

DIARIO OFICIAL

Año XXXIX

Bogotá, miércoles 11 de Noviembre de 1903

Número 11,939

CONTENIDO

PODER LEGISLATIVO	
Ley 60 de 1903, por la cual se declara la caducidad de un Decreto Legislativo y se ordena el modo de satisfacer un crédito del Departamento de Boyacá contra la República.....	617
Ley 61 de 1903, por la cual se aprueba un contrato y se imprueban otros.....	617
Ley 62 de 1903, por la cual se declara válida una Ordenanza y se hace manifiesta una atribución de las Asambleas departamentales.....	618
MINISTERIO DE GOBIERNO	
Decreto número 990 de 1903, por el cual se hace un nombramiento.....	618
Decreto número 991 de 1903, por el cual se restablece una Oficina, se aumentan unas asignaciones y se crea una plaza en el Ramo Telegráfico.....	618
Decreto número 992 de 1903, por el cual se hace un nombramiento.....	619
Decreto número 999 de 1903, por el cual se conceden atribuciones sobre la Policía Nacional al Jefe Civil y Militar de la ciudad de Bogotá.....	619
Decreto número 1,000 de 1903, por el cual se nombra Ministro del Tesoro.....	619
Decreto número 1,002 de 1903, por el cual se hace un nombramiento.....	619
Decreto número 1,005 de 1903, por el cual se hace un nombramiento.....	619
MINISTERIO DE HACIENDA	
Decreto número 993 de 1903, por el cual se hace un nombramiento en interinidad.....	619
Decreto número 998 de 1903, por el cual se hace un nombramiento.....	619
MINISTERIO DE TESORO	
Tesorería general de la República—Movimiento de Caja.....	619
Pagaduría Central—Movimiento de Caja.....	619
Aviso.....	619
CORTE DE CUENTAS	
Circular.....	619
Avisos oficiales.....	620

Poder Legislativo

LEY 60 DE 1903
(31 DE OCTUBRE)

por la cual se declara la caducidad de un Decreto Legislativo y se ordena el modo de satisfacer un crédito del Departamento de Boyacá contra la República.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º Elévese á doscientos mil pesos (\$ 200,000) la indemnización decretada á favor del Departamento de Boyacá por la Ley 135 de 1896, indemnización que se pagará en la forma establecida en la misma Ley.

Art. 2.º La suma de treinta mil pesos (\$ 30,000) mensuales reconocida por el Decreto Legislativo número 1,116 de 1902, se reconocerá y pagará á Boyacá desde el 1.º de Enero de 1900 hasta el último de Diciembre de 1903.

Art. 3.º La referida subvención se destinará, en su totalidad, á la apertura y mejora de las vías públicas de Boyacá, especialmente la carretera de Duitama al puente de Capitanejo, y á la construcción de edificios para escuelas y casas municipales.

Art. 4.º Queda derogado el inciso 2.º del artículo 2.º de la Ley 135 de 1896, y declárase caducado el Decreto Legislativo número 1,116 de 1902.

Dada en Bogotá, á 31 de Octubre de 1903.

El Presidente del Senado, J. M. URIBECOECHA—El Presidente de la Cámara de Representantes, AUGUSTO N. SAMPER—El Secretario del Senado, Miguel A. Peñaredonda—El Secretario de la Cámara de Representantes, Fernando Restrepo Briceno.

Poder Ejecutivo—Bogotá, Octubre 31 de 1903.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.)

JOSÉ MANUEL MARROQUÍN

El Ministro de Hacienda,

RUPERTO FERREIRA

LEY 61 DE 1903

(31 DE OCTUBRE)

por la cual se aprueba un contrato y se imprueban otros.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º Apruébase el contrato adicional, celebrado el 19 de Noviembre de 1901, por el cual se reforman algunas estipulaciones de las existentes entre el Gobierno y la Compañía constructora del Ferrocarril de Santa Marta, que á la letra dice:

“Los infrascritos, á saber: Miguel Abadía Méndez, Ministro de Hacienda, debidamente autorizado al efecto, por el Excmo. Sr. Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, por una parte, que en el texto de este contrato se denominará *el Gobierno*, y Philip Henry Marshal, en nombre y representación de *The Santa Marta Railway Company, Limited*, por otra, y que en el texto de este documento se denominará *la Compañía*, en vista del memorial elevado por éste, último, al Ministerio de Hacienda, con fecha trece de Agosto del corriente año, y tomando en consideración las razones allí aducidas, han venido en celebrar el contrato contenido en las cláusulas siguientes:

“Primera. El Gobierno, de acuerdo con la exposición que contiene el memorial adicional del Sr. Marshal, de fecha treinta de Octubre próximo pasado, conviene en otorgar á la Compañía dos años de plazo, contados desde la aprobación definitiva del presente contrato, para llevar la línea férrea hasta el río San Sebastián, y cinco años adicionales de plazo para llevarla hasta el río Magdalena, contados desde la misma fecha que para el plazo anterior.

“Segunda. El Gobierno, teniendo en cuenta que fuera de la caducidad que *ipso facto* ocurre, aunque sólo en cuanto al privilegio y después de transcurridos cincuenta años de explotación en toda la obra, no se estipuló ninguna otra caducidad, en las dos leyes de concesión, y que en Junio próximo pasado la Compañía estableció un servicio mixto (férreo y acuático) entre Santa Marta y Barranquilla, conviene en estipular que en caso de no cumplimiento de los compromisos que tiene la Compañía dentro de los plazos fijados en el artículo anterior, caducará el privilegio de la Compañía, pero solamente para el tramo ó tramos de línea que no estén construídos, y la Compañía quedará con el goce del privilegio y del usufructo respecto de las porciones de la vía que estuvieren construídas y dadas al servicio público, por el plazo y en los términos de las respectivas leyes de concesión.

“Tercera. En el caso de falta de cumplimiento de los compromisos contraídos en el artículo 1.º, sobre conclusión de ciertos trayectos de la vía en determinados plazos, y que se decreta la caducidad sobre cualquier trayecto ó tramo de la vía, la Compañía estará obligada á devolver al Gobierno, en el término de seis

meses, contados desde la declaratoria de caducidad, lo siguiente:

“a) Los sesenta y dos mil pesos cobrados por la actual Compañía como subvención monetaria;

“b) Todos los documentos y bonos emitidos por el Gobierno para el pago de la subvención al Ferrocarril, y que se encuentren en esta fecha sin amortizar;

“c) Las treinta mil hectáreas de tierras baldías que le han sido otorgadas á la Compañía en virtud de las obras ejecutadas por ella hasta la fecha. En caso de que no le hayan sido adjudicadas y entregadas en su totalidad, deberá devolver los correspondientes bonos; y

“d) Deberá renunciar al derecho de cobrar nuevos bonos para la adjudicación de tierras baldías por los tramos que llegue á construir de hoy en adelante.

“Cuarta. La participación que corresponde al Departamento del Magdalena en los productos de la Empresa será exigible desde que se termine todo el Ferrocarril, ó sobre toda la porción que esté construída, desde que se declare la caducidad del privilegio por la no construcción de cualquiera de los tramos ó trayectos.

“Esta participación será á opción del Departamento del Magdalena, ó la señalada en el artículo décimo del contrato aprobado por la Ley 51 de 1887, ó la señalada en el artículo cuarto del contrato número treinta y cinco, de fecha 25 de Noviembre de 1890 y publicada en el número ocho mil doscientos sesenta y cinco del *Diario Oficial*; pero en este último caso la suma señalada para gastos de administración, explotación y conservación de la obra con todas sus anexidades, será de mil seiscientos pesos en oro americano, como equivalente de la de tres mil pesos á la época en que se celebró el contrato.

“El Gobierno exigirá del Departamento del Magdalena que haga la elección antes de que se reúna el primer Congreso; y si el Departamento no la hiciera oportunamente, quedará entonces vigente la participación aprobada por la Ley 51 de 1887.

