

CONTRATO
CELEBRADO POR EL SUPREMO GOBIERNO
CON

CYRIL
den Cyril Smith y Cooper,

PARA LA CONSTRUCCION DEL
FERROCARRIL DEL PACIFICO.



San José de Costa Rica

TIPOGRAFIA NACIONAL,

1890.



CONTRATO.

CELEBRADO POR EL SUPREMO GOBIERNO CON DON CYRIL SMITH Y COOPER PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO.

Los infrascritos, Alejandro Alvarado, Secretario de Estado en el despacho de Fomento, autorizado especialmente por el señor Designado en ejercicio del Poder Ejecutivo de la República, para celebrar al referéndum el presente contrato, por una parte, y Cyril Smith y Cooper, Ingeniero Civil, súbdito inglés y actualmente aecinado en esta ciudad, por otra parte, han convenido en lo siguiente:

Artículo 1º—El Gobierno de Costa Rica concede á Cyril Smith y Cooper ó á sus sucesores, el derecho de construir, poseer, conservar y explotar una vía férrea que se llamará “Ferrocarril del Pacífico de Costa Rica.”

Artículo 2º—El concesionario se reserva el derecho de traspasar este contrato en todo ó en parte á otra ú otras personas, compañía ó compañías, y el de asociar á su persona, en el caso de ejecutarlo por sí, todas las que tenga á bien. Si el traspaso fuese absoluto ó parcial, queda responsable de la ejecución, mientras no dé conveniente aviso el concesionario al Gobierno de Costa Rica.

Es entendido que no podrá traspasarse el contrato á ningún Gobierno extranjero, y que han de ser personas ó compañías responsables aquellas con quienes se sustituya el empresario. En caso de sucesión, los sucesores gozarán de los mismos derechos y estarán sujetos á las mismas obligaciones del concesionario.

Artículo 3º.—La concesión será por noventa y nueve años, á contar desde que la línea sea abierta al servicio público.

Artículo 4º.—El ferrocarril partirá de la ciudad de Puntarenas, pasará por el valle del Río Grande y terminará en el punto que elija el concesionario de las inmediaciones de esta ciudad de San José, en toda la zona del Suroeste.

Artículo 5º.—Caso de convenir al concesionario, éste tiene el derecho de construir ramales de ferrocarril, de cualquier punto de la línea hacia cualesquiera pueblos, ciudades ó villas situados entre San José y Puntarenas, así como el de prolongarla hasta la villa de los Desamparados de esta provincia ú otras poblaciones situadas al Sureste de San José.

Artículo 6º.—Dentro de diez y ocho meses después de aprobada esta concesión por el Congreso de Costa Rica, el concesionario hará terminar los estudios topográficos y planos definitivos de la línea, previa presentación á la Secretaría de Fomento de los estudios y planos preliminares, para la aprobación de la Dirección General de Obras Públicas. Esto no obsta para que el concesionario al ejecutar la obra, pueda hacer convenientes ó indispensables variaciones, cambios de gradientes y demás que la construcción demande, dando aviso previo á la Dirección General de Obras Públicas, para obtener por medio de esa oficina, la aprobación del Gobierno á las reformas que se hagan.

Art. 7º.—Se dará principio á la construcción de la línea dentro de los nueve meses siguientes de la fecha

de aprobación de los planos y estudios, la cual aprobación no podrá retardarse por más de un mes después de presentados los referidos planos y estudios á la Secretaría de Fomento. El concesionario los tendrá por aprobados de hecho si no se le notifica la aprobación oficial dentro del indicado mes.

Veinticuatro meses después de inaugurados los trabajos del ferrocarril, salvo caso fortuito ó fuerza mayor, quedarán completamente terminados y puesta la línea al tráfico público.

