

## DIARIO OFICIAL.

Año XVIII.

Bogotá, viernes 25 de Agosto de 1882.

Números 5,451—5,452.

## CONTENIDO.

## PODER LEGISLATIVO.

Ley 45 de 1882 (17 de Agosto), aprobatoria de un contrato ..... 10,855

## PODER EJECUTIVO.

Decreto número 406, reformativo de los expedidos bajo los números 353 y 354 del corriente año ..... 10,856  
Patente de privilegio ..... 10,857

## SECRETARIA DE GOBIERNO.

Celebración del 20 de Julio en Panamá ..... 10,857  
Neutralidad en la frontera del Sur ..... 10,857

## SECRETARIA DE GUERRA.

Aprobación de nombramientos hechos por el Poder Ejecutivo nacional ..... 10,857  
Nota del Director de la Escuela militar sobre descripción de dos cadetes, y resolución ..... 10,857  
Invitación á contrato para la compra de 4,000 metros de paño de buena calidad y 3,000 metros de lienzo, para vestuario de cuartel para el Ejército ..... 10,857  
Invitación á contrato para la conducción de cargas de propiedad nacional y movilización de tropas entre Bogotá y Honda y viceversa ..... 10,857

## SECRETARIA DEL TESORO.

Relación de las operaciones de Caja y Cartera de la Tesorería general de la Unión ..... 10,858

## SECRETARIA DE HACIENDA.

Liquidación de lo que corresponde á los Estados por su participación en las ventas de sales del mes de Julio próximo pasado ..... 10,858  
Invitación á remate en la Aduana de Cúcuta de seis patas de asiento para piano ..... 10,858  
Invitación á remate en la Aduana de Cartagena de varios muebles de madera ..... 10,858  
Introducción, libre de derechos de Aduana, de 39 cajas con efectos para señoras y señores franceses ..... 10,858

## SECRETARIA DE FOMENTO.

Invitación á contrato para la conducción de los correos nacionales de correspondencia ó impresos y de encomiendas de las líneas trasversales entre Honda y Girardot ..... 10,859  
Invitación á contrato para la conducción de los correos nacionales de correspondencia ó impresos y de encomiendas de las líneas trasversales entre Bucaramanga y Puerto-Wiches ..... 10,859  
Ferrocarril del Cauca ..... 10,859  
Resolución del Administrador principal de Hacienda nacional en Bucaramanga ..... 10,859  
Nota sobre extravío del correo de correspondencia ó impresos de la línea del Sur ..... 10,860  
Contratos aprobados ..... 10,860  
Estado de las líneas telegráficas ..... 10,860

## OFICINA GENERAL DE CUENTAS.

Relación de lo despachado por la Oficina general de Cuentas del 1.º de Agosto de 1882 ..... 10,860  
Autos ..... 10,861

## PODER JUDICIAL.

Corta Suprema federal—Sentencia ..... 10,861  
Auto ..... 10,862  
Avisos oficiales ..... 10,862

## Poder Legislativo.

## LEY 45 DE 1882

(17 DE AGOSTO),

aprobatoria de un contrato.

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia,

Visto el contrato celebrado el día veinticinco de Febrero del presente año, con todas las formalidades legales, entre el señor Secretario de Hacienda de la Unión y el señor Jorge Holguin, para la prolongación del Ferrocarril de Bolívar, contrato que á la letra dice así:

"Los infrascritos, á saber: Antonio Rolán, Secretario de Hacienda del Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, debidamente autorizado por el Poder Ejecutivo, por una parte; y Jorge Holguin, en su propio nombre, por la otra, han celebrado el siguiente contrato, en virtud de haberse llenado todos los trámites de la licitación que se promovió por medio del Diario Oficial número 5,232, y de acuerdo con las leyes 73 del año de 1880 y 64 del año de 1881:

Art. 1.º Jorge Holguin se compromete á prolongar el Ferrocarril de Bolívar, en el

Estado del mismo nombre, desde su término actual en la bahía de Sabanilla, hasta la bahía de Puerto-Belillo, y á construir en este último punto un muelle de quinientos (500) pies de longitud, conforme á las especificaciones que pasan á expresarse:

