

LA GACETA

Perifoneo Oficial de la Republica de Honduras

SERIE 347

TEGUCIGALPA: 15 DE ENERO DE 1910

NUMERO 3.463

MEMORIA

presentada por el Secretario de Estado en el Despacho de Gobernación y Justicia, Dr. don Marcos Cartas A., al Congreso Nacional.—1908-1909.

(Concluye)

JUSTICIA

El Poder Judicial encargado de su administración en la República ha funcionado sin interrupción durante el año económico que nos ocupa; pues si bien es cierto que el Estado de Sitio decretado con motivo de la revolución de julio se prolongó hasta el 17 de octubre de 1908, los tribunales continuaron conociendo de todos los asuntos de su competencia, durante él, como en tiempo normal, interrumpiéndose momentáneamente su labor en las plazas tomadas por el enemigo; pues como he dicho al principio de esta Memoria fueron prontamente recuperadas.

La Corte Suprema de Justicia entre sus atribuciones tiene la disciplinaria sobre los demás Tribunales y Juzgados del orden judicial, y que es una de las más importantes, ya que de su uso efectivo depende en mucho la buena administración de Justicia.

Séame permitido manifestaros que, como siempre, la ha ejercido con debilidad; lo que ha dado origen á un considerable rezago de expedientes sin fallar, y al abuso y delito que cometen los Jueces de Paz dejando de instruir los sumarios del caso ó suspendiéndolos mediante arreglo de las partes.

Abrigo fundada esperanza de que tan Honorable Tribunal, justamente alarmado por la proporción creciente en que aumenta la criminalidad, hará uso con vigor y energía constante de la atribución disciplinaria de que está investido, para hacer cumplir con el deber impuesto por las leyes á las autoridades de su dependencia y alcanzar un pronto juzgamiento de los hechos delictuosos. Uno de los males más marcados que se presentan en el procedimiento, es la ignorancia que caracteriza á los Jueces de Paz, que necesitan, en la generalidad de los casos, de Secretarios directores, que

son los que impulsan casi siempre los malos manejos, amparados por su irresponsabilidad; hecho que debéis tomar en cuenta para hacer extensiva la responsabilidad de aquellos funcionarios, á los Secretarios.

Las Cortes de Apelaciones de esta Sección, que conocían, la una de la materia civil y la otra de la criminal, en atención al rezago de trabajo en la última, fueron investidas ambas por decreto vuestro, de facultades para conocer de las dos materias, señalando su competencia jurisdiccional por razón del territorio. Tal medida ha producido los resultados que la inspiraron, pues la Corte 1ª al terminarse el año económico contaba con un rezago de 559 causas, siéndome satisfactorio hacer presente que según lo ha comunicado, á la fecha ha salido de él, lo cual es una prueba evidente de su laboriosidad.

La labor ejecutada por los Tribunales de la República está condensada en los siguientes párrafos tomados del informe emitido por la Honorable Corte Suprema, que dicen:

«Las resoluciones dictadas durante el año económico, ascendieron á 6.123, que se descomponen así: 1.227, en materia civil; 2.414, en la criminal; 396 amparos; 1.125 autos de prisión, y 961 sobreseimientos, quedando 4.286 juicios pendientes; de ellos, 3.340 criminales, 940 civiles y 6 amparos, incluyendo en dichos juicios, 559, que el 31 de julio de este año, aun pendían en la Corte de Apelaciones 1ª de Tegucigalpa. En la expresada Corte sólo quedan á la fecha 160 negocios en tramitación, en materia civil y criminal.»

«Los Jueces de Letras de la República, conocieron de 2.117 hechos delictuosos, de la manera siguiente: los de Tegucigalpa, de 471; los de Valle, de 123; el de Choluteca, de 139; el de Yuscarán, de 54; el de Juticalpa, de 76; el de Danlí, de 36; el de Comayagua, de 33; el de La Paz, de 57; el de Marcala, de 63; el de Yoro, de 99; el de Colón, de 49; el de Atlántida, de 58; el de las Islas de la Bahía, de 15; el de Cortés, de 139; el de Copán, de 194; el de Gracias, de 189; el de Intibucá, de 171; el de Santa Bárbara, de 70; y el de Ocotepeque, de 61.»