Es entendido que si el concesionario presenta los planos antes del tiempo fijado, los trabajos podrán emprenderse con anticipación á la fecha señalada con tal objeto, y que el concesionario ganará tanto tiempo para terminar la obra, cuanto sea el término ahorrado en el de presentación de planos; y que el concesionario gozará en todo, de cuatro años tres meses después de aprobado este contrato por el Congreso de Costa Rica, para concluir la línea férrea. Pero, si la concluye con anterioridad, queda al arbitrio del concesionario establecer el tráfico público en la fecha de la conclusión ó al término de los cuatro años y tres meses.

El concesionario podrá abrir la línea por secciones al servicio público, si así le conviniere, previa aprobación de los trabajos dada por la Secretaría de Fomento; y podrá conducir carga en los trayectos de la línea en construcción, sin necesidad de obtener permiso del Gobierno.

especificación. * "Art. 8º—Si dentro de ^{veinticuete} ~~veinte~~ meses después de la aprobación de este contrato, dada por el Poder Legislativo, el concesionario no avisare al Gobierno que tiene reunido y disponible el capital que exija la construcción del ferrocarril, caducará de hecho la concesión." *

Artículo 9º—Si trascurriesen los cuatro años y tres meses en que debe terminarse la obra, sin que el

concesionario la ponga al servicio público, pagará por vía de multa la suma de mil pesos, moneda de Costa Rica, por cada mes de retraso.

Artículo 10.—El Estado declara esta obra de utilidad pública. Tan pronto como estén aprobados los planos definitivos del trazado que presente el concesionario, tendrá éste el derecho de ocupar las tierras baldías y otros terrenos nacionales no ocupados por el Gobierno que sean estrictamente necesarios para el lecho de la vía férrea, sus estaciones, talleres, casas de empleados, oficinas, galerones y demás dependencias. Igualmente podrá ocupar para la construcción y conservación de la línea, edificios, puentes y demás anexidades, las canteras, depósitos de arena, piedra en bruto, maderas, aguas y cualesquiera otros materiales que se necesiten y encuentren en bosques, terrenos y demás sitios nacionales no aprovechados por el Estado en empresas que lo impidan. El Estado á su vez se reserva el derecho de tomar en los terrenos que le cede al concesionario, los espacios necesarios para los caminos y edificios públicos que estime conveniente practicar, siempre que no hayan sido enajenados á particulares, sin obligación de indemnizar al concesionario.

Artículo 11.—Los terrenos de propiedad particular que hayan de ser expropiados, serán pagados, precio y perjuicios, por mitades entre el Gobierno de la República y el concesionario.

Artículo 12.—La expropiación y pago de los terrenos de particulares se practicará, mientras no esté reglamentada la expropiación, en los términos siguientes:

Adoptado el trazado definitivo, el concesionario levantará planos parciales de cada faja de terreno particular que deba ocuparse para que se acompañen al pedimento de expropiación, el cual se dirigirá á la autoridad judicial del lugar en que se halle el terreno.

En el pedimento nombrarán el representante del Gobierno y el concesionario un perito valuator y se pedirá que el dueño del terreno nombre el suyo y el Juez el tercero para el caso de discordia; y se ofrecerá depositar el valor del terreno y de los perjuicios, en el acto en que sea aprobado el dictamen firme de peritos. El Juez, recibido el pedimento y plano, prevendrá al propietario ó á quien ejerza su representación, que nombre su perito dentro de veinticuatro horas.

Llamados para su aceptación y juramento los peritos y puesta el acta respectiva, el Juez les ordenará que emitan dictamen dentro de tercero día. Si hubiere discordia, prevendrá al tercero que la dirima, adhiriéndose dentro de un término igual y fundando su dictamen á una ú otra opinión de los principales.

Si el propietario fuese una sociedad, sucesión, concurso ó quiebra, ó si fuere desconocido y no pudiese ser hallado para prevenirle la elección de su perito, la notificación de la providencia, todas las citaciones y emplazamientos, lo mismo que la elección de perito de oficio, en caso de que el propietario no la verifique, se harán con arreglo á las leyes vigentes.

