

# LA GACETA

Periódico Oficial de la República de Honduras

SÉRIE 192

TEGUCIGALPA: 6 DE AGOSTO DE 1900

NÚMERO 1.914

## SUMARIO

### PODER EJECUTIVO

**FOMENTO**—Se aprueba una contrata celebrada entre el Subsecretario de Fomento y Obras Públicas, en nombre del Gobierno de Honduras, y Geo F. Archer, representante de los señores Thos J. Carling, Henry Mc. Hatton, Morris Waterman y Minter Wimberley.

### AVISOS

## FOMENTO

Se aprueba una contrata celebrada entre el Subsecretario de Fomento y Obras Públicas, en nombre del Gobierno de Honduras, y Geo F. Archer, representante de los señores Thos J. Carling, Henry Mc. Hatton, Morris Waterman y Minter Wimberley.

Tegucigalpa 5 de julio de 1900.

Con vista de la contrata que literalmente dice.

“Marcos López Ponce, Subsecretario de Fomento y Obras Públicas, en nombre del Gobierno de Honduras, por una parte, y Geo. F. Archer, como representante de los señores Thos J. Carling, Henry Mc. Hatton, Morris Waterman y Minter Wimberley, los últimos ciudadanos norteamericanos, del Estado de Georgia, por otra, han celebrado el contrato siguiente

Artículo 1.º—El Gobierno otorga á los Concesionarios el derecho de construir, poseer, mantener y hacer funcionar un ferrocarril que, partiendo de Omoa y pasando por Tela y La Ceiba, llegue hasta Trujillo o hasta un punto en la bahía de Trujillo, concediéndoles libremente una faja de terreno de sesenta y cinco metros de anchura, ya sea de terrenos nacionales, de ejidos ó particulares, siendo obligación del Gobierno indemnizar el valor de los terrenos apropiados y de los Concesionarios 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 poblaciones ya establecidas, excepto en los casos en que sea absolutamente necesario para establecer estaciones, talleres, cambios de vía, etc.

Cuando el ferrocarril pase por terrenos cuya enajenación esté prohibida por la ley, los Concesionarios solamente tendrán para su vía, mientras la exploten, el uso de la faja de terreno á que se refiere este artículo, siempre con la obligación de pagar ellos el valor de las construcciones, cultivos ó mejoras que en el terreno existan.

En caso de que el ferrocarril de los Concesionarios deba cruzar otra vía férrea, no tendrán aquéllas en el lugar del cruzamiento de

recho á la faja de terreno dentro de la zona que corresponda al otro ferrocarril.

También otorga el Gobierno á los Concesionarios el derecho de construir, para uso de la empresa del 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 usar como fuerza motriz para el ferrocarril el agua de dichos ríos, pero no de un modo exclusivo y siempre que no se impida la navegación. Los derechos de que trata este inciso no son exclusivos y no afectarán de ningún modo los adquiridos por un tercero con anterioridad.

Art. 2.º—La anchura de la vía férrea será la del sistema “Standard gauge,” y los rieles tendrán por lo menos el peso de sesenta libras por cada yarda inglesa. En cuante al límite máximo de pendientes y curvas y á las demás condiciones y detalles de construcción del ferrocarril, los Concesionarios deberán seguir en un todo la práctica aconsejada por la ingeniería moderna, debiendo emplearse, en todo caso, buenos materiales.

Art. 3.º—Los Concesionarios se comprometen á construir, equipar y abrir al servicio público, dentro de dos años, contados desde la fecha en que esta contrata fuere aprobada por el Congreso Nacional, la sección del ferrocarril de Omoa á Tela; dentro de otros dos años la sección de Tela á La Ceiba; y dentro de seis años, contados desde aquella fecha, deberán tener, debidamente construido, equipado y abierto al servicio público, todo el ferrocarril hasta su extremidad en Trujillo ó en la bahía de Trujillo. Si los Concesionarios lo prefieren, podrán comenzar la construcción de la línea en La Ceiba ó Trujillo en vez de hacerlo en Omoa; pero siempre tendrán la obligación de construir las secciones del ferrocarril dentro de los plazos indicados en este artículo.

