

que de lo permitan los vehículos de la en-

Art. 3.º Bonnet no podrá cobrar por fletes y pasajes precios mayores de los que se fijan en las tarifas respectivas, formadas por mutuo acuerdo entre el Gobierno y Bonnet.

Art. 4.º Para los efectos de las tarifas se entenderá por carga un peso de ciento cuarenta kilogramos, cuando este peso no o por mayor volumen que quinientos decímetros cúbicos. Los bultos cuyo volumen sea mayor del aquí fijado para la carga de sea por cuarenta kilogramos, los podrá abonar Bonnet por peso ó por volumen, entendiéndose siempre que el peso de una carga de ciento cuarenta kilogramos se considere equivalente á un volumen de quinientos decímetros cúbicos.

Art. 5.º Bonnet no podrá establecer diferencias en el recibo de la carga por motivo del puerto á donde se destine, y queda obligado á recibirla hasta donde la capacidad de los buques lo permita, en el orden cronológico de su llegada al costado de la embarcación, sometido en lo general á las disposiciones sobre carga y descarga, y servicio de puertos que contiene el Código Fiscal y á las demás que el Gobierno tenga á bien dictar.

Art. 6.º Bonnet se compromete á transportar el correo y las tropas del Gobierno por los mismos precios que hoy cobran las Compañías de navegación que reciben auxilios del Tesoro nacional, y además se obliga á transportar gratuitamente las misiones que tengan que recorrer el río Meta en el desempeño de sus funciones.

Art. 7.º El Gobierno se obliga á eximir del pago de derechos de importación el vapor de vapores que se traigan para la navegación y las máquinas y útiles necesarios para el establecimiento de la Empresa y las reparaciones que haya que hacer en lo sucesivo á los buques, y garantiza al empresario que los vapores no serán gravados con ninguna clase de contribuciones, ni nacionales, ni departamentales, ni municipales.

Art. 8.º Bonnet se obliga á establecer una bodega techada de fierro en Orocué, capaz de recibir toda la carga que llegue á aquel puerto; y á no cobrar por el uso de la bodega, más de veinte centavos mensuales por cada bulto.

Art. 9.º Bonnet se obliga á fundir tres colonias agrícolas en las orillas del río Meta, compuesta cada una por lo menos de diez familias dedicadas á cultivar café, cacao, tabaco, sarrapia, y otros frutos exportables; y á traer por la otra parte del precio de cada una tarifa los inmigrantes que vayan al país.

Art. 10.º El Gobierno, á fin de facilitar la fundación de las expresadas colonias, se obliga á adjudicar á Bonnet, á título gratuito, cincuenta mil hectáreas de tierras baldías, en lotes alternados, conforme á la ley, tan pronto como quede establecida la navegación por vapor. Dicha adjudicación se hará de los tierras baldías que existen en las Provincias de Casanare ó San Martín, en los puntos que designe el interesado.

Art. 11.º La subvención de que trata el artículo 2.º será pagada en la Aduana respectiva del río Meta, sea Orocué ó San Rafael, en vista de la atestación que dará la primera autoridad política de aquel punto, de haberse efectuado con regularidad el viaje de ida y vuelta; y en caso de ausencia de fondos, el Administrador de la Aduana girará una orden á treinta días vista á cargo del Tesorero general de la República.

Art. 12.º El Gobierno se obliga para con Bonnet á recabar del Gobierno de Venezuela el libre tránsito de las mercancías por Ciudad-Bolívar, en los mismos términos en que se hace por Maracaibo, y á que se permita la exportación, sin gravamen ninguno, de los cueros, café, caucho, aceites, pieles y demás productos de Colombia que pasen por Ciudad-Bolívar.

El Gobierno interpondrá sus buenos oficios ante el de Venezuela para que Bonnet obtenga la libre navegación en aguas venezolanas de los buques de la empresa, y que éstos no sean gravados con derechos de Aduana ni otros distintos de los que gravan los buques que navegan en el Orinoco.

Art. 13.º Este contrato durará diez años, que se principiarán á contar desde el día en que entre en ejecución, día que será hasta dos meses después de aprobado definitivamente.

Art. 14.º Bonnet asegurará el cumplimiento de las obligaciones que contrae conforme al presente contrato con una fianza hipotecaria de diez mil pesos (\$ 10,000), constitui-

da sobre una finca ubicada en esta ciudad á satisfacción del Gobierno.

Art. 15.º El traspaso de este contrato puede hacerse con previa aprobación del Gobierno; y si el cesionario fuere extranjero, hará las renuncias que previene la Ley 145 de 1888. No se hará traspaso á un Gobierno extranjero.

Art. 16.º La Empresa de navegación tendrá derecho para cortar en los bosques nacionales las maderas que necesite para sus edificios, etc., y para proveerse de la leña necesaria para los vapores, sin remuneración ninguna.

Art. 17.º Los Capitanes, Contadores, ingenieros y demás empleados de la Empresa serán nombrados con previa aprobación del Gobierno y se les exime del servicio militar y de todo cargo ó empleo nacional, departamental ó municipal.

Art. 18.º Bonnet habrá en "Trapichito", "Trapiche" y "Algarrobo" y demás sitios peligrosos, los trabajos y obras necesarias para que, sin inconvenientes, puedan pasar por allí, en toda época, buques que calen dos metros.

Art. 19.º Bonnet que la exento de toda responsabilidad por cualquier caso fortuito que afecte el presente contrato.

Art. 20.º Bonnet renuncia su calidad de extranjero, como lo previene la Ley 145 de 1888.

Art. 21.º El presente contrato para llevarse á efecto requiere las aprobaciones: "1.º Del Excmo. Sr. Presidente de la República.

"2.º Del H. Congreso nacional.

