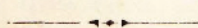


Valencia - C. S.
Albatorra

11/

FERROCARRIL DE ZIPAQUIRÁ.

255



BOGOTÁ.
IMPRESA DE SILVESTRE Y COMPAÑÍA.
1884.

FERROCARRIL DE ZIPAQUIRA.

Hemos celebrado con el Gobierno del Estado, en virtud de instrucciones que tenemos recibidas de una respetable casa de Inglaterra, el contrato que sometemos respetuosamente al estudio de la prensa y de las gentes amantes del progreso patrio.

Tenemos confianza de que esta empresa, que á su importancia industrial reúne las seguridades de su pronta ejecución, será recibida con particular simpatía y que ha de rodearla el público favor.

Llamaremos la atención al hecho de que no se han pedido auxilios ni subvenciones del Tesoro, ni garantía de intereses para el fuerte capital que va á comprometerse; que esta empresa puede ser el tronco de la vía férrea que lleve el desarrollo industrial al Norte de la República; que se da efectiva participación al Gobierno del Estado en los productos netos; que el máximum de la tarifa es inferior en mucho, proporcionalmente, á la aceptada por el Senado de Plenipotenciarios para el ferrocarril entre Bogotá y Girardot, y que el Gobierno tendrá seguridad completa de la ejecución de la obra, una vez que esté definitivamente constituída la Compañía que debe encargarse de su ejecución.

Nuestro contrato está sometido á la aprobación

de la honorable Asamblea, y nos prometemos que ella se la imparta toda vez que hemos procurado atender á los intereses del Gobierno y del público, celosamente defendidos por el inteligente señor Mariño, Secretario de Fomento del Estado, aun traspasando en mucho las instrucciones que teníamos recibidas de Inglaterra.

Uno de nosotros (Fonnegra) sale mañana mismo para Londres, y se promete que antes de seis meses la Compañía constructora estará organizada, reunido el capital necesario y hechos los estudios preliminares. El éxito de esta obra depende, pues, únicamente del patriótico interés con que se apoye nuestro contrato en la Asamblea.

Con el fin de interesar al sentimiento patrio en la construcción de este ferrocarril, nos proponemos que se reserven las acciones que puedan colocarse en Colombia, y como estas acciones serán de £ 100 cada una, agradeceríamos á las personas que deseen tomar parte en la empresa, que nos lo hagan conocer así antes del 1.º de Marzo del año próximo.

Veremos con agrado todo escrito que tienda á ilustrar, ya sea en pro ya en contra, esta empresa que abre una nueva época á los contratos sobre construcción de mejoras materiales, y que esperamos sea fecunda en bienes para el interior de la República.

Bogotá, Octubre 21 de 1884.

JUAN M. FONEGRA.—ALBERTO URDANETA.

1845-1884

CONTRATO

PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN FERROCARRIL ENTRE BOGOTÁ Y ZIPAQUIRÁ.

Los infrascritos, á saber, Francisco Mariño C., ^{celebraron} Secretario de Fomento del Estado Soberano de Cundinamarca, debidamente autorizado por el Gobierno del Estado, por una parte, y Juan M. Fonnegra y Alberto Urdaneta, en su propio nombre, por la otra, han celebrado el siguiente contrato :

Artículo 1.º Fonnegra y Urdaneta, que en adelante se llamarán “los Concesionarios,” se obligan á estudiar en el terreno, construir, equipar y explotar una vía férrea, servida por vapor, que ponga en comunicación las ciudades de Bogotá y Zipaquirá.

Artículo 2.º La empresa se denominará “Compañía del Ferrocarril de Zipaquirá,” y durante el término de cuarenta y cinco años ninguna otra persona, Compañía, Corporación ó Sociedad, ni los Gobiernos nacional ó del Estado, podrán construir vía férrea, ni de madera, alambre, etc., entre los puntos expresados, ni entre dos ó más de sus puntos intermedios. Se exceptúan las extremidades de otros ferrocarriles que vengan á terminar á cualesquiera de las ciudades del tránsito. En cuanto á la construcción de ramales el Gobierno del Estado podrá contratar libremente, pero queda obligado á preferir á los Concesionarios, en igualdad de circunstancias, para todo contrato sobre establecimiento de tales ramales. Al mismo tiempo los Concesionarios podrán extender la línea, si lo tienen á bien, hasta la frontera del Estado de Boyacá, en los mismos términos del presente contrato, dando previo aviso al Gobierno del Estado Soberano de Cundinamarca.

Artículo 3.º Aunque el privilegio exclusivo de que trata el artículo anterior, es sólo por cuarenta y cinco años, la concesión, el usufructo y la propiedad del Ferrocarril son de la exclusiva pertenencia de los Concesionarios y de sus sucesores ó cesionarios, durante el término de noventa y nueve años (99) contados desde

el día en que se ponga en explotación toda la línea. A la espiración de este término, el ferrocarril, con todas sus anexidades y dependencias, pasará á ser de la exclusiva propiedad del Gobierno del Estado de Cundinamarca.

