

DIARIO OFICIAL.

Año XVII.

Bogotá, miércoles 22 de Junio de 1881.

Número 5,053

CONTENIDO.

PODER LEGISLATIVO.	
Ley 52 de 1881, que concede un auxilio para la conclusión del camino nacional de Túquerres á Barbacoas.....	9263
Ley 53 de 1881, que aprueba el contrato sobre construcción del Ferrocarril de Santamaría á la Ciénega del cerro de San Antonio.....	9263
Ley 54 de 1881, sobre prolongación del Ferrocarril de Bolívar y muelle de la Aduana de Cartagena.....	9264
SENADO.—Sesiones de los días 14, 16 y 17 de Mayo.....	9264
SECRETARIA DE GOBIERNO.	
Telegrama.....	9265
SECRETARIA DEL TESORO.	
Banco de Colombia.....	9265
Relaciones de las operaciones de Caja y Cartera de la Tesorería general de la Unión.....	9265
PODER JUDICIAL.	
Corte Suprema federal.—Sentencia.....	9266
Avisos oficiales.....	9266

Poder Legislativo.

LEY 52 DE 1881

(17 DE JUNIO),

que concede un auxilio para la conclusión del camino nacional de Túquerres á Barbacoas.

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º Destínase del Tesoro nacional una suma hasta de treinta mil pesos para la conclusión del camino de herradura que partiendo de la ciudad de Túquerres á la de Barbacoas, pone en comunicación los Municipios de Pasto, Túquerres y Obando con la Costa del Pacífico.

§. La expresada suma se incluirá en el Presupuesto de Gastos de la vigencia de 1881 á 1882.

Art. 2.º El Poder Ejecutivo nacional pondrá hasta treinta mil pesos á disposición del Poder Ejecutivo del Estado del Cauca, y dictará todas las providencias del caso, á fin de que el auxilio decretado por esta ley se invierta en el objeto á que se le destina.

Dada en Bogotá, á nueve de Junio de mil ochocientos ochenta y uno.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

MANUEL LAZA GRAU.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

JULIO A. CORREDOY.

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

Benjamin Pereira G.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

Cárlos Cotes.

Poder Ejecutivo nacional.—Bogotá, Junio 17 de 1881.

Publíquese y ejecútese.

El Presidente de la Unión,

(L. S.) RAFAEL NUÑEZ.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento,

GREGORIO ORREGON.

LEY 53 DE 1881

(17 DE JUNIO),

que aprueba el contrato sobre construcción del Ferrocarril de Santamaría á la Ciénega del cerro de San Antonio.

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia

DECRETA:

Artículo único. Apruébese en los términos en que ha sido aprobado por el Poder Ejecutivo nacional, el contrato celebrado entre el Gobierno del Estado soberano del Magdalena y Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy, sobre construcción de un Ferrocarril de Santamaría á la Ciénega del cerro de San Antonio ó á algún punto inmediato del río Magdalena.

Parágrafo. En el caso de que por alguna ley se conceda para la construcción de ferrocarriles alguna ó algunas de las exenciones en dicho contrato no ha aprobado el Poder Ejecutivo, se entiende que tal exención ó exenciones harán parte de él en los términos en que las conceda la ley.

CONTRATO para la construcción y explotación de un Ferrocarril desde la ciudad de Santamaría hasta la laguna del cerro de San Antonio ó otro lugar próximo en la ribera oriental del río Magdalena.

Antonio N. Zúñiga, Secretario general del Estado soberano del Magdalena, suficientemente autorizado por el ciudadano Presidente, quien á su vez lo ha sido expresa y ampliamente por la ley 6.ª de Fomento, de 4 de Octubre de 1879, por una parte, y Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy, de *mancomun el insolidum*, por otra, han celebrado el siguiente contrato:

1.º Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy (designados en adelante bajo la denominación de concesionarios) se obligan á estudiar en el terreno, construir, equipar y explotar una vía férrea servida por vapor desde la ciudad de Santamaría hasta la laguna del cerro de San Antonio, en jurisdicción del distrito de este nombre, ó otro punto más conveniente próximo, á la ribera oriental del río Magdalena.

2.º La empresa se denominará "Ferrocarril de Santamaría" y durante cincuenta años ninguna otra persona, compañía ó corporación, ni el Gobierno nacional ni el del Estado del Magdalena ni los de los Municipios de éste, podrán construir vía férrea, ni de madera, alambre, &c. &c. entre los puntos expresados, ni entre dos ó más de los intermedios.

