

to y de un ciudadano designado por el Cabildo. Si hubiere desacuerdo en la indicación para partir, el Juez nombrará uno que no sea de los indicados.

Art. 33. Luégo que el partidario haya jurado su cargo, de forzosa aceptación, y haya recibido los documentos que deben servir al acto partitivo, procederá á desempeñar su comisión, disponiendo de un año para terminarla; siguiéndole en su procedimiento las reglas del Código Civil para las divisiones comunes, y las judiciales de partición de los terrenos de quasi-contratos de comunidad, en todo lo que sea compatible con el objeto; debiendo el Juez resolver las dudas que sobre procedimiento aplicable se le consultaren por el partidario.

Art. 34. La remuneración que se deba á éste por el desempeño de su trabajo será fijada á juicio de peritos; y el Juez podrá moderarla, á petición del Cabildo ó de la mayoría de los interesados. Para el pago de que aquí se trata, como para los demás gastos de la partición, podrá señalarse un lote de los terrenos del resguardo y venderse en pública subasta.

Art. 35. Los Cabildos de las parcialidades formarán el padrón ó lista de los indígenas de la parcialidad respectiva, distribuyéndolo por familias. Concluido que sea presentará dicho padrón al Cabildo del Distrito, para que lo examine y apruebe después de cerciorarse de su exactitud, para cuyo fin dictará las medidas convenientes. Los interesados que hubieren sido excluidos, pueden reclamar ante este último Cabildo, el cual debe resolver en el término de un año; y los perjudicados con tal resolución podrán ocurrir ante el Prefecto de la Provincia, y en tercer recurso ante el Gobernador del Departamento.

Art. 36. Aprobada que sea la lista, dejándose copia autorizada en el archivo del Cabildo del Distrito, se devolverá al de la parcialidad, para su presentación al Prefecto de la Provincia, quien la elevará, con el debido informe, al Gobernador del Departamento para su examen y aprobación definitiva, con las enmiendas precisas y justificadas.

Art. 37. Se señala el término de cincuenta años, prerrogables por los Gobernadores de los Departamentos respectivos:

1.º Para formar el padrón de cada comunidad, según los reglamentos que dicten los Gobernadores respectivos de Departamento á fin de que tales padrones se hagan con claridad, exactitud y justicia;

2.º Para que los Prefectos informen sobre tales padrones al Gobernador del Departamento;

3.º Para que éste examine y apruebe tales padrones;

4.º Para que se dividan ó repartan, por cabezas, entre los indígenas ó comuneros, los terrenos de Resguardos en los términos establecidos por esta Ley; y

5.º Para que dicha división sea definitivamente aprobada por quien corresponde.

Art. 38. Mientras dure la división, los indígenas continuarán como hasta aquí en calidad de usufructuarios, con sujeción á las prescripciones de la presente Ley.

Art. 39. Hecha la división de los terrenos de Resguardo, cesarán las funciones de los Cabildos de las parcialidades.

## CAPÍTULO VI.

### Ventas.

Art. 40. Los indígenas asimilados por la presente Ley á la condición de los menores de edad, para el manejo de sus porciones en los resguardos, podrán vender éstas con sujeción á las reglas prescritas por el derecho común para la venta de bienes raíces de los menores de veintidós años; debiendo en consecuencia solicitarse licencia judicial justificándose la necesidad ó utilidad. Obtenido el permiso, la venta se hará en pública subasta conforme á las disposiciones del procedimiento judicial.

Serán nulmas y de ningún valor las ventas que se hicieren en contravención al dispuesto en este artículo, así como las hipotecas que afecten terrenos de resguardo, aun hecha la partición de éstos.

Art. 41. Los Gobernadores de Departamento quedan encargados de dictar los reglamentos necesarios en desarrollo de esta Ley y llenar los vacíos de la misma sin contravenir sus prescripciones.

Art. 42. Quedan derogadas todas las leyes y disposiciones contrarias á la presente Ley.

Dada en Bogotá, á diez y seis de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JONAS HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TAPIA.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñarredonda.

Gobierno Ejecutivo—Bogotá, Noviembre 25 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho de Exterior.

ANTONIO ROLDÁN.

