

LA GACETA

Periódico Oficial de la República de Honduras

SERIE 190

TEGUIGALPA: 15 DE JUNIO DE 1900

NUMERO 1.891

SUMARIO

PODER LEGISLATIVO

DECRETO número 2

AVISOS

PODER LEGISLATIVO

(Sesiones extraordinarias)

DECRETO NUMERO 2

EL CONGRESO NACIONAL

DECRETA:

Artículo único.—Aprobar en los siguientes términos la contrata celebrada entre el Poder Ejecutivo y Mr. John E. Bleekman, como representante de "The Honduras Syndicate."—"Tegucigalpa: 5 de mayo de 1900.—Con vista de la contrata que literalmente dice:—"Francisco Altachul, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Obras Públicas, en nombre del Gobierno de Honduras, quien en adelante se llamará "el Gobierno," por una parte, y John E. Bleekman, en representación de la compañía "Honduras Syndicate," y ampliamente autorizado por ésta, quien en lo sucesivo se llamará "el Sindicato," por otra, han celebrado la contrata siguiente:

Artículo 1.º—El Gobierno y el Sindicato formalmente convienen en dar por terminada en absoluto la contrata sobre Ferrocarril Interoceánico, Arreglo de la Deuda Extranjera y Establecimiento de un Banco, celebrada con fecha 27 de marzo de 1897, la cual fué aprobada en decreto n.º 120, emitido por el Congreso Nacional con fecha cinco de abril de dicho año. En consecuencia, ambas partes, el Gobierno y el Sindicato, se comprometen á no hacer ni llevar adelante ningún reclamo, ni exigir indemnización de ningún género, por razón de la contrata que hoy dan por terminada, en cuanto tal reclamo ó indemnización se refieran á falta de cumplimiento ó hechos anteriores á la fecha de hoy.

Art. 2.º—El Gobierno da en arriendo al Sindicato, por el término de veinticinco años, contados desde la fecha en que esta contrata fuere aprobada por el Congreso Nacional, la primera sección del Ferrocarril Interoceánico construida desde Puerto Cortés hasta La Pimienta, en el estado en que se encuentre en aquella fecha, juntamente con las estaciones, talleres, casas y otros edificios que á ella pertenezcan; lo mismo que los puentes, apartaderos, caminos, embarcaderos, plataformas giratorias y el material fijo y rodante,

como máquinas, rieles, herramienta, carros, locomotoras, etc., y todo el equipo; y finalmente, el terraplén y derecho de tránsito en la expresada sección, bajo las condiciones siguientes:

a) El Sindicato se compromete á pagar anualmente al Gobierno, y á satisfacción de éste, por el arrendamiento indicado, la suma de quince mil pesos oro americano ó su equivalente; debiendo hacerse el pago durante el primer mes de cada año. La primera anualidad se deberá satisfacer dentro de treinta días, contados desde la aprobación de esta contrata.

b) El Sindicato se obliga á reconstruir, dentro de los cuatro años siguientes á la aprobación de esta contrata, la expresada sección del Ferrocarril Interoceánico; y dentro de los dos primeros años, á construir el puente sobre el río Ulúa y á reconstruir el del Chameleón. La altura de los puentes sobre el Ulúa y el Chameleón será tal, que no se impida la navegación por dichos ríos.

c) Será obligación del Sindicato proveer el ferrocarril de los carros y vagones y todo el equipo necesario para el buen funcionamiento y servicio de la línea férrea.

d) El Sindicato deberá sujetarse, en cuanto al manejo en general de la línea, á la tarifa y conducción de pasajeros y carga, á las estipulaciones contenidas en la presente contrata.

e) El Sindicato se compromete á conservar y mantener por su cuenta en buen estado de servicio la sección de ferrocarril que se le da en arrendamiento.

El referido término de veinticinco años por el cual se da en arrendamiento la sección de ferrocarril de que trata este artículo, será prorrogable por mutuo convenio del Gobierno y el Sindicato, bajo los mismos términos de la presente contrata.

Art. 3.º—Esta contrata se rescindirá y quedará sin efectos por falta de cumplimiento de cualquiera de las condiciones expresadas en el artículo anterior, lo mismo que por el hecho de no construirse la sección de ferrocarril del Ulúa á Comayagua, de que se trata en adelante. En caso de rescindirse ó quedar sin efecto esta contrata, el Sindicato no podrá reclamar indemnización por razón de mejoras hechas al ferrocarril que se le da en arrendamiento, y lo devolverá al Gobierno sin gravamen alguno. Por falta de cumplimiento de las condiciones a y b, la rescisión se efectuará de hecho y sin necesidad de declaración arbitral.