"En fé de lo expuesto firmamos el presente documento en Bogotá, á veintiseis de Junio de mil ochocientos noventa.

"LEONARDO CANAL.—JOSE BONNET.

Gobierno nacional.—Bogotá, 26 de Junio de 1890.

Aprobado.

"CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Fomento.

LEONARDO CANAL.

DECRETA:

Art. único. Agruébase el presente contrato con las siguientes modificaciones: El artículo 2.º redactado así:

"Artículo. El Gobierno pagará á Bonnet una subvención de \$ 3,200 por cada viaje, reduciendo que se haga entre los puertos de Ciudad-Bolívar y Obayaro y \$ 2,500 por los que se hagan entre Ciudad-Bolívar y Orocué, fijándose por ahora, seis viajes reducidos los subvencionados en cada año.

"Para tener derecho á esa subvención, Bonnet se obliga á establecer y mantener la navegación con la debida regularidad, según los itinerarios que se fijan en el artículo 3.º del presente contrato.

"Que á voluntad del Gobierno aumentando el número de viajes anuales hasta donde le permitan los vehículos de la Empresa.

El artículo 3.º redactado así:

"Artículo. Bonnet no podrá cobrar por fletes y pasajes precios mayores de los que se fijan en las tarifas respectivas, formadas por mutuo acuerdo, cada dos años entre el Gobierno y Bonnet.

El artículo 6.º redactado así:

"Artículo. Bonnet se compromete á transportar el correo y las tropas del Gobierno por precios equivalentes á los que hoy cobran las Compañías de navegación en el río Magdalena que reciben auxilio del Tesoro nacional, y además se obliga á dar gratuitamente pasaje de primera clase á los misioneros y autoridades que tengan que recorrer el río Meta en el desempeño de sus funciones.

El artículo 8.º redactado así:

"Artículo. Bonnet se obliga á establecer dos bodegas, techadas de fierro, una en Obayaro y otra en Orocué capaces de contener toda la carga que llegue á aquellos puertos, y á no cobrar por el uso de dichas bodegas, más de veinte centavos mensuales por cada carga.

El artículo 10 redactado así:

"Artículo. El Gobierno á fin de facilitar la fundación de las expresadas colonias se obliga á adjudicar á Bonnet á título gratuito cincuenta mil hectáreas de tierras baldías, en lotes alternados hasta de cinco mil hectáreas, todo de conformidad con la ley, tan pronto como quede establecida la navegación; pero el señor Bonnet sólo adquirirá de una manera definitiva mil hectáreas por

esta vija de manera que si se interrumpe la navegación, antes de hacer cincuenta viajes, volviera á poder de la Nación el número de hectáreas correspondientes á los viajes que se hayan dejado de hacer. Dicha adjudicación se hará de las tierras baldías que existen en las Provincias de Casanare á San Martín, en los puntos que designe el interesado que no sean de los que exceptúan las disposiciones vijtes sobre tierras baldías; pero en ningún caso podrá adjudicarse en las márgenes del Meta más de la mitad de los lotes.

El artículo 19 quedará así: "Artículo. Tanto el Gobierno como Bonnet quedan exentos de toda responsabilidad proveniente de caso fortuito."

A título nuevo para después del 3.º: "Artículo. La subvención de las Salinas de la Nación pagará, cuando más, la mitad del flete que pague los artículos cuyo flete sea menor."

Dada en Bogotá, á doce de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN.—El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TREBIN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 15 de 1890.

Publíquese y ejócutese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Fomento,

MARCELINO ARANGO.

LEY 46 DE 1890 (15 DE NOVIEMBRE),

por la cual se fomenta la navegación del alto Magdalena.

El Congreso de Colombia.

DECRETA:

Art. 1.º Para fomentar la navegación del alto Magdalena, el Gobierno dará su préstamo, sin interés, por un término de seis á diez años, á la persona ó compañía que acepte las condiciones de esta ley, la suma de veinte mil pesos (\$ 20,000).

Art. 2.º Son condiciones para obtener el préstamo de que habla el artículo anterior, las siguientes:

1.º Que la suma prestada se asegure con la hipoteca de los vapores que se destinan al tráfico del alto Magdalena y con fianza personal si el Gobierno la creyere necesaria;

2.º Que un año después de recibido el préstamo estén en servicio en el alto Magdalena los vapores, uno de capacidad y con donnas adecuadas para la navegación de Honda á Girardot, y otro adaptable á la navegación entre Girardot y Neiva, en las épocas en que esto sea posible;

3.º Que se establezca además, para el tráfico entre Girardot y Neiva, el servicio de chamanas que las necesidades del comercio exijan, á juicio del Gobierno y del Empresario;

4.º Que las tarifas se fijen de común acuerdo entre el Gobierno y el contratista; y

5.º Que la navegación se mantenga por tantos años cuantos se otorguen de plazo para la devolución de la suma.

Art. 3.º Si la Gobernación del Tolima hiciera uso de la autorización que le confiere la Ordenanza número 24 del presente año, el contrato de que trata esta ley se hará de común acuerdo entre el Gobierno y dicha Gobernación; y en caso, tal contrato no se hiciera sin necesidad de licitación, dejando á juicio de los mencionados Gobierno y Gobernación la adjudicación del contrato á la persona ó compañía que ofreciere mayores ventajas, ó que, en igualdad de condiciones, dé mayores garantías de cumplimiento.

Art. 4.º La suma necesaria para dar cumplimiento á esta ley, se considerará incluida en el Presupuesto de Gastos de la vigencia económica de 1891 y 1892.

Dada en Bogotá, á doce de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN.—El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TREBIN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gabite no Ejecutivo.—Bogotá, 15 de Noviembre de 1890.

Publíquese y ejócutese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Fomento,

MARCELINO ARANGO.