1.º La línea de prolongación partirá de la tornamesa de la Estación Salgar, ó de un punto próximo á ella, describiendo hacia la izquierda una curva de seiscientos (600) pies de radio y doscientos treinta (230) pies de longitud. De aquí continuará por una tangente á la curva anterior, en una longitud de mil doscientos ochenta (1,280) pies, para continuar en otra curva de mil ochocientos (1,800) pies de radio y mil quinientos (1,500) pies de longitud, la cual seguirá á la derecha del edificio denominado "El Castillo," hasta encontrar la línea del agua en la baja marea. Del extremo de esta curva continuará por una tangente, hacia el Sur de la isla de Sabanilla, en una extensión de seis mil setecientos (6,700) pies. De aquí seguirá por una curva tangente á la línea anterior que se trazará á la derecha, y tendrá un radio de dos mil (2,000) pies y una longitud de mil (1,000). Seguirá luego por una tangente que medirá cuatro mil setecientos (4,700) pies, en dirección Norte de la isla de Sabanilla; y de aquí, es decir de la extremidad de esta última línea, continuará á la izquierda, por una curva de mil doscientos cincuenta (1,250) pies de radio y seiscientos (600) pies de longitud. Seguirá después, hacia Isla Verde, por una tangente de mil seiscientos setenta (1,670) pies de longitud, para continuar por una curva, trazada á la izquierda, de mil cuatrocientos treinta (1,430) pies de longitud y un radio de mil cien (1,100) pies. De aquí continuará por otra curva trazada en el mismo sentido que la anterior, con una longitud de ochocientos (800) pies y un radio de dos mil setecientos cincuenta (2,750). Seguirá luego por una tangente á la curva que acaba de describirse, en una extensión de mil cuatrocientos cincuenta (1,450) pies; y de allí por una curva de trescientos cincuenta (350) pies de radio y seiscientos cincuenta (650) pies de longitud, hasta encontrar la marea de la baja marea en la bahía de Puerto-Belillo.

2.º El atracadero ó muelle tendrá una longitud de setecientos cincuenta (750) pies y la longitud total de la línea será de veintidós mil setecientos sesenta (22,760) pies.

3.º El ancho de la vía será el mismo del Ferrocarril de Bolívar, ó sea tres pies entre rieles.

4.º Siendo plano el trayecto que atraviesa la línea, no habrá en ésta más pendientes que al entrar ó salir de la línea del viaducto, con el objeto de levantarla fuera de la influencia del mar. En tales puntos el desnivel será insignificante.

5.º Los radios mínimos serán de trescientos (300) pies, y todas las curvas se trazarán con radios tan largos como lo permitan las circunstancias.

6.º Tanto los terraplenes como las excavaciones á que diere lugar la construcción, se harán con la debida solidez, erigiendo en los puntos en donde fuere necesario los correspondientes muros de contención y cualquiera otra obra que se requiera para dar consistencia á la estada.

7.º Se abrirán las zanjas necesarias en ambos lados del camino, y se construirán desagües en donde no existan naturalmente ó la naturaleza del terreno lo requiera.

8.º Las traviesas serán de siete (7) pies de largo y cinco (5) por ocho (8) pulgadas de escuadría, y quedarán colocadas á distancia de dos (2) pies una de otra.

9.º En los parajes en que el terreno sea deleznable ó cenagoso se colocarán los durmientes sobre balastro, y en los de piso sólido se llenará con tierra el espacio entre ellos.

10.º En el muelle, las traviesas tendrán cinco por seis pulgadas de escuadría, y se colocarán, unas de otras, á una distancia máxima de veinte pulgadas.

11.º Los puentes y pontones que exija la vía en su trayecto de tierra, se harán con

madera de corazon, sobre estribos de mampostería, dándoles la solidez necesaria para el tránsito seguro de los trenes.

