

Núm. 2582.—RESOLUCION del P. de la R. relativa á la concesión del ferrocarril de Samaná, otorgada al Sr. Alexander Baird y sus consocios en el año 1883.

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

Vista la solicitud dirigida al Ministerio de Fomento por el señor J. Mc. Lelland, en fecha 7 de Julio corriente, en nombre y representación de Mr. Alexander Baird y sus consocios en la empresa del ferrocarril de Samaná, solicitando concesión de una prórroga indeterminada de tiempo para continuar las obras de dicha empresa hasta su término obligatorio, más una subvención del Estado como auxilio y compensación á la vez, por la falta de tierra del Estado en todo el trayecto de la vía, y la cancelación de fianza á que estaba afecto el material de ferrocarril dicho, por el párrafo adicional del artículo 1º. de la concesión gubernativa fecha 5 de Mayo 1883;

Vista la exposición del mismo señor Mc. Lelland, fecha 26 de los corrientes, en la que determina concretamente los fundamentos con que Mr. Baird y consocios piden la reforma de su concesión en el sentido de los mencionados puntos, así como la extensión y cuantía de los auxilios que son objeto de su demanda; á saber: ocho por ciento de los derechos de importación producidos por la aduana de Villa Sánchez, desde 1º. de Enero de 1888; cuatro por ciento más cuando llegue el ferrocarril á Santiago, y tres por ciento más al terminar cada ramal hasta Moca y San Francisco de Macorís, todo por espacio de cincuenta años;

Considerando: que el concesionario, realizando la construcción de la vía férrea hasta la ciudad de La Vega, ha acreditado de un modo inequívoco su buena fé y el vivo interés de cumplir los compromisos que por su parte contrajera al asumir la concesión del ferrocarril del Cibao;

Considerando: que son de notoriedad pública los costosos esfuerzos hechos por la empresa para dotar á la República de un tan poderoso agente de progreso como es el ferrocarril, cuyas obras alcanzan ya á tres cuartas partes del trayecto obligatorio; que en ese dispendioso trabajo el capital invertido no ha encontrado ayuda de ninguna especie en los elementos naturales del país, porque, habiéndose contado con la existencia de tierras de propiedad del Estado en el trazado de la vía férrea, y estipulada la concesión de una gran parte de esas tierras, bajo el concepto

de tal eventualidad probable, salió fallida la estipulación, por no hallarse absolutamente tierras del Estado en todo el trayecto de la vía;

Considerando: que hecha exposición al Poder Ejecutivo por el concesionario, de la grande alteración y los perjuicios que se derivaban para la empresa de la inesperada carencia de terrenos públicos adjudicables con arreglo á la concesión Baird, este señor recibió del Gobierno de la República en acuerdo comunicado por el Ministerio de Fomento, la seguridad de que el Estado le daría una compensación proporcionada al menoscabo que con la falta de las tierras sufrían los intereses de la empresa, según sus cálculos presupuestos;

Considerando: que bajo la fé de aquel ofrecimiento oficial comunicado en fecha 26 de Enero de 1885, el concesionario, viéndose convertido ya en promesa formal de indemnización compensativa el eventual ofrecimiento de tierras contenido en su concesión, repuso en actividad los trabajos de construcción de la vía férrea y los ha continuado sin levantar mano hasta el punto avanzado en que hoy se hallan, con un gasto que, según resúmenes comprobados de contabilidad, solamente en salarios y jornaleros, alcanza por año el promedio de ciento setenta y cinco mil pesos;

Considerando: que la mayor parte de ese caudal viene sirviendo de retribución al trabajo personal de empleados, contratistas y jornaleros del país, lo que de por sí es un considerable beneficio para la República, y hace acreedora á tan útil empresa á la consideración y al estímulo del Gobierno; que ascienden á más de setecientos mil pesos las cantidades invertidas en las obras del ferrocarril, desde que el empresario recibió la promesa gubernativa de una compensación por los fallidos terrenos del Estado, hasta alcanzar la vía á la ciudad de La Vega;