Art. 4.º—El Gobierno otorga al Sindicato el derecho de construir, poseer, mantener y hacer funcionar un ferrocarril que, partiendo del río Ulúa y pasando por la ciudad de Comayagua, llegue hasta un punto en la Bahía de Fonseca, concediéndole libremente una faja de terreno de treinta metros de anchura á cada lado de la vía, ya sea de terre-

nos nacionales, municipales ó particulares, siendo obligación del Gobierno indemnizar el valor de los terrenos expropiados, y del Sindicato, pagar, de conformidad con la ley, el valor de las construcciones, mejoras ó cultivos que en ellos existan.

La anchura de la faja de terreno aludida se reducirá á la mitad cuando la vía pase por las poblaciones ya establecidas, excepto en los casos en que sea absolutamente necesario para establecer estaciones, talleres, etc.

También concede el Gobierno al Sindicato el derecho de construir, para uso de la empresa de ferrocarril, en los ríos por donde pase la vía, puentes, muelles y embarcaderos, con tal que no se impida la navegación; lo mismo que el derecho de utilizar como fuerza motriz, para uso del ferrocarril, el agua de dichos ríos, pero no de un modo exclusivo y siempre que no se impida la navegación.

Art. 5.º—El Sindicato podrá emitir bonos sobre el ferrocarril que construya desde el Ulúa hasta la Bahía de Fonseca, á medida que vaya construyéndose y abriéndose al servicio público, hasta por una suma igual al costo de la construcción de la línea, que será de nueve á diez y siete mil pesos oro americano por cada kilómetro. Dichos bonos no afectarán en manera alguna la sección de ferrocarril arrendada de Puerto Cortés á La Pimienta, y el Gobierno no responderá por el pago del principal ni de los intereses de tales bonos ú obligaciones, y únicamente los reconocerá como una primera hipoteca del ferrocarril construido del Ulúa á la Bahía de Fonseca y de las propiedades del Sindicato en esta línea.

También podrá el Sindicato tomar dinero á préstamo y arreglar otras medidas financieras para la empresa del ferrocarril que se compromete á construir; tendrá facultad para comprar y vender terrenos, poseer, vender y explotar minas, ú ocuparse en cualquier otro negocio lícito que le parezca conveniente para el desarrollo de las riquezas de los terrenos contiguos al ferrocarril, todo esto con sujeción á las leyes de Honduras; pero los negocios, arreglos ó empresas del Sindicato no se considerarán como parte del ferrocarril para el efecto de las franquicias y privilegios que por éste se concedan.

Art. 6.º—Al estar construido el ferrocarril hasta Comayagua dentro del término señalado al efecto, y una vez cumplidas las obligaciones contenidas en los incisos a, b, c y d del artículo 2.º de esta contrata, el Sindicato tendrá derecho de construir un ferrocarril que, partiendo de Omoa ó de otro punto de la Costa Norte situado entre Omoa y Chameleón se dirija hacia el Sur, llegue á un punto del río Ulúa; este ferrocarril podrá ser paralelo á la línea férrea existente entre Puerto Cortés y La Pimienta. Este derecho durará quince años y no podrá afectar concesiones ó contrataciones hechas por el Gobierno antes de que el Sindicato dé principio

á la construcción de dicho ferrocarril, el cual tendrá las obligaciones y gozará de los privilegios estipulados en esta contrata, excepto en lo referente á concesión de terrenos.

Cualquier otro ferrocarril, de rumbo distinto, que se construya, podrá terminar en el punto de la Costa Norte donde concluya la línea férrea que por este artículo tiene derecho á construir el Sindicato; asimismo ésta podrá ser cruzada por otro ferrocarril.

Art. 7.º—El Gobierno concede al Sindicato, por el término de veinticinco años, el derecho de construir ramales ó vías férreas laterales que enlacen con el ferrocarril; pero si dentro de dicho término alguna persona ó compañía propusieren construir algún ramal y la propuesta fuere aceptable para el Gobierno, el Sindicato deberá resolver dentro de tres meses, desde que le fuere notificada la propuesta, si opta por construirlo él en igualdad de condiciones, y en caso afirmativo tendrá el derecho de preferencia. En caso de que dentro de los veinticinco años antes indicados, algún individuo, sociedad ó empresa pidieren que se construya algún ramal, el Sindicato estará obligado á hacerlo, con tal que el individuo, sociedad ó empresa garanticen el producto anual de un seis por ciento del costo del ramal.

Para la construcción de ramales de más de ochenta kilómetros, el Sindicato deberá obtener previamente el consentimiento del Gobierno.

Los derechos concedidos al Sindicato en el presente artículo se entienden sin perjuicio de concesiones ó contrataciones celebradas con anterioridad.