LEY 47 DE 1890 (15 DE NOVIEMBRE),

que aprueba un contrato para la construcción y explotación de un camino de hierro de Bucaramanga á Puerto-Wiches.

El Congreso de Colombia.

Visto el contrato de fecha 18 del corriente mes, celebrado entre el Gobierno y los señores Enrique Cortés & C.ª Limited, de Londres, para la construcción y explotación de un camino de hierro, servido por vapor, entre Puerto Wiches, en el río Magdalena, y la ciudad de Bucaramanga, y que á la letra dice:

"Ruperto Ferreira, Subsecretario del Ministerio de Fomento de la República de Colombia, encargado interinamente del Despacho, con autorización suficiente del Excmo. señor Presidente de la República, por una parte, que en el curso de este contrato se denominará 'El Gobierno', y por la otra parte José María Cortés, vecino de esta ciudad, en nombre y como apoderado de los señores Enrique Cortés & C.ª Limited, Sociedad comercial domiciliada en Londres, como consta del instrumento número 22 otorgado en dicha ciudad el 7 de Agosto último ante el Consul General de la República, ca, General Don Buenaventura Restrepo, parte que en lo sucesivo se denominará 'Los Concesionarios,' hemos celebrado el contrato que se expresa en las cláusulas siguientes:

"Art. 1.º El Gobierno de la República otorga á los Concesionarios, quienes lo acepten, privilegio exclusivo para construir y explotar un camino de carriles de fierro, servido por vapor, en el trayecto comprendido entre el punto denominado Puerto Wiches, sobre el río Magdalena, y la ciudad de Bucaramanga, en el Departamento de Santander. Este Ferrocarril se denominará 'Ferrocarril de Santander.'

"Art. 2.º Para todos los efectos legales se declara obra de utilidad pública la construcción del Ferrocarril á que se refiere este contrato; y en tal virtud los Concesionarios gozarán de todos los derechos y acciones que las leyes conceden á las empresas de esta clase.

"Art. 3.º Los Concesionarios harán á su costa dentro de los diez (10) meses siguientes á la aprobación definitiva de este contrato, los estudios que sean necesarios sobre el terreno para la formación del proyecto del Ferrocarril; y harán tirarse dentro del mismo plazo al Ministerio de Fomento copias auténticas de dichos estudios y de los planos que se levantaron para el efecto de fijar la línea. Tanto para los planos como para todo lo demás relacionado con el Ferrocarril, se hará uso de las medidas oficiales de la República.

"Art. 4.º En garantía del cumplimiento de las obligaciones contraídas por los Concesionarios en el artículo anterior, otorgarán después de que este contrato reciba la aprobación del Congreso, una fianza personal á satisfacción del Gobierno por la cantidad de veinte mil pesos (\$ 20,000). Esta fianza quedará á favor del Gobierno en caso de no cumplimiento de lo estipulado, ó se cancelará tan luego como sean entregados los estudios y planos mencionados.

"Art. 5.º En un plazo no mayor de sesenta (60) días después de haberse dado cumplimiento á lo dispuesto en el artículo 3.º avisarán al Gobierno los Concesionarios si aceptan ó no definitivamente el contrato, y en caso afirmativo procederán á otorgar, como garantía del cumplimiento de todas las obligaciones que contraen, una fianza de cien mil pesos (\$ 100,000), en oro, á satisfacción del Gobierno. Esta fianza se cancelará tan luego como haya sido terminada la obra.

"Entendido que los estudios y planos del proyecto que deben entregar los Concesionarios al Gobierno en virtud de lo dispuesto en el artículo 3.º quedarán en todo caso á favor de éste, aun cuando no se acepte definitivamente el contrato ó no se lleve á término la obra.

"Art. 6.º La construcción de la vía se empezará precisamente en los seis (6) meses siguientes á la aceptación definitiva del contrato, y la obra entera debe quedar terminada en un plazo no mayor de seis (6) años.

á contar desde la misma fecha. Los Concesionarios pueden empezar el camino por cualquiera de sus extremos ó por ambos á la vez, y luego que hayan sido establecidos los trabajos, deben continuarlos sin interrupción y en línea continua.

"Art. 7.º Los planos, perfiles y mapas del trazo definitivo y de las variaciones que se le hagan al tiempo de la construcción, así como las referentes á las principales obras de arte del Ferrocarril, se harán por duplicado, y los Concesionarios enviarán oportunamente al Ministerio de Fomento, para su conservación en el archivo, uno de los ejemplares, dejando el otro en las Oficinas de la Empresa en Bucaramanga. Regirá para estos planos lo mismo que se dispone al final del artículo 3.º

"Art. 8.º El Gobierno hace á los Concesionarios, ó á quien sus derechos represente, las concesiones que se expresan en los siguientes incisos:

"1.º El privilegio exclusivo por el término de noventa y nueve años (99) contados desde la fecha de este contrato, para que durante ellos no se pueda construir sin permiso de la Empresa ninguna otra vía férrea, ni de madera, ni de cables de alambre, en una zona que comprenda cuatro miriámetros á cada lado del eje del Ferrocarril; pero sí podrán cortar esta zona ó penetrar en ella otros caminos ó Ferrocarriles de dirección distinta á la del que construyan los Concesionarios y que no tengan por exclusivo objeto hacerle competencia;

"2.º El usufructo exclusivo del Ferrocarril y de todas las anexidades durante los noventa y nueve (99) años de que trata el inciso anterior. Cumplido este plazo, el Ferrocarril con sus edificios, material rodante y demás anexidades y dependencias, todo en buen estado de servicio, pasará á ser propiedad del Gobierno, libre de todo gravamen y sin indemnización alguna á favor de los Concesionarios;