Considerando: que el sólo interés de las enunciadas cantidades, aún calculándolo al reducido tipo de Europa ó sea el seis por ciento anual, representa hoy, y seguirá representando hasta el término de la concesión, una suma demasiado crecida para los medios y recursos de que hoy puede disponer el Estado; por lo que una compensación calculada sobre tan justa y equitativa base, llegaría á exceder con mucho el importe de un módico tanto por ciento asignado sobre los ingresos por derechos de importación de la Aduana de Villa Sánchez por determinado número de años;

Considerando: que si el Gobierno, por las razones que que-

dan expuestas, no está en aptitud de exigir á la empresa el rígido cumplimiento de la concesión, tal como fué otorgada en 1883 á Mr. Baird, y cree justo por consiguiente otorgar una prórroga para la completa ejecución de la vía férrea, debe no obstante asegurar los intereses del Estado y el bien de las comarcas cibaínas, estableciendo estrecha relación entre las solicitadas subvenciones y la construcción de la vía así en la parte ya hecha como en la que está por hacer hasta su término obligatorio; ofreciendo á la vez el estímulo de un subsidio en igual forma para que la empresa ejecute á la mayor brevedad posible los ramales del ferrocarril hasta las poblaciones de Moca y San Francisco de Macorís;

Considerando: que la mayor parte de los Estados europeos y americanos conceden auxilios y subvenciones á las empresas de ferrocarriles, considerándolas como los más eficaces factores del progreso y bienestar de los pueblos;

Considerando: que las grandes cantidades de dinero invertidas en las obras del ferrocarril son de por sí testimonio fehaciente del interés con que el señor Alexander Baird y sus coasociados han de llenar su compromiso de llevar á Santiago el ferrocarril dentro del término de la prórroga que hoy se les conceda, y la fianza que se prestó antes de la ejecución de dichas obras es de justicia que se reduzca á la parte entonces existente de material de las obras, robusteciéndose esta garantía con la sanción penal que hoy procede estipular, de la pérdida de subvenciones y del privilegio para la parte no construída de la línea y los ramales, en caso de trascurrir el tiempo señalado para la terminación de las obras;

Por tanto y en virtud del artículo 52, inciso 12 de la Constitución, y de acuerdo con el Consejo de Secretarios de Estado,

RESUELVO:

1º. Como compensación de los derechos que sobre terrenos del Estado se consignaron á favor del señor Alexander Baird en las cláusulas 2ª, 4ª, y 5ª, del título otorgado en su favor en fecha 5 de Mayo de 1883, y como justo auxilio á la empresa del ferrocarril del Cibao se le concede un siete por ciento de los derechos de importación producidos por la Aduana de Villa Sánchez,, durante el espacio de treinta y cinco años á contar del 1º. de Julio de 1888.

2º. Se le conceden dos años más de prórroga para terminar

la línea hasta Santiago, á contar de la última que fué otorgada al concesionario. Desde que llegue la línea á aquella ciudad tendrá derecho el empresario á tres por ciento más sobre los derechos de importación mencionados, percibiendo desde entónces diez por ciento por el mismo tiempo arriba indicado.

3º. A esta prórroga se agrega un año más para cada uno de los ramales que han de llevar el ferrocarril á Moca y San Francisco de Macorís y desde que haya llegado á cada uno de esos puntos, dos por ciento más en los derechos mencionados ó sea cuatro por ciento por los dos ramales por igual número de años.

4º. El privilegio que tiene el concesionario así para llevar el ferrocarril á Santiago como para poner ramales á aquellos dos puntos quedará sin valor ni efecto de igual modo que los aumentos respectivos de la subvención, acordados por esos conceptos, si dentro de tres años á más tardar no hubiere llegado el ferrocarril al primero de los lugares señalados.