Art. 8.º—El Sindicato se obliga á formar y publicar un reglamento del ferrocarril, que se someterá previamente á la aprobación del Gobierno, y una tarifa de los pasajes y fletes que hayan de cobrarse. El reglamento se sujetará á las leyes del país, y en la tarifa no se podrá establecer, sin el previo y expreso consentimiento del Gobierno, precios más altos que la proporción por milla de la tarifa actual para la primera sección del ferrocarril, tomando por base de equivalencia en oro americano el cambio de cien por ciento de premio, exceptuándose de esta disposición los pasajeros y fletes interoceánicos. El servicio y la tarifa del ferrocarril y sus ramales construidos por el Sindicato, deberán ser iguales para todos, sin favoritismo de ninguna clase, y el Sindicato se obliga á conducir toda la carga que se le presente, en el mismo ó al siguiente día, bajo la pena de pagar al Gobierno, por cada infracción de lo estipulado en este artículo, una multa de quinientos pesos oro americano, sin perjuicio de indemnizar debidamente al perjudicado con la demora.

No obstante lo anteriormente indicado, el Gobierno tendrá derecho y el Sindicato se obliga á reducir los precios de la tarifa del ferrocarril y sus ramales para el flete de los productos naturales de Centro-América, los de aquellas industrias cuyo desarrollo se trate de fomentar en el país, así como el de los materiales que ocupen empresas favorables al progreso de la Nación, hasta donde sea compatible con los intereses de esas industrias ó empresas; pero sin que en ningún caso se pueda obligar al Sindicato á bajar los precios á menos del costo del servicio y un veinticinco por ciento adicional.

También el Sindicato podrá reducir los precios de las tarifas para uno ó más productos ó artículos, pero esta reducción no se podrá hacer solamente en favor de persona ó empresa determinada, sino que aprovechará por igual á todos los que transporten dichos productos ó artículos.

El reglamento y la tarifa del ferrocarril y ramales serán anunciados al público permanentemente en todas las estaciones de la línea férrea, y publicados además, una vez al mes, en el periódico oficial. Cualquier cambio que haya de hacerse en ellos se notificará de igual manera con treinta días de anticipación.

Art. 9.º—El Sindicato se obliga á conducir gratis en los trenes ordinarios, tanto de la sección arrendada como del ferrocarril construido por el Sindicato y sus ramales, ó en cualquier parte de ellos, á los miembros principales de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial del Estado, á los Agentes Diplomáticos, á los Gobernadores, Comandantes departamentales, Magistrados y Jueces de Letras, y á los Comandantes y Administradores de Aduana de los puertos, siempre que los funcionarios mencionados viajen en su carácter oficial. También se compromete el Sindicato á conducir gratis, por el término de quince años, en los trenes ordinarios, el correo nacional y sus conductores, lo mismo que los militares del Ejército nacional y tropas del Gobierno. Los demás empleados civiles del Gobierno que presenten debida constancia de su posición oficial, serán conducidos por la mitad del valor de los pasajes establecidos para los particulares.

El transporte de tropas únicamente se hará mediante aviso telegráfico ó epistolar del Comandante General del Ejército ó del Ministro de la Guerra; pero en casos urgentes, ó en que por estar interrumpidas las comunicaciones no fuere posible al Comandante General del Ejército ó al Ministro de la Guerra dar el aviso, deberá el Sindicato conducir las tropas del Gobierno con sólo la petición que le haga un empleado de éste.

El Sindicato se obliga, además, á proveer gratis trenes especiales ó extraordinarios, y á conducir en ellos, también gratis, las tropas del Gobierno, siempre que lo pida el Comandante General del Ejército ó el Ministro de la Guerra.

Después del término de quince años antes mencionado, la conducción del correo nacional y tropas se hará por la mitad de los precios que se cobren á los particulares.

Las especies fiscales del Estado y todos los objetos, materiales ó artículos, de cualquiera clase que sean, pertenecientes al Gobierno ó destinados al servicio público, serán conducidos sobre todo ó cualquiera parte del ferrocarril ó sus ramales en los trenes ordinarios, por la mitad del valor del flete que se establezca para igual servicio que se haga á los particulares; debiendo, en todo caso, presentarse al Sindicato los conocimientos de remisión debidamente firmados por las autoridades correspondientes.

Art. 10.—Por la construcción del ferrocarril del Ulúa á la Bahía de Fonseca, el Gobierno concede al Sindicato una área de terrenos nacionales libres, en lotes de cinco kilómetros cuadrados, por cada kilómetro de ferrocarril que construya y abra debidamente al servicio público. Dichos terrenos serán medidos por Agrimensores ó Ingenieros nombrados por el Gobierno á propuesta del Sindicato, en lotes alternados á cada lado con otro igual para aquél, debiendo el Sindicato pagar todos los gastos de mensura, tanto de los lotes que le correspondan como de los alternados que se reserva el Gobierno.