«De los 2.117 juicios de que conocieron los Jueces de Letras del país, hubo 749 por lesiones, 269 por homicidio, y 46 por asesinato, descompuestos así: Tegucigalpa, 165 por lesiones, 46 por homicidio y 7 por asesinato; Valle, 60 por lesiones, 7 por homicidio y dos por asesinato; Choluteca, 59 por lesiones, 11 por homicidio y 6 por asesinato; Yuscarán, 18 por lesiones, 10 por homicidio y 5 por asesinato; Juticalpa, 25 por lesiones, 5 por homicidio y 2 por asesinato; Danlí, 21 por lesiones y 2 por asesinato; Comayagua, 11 por lesiones y 2 por homicidio; La Paz, 23 por lesiones y 9 por homicidio; Marcala, 40 por lesiones, 7 por homicidio y 1 por asesinato; Yoro, 47 por lesiones y 7 por homicidio; Colón, 15 por lesiones, 7 por homicidio y 1 por asesinato; Atlántida, 25 por lesiones y 4 por homicidio; Islas de la Bahía, 7 por lesiones y 1 por asesinato; Cortés, 42 por lesiones, 16 por homicidio y 6 por asesinato; Copán, 88 por lesiones, 19 por homicidio y 4 por asesinato; Gracias, 67 por lesiones, 14 por homicidio y 8 por asesinato; Intibucá: 9 por lesiones y 88 por homicidio; Santa Bárbara: 23 por lesiones, 5 por homicidio y 1 por asesinato; y Ocotepeque, 9 por lesiones y 12 por homicidio.»

«Causa penosa impresión el ver que en el departamento de Intibucá se hayan ejecutado 88 homicidios durante el año, número diez veces mayor que el de los delitos de lesiones, que sólo ascendió en aquella sección á 9.»

«El delito más común en el país ha sido el de lesiones, siguiéndole, en tal cantidad, el de homicidio, el de hurto, el de atentado, el de amenazas, el de desacato, el de infidelidad de la custodia de presos, el de usurpación, el de asesinato, el de injurias, el de daños, el de estafa, el de disparo de arma, el de homicidio frustrado, y el de allanamiento de morada; los demás no llegaron á 35 á que alcanza el último.»

«Si se compara la suma de los delitos cometidos en el año económico recién pasado, que fué de 2.117 con el de 1.546 á que ascendieron los del año económico de 1907 á 1908, se ve que aumentó la criminalidad en la cifra de 571 delitos.»

El aumento de criminalidad habido debe imputarse á múltiples causas, sobresaliendo las siguientes: nuestras frecuentes guerras civiles que, manteniendo constantemente en pugna á los ciudadanos, ha convertido á vencedores y vencidos en enemigos que luchan sin tregua por destruirse mutuamente, de modo que se nota un aflojamiento completo en los lazos sociales y del principio de autoridad, que urge fortalecer para bien de todos: nuestras mismas guerras, que imprimiendo la inmoralidad en los jefes militares, cometen estos el atentado inexcusable contra la sociedad de abrir las puertas de los presidios á los criminales; la tardanza en el juzgamiento de los delitos, que alienta á los delincuentes con la esperanza de la impunidad y que da lugar á manejos de las partes, más ó menos vedados: la inseguridad de nuestras cárceles y la mala custodia de los presos, que favorecen las evasiones: los indultos ó reducciones de penas decretadas con motivo de fechas de importancia histórica, que no debieran tomarse como pretexto para favorecer el crimen: los indultos personales basados en la posición social ó política del agraciado, sin concurrencia de causas justas y legales: las conmutaciones que se pagan en documentos de crédito, otorgadas en contravención á la ley; y la pobreza general que aniquila á estos países revolucionarios y sin experiencia á pesar de los golpes y calamidades sufridas y de los peligros de que están amenazados.

El Ejecutivo ha visto con pena el mal en creciente y viene combatiéndolo con firmeza; ha desplegado una enérgica persecución contra los criminales, manteniendo en constante actividad á las autoridades civiles y militares. Se nota el hecho alarmante de que los perseguidos se reúnen, asaltando en cuadrillas en los caminos al viajero y en las aldeas y pueblos indefensos á los tranquilos moradores; presentándose el caso de ataques violentos contra las escoltas, de modo que éstas se ven obligadas á hacer uso de sus armas. Es lamentable que haya de emplearse el medio más extremo en la aprehensión de los delincuentes, pero por lamentable que el hecho sea, la persecución no puede menos de ser así para su eficacia y la salvación social.

La importancia creciente de Puerto Cortés, en población y capital; el número considerable de extranjeros residentes, entre quienes se presentan asuntos jurídicos que ventilar ya recíprocamente ó ya con hondureños; el haberse visto el Ejecutivo en la necesidad de hacer salir para aquel puerto á alguno de los Jueces de Letras ó Abogados radicados en San Pedro, para mejor garantía de los procedimientos de los Jueces de Paz, y evitar así en lo posible malas é injustas apre-

ciaciones, con las cuales se desacredita al país en el extranjero, hacen necesario dividir el departamento de Cortés en dos Secciones Judiciales, teniendo los Jueces su asiento, el uno en San Pedro y el otro en Puerto Cortés, investidos de competencia en ambas materias, determinándose su jurisdicción por razón del territorio. La Honorable Corte Suprema de Justicia y Autoridades departamentales de aquella región, pueden ilustraros acerca de la conveniencia de la medida indicada y de la comprensión jurisdiccional territorial que debe tener cada una de las Secciones, tomando muy en cuenta el movimiento judicial habido en los pueblos que deben componerlas.