LEY 90 DE 1890

(28 DE NOVIEMBRE).

de autorizaciones al Gobierno para adherir á los actos de la Conferencia Internacional de Bruselas, sobre tarifas aduaneras.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo único. Autorízase al Gobierno para adherirse definitivamente á la Convención Internacional y al Reglamento ejecutivo firmados en Bruselas, el 5 de Julio del año actual, por la Conferencia de la Unión Internacional para la publicación de tarifas aduaneras.

El gasto anual que la adhesión ocasionese se considerará incluido en los respectivos Presupuestos.

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

El Presidente del Senado, ADOLFO HARKER.—El Presidente de la Cámara de Representantes, EDUARDO POSADA.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñarredonda.

Gobierno Ejecutivo—Bogotá, 28 de Noviembre de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

ANTONIO ROLDÁN.

LEY 91 DE 1890

(28 DE NOVIEMBRE).

que aprueba un contrato. (Para la prolongación del Ferrocarril de "La Dorada", hasta Conejo y "Los Manzanos".)

El Congreso de Colombia,

Visto el contrato celebrado el 30 de Octubre del corriente año, entre el señor Ministro de Fomento de la República, y el señor Don Manuel Ponce de León, sobre prolongación del Ferrocarril de "La Dorada" hasta "Conejo", por el Norte, y hasta "Los Manzanos" por el Sur, por la vía de "Cambao", con el nombre de Ferrocarril Nacional de Occidente, contrato que á la letra dice:

"Los infrascritos á saber: Ruperto Ferrera, Subsecretario del Ministerio de Fomento de la República de Colombia, encargado internamente del Despacho, con autorización suficiente del Excmo. Sr. Presidente de la República, por una parte, que en el curso de este contrato se denominará "El Gobierno," y por la otra parte Manuel Ponce de León en nombre y con poder que ha exhibido de la Compañía organizada y constituida en Londres bajo la denominación de "The Dorada Rail-way Company Limited," que en adelante se denominará "la Compañía," hemos celebrado el contrato que se expresa en los siguientes artículos:

"Art. 1.º El Gobierno concede á la Compañía privilegio exclusivo para la construcción y explotación de las siguientes obras:

"1.º La prolongación del Ferrocarril de "La Dorada" hacia el Sur, desde el puerto de "Arranca-plumas" en el Departamento del Tolima hasta el puerto que convenga á inmediaciones del Puerto de Cambao, para subir luégo á la altiplanicie hasta "Los Manzanos" por la vía conocida con el nombre de camino de Cambao, pudiendo hacer las variantes que fuere preciso para el establecimiento del Ferrocarril. Dicha prolongación desde "Arranca-plumas" hasta Cambao se hará por la banda del río Magdalena

que tenga á bien escoger la Compañía, de acuerdo con el punto que se elija para colocar el puente sobre el río, y toda la línea hasta "Los Manzanos" se proveerá de las estaciones, puentes, bodegas y demás anexidades que requiera el servicio, todo en condiciones no inferiores á las de las obras análogas en la porción que hoy existe construída con el nombre de "Ferrocarril de La Dorada."

"2.º Para prolongar el mismo Ferrocarril de "La Dorada" hacia el Norte hasta el Puerto de Conejo sobre el río Magdalena;

"3.º Para construir, para el servicio del Ferrocarril, un puente sobre el río Magdalena en el punto que elija la Compañía, entre los puentes de Honda y de Cambao, siendo entendido que dicho puente se construirá de manera que no embarace la navegación por el río;

"4.º Para establecer, en el trayecto que se deja mencionado en el inciso anterior, las estaciones, muelles y bodegas que considere necesarias como anexidades del Ferrocarril; así como también para hacer navegar en el mismo trayecto las embarcaciones que tenga por conveniente establecer para facilitar el tráfico, advirtiéndose que esto último no constituye privilegio exclusivo á favor de la Compañía para la navegación general del río en aquel trayecto. Igualmente podrá poner en el bajo Magdalena para subir el material de la Empresa, si así conviniere á sus intereses, teniendo además derecho para usar en lo que fuere preciso de los muelles del Gobierno en Barranquilla.

"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 la Compañía gozará de todos los derechos y acciones que las leyes conceden á las Empresas de esta clase.

"Art. 3.º La Compañía empezará los trabajos formales de construcción del Ferrocarril y puente sobre el Magdalena á más tardar doce meses después de la aprobación definitiva de este contrato, y se compromete á terminar toda la obra dos años después; todo salvo los casos fortuitos ó de fuerza mayor que pudieren ocurrir.