Emitido el dictamen y no argüido de nulo dentro de cuarenta y ocho horas después de presentado, el Juez lo aprobará, dispondrá que el Gobierno y el concesionario pongan á su orden la suma correspondiente, y acordará que el propietario pueda disponer inmediatamente de la mitad de la suma á que monte el valor de la propiedad y de los perjuicios; y que se reserva la otra mitad para que pueda retirarla cuando las partes le comuniquen por escrito que la escritura de trasmisión del terreno ó inmueble expropiado está otorgada é inscrita en el Registro de la Propiedad.

La resolución se notificará con arreglo á las leyes vigentes.

Las diligencias de expropiación se harán en papel de oficio y no pagarán costas.

Los títulos que se libren están exentos de todo derecho ó impuesto fiscal y municipal.

Contra la resolución del Juez, sólo se da el recurso de responsabilidad.

La expropiación de propiedades particulares se hará en detal, esto es, á cada dueño en particular á quien deba ocuparse el todo ó parte de un inmueble.

Artículo 13.—El concesionario ó los que en su nombre obren, previo aviso y consentimiento del dueño, pueden introducirse á pie, á caballo y con carros, durante los estadios de localización y durante la construcción de la línea, en los terrenos particulares por donde ésta pueda ó deba pasar, sean ó no adoptados y aun estando en trámite el expediente de expropiación, obligándose el concesionario á pagar los perjuicios que se ocasionen.

Si el propietario negare la entrada ó si no pudiere ser conocido con brevedad, bastará al empresario y sus empleados una orden de la Secretaría de Fomento para introducirse en dichos terrenos con el objeto antes expresado.

Artículo 14.—Cuando sea absolutamente indispensable al concesionario ocupar temporalmente por sí ó por sus empleados propiedades particulares para pasar á un lugar donde haya materiales de construcción, propios de la empresa ó nacionales, el concesionario puede exigir que se le dé paso en la forma necesaria, obligándose á pagar los perjuicios que ocasione.

Artículo 15.—El Gobierno trasfiere al concesionario trescientas mil hectáreas de terrenos baldíos, en los lugares que éste tenga á bien elegir, siempre que no sean los excluidos hasta hoy por contratos y leyes vigentes, ni los denunciados por particulares.

El sitio ó sitios elegidos se dividirán en lotes de dos mil quinientas hectáreas máximo cada uno, los cuales se adjudicarán al concesionario alternando con otros de igual tamaño, que se reserva el Gobierno.

La medida y anojonamiento de todos los terrenos elegidos, se harán de acuerdo con el Gobierno; y los gastos serán de cuenta del concesionario.

Art. 16.—La elección de los sitios en que quiera el concesionario que le sean adjudicadas las trescientas mil hectáreas de terreno, ha de verificarse dentro del término de la construcción de la línea férrea. Hecha tal elección y notificada al Gobierno, éste los declarará indenunciabiles por parte de terceros hasta por tres años después de concluída la línea; en ese lapso debe el concesionario practicar el denuncia y medida de la extensión que se le otorga y de los lotes que se reserva el Gobierno.

Realizada la medida, expedirá el Gobierno los títulos correspondientes, libres de todo derecho fiscal.

La primera enajenación de las tierras que haga el concesionario á favor de particulares, no causará derechos fiscales, y los terrenos que á los veinte años de entregada la línea al servicio público, no estuvieren cultivados ó de otra manera aprovechados, volverán al dominio del Gobierno en calidad de baldíos.

Mientras no esté concluído el ferrocarril, no adquirirá el concesionario el dominio de las tierras que se le otorguen, aunque antes las denuncie y mida.

