

DIARIO OFICIAL.

Año XXVIII.

Bogotá, viernes 30 de Diciembre de 1892.

Número 9,029.

CONTENIDO.

PODER LEGISLATIVO. Pág. Ley 101 de 1892... 1659. MINISTERIO DE GOBIERNO. Informe relativo a la captura de Horacio Saenz... 1690. MINISTERIO DE JUSTICIA. Licitación sobre contrato de arrendamiento de un chical para la fabricación de los materiales necesarios para continuar el edificio del Panóptico de esta ciudad... 1691. MINISTERIO DEL TESORO. Tesorería general de la República. — Movimiento de caja... 1691. MINISTERIO DE FOMENTO. Nueva licitación a contrato para la construcción de un camino de herradura entre Chameza y Miraflores... 1692. Avisos oficiales... 1692.

Poder Legislativo.

LEY 101 DE 1892

(25 DE DICIEMBRE).

aprobatoria de un contrato celebrado con el señor Alejandro Weckbecker.

El Congreso de Colombia,

Visto el contrato celebrado el 27 de Junio del año en curso entre el Ministerio de Fomento y el señor Alejandro Weckbecker, sobre compraventa de la hacienda de Pescaderías y Bodegas de Bogotá, que a la letra dice:

“ Los infrascriptos, a saber: Carlos Uribe, Ministro de Fomento, debidamente autorizado por el Excelentísimo señor Presidente de la República, por una parte, y por otra Alejandro Weckbecker, ciudadano norteamericano domiciliado en esta ciudad, hemos celebrado el siguiente contrato:

“ Artículo 1.º Weckbecker da en venta al Gobierno de la República la hacienda de Pescaderías y Bodegas de Bogotá, ubicada en la orilla oriental del río Magdalena, frente a Honda, así como también los derechos que pueda tener actualmente sobre los terrenos que, conocidos con el nombre de Vueltas de la Madre de Dios, siguen hacia el Norte de dicha hacienda por la orilla del expresado río Magdalena, desde la quebrada llamada antiguamente ‘Las Animas’ hasta la desembocadura del Río Negro en el mencionado río Magdalena.

“ Los mencionados terrenos de Pescaderías y Bodegas de Bogotá son los mismos que Weckbecker compró, junto con los de La Vueltas de la Madre de Dios, a los señores Jorge, Joaquín y Carlos Herman Goshen, según consta de la escritura número 1,864 otorgada ante el Notario 3.º del Circuito de Bogotá el 21 de Noviembre de 1881, por los linderos siguientes: por la parte de arriba desde una zanja ó quebrada nombrada el Penitente que desemboca en el Magdalena; este río, aguas abajo, hasta la desembocadura de la quebrada llamada antiguamente ‘Las Animas’; esta quebrada aguas arriba, hasta su nacimiento; y de aquí línea recta a la cima de la cordillera llamada de Río Grande; de aquí punto siguiendo por la cima de esa cordillera hacia el Sur, hasta encontrar la zanja ó quebrada del Penitente, primer lindero.

“ Artículo 2.º Weckbecker entregará los terrenos materia de este contrato el 1.º de Enero de 1893, libres de todo gravamen, censo ó hipoteca; y declara que los vende con todas las anexidades que le pertenecían como los edificios de Bodegas de Bogotá y los demás que en ellos tenga Weckbecker, así como también los derechos y acciones que haya adquirido provenientes de la propiedad y posesión de la mencionada hacienda, etc., etc.

“ Entendido que tan Irégo como esté perfeccionado el presente contrato, Weckbecker entregará al Gobierno la escritura otorgada por los señores Jorge, Joaquín y Carlos Herman Goshen al vendedor el 21 de Noviembre de 1881.

“ Artículo 3.º El Gobierno pagará a Weckbecker en el curso de los treinta días siguientes al en que este contrato obtenga la aprobación del Congreso y se eleve a escritura pública, como valor de la hacienda de Pescaderías y Bodegas de Bogotá y de los derechos que pueda tener sobre los terrenos de la Vueltas de la Madre de Dios, la suma de ciento cincuenta mil pesos (\$ 150,000) en papel-monedas del país.