El Sindicato tendrá derecho, durante cinco años, desde la aprobación de esta contrata, de escoger los terrenos nacionales que haya de adquirir en virtud de este artículo; pero no podrá escoger aquellos terrenos que conforme á la ley no se puedan enajenar ni los lotes reservados al Gobierno por cualquiera

concesión ó contrata. El derecho de escoger los terrenos que se otorga al Sindicato, no impedirá á otra persona ó compañía el ejercicio de igual facultad que se haya estipulado en contrataciones ó concesiones anteriores. Dentro del expresado término de cinco años, el Gobierno se obliga á no enajenar ni conceder los terrenos nacionales libres que existan dentro de veinticinco kilómetros á cada lado del ferrocarril; y para este efecto, deberá el Sindicato depositar en el Ministerio de Fomento, en debida forma, el trazo de la línea férrea.

El Sindicato recibirá, si lo solicita, títulos provisionales por los terrenos que escoja, al estar medidos; y dichos títulos se cambiarán por definitivos por la cuarta parte de los lotes respectivos al estar construidos y abiertos al servicio público cada cinco kilómetros de ferrocarril, y por las otras tres cuartas partes de los lotes, en la parte correspondiente, al llegar el ferrocarril á Comayagua. Los títulos provisionales del resto de los terrenos se cambiarán por definitivos al estar debidamente construido el ferrocarril hasta la Bahía de Fonseca.

Art. 11.—El Sindicato recibirá con título definitivo, después de aprobada esta contrata por el Congreso Nacional, á cuenta de los terrenos que debe obtener por el artículo anterior, tres mil hectáreas de terreno nacional libre, en lotes alternados de quinientas hectáreas para el Gobierno y el Sindicato, conforme al artículo 10, tan pronto como estén escogidas y medidas, con la obligación de destinar desde luego dichos terrenos á siembras y plantaciones agrícolas. El Gobierno sólo reconoce la enajenación de los terrenos cuando se hiciera con título definitivo de propiedad.

Los poseedores de terrenos con título provisional podrán, en caso de caducidad de la contrata, hacerlos suyos, sin más trámite que el pago de su valor legal.

Art. 12.—El Gobierno otorga al Sindicato el derecho y autorización para cortar y extraer libremente de los terrenos pertenecientes al Estado, todas las maderas necesarias para la construcción y mantenimiento del ferrocarril y sus anexos, lo mismo que para extraer y utilizar en el mismo objeto los demás materiales de construcción, como piedra de cal, mármol, arena, arcilla, etc., que se hallen en dichos terrenos; todo lo cual se entiende sin perjuicio de los derechos previamente adquiridos por otras personas.

Art. 13.—El Gobierno concede al Sindicato la autorización para importar al Estado, libre de derechos aduaneros y de toda clase de impuestos fiscales y municipales, márfimos y terrestres, establecidos ó por establecer, todas las máquinas, carros, herramientas, rieles, y en general, todos los artículos y materiales necesarios para construir, equipar, proveer, mantener, administrar y explotar el ferrocarril con todas sus dependencias; entendiéndose, sin embargo, que esta autorización no comprende aquellos artículos ó objetos cuya importación esté monopolizada ó prohibida en virtud de leyes vigentes á excepción de la dinamita y otros explosivos, que podrán ser introducidos en la cantidad que exijan las necesidades de la empresa; quedando aquéllos, en cuanto á su importación, conservación y administración, sujetos á las disposiciones reglamentarias que dicte el Poder Ejecutivo.

El Sindicato queda, además, autorizado para introducir libremente las provisiones de boca, exceptuándose vinos y licores, y los vestidos de trabajar que necesite para suministrar á los empleados y operarios del ferrocarril, durante el tiempo de la construcción.

Art. 14.—El Sindicato tendrá derecho de hacer venir al país, para emplearlos en la empresa del ferrocarril ó en el cultivo de sus terrenos, operarios ó colonos extranjeros, con excepción de chinos, coolies y negros; pero respecto de estos últimos, puede el Sindicato traerlos con expreso consentimiento del Gobierno. Dichos operarios y colonos estarán exentos durante diez años, contados desde su llegada, de toda contribución personal de carácter nacional, y tendrán derecho á introducir, libre de todo impuesto, todos los objetos y muebles de su uso particular que traigan al llegar, lo mismo que los materiales que necesitan para construir sus casas de habitación y dependencias; pero sujetándose, en cuanto al uso que hagan de estas franquicias, á los reglamentos que expida el Gobierno.

Art. 15.—Los empleados y operarios de nacionalidad hondureña ó nacionalizados, que ocupe el Sindicato en la empresa del ferrocarril, gozarán, en tiempo de paz, de la exención del servicio militar, mientras estén en el servicio de la empresa. En tiempo de guerra, la exención será solamente para los operarios indispensables para hacer operar el ferrocarril, sin que su número pueda exceder del ocupado habitualmente en tiempo de paz.