Notificación
~~Artículo 17.~~ Las tierras á que se refiere esta concesión no estarán sujetas á otros gravámenes que los que pesan sobre las demás de la República, y todas las riquezas naturales que en ellas se encuentren, pertenecen de derecho al concesionario, ~~sin necesidad de denuncia previa y sin que pierda su dominio por no explotárselas con injerencias á las leyes especiales en punto á las minas.~~

~~ó interrumpir los trabajos. En lo demás queda sujeto á las leyes particulares de la materia.~~

Artículo 17.—Desde la aprobación de este contrato por el Congreso son indenunciabiles los terrenos baldíos que se encuentren dentro de diez kilómetros de un lado y otro de la línea; y mientras ésta no esté trazada se presume que irá por una recta que parte de la ciudad de Puntarenas hácia la desembocadura del río Barranca, sigue de este punto haciendo un ángulo de ciento cuarenta grados próximamente hasta un punto en el río Grande, distante como nueve kilómetros al Sur de la villa de San Mateo y frente á ésta; de aquí continúa por otra recta que termina en las inmediaciones del Sur-Oeste de la ciudad de San José, formando otro ángulo poco mas ó menos de ciento veinticinco grados.

Artículo 18.—Los empleados, obreros é inmigrantes que introduzca el concesionario para la línea ó para el cultivo de las tierras que se le conceden, no pagarán impuesto alguno de desembarque ni por su persona ni por sus equipajes, ni se les exigirá contribución extraordinaria de especie alguna. Es entendido que el concesionario no introducirá gente de la raza asiática para los trabajos de la línea férrea, ni asiáticos ó negros para labrar ó colonizar las tierras que se le otorgan.

Artículo 19.—Durante el término de la concesión, el ferrocarril y sus dependencias estarán exentas de todo impuesto nacional ó municipal; y no se gravarán con tasa alguna ordinaria ó extraordinaria, el tráfico de personas ni de ningún artículo de comercio legal que se transporte por el ferrocarril, ni las utilidades de la empresa, sus conocimientos de embarque y billetes de pasajeros.

Igualmente estarán exentos durante la concesión, de derechos de Aduana y Muellaje y cualesquiera o-

tros impuestos, los materiales fijos y rodantes, enseres, herramientas y utensilios para la construcción, explotación, conservación y mejora de la obra, de sus líneas telegráficas, edificios y demás anexos, lo mismo que los muebles de uso privado, instrumentos de labranza ó de trabajo de los empleados de la línea ó inmigrantes y el carbón ó combustible cualquiera que se introduzca para el servicio del ferrocarril. También podrá el concesionario introducir libre de todo impuesto ó derecho durante la construcción, los equipajes y vestido ordinario de sus empleados y colonos y los víveres y medicamentos que sean absolutamente necesarios para su mantenimiento ó curación.

Se exceptúan de esta franquicia los objetos estancados y de prohibido comercio.

de ficción "Artículo 20.— ^{*durante el término de la presente*} ~~Durante el término de la presente~~ concesión no podrá construirse otro ferrocarril entre los puntos extremos que comprende esta línea en una zona de diez kilómetros á cada lado de la vía, y se reserva el concesionario el derecho de tanteo en caso de que el Gobierno ó alguna empresa particular quiera hacer alguna prolongación de la línea principal ó sus ramales, ó construir un nuevo ferrocarril que, con rumbo diferente, necesite ocupar el todo ó parte de ~~los diez kilómetros señalados en el presente artículo,~~ ^{*ó en*} ~~salvo convenio con el concesionario.~~ ^{*lado*} ~~" Es entendido~~ ^{*línea*} que el tanteo reservado al concesionario, será en las mismas condiciones que proponga y se le acepten ú otorguen, á quien se le ceda el derecho de construir las vías sobre que se da dicho tanteo; y que la Empresa en los casos en que tenga acción para oponerlo lo deberá hacer forzosamente, dentro de los tres meses subsiguientes á la aprobación definitiva de la concesión ó contrato que quiera tantear.

Artículo 21.—El concesionario colocará á lo largo de la línea alambres telegráficos para el servicio

de la Empresa. Igualmente colocará un alambre para el uso exclusivo del Gobierno y será á cargo de aquel su conservación en buen estado. En caso necesario transmitirá el concesionario, gratuitamente por su propia línea los despachos oficiales del Gobierno. La forma en que éstos se transmitan y las autoridades que tengan facultad de hacerlo, serán convenidas entre el Secretario de Fomento y el Empresario.