Los Concesionarios se obligan á comenzar los trabajos preliminares de construcción del ferrocarril dentro de seis meses, contados desde la fecha en que esta contrata sea aprobada por el Congreso Nacional; y á empezar los trabajos formales de construcción, á más tardar, dentro de un año, contado desde la misma fecha.

Art. 4.º—Tanto el ferrocarril ó cualquiera parte de él, como los ramales que construyan los Concesionarios 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 veinte millas por hora.

Art. 5.º—Los Concesionarios podrán emitir bonos sobre el ferrocarril que construyan,

á medida que vaya abriéndose al servicio público, hasta por una suma igual al costo de la construcción de la línea, que será como máximo de diez y siete mil pesos oro americano por cada kilómetro. Dichos bonos estarán sujetos á las estipulaciones de la presente contrata; el Gobierno no responderá por el pago del principal ni de los intereses de ellos, y únicamente los reconocerá como una primera hipoteca del ferrocarril construido y de las propiedades de los Concesionarios en la línea abierta al servicio público.

También podrán los Concesionarios tomar dinero á préstamo y arreglar otras medidas financieras para la empresa del ferrocarril que se comprometen á construir, tendrán facultad para comprar y vender terrenos, poseer, vender y explotar minas, ú ocuparse en cualquier otro negocio lícito que les 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 de los Concesionarios no se considerarán como parte del ferrocarril por el efecto de las franquicias y privilegios que por éste se conceden.

Art. 6.º—Los Concesionarios tendrán el derecho de explotar la vía férrea que construyan, transportando pasajeros, mercancías y artículos de lícito comercio. Tendrán, además, el derecho de navegar por los ríos y sus tributarios, bahías, lagos y lagunas que cruce la línea férrea ó que existan en terrenos del ferrocarril. Este derecho no es exclusivo ni afecta los otorgados en cualquier concesión ó contrata anterior; pero el Gobierno, al hacer en lo futuro concesiones sobre navegación, no afectará los derechos que por la presente se otorgan á los Concesionarios.

Art. 7.º—Los Concesionarios tendrán por el término de veinte 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, los Concesionarios deberán resolver, dentro de tres meses, desde que les fuere notificada la propuesta, si optan por construirlo en igualdad de condiciones, y, en caso afirmativo, tendrán el derecho de preferencia.

Para la construcción de ramales de mas de cincuenta millas, los Concesionarios deberán obtener previamente el consentimiento del Gobierno.

Art. 8.º—Los Concesionarios se obligan á formar y publicar un reglamento del ferrocarril y una tarifa de los pasajes y fletes que hayan de cobrar. El reglamento se sujetará á las leyes del país y deberá ser previamente sometido á la aprobación del Gobierno, 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 el ferrocarril de Puerto Cortés á La Pimienta tomando por base de equivalencia, en oro americano, el cambio de cien por ciento de premio.

El servicio y la tarifa del ferrocarril y sus ramales construidos por los Concesionarios, deberán ser iguales para todos, sin distinciones personales ni preferencias de ninguna clase, y los Concesionarios se comprometen á conducir toda la carga que se les presente, en el mismo día ó al siguiente, 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 la responsabilidad civil de los Concesionarios por los daños y perjuicios que con la demora ocasionen á tercero.

No obstante lo anteriormente indicado, el Gobierno tendrá derecho y los Concesionarios se obligan á reducir los precios de la tarifa del ferrocarril y sus ramales para el flete de los productos naturales de Centro-América ó los de aquellas industrias ó empresas cuyo desarrollo se trate de fomentar en el país, hasta donde sea compatible con los intereses de esas industrias ó empresas, pero sin que en ningún caso se pueda obligar á los Concesionarios á bajar los precios á menos del costo del servicio más un veinte y cinco por ciento adicional.

También los Concesionarios podrán 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 hagan negocio con productos ó artículos iguales á los que se concedan rebaja de precios.