Art. 16.—El Gobierno otorga al Sindicato, durante el tiempo de la construcción del ferrocarril, la propiedad exclusiva de todas las vetas ó depósitos de metales útiles y preciosos, ó de cualquiera clase de sustancias minerales que se descubran al abrir el camino, con tal que el Sindicato los denuncie dentro de dos años, contados desde la fecha del descubrimiento, y se sujete, en cuanto á la adquisición, explotación y pago de la patente de ellos, á las leyes especiales vigentes en el país ó á las que en lo sucesivo se dicten sobre minas. Se entiende, sin embargo, que esta concesión no perjudicará en manera alguna los derechos de terceros que con anterioridad se hubiesen adquirido, y los del Estado reservados por la ley.

Art. 17.—El Sindicato tendrá el derecho de construir, mantener y usar en todo el trayecto de la línea férrea, líneas telegráficas y telefónicas destinadas al uso exclusivo del ferrocarril, las cuales no podrán, por tanto, servir directamente al público, sino mediante previo arreglo con el Gobierno.

Art. 18.—El Gobierno declara que los pasajeros y las mercancías ó artículos de cualquiera clase, excepto el ganado mayor, que se conduzcan ó transporten por el ferrocarril, de mar á mar y en tránsito internacional, no estarán sujetos al pago de derechos de aduanas ó á otros impuestos, gravámenes ó contribuciones fiscales, departamentales ó locales. Tampoco pagarán derecho alguno directo á la Nación, los pasajeros ó mercancías por el hecho de ser conducidos por el ferrocarril ó parte de él, ni el Sindicato, por razón de dichos pasajeros ó mercancías, ó por los dineros recibidos por el valor de los pasajeros ó fletes, ni por el hecho de poseer y administrar el ferrocarril del Ulúa á la Bahía de Fonseca y sus dependencias; pero esta cláusula no exención de manera alguna á los pasajeros y mercancías del pago de aquellos derechos ó impuestos ordinarios de puerto ó otros cargos á que estén sujetos los buques mercantes que tocan en los puertos de uno y otro mar.

Art. 19.—El Gobierno exención del pago de todo derecho de puerto á los buques pertenecientes al Sindicato ó fletados por él para la conducción de materiales y provisiones del ferrocarril ó de las empresas pertenecientes al Sindicato, como también á los que conduzcan empleados, operarios ó colonos contratados para los mismos objetos; pero si

estos buques condujeran otros pasajeros ó mercancías, pagarán en proporción los impuestos correspondientes á las demás embarcaciones.

La exención concedida en este artículo á los buques del Sindicato ó fletados por él, no comprende los derechos de puerto que otras personas ó compañías tengan derecho á cobrar por contrata ó concesiones especiales.

Art. 20.—El Gobierno afirma y declara que esta contrata debe ser considerada, interpretada y mantenida como una concesión, contra cualquiera otra compañía ferrocarrilera, otorgada al Sindicato, sus sucesores ó asignatarios, para construir, mantener y explotar un ferrocarril del Ulúa á la Bahía de Fonseca. Ninguna otra persona ó compañía podrá construir ferrocarril ó tranvía eléctrico en una zona desde Puerto Cortés ú otro punto situado, de Omoa á Chamalecón, en la Costa Norte, al valle de Comayagua, y desde allí hasta cualquier punto en el Golfo de Fonseca, en el Océano Pacífico. Asimismo, dentro del término de quince años, no se podrá construir otro ferrocarril paralelo á la línea férrea principal construida por el Sindicato, dentro de una distancia de veinticinco kilómetros á cada lado de ella; sin embargo, cualquier ferrocarril que lleve rumbo diferente podrá tener como punto de salida ó término cualquier lugar ó puerto comprendido en la zona antes mencionada. También podrá cualquier ferrocarril cruzar la línea férrea construida por el Sindicato, y aun ser paralelo á ella dentro de la referida distancia de veinticinco kilómetros, si así fuere necesario; pero se entiende que cuando esto último sucediere, la empresa del ferrocarril no podrá hacer negocio en aquella parte ó sección paralela á la línea principal del Sindicato, comprendida dentro de dichos veinticinco kilómetros.

Art. 21.—Es claramente entendido y aceptado, que los derechos y privilegios concedidos al Sindicato en la presente contrata, no afectan de ningún modo los derechos que tengan otras personas ó compañías por concesiones hechas ó contratadas celebradas con anterioridad, ni afectarán obligaciones anteriores del Estado, en cuanto á la vía interoceánica de Puerto Cortés á la Bahía de Fonseca.

Art. 22.—El Gobierno concede al Sindicato por los ramales que construya y abra al servicio público, de conformidad con el artículo 7.º de esta contrata, una cantidad de terreno nacional libre por cada kilómetro de ferrocarril, igual á la mitad de la que se concede por cada kilómetro de la línea principal y en las mismas condiciones que ésta; pero en ningún caso podrá recibir el Sindicato por los ramales que construya, mayor cantidad de terrenos que la que le corresponda por la línea principal. Es entendido que la concesión de terrenos por razón de los ramales terminará si ya no hubiesen terrenos nacionales libres, y que el Sindicato no podrá nunca escoger ni exigir los lotes reservados al Gobierno por esta contrata ó por cualquiera otra. Es asimismo convenido y aceptado que por los ramales que tengan menos de cuarenta kilómetros, el Sindicato no recibirá ninguna cantidad de terreno.