Uno de mis principales empeños desde que entré en ejercicio de este empleo ha sido y será cooperar á la pronta administración de justicia, prestando á las autoridades encargadas de ella todo el auxilio necesario para el buen desempeño de la difícil é importante misión que les está encomendada. En la actualidad el Ministerio de mi cargo mantiene comunicación directa con los Tribunales y Juzgados de la República, con el objeto de estar diariamente al tanto del movimiento judicial, en materia criminal, para poder dictar sin tardanza las órdenes del caso á las autoridades administrativas y dar así apoyo efectivo y pronto á las judiciales.

SEÑORES DIPUTADOS:

Habréis notado en el curso de la presente memoria la tendencia marcada de expresar en ella la verdad, aun á riesgo de herir susceptibilidades; pero así se hace necesario para que, inspirándose el legislador en el estado social del país, pueda darle leyes adecuadas y promover su positivo adelanto. Un esfuerzo armónico de los distintos Ramos del Poder Público se necesita para lograr el bien de la Patria. Vosotros, penetrados de tal verdad, coadyuvaréis con el Poder Ejecutivo, para que éste pueda realizar los propósitos honrados que lo animan. Concluyo deseándoos el mayor acierto en la difícil tarea que os está encomendada; y abrigo la profunda esperanza de que los actos del Poder Ejecutivo en los ramos que os doy cuenta, merecerán vuestra ilustrada aprobación.

Señores Diputados:

M. CARIAS A.

Tegucigalpa: 6 de enero de 1910.

Luis Rivara, residente en Puerto Cortés, de esta República, legalmente autorizado para tal efecto por el señor Andrew W. Preston y Poland, Presidente de la Sociedad Anónima titulada United Fruit Company, hace saber, para los fines consiguientes, que ha sido REVOCADO el poder conferido por la mencionada Sociedad á favor del señor Ernest Schultz; dicho poder fué autorizado en la ciudad de Boston, Estado de Mass., Estados Unidos de Norte América, el día 10 de diciembre de 1907, ante el Notario Público don Eugene W. Ong.—Tegucigalpa, 6 de enero de 1910.

AVISOS

El infrascrito, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Agricultura, hace saber: que con fecha de ayer, se ha presentado á su Despacho el señor Henry M. Rumball, haciendo la proposición siguiente:

PROYECTO DE CONTRATA

Artículo 1º—Con sujeción á las estipulaciones de esta contrata, el concesionario construirá un ferrocarril de *via ancha*, ya sea movido por vapor ó por electricidad, como él lo elija, comenzando en el Municipio de Tela, departamento de Atlántida, República de Honduras, en un punto en Tela ó Puerto Sal, ó en ambos, como él lo determinará, y concluyendo en El Progreso, departamento de Yoro, en la referida República, cubriendo una distancia estimada en ochenta kilómetros, con el privilegio de extender la vía, desde su terminación en El Progreso, á algún punto del río Comayagua que designará el concesionario, cuya vía será construida y equipada como de primera clase.

Art. 2º—Para la construcción del referido ferrocarril, el Gobierno otorgará al concesionario el derecho de una faja de terreno nacional, de ochenta metros de ancho, que se reducirá á cuarenta, en donde la línea pase por ciudades, pueblos ó lugares poblados, y se aumentará á cualquier anchura que fuere necesaria para los cambiavías (switchs), estaciones y plataformas que tengan que construirse, ó donde haya que hacer cortes ó rellenos, todos los cuales se indicarán tanto como sea posible en el plano de la vía proyectada, que se someterá al Ejecutivo para su aprobación.

Art. 3º—Para todos los efectos legales, la construcción de la vía se juzgará como obra de necesidad y de utilidad públicas; pero en el caso de que sea necesaria la expropiación de terrenos particulares, se hará por cuenta del concesionario, quien desembolsará é indemnizará todo lo que haya que pagar en relación con ella.

