

DIARIO OFICIAL.

Año XXVI.

Bogotá, sábado 27 de Diciembre de 1890.

Número 8,234.

CONTENIDO.

PODER LEGISLATIVO.	
Ley 99 de 1890, por la cual se aprueba el contrato celebrado por el Gobierno con el señor Marco A. Fonseca para abrir y explotar un canal que ponga en comunicación la ciudad de Barranquilla con la Bahía de Sabanilla.....	1317
Ley 100 de 1890, que aprueba un contrato. El celebrado con el Sr. Rafael Fernández M. para la construcción y explotación de un camino de hierro servido por vapor, entre la ciudad de Ocaña y el río Magdalena.....	1317
Ley 101 de 1890, sobre asignaciones militares.	1319
MINISTERIO DE GOBIERNO.	
Telegramas.....	1319
MINISTERIO DE HACIENDA.	
Memorial sobre tierras baldías, y resolución.....	1319
MINISTERIO DE FOMENTO.	
Patente de invención.....	1330
Avisos oficiales.....	
	1320

Poder Legislativo.

LEY 99 DE 1890
(17 DE DICIEMBRE),

por la cual se aprueba el contrato celebrado por el Gobierno con el señor Marco A. Fonseca para abrir y explotar un canal que ponga en comunicación la ciudad de Barranquilla con la Bahía de Sabanilla.

El Congreso de Colombia,

Visto el contrato celebrado el 18 de Octubre del presente año por el Gobierno con el señor Marco A. Fonseca, para abrir y explotar un Canal que ponga en comunicación a Barranquilla con la Bahía de Sabanilla, cuyo texto que a la letra dice:

“Contrato número 27 de 1890 para abrir y explotar un Canal que ponga en comunicación a Barranquilla con la Bahía de Sabanilla:

“Ruperto Ferreira, Subsecretario de Fomento, encargado del Despacho, debidamente autorizado por el Excelentísimo señor Presidente de la República, por una parte, que se denominará el ‘Gobierno’, y Marco A. Fonseca, por otra, que se denominará el ‘Concesionario’, hemos celebrado el contrato que se expresa en los artículos siguientes:

“Art. 1.º El Gobierno concede al Concesionario, quien lo acepta, privilegio exclusivo para abrir y explotar un Canal que, partiendo de las cercanías de Barranquilla, ponga en comunicación el río Magdalena con la Bahía de Sabanilla.

“Art. 2.º El Canal a que se refiere este contrato tendrá veinte metros de ancho y una profundidad no menor de tres metros; pero el Concesionario o quien sus derechos represente podrá aumentar estas dimensiones a fin de que puedan pasar por él embarcaciones de cualquier calado.

“Art. 3.º El trazo del Canal se hará desde el punto que tenga a bien elegir el Concesionario en la Bahía de Sabanilla a inmediaciones del puerto de este nombre hasta la ribera occidental del Magdalena en las cercanías de Barranquilla, conviniéndose expresamente en que desde la fecha de este contrato y por el término de cuarenta años, el Gobierno de la República no podrá por sí ni concediendo facultades a Compañía o individuo alguno por cualquier título, construir o permitir que se construya otro Canal que ponga en comunicación la Bahía de Sabanilla con Barranquilla ó con cualquier otro punto del río Magdalena desde el sitio denominado ‘Camacho’ hasta la orilla del mar.

“Art. 4.º El Concesionario podrá aprovecharse de las ciénagas y otros que se encuentren en el trazo del Canal; pero queda convenido que no podrá utilizar para ningún efecto relacionado con el mismo las ‘Bocas de Ceniza’ ni emprender en ellas trabajo alguno.

“Art. 5.º El Concesionario tendrá derecho a hacer uso gratuito de una zona de cien metros de ancho a cada lado del Canal cuando ésta pueda señalarse en terrenos de propiedad de la Nación, en los cuales podrá tomar lo que requiera para la construcción de la obra ó para su servicio; pero estas tierras volverán al dominio del Gobierno a la expiración del privilegio junto con las demás que adquiera el Concesionario para el Canal ó sus accesos ríos y dependencias. Si los terrenos por donde tiene que pasar la vía fueren en todo ó en parte de propiedad particular, el Concesionario tendrá derecho a exigir que, para el efecto, se expropie por el Gobierno la faja necesaria, siendo de cargo de aquél la indemnización a los propietarios, para lo cual se tendrá en cuenta el valor actual de los terrenos. Esto siempre que los propietarios, no cedan espontáneamente la zona y fuere imposible al Concesionario celebrar arreglos con ellos.

“Art. 6.º El Concesionario no podrá ejercer monopolio alguno sobre el tráfico que se haga por el Canal, pues es entendido que éste se abra para el servicio público y para dar mayores facilidades al comercio.

“Art. 7.º Si por efecto de la apertura del Canal, se formaren en las ciénagas y caños, terrenos de aluvión, en los parajes inadecuados hoy para el cultivo, y no poseídos legítimamente por algún particular ó entidad, tales terrenos pasarán a ser propiedad del Concesionario, a título gratuito.