"3.º La cesión gratuita de los terrenos de propiedad nacional que se requieran para la vía y para sus edificios y accesorios, comprendiendo el derecho de hacer uso de los materiales de cualquiera clase que se necesiten para la obra, siempre que se encuentren en terrenos de propiedad de la Nación. Si los terrenos que se necesitaren fueren de propiedad particular, podrán los Concesionarios expropiarlos en virtud de lo que se declara en el artículo 2.º, mediante las tramitaciones legales y corriendo de su cargo las indemnizaciones á que hubiere lugar;

"4.º La garantía de un interés del seis por ciento (6%) anual durante veintiseis (26) años, á contar desde la fecha de este contrato, sobre el capital que se invierta en la Empresa, á razón de cuarenta mil pesos (\$ 40,000) en oro (moneda inglesa), por cada kilómetro de vía que se construya y dé al servicio, mediante las condiciones que se expresan en este contrato, ó sea la seguridad de un rendimiento de dos mil cuatrocientos pesos (\$ 2,400) anuales, en oro, por cada kilómetro de vía construida puesta en servicio;

"5.º Exención de derechos de importación durante la construcción del Ferrocarril y por cinco (5) años más, para todos los materiales, herramientas, útiles, máquinas, instrumentos, aparejos, toldos de campaña, alambre para telégrafos y cercas, aparatos telegráficos y telefónicos, mobiliario para las estaciones y demás objetos que requiera la construcción y conservación en buen estado de la vía y sus accesorios;

"6.º Exención de toda contribución nacional, departamental ó municipal, del impuesto fluvial y de empréstitos forzosos, exacciones y contribuciones de guerra. Tampoco podrán ser gravados los efectos y pasajeros que transiten por el Ferrocarril con contribuciones ó impuestos especiales durante el tránsito por la vía;

"7.º La exención de todo servicio personal, oneroso, civil ó militar, para todos los empleados del Ferrocarril;

"8.º Exención de contribuciones ó impuestos durante veinte (20) años, contados desde la fecha en que debe quedar terminado el Ferrocarril, para las propiedades y empresas que funde la Compañía á las inmediaciones de la vía en terrenos baldíos;

"9.º El derecho para construir las líneas telegráficas y telefónicas que requiera el servicio de la Empresa, sujetándose en esto á las prescripciones y reglamentos que haya dado ó que dé el Gobierno sobre el particular. Mientras construyen su propia línea, podrán los Concesionarios hacer uso gratuito de los telégrafos nacionales en lo que fuere necesario para los asuntos relativos á la construcción del Ferrocarril;

"10. La concesión gratuita de sesenta mil (60,000) hectáreas de tierras baldías, cuyos títulos se darán á los Concesionarios en tres contados iguales, así: el primero, cuando haya sido construida y puesta en servicio la tercera parte de la vía; el segundo, al terminar la otra tercera parte; y el tercero, cuando toda la vía esté puesta en servicio á satisfacción del Gobierno. Las adjudicaciones se harán como se prescribe en las disposiciones legales que rijan sobre la materia; y es entendido que en caso de caducidad del privilegio ó cuando éste se extinga por terminación del plazo por el cual se concede, no se contarán los títulos que se hayan dado á los Concesionarios ó las tierras que se les hayan adjudicado, entre los valores, que deben volver en tales casos al poder del Gobierno. No tendrán los Concesionarios derecho á la concesión de títulos por partes proporcionales de la obra si la dejan inconclusa dentro de los límites de cada una de las tres secciones en que se divide; de manera que sólo se les darán los contados de veinte mil (20,000) hectáreas cada vez que una sección esté concluida, perdiendo el derecho á lo correspondiente á la siguiente si no la concluyen en los plazos correspondientes, señalados por este contrato;

"11. La cesión gratuita de todos los elementos que estén en poder del Gobierno pertenecientes á la Empresa primitiva de este Ferrocarril, comprendiendo los trabajos ejecutados de Puerto Wilches hacia el interior; y el derecho de sacar copia de todos los planos y estudios que posea el Gobierno relacionados con dicha Empresa;

"12. La obligación por parte del Gobierno para suministrar gratuitamente la policía ó fuerza militar que fuere necesaria para la seguridad de las personas ó de las propiedades en cualquier punto de la línea;

"13. El derecho de preferencia en igualdad de condiciones para construir dentro de la zona privilegiada ramales que se desprendan de la línea principal del Ferrocarril;

"14. Derecho de preferencia, de acuerdo con la legislación sobre la materia, para la adjudicación de las minas y depósitos de minerales que descubran en la zona privilegiada; y

"15. La exención de derechos de registro, ó cualquiera otro que lo sustituya para las escrituras ó documentos que se otorguen á virtud de este contrato, bien sea para darle el carácter de instrumento público, bien sea para cederlo ó traspasarlo.

"Art. 9.º El pago de la garantía de que trata el inciso 4.º del artículo anterior, y que comprende el plazo de veintiseis años desde la fecha de la aprobación definitiva de este contrato, se hará por el Gobierno á los Concesionarios al fin de cada año, en moneda de oro inglesa ó en cualquiera otra equivalente, computando dicha garantía durante el período de la construcción para cada año, sobre la mitad de los kilómetros construídos durante él y la totalidad de los construídos en los anteriores; todo mediante las siguientes condiciones:

"1.º Que del producto bruto anual de la obra se deduzca para gastos de administración, conservación y explotación de cada kilómetro de la vía la suma de tres mil pesos (\$ 3,000) en moneda corriente nacional; y si no hubiere residuo ó éste fuere menor que la citada garantía, el Gobierno completará la diferencia en la moneda convenida para el efecto;

"2.º Que en ningún caso lo que deba pagar el Gobierno á los Concesionarios por razón de la garantía excederá de la suma fija anual de dos mil cuatrocientos pesos (\$ 2,400), en oro (moneda inglesa), por kilómetro de vía, aun cuando los rendimientos del servicio sean inferiores á los gastos reales de administración, conservación y explotación;