“ La escritura de venta será otorgada en el mismo plazo de treinta días, y Weckbecker entregará al Gobierno una copia de ella debidamente registrada, quedando eximido del pago de los derechos de registro.

“ Artículo 4.º Además de la suma estipulada en el artículo anterior y con el fin de que queden terminadas todas las diferencias entre las dos partes contratantes, el Gobierno declara libre a Weckbecker de responsabilidad por razón del contrato adicional al de 20 de Mayo de 1876, sobre navegación del Alto Magdalena, que celebró en 25 de Octubre de 1878, y en consecuencia dictará las providencias necesarias para la cancelación de la hipoteca que Weckbecker constituyó a favor de la Nación sobre un solar y almacenes de depósito en la ciudad de Barranquilla, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que contrajo con él.

“ Artículo 5.º A virtud de la compra que el Gobierno hace a Weckbecker por el presente contrato, Weckbecker renuncia a toda reclamación por daños que hayan podido causarse por providencias del Gobierno de la República, del antiguo Estado de Cundinamarca ó del Departamento del mismo nombre; y a su turno el Gobierno renuncia a toda reclamación contra Weckbecker y contra los señores Jorge, Joaquín y Carlos Herman Goshen y los señores Panblitz y Goshen provenientes de hechos relacionados con las tierras y derechos que se compran, así como también por razón de las acciones que se hayan intentado ó que se intenten contra dichas tierras ó derechos.

“ Artículo 6.º El presente contrato no se llevará a efecto sin la aprobación del Excelentísimo señor Presidente de la República y la del Congreso; y obtenidas que sean ambas, será elevado a escritura pública.

“ En fe de lo cual firmamos dos de un tenor en Bogotá, a 27 de Junio de mil ochocientos noventa y dos.

“ CARLOS URIBE.—Alejandro Weckbecker.

“ Gobierno nacional.—Bogotá, 2 de Agosto de 1892.

“ Aprobado.

“ CARLOS HOLGUÍN.—El Ministro de Fomento, CARLOS URIBE.”

DECRETA:

Artículo 1.º Apruébase en todas sus partes el preinserto contrato.

Artículo 2.º La cantidad de ciento cincuenta mil pesos (\$ 150,000) necesaria para el pago al señor Alejandro Weckbecker se constituirá incluida como crédito adicional en el Presupuesto de Gastos de la vigencia en curso.

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

El Presidente del Senado, J. A. PARDO.—El Presidente de la Cámara de Representantes, IGNACIO SAMPEÑO.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Pañarelonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Diciembre 23 de 1892.

Publíquese y ejécutese.

(L. S.) M. A. CARO.—El Ministro de Fomento, JOSÉ MANUEL GOENAGA G.

LEY 101 DE 1892

(25 DE DICIEMBRE).

sobre ferrocarriles.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1.º Autorízase al Gobierno para contratar la construcción de las vías férreas que estime conveniente establecer.

Artículo 2.º Los contratos que en virtud de esta autorización se celebren podrán llevarse a efecto sin necesidad de la aprobación del Congreso, si reúnen las siguientes condiciones:

A. Se podrá subvencionar la construcción de cada kilómetro hasta con la suma de diez mil pesos en oro (\$ 10,000) ó lo correspondiente en moneda colombiana al tiempo de verificarse el pago.

§ Esta suma se señala como máximo de la subvención y corresponderá al kilómetro de ferrocarril de vía ancha, hecho en las regiones más despopuladas en razón de su clima, lo áspero de su topografía, etc.

B. La subvención se cubrirá en bonos, por su valor nominal, los cuales ganarán el seis por ciento de interés anual y serán amortizados con un diez por ciento (10%) del producto bruto de todas las Aduanas de la República.

Es entendido que esta diez por ciento (10%) es la única cuota parte de los productos de las Aduanas que al fomento de los ferrocarriles se destina; de suerte que todos los bonos que para subvencionarlos se explian, gravitarán sobre el mismo fondo de amortización, á saber: la décima parte de la renta de Aduanas.

