

Centro para la Integración y el Derecho Público

Fundado en enero de 2005, en la ciudad de Caracas, Venezuela, el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP) es una sociedad civil dedicada al estudio del derecho público y los aspectos jurídicos de los procesos de integración regional.

El CIDEP desarrolla principalmente actividades de investigación y divulgación.

La Dirección General del CIDEP corresponde a Jorge Luis Suárez Mejías y la Dirección Ejecutiva a Antonio Silva Aranguren. La Subdirección recae en Samantha Sánchez Miralles .

#### A VISO LEGAL

Este archivo forma parte de la colección Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela que puede consultarse en <https://www.cidep.online/normativa1821-1922> donde también encontrará un índice por tomo que le permitirá descargar los actos individualmente .

La digitalización es una reproducción realizada por medios electrónicos por la Academia de Ciencias Políticas y Sociales y sujeta luego a un proceso de optimización y revisión manual por parte del CIDEP , con el objetivo de preservar la memoria jurídica venezolana y facilitar su acceso. Por tal motivo, le solicitamos no hacer un uso comercial del archivo y mantener sus atributos inalterados.

Este archivo cuenta con tecnología OCR ( optical character recognition ) que permite –entre otros– la búsqueda de términos, selección y copia de texto, así como la reducción del tamaño del archivo sin disminuir su calidad .

En caso de constatar algún error u omisión en el texto, le agradecemos informarlo a través del correo electrónico [contacto@cidep.com.ve](mailto:contacto@cidep.com.ve) para proceder en consecuencia.

#### DIGITALIZADO POR

Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, Venezuela.

E-mail: [academiadecienciaspoliticas@gmail.com](mailto:academiadecienciaspoliticas@gmail.com)

<https://www.acienpol.org.ve>

Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP). Caracas, Venezuela.

E-mail: [contacto@cidep.com.ve](mailto:contacto@cidep.com.ve)

<http://cidep.com.ve> <http://cidep.online>



§ único. Se exceptúan las Aduanas de Cumaná, Carúpano y Cariaco. La primera y segunda pueden hacerlo para los puertos de Cariaco y Río Caribe, y la tercera para los de Irapa y Yaguaraparo.

Art. 4º Se permite el embarque de ganados y bestias en las márgenes del río Orinoco, desde Ciudad Bolívar, hasta Guayana la Vieja, con permiso escrito de la Aduana de Bolívar.

Art. 5º Se deroga la ley de 5 de mayo de 1849, sobre habilitación de puertos.

Dada en Caracas á 11 de abril de 1854. —Año 25 de la Ley y 44 de la Independencia.—El Presidente del Senado, *Francisco Balbuena*.—El Presidente de la Cámara de Representantes, *Lisandro Ruedas*.—El Secretario del Senado, *R. Iruzábal*.—El Secretario de la Cámara de Representantes, *J. Padilla*.

Caracas, abril 15 de 1854, año 25 de la Ley y 44 de la Independencia.—Ejecútense.—*J. G. Monagas*.—Por S. E.—El Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, *Pío Ceballos*.

S77 a

DECRETO de 14 de agosto de 1855, referente al número S77.

JOSE TADEO MONAGAS, Presidente de la República de Venezuela, considerando: 1º Que del informe evacuado por el Inspector que nombró el Gobierno en febrero de este año para visitar las Aduanas de la Vela y Cumarebo, de acuerdo en un todo con las constantes observaciones de los Jefes de la primera, se evidencia la necesidad de eliminar esta última á causa del frecuente contrabando que por ella se hace, fomentando el tráfico ilícito de mercaderías que pasan á inundar los mercados interiores de las provincias de Coro, Barquisimeto y Yaracuy con grave mengua del comercio legítimo y de los intereses fiscales de la República: 2º Que el Congreso del presente año, convencido sin duda de esta verdad, se ocupó en reformar las leyes sobre habilitación de puertos, suprimiendo de todo punto la Aduana de Cumarebo; y que aprobado el proyecto en el Senado sin ningún género de oposición, paso á la Cámara de Representantes en la cual si quedó pendiente, fue por haberse dado cuenta en el último mes de las sesiones: 3º Que corrobora la idea que fuvo el Con-

greso de limitar por lo ménos la indicada Aduana á solo la exportación de los frutos y producciones del país, el hecho de haber asignado en la ley de presupuesto general de gastos públicos para el presente año solamente un sueldo de quinientos pesos al Administrador; reduciendo así á la mitad el que ántes disfrutaba este empleado y eliminando el correspondiente al Interventor, no siendo concebible que una Aduana habilitada para la importación esté á cargo de un solo empleado, remunerado tan escasamente; y 4º Que el escandaloso contrabando que se hace por Cumarebo, de tal suerte ha disminuido los ingresos de la Aduana de la Vela, que ya son insuficientes para cubrir hasta sus gastos indispensables, por lo que ha sido preciso que la Tesorería general suministre desde hace algún tiempo las sumas necesarias para racionar la guarnición de Coro, decreto.