5º. Se declara cancelada la garantía consignada en el párrafo único, cláusula 1ª. del título de la concesión Baird, y en su lugar se tendrá como garantía, además de la pérdida de subvenciones y del privilegio para la continuación y ramales que falten, el material de construcción que ha de servir para esa continuación y ramales.

Dada en la Ciudad de Santo Domingo, Capital de la República, á los veinte y siete días del mes de Julio de 1887; año 44 de la Independencia y 24 de la Restauración.

U. HEUREAUX.

Refrendado: El Ministro de Fomento &.—J. T. Mejía.

Núm. 2583.—RESOLUCION del C. N. aprobando la concesión otorgada por el P. E. en favor de los Sres. Ogden P. Pell, Henry C. Stetson, Cornelius V. Sidel y asociados, en fecha 18 de Julio de 1887.

Dios, Patria y Libertad.—República Dominicana.—El Congreso Nacional.—En nombre de la República.

Vista y estudiada la concesión otorgada por el Poder Ejecutivo en fecha diez y ocho del mes actual á los Sres. Ogden P. Pell, Henry C. Stetson, Cornelius V. Sidell y sus asociados, pa-

de tal eventualidad probable, salió fallida la estipulación, por no hallarse absolutamente tierras del Estado en todo el trayecto de la vía;

Considerando: que hecha exposición al Poder Ejecutivo por el concesionario, de la grande alteración y los perjuicios que se derivaban para la empresa de la inesperada carencia de terrenos públicos adjudicables con arreglo á la concesión Baird, este señor recibió del Gobierno de la República en acuerdo comunicado por el Ministerio de Fomento, la seguridad de que el Estado le daría una compensación proporcionada al menoscabo que con la falta de las tierras sufrían los intereses de la empresa, según sus cálculos presupuestos;

Considerando: que bajo la fé de aquel ofrecimiento oficial comunicado en fecha 26 de Enero de 1885, el concesionario, viéndose convertido ya en promesa formal de indemnización compensativa el eventual ofrecimiento de tierras contenido en su concesión, repuso en actividad los trabajos de construcción de la vía férrea y los ha continuado sin levantar mano hasta el punto avanzado en que hoy se hallan, con un gasto que, según resúmenes comprobados de contabilidad, solamente en salarios y jornaleros, alcanza por año el promedio de ciento setenta y cinco mil pesos;

Considerando: que la mayor parte de ese caudal viene sirviendo de retribución al trabajo personal de empleados, contratistas y jornaleros del país, lo que de por sí es un considerable beneficio para la República, y hace acreedora á tan útil empresa á la consideración y al estímulo del Gobierno; que ascienden á más de setecientos mil pesos las cantidades invertidas en las obras del ferrocarril, desde que el empresario recibió la promesa gubernativa de una compensación por los fallidos terrenos del Estado, hasta alcanzar la vía á la ciudad de La Vega;

Considerando: que el sólo interés de las enunciadas cantidades, aún calculándolo al reducido tipo de Europa ó sea el seis por ciento anual, representa hoy, y seguirá representando hasta el término de la concesión, una suma demasiado crecida para los medios y recursos de que hoy puede disponer el Estado; por lo que una compensación calculada sobre tan justa y equitativa base, llegaría á exceder con mucho el importe de un módico tanto por ciento asignado sobre los ingresos por derechos de importación de la Aduana de Villa Sánchez por determinado número de años;

Considerando: que si el Gobierno, por las razones que que-

dan expuestas, no está en aptitud de exigir á la empresa el rígido cumplimiento de la concesión, tal como fué otorgada en 1883 á Mr. Baird, y cree justo por consiguiente otorgar una prórroga para la completa ejecución de la vía férrea, debe no obstante asegurar los intereses del Estado y el bien de las comarcas cibaínas, estableciendo estrecha relación entre las solicitadas subvenciones y la construcción de la vía así en la parte ya hecha como en la que está por hacer hasta su término obligatorio; ofreciendo á la vez el estímulo de un subsidio en igual forma para que la empresa ejecute á la mayor brevedad posible los ramales del ferrocarril hasta las poblaciones de Moca y San Francisco de Macorís;