C. Dichos bonos comenzarán á amortizarse un año después de que toda la línea esté dada al servicio público.

D. El Gobierno dispondrá en el respectivo contrato la manera como se verificará la amortización; en cada bono se imprimirán las condiciones de su amortización.

E. El Contratista tendrá derecho á la propiedad de cierta extensión de tierras baldías en una porción que no excederá de trescientas hectáreas por cada kilómetro, y que en ningún caso, si las toma en la extensión de la línea ó á una distancia menor de tres kilómetros de la misma, podrán ser en lotes de más de mil hectáreas, en rectángulos cuya anchura, cortada por la línea, no pase de ochenta hectáreas y separadas entre sí por extensiones iguales ó mayores que ésta.

No obstante esto, quedan á salvo los derechos de los cultivadores y poseedores de terrenos baldíos, de acuerdo con las disposiciones vigentes sobre la materia.

F. Los bonos de la subvención y los títulos de las tierras baldías se entregarán en la proporción que corresponda á cada trayecto de veinte (20) kilómetros continuos de carrilera que se dé al servicio público.

En el caso de que la carrilera haya llegado á las poblaciones de más de cinco mil habitantes, el trayecto indispensable para la

proporcional entrega de los bonos podrá reducirse á diez (10) kilómetros.

Las partes de carrilera construídas aisladamente no darán derecho á subvención alguna y sólo se contrarán cuando hayan sido incorporadas á la línea en general y así dadas al servicio público.

G. Se entienda que un trayecto ó un ferrocarril se dá al servicio público, si, en vis, el material rodante y demás anexidades reúnen todas las condiciones técnicas que se estipulen en el respectivo contrato y si una locomotora arrastrando un tren ordinario cargado, recorre la carrilera con la velocidad usual, sin tropiezo.

H. Se concederá privilegio hasta por cincuenta años.

I. Expirado el privilegio el Concesionario tendrá derecho de usufructuar el Ferrocarril, por veinticinco años, y durante ellos, en cualquier tiempo, el Gobierno podrá comprar la Empresa y el Concesionario tendrá la obligación de venderla, por el precio que le fijen peritos avaluadores nombrados así; uno por el Gobierno, otro por el Concesionario y un tercero por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia.

J. Si se transcurren los veinticinco años sin que el Gobierno compre, el Concesionario seguirá usufructuando el Ferrocarril por otros veinticinco años más.

K. Durante los últimos veinticuatro años de usufructo, el Gobierno podrá comprar y el Concesionario estará obligado á venderle la Empresa, por la mitad del precio que le fijen peritos avaluadores nombrados según queda establecido.

L. Al terminar la época del usufructo, el Ferrocarril con todas sus anexidades y dependencias, todo en buen estado de servicio, pasará al dominio del Gobierno sin indemnización á favor del Concesionario.

M. Siempre en caso de compra, el precio fijo se pagará al contado en moneda corriente y el Concesionario tendrá la obligación de entregar la Empresa con todas sus anexidades libre de todo gravamen.

N. El Gobierno, en los casos en que el Concesionario demuestre la necesidad de cruzar las vías públicas ó en que fuera de éstas hay graves dificultades técnicas para extender la carrilera, podrá conceder permiso para cruzar aquéllas con ésta y aun para extender la segunda sobre las primeras, pero nunca en extensiones mayores de dos kilómetros en cada caso, y no por conocerse ese permiso quedará el público privado del uso de la vía ocupada, debiendo el Contratista establecer cercos á la y la de la carrilera en toda la extensión que ésta ocupa de la vía pública, así como las puestas necesarias para facilitar el acceso á los predios de las orillas; y pagará al Gobierno, por mutuo convenio, el valor de la zona ocupada.

O. En las propiedades de particulares el Concesionario deberá obtener á su costa el terreno necesario para la vía y sus anexidades.