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.

Es entendido que cuanto se establece en este artículo se refiere á los trenes ordinarios de pasajeros y á los trenes de carga, exceptuándose, en consecuencia, los trenes expresos ó especiales de pasajeros, para cuyo servicio se podrá establecer tarifa especial.

Art. 9.º—Los Concesionarios tendrán las estaciones, paradas y switches necesarios para el buen servicio del ferrocarril, pero no podrán ser obligados á construir una estación á menos de tres millas de distancia de otra, salvo en cada población ó cerca de ella, que tenga por lo menos quinientos habitantes.

Art. 10.—Los Concesionarios se obligan á conducir gratis en los trenes ordinarios, tanto de la línea principal como de los ramales ó en cualquiera 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 comprometen los Concesionarios 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 en todo tiempo por la mitad del valor de los pasajes establecidos para particulares.

El transporte de tropas únicamente se hará mediante solicitud telegráfica 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 hacer tal solicitud, deberán los Concesionarios conducir las tropas del Gobierno con sólo la petición que le haga un empleado de éste.

Los Concesionarios se obligan, 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 materiales, objetos 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 á los Concesionarios los conocimientos de remisión, debidamente firmados por las autoridades correspondientes.

Art. 11.—Por la construcción del ferrocarril de Omoa á Trujillo el Gobierno da á los Concesionarios una área de terrenos nacionales libres, en lotes de dos kilómetros cuadrados por cada kilómetro de ferrocarril que construyan y abran debidamente al servicio público. Dichos terrenos serán medidos por Ingenieros ó Agrimensores nombrados por el Gobierno á propuesta de los Concesionarios, en lotes alternados á cada lado con otro igual para éste, debiendo los Concesionarios pagar todos los gastos de mensura tanto de los lotes que les correspondan como de los alternados que se reserva el Gobierno.

Los Concesionarios no podrán escoger aquellos terrenos que conforme á la ley no se puedan enajenar, ni los lotes reservados al Gobierno por cualquier concesión ó contrata. Asimismo respetarán los Concesionarios los derechos otorgados al ferrocarril interoceánico y á las demás contratas ó concesiones anteriores. Es entendido que la concesión de terrenos terminará si ya no hubiesen terrenos nacionales libres, y que los Concesionarios no podrán nunca exigir los lotes reservados al Gobierno ya sea por esta contrata ó por cualquiera otra.

Los Concesionarios recibirán, por la parte correspondiente, títulos provisionales de los terrenos al estar medidos y al estar construidos y abiertos al servicio público cada cinco kilómetros de ferrocarril. Los títulos provisionales se cambiarán por definitivos al estar debidamente construida y abierta al servicio público cada sección del ferrocarril, esto es, los terrenos que correspondan por las secciones de la línea férrea de Omoa á Tela, de Tela á La Ceiba y de La Ceiba á Trujillo, se titularán definitivamente á costa de los Concesionarios al estar construidas y abiertas al servicio público cada una de dichas secciones.

Si caducare la presente contrata ó por cualquiera otra circunstancia no se cambien por definitivos los títulos provisionales, los Concesionarios perderán, sin más trámite, sus derechos á los terrenos no titulados definitivamente; pero los que estuviesen en poder de colonos podrán ser adquiridos por éstos sin más requisito que el pago del valor legal que entonces tengan.

Art. 12.—Los Concesionarios podrán, para cultivar sus terrenos, traer colonos, exceptuándose negros, chinos y malayos, bajo las condiciones siguientes: los colonos serán ma-

yores de veintinueve años de edad, deberán traer su carta de naturalización, un certificado médico que demuestre que no padecen de ninguna enfermedad contagiosa hereditaria ó mental; y una certificación de las autoridades locales de su última residencia que compruebe que no han sido procesados ni condenados por delito alguno ni poseen vicios dominantes. Todos estos documentos, para su validez, deberán ser autorizados por un Cónsul de Honduras.