Art. 4º—En el término de nueve meses después de la aprobación de esta concesión por el Congreso Nacional, el concesionario someterá al Ejecutivo para su aprobación un plano detallado de la ruta ó vía, cuidadosamente medida por ingenieros competentes, pudiendo la línea desviarse del plano aprobado solamente cuando las circunstancias especiales lo hagan necesario, y en tal caso, con previo aviso y aprobación del Ejecutivo. Al tiempo de la aprobación de dicho plano, el concesionario comunicará al Gobierno si ha dispuesto que el ferrocarril funcione por fuerza de vapor ó de electricidad. Dentro de treinta días después de la aprobación de esta contrata por el Congreso Nacional; el concesionario depositará en la Caja Nacional la suma de mil pesos oro americano como garantía de que la medida se completará y de que el plano referido se presentará al Ejecutivo en el término señalado. Si se ha cumplido con dicho requisito, la suma referida permanecerá en depósito, en garantía de la construcción de la vía, como se previene en el artículo 34. Si la medida no se hubiere completado y el plano no se hubiere presentado por causa imprevista, accidente ó fuerza mayor que no sean legalmente comprobados, los mil dólares quedarán como propiedad del Estado. Se entiende que por motivos razonables, el Ejecutivo podrá extender el tiempo para terminar el plano por sesenta días más.

Art. 5º—El concesionario se obliga á comenzar el trabajo formal de construcción de la vía mencionada, dentro de seis meses, después de la aprobación de dicho plano, y á construir, por lo menos, diez kilómetros anualmente has-

ta la conclusión de la vía en los puntos terminales, continuando el trabajo tan rápidamente como sea posible y de conformidad con la mente de esta contrata, excepto en los casos fortuitos ó de fuerza mayor, legalmente comprobados.

Art. 6º.—El concesionario tiene el derecho de vía para el mencionado ferrocarril por tierra y agua, entendiéndose con respecto á esta última, que se refiere á los puentes y muelles, desembarcaderos y navegación, así como el privilegio de usar la fuerza hidráulica que se necesite para alguno de los usos que puedan presentarse.

Art. 7º.—Para abrir al servicio público el ferrocarril ó una parte de él, debe equiparse y proveerse de suficiente fuerza motriz, carros de pasajeros y de carga, herramientas, maquinaria y todos los accesorios necesarios, los cuales deben aumentarse de tiempo en tiempo, según que las necesidades del tráfico la exijan.

Art. 8º.—El concesionario tendrá el privilegio de usar y explotar la vía férrea, total ó parcialmente, á medida que la construya en las siguientes condiciones:

a) El concesionario formulará y publicará reglamentos de tráfico y las tarifas de pasajeros y de fletes.

b) La tarifa no podrá establecer precios por kilómetro, por transportar una tonelada de carga ó por conducir un pasajero, mayor que el que ahora se cobra por igual servicio en el ferrocarril de Puerto Cortés á La Pimienta.

c) Los precios de tarifa por flete de los productos de Honduras serán tan bajos como sea posible con respecto á la compensación razonable por el servicio, el riesgo y el capital invertido; pero en ningún caso se obligará al concesionario á transportar dichos productos por menos del costo del servicio, riesgos y capital invertido, más el veinticinco por ciento.

d) Los reglamentos y la tarifa del ferrocarril que serán previamente aprobados por el Ejecutivo, se fijarán en todas las estaciones de la línea y se publicarán cada cuatro meses en "La Gaceta" oficial. Los cambios de tarifa se publicarán de la misma manera.

e) Al concesionario no se le permitirá dar preferencias ó mostrar favoritismo en transacción alguna, sino que deberá mantener una tarifa uniforme para todos. Sin embargo, el concesionario puede hacer reducciones en los precios de transporte por medio de contratos especiales celebrados al efecto con compañías ó individuos para el transporte de colonos, inmigrantes, maquinaria, productos y materiales destinados para usarse en empresas importantes con el objeto de explotar los recursos naturales del país. El concesionario se obliga á garantizar á las compañías formadas bajo las leyes de Honduras condiciones favorables, como pueda garantizar á otras compañías semejantes.

f) Los reglamentos y la tarifa, así como las alteraciones que puedan hacerseles, no tendrán fuerza sino hasta que hubieren sido aprobados por el Poder Ejecutivo.

Art. 9º.—El concesionario tendrá el derecho de acuerdo con las leyes del país, de hacer y publicar reglamentos para la conducción de los trenes y en las estaciones y dependencias del ferrocarril. Las autoridades prestarán su apoyo para el cumplimiento de los reglamentos que hubieren sido aprobados por el Ejecutivo, sin cuya aprobación no tendrán fuerza ó efecto. Se entiende que el concesionario y todos los empleados de la vía, cualquiera que sea su nacionalidad ó domicilio, quedan sujetos á las leyes y autoridades de Honduras, y tendrán los derechos civiles de los hondureños.

Art. 10.—El concesionario tendrá el derecho de tomar dinero en préstamo para la construc-

ción, equipo, mantenimiento y explotación del ferrocarril y sus dependencias, así como el de emitir bonos y obligaciones legales con ese objeto y proveer al pago de los mismos por la hipoteca del ferrocarril ó de una parte de él y de sus dependencias, con sujeción á las prescripciones de los códigos Civil y Comercial. El concesionario tendrá también el derecho de vender ó arrendar las propiedades, derechos, privilegios, ganancias, beneficios, tierras y minas pertenecientes á la empresa, ó que ella pueda adquirir bajo los términos y condiciones anotados, pero sujetos á los convenios y estipulaciones de este contrato y á las leyes de Honduras: sin que en ningún caso puedan hacerse estas ventas ó hipotecas á Gobiernos ó públicas corporaciones extranjeras. Sin embargo que ninguna responsabilidad tendrá el Gobierno por razón de estas transacciones.