P. En caso de que el Concesionario no pueda arreglar la adquisición de los terrenos con los particulares, el Gobierno promoverá los juicios de expropiación correspondientes; pero en todo caso el pago será de cargo del Concesionario.

Q. La Empresa se declarará de necesidad y utilidad pública.

R. El Concesionario podrá establecer las líneas telegráficas y telefónicas que requiera el servicio de la Empresa, pero el uso de ellas se someterá á lo que dispongan las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.

S. La Empresa y todas sus anexidades y dependencias estarán exentas del pago de las contribuciones é impuestos directos y de los extraordinarios.

T. Todo lo que sea necesario introducir del extranjero para la construcción, equipo, explotación y conservación del Ferrocarril y de sus anexidades, se eximirá del pago de derechos de Aduana y de peajes fluviales é terrestres.

T. El Concesionario podrá emitir bonos ó cualquier clase de documentos de crédito garantizados con los productos de la Empresa.

U. También podrá emplearla por el tiempo de la duración del privilegio.

V. Para la organización de la Empresa el Concesionario queda facultado para formar, como le estime conveniente, la Compañía ó Compañías que á bien tenga; pero siempre sujetas á las leyes colombianas que rijan en la materia.

W. El contrato podrá traspasarse, previo permiso del Gobierno, cuantas veces quiera el Concesionario ó quien lo represente, pero en ningún caso podrá traspasarse á un Gobierno extranjero.

X. Los empleados y trabajadores de la Empresa estarán exentos del servicio militar, en tiempo de paz, durante la construcción y explotación del Ferrocarril.

Y. El Concesionario podrá traer del extranjero el personal que necesite para la construcción y explotación del ferrocarril y para la colonización y explotación de los terrenos de la Empresa.

Z. La concesión no impedirá que se construyan otras vías terrestres ó acuáticas que corten la zona privilegiada ó penetren en ella.

Artículo 3.º A juicio del Gobierno podrá estipularse, en vez de la subvención de que trata el artículo anterior, la garantía de un interés hasta de siete por ciento anual sobre el capital que se invierte, á razón hasta de \$ 30,000 en oro ó su equivalente en moneda nacional por cada kilómetro de vía, cualquiera que se entregue el servicio público según queda dicho. Cuando la moneda de oro vuelva á ser la moneda corriente nacional, la cifra que precede se computará por la mitad.

§ 1.º La garantía de interés podrá ser hasta por veinte años.

§ 2.º Si durante la época de la garantía la Empresa alcanza en tres años consecutivos á producir el interés garantizado, que dará de hecho cancelada la obligación del Gobierno de garantizar el interés cualquiera que sea el producto del Ferrocarril en los años siguientes.

§ 3.º La garantía comenzará á devengarse cuando el Ferrocarril se haya entregado al servicio público según lo antes establecido.

§ 4.º En esta concesión que el Gobierno garantiza interés, se estipulará el máximo á que pueden ascender los gastos de explotación, que deben ser los únicos que figuran en las cuentas, para rebajados que sean del producto bruto de la Empresa, hallar lo que el Gobierno debe dar como cumplimiento para cubrir el interés garantizado.

Artículo 4.º El Gobierno fijará las condiciones técnicas que estime convenientes para los intereses públicos.

Artículo 5.º Nada de las obras que se construyan se aceptará si tiene carácter de provisional ó transitorio. El Ferrocarril y sus anexidades reunirán las buenas condiciones de una obra definitiva, completa, duradera y sólida para transportar con seguridad, comodidad y rapidez á las personas, animales y cargamentos que se confían á la Empresa.

Artículo 6.º El Gobierno fijará con claridad los casos en que caduque el contrato y se estipulará que la caducidad se podrá declarar administrativamente.

Artículo 7.º Declarada la caducidad, la Empresa con sus anexidades, todo debidamente inventariado, pasará á poder del Gobierno, pero se reconocerá á cargo de la misma Empresa á favor del Concesionario ó de quien sus derechos represente, 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 á favor del Gobierno el valor que éste haya dado por subvención en bonos ó títulos de ferreas baldías.

