

DIARIO OFICIAL.

Año XXVIII.

Bogotá, martes 27 de Diciembre de 1892.

Número 9,026.

CONTENIDO.

PODER LEGISLATIVO.

Ley 86 de 1892, por la cual se aprueba un contrato sobre Ferrocarril de Girardot a la Sabana..... 1677

MINISTERIO DE JUSTICIA.

Licitación sobre contrato de arrendamiento de un taller para la fabricación de los materiales necesarios para continuar el edificio del Panóptico de esta ciudad..... 1679
Rectificación..... 1679

MINISTERIO DE HACIENDA.

Relación del despacho de mercaderías en la Aduana de Barranquilla..... 1679

MINISTERIO DE GUERRA.

Diligencia de visita..... 1680

MINISTERIO DEL TESORO.

Tesorería general de la República.—Movimiento de Caja..... 1680

Actos judiciales..... 1680

Poder Legislativo.

LEY 86 DE 1892

(13 DE DICIEMBRE).

por la cual se aprueba un contrato sobre Ferrocarril de Girardot a la Sabana.

El Congreso de Colombia.

Visto el Contrato número 59, de 17 de Septiembre último, celebrado entre el Sr. Ministro de Fomento y el Sr. John H. Pennington para la construcción de una vía férrea servida por vapor, entre Girardot, a orillas del río Magdalena, y la Sabana de Bogotá, contrato que a la letra dice:

“CONTRATO NÚMERO 59 DE 1892 SOBRE CONSTRUCCIÓN DE UN FERROCARRIL DESDE GIRARDOT HASTA BOGOTÁ.”

Los infrascritos a saber: José Manuel Coenaga G. Ministro de Fomento, en nombre del Gobierno Nacional debidamente autorizado al efecto, por el Excmo. Sr. Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, por una parte, que en adelante se llamará ‘El Gobierno’ y John H. Pennington, ciudadano de los Estados Unidos de América, por otra parte, que en el texto de este contrato se denominará ‘El Concesionario’, han celebrado el contrato que expresan los artículos siguientes:

Artículo 1.º El Gobierno otorga al Concesionario privilegio exclusivo para construir, conservar y explotar un Ferrocarril que une el puerto de Girardot, sobre el río Magdalena, con la Sabana de Bogotá.

Artículo 2.º El Gobierno cede al Concesionario la porción de Ferrocarril construida desde Girardot hasta Juntas de Apulo, en la posesión y uso de todos los materiales de cualquiera clase y demás bienes pertenecientes a la empresa denominada ‘Ferrocarril de Girardot’.

Artículo 3.º Para la construcción del Ferrocarril el Concesionario puede elegir libremente cualquiera de las vías ya exploradas para la conclusión del Ferrocarril de Girardot ó otra distinta, si lo tuviere por conveniente; y, en consecuencia, podrá verificar en el terreno los estudios que tenga á bien, y tomar copia de todos los planos, nivelaciones y presupuestos que se hayan hecho anteriormente con relación á esta obra y que pusea el Gobierno.

Artículo 4.º Si el Concesionario ó quien sus derechos represente resuelve traer el Ferrocarril, que prolongue al de Girardot, a la Sabana de Bogotá á algún punto cercano á Facativá no podrá construir línea paralela al Ferrocarril de la Sabana dentro de una zona de doce y medio (12½) kilómetros

al uno y otro lado del eje de la corchilla del Ferrocarril de la Sabana.

§ 1.º Pero el Gobierno se obliga á obtener un arreglo equitativo para que el Concesionario pueda usar del Ferrocarril de la Sabana explotando el de Girardot en conexión con ésta como una línea continua hasta Bogotá.

§ 2.º En caso de que el Gobierno y el Concesionario, ó quien sus intereses represente, no puedan llegar á un arreglo satisfactorio para que la Empresa del Ferrocarril de Girardot se sirva del Ferrocarril de la Sabana, la diferencia que haya se someterá á la decisión de un Tribunal de arbitramento constituido conforme á la ley.

Artículo 5.º El Gobierno pagará al Concesionario una subvención de veinte mil pesos (\$ 20,000) en moneda legal por cada kilómetro que construya entre Juntas de Apulo y la Sabana de Bogotá. Si el oro vuelve á ser la moneda nacional esta subvención quedará reducida á la mitad.

Artículo 6.º La subvención se pagará en bonos que ganarán el seis por ciento (6 por 100) de interés anual y serán admisibles en las Aduanas de la República hasta por el diez por ciento (10 por 100) de los derechos que en ellas se causen.

Artículo 7.º Los bonos que representen el valor de la subvención serán entregados al Concesionario cuando éste entregue al servicio público secciones de diez kilómetros de corchilla en línea continua.