Art. 1º La Aduana del puerto de Cumarebo en la provincia de Coro queda solamente habilitada para exportación de los frutos y producciones del país, mientras que el Congreso, á quien se dará cuenta de este decreto, resuelve lo conveniente.

Art. 2º El Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda se encargará de la ejecución de este decreto.

Dado en Caracas, á 4 de agosto de 1855, año 26 de la Ley y 45 de la Independencia.—*José T. Monagas*.—Por S. E.—El Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, *Jacinto Gutiérrez*.

S78

LEY de 15 de abril de 1854, mandando establecer un ferrocarril de La Guaira á Puerto Cabello, pasando por Caracas y los Valles de Aragua.

(Derogada por el número 1394.)

El Senado y Cámara de Representantes de la República de Venezuela, reunidos en Congreso, decretan:

Art. 1º Se construirá una línea de ferrocarril, que partiendo del Puerto de La Guaira pase por Caracas y los Valles de Aragua, se aproveche la navegación del lago conocido con el nombre de Valencia y tocando en este punto, vaya á parar á Puerto Cabello, despues de haber enlazado los puntos principales del tránsito.

Art. 2º Queda autorizado el Poder



Ejecutivo para contratar con particulares ó sociedades accionistas, de dentro ó fuera de la República, dicha línea de ferrocarril en su totalidad, ó por partes, según sea más conveniente; pero sujetándose á los requisitos que se expresan en los artículos siguientes.

Art. 3º La empresa ejecutará á su costa y bajo su responsabilidad, en un termino que no exceda de seis años, todos los trabajos necesarios al establecimiento del todo ó de la parte contratada del ferrocarril.

Art. 4º Los seis años de que trata el artículo anterior tendrán principio desde el día en que el Poder Ejecutivo entrega al empresario el perfil de los terrenos de que habla el artículo 2º.

Art. 5º El ferrocarril tendrá una ó dos vías, según quede estipulado entre la empresa y el Gobierno. Tendrá igualmente las proporciones, la anchura y demas facilidades que se acostumbran en Francia; de modo que dicho camino de hierro, sin salir de los límites de una justa y prudente economía, renna en sí todas las ventajas de los mejores ferrocarriles de Europa.

Art. 6º Los puentes que deban fabricarse sobre los ríos y caminos del tránsito, como también los devios de dichos ríos ó caminos, no podrán emprenderse sino conforme á los planos aprobados por el Gobierno.

Art. 7º Quedará á cargo de la empresa el restablecer y asegurar á su costa, si ha lugar, el curso de las agnas, cuya corriente hubiere sido suspendida ó modificada por los trabajos.

Art. 8º Las excavaciones ó perforaciones, cuya ejecución fuere indispensable, tendrán las proporciones y la extensión precisas para su objeto, y serán ejecutadas por la empresa, de acuerdo con el Gobierno.

Art. 9º El camino de hierro será separado de las haciendas privadas ó públicas ya con muros, ya con cercas ó zanjas y ribazos de tierra. Las barreras que encierren las comunicaciones particulares, no se abrirán sobre el camino sino sobre las haciendas.

Art. 10. Las indemnizaciones por motivo de expropiación ó perjuicio cualquiera que resulten de los trabajos de la empresa, serán pagados por ella á juicio de peritos, á falta de arreglo amigable entre la parte interesada y la empresa.

Art. 11. Mientras duran los trabajos, la empresa será sometida á la supervigilancia del Gobierno sin perjuicio de la libre elección que ella tendrá de los medios y agentes para la ejecución de sus trabajos. Esta vigilancia tendrá por objeto el impedir á la empresa que se aparte de las estipulaciones convenidas.

Art. 12. El camino de hierro y todas sus dependencias serán siempre mantenidas en buen estado, de modo que el tránsito nunca deje de ser cómodo y seguro.

El estado del ferrocarril y sus dependencias será examinado cada año y más á menudo si fuere menester por uno ó más comisionados que el Gobierno nombrará con tal objeto. Los gastos de mantenimiento y de reparaciones ya ordinarios ya extraordinarios, quedarán enteramente á cargo de la empresa.

Art. 13. La empresa no podrá empezar ningún trabajo ni intentar ninguna expropiación, sin haber previamente justificado ante el Gobierno la existencia de su fondo ó capital, y la realización de la quinta parte por lo ménos, de dicho fondo ó capital.