“Art. 8.º Durante los cuarenta años del privilegio el Concesionario tendrá facultad de explotar la obra, pudiendo cobrar un derecho de tránsito a toda embarcación cargada que pase por el Canal, conviniéndose por este derecho no excederá del veinticinco por ciento de la tarifa actual del Ferrocarril de Bolívar. La tarifa que se fije en virtud de lo dispuesto en este artículo requiere la aprobación del Gobierno antes de darse el Canal al servicio público; y de acuerdo con el mismo Gobierno podrá ser modificada en cualquier sentido. Cada dos años debe someterse a revisión y exige nueva aprobación; pero si no hubiere acuerdo se decidirá el punto por peritos.

“Es entendido que el Gobierno no garantiza en ninguna forma el interés del dinero que se invierte en la construcción del Canal ni queda obligado a más que a lo que expresamente se estipula en este contrato.

“Pasados los cuarenta años del privilegio, el Canal con todos sus accesos y dependencias pasará a ser propiedad del Gobierno sin retribución de ninguna especie a favor del Concesionario.

“Art. 9.º La empresa se considera dividida en cien acciones de las cuales veinte pertenecen al Gobierno y las ochenta restantes al Concesionario; pero queda expresamente establecido que el Gobierno por el hecho de poseer dichas veinte acciones, no contrae obligación de contribuir con dinero ó en otra forma a la construcción del Canal y de sus obras accesorias, ni de responder por los resultados ó efectos de ellas, pues esta distribución de acciones se hace únicamente con el objeto de garantizar la intervención del Gobierno en todos los actos de la Empresa y de asegurarle el veinte por ciento (20%) de las utilidades líquidas de la Empresa a que se refiere este contrato.

“Art. 10. En todo tiempo el Gobierno, por medio de sus Agentes, podrá inspeccionar la contabilidad de la Empresa y dictará oportunamente los reglamentos necesarios y convenientes para el contrabando.

“Art. 11. Para todos los efectos a que hubiere lugar se declara obra de utilidad pública la construcción del Canal a que se refiere el presente contrato.

“Art. 12. El presente contrato no podrá

ser oído ni traspasado a Gobierno ó Nación extranjera, y para que sea válido el traspaso a cualquiera individuo ó Compañía particular, nacional ó extranjera, se requiere la aprobación del Gobierno.

“Art. 13. Este contrato requiere para su validez la aprobación del Excmo. Sr. Presidente de la República y la del H. Congreso nacional.

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

“Ruperto Ferreira—Marco A. Fonseca.

“Gobierno nacional—Bogotá, Octubre veinte de mil ochocientos noventa.

“Aprueba.

“CARLOS HOLGUÍN.

“El Subsecretario de Fomento, encargado del Despacho,

“RUPERTO FERREIRA.”

DECRETA:

Artículo único. Apruébase el presente contrato con las modificaciones siguientes: “El Concesionario queda en la obligación de dar el Canal al servicio público dentro de dos años contados desde la sanción de este ley, y a terminarlo con las condiciones estipuladas en el contrato dentro de tres años, a contar desde la misma fecha.”

El artículo 8.º, modificado así: “Art. 8.º El trazo del Canal se hará desde el punto que tenga a bien elegir el Concesionario en la Bahía de Sabanilla, a inmediaciones del puerto de este nombre, hasta la ribera occidental del río Magdalena, en las cercanías de Barranquilla, conviniéndose expresamente en que desde la fecha de este contrato y por el término de cuarenta años, el Gobierno de la República no podrá por sí ni concediendo facultades a Compañía o individuo alguno por cualquier título, construir o permitir que se construya otro Canal que ponga en comunicación la Bahía de Sabanilla con Barranquilla ó con cualquier otro punto del río Magdalena desde el sitio denominado ‘Camacho’ hasta la orilla del mar.”

El artículo 4.º, así: “Art. 4.º El Concesionario podrá aprovecharse de las ciénagas y otros que se encuentren en el trazo del Canal; pero queda convenido que no podrá utilizar para ningún efecto, relacionado con el mismo, las ‘Bocas de Ceniza’ ni emprender en ellas trabajo alguno; pero el Gobierno se reserva expresamente hacer por sí ó por contrato los trabajos que a bien tenga en dichas bocas.”

El artículo 7.º así: “Art. 7.º Si por efecto de la apertura del Canal se formaren en las ciénagas y caños, terrenos de aluvión, en los parajes inadecuados hoy para el cultivo, y no poseídos por algún particular ó entidad, tales terrenos pasarán a ser propiedad del Concesionario, a título gratuito, siempre que el Gobierno sea dueño de los terrenos ribereños.”

El artículo 8.º, así: “Art. 8.º Durante los cuarenta años del privilegio el Concesionario tendrá facultad de explotar la obra pudiendo cobrar un derecho de tránsito por la carga que se conduzca en embarcaciones que pasen por el Canal, conviniéndose en que este derecho no excederá del veinticinco por ciento de la tarifa actual del Ferrocarril de Bolívar. La tarifa que se fije en virtud de lo dispuesto en este artículo requiere la aprobación del Gobierno antes de darse el Canal al servicio público; y de acuerdo con el mismo Gobierno podrá ser modificada en cualquier sentido. Cada dos años debe someterse a revisión y exige nueva aprobación.