§. Se entiende que una sección de diez kilómetros de corchilla ha sido entregada al servicio público, cuando la línea construída de una manera definitiva sin obras de carácter transitorio, sea recorrida por una locomotora arrastrando un tren ordinario cargado sin tropiezo, á la velocidad usual.

Artículo 8.º Los bonos que se entreguen en pago de la subvención concedida no comenzarán á ser amortizables en las Aduanas sino cuando el Ferrocarril esté construído hasta Bogotá, ó al punto de empalme con el Ferrocarril de la Sabana, según el caso.

Artículo 9.º Si el Ferrocarril se construye adoptando una vía que no permita el empalme con el Ferrocarril de la Sabana, el Gobierno pagará también por cada kilómetro de corchilla que se construya en la altiplanicie, verificando el pago en los mismos términos y sindicados, una subvención de veinte mil pesos (\$ 20,000) en moneda corriente ó diez mil pesos (\$ 10,000) en oro á juicio del Gobierno.

Artículo 10. El Gobierno concede además al Concesionario, á título gratuito, el derecho de propiedad á cincuenta mil hectáreas de tierras baldías.

§ 1.º El Concesionario podrá escoger estos terrenos en cualquiera parte de la República donde existan baldíos y deberá llenar para adquirirlos las condiciones que establecen las leyes respectivas.

§ 2.º Los correspondientes títulos serán entregados al Concesionario cuando todo el Ferrocarril se haya entregado al servicio público.

Artículo 11. 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 el Concesionario gozará de todos los derechos y acciones que las leyes conceden á las empresas de esta clase.

Artículo 12. El Concesionario se obliga á comenzar los trabajos de prolongación del Ferrocarril de Girardot, cuatro meses después de que se haya aprobado este contrato por el Congreso y á entregar al servicio público la línea hasta la Sabana de Bogotá, ó hasta Bogotá antes del 1.º de Febrero de 1897.

§. Se entenderá que la línea ha sido entregada al servicio público cuando toda ella reúna las condiciones establecidas en el §. del artículo 7.º de este contrato.

Artículo 13. El Ferrocarril tendrá dos estaciones de 1.ª clase en los extremos de la línea, y se construirán tres de 2.ª clase en los puntos que designe el Gobierno. Estos

edificios tendrán la extensión que requiera el tráfico, y cuando el servicio lo exija, se ensancharán ó adicionarán por el Concesionario con nuevas construcciones.

Artículo 14. En todos los puntos de la línea donde la influencia del tráfico lo requiera, construirá el Concesionario los edificios que se necesiten, estaciones ó paraderos para el abrigo de los pasajeros y el resguardo y seguridad de la carga. Tanto respecto de estos edificios como de los demás que se destinen al servicio del Ferrocarril, tendrá el Concesionario completa libertad para fijar los sitios donde deban construirse.

Artículo 15. Todas las obras del Ferrocarril serán construídas con buenos materiales y de conformidad con las reglas del arte, de manera que reúnan las condiciones técnicas que se requieran para atender con regularidad y seguridad el transporte de los pasajeros y de la carga que haya de transitarse por la línea.

§ 1.º Estas condiciones no serán en ningún caso inferiores á la de la parte del Ferrocarril que actualmente existe entre Juntas de Apulo y Girardot.

§ 2.º El Concesionario podrá continuar la línea con la anchura entre rieles que hoy tiene la parte construída; pero también podrá cambiarla por la de un metro si así le conviene para empalmar con el Ferrocarril de la Sabana, ó si para este efecto celebrare algún arreglo con el Gobierno.

Artículo 16. Los puentes y viaductos del Ferrocarril podrán construirse al principio de madera con las necesarias condiciones de resistencia y duración; mas el Concesionario queda obligado á sustituirlos por otros de hierro ó de mampostería tan luego como los productos de la Empresa excedan del ocho por ciento (8%) neto sobre el capital invertido; pero la sustitución por puentes y viaductos de hierro y mampostería no se verificará sino cuando á juicio del Gobierno sea necesario renovar los existentes.

Artículo 17. El Concesionario podrá establecer para el ascenso de la corchilla cualquiera de los sistemas especiales de los Ferrocarriles de montaña últimamente adoptados para este servicio, siempre que así lo hiciera necesario la pendiente ó la naturaleza del terreno, para atender á la mayor seguridad del tráfico y la mayor economía de la explotación.

Artículo 18. Durante el tiempo de esta concesión el Concesionario ó quien sus derechos represente, estará obligado á mantener los edificios, talleres, telégrafo, material rodante y demás anexidades de la Empresa en buen estado de servicio, y á proveer todas las máquinas, aparatos, herramientas y útiles que se requieran para la reparación de la vía, y el material rodante á fin de que en todo tiempo, salvo casos fortuitos, pueda efectuarse con puntualidad, rapidez y seguridad el transporte de pasajeros y carga en un tiempo que no exceda de dos horas para el correo y los pasajeros, y de estas y dos horas para la carga en toda la extensión de la línea.