Al haber recibido el Sindicato por los ramales que construya una cantidad de terreno igual á la que le corresponda por la línea principal, ó cuando ya no haya terreno nacional libre, el Sindicato podrá, dentro de los veinticinco años señalados en el artículo 7.º, construir más ramales, pero no tendrá por ellos derecho á terrenos.

Art. 23.—El Gobierno autoriza plenamente al Sindicato para que arriende, venda, asigne ó transfiera á cualquiera persona, cor-

poración ó compañía, excepto á los Gobiernos ó corporaciones de Estados extranjeros, en todo ó en parte, los derechos, privilegios, ganancias, beneficios, terrenos, minas y maderas ú otros materiales que en virtud de esta contrata adquiere; todo lo cual podrá hacer dicho Sindicato para los fines y usos que estime convenientes y bajo las condiciones que estime provechosas; pero quedando entendido que ningún convenio que haga ó condición que estipule con tercero, podrá contravenir ó violar las estipulaciones consignadas en esta contrata ó las disposiciones comprendidas en las leyes vigentes del país.

Art. 24.—El Gobierno concederá al Sindicato, por el término de esta contrata, el uso de los terrenos libres de la costa que por la ley no se puedan enajenar, en la cantidad estrictamente necesaria para establecer estaciones, talleres, embarcaderos y muelles destinados únicamente para el servicio del ferrocarril.

Art. 25.—Todos los objetos ó mercancías que transporte el ferrocarril, marcados "en tránsito," de mar á mar, y que las autoridades del país ó los empleados del ferrocarril, ó cualquiera persona ó personas, encontraren en poder de alguna persona, sin que hubiese pagado al Fisco los derechos correspondientes según las leyes de Honduras, serán tomados y secuestrados por parte del Gobierno para aplicar á los culpables las penas establecidas por la Ley de Contrabando y Defraudaciones Fiscales. Los objetos ó mercancías "en tránsito" se transportarán de mar á mar en vagones sellados ó bultos bajo sello, y los sellos no podrán abrirse sino hasta en el puerto de destino, pudiendo adoptar el Gobierno las demás precauciones que estime necesarias para evitar las defraudaciones, por medio de agentes expresamente autorizados.

Art. 26.—El Sindicato se compromete á construir, equipar y abrir al servicio público la sección de ferrocarril del Ulúa á la ciudad de Comayagua, dentro de cinco años, contados desde la aprobación de esta contrata; y en los dos años siguientes deberá estar construido, equipado y abierto al servicio público todo el ferrocarril hasta su extremidad en el Golfo de Fonseca, salvo caso fortuito ó fuerza mayor legalmente comprobados; en cuyo caso, á solicitud del Sindicato, se concederá prórroga por un término igual al tiempo perdido y la mitad más. No se entenderá caso fortuito ó fuerza mayor los sucesos ocurridos fuera de Honduras. Dentro de dos años, contados desde la aprobación de esta contrata, deberá el Sindicato construir, equipar y abrir al servicio público, por lo menos, veinticinco kilómetros de ferrocarril.

Si el ferrocarril no estuviere construido hasta Comayagua dentro del término estipulado, quedará por ese mismo hecho sin efecto el arrendamiento de la sección existente de Puerto Cortés á La Pimienta. Tanto en este caso como en el de que el ferrocarril no se construya hasta el Golfo de Fonseca dentro del término fijado, perderá el Sindicato el derecho de seguir construyendo la línea; pero conservará todos los derechos y privilegios correspondientes á la parte de ferrocarril construida por él, excepto el privilegio referente á las líneas paralelas, pues entonces podrá construir otra persona ó compañía cualquier ferrocarril paralelo al del Sindicato, dentro ó fuera de la zona concedida á éste en la presente contrata.

En caso de caducidad, el material rodante que se haya importado desde esta fecha se dividirá entre el Gobierno y el Sindicato, en proporción al número de millas de la parte existente y de la que se haya construido.

Art. 27.—La anchura de la vía férrea no será menos que la que tiene la primera sec-

ción ya construida (un metro y seis centímetros). En cuanto al límite máximo de pendientes y curvas, y á las demás condiciones y detalles de construcción del ferrocarril, el Sindicato deberá seguir en un todo la práctica aconsejada por la Ingeniería moderna, debiendo emplearse, en todo caso, buenos materiales.

Art. 28.—Tanto el ferrocarril ó cualquiera parte de él, como los ramales que construya el Sindicato, y las prolongaciones de ellos, al ser abiertos al tráfico público, serán equipados y abastecidos con suficiente número de locomotoras, carros, vagones y demás material fijo y rodante, enseres y accesorios necesarios para un servicio competente, y serán mantenidos, en todo tiempo, en buenas condiciones y debido estado de reparo, de manera que los trenes puedan caminar, por lo menos, con una velocidad de treinta y dos kilómetros por hora.