“Quinta. La Compañía se compromete á mantener en buen estado, y con toda regularidad, para el transporte de pasajeros, carga y correos, entre Santa Marta y el río Magdalena, un servicio de vapores en los caños entre Barranquilla y Pueblo Viejo y el ramal que une este último puerto con la estación del Ferrocarril en San Juan de Córdoba;

“Sexta. El presente contrato necesita para su validez de la aprobación del Excmo. Sr. Vicepresidente de la República encargado del Poder Ejecutivo, y de la aprobación definitiva del Cuerpo Legislativo de la Nación, á cuyo examen será sometido por el Gobierno en las primeras sesiones ordinarias ó extraordinarias que se verifiquen.

“En fe de lo cual firmamos este documento en dos ejemplares de un mismo tenor, en Bogotá, á diez y nueve de Noviembre de mil novecientos uno.

MIGUEL ABADÍA MÉNDEZ
Philip Henry Marshal

Poder Ejecutivo Nacional—Bogotá, Noviembre 21 de 1901.

Aprobado.
JOSÉ MANUEL MARROQUÍN

El Ministro de Hacienda,
MIGUEL ABADÍA MÉNDEZ,

Con las siguientes modificaciones:

“Art. 1.º La Compañía se compromete á construir el trayecto de línea férrea entre el río Sevilla y la margen meridional ó izquierda del río de San Sebastián, en el pueblo de La Fundación ó cerca de él, y á dar ese trayecto al servicio público dentro del término de tres años. Asimismo se obliga á llevar y dar al servicio público el Ferrocarril hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato ó cerca de ella, dentro del término de ocho años. Estos plazos se contarán desde la sanción de la presente Ley.

“Art. 2.º Si en los plazos fijados en el artículo precedente la Compañía no cumpliera las obligaciones contraídas allí, ó si llegare á comprobarse que ella da preferencias indebidas en el transporte de la carga, ó si se abandonare la Empresa de modo que el servicio se haga peligroso ó se suspenda el tráfico en la línea ó en los caños de que trata el artículo 7.º de este contrato, por más de treinta días consecutivos, salvo caso fortuito ó fuerza mayor, el privilegio y el derecho de usufructo concedidos en los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887, quedarán por eso mismo limitados únicamente á las porciones de la vía que estuvieren construídas y dadas al servicio público, por todo el plazo y en los términos de las mencionadas leyes de concesión, y con las restricciones del presente contrato. Lo mismo sucederá en el caso de que no se cumpla con la obligación que se impone á la Compañía por el artículo 6.º de este contrato, dentro del término allí estipulado.

“Parágrafo. Declarada administrativamente la limitación del privilegio y del derecho de usufructo, por cualquiera de los motivos previstos en este artículo, la Compañía quedará desde ese momento en la obligación de vender el Ferrocarril con todos sus enseres y anexidades al Departamento del Magdalena preferentemente, ó á la Nación, si aquel renunciare el derecho de comprar, ó á cualquiera persona ó sociedad que, mediante el consentimiento del Gobierno, quisiere hacerse cargo de la Empresa.

“Art. 3.º El precio de la venta á que hubiere lugar por cualquiera de los motivos expresados en la primera parte del artículo anterior, lo fijarán las partes de común acuerdo; y si esto no se pudiere, será determinado por peritos avaluadores nombrados uno por cada parte. En caso de discordia respecto del avalúo, el tercero dirimente será designado por los dos peritos principales, ó, si éstos no se pusieren de acuerdo en el nombramiento, será elegido por la Corte Suprema de Justicia. En todo caso queda á salvo el derecho de las partes para ocurrir al Poder Judicial si se creyeren lesionadas por el avalúo.

“Art. 4.º Del precio convenido por las partes ó fijado por los peritos se deducirá precisamente á cargo de la actual Compañía, al tiempo de efectuarse la venta, el monto de todo lo recibido en dinero por ella ó por los primeros concesionarios, á título de subvención, por lo que aquél produjera en oro inglés en la época de la entrega y recibo de las respectivas anualidades.

“Art. 5.º El Gobierno garantiza á la Compañía un interés de seis por ciento (6 por 100) anual sobre el capital no mayor de £ 3,500 por cada kilómetro que se compruebe haberse invertido en la