Art. 13.—Mientras los Concesionarios manejen conforme a esta contrata el ferrocarril y sus ramales, podrán usar terrenos que conforme á la ley no se puedan enajenar, pero únicamente los necesarios, á juicio del Gobierno, para las estaciones, talleres, oficinas, embarcaderos, etc. y siempre que dichos terrenos no estén arrendados comprometidos por el Gobierno ó ocupados de cualquiera otra manera.

Art. 14.—Todos los terrenos cedidos á los Concesionarios por razón de esta contrata, estarán sujetos en todo tiempo á las leyes del país.

Art. 15.—El Gobierno otorga á los Concesionarios 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; pero no podrán los Concesionarios cortar ni usar libremente la caoba, cedro ni las demás maderas de tinte ó ebanistería.

Art. 16.—El Gobierno otorga á los Concesionarios el derecho de cortar las maderas preciosas como caoba, cedro, etc., que se encuentren dentro de tres millas á los lados de la línea férrea y sus ramales construidos por aquellos, debiendo pagar los Concesionarios al Gobierno, por cada árbol que corten, la suma de cinco pesos plata. El derecho concedido en este artículo no es exclusivo, y si alguna persona ó compañía deseara comprar en todo ó parte las maderas preciosas existentes en dicha zona, y la propuesta fuere aceptable para el Gobierno, éste dará aviso de ella á los Concesionarios, quienes deberán resolver, dentro de sesenta días, contados desde que les fuere notificada la propuesta, si desean tomar la contrata en iguales condiciones, y en caso afirmativo tendrán la preferencia.

Art. 17.—Los Concesionarios tendrán el derecho de hacer venir al país los operarios que necesiten para emplearlos en la empresa del ferrocarril, con excepción de chinos, cohes y negros; pero respecto de estos últimos pueden los Concesionarios traerlos con el consentimiento del Gobierno y con la precisa obligación de que, al terminar los trabajos ó en cualquier tiempo que el Gobierno lo pida, serán reembarcados por los Concesionarios á costa de éstos.

Art. 18.—Tanto los operarios como los colonos tendrán derecho de introducir al país, libre de todo impuesto, los objetos y muebles de 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. Los colonos estarán, además, exentos durante diez años, contados desde su llegada, de toda contribución personal de carácter nacional.

Art. 19.—Los empleados y operarios de nacionalidad hondureña ó nacionalizados que

ocupen los Concesionarios en el ferrocarril gozarán en tiempo de paz de la exención del servicio militar mientras están en el servicio de la empresa. En tiempo de guerra la exención será solamente para los operarios que, á juicio del Gobierno, sean indispensables para hacer funcionar el ferrocarril, sin que su número pueda exceder del ocupado habitualmente en tiempo de paz.

Art. 20.—Los Concesionarios podrán importar al país, libre de derechos de aduanas y de toda clase de impuestos fiscales y municipales, marítimos y terrestres, establecidos ó por establecer, todas las maquinas, carros, herramienta, 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 hcoeres, vinos ni aquellos artículos ú objetos cuya importación esté monopolizada ó prohibida en virtud de leyes vigentes. Los Concesionarios quedan, además, autorizados para introducir, libre de derechos, durante el tiempo de construcción del ferrocarril, dinamita y otros explosivos, vestidos de trabajadores y provisiones de boca, excepto hcoeres y vinos, que necesiten para suministrar á los empleados y operarios de la línea férrea.

Art. 21.—El Gobierno otorga á los Concesionarios, 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 los Concesionarios los denuncien dentro de dos años, contados desde la fecha del descubrimiento, y se sujeten, 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. Es entendido, sin embargo, que esta concesión no perjudicará en manera alguna los derechos de tercero que con anterioridad se hubiesen adquirido, ni los del Estado reservados por la ley.

Art. 22.—Los Concesionarios tendrán el uso libre del carbón y aceite mineral que descubran en el trayecto de la línea principal y sus ramales ó á una distancia de cuarenta kilómetros á cada lado de la vía, pero únicamente podrán disponer de la cantidad necesaria para la empresa del ferrocarril, sin tener derecho á exportar, vender, enajenar ni donar de manera alguna á otra persona ó compañía, pudiendo el Gobierno disponer en todo tiempo del resto del carbón y aceite, como lo tenga á bien.