3.º Los concesionarios harán practicar todas las exploraciones, estudios, planos, perfiles y dibujos &c. necesarios para la ejecución del Ferrocarril de Santamaría.

4.º Los trabajos empezarán, á más tardar, seis meses después de la aprobación definitiva de este contrato; pero si hubiere dificultades de carácter grave para que los empresarios den principio á la obra, comprobadas tales dificultades ante el Poder Ejecutivo del Estado, el término será de un año á contar desde la dicha aprobación definitiva. Si vencido este año no se hubiere dado principio á los trabajos, caducará por este hecho el presente contrato.

5.º Los concesionarios se obligan á terminar la obra del Ferrocarril de Santamaría, seis años después de empezados los trabajos de construcción, salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, debidamente comprobados.

6.º El Ferrocarril tendrá las condiciones que se expresan en las siguientes cláusulas:

I. El camino consistirá en una sola vía con los apartaderos que exijan las necesidades del tráfico;

II. El ancho de la vía será de tres pies ingleses;

III. La inclinación de las gradientes no deberá pasar del cuatro por ciento, sino en casos excepcionales, y en estos, el máximo será de seis por ciento;

IV. Las curvas no podrán tener un radio menor de doscientos pies;

V. Tanto las pendientes como las curvas estarán arregladas de tal manera, que cualquiera de las locomotoras que se emplee en el servicio pueda arrastrar ochenta toneladas de peso, inclusive el de la misma locomotora, con una velocidad de quince kilómetros por hora en cualquier punto de la línea, excepto en las pendientes de seis por ciento, si las hubiere, en las que la velocidad será de diez kilómetros por hora;

VI. Se consolidará la construcción del camino de manera que asegure un permanente servicio y la disminución de los gastos de conservación;

Los puentes y viaductos serán de fierro, piedra, ladrillo ó madera, construídos conforme á las reglas del arte, de modo que ofrezcan garantías al tráfico, y sus materiales serán de la mejor calidad;

VII. El camino será debidamente balastado en los puntos que fuere necesario, y

en donde no lo sea, los espacios entre los durmientes deberán ser rellenados hasta quedar cubiertos;

VIII. En los lugares en donde la línea del Ferrocarril cruce los caminos públicos ó privados, se harán los pasos necesarios;

IX. Los rieles serán de fierro de primera calidad y su peso de treinta libras la yarda lineal;

X. Los durmientes ó traviesas serán de maderas sólidas de la mejor calidad, y sus dimensiones siete pies de largo, cinco pulgadas de grueso y ocho de ancho;

XI. Los durmientes se colocarán á distancias convenientes, de acuerdo con el peso que tengan que soportar los rieles;

XII. Se construirán dos estaciones principales á los extremos del Ferrocarril, las cuales serán de las dimensiones que requiera el tráfico, quedando obligados los concesionarios á darles mayor capacidad cuando se haga necesario por virtud del aumento de dicho tráfico;

XIII. En los lugares intermedios, en donde el tráfico exija el establecimiento de estaciones secundarias, construirán los concesionarios los edificios necesarios cuando las dimensiones convenientes á las demandas del tráfico y empleando en su construcción materiales de buena calidad;

XIV. El material rodante se comprará del número de locomotoras y carros que exija el tráfico; pero desde que el Ferrocarril se abra al servicio público, después de construída toda la obra, dicho material deberá constar por lo menos de tres locomotoras y cincuenta carros;

XV. En los carros de pasajeros se consultará además de las condiciones de solidez y seguridad, las de comodidad y decencia;

XVI. La vía de rieles irá acompañada de una línea telegráfica para su propio servicio, con estaciones en los dos extremos de aquella;

XVII. El desmante que se haga en ambos lados del camino tendrá la extensión necesaria para evitar que la caída de los árboles cause daño á la vía ó á alguna de sus obras;

XVIII. Los terraplenes tendrán un ancho mínimo de nueve pies de orona;

XIX. Los cortes tendrán el ancho mínimo de once pies en la base;

XX. Los túneles, si los hubiere, tendrán además del ancho necesario para el paso de los trenes, el espacio en que puedan permanecer sin pelear los obreros ó vigilantes que se encuentren en ellos al paso de algún tren.

Parágrafo. Si las precedentes condiciones no se hubieren cumplido al espirar el octavo año después de estar concluído y entregado al servicio público todo el camino, el Gobierno del Estado tendrá derecho á hacerlos cumplir por cuenta de los concesionarios.