12.º Los rieles serán de acero con un peso de treinta y cinco (35) libras por yarda lineal y cada uno tendrá veintiocho, veintiseis, veintiocho ó treinta pies de largo, de modo que correspondan exactamente con los que tiene el camino en uso. Las colisas serán de patente, dos á cada fin de riel, y sujetas con cuatro pernos. Se usará debajo de cada union de riel de un asiento de hierro batido, afianzado á las traviesas con cuatro espigones. Los rieles se asegurarán á las traviesas con un clavo dentro y otro fuera del riel.

13.º El viaducto será de mil quinientos sesenta (1,560) pies de longitud, en una parte, y de ochocientos cuarenta (840) pies en la otra, con un total, en todo, de dos mil cuatrocientos (2,400) pies. Se sacará del lado de tierra un terraplen, hasta encontrar profundidad suficiente en las aguas, para construir un estribo ó muelle de piedra suelta con la inclinación que resulte para una base de uno á cuatro pies. Este estribo servirá para proteger el fin del terraplen, y de escribir el puente ó viaducto. La misma construcción se hará al otro extremo del viaducto. Los estribos sobre que descansan todo el puente estarán repartidos á distancia de diez en diez pies, que es la longitud de cada tramo, componiéndose cada estribo de tres pilotes. Los tramos se asegurarán unos á otros por amarraduras á lo ancho y á lo largo del puente. Entre los pilotes del puente se usarán también amarraduras verticales. De resto, las construcciones se harán de acuerdo con los detalles de los planos. En el centro del muelle habrá una viga maestra para recibir las cabezas de las traviesas, la cual ayudará á soportar la sobreestructura. Los pilotes serán de hierro forjado, tendrán nueve pulgadas de diámetro, y estarán colocados en secciones convenientes. Cada seccion tendrá las espigas y pies necesarios, de modo que pueda ensamblar una con otra. En la parte que sea necesario enterrar los pilotes en la arena, tendrá cada uno de ellos un tornillo ó punta; y cuando hayan de introducirse entre roca, la punta puede ser de filo, ó plana, y del mismo diámetro del pilote. El pilote del centro en cada estribo se introducirá á plomo, y los dos de los lados inclinados, como se ve en el plano. Los pilotes tendrán su cabeza de hierro sólida para recibir sobre ella los traveseños de hierro. Estos traveseños tendrán un por doce de escuadría y estarán convenientemente asegurados á las cabezas de los pilotes con los pernos necesarios. Sobre la viga del centro se colocarán los bragueros de la traca longitudinal, un debajo de cada riel y extendiéndose del centro al otro del muelle. Dichos bragueros serán de tres pies de espesor; tendrán la forma y estilo que se ve en el plano; y se asegurarán con pernos á la viga del centro y á los pilotes en el centro mismo del muelle. Tendrán amarres á cada lado del muelle, conforme al plano, y sobre ellos se colocarán traveseños de pino amarillo de siete pies de largo y de cinco por seis pulgadas de escuadría, á distancia de veinte pulgadas uno de otro. Estos traveseños se asegurarán con pernos á los bragueros, á razon de dos pernos para cada traveseño. Los rieles se clavarán á los traveseños como se ha dicho antes. Al lado de los rieles y paralela á ellos se colocará una pieza de madera para impedir la destrucción del puente en caso de desarrillamiento.

14.º En el lugar en que las aguas comienzan á ser llanas, principiará otro puente de pilotes de hierro forjado. Los amarres de estos pilotes se colocarán á menor distancia de los del puente principal, y el braguero irá sostenido por una pieza de hierro de figura T que descansará sobre los traveseños en

" Estas piezas son las conocidas con el nombre de "latticegrids," de la mejor calidad de hierro para puentes, y serán probadas, antes de salir de la fábrica, para resistir un retrocimiento cinco veces mayor del que requerirá el trabajo ordinario de la vía.

que irán fuertemente asegurados. Estos pilotes serán menores á los ya descritos en proporción á la profundidad y retrocimiento. La sobreestructura será la misma que la establecida para el viaducto; y en los lugares donde el agua lo permita, se levantarán terraplenes de piedra suelta desde donde ha de principiar el viaducto. Estos terraplenes se extenderán en mayor ó menor grado de inclinación al conectarse con el muelle, y de acuerdo con la naturaleza del trayecto que haya que recorrer. Donde pueda facilitar los trabajos se levantará una armazon de madera, sobre la cual puedan pasar los trenes de construcción.