Art. 23.—Los Concesionarios tendrán 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 lo tanto, servir directamente al público sino mediante previo arreglo con el Gobierno.

Art. 24.—El Gobierno exime del pago de todo derecho de puerto á los buques pertenecientes á los Concesionarios ó fletados por ellos para la conducción de materiales y provisiones del ferrocarril, y á los que conduzcan empleados, operarios ó colonos contratados para la empresa ferrocarrilera, 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 de los Concesionarios ó fletados por ellos no comprende los derechos de puerto que otras personas ó compañías tengan derecho á cobrar por contratos ó concesiones especiales.

Art. 25.—Los Concesionarios no pagarán derecho alguno directo á la Nación por el

hecho de poseer, administrar y explotar el ferrocarril y sus dependencias, ni tampoco los pasajeros ó mercancías por el hecho de ser conducidos por el ferrocarril ó parte de él; pero esta cláusula no exime de manera alguna á los pasajeros y mercancías, del pago de aquellos derechos ó impuestos ordinarios de puerto ni otros cargos á que estén sujetos los buques mercantes que tocan en los puertos de la República.

Art. 26.—El Gobierno se obliga á no otorgar concesión, dentro del término de quince años, contados desde la aprobación de esta contrata, para la construcción de otro ferrocarril ó tranvía eléctrico, paralelo á la línea férrea principal construida por los Concesionarios, dentro de una distancia de veinticinco kilómetros á cada lado de ella; pero si podrá cualquier ferrocarril tener como punto de salida ó término algún lugar ó puerto comprendido en la zona antes mencionada, cruzar la línea férrea y ramales contruidos por los Concesionarios y aun ser paralelo á la línea principal, si para llegar á su destino así fuere necesario; pero en este último caso la empresa del ferrocarril no podrá, sin previo arreglo con los Concesionarios, hacer negocio en aquella parte paralela á la línea principal comprendida dentro de dichos veinticinco kilómetros. Lo establecido en este artículo se entiende sin perjuicio de concesiones ó contratos celebradas con anterioridad.

Art. 27.—Los Concesionarios podrán hacer y publicar un reglamento para el mantenimiento del orden en los trenes, estaciones y propiedades del ferrocarril, y para seguridad y garantía de los pasajeros y cargas fletados por la empresa, con tal que este reglamento no esté en conflicto con las leyes del país. Una vez que sea aprobado por el Gobierno, las autoridades prestarán su cooperación para su debido cumplimiento.

Art. 28.—Es entendido que todos los oficiales y empleados de la empresa estarán sujetos á las leyes y autoridades de Honduras, y gozarán, conforme á la ley, de los mismos derechos civiles que los hondureños.

Art. 29.—El Gobierno cede á los Concesionarios, por los ramales que construyan y abran 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, pero en ningún caso podrán recibir los Concesionarios, por los ramales que construyan, mayor cantidad de terrenos que la que les corresponda por la línea principal. Por los ramales que tengan menos de veinte y cinco millas, los Concesionarios no recibirán ninguna cantidad de terreno. Al haber recibido por los ramales que construyan una cantidad de terreno igual á la que les corresponda por la línea principal, los Concesionarios podrán, dentro de los veinte años señalados en el artículo 7.º, construir más ramales, pero no tendrán por ellos derecho á terrenos.

Es convenido y aceptado que todas las estipulaciones de esta contrata con respecto á los terrenos concedidos por la línea principal, se aplicarán también á los que correspondan por los ramales que construyan los Concesionarios.