"3.º Que tampoco se deducirá de los productos brutos más de los tres mil pesos (\$ 3,000) anuales por kilómetro, aun cuando los gastos reales fueren mayores que los correspondientes á esta rata; y que tanto para esta deducción como para el pago de la garantía se considerará toda la vía como sencilla, cualesquiera que sean las duplicaciones, desviaderos, apartaderos etc. etc, que se encuentren en cada kilómetro, de manera que ésta y las demás obras accesorias del Ferrocarril formarán parte del kilómetro respectivo, y el Gobierno no tendrá que reconocer interés alguno por lo gastado en ellas;

"4.º Que solo se referirá la garantía á los kilómetros que estén construídos y equipados de manera que puedan darse al servicio, aun cuando por no llegar la obra á estaciones

ó para otros convenientes, no pueda el público aprovecharse de ellos. En virtud de esto no se reconocerá el interés sino en las porciones de línea que se construyan de una manera continua de un extremo á otro de la vía. Esto no obstante, puede el Gobierno conceder permiso para emprender la construcción simultánea de dos ó más secciones y reconocer para ellas la garantía mediante las condiciones que tenga á bien establecer;

"5.º Que el Gobierno no abonará interés alguno por los gastos que se causen en los estudios preliminares y trazo definitivo de la vía, todo lo cual se considera como parte de la construcción á cargo del contratista;

"6.º Que en caso de demora en el pago de la garantía, el Gobierno abonará á los Concesionarios, por las sumas que les quede á deber, un interés del siete por ciento (7%) anual.

"§. Queda expresamente convenido que cuando los productos del Ferrocarril, luego que esté construído, lleguen á ser tales que durante cuatro (4) años consecutivos den el rendimiento que garantiza el Gobierno, quedará éste libre para lo sucesivo de la obligación que contrae por el inciso 4.º del artículo anterior.

"Art. 10. El Ferrocarril será del tipo de un metro entre rieles y tendrá las condiciones técnicas y de solidez que sean necesarias para que preste debidamente el servicio, y de manera que en ningún punto sea inferior á los otros Ferrocarriles del mismo tipo construídos en la República. La Compañía podrá elegir las pendientes y curvas que exija la naturaleza del terreno y de manera que cualquiera de las locomotoras destinadas al servicio pueda transportar, sin peligro y con velocidad de quince kilómetros por hora, un peso no menor de cuarenta toneladas, sin incluir el propio de la máquina. La presente concesión se refiere á un Ferrocarril de una sola vía, con las curvas del servicio, apartaderos y demás obras que sean necesarias para el tráfico; pero los Concesionarios deberán dejar desde el principio la extensión suficiente de terreno y arreglarán las obras de manera que pueda establecerse la vía doble, cuando sea necesario, y en tal virtud se ordene dicho establecimiento por mutuo acuerdo entre el Gobierno y los Concesionarios, ó por los Arbitros que se nombren al efecto si este acuerdo no se consiguiera. No obstante lo que en este artículo se dispone, la vía se considerará en todo caso como sencilla para los efectos de la garantía que asegura el Gobierno. Los Concesionarios podrán sustituir el vapor con la electricidad ó con cualquiera otra fuerza motriz equivalente, si los progresos de la industria hacen posible la sustitución sin desmejorar las condiciones del Ferrocarril.

"Art. 11. La Compañía queda obligada á establecer convenientemente á satisfacción del Gobierno el servicio de los caminos públicos ó particulares que atraviese la vía, haciendo á su costa las obras que se necesitan para que no quede interrumpido el tránsito por ellos, ni se hagan innecesariamente peligrosos.

"Art. 12. La Compañía construirá las estaciones, bodegas y demás edificios que se requieran para el servicio, y tendrá derecho para construir en la orilla oriental del río Magdalena los muelles que considere necesarios y para hacer uso de ellos como anexidades del Ferrocarril, cobrando las tarifas que para el efecto se convengan con el Gobierno.

"Art. 13. Tanto la vía férrea como los apartaderos, edificios, muelles, puentes y demás accesorios de la Empresa, se construirán con materiales que aseguren su duración; y es obligación de los Concesionarios conservar todas estas obras en buen estado de servicio en todo el tiempo del privilegio, haciendo á su costa las ampliaciones que sean necesarias, á medida que lo exija el tráfico. El Ferrocarril tendrá el número de locomotoras y carros para carga y para pasajeros de primera y de segunda clase que exija el servicio normal; y los Concesionarios se comprometen á transportar con cuidado, puntualidad y rapidez los efectos y mercancías que se les confíen, así como los pasajeros que transiten por la vía.

"Art. 14. En caso de que se llegara á interrumpir por algún tiempo el servicio del Ferrocarril, en todo ó en parte, por alguna causa que los Concesionarios hubieren podido evitar, podrá el Gobierno, después de oír á los mismos Concesionarios y de que se pruebe claramente que éstos no han hecho todos los esfuerzos á su alcance para reparar el daño, ordenar la reparación por cuenta de la Empresa.