15.º En los lugares de tierra por donde pase ese camino se abrirá una trocha de quinientos pies de ancho perfectamente limpia.

16.º Al terminar la vía férrea, principiará el muelle, el cual tendrá una sola línea hasta el lugar más conveniente, y luego una doble línea hasta su terminación. El lado de tierra del muelle se fijará en el lugar en donde las aguas tengan una profundidad uniforme de quinientos pies en marea baja, y se extenderá quinientos (500) pies hasta donde se encuentre una profundidad de treinta (30) pies en baja marea.

17.º Del lado de tierra del muelle habrá, más ó menos, cuarenta (40) pies de ancho, en una distancia de cuatrocientos (400) y luego cien (100) pies adicionales, de cien (100) pies de ancho; de modo que la longitud total de él será de quinientos (500) pies.

A cada lado de las líneas del muelle habrá plataformas levantadas á la altura de los carrros, para conseguir que los efectos se manejen con facilidad; y en general la construcción estará enteramente de acuerdo con el plano presentado, y será igual á todas las construcciones de su clase en todas sus partes.

18.º En la parte más angosta del muelle habrá cinco y en la parte más ancha nueve hileras de pilotes de hierro, colocadas á quinientos pies de distancia de centro á centro, en las hileras. Los pilotes serán de hierro forjado, construidos en secciones con las conexiones necesarias. Los pilotes que se introduzcan en terrenos blandos se atornillarán. Aquellos que se tengan que introducir en terreno duro ó entre rocas, serán puntiaguados ó sólidos. En la línea baja del agua habrá un amarre longitudinal en todo el largo del muelle. Cada pilote estará provisto de su cabeza para recibir los amarres longitudinales, que partirán de atrás y de adelante y serán de vigas de hierro de figura T aseguradas por tornillos á la cabeza de los pilotes.

19.º Vigas de hierro forjado (atravesados figura T) se colocarán sobre cada hilera de pilotes, aseguradas convenientemente á los largueros longitudinales. Los atraveseños irán perforados para recibir los pernos que han de asegurar los largueros de madera para las plataformas y líneas del edificio.

20.º Las vigas longitudinales en la línea del agua, lo mismo que los atraveseños, quedarán conectados por cruceros con perno en la parte inferior, estribos arriba y vientos en el centro para atesar cualquier alargamiento de los pilotes. Los pilotes irán así mismo asegurados por cruceros de igual construcción.

21.º Se colocarán defensas de madera de diez y seis pulgadas de diámetro de lado y lado del muelle, á cincuenta pies de distancia cada una. En cada una de las esquinas del frente del muelle habrá tres juegos de defensas iguales, y al frente se colocarán éstas á veinticinco pies de distancia. Todas las defensas se asegurarán al muelle de la manera más conveniente, para que éste resista el empuje ó choque de los buques.

22.º Debajo de cada riel y plataforma habrá maderos longitudinales de seis por doce de escuadría, asegurados con pernos de una pulgada á la cabeza de los pilotes. Las plataformas se cubrirán, como se describe en el plano, con planchas de madera de tres pulgadas de espesor, las cuales irán aseguradas á los atraveseños con clavos de siete

plgadas. Las planchas aunque parejas en su superficie, no tendrán mechimbombas alguno.

El muelle llevará un techo de madera de las formas y descripciones que se señalan en el plano. En la parte angosta del muelle habrá un solo *braguero*, y sobre la parte ancha habrá dos, todos conectados y asegurados con pernos. Los costados se forrarán con planchas de media pulgada, el techo se cubrirá con teja maná de ciprés de veinte pulgadas, y todo se pintará con dos manos de buena pintura de aceite.