Art. 30.—El Gobierno otorga á los Concesionarios el derecho de construir, en todos ó en cualquiera de los puertos á donde llegue su vía férrea principal, dentro de un año, contado desde la llegada del ferrocarril al puerto respectivo, un muelle para los pasajeros y para la carga que conduzcan ó que sea consignada á aquellos pudiendo cobrar

muellaje conforme á tarifa y sujetándose á las condiciones siguientes:

a) Los precios de la tarifa no podrán exceder de los que actualmente se cobran en el muelle de Puerto Cortés.

b) Corresponderá al Gobierno la mitad del muellaje que se cobre.

c) Los muelles deberán ser contruidos según planos que hayan obtenido la aprobación del Gobierno, y su tamaño deberá ser suficiente para atender debidamente al tráfico ordinario.

d) Si el Gobierno lo desea, deberán los Concesionarios construir junto á los muelles una casa para aduana y bodega, según planos que serán previamente aprobados por el Gobierno. Dicho edificio será construido á costa de los Concesionarios y, desde su construcción, pertenecerá en propiedad al Gobierno sin pago ni indemnización alguna.

e) Los Concesionarios están obligados á conservar en buen estado de servicio el muelle, edificios y demás anexos; y el Gobierno tendrá siempre en ellos la acción y vigilancia que crea conveniente.

f) Los empleados, tropa y carga del Gobierno no pagarán muellaje en ningún tiempo.

g) Después de veinte años, contados desde su construcción, los muelles con todos sus anexos serán propiedad exclusiva del Gobierno, debiendo recibirlos éste de parte de los Concesionarios sin costo ni gravamen alguno; pero la empresa ferrocarrilera, mientras maneje y tenga en servicio la vía férrea, podrá usarlos sin pagar muellaje, con tal que pague al Gobierno los gastos de conservación de los muelles y dependencias a justa tasación de peritos.

h) El derecho de construir muelles que se otorga á los Concesionarios por el presente artículo, no impide que cualesquiera ferrocarriles que lleguen á los mismos puertos tengan sus propios muelles para el uso de los pasajeros y cargas que conduzcan y de los fletes que sean consignados á las empresas de dichos ferrocarriles, ni afectará concesiones ó contratos hechas con anterioridad.

i) Todos los materiales, maquinarias, herramienta y útiles que se ocupen para la construcción y mantenimiento de los muelles y sus anexos, podrán ser introducidos por los Concesionarios libres de todo impuesto fiscal y municipal.

Art. 31.—Los Concesionarios podrán elegir provisionalmente, desde luego, el lugar en que hayan de construir el muelle de Omoa; pero no podrán ocuparlo definitivamente antes de que el Congreso Nacional apruebe esta contrata y de que el Poder Ejecutivo apruebe los planos respectivos. El lugar que elijan debe ser el estrictamente necesario, á juicio del Gobierno, para la construcción del muelle; y deberán los Concesionarios dejar espacio suficiente para que otros ferrocarriles que lleguen á Omoa puedan tener sus facilidades terminales. En caso de caducar esta contrata ó si los Concesionarios no construyen la sección de ferrocarril de Tela á Omoa, perderán todo derecho al sitio elegido y a la construcción del muelle, por el mismo hecho y sin necesidad de declaración arbitral.

Art. 32.—Todos los privilegios concedidos en los artículos 15, 20, 22, 24 y 25 de la presente contrata durarán, si antes no hubiere caducado ésta, por el término de setenta y cinco años, salvo aquellos cuya duración se ha fijado especialmente, y si al expirar este término el Gobierno desea comprar el ferrocarril, sus ramales y anexos, lo podrá hacer dando aviso de su intención á los Concesionarios por escrito y con un año de anticipación, y pagando ó mandando pagar á los Concesionarios, un mes antes de la expira-

ción de este 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 otro por los Concesionarios, quienes, en caso de desacuerdo, nombrarán un tercero. Si al terminar dichos setenta y cinco años el Gobierno no adquiere el ferrocarril y ramales, quedará con el derecho de comprarlos 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 alguno y sin que éste tenga que hacer á los Concesionarios pago ni indemnización alguna.

Art. 33.—El Gobierno tendrá el derecho de nombrar, siempre que lo crea conveniente, un interventor para la empresa ferrocarrilera y sus anexos.