Artículo 8.º La suma que se reconoce á favor del Concesionario, conforme al artículo anterior, dará derecho en favor de quien correspondiere á una cuota parte en las utilidades de la Empresa durante el tiempo que fuese para completar la duración del privilegio. Esta cuota parte se determinará á pro rata del costo de la obra concluida, cualquiera que sea el sistema que para ésto se adopte.

Artículo 9.º En todo caso se fijará de acuerdo con el Gobierno, periódicamente, un límite máximo para el precio de los transportes.

Si no hubiere acuerdo se decidirá por un

Tribunal de arbitramento constituido conforme á la ley.

Artículo 10.º Podrá estipularse que durante la construcción y en los primeros cinco años después de dada la línea al servicio público, el Concesionario fijará libremente las tarifas de transportes.

Artículo 11.º El Gobierno siempre exigirá la prestación de una fianza, á su satisfacción, por valor no menor de cinco mil pesos (\$ 5,000) para que el Concesionario responda de la aceptación del respectivo contrato una vez que éste sea perfeccionado.

Artículo 12.º Igualmente se asegurará el fiel cumplimiento de todas las obligaciones que contraiga el Concesionario, con otra fianza á satisfacción del Gobierno, que éste fijará en proporción á la importancia de la concesión.

Artículo 13.º La expropiación de las zonas de terrenos necesarias para la construcción de vías férreas, se sujetará á las disposiciones especiales de que trata el presente ley.

Artículo 14.º Las vías férreas que se construyan por cuenta de la Nación, de los Departamentos, de Compañías Concesionarias de privilegios ó subvencionadas por el Gobierno ó con las rentas Departamentales, se considerarán como obras de utilidad pública y su construcción es grave motivo de utilidad reconocido por el inciso 2.º del artículo 32 de la Constitución.

Artículo 15.º Una vez decretada la construcción de una vía férrea por ley ú ordenanza, ó aprobado el contrato sobre concesión de privilegio ó subvención, se procederá por el Concesionario ó constructor tan pronto como sea posible ó el contrato lo indique, á presentar á la autoridad que celebre el contrato el plano de la obra, con la precisa determinación del ancho y largo de la vía, de sus apartaderos y estaciones rurales.

Una especificación adjunta al plano, redactada en relación con él, contendrá precisamente el nombre y situación de las fincas que atraviesa la vía y el nombre del propietario, expresando, si fuere posible, su veindad.

Artículo 16.º La autoridad que celebró el contrato ó que subvenciona la Empresa, oído el concepto de la Comisión técnica que exista bajo su dependencia ó de otra ingeniería á que nombrará al efecto, calificará el plano y si lo encuentra conforme á las exigencias de la obra y á los términos del contrato lo aprobará, y lo remitirá á los Escaloes de los Circuitos por cuyo territorio pasa la vía, á fin de que, sin pérdida de tiempo, soliciten del Juzgado de Circuito respectivo que decreta la expropiación de la finca íntegra que, según el plano, está dentro de su circunscripción.

Artículo 17.º Los Jueces de Circuito sólo tendrán en cuenta para dictar esta providencia la autenticidad de la aprobación dada por los Gobernadores departamentales ó por el Ministro de Fomento, en su caso, al plano y á la especificación adjunta.

Artículo 18.º La providencia de que se viene tratando se notificará á los propietarios en la forma siguiente: si tuviere residencia en el lugar en que está situada la finca, se ocurrirá por el Secretario á la casa de habitación hasta por tres veces en días diferentes, transcurridos los cuales se fijará un anuncio en la puerta de la habitación, si no residiere el propietario en el lugar donde está situada la finca, se toará con el administrador ó arrendatario de ella, á quien se hará la notificación, previniéndole de aviso inmediatamente al propietario. Además, la especificación adjunta al plano se publicará en todos los periódicos oficiales que se publiquen en el territorio por donde pasa la vía, y en el Diario Oficial.

Artículo 19.º A más tardar quince días después de hecha la notificación de que trata el artículo anterior, podrán presentarse los propietarios y nombrar cada uno un perito que habrá de intervenir en el avalúo de la zona que se ha ordenado expropiar.