23.° Habrá veinticuatro puertas y una ventana de hierro de cada lado del muelle y seis puertas del lado del agua y dos del lado de tierra. Las puertas girarán sobre correderas y tracas, y tendrán sus cerraduras convenientes. Al fin de cada traca habrá una resistencia ó descanso para impedir que los carros se descarrilen y vayan al agua.

24.° Las maderas que se usen en la construcción de la vía férrea y del muelle, cuya clase no se halle determinada en este contrato, serán de las menos corruptibles por la humedad, á juicio del Administrador de la Aduana de Barranquilla; y el muelle tendrá dos cubrios ó grúas, capaces para levantar bultos hasta del peso de una tonelada, que faciliten la carga y descarga de los buques.

Art. 2.° La línea telegráfica del Ferrocarril de Bolívar se prolongará también por Holguin desde su término actual en la bahía de Sabanilla, hasta la bahía de Puerto-Bellillo, llevándola en el trayecto de tierra, sobre postes convenientemente colocados. En la parte de mar, el alambre irá sobre aisladores fijados en el viaducto, y la línea se construirá en todos sus detalles con las mejores condiciones de duración.

Art. 3.° Queda convenido que en las obras descritas se ejecutará por Holguin todo lo que sea necesario para complementarias, de acuerdo con los planos que quedan depositados en la Secretaría de Hacienda; y se estipula, además, expresamente, que la definitiva localización de la línea del camino y los detalles de construcción de él y del muelle, pueden modificarse por Holguin, de acuerdo con el Agente que, tanto para este objeto como para inspeccionar el estado de los trabajos, su solidez y demás condiciones, puede nombrar oportunamente el Gobierno, siempre que dichas modificaciones sean ventajosas para la duración y buena construcción de las obras.

Art. 4.° Las obras á que se refieren los artículos anteriores empezarán á ejecutarse seis meses después de adjudicada definitivamente este contrato, y se terminarán, lo más tarde, tres años después de hecha dicha adjudicación.

En caso de demoras que no provengan de falta de eficacia del contratista, como pérdida de algún buque que traiga material para la obra, perturbación del orden público y demás de fuerza mayor ó caso fortuito, conforme á las leyes, el Poder Ejecutivo prorrogará prudencialmente los plazos fijados en este artículo.

Art. 5.° Terminada la obra de prolongación del Ferrocarril y recibida por el Poder Ejecutivo, quien hará la declaratoria de que está ó no arreglada á las condiciones estipuladas, lo más tarde dos meses después de que Holguin dió aviso de haberla concluido, el Gobierno la administrará y explotará con pleno dominio; pero serán de cargo de Holguin las reparaciones que ella exija en los primeros cinco años, lo mismo que su reconstrucción, si llegare á destruirse en todo ó en parte, en ese tiempo, pues Holguin garantiza al Gobierno la duración de dicha obra por el término expresado, ó igualmente que al fin de él estará en perfecto estado de servicio.

Art. 6.° El precio de la obra de prolongación del Ferrocarril de Bolívar hasta la bahía de Puerto-Bellillo, se ha fijado por licitación pública en la suma de quinientos noventa y ocho mil novecientos pesos (\$ 598,900) que el Gobierno pagará á Holguin, ó á quien represente legalmente sus derechos, en bonos amortizables en veinticinco años con las cuotas siguientes del producto bruto del muelle Ferrocarril; á saber: Cuarenta y cinco por ciento en el primer quinquenio;

Treinta y cinco por ciento en el segundo; Treinta por ciento en el tercero; Veinticinco por ciento en el cuarto, y Veinte por ciento en el quinto.

Parágrafo. Los bonos de que habla este artículo ganarán desde la fecha en que se emitan y entreguen el siete por ciento (7%) de interés anual, amortizable también con el fondo expresado.