Artículo 22.—El ferrocarril será construido así:

A.—Infraestructura de la vía:

I.—La vía será construida conforme á los perfiles tipo adjuntos al contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento y el señor Smith; sin embargo, si el Empresario encontrare rocas ó terrenos que puedan sostenerse bajo una inclinación menor que la indicada en los perfiles, podrá formular un proyecto de perfil transversal para estos casos, que será sometido á la aprobación del Director de Obras Públicas.

II.—Las gradientes en toda la vía no excederán de tres por ciento y las curvas no podrán tener un radio menor de ochenta y cinco metros; pero el contratista observará entre las gradientes y las curvas las relaciones siguientes: á una gradiente de tres centímetros por metro, deberá corresponder un radio mínimo de trescientos metros; á una gradiente de dos á tres centímetros por metro corresponderá un radio mínimo de doscientos cincuenta metros; á una gradiente de uno y cuarto á dos centímetros por metro corresponderá un radio mínimo de ciento cincuenta metros; y por una gradiente inferior á un centímetro y cuarto por metro, podrá adoptar el radio mínimo fijado.

III.—Entre dos curvas en sentido inverso deberá conservarse un alineamiento tangencial de cincuenta metros al minimum. Deberá dejarse la misma longitud tangencial de cada lado de los puentes; y se

conservará también un alineamiento horizontal de cincuenta metros entre dos pendientes inversas.

IV.—Los proyectos de puentes y obras de arte serán sometidos á la aprobación de la Dirección de Obras Públicas, y una vez aprobados, ésta vigilará por la exacta ejecución del proyecto adoptado.

Las condiciones que contiene esta cláusula A, serán ejecutadas en cuanto lo permita la naturaleza de los lugares que ha de atravesar la vía. Con respecto á aquellos en donde sea difícil ó muy costosa la ejecución de tales condiciones, el concesionario presentará á la Secretaría de Fomento un proyecto adaptable al caso, para su aprobación.

B.]—Superestructura de la vía:

I. La trocha de la línea será de un metro once centímetros de eje á eje de carril y la capa de lastre tendrá las dimensiones que se indican en el perfil antes referido.

El lastre deberá ser de piedra quebrada, mezclada ó no con piedra rodada. Los pedazos de piedra podrán pasar por un anillo de diez centímetros de diámetro. En ningún caso podrá emplearse solamente piedra rodada.

II.—Las traviesas serán de madera dura, de buena calidad y sin fuertes rajaduras. Tendrán una longitud de un metro ochenta y seis centímetros por lo menos y una sección de veintitrés centímetros de base por quince centímetros de altura.

Cada traviesa tendrá dos ranuras para recibir las patinas de los carriles y una vez colocados éstos, las ranuras serán de tal forma que permitan á los carriles una inclinación de $1/20$ hácia el interior de la vía.

III.—Las traviesas serán colocadas á la distancia de ochenta centímetros de eje á eje, excepto en las juntas de los carriles en donde su distancia se reducirá á setenta centímetros de eje á eje.

IV.—En el caso de que el empresario quiera adoptar traviesas de hierro ó de acero deberá someter un espécimen ó ejemplar á la aprobación de la Dirección de Obras Públicas.

V.—Los rieles serán de acero en las líneas principales y en los switches (cambia-vías), con un peso mínimo de veinticinco kilogramos por metro. En las líneas de maniobra podrán ser de hierro.

VI.—Los carriles serán fijados con tornillos de hierro de quince milímetros de diámetro. El número de tornillos será de cuatro por cada traviesa.

VII.—Las juntas de los rieles serán entre traviesas y alternadas.

VIII.—Para impedir el deslizamiento longitudinal de la vía en las pendientes, deberá adoptarse para las juntas en estos lugares, eclisas de escuadra que se fijarán entre y sobre los dos travesaños de junta.

IX.—En las curvas el carril exterior será levantado sobre el carril interior en una cantidad determinada por la fórmula $L=80V\sqrt{R}$.