El Agente Fiscal habrá nombrado dentro del propio término, otro perito al mismo fin, y el Juez nombrará un tercer perito propietario de bienes rurales situados en el Circuito, de buen crédito, y que no tenga propiedades afectadas por la zona que se trata de expropiar.

Artículo 20.º Estos tres peritos decidirá, por mayoría de votos, cuál es el valor de la finca tomada al propietario; cuál es el perjuicio que el resto de la finca sufre con la expropiación; y cuál el beneficio que la

misma experimentará una vez terminada la obra.

Artículo 21.º Con estos tres datos numéricos el Juez fijará, basándose en ellos, la indemnización que habrá de pagarse al propietario, previamente á la ocupación material de la zona. Esta indemnización se considerará como provisional, si el propietario ó el Agente Fiscal no la estimasen justa.

Artículo 22.º Caso de no conformarse el expropiado ó el Fiscal con la fijación del valor, y las indemnizaciones decretadas por el Juez en calidad de provisionales, estará obligado el primero á recibir la suma decretada, sin perjuicio de seguir un juicio ordinario, que tenga por objeto probar la deficiencia ó exceso de la cantidad acordada, como total indemnización, y en el cual representará los intereses de la vía férrea el Agente del Ministerio público.

Artículo 23.º Si el expropiado no conviene en recibir la cantidad fijada como indemnización provisional, se le hará el pago por consignación en los términos de la ley civil; si recibiere la suma y se quedare por deficiente, se seguirá el juicio ordinario de que trata el artículo anterior; y en uno y otro caso podrá ocuparse la zona indicada en el plano.

Artículo 24.º Si la sentencia que recae en el juicio ordinario de que trata el artículo 22, variare en más ó en menos el avalúo provisional, tendrá el propietario, en el primer caso, acción ejecutiva contra la Empresa ó Contratista constructor por la diferencia sentenciada á favor de aquél, y vice versa.

Si la construcción se efectúa por administración, el cobro se hará del Tesoro de la cantidad respectiva en los términos que las leyes fiscales previenen.

En todo caso, correrá á favor del propietario los intereses de la diferencia de avalúo, caso de aumento, á razón del seis por ciento anual mientras se verifica el pago.

Artículo 25.º Autorízase al Gobierno para arreglar con los Departamentos, previa anuencia de las Asambleas, el traspaso de las Empresas de ferrocarriles de propiedad de los Departamentos.

Artículo 26.º Para el pago ó arreglo de las garantías de interés, subsidios, subvenciones ó auxilios de cualquier género que, en virtud de contrato se comprometa el Gobierno á dar para la construcción de ferrocarriles, podrá el Gobierno emitir y perfeccionar los documentos de crédito que estimen convenientes en la forma, con el tiempo y con las condiciones que hallare más acertadas, según el caso. Estos documentos de crédito podrán afectar la renta de Aduanas ú otra cualquiera de las rentas nacionales.

Artículo 27.º El Gobierno ejercerá la alta inspección en todas las Empresas de ferrocarriles.

Artículo 28.º Las autoridades administrativas no podrán sin que preceda la respectiva resolución judicial y el pago de lo expropiado, prestar apoyo á ningún contratista de vías de comunicación de cualquiera clase que éstas sean, para ocupar de hecho la propiedad privada contra la voluntad del dueño del terreno por donde hayan de construirse dichas obras.

Tal apoyo no podrá darse por las autoridades administrativas especialmente en lo relativo á las zonas por donde hayan de construirse vías de comunicación, á falta de acuerdo entre el propietario y el constructor, sino en virtud de la resolución judicial mencionada. Lo propio regirá respecto á las vías privadas que no hayan pasado al dominio público y que sean ó deban ser explotadas temporalmente por empresarios particulares.