Art. 7.° Debe entenderse, sin embargo, que si los pagos anuales que se hagan á

Holguin con el producto de las cuotas señaladas en el artículo anterior, amortizarán en cada año una suma mayor de bonos de la que se ha calculado para fijar en veinticinco años la amortización de los quinientos noventa y ocho mil novecientos pesos (\$ 598,900) y sus intereses á la tasa del siete por ciento anual, y ésta se hiciere, en consecuencia, en un tiempo menor, Holguin ó quien lo represente no tendrá derecho á las cuotas restantes: pues conforme á este contrato el Gobierno no asume más obligación que la de pagar quinientos noventa y ocho mil novecientos pesos (\$ 598,900) y los intereses que devenguen los bonos que representen esta suma, desde que se emitan y entreguen, hasta su amortización definitiva.

Art. 8.° Inmediatamente que las obras de que se trata sean recibidas por el Gobierno, Holguin ó quien lo represente garantizará, á satisfacción del Poder Ejecutivo, el cumplimiento de las obligaciones que contrae respecto de la conservación de las mismas obras conforme á los artículos 5.° y 9.° de este contrato; y para mayor seguridad de la Nación en este punto, se estipula que si el camino ó el muelle se destruyeren, en todo ó en parte, durante el tiempo en que Holguin ofrece conservarlas y hacerlas las reparaciones necesarias para que puedan prestar eficazmente y con facilidad el servicio á que están destinadas, el Gobierno reintegrará las cuotas del producto bruto del Ferrocarril que deben entregarse á Holguin, hasta que éste reconstruya las obras ó las repare convenientemente. En todo caso dichas cuotas podrán aplicarse por el Gobierno á los gastos de reparación y reconstrucción de las obras de que se trata, si Holguin no las hiciere con la debida oportunidad.

Art. 9.° Para que Holguin se indemnice del costo del muelle en Puerto-Bellillo, el Gobierno le concede privilegio para cobrar por el término de veinticinco años contados desde que la obra se entregue al servicio público, un derecho de muelle de cuarenta y nueve milésimos de peso (mils. 49) por cada tonelada de registro que midan los buques de vela ó de vapor que lleguen á dicho puerto. Este derecho se recaudará por el Administrador de la Aduana de Barranquilla, y se entregará por él al contratista, por mensualidades.

Parágrafo. Los gastos de reparación y conservación del muelle lo mismo que su reconstrucción si llegare á destruirse durante los veinticinco años del privilegio, serán de cargo de Holguin, quien se obliga á entregar dicho muelle, al concluir el privilegio, en perfecto estado de servicio.

Parágrafo. Durante el privilegio de que trata la última parte de este artículo, el Gobierno no construirá ni permitirá que se construya otro muelle en Puerto-Bellillo, ó no que Holguin convenga en que tal construcción se verifique.

Art. 10. El Gobierno entregará á Holguin los bonos de que trata el artículo 6.° en series de á mil pesos (\$ 1,000), en los términos siguientes:

Cincuenta mil pesos (\$ 50,000) al aprobarse este contrato por el Poder Ejecutivo; Ciento cincuenta mil pesos (\$ 150,000) al empezarse los trabajos de prolongación de la línea férrea;

Ciento cincuenta mil pesos (\$ 150,000) cuando el viaducto esté concluido;

Cincuenta mil pesos (\$ 50,000) cuando la línea férrea, arrancando del viaducto, llegue á su término en el punto en que deba principiar el muelle; y

Ciento noventa y ocho mil novecientos pesos (\$ 198,900) cuando toda la obra esté concluida y recibida por el Gobierno.

Art. 11. La amortización de los bonos que se expidan y entreguen á Holguin, y sus intereses, empezará á tener lugar con las cuotas partes del producto bruto del Ferrocarril de Bolívar, como quedan fijadas en el artículo 10, desde la fecha en que las obras contratadas sean recibidas por el Gobierno; de manera que si esas obras no se construyen por cualquier causa, dichos bonos se anularán por la oficina respectiva y no le aparecerán responsabilidad ninguna á la Nación.

Art. 12. Las cantidades que correspondan á la amortización de los bonos, y al pago de sus intereses, se entregarán á Holguin, por semestres vencidos, en la ciudad de Barranquilla, en dinero sonante, por el Administrador del Ferrocarril de Bolívar, quien recogerá los bonos amortizados en cada semestre para inutilizarlos de acuerdo con las instrucciones del Poder Ejecutivo.