“Es entendido que el Gobierno no garantiza en ninguna forma el interés del dinero que se invierte en la construcción del Canal,

ni queda obligado a más que a lo que expresamente se estipula en este contrato.

“Pasados los cuarenta años del privilegio, el Canal con todas sus accesos y dependencias pasará a ser propiedad del Gobierno, sin retribución ni indemnización de ninguna especie a favor del Concesionario.”

El artículo 10 así: “Art. 10. En todo tiempo el Gobierno, por medio de sus agentes, podrá inspeccionar la contabilidad de la Empresa y dictará oportunamente los reglamentos necesarios y convenientes para evitar el contrabando.

Dada en Bogotá, a trece de Diciembre 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. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo—Bogotá, 17 de Diciembre de 1890.

Publíquese y ejecútase.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Fomento,

MARCELINO ARANGO.

LEY 100 DE 1890

(19 DE DICIEMBRE),

que aprueba un contrato. El celebrado con el señor Rafael Fernández M. para la construcción y explotación de un camino de hierro servido por vapor, entre la ciudad de Ocaña y el río Magdalena.

El Congreso de Colombia,

Visto el contrato número 32, de 28 de Octubre último, celebrado entre el señor Ministro de Fomento y el señor Rafael Fernández M. para la construcción de una vía férrea servida por vapor, entre la ciudad de Ocaña y el río Magdalena, contrato que a la letra dice:

“CONTRATO número 32, para la construcción y explotación de un camino de hierro servido por vapor, entre la ciudad de Ocaña, en el Departamento de Santander, y el río Magdalena.

“Ruperto Ferreira, Subsecretario de Fomento de la República de Colombia, encargado interinamente del Despacho, con autorización suficiente del Excelentísimo señor Presidente de la República, por una parte, que en el curso de este contrato se denominará ‘El Gobierno’, y por la otra parte Rafael Fernández M., vecino de Gachetá, en su propio nombre, parte que en el sucesivo se denominará ‘El Concesionario’, hemos celebrado el contrato que se expresa en los artículos siguientes:

“Art. 1.º El Gobierno de la República otorga al Concesionario, quien lo acepta, privilegio exclusivo para construir y explotar un camino de cariles de hierro, servido por vapor, entre el trayecto comprendido entre la ciudad de Ocaña, en el Departamento de Santander, y el río Magdalena ó el punto que se exija sobre el río Lebrija, en punto desde el cual este río sea navegable hasta su desembocadura.

“Art. 2.º El Ferrocarril a que se refiere este privilegio se denominará Ferrocarril de Ocaña y para todos los efectos legales se declara su construcción obra de utilidad pública.

“Art. 3.º El Concesionario hará a su costa en el plazo de dos (2) años a contar desde la aprobación definitiva de este contrato, los estudios que sean necesarios sobre el terreno para la formación del proyecto de Ferrocarril, y remitirá dentro del mismo plazo al Ministerio de Fomento copia auténtica de dichos estudios y de los planos que se levanten 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 el Concesionario en el artículo anterior, otorgará el mismo Concesionario inmediatamente después de que este contrato reciba la aprobación del Congreso, una fianza personal a satisfacción del Gobierno por la cantidad de dos mil pesos (\$ 2,000). Esta fianza quedará a 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 a lo dispuesto en el artículo 3.º avisará el Concesionario al Gobierno si acepta ó no definitivamente el contrato.

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

"Art. 6.º La construcción de la vía se empezará precisamente en los seis meses siguientes a la aceptación definitiva del contrato, y la obra entera debe quedar terminada en un plazo no mayor de seis (6) años, a contar desde la misma fecha. El Concesionario puede empezar el camino por cualquier de sus extremos ó por ambos a la vez y luego que hayan sido establecidos los trabajos, debe continuarlos sin interrupción y en línea continua.

"Art. 7.º Los planos, perfiles y mapas del trazado definitivo y de las variaciones que se le hagan al tiempo de la construcción, así como los referentes a las principales obras de arte del Ferrocarril, se harán por duplicado; y el Concesionario enviará oportunamente al Ministerio de Fomento, para su conservación en el archivo, uno de los ejemplares.