Artículo 19. El Concesionario se obliga á establecer por lo menos un tren diario en cada dirección de la línea para el transporte de los correos, arreglando su itinerario á los reglamentos postales. El itinerario de los demás trenes se establecerá libremente por el Concesionario, y las modificaciones que se hagan tanto en ellos como en los destinados a los correos, no se llevarán á efecto sino ocho días después de que se haya dado aviso al público en el *Diario Oficial*.

Artículo 20. Un año después de terminada la construcción de la línea, deberá el Concesionario ó quien sus derechos represente proveer el material rodante con los elementos suficientes para que puedan establecerse, si fuere necesario, tres trenes ordinarios en cada dirección de la vía por día de veinticuatro (24) horas.

§. Se entenderá que todo el material rodante que se ponga para el servicio del Ferrocarril será de buena calidad y reunirá las condiciones que la práctica de la ‘jingo-

nieria haya comprobado ser las más ventajosas, para la segura y económica explotación de Ferrocarriles análogos al de que aquí se trata, todo bajo el supuesto de que nada será inferior á lo que actualmente está en servicio, entre Girardot y Juntas de Apulo.

Art. 21. Las tarifas para los transportes las fijará libremente el Concesionario ó quien lo represente, pero sin exceder de los siguientes límites:

‘Pasajeros de 1.ª clase con 50 kilogramos de equipaje, doce centavos por kilómetro..... \$ 0 12
Id. 2.ª id. con 20 id. id. 0 08
Id. 3.ª id. con 20 id. id. 0 05

Bultos que midan menos de 500 c/ cubicos ó pesen menos de 250 kilogramos cada uno, cuarenta centavos por tonelada por cada kilómetro. 0 40

Bultos que midan más de quinientos c/ cubicos ó pesen más de 250 kilogramos cada uno, ó que requieren el uso de carros especiales, sesenta centavos por tonelada por kilómetro recorrido..... 0 60

Carbón mineral, veinte centavos por tonelada por kilómetro..... 0 20 en los primeros treinta kilómetros que recorra, y cinco centavos en cada kilómetro adicional..... 0 05

Los productos de la agricultura y demás industrias nacionales destinados al consumo interior de la Nación, pagarán treinta centavos (\$ 0-30) por tonelada por kilómetro.

Los animales de las especies vacuna, caballar y asnal y los mulos, cada cabeza, ocho centavos (\$ 0-08) por kilómetro.

Los otros animales domésticos, un centavo (\$ 0-01) por kilómetro.

Los empleados públicos que viajen en servicio público, por orden de autoridad competente, lo mismo que los individuos del Ejército en iguales condiciones, pagarán la mitad de los precios que por su transporte fija para la respectiva clase la tarifa. Los correos con sus conductores y escoltas y las presas con sus custodias serán transportados gratuitamente.

El excedente de los equipajes pagará á razón de cinco centavos (\$ 0-05) por cada cincuenta kilogramos por kilómetro.

Para los efectos de esta tarifa se entiende por tonelada un peso de mil kilogramos (1,000) ó un volumen de un metro cúbico.

Artículo 22. Todo cambio en los precios de los transportes se anunciará con una anticipación de veinte días, por medio de carteleras impresas que indiquen detalladamente la variación y que se fijarán en todas las estaciones de la línea. Sin este requisito no será válida la alteración.

Artículo 23. El Gobierno hace al Concesionario ó á quien sus derechos represente las concesiones que expresan los siguientes incisos:

1.º El privilegio exclusivo por el término de cuarenta años contados desde la fecha de este contrato, para que durante ellos no pueda el Gobierno nacional, del Departamento, ni ninguna otra entidad, persona ó compañía construir otra vía férrea, ni de madera, ni de cables de alambre, desde el río Magdalena, hasta el borde de la altiplanicie; dentro de una zona de dos y medio miriámetros á cada lado del Ferrocarril; pero si podrán cortar ó atravesar esta zona otros ferrocarriles no paralelos ni destinados á ligar puntos comprendidos entre los límites extremos de la zona privilegiada ó intermedia de ellas, siendo entendido que, en igualdad de circunstancias, será preferido el Concesionario para la construcción de estas obras y que se respetarán todos los derechos anteriormente adquiridos.

2.º El usufructo exclusivo del Ferrocarril y todas sus anexidades por el tiempo de que trata el inciso anterior, y por cincuenta y nueve años (59) más contados desde la explotación de aquel plazo.

Terminados dichos cuarenta y nueve años, el Ferrocarril con sus anexidades y dependencias, todo en buen estado de servicio, pa-