L.—Levantamiento expresado en centímetros.

V.—Velocidad en kilómetros por hora.

R.—Radio de la curva.

En todo caso el levantamiento no excederá de quince centímetros.

Este levantamiento se repartirá y perderá en el alineamiento que sigue de uno y otro extremo de la curva sobre una longitud de doscientas veces la cantidad levantada.

En las curvas será la línea un poco más abierta según las cantidades siguientes:

Curvas de cien metros de radio ó menos,—tres centímetros.

Curvas de doscientos metros de radio ó menos,—dos centímetros.



Curvas de trescientos metros de radio ó menos,— un centímetro.

X.—Las agujas de los cambia-vías serán todas del sistema inglés, y en la línea general estarán colocadas de manera que los trenes, en lo posible, las encuentren por el lado de divergencia.

C.]—Material rodante:

El material rodante será de la mejor clase y en cantidad suficiente para las necesidades del tráfico.

Los tipos de locomotoras y carros serán sometidos á la aprobación del Director de Obras Públicas.

La velocidad media en los trenes de pasajeros no podrá bajar de quince kilómetros por hora.

D.]—Condiciones varias.

I.—La longitud de la línea será dividida en kilómetros, los cuales se indicarán por medio de placas fijas en postes, en las que estará marcado el número correspondiente á cada kilómetro.

II.—Los puentes permanentes serán de hierro ó acero y los provisionales de madera.

III.—En el lecho de la línea se harán los bastiones y desagües que sean necesarios.

Artículo 23.—Las tarifas que deben regir se publicarán con quince días de anticipación. Se computarán en oro inglés ó su equivalente en moneda de Costa Rica. "En ellas no podrá exigirse más del máximo que en seguida se expone: X

Por pasajeros en primera clase, cinco centavos por kilómetro.

Por pasajeros en segunda clase, cuatro centavos por kilómetro.

Los niños de dos á ocho años de edad pagarán la mitad de los precios mencionados.

Los menores de dos años no pagarán pasaje.

Por mercaderías y carga general, catorce centa

vos por cada novecientos veinte kilogramos ó sea una tonelada española por kilómetro.

Por transporte de caballos, mulas, ganado vacuno ú otros animales por el estilo, ~~un~~ peso por cabeza, cualquiera que sea la extensión que hayan de recorrer.

Por cada carnero, cabro, puerco ú otros semejantes, ^{no excederá de} un peso veinticinco centavos, cualquiera que sea ~~también~~ la distancia que tengan que recorrer. //

Respecto de carros especiales y trenes expresos, el empresario queda en libertad de señalar precio en sus tarifas

En casos excepcionales no previstos en este artículo, el precio del transporte será objeto de convenio entre la Empresa y el interesado.

Artículo 24.—Las mercaderías se despacharán de las bodegas en orden riguroso de prioridad de llegada á las estaciones; sin embargo, se dará preferencia á los objetos que con calidad de urgentes envíe ó pida el Gobierno.

Artículo 25.—Las Legaciones nacionales ó extranjeras, los Resguardos, agentes de policía en servicio y las Malas del Gobierno, se conducirán gratis.

Las tropas nacionales en servicio activo con sus equipajes y armas pagarán la mitad de las tarifas publicadas.

En tiempo de guerra se pondrán trenes al servicio del Gobierno, á la hora que se pidan, previo aviso dado con oportunidad á la Empresa. En este caso se cobrará tan sólo la tercera parte de las tarifas vigentes.

Con el mismo aviso previo se pondrá en cualquier tiempo un tren expreso para el Presidente de la República ó sus Secretarios de Estado, por el precio de cincuenta pesos por cada viaje ó por toda la extensión de la línea. Para este objeto tendrá el concesionario un carro especial.

Artículo 26.—La obra será recibida por el Direc-

para cada
disminuto
cinco
por kil
de tray

tor General de Obras Públicas, y éste no podrá autorizar la explotación de ningún trayecto si no se han cumplido todas y cada una de las condiciones establecidas. En todo tiempo durante la concesión, tendrá el Gobierno la inspección de la obra.