"Art. 15. Las tarifas de fletes y transpor-

tes, durante la construcción de la vía y mientras el producto líquido del Ferrocarril no alcance á cubrir el valor de la garantía de que trata el inciso 4.º del artículo 8.º, serán las siguientes:

"1.º Para pasajeros de primera clase, á razón de doce centavos (\$ 0,12) de peso por kilómetro;

"2.º Para pasajeros de segunda clase, á ocho centavos (\$ 0,08) y de tercera, á cinco (\$ 0,05) por kilómetro;

"3.º Por el transporte de mercancías generales y maquinaria en bultos ó piezas que no midan más de quinientos centímetros (c. 500) cúbicos, el flete no excederá de cuarenta centavos (\$ 0,40) por tonelada de mil kilogramos (k 1,000) y por kilómetro de vía recorrida;

"4.º Para maquinaria ó mercancías en piezas ó bultos que pesen más de doscientos cincuenta kilogramos (k. 250) ó que necesiten de carros especiales, se podrá aumentar en un cincuenta por ciento (50%) el precio fijado anteriormente;

"5.º Por oro y plata acuñados, alhajas, piedras preciosas y objetos análogos se cobrarán precios convencionales, que fijarán libremente los Concesionarios;

"6.º Por el carbón de piedra que se transporte por el Ferrocarril no se podrá cobrar más de veinte centavos (\$ 0,20) por tonelada de mil (k. 1,000) kilogramos en los primeros treinta kilómetros, y cinco centavos (\$ 0,05) por cada kilómetro que pase de este límite;

"7.º Los frutos agrícolas y manufacturas del país para consumo interior, sólo pagarán la mitad del precio de tarifa señalado para mercancías y maquinaria;

"8.º Los mismos frutos y objetos manufacturados que se destinan á la exportación pagarán como las mercancías generales y maquinaria;

"9.º Para el transporte de animales vivos se fijará de acuerdo con el Gobierno la correspondiente tarifa;

"10. Los correos nacionales ó del Departamento, comprendiendo las bairijas, conductores y escoltas, pero sin contar las encomiendas, tendrán derecho de transporte gratuito por el Ferrocarril;

"11. Los empleados nacionales ó del Departamento que viajen en servicio de su empleo y por orden expresa del Gobierno, tendrán derecho á una rebaja del cincuenta por ciento (50%) del valor de su pasaje según la tarifa;

"12. Las tropas y Oficiales superiores del Ejército que estén en servicio y deban transportarse en virtud de órdenes expresas de las autoridades competentes, sólo pagarán la tercera parte de lo que les correspondía en las tarifas.

"§. Los pasajeros de primera clase tendrán derecho para llevar gratuitamente hasta cincuenta (k 50) kilogramos de equipaje; los de segunda, treinta (k. 30), y los de tercera, veinte (k. 20).

"Las anteriores tarifas podrán ser modificadas de acuerdo con el Gobierno y serán el máximo de las que se puedan fijar cuando el Ferrocarril dé un rendimiento que cubra el valor de la garantía del Gobierno.

"Art. 16. Los Concesionarios se comprometen á no prestar el servicio del Ferrocarril á las personas y efectos cuya conducción sea prohibida por el Gobierno, así en tiempo de paz como en el de guerra, salvo el caso de fuerza mayor.

"Art. 17. Los Concesionarios podrán dar al servicio público las porciones de Ferrocarril que vayan construyendo y que hayan sido aceptadas por el Gobierno para el efecto de asegurarse de que han sido construídas como se exige por este contrato y de que están con las condiciones necesarias para poder prestar el servicio sin peligro para los pasajeros ó para la carga; pero en todo caso los Concesionarios se hacen responsables, de conformidad con las leyes, por los siniestros que ocurran por descuido en el mantenimiento de la vía ó por otras causas que les sean imputables.

"Art. 18. En caso de que el Gobierno ordene ó autorice la construcción de caminos de hierro ó de canales que atraviesen la línea que comprende la presente concesión, no podrán oponerse los Concesionarios á que se ejecuten en la zona privilegiada los trabajos consiguientes; pero se tomarán todas las medidas necesarias para que de ello no resulte obstáculo de ninguna clase para la construcción y servicio del Ferrocarril, ni gasto alguno para los Concesionarios.

"Art. 19. El Gobierno podrá nombrar á su costa, siempre que lo estime conveniente, empleados ó comisionados especiales, encargados de examinar los trabajos, la vía ó las cuentas de la Empresa; y cuando así lo

hag, los Concesionarios facilitarán á dichos comisionados, en lo que les sea posible, el desempeño de su encargo. El informe detallado de los resultados de la explotación, comprendiendo las entradas y los gastos que afecten los productos de la Empresa, se enviará semestralmente, durante el tiempo de la garantía al Ministerio de Fomento para su examen y aprobación, lo cual es indispensable para la liquidación de la garantía; pero cuando el rendimiento del Ferrocarril alcance á cubrir ésta, no estarán obligados los Concesionarios á presentar estas cuentas ni á permitir su examen.

Art. 20. Todos los reglamentos que expidan los Concesionarios ó quieues sus derechos represente, para el servicio del Ferrocarril, deberán ser sometidos á la aprobación del Gobierno.

Art. 21. Las controversias que se susciten entre el Gobierno y los Concesionarios con motivo de este contrato, se decidirán por la Corte Suprema de Justicia; pero si la diferencia tuviere por causa la apreciación de algún punto técnico relativo á la construcción ó servicio del Ferrocarril, se decidirá por peritos ingenieros que se nombrarán: uno por el Gobierno, otro por los Concesionarios y un tercero por los dos nombrados y que funcionará en caso de discordia. La decisión de los peritos ó la del tercero, en su caso, será definitiva é inapelable.

También tendrán derecho los Concesionarios para someter á decisión de peritos la declaratoria de caducidad del privilegio.

Art. 22. Regirá para este contrato, tanto respecto de los Concesionarios como respecto de quien los represente por traslapo del mismo, lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 145 de 1888, según la cual los contratos celebrados en Colombia entre el Gobierno y personas extranjeras, sean individuos ó Corporaciones, se sujetarán á la Ley Colombiana; y los deberes y derechos provenientes de esos contratos se definirán exclusivamente por los Jueces y Tribunales locales. Por lo tanto, es condición expresa de este contrato que la Compañía renuncie, como en efecto renuncia, á intentar reclamación diplomática en lo tocante á los derechos y deberes que de dicho contrato se originen, salvo en el caso de denegación de justicia.