Art. 11.—El concesionario tendrá el derecho de transferir esta concesión y contrato á una corporación que se forme bajo las leyes de un Estado de los Estados Unidos de América con el objeto de construir dicha vía: entendiéndose que tal transferencia y arreglo puede tener efecto solamente con permiso del Poder Ejecutivo, y que todo lo consignado en esta concesión que imponga una obligación ó garantice un derecho al concesionario, se aplicará á sus sucesores y asignatarios.

Art. 12.—El concesionario recibirá una cantidad de terrenos nacionales de mil quinientas hectáreas por cada kilómetro de la línea principal que construya. Esos terrenos se medirán en lotes alternados, de mil quinientas hectáreas á cada lado de la línea, uno para el Gobierno y otro para el concesionario; entendiéndose que las tierras ya denunciadas dentro de los límites fijados en el artículo siguiente se considerarán como partes de los lotes que correspondan al Gobierno. Las medidas se harán por un agrimensor nombrado y pagado por el concesionario y aceptado por el Gobierno.

Art. 13.—El Gobierno se obliga á que el presente contrato tenga fuerza de ley y á que por tres años desde esta fecha no venderá ni enajenará las tierras nacionales situadas en una zona de doce kilómetros en cada lado de la ruta proyectada del ferrocarril. El concesionario recibirá, si lo desea, un título provisional por las tierras que elija cuando la medida se haya completado. Este título provisional podrá cambiarse por un título definitivo cuando la construcción de cada sección de diez kilómetros haya sido terminada. En caso de que no hubiera terrenos nacionales suficientes, libres y disponibles dentro de los límites fijados por este artículo, el concesionario tendrá el derecho para elegir, medir y apropiarse en otras partes de la República donde los hubiere libres, la cantidad necesaria para llenar la diferencia, alternando siempre en lotes de igual extensión que correspondan al Gobierno. El Gobierno ayudará al concesionario á formar una lista completa de los terrenos nacionales comprendidos dentro de los límites arriba descritos, obteniendo los datos de empleados oficiales en los departamentos de Atlántida y Yoro, con el objeto de apresurar la medida de los terrenos referidos.

Art. 14.—En el caso imprevisto de que caduque esta contrata, se entiende que todas las personas ó compañías que hayan obtenido tierras del concesionario bajo el título provisional á que se refiere el artículo 13, pueden obtener un título definitivo de dichas tierras, pagando la suma de cuatro pesos por hectárea.

Art. 15.—Por todos los ramales de ferrocarril que construya el concesionario, recibirá el usufructo de mil quinientas hectáreas por cada kilómetro construido, con tal que la medida total de los ramales exceda de tres kilómetros. La elección y demás condiciones serán en tal caso

semejantes á los que se refieren á la línea principal. Las maderas finas, en esta última clase de terrenos, son propiedad del Gobierno, y sólo podrán ser explotadas mediante arreglo previo con él.

Art. 16.—En adición á lo consignado arriba, el Gobierno da al concesionario el usufructo de mil hectáreas de tierra nacional libre, para el establecimiento de una plantación y sujeta á los derechos y obligaciones consignadas en la Ley de Agricultura. Las maderas finas en esta porción de tierra también son propiedad del Gobierno y podrán ser explotadas solamente por convenio especial.

Art. 17.—El concesionario tiene el derecho de construir y mantener líneas telegráficas y telefónicas ó cualquier otro medio rápido de comunicación, para usarlo exclusivamente en el servicio de la empresa. Estas líneas no podrán emplearse para el servicio público sin hacer arreglo especial con el Gobierno.

Art. 18.—El concesionario se compromete á instalar y mantener en postes que pertenezcan á la empresa una línea telegráfica para servicio exclusivo del Gobierno, sin cobrar nada por la instalación. En caso de que la línea se interrumpa por una causa imprevista, el Gobierno tendrá derecho de transmitir libremente sus telegramas oficiales, durante el período de interrupción por medio de las oficinas y de las líneas pertenecientes al concesionario.