"Art. 8.º El Gobierno hace al Concesionario ó a 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 alambres, en esa zona que comprende cuatro miriámetros a cada lado del eje del Ferrocarril; pero si podrá costar esta zona ó penetrar en ella otros caminos ó ferrocarriles de dirección distinta a la del que construya el Concesionario y que no tengan por exclusivo objeto la explotación;

"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, todo en buen estado de servicio, pasará a ser propiedad del Gobierno libre de todo gravamen y sin indemnización alguna a favor del Concesionario;

"3.º La cesión gratuita de los terrenos de propiedad nacional que se requieran para la vía y para sus edificios y accesorios, como procediendo 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, podrá el Concesionario apropiárselos en virtud de lo que se declara en el artículo 2.º mediante las tramitaciones legales y corriendo de su cargo las indemnizaciones a que hubiere lugar;

"4.º Una subvención de dos mil quinientos pesos (\$ 2,500) 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. 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 Exención de derechos de importación durante la construcción del Ferrocarril y por cinco (5) años más, para todos los materiales, herramientas, útiles, máquinas, instrumentos, aparatos, toldas 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 de 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 empréstitos especiales durante el tránsito por la vía;

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

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

"9.º La concesión gratuita de diez mil (10,000) hectáreas de tierras baldías cuyos títulos se darán al Concesionario en dos contados iguales, el primero cuando esté terminada la mitad de la línea y el segundo cuando todo el Ferrocarril haya sido puesto en servicio. La adjudicación se hará 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 al Concesionario ó a las tierras que se le hayan adjudicado, en tre los valores que deben volver en tales casos al poder del Gobierno.

"No tendrá el Concesionario derecho a adjudicación alguna si no construye por lo menos la mitad de la obra, ni se le concede ran más de cinco mil (5,000) hectáreas de baldíos si no la termina en su totalidad en el plazo estipulado para ello; para la concesión total puede elevarse a la extensión de veinte mil (20,000) hectáreas, si el Ferrocarril es o nativiere del tipo de un metro en tre rieles;

"10. El derecho de fijar libremente las tarifas de pasajes, transportes y bodegas durante la construcción del Ferrocarril y en los cinco primeros años de la explotación.

"Pasado este plazo las tarifas 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 bajar las tarifas, se tendrá en cuenta que no ha de ponerse esta Empresa en peores condiciones que las demás de la misma naturaleza existentes en la República;

"11. El derecho para transportar por el Magdalena en vehículos propios los materiales que se requieran para la construcción del Ferrocarril, sujetándose a las disposiciones que dicte el Gobierno para reglamentar el uso de este derecho;

"12. El derecho de preferencia en igualdad de circunstancias para la construcción dentro de la zona privilegiada, de ramales que se desprendan de la vía principal;

"13. 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.

"Art. 9.º El pago de la subvención en bonos de que trata el inciso 4.º del artículo anterior, se hará computado sobre tramos de diez (10) kilómetros que se construyan y pongan en servicio con las condiciones siguientes:

"1.º Que el tramo correspondiente se haya construido en línea continua con los anteriores, sea de un extremo ó del otro de la vía de manera que vayan formando sin interrupción el Ferrocarril;

"2.º Que cada tramo se haya construido y puesto en servicio de conformidad con lo que se dispone en este contrato a satisfacción del Gobierno y de manera que las locomotoras y carros de servicio lo recorran con la velocidad usual sin inconveniente ni peligro. Se suspenderá que un tramo está a satisfacción del Gobierno, cuando sesenta (60) días después de que se le haya avisado su conclusión no haya nombrado quien lo examinare ó reciba. En caso de no encontrarse satisfactoria la construcción no se cubrirá la subvención hasta que se subsanen por el Concesionario, ó por quien lo represente, los reparos fundados que se hicieren; pero el tiempo que esto requiera y cuyo máximo se fija prudencialmente por el Gobierno, no se computará en el plazo fijado para la construcción del Ferrocarril;

"3.º Que para el cómputo de los tramos se considerará siempre la vía como sencilla cualquiera que sean los apartaderos, desviaderos, ramales, duplicaciones etc. que se encuentren en cada kilómetro, de manera

que éstos y las demás obras accesorias del Ferrocarril, formarán parte del kilómetro respectivo para el efecto de la medida, y el Gobierno no reconocerá sobre ellas subvención alguna.

"Art. 10. El Ferrocarril podrá construirse de cualquier sistema especial de vía angosta que el Concesionario tenga por conveniente establecer, pero siempre que la separación entre rieles no sea inferior a sesenta (60) centímetros y que la obra corresponda por lo menos a un tráfico de cien mil cargas (100,000) y veinte mil pasajeros (20,000) anuales con el servicio ordinario. Si se opta el sistema común, tendrá la vía un metro de anchura 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 a los otros ferrocarriles del mismo tipo construidos en la República.

"La vía podrá ser sencilla ó doble a voluntad del Concesionario, pero se reputará siempre como sencilla para el pago de la subvención del Gobierno.

"Art. 11. El Concesionario 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. 12. Tanto la vía férrea como los apartaderos, edificios, puentes y demás accesorios de la Empresa se construirán con materiales que aseguren su duración, y es obligación del Concesionario conservar todas estas obras en buen estado de servicio durante la vigencia del privilegio haciendo a su costa las reparaciones necesarias y las ampliaciones que exija el tráfico. El Ferrocarril tendrá el número de locomotoras y de carros de primera y segunda clase que requiera el servicio normal y el Concesionario se compromete a transportar con puntualidad y rapidez los efectos y mercancías que se le confíen así como los pasajeros que transiten por la vía.