Artículo 4.º El privilegio de que habla el artículo 2.º no afecta el concedido al señor William W. Randall, para el establecimiento de una tranvía entre Bogotá y Chapinero.

Artículo 5.º Dentro de los doce (12) meses siguientes á la aprobación definitiva de este contrato los Concesionarios harán practicar los estudios, planos y dibujos necesarios para la ejecución del Ferrocarril, y organizarán la Compañía, nacional ó extranjera, que se encargará por su cuenta y riesgo de la construcción de la obra. Hecho lo cual se elevará este contrato á escritura pública, libre de derechos de registro, etc., y los Concesionarios otorgarán una fianza por valor de cien mil pesos (§ 100,000) á satisfacción del Gobierno del Estado, para responder de todas y cada una de las partes de este contrato. El plazo que concede este artículo podrá, en caso necesario, prorrogarse hasta por seis (6) meses más á petición de los Concesionarios.

Artículo 6.º Los trabajos de construcción principiaron dos (2) meses después de haberse firmado la escritura de que trata el artículo anterior, y estarán terminados veinticuatro (24) meses después de la fecha en que se principien, salvo los casos fortuitos de guerra, epidemias, seca del río Magdalena, que impidan el transporte de los materiales, ó inundaciones que impidan ó retarden los trabajos. Si por las dificultades materiales ó naturales á esta clase de obras en el interior del país, los Concesionarios necesitaren una prórroga, ésta se concederá, pero en ningún caso podrá pasar de doce (12) meses.

Artículo 7.º La fianza de cien mil pesos (§ 100,000) de que trata el artículo 5.º, se cancelará por el Gobierno, y los Concesionarios quedarán libres de responsabilidad á este respecto, cuando el Ferrocarril sea concluído y dado al servicio público. En este caso los Concesionarios deberán asegurar, á satisfacción del Gobierno, la entrega á éste del tanto por ciento que le corresponde de las utilidades netas de la Empresa, según lo que se estipula en el artículo 9.º A este efecto el Gobierno tendrá el derecho de inspeccionar las cuentas de la Empresa.

Artículo 8.º El Ferrocarril reunirá las condiciones que se expre-

san en las siguientes cláusulas, desde el día en que definitivamente se entregue al servicio público.

(a) La línea será de una sola vía con los apartaderos que exijan las necesidades del tránsito.

(b) El ancho de la vía será de tres (3) pies ingleses.

(c) La inclinación de las gradientes será de dos y medio ($2\frac{1}{2}$) por ciento, pudiendo ser hasta de cuatro (4) por ciento para evitar túneles y viaductos; pero no en más de tres (3) kilómetros de extensión seguida.

(d) Las curvas no tendrán un radio menor de trescientos (300) pies, exceptuando curvas de servicio cuyo radio podrá ser hasta de ciento treinta (130) pies.

(e) Se consolidará la construcción del camino de manera que se asegure su permanente servicio. Los puentes y demás obras de arte serán de hierro, piedra, ladrillo ó madera, construídas conforme á las reglas del arte, y se emplearán materiales de la mejor calidad.

(f) El camino será debidamente lastrado en toda su extensión.

(g) En los lugares en que la vía férrea cruce los caminos públicos ó privados, se harán los pasos necesarios, y la vía entera será debidamente cercada de alambre, si fuere necesario.

(h) Los rieles serán de primera calidad, bien sea que se construyan en la ferrería de "La-Pradera," bien que se compren en el extranjero; y su peso no será menor de treinta y cinco (35) libras por yarda lineal.

(i) Los durmientes serán de madera de la mejor calidad.

(j) Se construirán dos (2) estaciones principales á los extremos de la vía y estaciones secundarias, casas de vigías, depósitos de agua, apartaderos, etc., en todos los puntos donde el tráfico lo requiera.

(k) El material rodante, cuando el Ferrocarril esté entregado al servicio público, se compondrá, por lo menos, de seis (6) locomotoras de diez y ocho (18) á veinte (20) toneladas; diez y seis (16) carrruajes de pasajeros, y cincuenta (50) wagones para carga.

(l) Los terraplenes tendrán un ancho mínimo de nueve (9) pies de corona, y los cortes tendrán un ancho mínimo de once (11) pies en la base.

Si al principiar los trabajos, el Ferrocarril de la Sabana estuviere construído, en una tercera parte de su extensión, por lo

menos, los Concesionarios se obligan, si el Gobierno lo determina, á variar el ancho de la vía á un (1) metro entre rieles, en lugar de tres (3) pies ingleses, estipulados en el presente artículo, letra *b*.

Artículo 9.º El Gobierno del Estado facilitará á los Concesionarios el terreno para la construcción de la vía, sus estaciones, apartaderos, almacenes, casas de guardas, etc., y en cambio de esta concesión y del privilegio, el Estado adquiere el derecho de percibir en los primeros veinte (20) años de la explotación el cinco (5) por ciento del producto neto de la Empresa; el diez (10) por ciento en los veinte (20) años siguientes; y el quince (15) por ciento durante el resto de la explotación. A la expiración de ésta, el Ferrocarril con todas sus anexidades pasará á ser propiedad del Estado.