Art. 19.—Para la construcción y mantenimiento de la línea férrea, el Gobierno garantiza al concesionario los siguientes derechos, exenciones y privilegios:

a) El derecho de cortar y usar, libre de impuestos, las maderas de las tierras nacionales, para la construcción del ferrocarril y sus ramales y para su mantenimiento, excepto para combustible para las locomotoras. El uso libre de tales maderas se permite también para la construcción de los edificios que se construirán en relación con la empresa. Al concesionario también se le da el uso libre de todos los materiales de construcción que se encuentren en las tierras nacionales, tales como piedras, cal, etc.

b) El libre uso del agua de los arroyos naturales para fuerza motriz dentro del límite de cincuenta kilómetros á cada lado de la vía, sin perjuicio de la navegación ni de los habitantes que utilizan el agua para los usos ordinarios.

c) El libre uso del carbón y del petróleo que se necesite para el consumo de la empresa y que puedan encontrarse á una distancia de cincuenta kilómetros á cada lado de la vía, pero debiendo el concesionario pagar diez centavos por tonelada si vende ó exporta dichos productos. El petróleo refinado que se exporte quedará sujeto á la tarifa que el Gobierno establezca.

d) El uso de los lotes de terreno nacional que puedan necesitarse para la construcción de diques, muelles, plataformas, oficinas, estaciones, talleres y almacenes de la empresa.

e) La exención de todo impuesto municipal y fiscal, ordinario y extraordinario, para todos los materiales y útiles que haya de usarse en la construcción y mantenimiento del ferrocarril.

f) La exención del servicio militar y de ejercicios militares en tiempo de paz, de los empleados del ferrocarril que estuvieren matriculados, y la exención en tiempo de guerra de los que fueren indispensables para el funcionamiento de la empresa, sin exceder el número ordinario que se ocupa en tiempo de paz.

Art. 20.—El Gobierno otorga al concesionario el derecho de importar libre de todo derecho aduanero y de todo impuesto municipal y fiscal, establecidos ó que en lo futuro se establezcan, las máquinas, carros, rieles, herramientas, fulminantes, dinamita y otros explosivos, y en general todos los artículos y materiales necesarios para la construcción, equipo, mantenimien-

to, administración y funcionamiento del ferrocarril y de todas sus dependencias durante el término de esta contrata. Asimismo podrá el concesionario introducir libres de derechos é impuestos, los vestidos y artículos de alimentación para uso exclusivo de los empleados de la empresa, pero entendiéndose que esta franquicia no comprende licores y artículos de lujo.

Art. 21.—El Gobierno otorga al concesionario el derecho de construir, equipar y manejar el ferrocarril, sus ramales y dependencias y de gozar de los mismos en propiedad durante todo el término que en la presente contrata se señala, libre de toda clase de impuestos, derechos de licencias, contribuciones y cargas públicas de cualquier naturaleza, ya sean nacionales ó municipales, con sujeción á las estipulaciones de esta contrata.

Art. 22.—El concesionario se obliga á construir un muelle en el lugar más conveniente de la Costa Norte, donde la vía empiece, para usarlo en conexión con el ferrocarril, debiendo presentar un plano de él al Poder Ejecutivo para su aprobación al mismo tiempo que el plano de la vía férrea á que se refiere el artículo 4º de la contrata. El derecho de cobrar muellaje por carga y pasajeros se otorga al concesionario por todo el término de esta contrata, entendiéndose que no estará obligado á percibir menores impuestos por ese servicio que los actualmente establecidos para el muelle de Puerto Cortés. La tarifa de los impuestos de muelle será aprobada por el Poder Ejecutivo, y una tercera parte del producto líquido del muelle, después de haber sido pagado el valor del costo de construcción con sus intereses correspondientes, será entregado al Gobierno y el concesionario conservará las dos terceras partes. El muelle deberá estar terminado dentro de dos años después de haber sido aprobada la concesión por el Congreso Nacional, y la construcción será sólida, de buena madera, debiendo el muelle extenderse á medida que el tráfico lo requiera.

Art. 23.—El concesionario tendrá el derecho de traer al país, para emplearlos en la construcción del ferrocarril, los operarios que necesitare, pero los de nacionalidad china sólo podrán admitirse mediante un arreglo previo con el Gobierno.

Art. 24.—Los empleados extranjeros de la empresa, así como aquellos colonos é inmigrantes que el concesionario logre traer, no estarán sujetos al pago de impuestos ni de contribuciones extraordinarias durante diez años después de su llegada, ni se les exigirá pago de derechos aduaneros por la introducción de cualquier maquinaria, herramienta, instrumentos ó otros artículos que necesiten para sus trabajos. También tendrán el derecho de introducir al país, libres de todo derecho fiscal ó impuesto municipal, los muebles y artículos de uso personal que traigan al llegar.

Art. 25.—El concesionario tendrá el derecho de denunciar y adquirir las minas que él, sus empleados y agentes descubran dentro de una extensión de mil metros á cada lado de la vía férrea. Para este efecto, tan pronto como el concesionario haya depositado la garantía estipulada en el artículo 34 de esta concesión, el Gobierno no tendrá facultad, durante cinco años, desde la fecha del depósito, para conceder minas ó zonas minerales dentro de los límites fijados en este artículo, sino es al concesionario.