"Art. 13. El Concesionario podrá dar a servicio público las porciones de Ferrocarril que vaya construyendo, y que hayan sido examinadas por el Gobierno para el efecto de asegurarse de que han sido construidas 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 el Concesionario se hace responsable, de conformidad con las leyes, por los siniestros que ocurran por descuido en el mantenimiento de la vía ó por otras causas que le sean imputables.

"Art. 14. En caso de que se llegara a interrumpir por algún tiempo el servicio del Ferrocarril en todo en parte, por alguna causa que el Concesionario hubiera podido evitar, podrá el Gobierno después de oír al mismo Concesionario y de que se prueba claramente que éste no ha hecho todos los esfuerzos a su alcance para reparar el daño, ordenar la reparación por cuenta de la Empresa.

"Art. 15. El Concesionario queda obligado a establecer convenientemente a satisfacción del Gobierno el servicio de los caminos públicos ó particulares que atraviesen la vía, haciendo a su costa las obras que se necesitan para que no quede interrumpido el tránsito por ellos, ni se haga innecesariamente peligroso.

"Art. 16. 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 podrá oponerse el Concesionario a que se ejecuten en la zona privilegiada los trabajos consiguientes; pero se tomarán todas las medidas necesarias para que de ellos no resulte obstáculo de ninguna clase para la construcción y servicio del Ferrocarril ni gasto alguno para el Concesionario.

"Art. 17. El Gobierno podrá nombrar a su costa, siempre que lo estime conveniente, empleados ó comisionados especiales que examinen los trabajos, el estado de la vía ó las condiciones del servicio, y cuando así lo haga será obligación del Concesionario facilitar a dichos comisionados en cuanto lo sea posible el cumplimiento de su encargo.

"Art. 18. El Concesionario transportará gratis por el Ferrocarril las balijas y los conductores de los correos nacionales y rebajará un cincuenta por ciento (50%) del precio de tarifa a los empleados en el servicio y a las tropas que en ejercicio de su cargo y por orden expresa del Gobierno deban trans-

sitar por la vía. La misma rebaja se hará en el transporte de efectos de propiedad del Gobierno destinados a las obras públicas, en el de las encomiendas de correos y en el de los elementos de guerra que se movieron por su orden.

"Art. 19. El Concesionario se compromete a no prestar el servicio del Ferrocarril a 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. 20. Todos los reglamentos que se expidan por el Concesionario ó por quien sus derechos represente, para el servicio del Ferrocarril, deberán ser sometidos a la aprobación del Gobierno.

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

"También tendrá derecho el Concesionario para someter a decisión de peritos la declaratoria de caducidad del privilegio.

"Art. 22. Regirá para este contrato, tanto respecto del Concesionario como respecto de quien lo represente por traspaso 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 a la ley colombiana; y los deberes y derechos provenientes de esos contratos se definirán exclusivamente por los Jueces ó Tribunales locales. Por lo tanto, es condición expresa de este contrato, que el Concesionario renuncie, como en efecto renuncia, a intentar reclamación diplomática en lo tocante a 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 a Gobierno ó Nación extranjera, pero el Concesionario puede traspasar libremente a cualquiera otra persona, individuo ó Compañía nacional ó extranjera, dando oportuno aviso al Gobierno. Verificado el primer traspaso, cualquiera otro que se haga requiere para su validez la aprobación del Gobierno.

"Art. 24. El Concesionario puede tener su domicilio en cualquiera ciudad de Europa ó de América que tenga a bien elegir; pero si no elige a Bogotá, mantendrá permanentemente en esta ciudad un representante provisto de poderes suficientes para entenderse con el Gobierno en todo lo relativo a este contrato.

"Art. 25. Este contrato caducará en los casos siguientes:

"1.º Cuando el Concesionario deje de dar cumplimiento a cualquiera de los compromisos que contrae por los artículos 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 10, 11, 19, 22, 23 y 24.

"2.º Cuando abandone la obra ó suspenda los trabajos de construcción por más de seis (6) meses consecutivos.

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

"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 de la concesión, la Empresa con sus anexidades, todo debidamente inventariado, pasará a poder del Gobierno, pero se reconocerá a cargo de la misma Empresa y a favor del Concesionario, la suma que se compruebe haber sido útilmente invertida en la obra, siempre que los valores representados por tal suma existan en esa época y que se deduzca a favor del Gobierno lo que haya dado por subvención al Concesionario.

"Art. 26. La suma que se reconozca a favor del Concesionario conforme al artículo anterior, dará derecho en favor de quienes corresponden a una cuota parte en los dividendos de la Empresa durante el tiempo que faltare para completar los noventa y nueve (99) años señalados para el privilegio. Esta cuota parte se determinará a prorrata del costo de la obra concluida cualquiera que sea el sistema que para esto se adopte.

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

Ministerio de Gobierno.

TELEGRAMAS.

Honda, 22 de Diciembre de 1890.

Sr. Ministro de Gobierno.

Ayer zarpó del Puerto de Yeguas vapor "Chile" llevando veintiocho toneladas de carga y los pasajeros Sres. Jesús M. Rincón; Manuel Ekranjuez, Excmo. Sr. Conde de Gloria, Uldarico Laverde, Demetrio Vélez y Rafael Cañarete.