Al expirar el término del arrendamiento, y si antes no hubiese vuelto á poder del Gobierno la sección de ferrocarril arrendada, el Sindicato deberá entregar al Gobierno dicha sección en buenas condiciones de servicio, juntamente con todas las mejoras que tenga y el material fijo y rodante y demás anexos enumerados en el artículo 2.º de esta contrata; todo sin gravamen ni indemnización alguna.

Si al expirar el término de setenta y cinco años el Gobierno desea comprar el ferrocarril construido por el Sindicato y sus ramales, lo podrá hacer, dando aviso de su intención al Sindicato, por escrito y con un año de anticipación, y pagando ó mandando pagar al Sindicato, un mes antes de la expiración de ese término y en oro americano ó su equivalente en ese tiempo, el valor actual en aquella fecha del ferrocarril y sus ramales, con todas sus correspondientes pertenencias y materiales existentes, fijado por dos peritos, nombrados uno por el Gobierno y el otro por el Sindicato. En caso de que al terminar dichos setenta y cinco años el Gobierno no tome el ferrocarril y ramales, quedará con el derecho de comprarlo á la conclusión de cada cinco años subsiguientes, bajo las mismas condiciones en cuanto al aviso de su propósito y al pago del valor correspondiente. Transcurridos noventa y nueve años, el ferrocarril, sus ramales, anexos y dependencias, volverán, por el mismo hecho, á ser propiedad del Estado, sin gravamen de ninguna especie y sin que éste tenga que hacer al Sindicato pago ni indemnización alguna.

Art. 29.—El Gobierno tendrá el derecho de representación en la Junta Directiva del Sindicato, nombrando un director de su propia elección, quien tendrá los derechos que correspondan á cualquiera de los demás directores.

Art. 30.—El Sindicato conviene, afirma y declara que acepta los derechos concedidos por esta contrata, y se sujeta á cumplir fielmente todas las obligaciones en ella estipuladas.

Art. 31.—Bleekman afirma y declara que el "Honduras Syndicate," á quien representa en esta contrata, está formado actualmente por los señores Channcey M. Depew, W. Seward Webb, John Jacob Astor, J. G. Mc. Cullough, Frederic B. Jennings, George S. Scott, Nathaniel A. Prentiss, Charles Mc. Veigh, Melville E. Ingalls, Jr. y John E. Bleekman, debidamente incorporado bajo las leyes de los Estados Unidos.

Art. 32.—En caso de desacuerdo entre el Gobierno y el Sindicato, por falta de cumplimiento de esta contrata en cualquiera de sus partes, se someterán las diferencias á la decisión de dos amigables compondores, que

deberán ser de buena y reconocida reputación, nombrados uno por cada parte, quienes, en caso de desacuerdo, nombrarán un tercero; y si no se aviniesen para este nombramiento, la designación se efectuará por sorteo entre cuatro candidatos, que deberán ser de buena y reconocida reputación, que pondrán por mitad el Gobierno y el Sindicato, pudiendo las partes presenciar el sorteo. Si alguna de ellas no presentare candidatos dentro del término que el Juez señalare, la designación se hará por este funcionario. Contra el fallo de la mayoría no se dará otro recurso que el de casación. El arbitramento deberá organizarse en la capital de Honduras, si los arbitradores no convienen en otro lugar dentro de la República.

Artículo final.—Quedando sin efecto por esta contrata la celebrada en 27 de marzo de 1897 y aprobada por decreto número 120, emitido por el Congreso Nacional con fecha 5 de abril de 1897, el "Honduras Railroad Co.," por el presente, conviene y declara, por medio de su Representante General, Mr. John E. Bleekman, que todo su interés en el arriendo de la primera sección del ferrocarril desde Puerto Cortés hasta La Pimienta, será efectivamente del Sindicato; y en consecuencia, acepta las responsabilidades que pesan sobre la sección arrendada y el contrato mismo del arrendamiento en los términos establecidos en este convenio.

Asimismo declara: que no habiendo cumplido la "Honduras Railroad Co." las obligaciones que le imponía la concesión que obtuvo del Gobierno en 1896, aprobada por decreto legislativo número 76, dicha contrata está anulada, y ningún derecho queda, por razón de ella, á dicha compañía.