Artículo 10. Los Concesionarios podrán traspasar los derechos y obligaciones que adquieren por el presente contrato, á la Compañía que organicen para llevar á cabo la obra, pero ésta no podrá hacer nuevo traspaso sin previo consentimiento del Gobierno.

Artículo 11. La obra de que trata este contrato, se considera de utilidad pública; en consecuencia, los Concesionarios quedan investidos de todos los derechos y sometidos á todas las obligaciones que las leyes y decretos confieren ó imponen al Gobierno en materia de obras públicas.

Artículo 12. El Ferrocarril con todas sus anexidades, dependencias y materiales, estarán, durante el término del privilegio y de la explotación, exentos del pago de toda contribución ordinaria ó extraordinaria, y los empleados de la Empresa lo estarán de todo servicio personal ó subsidiario y del servicio militar.

Artículo 13. El Gobierno concede la franquicia y el uso de los caminos públicos, incluyendo el uso del camino de Cambao, para la conducción de los materiales y demás objetos destinados á la construcción, mejora y conservación del ferrocarril, y adquiere la obligación de solicitar del Gobierno nacional igual exención para la introducción libre de derechos de Aduana y de impuesto fluvial ó de cualesquiera otra clase, de los materiales, herramientas y demás objetos destinados al Ferrocarril.

Artículo 14. La tarifa para pasajes y fletes no podrá pasar de los siguientes precios máximos:

P A S A J E S .

Pasajeros de primera clase hasta con cincuenta kilogramos (50) de equipaje, un peso sesenta centavos.....\$ 1-60

Pasajeros de segunda clase hasta con cuarenta (40) kilogramos de equipaje, un peso, veinte centavos.....	1-20
Pasajeros de tercera clase hasta con treinta (30) kilogramos de equipaje, ochenta centavos.....	80

F L E T E S .

Carga de mercancías nacionales ó extranjeras y artículos no enumerados en la tarifa. La carga de ciento cuarenta (140) kilogramos, ochenta centavos.....	80
Carga de papas, harina, maíz, trigo, víveres, sal y artículos en general, alimenticios, sesenta centavos.....	60
Maderas y materiales de construcción, carbón y abonos, no incluida la sal, cuarenta centavos.....	40
Ganado vacuno y caballar, por cabeza, hasta un peso.	1
Cerdos, corderos, etc., cincuenta centavos.....	50
Aves, docena, á treinta centavos.....	30

Los Concesionarios quedan autorizados para establecer una tarifa diferencial, entre los puntos intermedios, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y la importancia de los lugares.

Los Concesionarios no estarán obligados á trasportar masas indivisibles que pesen más de dos mil (2,000) kilogramos; en caso de hacerlo, los precios de transporte serán convencionales. También lo serán los del oro, la plata y las piedras preciosas; los de las sustancias inflamables ó explosivas y los de animales feroces.

Parágrafo. En todo caso la tarifa de precios necesita de la aprobación del Gobierno.

Artículo 15. Los Concesionarios se obligan á trasportar gratis los correos nacionales ó del Estado, y los empleados de policía en desempeño de sus funciones; y por la mitad del precio de la tarifa, los empleados nacionales ó del Estado, también en desempeño de sus funciones, y los objetos de cualquiera clase que sean pertenecientes á los Gobiernos nacional ó del Estado.

Parágrafo. Para los efectos del artículo anterior los empleados ó efectos que deban ser trasportados á precios reducidos deberán ir provistos de un certificado expedido por la Secretaría de Fomento del Estado.

Artículo 16. Los Concesionarios se obligan á ejecutar todas las obras necesarias para que el tránsito del ferrocarril no embarace el

de los caminos comunes, y á conservar el ferrocarril y todas sus dependencias en perfecto buen estado, de manera que la circulación sea fácil y segura.

Artículo 17. Caducará este privilegio en caso de que los Concesionarios no llenen los compromisos contraídos en los artículos 5.º y 6.º del presente contrato.

Artículo 18. Toda diferencia que se suscite sobre la inteligencia ó interpretación de este contrato será decidida por arbitra- dores, amigables componedores nombrados por las partes.

Artículo 19. La fianza de que trata el artículo 5.º de este con- trato quedará á favor del Gobierno del Estado, caso de que los Con- cesionarios no cumplan con las obligaciones para cuya garantía la otorgan.

Artículo 20. El presente contrato necesita, para llevarse á efecto, de la aprobación del Poder Ejecutivo y de la Asamblea Le- gislativa del Estado.

En fe de lo cual firman dos ejemplares de un tenor, de este contrato, en Bogotá, á veinte de Octubre de mil ochocientos ochenta y cuatro.

FRANCISCO MARIÑO C.—JUAN M. FONNEGRA.—ALBERTO UR- DANETA.

Poder Ejecutivo del Estado.—Bogotá, veinte de Octubre de mil ochocientos ochenta y cuatro.

Aprobado,

DANIEL ALDANA.

El Secretario de Fomento,

F. MARIÑO C.