Artículo 27.—El concesionario ó sus sucesores están obligados á constituir un agente con amplios poderes para tratar judicial ó extrajudicialmente cuanto interese á la Empresa. Tal agente residirá en esta República.

Artículo 28.—En ningún caso ni por ninguna de las estipulaciones de este contrato, será responsable el concesionario ni perderá sus derechos, si por caso fortuito ó fuerza mayor no pudiese cumplir todas, alguna ó algunas de las obligaciones aquí contraídas.

Artículo 29.—Si empezados ó concluidos los trabajos de construcción de la línea, el concesionario ó sus sucesores la abandonasen por completo durante el término de seis meses consecutivos, caducará esta concesión, sin lugar á reclamo por parte de la Empresa; pero si después de la construcción de la línea se hubiesen cultivado ó de otro modo aprovechado tierras baldías de las concedidas á la Empresa, el Gobierno cede en propiedad á los poseedores la extensión cultivada ó aprovechada con alguna industria.

Artículo 30.—Al vencimiento del término de esta concesión pasará la línea con todos sus materiales fijos y rodantes, estaciones, edificios y demás accesorios á propiedad de la Nación, sin que ésta tenga que indemnizar cantidad alguna. Todos los objetos indicados deberán entregarse por la Empresa en perfecto estado de servicio.

Artículo 31.—Toda cuestión ó diferencia que surja entre el Gobierno y el concesionario con motivo de este contrato, será fallado por árbitros arbitradores de

nombramiento de las partes. En caso de discordia los arbitradores nombrarán un tercero. El laudo arbitral será inapelable.

Artículo 32.—El Gobierno cede á Smith la línea existente hoy entre Puntarenas y Esparta, con sus materiales fijos y rodantes, estaciones, edificios y talleres, bodegas, maquinarias, materiales almacenados y todos los accesorios el día que dé principio á los trabajos de construcción de la nueva línea, por el precio que fijen dos peritos nombrados por las partes, quienes en caso de discordia elegirán un tercero que decida cual de los dictámenes es el más justo. El valor de dichos materiales lo pagará Smith por cuartas partes semestrales al vencimiento de cada semestre.

Hecha la cesión del trayecto á que este artículo se refiere, el empresario podrá disponer de él como á bien tenga; pero para el evento de que la concesión caduque por cualquier motivo después de destruida la vía de Esparta á Puntarenas, y que en consecuencia deba reconstruirse esa vía por la empresa, ésta dará fianza abonada al empezar la destrucción, por la suma de veinticinco mil pesos, moneda de Costa Rica en que se calcula el gasto que demanda su reconstrucción; ó depositará igual suma de pesos en la Tesorería Nacional, en cuyo caso el Gobierno reconocerá por el uso que puede hacer de tal cantidad interés de ocho por ciento anual.—La caución cesará cuando esté abierta la sección de Puntarenas á Santo Domingo de San Mateo.

El puente del río Barranca no será trasladado por el empresario antes de que esté terminada, aun con puentes provisionales, la sección arriba mencionada.

El Gobierno puede, si le conviene, no incluir en la venta del trayecto de Esparta á Puntarenas, el puente mencionado. Esto lo resolverá el Gobierno tan luego como esté abierto el trayecto de Puntarenas

á Santo Domingo de San Mateo. Queda á elección del Gobierno tomar el valor de ese trayecto en efectivo ó en acciones de la Empresa.

El concesionario avisará al Gobierno con un mes de anticipación, el día en que dará principio á la obra.

Artículo 33.—La organización del sistema por el cual el concesionario ha de obtener el capital que la obra demande, negocio en el cual ha emprendido ya, se deja á su exclusiva dirección.