En fe de lo cual, y para constancia y seguridad de ambas partes, firman dos de un tenor en Tegucigalpa, á cinco de mayo de mil novecientos.—Francisco Altschul.—John E. Bleekman; el Presidente de la República, en Consejo de Ministros, =Acuerda:=1.º—Aprobarla en todas sus partes; y=2.º—Que del presente acuerdo se dé cuenta al Congreso Nacional para los fines de ley.—Comuníquese.=Terencio Sierra.=El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Obras Públicas, por la ley,—M. López Ponca.=El Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Crédito Público,—D. Fortín.=El Secretario de Estado en el Despacho de Gobernación y Relaciones Exteriores,—César Bonilla.=El Secretario de Estado en el Despacho de Justicia é Instrucción Pública,—Juan A. Arias.=El Secretario de Estado en el Despacho de la Guerra,—M. B. Rosales."

Dado en Tegucigalpa, en el Salón de sesiones, á veintiséis de mayo de mil novecientos.

ALBERTO UCLÉS,
Presidente.

VALENTÍN DURÓN, SILVERIO LAÍNEZ,
Secretario. Secretario.

Al Poder Ejecutivo.

Por tanto: Ejecútese.

Tegucigalpa: 2 de junio de 1900.

TERENCIO SIERRA.

El Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Obras Públicas,

FRANCISCO ALTSCHUL.

AVISOS

El infrascrito. Administrador de Rentas del departamento, hace saber: que el día de hoy se ha presentado á esta oficina el señor don Alejandro Díaz, denunciando como baldío un terreno, al que bautiza con el nombre de "El Fenix," sito en jurisdicción de El Progreso, compuesto de cien á ciento cincuenta hectáreas, poco más ó menos, propias para la agricultura y la crianza de ganado, y cuyos límites son: al Norte, cabecera del río "Palomas," aguas abajo, hasta el lugar en que se toma línea recta con el punto llamado Sulutepe en el río Ulúa; al Sur, desde la aldea de Santiago el Viejo, línea recta hasta la cabecera de "Quebrada Seca;" al Este, cabecera de "Quebrada Seca," línea recta á la del río "Palomas;" y al Oeste, río Ulúa, aguas arriba hasta la aldea de Santiago el Viejo.

Lo que se pone en conocimiento del público para los fines de ley.

Yoro: 15 de mayo de 1900.

4-14-24 GREGORIO DE LEÓN.

El infrascrito, Administrador de Rentas del departamento de Santa Bárbara, hace saber: que el día 4 de julio próximo entrante, á las 10 a. m., se rematará en asta pública, en esta Administración, el terreno denominado "El Naranjito," sito en jurisdicción de San Francisco de Ojuera, de este círculo, denunciado por don Anselmo Rodríguez, el cual tiene por límites: por el Norte, terrenos nacionales; por el Sur, terrenos del denunciante y Felipe Pineda; por el Este, terrenos de don Miguel Paz y Fulgencio Rodríguez; y por el Oeste, con el de don Néstor y Gregorio Sabillón: consta de ciento setenta y ocho hectáreas noventa y una áreas y setenta y tres centésimas, las cuales han sido valoradas de conformidad con el artículo 26 de la Ley Agraria vigente, por la 2.ª y cuarta clase, en \$ 357.85, por ser propio, mitad para la agricultura y mitad para la crianza de ganado.

Se pone en conocimiento del público en demanda de postores.

Santa Bárbara: 2 de junio de 1900.

3-1 JUAN DE D. DIAZ.

Francisco Mejía J., Juez de Paz propietario de esta población, á los Jueces de instrucción y demás autoridades de la República, hace saber: que en el Juzgado de su cargo se decretó auto de prisión provisional al individuo Marcos Bautista, de cuarenta años de edad, soltero, cimentero, originario de San Miguelito, del departamento de Intibucá, y vecino de este pueblo, color trigueño, poca barba, cara plácida, pelo liso almidado, cuerpo bajo y delgado, viste pantalón y chaqueta de géneros de algodón, por el delito de desacato; y no habiendo sido habido en esta jurisdicción para ser notificado del auto de prisión y el de fianza ó embargo que se le ha decretado, á Uds. exhorto para que se sirvan mandar capturar al aparece en su jurisdicción, y remitirlo á este Juzgado con las seguridades debidas.

San Francisco: 15 de abril de 1900.

FRANCISCO MEJÍA J.
ANASTACIO PINEDA. JESÚS R. PINEDA

Segundo Valle, Juez de Paz suplente de San Marcos de Copán, á los Jueces de instrucción y demás autoridades de la República, hace saber: que en este Juzgado se decretó prisión á Alberto Landaverde, Casiano Portillo, Macario Rivera, José María Avelar y Juan Mata, de filiación ignorada, por atentado contra la autoridad; y no habiendo sido capturados para ser notificados de dicho auto, é ignorándose su paradero, á Uds. exhorto para que se sirvan mandarlos capturar si aparecen en su jurisdicción y remitirlos con las seguridades debidas á las cárceles de esta villa y á la orden de este Juzgado.

San Marcos de Copán, 16 de mayo de 1900.

SEGUNDO VALLE. J. N. RECINOS V., Sec.

Tipografía Nacional—3.ª Avenida E.—N. 40