Considerando: que la mayor parte de los Estados europeos y americanos conceden auxilios y subvenciones á las empresas de ferrocarriles, considerándolas como los más eficaces factores del progreso y bienestar de los pueblos;

Considerando: que las grandes cantidades de dinero invertidas en las obras del ferrocarril son de por sí testimonio fehaciente del interés con que el señor Alexander Baird y sus coasociados han de llenar su compromiso de llevar á Santiago el ferrocarril dentro del término de la prórroga que hoy se les conceda, y la fianza que se prestó antes de la ejecución de dichas obras es de justicia que se reduzca á la parte entonces existente de material de las obras, robusteciéndose esta garantía con la sanción penal que hoy procede estipular, de la pérdida de subvenciones y del privilegio para la parte no construída de la línea y los ramales, en caso de trascurrir el tiempo señalado para la terminación de las obras;

Por tanto y en virtud del artículo 52, inciso 12 de la Constitución, y de acuerdo con el Consejo de Secretarios de Estado,

RESUELVO:

1º. Como compensación de los derechos que sobre terrenos del Estado se consignaron á favor del señor Alexander Baird en las cláusulas 2ª, 4ª, y 5ª, del título otorgado en su favor en fecha 5 de Mayo de 1883, y como justo auxilio á la empresa del ferrocarril del Cibao se le concede un siete por ciento de los derechos de importación producidos por la Aduana de Villa Sánchez,, durante el espacio de treinta y cinco años á contar del 1º. de Julio de 1888.

2º. Se le conceden dos años más de prórroga para terminar

la línea hasta Santiago, á contar de la última que fué otorgada al concesionario. Desde que llegue la línea á aquella ciudad tendrá derecho el empresario á tres por ciento más sobre los derechos de importación mencionados, percibiendo desde entónces diez por ciento por el mismo tiempo arriba indicado.

3º. A esta prórroga se agrega un año más para cada uno de los ramales que han de llevar el ferrocarril á Moca y San Francisco de Macorís y desde que haya llegado á cada uno de esos puntos, dos por ciento más en los derechos mencionados ó sea cuatro por ciento por los dos ramales por igual número de años.

4º. El privilegio que tiene el concesionario así para llevar el ferrocarril á Santiago como para poner ramales á aquellos dos puntos quedará sin valor ni efecto de igual modo que los aumentos respectivos de la subvención, acordados por esos conceptos, si dentro de tres años á más tardar no hubiere llegado el ferrocarril al primero de los lugares señalados.

5º. Se declara cancelada la garantía consignada en el párrafo único, cláusula 1ª. del título de la concesión Baird, y en su lugar se tendrá como garantía, además de la pérdida de subvenciones y del privilegio para la continuación y ramales que falten, el material de construcción que ha de servir para esa continuación y ramales.

Dada en la Ciudad de Santo Domingo, Capital de la República, á los veinte y siete días del mes de Julio de 1887; año 44 de la Independencia y 24 de la Restauración.

U. HEUREAUX.

Refrendado: El Ministro de Fomento &.—J. T. Mejía.

Núm. 2583.—RESOLUCION del C. N. aprobando la concesión otorgada por el P. E. en favor de los Sres. Ogden P. Pell, Henry C. Stetson, Cornelius V. Sidel y asociados, en fecha 18 de Julio de 1887.

Dios, Patria y Libertad.—República Dominicana.—El Congreso Nacional.—En nombre de la República.

Vista y estudiada la concesión otorgada por el Poder Ejecutivo en fecha diez y ocho del mes actual á los Sres. Ogden P. Pell, Henry C. Stetson, Cornelius V. Sidell y sus asociados, pa-