dar una hipoteca sobre la sección mencionada del ferrocarril, como garantía de la emisión de los bonos de la República, creados para la construcción del dicho ferrocarril, tuvo la intención de dar á los accionistas una línea de ferrocarril plenamente adecuada para el efecto y que también produjera una renta neta considerable;

Considerando: que en la construcción de la primera subsección de Puerto Plata á Bajabonico en un trayecto de $17\frac{3}{4}$ kilómetros, se ha construído una parte de ella cerca de $6\frac{1}{2}$ kilómetros con una pendiente extrema, haciendo necesario el uso de un "rack-rail" ó el sistema cremallere de Abt, de modo que la explotación de esa parte necesita máquinas muy complicadas y de difícil manejo;

Considerando: que está plenamente probado por la experiencia que el tal sistema "rack-rail" no solamente necesita gastos extraordinarios para sus operaciones sino que está expuesto á muchas interrupciones, roturas y detenciones, quedando paralizado el tráfico por el ferrocarril durante esas operaciones, lo que causa trastornos en el servicio regular de los trenes;

Considerando: que por los estudios más recientes, resulta que el ferrocarril puede llegar hasta Bajabonico con una línea de adherencia, sin usar el sistema Abt., ó máquinas de esta cla-

se, con alturas y pendientes mucho menores que las de la línea actual.

En tal virtud el Gobierno, atendiendo á las utilidades que reportará al público el que las operaciones del ferrocarril sean seguras y continuas, como también provechosas á los intereses de los accionistas, quienes tienen derecho á recibir las garantías que puedan producir mayores rentas netas, ha determinado variar la línea férrea en la parte de *cremallere*, ó sea en su trayecto de Puerto Plata á Bajabonico, y para lo cual se ha estipulado y convenido lo siguiente:

Art. 1º La “San Domingo Improvement Company of New York” ó sus cesionarios, construirán una línea corregida, ó algunas secciones, entre Puerto Plata y Bajabonico, de tal modo que pueda evitarse el sistema de Abt, ó el “rack-line” cualquiera que sea. La tal línea corregida debe ser tan breve como sea posible para alcanzar aquel objeto y una vez terminada servirá de complemento á la línea principal de Puerto Plata á Santiago, estando obligada la Compañía á abandonar el sistema actual de “cremallere” y á quitarlo por su cuenta.

Art. 2º La construcción de la línea corregida deberá ser igual en todas sus partes al resto de la línea de Bajabonico á Santiago; y todos los derechos, privilegios, poderes y obligaciones, tanto de parte del Gobierno como de la Compañía, existentes en los contratos pactados, para la construcción y explotación del “Ferrocarril Central Dominicano”, en su sección de Puerto Plata á Santiago, se extienden á la línea corregida entre Puerto Plata y Bajabonico.

§ Han convenido las partes que el valor de cada kilómetro de la línea reformada de Puerto Plata á Bajabonico, en bonos, será igual para el Gobierno al ya estipulado por el contrato anterior, para cada kilómetro de la vía de Bajabonico á Santiago.

Art. 3º El Gobierno Dominicano, de conformidad á lo que se estipula en los contratos pactados con la referida Compañía, para la construcción de la vía férrea de Bajabonico á Santiago, pondrá á disposición de dicha Compañía, cuando los necesita, los terrenos en los cuales construirá la línea corregida.

Art. 4º El Gobierno Dominicano se obliga á la emisión de bonos adicionales, oro consolidado, con cuatro por ciento de interés anual, para cubrir el costo que ocasione la modificación que por el presente convenio se introduce en la vía férrea de

Puerto Plata á Santiago, de conformidad y para los efectos que previene el artículo 5º

§ La Compañía pagará los intereses de los bonos emitidos en virtud de este contrato, hasta la fecha de la terminación del ferrocarril de Santiago á Moca. La suma pagada así en intereses por la Compañía, será reintegrada del total de la renta neta que resulte de la explotación del "Ferrocarril Central Dominicano".

Art. 5º Los bonos adicionales serán entregados por el Gobierno á la Compañía, inmediatamente después de hecho el estudio y la entrega de los planos al Ministerio de Fomento, quedando entendido que ella no puede apropiárselos á su cuenta sino en la proporción que exijan los trabajos, previa presentación á dicho Ministerio de Fomento de certificados, mostrando la cantidad del trabajo efectuado y los bonos necesarios á cubrir el gasto hecho; dichos certificados serán firmados por el Ingeniero en Jefe.

Art. 6º La Compañía se obliga á suministrar al Gobierno Dominicano los planos preliminares de la línea corregida, cuatro meses después de la fecha de la promulgación del presente contrato, y dar principio á los trabajos de construcción cuatro meses después de haber sido aprobados éstos.