7.º Los concesionarios se comprometen á transportar por una tercera parte menos del precio de tarifa los efectos pertenecientes á la Nación ó al Estado, así como el personal y material de la fuerza pública nacional y del Estado.

8.º Los correos y mensajeros de la Nación y del Estado serán transportados en el día y horas que determinen los reglamentos; pero si por prestar estos servicios necesitare la empresa poner un tren ó carro extraordinario, será materia de arreglo especial con el Gobierno respectivo el pago de tal servicio. Los encomiendas pagarán el flete de un octavo por ciento sobre el valor de ellas.

9.º Los concesionarios tendrán la dirección y el manejo exclusivo de la empresa durante la construcción y explotación del camino hasta que espire el presente contrato;

10. El capital social de la empresa se considerará representado por cuatro mil acciones de á quinientos pesos cada una en moneda de oro americano.

11. El Ferrocarril de Santamaría será considerado como obra de utilidad pública, estará bajo la protección del Gobierno del Estado y gozará de los privilegios y exenciones siguientes:

I. Durante la construcción de la obra y

cinco años después de concluída, quedarán exentos de todo derecho de importación, tonelaje y cualesquiera otros impuestos que existan en el país, los materiales para su construcción, sin que tampoco pueda gravarlos ley ulterior;

II. Los viveres, medicinas y demás efectos que hayan de necesitarse para la empresa y sus empleados, estarán igualmente exentos de todo derecho;

III. El Ferrocarril y todo cuanto le pertenezca como anexidad estará libre de derecho municipal y del Estado;

IV. El degüello de reses y la venta de agüardiente para el consumo de los operarios de la empresa, quedará libre de todo derecho del Estado ó municipal durante la construcción del Ferrocarril y cinco años después de puesto al servicio público;

V. Quedan exentos los empleados de la empresa de todo empréstito forzoso ó contribución de guerra;

VI. Los concesionarios tendrán el derecho de proveerse de los materiales de construcción y explotación y demás objetos de uso temporal ó permanente que necesitaren, tomándolos de los bosques y tierras de propiedad de la Nación ó del Estado, sin remuneración alguna;

VII. Los empleados, operarios ó peones del Ferrocarril ó de sus anexidades, estarán exentos de todo servicio de guerra ó de policía durante su construcción ó explotación;

VIII. Los empleados del Ferrocarril destinados á la custodia de la vía, serán considerados como agentes de policía del Estado, y podrán por tanto llevar armas y ejercer la autoridad de tales agentes. Los reglamentos que dicte la empresa sobre este particular, se someterán á la consideración del Gobierno para en su examen y aprobación.

12. El Estado del Magdalena traspasa á los concesionarios el auxilio de sesenta mil pesos anuales (\$ 60,000) de la concesión la ley 12 de 29 de Marzo de 1880 adicionada por la ley 1.ª del presente año.

13. El Gobierno del Estado, llegado el caso de una turbación ó desorden local, hará guardar la neutralidad en la faja de tierra que comprende el Ferrocarril y sus anexidades.

14. El Gobierno pondrá á disposición de los concesionarios la faja de tierra necesaria para la construcción del camino, la cual seguirá la dirección del trazado y los será entregada, libre de todo cargo y gravamen, y de la misma manera y términos pondrá á la disposición de los dichos concesionarios los terrenos que la empresa necesite para apartaderos, almacenes, estaciones, depósitos, talleres, muelles, casillas para guardas y demás obras de la vía, ya sean permanentes ó provisionales.

15. Los muelles que habrán de construirse en Santamaría y el punto donde termine el Ferrocarril como anexidades de la empresa, se ofrecerán al servicio público, mediante un derecho que pagarán tanto los buques que los ocupen, como las personas y efectos que hayan de embarcarse y desembarcarse por ellos.

16. Aunque según la cláusula 2.ª de este contrato, el privilegio exclusivo concedido á la empresa para la vía férrea, es por cincuenta años, ella tendrá derecho de explotar el camino por treinta años más, después de caducar el privilegio; pero el Gobierno del Estado se reserva el de comprar el Ferrocarril y todas sus anexidades, y los concesionarios tienen el deber de venderlo al Gobierno en estos términos:

Por dos millones de pesos á los treinta años después de ofrecida la vía al público;

Por un millón quinientos mil pesos, á los cincuenta años, á contar desde la época dicha;

Por un millón de pesos, á los sesenta años, siempre á contar desde el día en que se ofrezca la obra al servicio público; y

Por último, por quinientos mil pesos, á los setenta años después de principiada la explotación de la obra, debiendo entenderse que en todos los casos á que se refiere esta