Modificación Artículo 34.—Durante los primeros diez años contados desde la fecha de la aprobación de este contrato, el concionario tendrá el derecho ^{de tanto para} ~~exclusivo de~~ construir una línea férrea que, partiendo de Puntarenas, Esparta ó sus inmediaciones atraviere el Guanacaste y termine en la frontera de Nicaragua, ^{ó en cualquier} conforme ^{frontera} los arreglos que oportunamente se hagan. //

Artículo 35.—El concesionario garantizará con depósito de la suma de veinte mil pesos oro americano la ejecución de la obra, en estos términos: al principiarse á tratar el asunto en la Secretaría de Fomento, mil doscientas cincuenta libras esterlinas ó sean seis mil cincuenta pesos oro americano; y el resto dentro de treinta días después de aprobado el contrato por el Congreso Constitucional.

Esa suma será depositada en donde lo disponga el Poder Ejecutivo.

Si al empresario convinieren cambiar el depósito por garantía fiduciaria, empezados los trabajos, podrá hacerlo siendo la fianza satisfactoria, salvo que el Gobierno quiera usar la suma constituyéndose dendor de ella durante el término de construcción del ferrocarril, reconociendo un interés anual de ocho por ciento, pagadero en oro americano ó en moneda de Costa Rica en cantidad equivalente.

Artículo 36.—Terminada la obra y puesta al servicio público, recogerá el concesionario la suma depo-

sitada ó, en su caso, se cancelará la garantía que reemplaza el depósito.

Si de éste hiciese uso el Gobierno, devolverá la suma á la empresa, junto con los intereses vencidos no cubiertos, en oro americano ó su equivalente en moneda de Costa Rica.

Artículo 37.—El depósito de la suma expresada obliga al concesionario mientras no traspase esta concesión á otro empresario ó compañía. Si verificase el traspaso, es al sucesor ó sucesores á quienes toca cumplir para lo de adelante la condición del depósito.

Al practicar el sucesor ó sucesores el depósito ó garantía, retirará Smith su caución, salvo que por convenio se hiciese un traspaso de la garantía anterior entre el concesionario y el sucesor.

Si pasando la concesión á otra empresa no aceptase ésta el derecho de que el Gobierno haga uso de la suma depositada, vence su obligación de restituirla con intereses, al ser firme la traslación del contrato.

Artículo 38.—Si el concesionario ó quien le suceda en sus derechos dejare trascurrir el término establecido para completar el depósito de los veinte mil pesos, caduca de hecho la concesión y pasarán á propiedad del Estado las primeras mil doscientas cincuenta libras esterlinas depositadas ya al empezar esta negociación, sin derecho á reclamo por parte del concesionario. Y si aprobado el contrato y practicado el depósito total de los veinte mil pesos oro americano, trascurriese el término en que debe construirse la obra sin que esto se haya realizado, no alegándose y probándose caso fortuito ó fuerza mayor, pasarán al dominio de la Nación los dichos veinte mil pesos y caducará de hecho la concesión si no tuviese el empresario derecho á reclamar prórroga del término.

Artículo 39.—Si alguna otra empresa, creyendo tener en ésta derecho de tanteo, lo reclamase, y en

consecuencia tuviere que resolverse el punto ante jueces arbitradores ó ante los Tribunales ordinarios, el concesionario Smith se sujetará á las consecuencias del laudo ó fallo, sin ninguna responsabilidad por parte del Gobierno.

En fe de lo estipulado, firman los infrascritos dos ejemplares del presente contrato, en San José de Costa Rica, el día tres de enero de mil ochocientos noventa.

A. ALVARADO.

CYRIL SMITH.

Palacio Nacional, San José, á tres de enero de mil ochocientos noventa.

Estando como está el precedente contrato, ajustado á las instrucciones dadas al Secretario de Estado en el despacho de Fomento que le suscribe, apruébase en todas sus partes y pase al Congreso Constitucional para que, si lo creyere conveniente, se sirva darle la ratificación del caso.—(Hay una rúbrica).

Rubricado por el señor Designado en ejercicio
de la Presidencia de la República.

El Secretario de Estado en
el despacho de Fomento,

ALVARADO.