A. Plasas B.

Honda, 23 de Diciembre de 1890.

Sr. Ministro de Gobierno.

Atracó hoy vapor "Ecuador" 4 los 7 y 40 a. m. con 53 toneladas de carga; sin pasajeros.

A. Plasas B.

Honda, 23 de Diciembre de 1890.

Sr. Ministro de Gobierno.

A las 3 p. m. zarpó de Yeguas vapor "Venezuela." Conduco 28 toneladas de carga y los pasajeros siguientes: Ilmo. Sr. Obispo A. Paralta, Ricardo Arango, Pedro Sosa, Juan B. Amador, Manuel A. Guarrero, Pablo Pardo, Victor Arbeláez, Alberto Reyes, M. S. Lavarrier, Juan R. Jiquez, Cristóbal Rueda, Aurelio Ospina y dos sirvientes.

A. Plasas B.

Honda, 23 de Diciembre de 1890.

Sr. Ministro de Gobierno.

Hoy a las 2 y 30 p. m. salió del puerto de Yeguas el vapor "Rafael Núñez," con correo nacional, 28 toneladas de carga y los pasajeros Rafael Peña S. (Mansajero). Se bastán Castell, señora, un niño y dos sirvientes y José Vélez.

A. Plasas B.

Honda, 21 de Diciembre de 1890.

Sr. Ministro de Gobierno.

Zaparon hoy de Arranca-plumas con destino al alto Magdalena los vapores "Cuba" y "Pará"; lleva el primero 57 toneladas aforadas por peso y 37 por volumen; pasajeros, Ramón Ardiña, Benedicto Cantizales y un muchacho; y el segundo, 34 toneladas de carga por peso y 18 por volumen y los siguientes pasajeros: Guillermo Parra, Fermín Ardiña, Manuel Bonnet, Eulogio Vasquez, Sebastián Pachón, Joaquín Galindo, Enrique Castro, Natalia Castro, Justo Parra, Mariana Trujillo y un niño, Uldarico Rocha, José María Lara, Evaristo Angarit, Belisario Barragán, Jesús Vélez, Cornelio Montaña, Manuel Gómez y un sirviente.

A. Plasas B.

Ministerio de Hacienda.

MEMORIAL sobre tierras baldías, y resolución.

Sr. Ministro de Hacienda.

Yo, James George Green, mayor de edad y vecino del Municipio de Guayaquil, Departamento del Tolima, en mi carácter de Cesionario del Sr. Guillermo S. Welton, en los derechos adquiridos por éste en el globo de tierras de Sabandija, de esta jurisdicción, como consta de la escritura que adjunto, otorgada en la Notaría del Circuito de Honda, el 7 de Enero de 1889, bajo el número 2, ante S. S. con la más alta consideración expongo:

Por resolución de 1.º de Marzo de 1882, se adjudicaron al Sr. Welton 1,221 hectáreas, 6,460 metros cuadrados con las siguientes reservas y condiciones:

"La presente adjudicación se hace con las reservas y condiciones establecidas en los artículos 896, 939, 940 y 1117 y sus concordantes del Código Fiscal y con la servidumbre legal de uso público de que trata el artículo 897 del Código Civil nacional y el artículo 1.º y párrafo 2.º de la Ley 59 de 1876 (16 de Junio). El interesado deberá solicitar la entrega de los terrenos que se le adjudican en los términos que lo ordenan las disposiciones vigentes sobre la materia. Es un deber del funcionario encargado de hacer la entrega y dar la posesión, el mantener en sus derechos a los pobladores o cultivadores que, en 24 de Enero del presente año, fecha de la adjudicación provisional, estuvieran establecidos con casa y labranza en los terrenos que se adjudican, conforme lo dispuesto en el artículo 933 del Có-

digo Fiscal, en relación con la Ley 61 de 1874 (24 de Junio) y el artículo 6.º del Decreto número 334 de 1878. Tales individuos deberán, por tanto, acreditar con el título respectivo que en la expresada fecha eran dueños de la tierra en calidad de tales cultivadores (artículo 933 del Código Fiscal) ó comprobar que tenían derechos adquiridos conforme a los artículos 1.º, 2.º, 3.º y 4.º de la Ley antes citada de 1874, á fin de que sean mantenidos en ellos por el funcionario encargado de hacer la entrega de los terrenos que se adjudican. Cualquiera contravención á este respecto lo que llegare á tener conocimiento el Poder Ejecutivo nacional ó el del Estado Soberano del Tolima, hará nula y de ningún valor la presente adjudicación en la porción correspondiente á cultivadores que tengan derechos adquiridos."