Si en el término de diez y ocho meses, que empezarán desde el día que fije el artículo 4º, la empresa no estuviere pronta á principiar los trabajos, y si en efecto no los hubiere empezado, perderá todos los derechos que le conceda el contrato ajustado con el Gobierno, sin necesidad de ninguna notificación.

Art. 14. Un reglamento formado por el Gobierno con informe y participación de la empresa, fijará las medidas precisas para garantir la policía, la seguridad, el uso y el mantenimiento del camino de hierro, y de sus dependencias. Sin embargo, la empresa podrá hacer con la aprobación del Gobierno, los reglamentos que ella considere útiles para el servicio y la explotación del ferrocarril.

Art. 15. Para indemnizar á la empresa de los trabajos y gastos que ella se obliga á hacer, en virtud de este contrato, y bajo la condición expresa de que quedarán cumplidas todas sus obligaciones, se le concede por el término de noventa años consecutivos, empezando desde el día en que se celebre el contrato, la facultad de cobrar el precio de los trasportes de los viajeros, de los equipajes y todo género de productos y mercancías, con arreglo á las tarifas que



sean ulteriormente convenidas entre la empresa y el Gobierno.

Art. 16. Cada viajero podrá llevar consigo un equipaje cuyo peso y volumen serán determinados por un reglamento que se hará de acuerdo por el Gobierno y la empresa, sin tener que pagar ningún suplemento por el precio de su asiento.

Art. 17. Los militares en servicio activo, que viajen en comisión del Gobierno no pagarán por su transporte. Los que viajen en cuerpo pagarán según estipulen los empresarios con el Gobierno, no pudiendo exceder el precio del transporte de la mitad del que se señale en la tarifa.

Art. 18. Las cartas y despachos del Gobierno ó de sus agentes serán transportados gratis sobre toda la extensión del camino de hierro.

Art. 19. Mediante el pago de los precios estipulados en la tarifa arriba citada, y salvo las excepciones que puedan sobrevenir, la empresa se obliga á transportar con la debida celeridad, y exactitud, los viajeros, ganados, productos y mercancías de cualquiera naturaleza que le sean cometidos.

Art. 20. En la época fijada para la espiración del término del contrato, el Gobierno quedará subrogado en todos los derechos de la empresa sobre la propiedad del terreno y de los trabajos señalados en el plano catastral que se hará.

Art. 21. La empresa queda obligada á entregar en buen estado el ferrocarril, con todos sus trabajos y dependencias, como edificios de salida y llegada, de carga ó descarga, casas para los guardas ó inspectores, oficinas, máquinas fijas y movibles; y en general, todos los objetos muebles é inmuebles que tuvieren afectos ó destinados al servicio de la empresa.

Art. 22. Durante los cinco años que precedan á la cesación del contrato, el Gobierno tendrá el derecho de embargar los productos del camino de hierro, en el caso de que la empresa no hubiere cumplido enteramente con sus obligaciones.

Art. 23. En caso de que el Congreso decrete ó autorice, ó haya decretado ó autorizado la construcción de otras carreteras, canales ó ferrocarriles que atraviesen, entronquen ó prolonguen el camino de hierro aquí demarcado, la empresa no podrá poner ningún estor-

bo á la ejecución de dichos caminos ó canales, con tal que de ello no resulte ningún impedimento para la construcción de dicho camino, ni nuevos gastos para la empresa.

Art. 24. El Congreso se reserva expresamente el derecho de otorgar nuevas concesiones de ferrocarriles que se ramifiquen ó entronquen sobre los puntos por donde pase el camino proyectado ó que formen la continuación de dicho camino.

Art. 25. Las empresas concesionarias de ferrocarriles que se ramifiquen sobre el camino de hierro proyectado, ó que formen prolongación con el mismo, tendrán la facultad de hacer circular sus carruajes y máquinas sobre el ferrocarril de La Guaira á Puerto Cabello, con tal que paguen los precios estipulados en las tarifas, y no contravengan á los reglamentos de policía y servicio.

Esta facultad será recíproca para la empresa del ferrocarril proyectado con respecto á dichas ramificaciones y prolongaciones.

La empresa que tuviere que hacer uso del material que no sea su propiedad, pagará una indemnización proporcionada al uso y deterioro de dicho material.

Art. 26. El Gobierno otorgará gratis á la empresa, para solo el establecimiento de las vias y las necesidades del servicio, todos los terrenos baldíos que se hallen en la extensión del camino de hierro.

Los terrenos pertenecientes á particulares, deberán cederse á la empresa y ser pagados por ella amigablemente; y en caso de oposición, se dirimirá esta, con arreglo á las leyes que rijan en la materia.