Art. 26.—El Gobierno se obliga á no otorgar otra concesión para construir ninguna vía férrea paralela á la que es objeto de esta contrata dentro de una distancia de cuarenta kilómetros á cada lado de la vía, durante el término de la concesión.

Art. 27.—El Gobierno otorga al concesionario el derecho de preferencia para la construcción de ramales de la vía férrea principal á los puntos que fueren convenientes; y en el caso de que alguna otra persona ó compañía propusiere de buena fe la construcción de ramales á puntos determinados, tal propuesta será transmitida sin demora al concesionario, quien tendrá el plazo de noventa días, desde que reciba el aviso, para comunicar al Gobierno su resolución de construir ó no los ramales en las mismas condiciones que la persona ó compañía proponente. Si resolviere no construirlos, el Gobierno quedará en libertad de otorgar á la parte proponente la concesión respectiva. Los ramales que el concesionario construya por su propia iniciativa estarán sujetos á las mismas condiciones, derechos y privilegios que corresponden á la vía principal, á menos que se estipule de otro modo en el presente contrato.

Art. 28.—El concesionario transportará gratuitamente, en los trenes regulares del ferrocarril, las valijas del correo nacional y la corres-

pondencia oficial, los empleados principales del servicio público y las comisiones militares ordenadas por autoridad competente, sin que excedan de veinticinco hombres en cada tren. Todo flete de carga perteneciente al Gobierno y el pasaje de personas por su cuenta que no estén comprendidos en la franquicia precedente, pagarán la mitad de los precios de la tarifa establecida para el público por iguales servicios, con excepción de pólvora ó otros explosivos, cuyo transporte estará sujeto á convenios especiales.

Art. 29.—Para facilitar los trabajos de construcción y de mantenimiento de la empresa, y para evitar dificultades que pudieren surgir por no poder obtener las cantidades necesarias de moneda para atender á los pagos, el concesionario tendrá el derecho de establecer y de mantener uno ó más Bancos ó casas bancarias en el lugar ó lugares que estime conveniente. El capital y todos los negocios y transacciones de esos Bancos ó casas bancarias estarán exentos, durante el término de esta concesión, de todo impuesto nacional ó municipal, establecidos ó que en lo futuro se establezcan, excepto los de papel sellado. Por lo demás, dichas instituciones bancarias estarán en todo tiempo sujetas á las leyes de Honduras.

Art. 30.—El Gobierno garantiza que los derechos de exportación que el concesionario tenga que pagar en cualquier tiempo, durante la duración de esta contrata, no excederá á los derechos que se cobren en cualquier otro punto de la Costa Norte.

Art. 31.—Si surgiere algún desacuerdo entre el Gobierno y el concesionario con motivo de la ejecución de este contrato ó de la interpretación de alguna de sus cláusulas, será sometido á la decisión de dos amigables componedores, nombrados uno por cada parte, quienes, en caso de desacuerdo, nombrarán un tercero, y la decisión de la mayoría será final y obligatoria para ambas partes contratantes, sin que haya lugar á apelación de ella. Los arbitradores se reunirán en la capital de la República, procederán en un todo de conformidad con las leyes del país y pronunciarán su fallo dentro de noventa días de haberles sido sometido el asunto.

Art. 32.—Es convenido que el concesionario, en todo lo que concierne á los derechos y obligaciones consignados en esta contrata, no ocurrirá á la vía diplomática y estará siempre sujeto á las estipulaciones establecidas en el artículo precedente.

Art. 33.—El concesionario se obliga á tener en la capital de la República un agente permanente con suficientes poderes para representarlo en todos los asuntos que se relacionen con la empresa.

Art. 34.—El concesionario se obliga á construir diez kilómetros de la vía férrea principal dentro de un año después que los trabajos de construcción hubieren empezado, y á construir, por lo menos, diez kilómetros adicionales cada año subsiguiente hasta la conclusión de la vía. En garantía de que construirá los diez kilómetros en el primer año, depositará la cantidad de siete mil dólares, oro americano, ó su equivalente en bonos nacionales de los Estados Unidos de América, en la oficina que el Gobierno designe. Ese dinero ó bonos serán devueltos al concesionario ó á sus asignatarios al terminarse la construcción de los diez kilómetros correspondientes al primer año; y esa parte ya construida, el material rodante y propiedades de la empresa, inclusive el muelle, si estuviere construido, quedarán como garantía de la conclusión del ferrocarril, según queda expresado. Los mil dólares que se depositarán conforme á lo establecido en el artículo 4º de esta contrata, se considerarán parte de los antedichos siete mil dólares. En el caso de que el depósito se hubiere hecho en bonos en vez de moneda, el concesionario tendrá el permiso de retirar para su propio uso el interés que sobre ellos se acumule durante el tiempo del depósito.