Por reclamación de varios individuos que dijeron ser colonos de Sabandija, el Sr. Urutá, Secretario de Instrucción Pública, encargado de la Secretaría de Hacienda, anuló la adjudicación hecha al Sr. Welton el 1.º de Marzo de 1882 por resolución de 6 de Noviembre del mismo año, fundándola en la facultad que se reservó el Poder Ejecutivo nacional en la última parte de las condiciones copiadas, facultad que puede utilizarse de oficioso porque no está autorizado por ninguna disposición legal, ni por la costumbre, pues no todas las adjudicaciones se hacen con ella, y en la que, no pudo contar el que solicita tierras baldías en adjudicación. Tal resolución (de 6 de Noviembre) así como las demás que han surgido de ella hasta la de 30 de Junio de 1888, no están de acuerdo con las condiciones sobre las cuales se adjudicaron al Sr. Welton las tierras ya expresadas, ni con la legislación la práctica existentes en aquella época, sobre enajenación de baldíos.

En efecto según las reservas y condiciones copiadas, es el funcionario encargado de hacer la entrega y dar la posesión material de las tierras adjudicadas, el que debe mantener en sus derechos, primero: á los pobladores y cultivadores que acreditan con el título respectivo que eran dueños del terreno adjudicado, antes del 24 de Enero de 1882; y segundo: á los que acrediten que antes de esa fecha tenían derechos adquiridos conforme á los artículos 1.º, 2.º, 3.º y 4.º de la citada Ley de 1874. Es de notarse que la facultad de salvar los derechos de los pobladores y cultivadores se le delegó expresamente como se acostumbra en todas las adjudicaciones, al funcionario encargado de hacer la entrega y dar la posesión, y que por consiguiente, la Secretaría de Ministerio de Hacienda no debió apropiársela ó quitársela á ese funcionario.

Como con las resoluciones que la Secretaría y el Ministerio de Hacienda, han dictado con el propósito de favorecer á los reclamantes que se han opuesto á la adjudicación hecha al Sr. Welton, se comprueba superabundantemente que no tienen el título de adjudicación que es al que se refieren las reservas y condiciones y el artículo 933 del Código Fiscal pues no lo han presentado, es por demás decir que por ese medio no tienen ningún derecho adquirido, y por tanto, sólo resta saber cuáles son los derechos que esos reclamantes piden haber adquirido conforme á los mencionados artículos 1.º, 2.º, 3.º y 4.º, de lo cual paso á ocuparme."

La propiedad que lateamente dan estos artículos á los pobladores y cultivadores que se establecen en las tierras baldías con las condiciones en esos artículos especificados, sólo les da derecho para que sean considerados como poseedores de buena fe, pues si la sola ocupación, en los términos allí dichos, les conferiera la tradición del dominio, serían inútiles todas las disposiciones legales que reglamentan la adquisición del título etc., los artículos 8.º, 11 y 12 de la misma Ley no tendrían aplicación, la Nación perdería la propiedad real de los baldíos, y sólo le quedaría la ilusión de llamarse dueño de ellos, y el ramo de tierras baldías vendría á quedar en el caos. Esos tan absurdo, que es imposible suponer que esa fuera la intención del legislador al expedir la cita la Ley 61.

Así, pues, los que no tienen el título de adjudicación debidamente registrado, son poseedores irregulares al tenor de los artículos 759, 764, 766, 770 y 785 del Código Civil, y mal podrían tener el dominio real del terreno que ocuparon y carecer de la posesión regular, siendo ésta consecuencia del primero, cuando se está en posesión de la cosa. Es por esto que el artículo 6.º de

* Llamo á esta posesión material, porque la regular sólo es la que tiene título debidamente registrado.

dicha Ley les da las prerrogativas de poseedores de buena fe á los que se establecen en las tierras baldías con casa y labranza por tiempo indeterminado que exceda de un año y no las de los poseedores regulares. De manera que este artículo, así como los 8.º, 11 y 12 refieren implícitamente los cuatro primeros artículos de la misma Ley citada. Así lo entendió el Poder Ejecutivo nacional cuando dió los siguientes Decretos: el número 518 de 13 de Noviembre de 1874, el número 334 de 31 de Julio 1878 y el número 559 de 8 de Julio de 1880; y, del mismo modo lo entendió el día en que el Sr. Secretario de Instrucción Pública, encargado de la Secretaría de Hacienda, anuló la adjudicación hecha al Sr. Welton, como ya se ve en el artículo 3.º del Decreto número 640 de 6 de Noviembre de 1882 que dice:

"Conforme al artículo 2.º de la Ley que se reglamenta á los cultivadores que estén establecidos en tierras baldías con casa y labranza, serán considerados como poseedores de buena fe para los efectos del mismo artículo; pero no serán considerados como propietarios por el efecto de transmitir el dominio, sino después de que haya un obtenido el título respectivo del Gobierno de la Unión, observándose para esto, las prescripciones de la Ley 61 de 1874. Los expedientes que se formen para obtener el título de propiedad de que se trata, deberán arreglarse con las prescripciones establecidas en la Circular de la Secretaría de Hacienda número 495 de 29 de Diciembre de 1889, Diario Oficial número 4,770."