Todo propietario cuyos derechos hayan sido ó sean vulnerados en esa forma, tiene el derecho de ocurrir al Juez del Circuito donde se halla ubicado el terreno, para que éste ordene al respectivo Prefecto que se le dé protección al propietario, mientras se intenta por quien correspondiere y se decida judicialmente la acción á que haya lugar.

Artículo 29.º Los contratos que los Gobernadores de los Departamentos, autorizados por las Asambleas, celebren para la construcción de ferrocarriles con subvenciones ó garantías pagadas por aquéllos, serán sometidos al Gobierno para su aprobación, si en sus cláusulas principales se han estipulado condiciones de las contenidas en la presente Ley.

Artículo 30.º A los términos de esta Ley no podrá recogerse ninguno de los contratos ya celebrados para la construcción de fe-

rrrocarriles, fomentados con fondos nacionales.

Dada en Bogotá, á 19 de Diciembre de 1892.

El Presidente del Senado, J. A. PARDO.— El Presidente de la Cámara de Representantes, IGNACIO SAMPEDRO.— El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.— El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.— Bogotá, Diciembre 26 de 1892.

Publiquese y ejecútese.

(L. S.) M. A. CARO.— El Ministro de Fomento, JOSÉ MANUEL GONZALEZ G.

NOTA ACLARATORIA DE LA SANCIÓN DE LA PRESENTE LEY.

Ministerio de Fomento.— Bogotá, 26 de Diciembre de 1892.

En el artículo 3.º de la presente Ley, según la redacción primitiva, al determinar la garantía de interés sobre el capital invertido, se razón de tanto por cada kilómetro, fijábase como máximo la suma de \$ 50,000 en moneda nacional de papel. Al discutirse en la Cámara de Representantes el proyecto se introdujo una modificación por la cual, adoptándose en vez de la moneda nacional el oro, los \$ 50,000 quedarán sustituidos por \$ 25,000, que se elevaron luego á \$ 30,000, sin que la variación de moneda implicase intención de alterar sustancialmente la tasa, y así se dijo: “\$ 30,000 en oro ó su equivalente en moneda nacional.” Esta modificación comprendida, y debió dejarse virtualmente suprimida la cláusula subsiguiente del texto original, á saber: “Cuando la moneda de oro vuelva á ser la moneda corriente nacional, la cifra que precede se computará por la mitad.” Por un descuido esta cláusula ha quedado en el texto sometido á la sanción del Poder Ejecutivo. No tiene el Gobierno facultad de reparar dicho descuido suprimiendo la cláusula; pero al sancionar la Ley, debe hacer constar, á fin de que la sanción no pueda alegarse en ningún tiempo como argumento en favor de una interpretación absurda, que considera ese aditamento del artículo 3.º como una redundancia, ó sea que el término “la cifra que precede,” no puede referirse, según la evidente intención del legislador, á “\$ 30,000 en oro,” sino “á su equivalente en moneda nacional,” este es \$ 60,000.

Publiquese esta explicación juntamente con la precedente Ley sobre ferrocarriles.

Por Su Excelencia el Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo

El Ministro de Fomento,

JOSÉ MANUEL GONZALEZ G.

MINISTERIO DE GOBIERNO.

INFORME relativo á la captura de Horacio Sáenz.

República de Colombia.— Policía Nacional.— Dirección.— Número 1,289.— Bogotá, 29 de Diciembre de 1892.

Sr. Ministro de Gobierno.— Presente.

En el informe del Comisario Jefe de la Seguridad, que tengo el honor de transcribir, encontrará S. S. los detalles de la captura del reo prófugo Horacio Sáenz, permitiéndome expresarle, si para ello no hay inconveniente, se sirva ordenar su publicación en el Diario Oficial, por estar en ello comprometido el nombre de la Policía que tengo el honor de dirigir, á la vez que para satisfacer la vindicta pública.

Dice el informe:

“Policía Nacional.— División de Seguridad.— Número 121.— Bogotá, 29 de Diciembre de 1892.

Sr. Director general de la Policía.

“En virtud de la orden que he recibido de usted para que amplie el informe que di, referente á la captura del reo prófugo Horacio Sáenz, tengo el honor de decir á usted