Art. 23. El presente privilegio no podrá ser cedido á ningún Gobierno ó Nación extranjera; pero los Concesionarios quedan autorizados para traslaparlo á la Compañía cuya formación tendrán derecho á promover para llevarlo á cabo, dando al Gobierno aviso oportuno del traslado. Hecho éste, cualquiera otra transmisión que se haga requerirá la aprobación del Gobierno para que sea válida.

En caso de cesión, tendrá el Cesionario todos los derechos y obligaciones que se dejan establecidos para los Concesionarios.

Art. 24. El Gobierno hará los arreglos que sean necesarios para que el Departamento de Santander cubra el valor correspondiente de la garantía que se establece por este contrato, á fin de que el Tesoro nacional no quede gravado sino con sus dos tercios partes, todo de conformidad con la Ordenanza de aquel Departamento, marcada con el número 3, de fecha 14 de Julio último.

Art. 25. Los concesionarios tendrán su domicilio en cualquiera ciudad de Europa ó de América que tengan á bien elegir; pero si no eligen á Bogotá, mantendrán permanentemente en esta ciudad un representante provisto de poderes suficientes para entenderse con el Gobierno en todo lo relativo á este contrato.

Art. 26. Este contrato caducará en los casos siguientes:

1.º Cuando la Compañía deja de dar cumplimiento á cualquiera de los compromisos que contrae por los artículos 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 12, 13, 22, 23 y 25;

2.º Cuando abandone la obra ó suspenda los trabajos de construcción por más de seis meses consecutivos;

3.º Cuando se suspenda el tráfico después de construido el Ferrocarril por más de treinta (30) días consecutivos;

4.º Se exceptúan expresamente para la aplicación de este artículo los casos fortuitos ó de fuerza mayor, debidamente comprobados, que puedan ocurrir.

En caso de caducidad, todas las obras que se hayan construido y que formen parte del Ferrocarril ó sus anexidades pasarán á ser propiedad de la Nación.

Art. 27. El presente contrato requiere para su validez la aprobación del Excmo. Sr. Presidente de la República y la del Honorable Congreso nacional.

En fe de lo cual se firman dos de un tenor en Bogotá, á diez y ocho de Octubre de mil ochocientos noventa.

Ruperto Ferreira.—José M. Cortés.

Gobierno nacional.—Bogotá, 18 de Octubre de 1890.

Aprobado.

CARLOS HOLGUÍN

El Subsecretario de Fomento, encargado del Despacho,

RUPERTO FERREIRA

DECRETA:

Artículo único. Apruébase el preinserto contrato con las modificaciones siguientes:

El inciso 1.º del artículo 9.º quedará así:

1.º Que del producto bruto anual de la obra se deduzca para gastos de administración, conservación y explotación de cada kilómetro de vía, la suma de mil quinientos pesos (\$ 1,500) oro, moneda inglesa ó su equivalente en moneda nacional; y si no hubiere residuo ó éste fuere menor que la citada garantía, el Gobierno completará la diferencia en la moneda convenida para el efecto.

El inciso 3.º del mismo artículo, así:

3.º Que tampoco se deducirán de los productos brutos más de los mil quinientos pesos (\$ 1,500) anuales por kilómetro, aun cuando los gastos reales fueren mayores que los correspondientes á esta tasa; y que tanto para esta deducción como para el pago de la garantía, se considerará toda la vía como sencilla, cualesquiera que sean las duplicaciones, desviaderos, apartaderos etc. etc. que se encuentren en cada kilómetro, de manera que éstas y las demás obras accesorias del ferrocarril, formarán parte del kilómetro respectivo, y el Gobierno no tendrá que reconocer interés alguno por lo gastado en ellas.

El inciso 7.º del artículo 15, así:

Los productos naturales y manufacturados del país para consumo interior sólo pagarán la mitad del precio de tarifa señalado para mercancías y maquinarias.

El inciso 8.º del artículo 15, así:

3.º La cesión gratuita de los terrenos de propiedad nacional que se requieran para la vía y para sus edificios y accesorios, comprendido el derecho de hacer uso de los materiales de cualquiera clase que se necesiten para la obra, siempre que se encuentren en terrenos de propiedad de la Nación. Si los terrenos que se necesitaren fueren de propiedad particular, podrán los concesionarios pedir la expropiación en virtud de lo que se declara en artículo 2.º mediante las transacciones legales y corriendo de su cargo las indemnizaciones á que hubiere lugar.

El inciso 12 del artículo 15, así:

Los militares en servicio del Gobierno que deban transportarse en virtud de órdenes expresas de las autoridades competentes, sólo pagarán la tercera parte de lo que les correspondía en las tarifas.

La parte final del preinserto artículo 15, así:

Las anteriores tarifas podrán ser modificadas de acuerdo con el Gobierno, durante la vigencia de la garantía, y serán el máximo de las que pueda la Compañía fijar por sí cuando el Ferrocarril dé un rendimiento que cubra el valor de la garantía. Esto no obstante, podrán elevarse, con la sanción del Gobierno, cuando á juicio de éste, lo requieran circunstancias especiales.

El artículo 24, así:

Art. 24. El Gobierno hará los arreglos necesarios para que el del Departamento de Santander dé cumplimiento oportuno á lo dispuesto en el inciso 11 del artículo 8.º de este contrato y á la Ordenanza número 3, de fecha 14 de Julio último, en cuanto ella se refiere á disponer que el Departamento contribuya con la tercera parte de la garantía estipulada en este contrato.

La parte final del artículo 26, así:

Se exceptúan expresamente para la aplicación de este artículo y el 3.º los casos fortuitos ó de fuerza mayor, debidamente comprobados, que puedan ocurrir.