Art. 34.—Los Concesionarios se obligan á organizar, para la ejecución de la presente contrata, dentro de tres meses, contados desde su aprobación, una compañía que deberá ser incorporada bajo las leyes del Estado de Georgia, en los Estados Unidos. Dicha compañía deberá disponer de suficiente capital, que no bajará de quinientos mil pesos oro en efectivo. Antes de traspasar los Concesionarios la presente contrata á la compañía, solicitarán permiso del Gobierno y comprobarán que ésta tiene en efectivo, por lo menos, el diez por ciento del capital social.

Art. 35.—Una vez traspasada la presente contrata á la compañía de que habla el artículo anterior, podrá dicha compañía traspasarla, á su vez, á cualquiera persona ó sociedad, excepto á los Gobiernos ó corporaciones de Estados extranjeros, pero es entendido que el traspaso no podrá contravenir ó violar las estipulaciones consignadas en esta contrata ó las disposiciones comprendidas en las leyes vigentes del país.

Art. 36.—En caso de desacuerdo entre el Gobierno y los Concesionarios por falta de cumplimiento de esta contrata en cualquiera de sus partes, se someterán las diferencias á la decisión de dos amigables componedores, 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 avinieren para este nombramiento, la designación se efectuará por sorteo entre cuatro candidatos que deberán ser de buena y reconocida reputación, que propondrán por mitad el Gobierno y los Concesionarios, pudiendo las partes preenciar el sorteo. Si alguna de ellas no presentare candidatos dentro del término que el juez señalar, 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 arbitadores no convienen en otro lugar dentro de la República.

Art. 37.—La presente contrata caducará total ó parcialmente. La caducidad será total y de hecho, y la podrá declarar el Gobierno sin necesidad de intervención arbitral, si no dan principio los Concesionarios á la construcción del ferrocarril dentro del término señalado en el artículo 3.º ó si no construyen dentro del plazo estipulado la primera sección de la vía férrea.

Caducará parcialmente si los Concesionarios dejar de construir más de una sección, y en este caso perderán todos los derechos, franquicias y privilegios concernientes á la parte no construida, lo mismo que el derecho

de continuar la construcción del ferrocarril pero conservarán los derechos, privilegios y obligaciones correspondientes á la parte construida, excepto el privilegio referente á las líneas paralelas, pues en este caso podrá construir otra persona ó compañía cualquier ferrocarril paralelo al de los Concesionarios, dentro ó fuera de la zona concedida á éstos en la presente contrata.

Si los Concesionarios no construyesen ni una sección completa, perderán todos los derechos, privilegios y franquicias que les otorga la presente contrata, lo mismo que la parte de ferrocarril construida, que será propiedad del Gobierno sin gravamen alguno y sin que éste haya de pagar á los Concesionarios indemnización de ningún género.

Si los Concesionarios abandonaren todo ó alguna parte del ferrocarril, después de haber sido construido ó puesto al servicio público, por un lapso que no exceda de tres meses, pagarán al Gobierno una multa de cincuenta pesos oro por cada día de abandono, y si éste continuare por tres meses más, entonces la parte abandonada pasará, sin gravamen alguno, á ser propiedad del Gobierno, sin costo ni indemnización, salvo caso fortuito ó fuerza mayor alegados y comprobados por los Concesionarios.

Por el hecho de ser propiedad del Gobierno cualquiera parte del ferrocarril, según los incisos anteriores, los Concesionarios pierden el derecho de construir la parte de ferrocarril que falte, lo mismo que el privilegio que impide construir ferrocarriles paralelos al de los Concesionarios.

Art. 38.—Los Concesionarios, en garantía de buena fe, depositarán al firmar esta contrata, la suma de cinco mil pesos oro americano en efectivo, á satisfacción del Gobierno, suma que les será devuelta si el Congreso improbare esta contrata, lo mismo que si después de aprobada depositan, dentro de tres meses, una garantía de veinte mil pesos oro, á satisfacción del Gobierno. Esta última garantía les será devuelta una vez concluida debidamente y á satisfacción del Gobierno una sección completa del ferrocarril, ya sea la de Omocá á Tela, de Tela á La Ceiba, ó de La Ceiba á Trujillo. En caso de no devolverse la garantía, quedará á beneficio del Fisco.