Art. 27. La empresa está autorizada para tomar, sin pago ni derecho alguno, todas las maderas, piedras y cualesquiera otros materiales en las tierras del Estado para el uso del ferrocarril.

Art. 28. Las materias de cualquiera naturaleza que sean necesarias á la construcción del camino de hierro, á su explotación ó al mantenimiento de los operarios, estarán exentas de todo derecho, cualquiera que sea su procedencia.

Art. 29. El Gobierno al mismo tiempo que celebre un contrato, entregará un perfil de los terrenos por donde deba



pasar el camino, con una escala exacta de extensión y elevación, como también todos los pormenores necesarios á la obra; debiendo ser los gastos que en esto se hagan de cuenta de la empresa.

Art. 30. La empresa quedará exenta de impuestos nacionales ó municipales, durante el término del privilegio por todo aquello que diga relación con el camino de hierro y su explotación.

Art. 31. La empresa podrá hacer todas las retrocesiones que sean necesarias para la realización de la obra.

Art. 32. El Gobierno facilitará á la empresa la introducción de los operarios necesarios para los trabajos del camino, conforme á la ley de inmigración.

Art. 33. El Gobierno tendrá siempre el derecho de nombrar todos los comisionados y agentes que juzgue necesarios para inspeccionar los trabajos y velar sobre los intereses públicos.

Art. 34. El Gobierno dará toda su protección á la empresa y la rodeará de toda la consideración y autoridad necesaria para facilitar la consecución del objeto que se propone al contratar el camino.

Dada en Caracas á 12 de abril de 1854, año 25 de la Ley y 44 de la Independencia.—El Presidente del Senado, *Francisco Balbuena*.—El Presidente de la Cámara de Representantes, *Lisandro Ruedas*.—El Secretario Suplente del Senado, *R. Irazabal*.—El Secretario de la Cámara de Representantes, *J. Padilla*.

Caracas, 15 de abril de 1854, año 25 de la Ley y 44 de la Independencia.—Ejecútese.—*J. G. Monagas*.—Por S. E. el Secretario de Estado en los Despachos del Interior, Justicia y Relaciones Exteriores, *Simón Planas*.

879

DECRETO de 15 de abril de 1854, ampliando el de 1853 Núm. 819 sobre privilegio á *Franklin C. Gillet*.

(Derogado por el Núm. 1370.)

El Senado y Cámara de Representantes de la República de Venezuela reunidos en Congreso, vista la representación de *Franklin C. Gillet* empresario de la navegación por vapores del lago de Maracaibo y sus ríos tributarios, solicitando se le exima de toda contribu-

ción municipal, y considerando: 1º Que se halla muy adelantada la empresa de navegación por vapores del lago de Maracaibo y sus ríos tributarios, para la cual se concedió privilegio á *Franklin C. Gillet* por decreto de 1º de marzo de 1853, y 2º que debiendo el Congreso procurar por todos los medios que estén á su alcance favorecer y fomentar la industria nacional, y siendo la empresa de vapores anunciada uno de los más poderosos estímulos al efecto, es conveniente remover en cuanto sea posible todos los obstáculos que interrumpen su desarrollo y perfección, decretan:

Art. 1º. La empresa de vapores del lago de Maracaibo y sus ríos tributarios desempeñada por *Franklin C. Gillet* según privilegio que goza por decreto de 1º de marzo de 1853, queda exenta, desde la publicación del presente, de todo impuesto y contribución municipal por el término de ocho años.

Art. 2º. Se prorroga al empresario por dos meses más el término que se le concedió por el artículo 2º. del decreto de privilegio para el establecimiento del segundo de los vapores de la empresa.

Dado en Caracas á 10 de abril de 1854, año 25 de la Ley y 44 de la Independencia.—El Presidente del Senado, *Francisco Balbuena*.—El Presidente de la Cámara de Representantes, *Lisandro Ruedas*.—El Secretario Suplente del Senado, *R. Irazabal*.—El Secretario de la Cámara de Representantes, *J. Padilla*.

Caracas, abril 15 de 1854, año 25 de la Ley y 44 de la Independencia.—Ejecútese.—*J. G. Monagas*.—Por S. E. el Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, *Pío Ceballos*.

880

LEY de 13 de abril de 1854 derogando la Núm. 509, 1ª del Código de instrucción pública.

(Modificada por los Nos. 1423 y 1719)

El Senado y Cámara de Representantes de la República de Venezuela reunidos en Congreso, decretan:

LEY PRIMERA

De la organización de la Instrucción pública.

Art. 1º. El sistema de Instrucción pú-