En caso de caducidad todas las obras que se hayan construido y que formen parte del ferrocarril ó sus anexidades, pasarán á ser propiedad de la Nación.

Dada en Bogotá, á catorce de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ENRIQUE C. DE BARRIOS.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 15 de 1890.

Publíquese y ejecútense.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN

El Ministro de Fomento,

MARCELINO ARANGO.

LEY 48 DE 1890

(15 DE NOVIEMBRE).

que concede una recompensa.

El Congreso de Colombia

CONSIDERANDO:

1.º Que el General Joaquín Durán P. prestó importantes servicios á la causa de la R. generación;

2.º Que hizo la campaña de 1885, combatiendo heroicamente en el campo de "Humareda" como Jefe del Batallón Soto, número 1.º;

3.º Que en dicha campaña contrajo la enfermedad que le causó la muerte; y

4.º Que su viuda é hijos se encuentran en el más lamentable estado de pobreza.

DECRETA:

Artículo único. Concédese por una sola vez, á la viuda é hijos del General Joaquín Durán P. la recompensa de cinco mil pesos (\$ 5,000), de que disfrutarán por partes iguales.

Dicha cantidad se considerará incluida en el Presupuesto de Gastos del próximo bienio.

Dada en Bogotá, á cuatro de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBIÑ.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 15 de 1890.

Publíquese y ejecútense.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro del Tesoro,

VICENTE RESTREPO.

LEY 49 de 1890.

(14 DE NOVIEMBRE).

por la cual se declaran libres de derechos de importación los puentes y el material que se introduzca para el acueducto público de San Gil.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º Declárase libre de derechos de importación, el material que se introduzca por la Aduana de Cúcuta para la construcción de un puente sobre el río Zulia y otro sobre el río Pamplonita, ambos con sus respectivos montajes, siempre que sean dados á servicio público.

Art. 2.º A la declaración de exención debe preceder informe favorable del Gobernador del Departamento de Santander y el cumplimiento por parte de los interesados de los requisitos exigidos en casos semejantes.

Art. 3.º Exímase igualmente del pago de derechos de importación, con sujeción á lo dispuesto en el artículo anterior, el material que introduzca el Consejo Municipal de San Gil para construir el acueducto público de dicha ciudad.

Dada en Bogotá, á tres de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN.—El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBIÑ.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 14 de 1890.

Publíquese y ejecútense.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN

El Subsecretario encargado del Ministerio de Hacienda,

ADOLFO SICARD Y PÉREZ.

LEY 50 DE 1890

(17 DE NOVIEMBRE).

relativa á la construcción de Ferrocarriles y explotación de hulleras en la Costa atlántica.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º A los Departamentos que con recursos propios constituyan, equipen y exploten nuevas líneas de Ferrocarriles destinadas al tráfico común, se les reconocerá y mandará pagar de los fondos comunes, por cada kilómetro, la suma de cinco mil pesos (\$ 5,000), siempre que estas nuevas vías no hayan obtenido otra clase de subvenciones.

Art. 2.º El auxilio de que trata el artículo anterior comprende igualmente á los Departamentos que con sus propios recursos garanticen el interés de capitales destinados á la construcción, equipo y explotación de dichas nuevas líneas cuando esta garantía no exceda de seis por ciento, ni se estime el kilómetro en más de treinta mil pesos, para los efectos de la garantía.

Art. 3.º Para que la subvención de que trata esta ley pueda ordenarse, se requiere que la nueva vía férrea esté servida por locomotoras de vapor de peso no menor de seis toneladas y que preste servicio en un trayecto de más de diez kilómetros.

Art. 4.º El Poder Ejecutivo reglamentará la manera de dar cumplimiento á esta ley.

Art. 5.º Autorízase al Gobierno para que auxilie la empresa de explotación de las hulleras descubiertas por el señor Jorge Isaacs en los Departamentos del Cauca y Magdalena hasta con la suma de veinte mil pesos (\$ 20,000).

El Gobierno estipulará con el señor Isaacs las seguridades que éste debe dar en los términos en que habrá de hacer el reembolso de dicha suma al Tesoro nacional.

Art. 6.º Los partidas necesarias para el cumplimiento de esta ley se considerarán incluidas en los Presupuestos de Gastos respectivos.

Dada en Bogotá, á once de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ENRIQUE C. DE BARRIOS.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, 17 de Noviembre de 1890.

Publíquese y ejecútense.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Fomento,

MARCELINO ARANGO.

AVISOS OFICIALES.

BANCO NACIONAL.

Desde esta fecha en adelante no se cambiarán los billetes de cien pesos (\$ 100) de la edición Paredes sino en el Banco Nacional, y de 1.º de Enero próximo en adelante no son dichos billetes de forzoso recibo pero se continuarán cambiando en este Banco. Motiva esta resolución el apareamiento constante de billetes falsos del valor y de la edición expresada.

Bogotá, 17 de Noviembre de 1890.

El Secretario, Segundo Ortega G.

EDICTO.

El Juez 2.º del Circuito de Bogotá,

Por el presente cita, llama y emplaza á todos los que, conforme al artículo 1312 del Código Civil tienen derecho á intervenir en la facción de inventarios y avalúos de los bienes que quedaron por óbito de los Sres. Eliciaría Ramiírez y Pedro Ramos, para que dentro del término de treinta días contados desde hoy se presenten á hacer valer sus derechos en el juicio de sucesión de los expresados Sres. é, cual se declaró abierto por auto de diez de las corrientes; bien entendido que si así lo hicieron se les oirá y administrará la justicia que les asista, de lo contrario sufrirán los perjuicios á que hubiere lugar según las leyes.

Y para los efectos expresados, se fija el presente en un lugar público de la Secretaría hoy 11 de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Juez, JOAQUÍN MOLINO, Constantino Castañeda, Secretario, en propiedad.