Art. 39.—Es entendido y aceptado que en todos los artículos de este contrato donde dice "el Gobierno," debe entenderse el Gobierno de Honduras, y donde dice "los Concesionarios," debe entenderse los señores Thos. J. Carling, Henry Mc. Hatton, Morris Waterman y Minter Wimberley.

Art. 40.—Los plazos señalados en la presente contrata, cuando no se expresa otra cosa, se entenderá que empiezan á contarse desde la fecha en que fuere aprobada por el Congreso Nacional, salvo que por la naturaleza de la obligación ó derecho fácilmente se infiera otra cosa.

Art. 41.—Es claramente entendido y aceptado que los derechos, franquicias y privilegios otorgados á los Concesionarios en la presente contrata, no afectan de ningún modo los derechos que tengan otras personas ó compañías por concesiones hechas ó contratos celebrados con anterioridad, ni afectarán obligaciones anteriores del Estado con respecto á la línea férrea de Puerto Cortés á la bahía de Fonseca.

Art. 42.—La presente contrata será sometida al Congreso Nacional en sus próximas sesiones ordinarias para los fines de ley.

En fe de lo cual, firman ambos en Tegucigalpa, á cinco de julio de mil novecientos.—M. López Ponce—Geo. F. Archer; y

Considerando que el Subsecretario de Fomento y Obras Públicas se ha ceñido á las

instrucciones que recibió del Poder Ejecutivo, por tanto, el Presidente

ACUERDA.

1.º—Aprobar en todas sus partes la contrata preinserta, que consta de cuarenta y dos artículos, y

2.º—Que del presente acuerdo se dé cuenta al Congreso Nacional para los fines de ley.—Comuníquese

SIERRA

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

Francisco Altschul.

## AVISOS

Se solicita una zona mineral en este departamento.

El infrascrito, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Obras Públicas, hace saber que á este Despacho se ha presentado don Manuel Sevilla pidiendo que se le conceda nuevamente la zona mineral que le fué otorgada por acuerdo de 15 de junio de 1898, la cual caducó por no haberse practicado la mensura dentro del término señalado al efecto. La zona en referencia se halla situada cerca de Suyapa, en este departamento, comprenderá 250 hectáreas y sesenta y siete áreas, y la demarcación se hará del modo siguiente: tres mil varas de Norte á Sur, principiando la línea en la laguna del Ferrero Colorado y terminando en la quebrada de las Piedras de Amolar; de Oriente á Poniente, desde el plan de la montaña, camino real de San Antonio, hasta los rastros de los Amadores, y desde este punto al lugar de partida, que habrá aproximadamente cuatro mil varas.

Para los efectos de ley se hace la presente publicación.

Tegucigalpa: 28 de abril de 1900

25—4—14

Francisco Altschul.

LUIS GONZALEZ,

Juez de Paz propietario del pueblo de El Paraíso, á los Jueces de instrucción de la República, hago saber: que en el Juzgado de mi cargo se ha decretado auto de prisión provisional contra Ramón Cáceres hijo, por por el delito de lesiones graves en las personas de Domingo Merlo y Desiderio del mismo apellido. El expresado Cáceres es comó de 25 á 26 años, labrador, de estatura regular, delgado, trigueño, poca barba, cara aguilada, natural y vecino de este pueblo, y no habiendo sido habido en su domicilio para notificarle el auto mencionado, é ignorándose su paradero, en nombre de la ley exhorto á Uds. á fin de que si aparece en su jurisdicción se sirvan dictar las correspondientes órdenes de captura y conducirlo á las cárceles de la ciudad de Danlí.

El Paraíso: 13 de julio de 1900.

Luis González.—Ramundo Moncada.—Margarito Carbajal.

Tipografía Nacional.—3.ª Avenida E.—N. 43