Y la Circular número 945 que es á la que se refiere el artículo anterior, al tratar sobre este punto se expresa así:

"Conforme á los artículos 932 y 933 del Código Fiscal, 15 de la Ley 61 de 1874, y las disposiciones respectivas del Código Civil nacional no puede considerarse efectuada y por lo tanto la tradición del dominio de las tierras baldías, si no se tiene el título que acredita la propiedad adquirida. Este título lo constituyen en unos casos, las diligencias de adjudicación, desamortización y entrega del terreno por los funcionarios que determinan las leyes y decretos vigentes sobre la materia (artículo 932 del Código Fiscal); y en otros casos, la escritura pública debidamente registrada, conforme al Código Civil, en la cual se contengan las diligencias que enumera el artículo 931 del Código Fiscal. Pero en todo caso la tradición del dominio reposa sobre una adjudicación decretada por el Poder Ejecutivo nacional, sin ésta, la tradición no tiene lugar, aunque por leyes generales ó especiales se haya hecho la enajenación de tierras baldías."

Después de leer las disposiciones anteriores, se hace difícil creer que el Secretario que autorizó con su firma el Decreto número 640, del cual he transcrito el artículo 3.º sea el mismo que reconoce derechos de propiedad á los reclamantes de Sabandija, sin que le presentaran el título de adjudicación, de que trata el dicho artículo 3.º y no sobre las tierras baldías, sino sobre las ya enajenadas al Sr. Welton.

El también pertinente el inciso 8.º del artículo 1.º del Decreto número 832 de 1884, que dice:

"A ningún cultivador le es permitido vender el terreno que posee cultivado, sino después de obtener el título de propiedad que le expide la Secretaría de Hacienda de la Unión, título que no será definitivo sino cuando el cultivador compruebe que después de obtenido éste no ha abandonado la tierra por un término menor de cuatro años, conforme á lo dispuesto en el artículo 8.º de la Ley 61 de 1874."

Este inciso, aun cuando ha sido dictado con posterioridad á la adjudicación hecha al Sr. Welton, es perfectamente aplicable á este negocio porque desarrolla el sentido del artículo 8.º, en él citado, vigente cuando se hizo la adjudicación, y porque, lo mismo que el artículo 3.º del Decreto número 640 de 1882 y la Circular á que éste se refiere, demuestran que el Poder Ejecutivo nacional ha entendido en todo tiempo que el título de adjudicación es el único que trasfere la propiedad de las tierras baldías, y que los pobladores y cultivadores que se establecen en ella con casa y labranza, sólo adquieren en conformidad con los artículos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º y 6.º de la citada Ley de 1874, el derecho á que se les considere como á poseedores de buena fe para el efecto de que no puedan ser despojados sino en virtud de un juicio civil ó ordinario, y previa indemnización de las mejoras estimadas judicial ó amigablemente. Estos son los derechos que los reclamantes de Sabandija, pues

La Ley 48 de 23 de Agosto de 1889

"En fe de lo cual se firman dos ejemplares de un tenor en Bogotá, á veintiocho de Octubre de mil ochocientos noventa.

"Ruperto Ferreira.—Rafael Fernández M.

Gobierno nacional—Bogotá, Octubre 28 de 1890.

Aprobado. "CARLOS HOLGUÍN.

"El Subsecretario de Fomento, encargado del Despacho, "RUPERTO FERREIRA."

DECRETA:

Apruébase en todas sus partes el presente contrato, con la siguiente modificación al artículo 1.º:

"Art. 1.º El Gobierno de la República otorga al Concesionario, quien lo acepta, privilegio exclusivo para construir y explotar un camino de carriles de hierro, servido por vapor, electricidad ó otro motor que la ciencia descubra y sea más conveniente, entre el trayecto comprendido desde la ciudad de Ocaña, en el Departamento de Santander, y el río Magdalena, en el Departamento de este nombre."

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

El Presidente del Senado, ADOLFO HARKEER—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. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo—Bogotá, 19 de Diciembre de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Fomento, MARCELINO ARANGO.

LEY 101 DE 1890

(22 DE DICIEMBRE).

sobre asignaciones militares. El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º Desde el día 1.º de Enero de 1891, los sueldos de los individuos del Ejército serán los que á continuación se expresan:

Table with 2 columns: Rank and Salary. Rows include El Soldado, El Cabo 2.º, El Cabo 1.º, El Sargento 2.º, El Sargento 1.º, El Subteniente, El Teniente, El Capitán, El Sargento Mayor, El Teniente Coronel, El Coronel, and El Coronel encargado de un Batallón.

Quedan incluidos en esta disposición los individuos de las Bandas de música del Ejército.

Art. 2.º Las fuerzas que hagan la guardia en los lugares de la República donde tienen hoy señalados sobresueldos, continuarán gozando de las mismas asignaciones que hasta hoy.

Exoptándose de lo dispuesto en este artículo los Coroneles, Jefes de Cuerpo, los cuales no tendrán en ningún caso sueldo menor de doscientos pesos.

Dada en Bogotá, á diez y ocho de Diciembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JOSÉ JOAQUÍN ORTIZ—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. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo nacional—Bogotá; 22 de Diciembre de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Guerra, OLEGARIO RIVERA.