Art. 7º La Compañía podrá utilizar para la línea corregida y sus accesorios, el terreno del Estado que se encontrare en el trayecto, como también los caminos reales, con la obligación de no estorbar el tránsito público ordinario.

Art. 8º La Compañía en su calidad de contratista del Gobierno, podrá usar sin ningún gravamen ni impuesto, los terrenos, ríos ó arroyos del Estado, que se encuentren en el mismo trayecto, para extraer maderas, piedras y demás materiales que fueren necesarios para la construcción y reparación de la línea.

Art. 9º La Compañía establecerá líneas telegráficas y telefónicas para el uso exclusivo del servicio de la línea.

Art. 10. Este contrato está pactado bajo la condición de que, la construcción de la línea corregida no podrá de ningún modo demorar la terminación de la parte del ferrocarril entre Bajabonico y Santiago, y además, que la nueva construcción no podrá trastornar la explotación del ferrocarril entre Puerto Plata y Bajabonico.

Art. 11. Cuando dicha línea corregida esté completamente terminada y unida al resto de la línea de Bajabonico á San-

tiago, de conformidad á los contratos celebrados con dicha Compañía, podrá ésta ó sus cesionarios ponerla en explotación.'

Art. 12. Todos los bonos en oro consolidados tendrán por garantía una primera hipoteca sobre la línea entre Puerto Plata y Santiago, incluso la sección corregida, y los intereses y fondos para la amortización de los bonos adicionales autorizados por el presente contrato, deberán ser entregados á la Compañía contratista, mensualmente, de las rentas aduaneras y otras entregas del Gobierno que se perciban por medio de la Caja de Recaudación, con excepción de lo que se ha previsto y convenido en el artículo 4º, párrafo único.

Art. 13. Considerando: que el "Ferrocarril Central Dominicano" es propiedad del Gobierno Dominicano, y su explotación será efectuada en beneficio de éste y de la referida Compañía en mancomún, según lo estatuye el contrato de 28 de Enero de 1893; se estipula por el presente convenio, que durante el término de la explotación del ferrocarril por medio de la Compañía, ó sus cesionarios, el Gobierno no permitirá la construcción de ninguna otra línea de ferrocarril hasta Santiago ú otro punto cualquiera en el radio de los veinte kilómetros al rededor de dicha ciudad; también queda convenido que el Gobierno no acordará á ninguna Compañía ó individuo el derecho de unirse á la vía principal, excepción hecha de la concesión otorgada á los señores J. I. Jimenes y Compañía de Monte Cristy; asimismo se hace excepción en la parte que se refiere á los veinte kilómetros sobre el radio de la ciudad de Santiago, de la concesión otorgada al señor Alexander Baird, para construir un ferrocarril desde la ciudad de La Vega hasta la de Moca.

Art. 14. La Compañía tendrá el derecho de trasferir todos los privilegios y obligaciones procedentes de este contrato, bajo la condición de avisar al Gobierno Dominicano. Sin embargo, queda entendido que este traspaso no se podrá hacer á favor de ninguna Nación extranjera, ni admitir á ningún Gobierno extranjero como accionista de la empresa, bajo pena de quedar *ipso facto* nulos los derechos concedidos por el presente convenio.

Hecho y firmado en doble original, en la ciudad de Santo

Domingo, Capital de la República, el día cuatro de Mayo de mil ochocientos noventa y cinco.

El Ministro de Fomento y Obras Públicas,

CORDERO.

The San Domingo Improvement Company of New York,
El Presidente, bi Smith M. Weed.

Núm. 3718.—RESOLUCION del P. E. encargando al Ministro de Fomento y Obras Públicas, del Ministerio de Justicia é Instrucción Pública, por ausencia del titular.

Dios, Patria y Libertad.—República Dominicana.— Ulises Heureaux.—General de División en Jefe del Ejército Nacional. Pacificador de la Patria y Presidente Constitucional de la República.

Debiendo ausentarse de esta Capital el General Sebastián E. Valverde, Ministro de Justicia é Instrucción Pública; de acuerdo con el Consejo de Secretarios de Estado;

RESUELVE:

Unico: Mientras dure la ausencia del General Sebastián E. Valverde, Ministró de Justicia é Instrucción Pública, quedan dichas carteras á cargo del General Teófilo Cordero Bidó, Ministro de Fomento y Obras Públicas.

Dada en Santo Domingo, Capital de la República, á los veinte y siete días del mes de Marzo de 1897; año 54 de la Independencia y 34 de la Restauración.

U. HEUREAUX.