Art. 35.—En caso de que el concesionario no construya durante el primer año los diez kilómetros que fija el artículo anterior, quedarán á favor del Estado los siete mil dólares ó su equivalencia en bonos de los Estados Unidos, como se expresa anteriormente, salvo el caso en que el Ejecutivo haya prorrogado el tiempo para la terminación de los diez kilómetros, ó que se compruebe legalmente el caso fortuito ó fuerza mayor. Por cada kilómetro de la línea principal que deje de construirse en cualesquiera de los años subsiguientes, según lo estipulado, pagará al Gobierno, por vía de multa, dos mil dólares anuales. Si hubieren pasado dos años sin que la construcción de la vía se hubiere efectuado, esta contrata caducará á juicio del Gobierno, á no ser que haya habido fuerza mayor ó ca-

so imprevisto legalmente comprobados. Si se hubiere construido una parte del ferrocarril, y el concesionario hubiere dejado de pagar las multas á que se hiciere acreedor, la contrata caducará á juicio del Gobierno y perderá el derecho de terminar el ferrocarril bajo las condiciones estipuladas en este contrato, en cuyo caso la parte terminada del ferrocarril y sus pertenencias serán propiedad del concesionario, quien continuará explotándolos de acuerdo con lo estipulado en este mismo contrato, pero con sujeción al derecho que tuviere el Gobierno de demandarlo ante los tribunales respectivos, para hacer efectivas las multas legales.

Art. 36.—Esta contrata y concesión, derechos, privilegios y obligaciones expresados aquí, tendrán efecto por sesenta años, contados desde la fecha en que se termine el ferrocarril, en cuyo tiempo no podrá modificarse esta concesión, á no ser por mutuo consentimiento, sujeto, sin embargo, al derecho que tiene el Gobierno de comprar el ferrocarril y todas las propiedades de la empresa, al terminar veinticinco años, contados desde la terminación del ferrocarril, á un precio convenido ó fijado por dos ingenieros competentes, siendo uno de ellos nombrado por parte del Gobierno y el otro por el concesionario, según el valor que haya alcanzado entonces el ferrocarril. En caso de desacuerdo, los dos ingenieros nombrarán un tercer ingeniero y la decisión de la mayoría establecerá su verdadero valor. Este derecho de compra sólo podrá efectuarse mediante aviso por escrito con un año de anticipación. El pago del ferrocarril se hará al tiempo de la entrega, cuyo pago y entrega deberán hacerse dentro de un mes después de que los peritos hayan presentado su dictamen al Gobierno.

Art. 37.—Si el Gobierno no estima conveniente comprar dicho ferrocarril y propiedades al expirar los veinticinco años, tendrá el mismo privilegio, dándose igual aviso y en los mismos términos y condiciones expresados al fin de cada año de los diez años próximo siguientes.

Art. 38.—En caso de que el Gobierno no ejercite el derecho de compra, como arriba se dice, entonces todos los derechos, privilegios y obligaciones en esta contrata conferidos, continuarán por todo el término de los sesenta años, y al terminar este período, el concesionario conviene en pagar al Gobierno, depositando el pago en la Caja Nacional, al fin de cada año fiscal, el veinticinco por ciento del rendimiento neto del ferrocarril, después del pago de los intereses de los bonos y gastos causados.

Art. 39.—El Gobierno conviene en poner al concesionario en posesión de los terrenos por esta contrata concedidos y escogidos por él, siendo entendido que los derechos adquiridos por terceras personas con anterioridad á la ejecución de este contrato, serán respetados.

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

Tegucigalpa: 10 de enero de 1910.

ROSENDO CONTRERAS V.

El infrascrito, Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y Agricultura, hace saber: que con fecha 10 del mes en curso se ha presentado á su Despacho el señor don Santos Soto denunciando y pidiendo, para su explotación, una zona minera que contiene vetas de oro y plata, según la muestra que se acompaña, sita á inmediaciones de la aldea de Villanueva, jurisdicción municipal de esta ciudad, la cual se denominará "Ampliación de la Culebra" y tendrá una extensión de cien hectáreas, que se medirán dentro de los límites siguientes: al Poniente, la línea que limita por el rumbo Este mi zona minera "La Culebra;" al Oriente, los Caleros de Munuare; al Noreste, los cañones de Saens; y al Sureste, la Loma del Perro. Lo que se pone en conocimiento del público para los efectos de ley. —Tegucigalpa: 17 de diciembre de 1909.

14

ROSENDO CONTRERAS V.

"LA GACETA"

ADMINISTRADOR:

Miguel Zelaya Araque.

Tip. Nacional.—Avenida Cervantes.—Nº 42.