"El plazo para la terminación de la obra podrá prorrogarse por un año más, si al espirar el que se acaba de fijar hubiere construído la Compañía setenta kilómetros de la obra, por lo menos.

"Art. 4.º La Compañía remitirá al Ministerio de Fomento, debidamente autenticados, los planos de las porciones de vía que vaya dando al servicio y los de las modificaciones y variantes que introduzca en la vía durante la explotación. Tanto para los planos, como para todo lo demás relacionado con el Ferrocarril, se hará uso de las medidas oficiales de la República.

"Art. 5.º El Gobierno hace á la Compañía 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 (99) años, contados desde la fecha en que este contrato sea definitivamente aprobado, para que durante ellos no se pueda construir sin permiso de la Compañía ninguna otra vía férrea ni de madera, ni de cables de alambre en una zona que comprenderá un kilómetro á cada lado del eje de la vía, pero sí podrán cortar ó atravesar esta zona los Ferrocarriles ó caminos que gocen de privilegio anterior, ó cuya construcción permita el Gobierno, siempre que no estén destinados á ligar entre sí los extremos ó puntos intermedios del Ferrocarril á que se refiere este contrato. Igualmente podrán estas vías cortar el río en la zona comprendida entre Honda y Cambao, y podrán construirse los respectivos puentes, todo bajo la condición de que las nuevas obras no embaracen el servicio del Ferrocarril, ocupen en la zona privilegiada la menor extensión posible, á juicio de peritos, y no ocasionen á la Compañía gasto alguno por lo que sea necesario ejecutar en el punto donde se verifique el cruzamiento;

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

"3.º La cesión gratuita de los terrenos de propiedad nacional que se requieran para la vía y para sus edificios y accesorios, com-

prendiendo 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 necesitaran fueren de propiedad particular, podrá la Compañía 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 Una subvención de ocho mil pesos (\$ 8,000) computados en moneda de oro de los Estados Unidos de América por cada kilómetro de Ferrocarril que se construya y ponga en servicio con las condiciones que se estipulan en este contrato, en la Sección comprendida de Conejo al Puerto de Cambao. Esta subvención se pagará en bonos, que tendrán un plazo de amortización de treinta (30) años desde la fecha de su emisión y que ganarán un interés del seis por ciento (6%) anual, pagadero por semestres vencidos;

"5.º La garantía de un rendimiento anual de quinientos pesos (\$ 500) por cada uno de los kilómetros de vía que resulten en la Sección de Cambao á "Los Manzanos" y que se computarán como más adelante se expresa;

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

"7.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;

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

"9.º La exención de derechos de registro ó cualquier otro que los 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 para traspasarlo;

"10.º El derecho para construir las líneas telégrafas y telefónicas que requiere el servicio de la Empresa, sujetándose en esto á las prescripciones y reglamentos que haya dado y que dé el Gobierno sobre el particular. Mientras construyese su propia línea podrá la Compañía hacer uso gratuito de los telégrafos nacionales en lo que fuere necesario para los asuntos relativos á la construcción del Ferrocarril;

"11.º La concesión gratuita de diez mil (10,000) hectáreas de tierras baldías, cuyos títulos se darán á la Compañía en dos contados iguales. El primero cuando esté terminada la Sección de Conejo á Cambao; y el segundo cuando toda la vía haya sido dada al servicio. La adjudicación se hará como se prescriba 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 la Compañía ó las tierras que se le hayan adjudicado entre los valores que deben volver en tales casos á poder del Gobierno. No tendrá la Compañía derecho á adjudicación ninguna si no construyere por lo menos la primera Sección de la obra, ni se le concederán más de cinco mil (5,000) hectáreas si no la termina en su totalidad en el plazo estipulado para ello;

"12.º 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, siempre que aquella no exceda de la que normalmente se encuentre disponible en Honda, á juicio del Gobierno;

"13.º El derecho de fijar libremente las tarifas durante la construcción y en los cinco primeros años de la explotación del Ferrocarril. Pasado este plazo las tarifas de flotes, bodegas y transportes se fijarán de acuerdo con el Gobierno, y en la misma forma podrán ser modificadas; pero es condición esencial que los precios se fijarán en todo caso en moneda corriente nacional.

"En los arreglos que se hagan con el Gobierno para el efecto de fijar las tarifas se tendrá en cuenta que no ha de ponerse esta