Art. 13. Los bonos emitidos y entregados á Holguin serán admisibles en la Administración del Ferrocarril de Bolívar, en la proporción ya expresada, en pago de los fletes y pasajes que en él se causen, desde la fecha

en que dichos bonos aparejen responsabilidad al Gobierno, conforme al artículo 6.°; y el valor de los bonos así amortizados se deducirá de las cantidades que deban entregarse á Holguin conforme al artículo anterior.

Art. 14. Mientras dure la amortización de los bonos y sus intereses, el Gobierno no podrá rebajar la tarifa de fletes y pasajes que riga actualmente en el Ferrocarril de Bolívar, sino en el veinticinco por ciento, pero esa rebaja, si se decretare, implica un aumento igual en el fondo de amortización señalado á los bonos y á sus intereses, siempre que ella reduzca el producto bruto anual del Ferrocarril á una suma menor de ciento cincuenta mil pesos (\$ 150,000).

Art. 15. El Gobierno se compromete además:

1.° A dejar pasar en las Aduanas respectivas, libres de derechos de importación, los materiales y útiles que sean necesarios para la construcción, reparación y conservación del Ferrocarril y del muelle;

2.° A permitir, cuando sea absolutamente indispensable, que estos materiales y útiles se introduzcan directamente por la bahía de Puerto-Bellillo;

3.° A no gravar con flete alguno el transporte de dichos útiles y materiales por los vehículos marítimos ó por el Ferrocarril de Bolívar;

4.° A dar pasaje libre por los remoladores y por el Ferrocarril de Bolívar á los empleados y obreros de la empresa de prolongación del Ferrocarril y construcción del muelle, cuando tengan que trasladarse de un punto á otro en ejercicio de sus funciones y empleos;

5.° A facilitar á Holguin las locomotoras, carros, remoladores y bungs, que tenga á su servicio, para el transporte de materiales, empleados y obreros, siempre que estos vehículos no sean necesarios para las operaciones que están destinadas en la Aduana de Barranquilla y el Ferrocarril de Bolívar;

6.° A ceder á Holguin mil doscientos (1,200) yardas de terreno á uno y otro lado del muelle de Puerto-Bellillo, para la construcción de hoteles y casas de baños. Esta cesión se hará en los puntos que el Gobierno no necesite para oficinas, los cuales se señalarán previamente por el empleado que el Poder Ejecutivo determine. Tanto el terreno de que se trata, como los edificios que en él se construyan, pasarán á ser propiedad del Gobierno luego que espiren los veinticinco años del privilegio para el cobro del derecho de muelle á que se refiere el artículo 9.°

Art. 16. Si el tráfico por las bocas del río Magdalena llegare á regularizarse, y sus necesidades lo exigieren, Holguin queda en la obligación de construir á su costa un ramal que conecte la línea actual del Ferrocarril de Bolívar con la ribera de dicho río, en la parte que, á juicio del Poder Ejecutivo, sea más conveniente. En este caso, Holguin construirá también, en el punto más conveniente, un muelle y los edificios necesarios para el tráfico referido, y podrá cobrar un derecho de muelle igual al que se ha fijado para Puerto-Bellillo, durante veinticinco años contados desde que se pongan en servicio el ramal y el muelle. Después de los veinticinco años estas construcciones pasarán á ser de propiedad del Gobierno.

Art. 17. Holguin asegura el cumplimiento de este contrato dando por fiadores á los señores Alberto Urdaneta, Julio Arboleda y Hernando Arboleda, cada uno de los cuales responde de mancomunada é *insolidum* con el mismo Holguin por la tercera parte de la suma total de la fianza que es la de veinte mil pesos (\$ 20,000). Esta cantidad quedará en favor de la Nación si las obras contratadas no se construyeren dentro del término estipulado.

Parágrafo. Los señores Alberto Urdaneta, Julio Arboleda y Hernando Arboleda firman el presente contrato para constancia de la obligación que contraen como fiadores de conformidad con este artículo y sin perjuicio de otorgar á su debido tiempo la escritura de fianza correspondiente.

Art. 18. El presente contrato puede ser transferido por Holguin, con permiso del Gobierno, á cualquiera Compañía anónima que se establezca para el efecto en el país ó en el extranjero.

Art. 19. Este contrato necesita para llevarse á efecto, de la aprobación del Poder Ejecutivo.

En fe de lo cual firman los contratantes dos ejemplares de este documento en Bogotá, á veinticuatro de Febrero de mil ochocientos ochenta y dos.

Antonio Roldán—Jorge Holguin—Julio Arboleda—Alberto Urdaneta—Hernando Arboleda.

Poder Ejecutivo nacional—Bogotá, 25 de Febrero de 1882.

Aprobado.

RAFAEL NÚÑEZ.

El Secretario de Hacienda,

ANTONIO ROLDAN."

DECRETA:

Art. 1.° Apruébase el preinserto contrato con la siguiente agregación al artículo 10:

Art. 10. Parágrafo. Estos bonos se redactarán expresando claramente la condición estipulada en el artículo 11 del contrato, y que la República ninguna responsabilidad contrae para su emisión, sino desde la fecha en que las obras contratadas hayan sido recibidas por el Gobierno.

Art. 2.° Autorízase al Poder Ejecutivo para que, si del estudio que ingenieros competentes hagan de la línea del Ferrocarril, en la parte que debe construirse, resultara plenamente demostrada la conveniencia de variar el trazo definitivo de la prolongación, pueda estipular con el contratista la correspondiente modificación del artículo 3.° del contrato, ya sea aumentando, ya disminuyendo el trayecto. En tal caso, podrá variarse también el lugar donde se construya el muelle, siempre que el punto escogido en lugar de Puerto-Bellillo tenga la profundidad suficiente para dar seguro fondeadero á los buques de vela y de vapor, y que éstos puedan atracar á dicho muelle.

Parágrafo. Si ocurriese el caso previsto en este artículo, el Poder Ejecutivo estipulará con el contratista lo que deba pagarse de más ó de menos respecto de la suma fijada en el contrato, siempre que el aumento ó la disminución de la línea férrea exceda en extensión de la vigésima parte de la determinada en dicho artículo.

Art. 3.° Se autoriza al contratista para que, en los trayectos donde pueda convenir á la mayor solidez y seguridad de la vía férrea, extienda las traviesas y los rieles sobre camellón ó calzada firme, si ésta pudiere ser construida solidamente, en vez de extenderlos sobre pilotes.

Art. 4.° Se entenderá que las disposiciones de los artículos 1.° y 2.° de esta ley, son aclaratorias ó condiciones necesarias del contrato á que ellas se refieren, y deberán ser aceptadas por el contratista.

Dada en Bogotá, á diez y seis de Agosto de mil ochocientos ochenta y dos.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

TIMOTEO HURTADO.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

FRANCISCO MUÑOZ.

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

Julio E. Pérez.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

Cárlos Cotes.

Poder Ejecutivo nacional—Bogotá, Agosto 17 de 1882.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) FRANCISCO J. ZALDÚA.

El Secretario de Hacienda,

MIGUEL SAMPER.

## Poder Ejecutivo.

DECRETO NUMERO 406 DE 1882

(28 DE JULIO),

reformatorio de los expedidos bajo los números 355 y 357 del corriente año.

El Presidente de los Estados Unidos de Colombia,

En uso de sus facultades,

DECRETA:

Art. 1.° El medio batallón 13 de Infantería, que se mandó licenciar por el artículo 3.° del decreto ejecutivo número 355, continuará en servicio, con el Jefe, Oficiales y tropa que para los medios batallones señala el Código Militar.

Parágrafo. Nómbrase en propiedad Jefe del expresado medio batallón al Coronel Pedro Soler Martínez.

Art. 2.° De los medios batallones 11 y 16 de Infantería que han estado en servicio, se formará un medio batallón que se denominará medio batallón 11 de Infantería, y que tendrá el Jefe, Oficiales y clases que á los medios Batallones señala el Código Militar.