

"LA REPÚBLICA DE COLOMBIA AL INSIGNE ALMIRANTE CRISTÓBAL COLÓN DESCUBRIDOR DE LA AMÉRICA, Y A LA DIGNA PROTECTORA DE SU EMPRESA LA ILUSTRE REINA CATÓLICA DOÑA ISABEL DE CASTILLA. 12 DE OCTUBRE DE 1892."

Art. 3.º El Gobierno en el cumplimiento de esta Ley podrá invertir hasta la cantidad de veinte mil pesos (\$ 20,000), la cual se considerará incluida en el Presupuesto de Gastos de la próxima vigencia económica.

Dada en Bogotá, á diez y seis de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBÍN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 19 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho de Gobierno, ANTONIO ROLDÁN.

LEY 59 DE 1890

(19 DE NOVIEMBRE),

por la cual se concede una recompensa á la señorita Ana Clovis Carvajal.

El Congreso de Colombia

CONSIDERANDO:

1.º Que el General Aníbal Carvajal murió hace más de un año en la ciudad del Socorro, dejando á su hija única la señorita Ana Clovis Carvajal en absoluta pobreza;

2.º Que dicho General prestó importantes servicios á la Regeneración de Colombia, desde que fue iniciada hasta que rindió su vida en servicio de ella en el año de 1889, siendo siempre leal y valeroso en su defensa como lo manifestó en el combate de Barichara el 5 de Diciembre de 1884 y en los empleos públicos, civiles y militares que desempeñó posteriormente; y

3.º Que su citada hija permanece aun soltera y observando conducta intachable,

DECRETA:

Artículo único. Concédese á la señorita Ana Clovis Carvajal y por una sola vez una recompensa de dos mil quinientos pesos, (\$ 2,500), que le será pagada íntegramente, y en moneda legal. Dicha suma se considerará incluida en el Presupuesto de Gastos para el próximo bienio.

Dada en Bogotá, á diez y seis de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBÍN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 19 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho de Gobierno, ANTONIO ROLDÁN.

LEY 60 DE 1890

(15 DE NOVIEMBRE),

que honra la memoria del sabio colombiano Don José Triana, y concede una recompensa á su familia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º El Congreso lamenta la muerte del sabio cuanto modesto D. José Triana, y recomienda sus virtudes á la posteridad.

Art. 2.º Concédese del Tesoro público, por una sola vez á su viuda é hijas solteras, la suma de veinte mil pesos (\$ 20,000), que se considerará incluida en la vigencia actual.

Dada en Bogotá, á quince de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN.—El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBÍN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 18 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho de Gobierno, ANTONIO ROLDÁN.

LEY 61 DE 1890

(20 DE NOVIEMBRE),

por la cual se conceden varias recompensas.

El Congreso de Colombia

CONSIDERANDO:

Que los señores General Víctor Cardoso, Coronel Miguel Rincón, Coronel Ricardo Llano, Coronel Rafael Moreno, Teniente Coronel Carlos Bermúdez y soldado Joaquín Miranda, murieron en el campo de batalla en defensa de las actuales instituciones, y que las viudas é hijas de estos servidores públicos se encuentran en estado de pobreza,

DECRETA:

Artículo único. Concédese del Tesoro público, por una sola vez, las siguientes recompensas:

Una de cinco mil pesos (\$ 5,000) á la viuda é hijas del General Víctor Cardoso.

Una de tres mil quinientos pesos (\$ 3,500) á la viuda é hijos menores del Coronel Miguel Rincón.

Una de tres mil quinientos pesos (\$ 3,500) á la viuda é hijos menores del Coronel Ricardo Llano.

Una de tres mil quinientos pesos (\$ 3,500) á la viuda é hijos menores del Coronel Rafael Moreno.

Una de dos mil pesos (\$ 2,000) á la viuda é hijos del Teniente Coronel Carlos Bermúdez; y

Una de trescientos pesos (\$ 300) á Catalina Girón, viuda del soldado Joaquín Miranda.

La suma necesaria para el cumplimiento de esta ley, se considerará incluida en el Presupuesto de Gastos de la próxima vigencia.

Dada en Bogotá, á diez y seis de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBÍN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 20 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho de Gobierno, ANTONIO ROLDÁN.

LEY 62 DE 1890

(20 DE NOVIEMBRE),

que manda trasladar los restos del General MANUEL BRICEÑO, de Cartagena á Bogotá.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º El Gobierno dispondrá la traslación de los restos del General MANUEL BRICEÑO de la ciudad de Cartagena á la capital de la República.

Esta traslación se hará por medio de una Comisión de cuatro miembros, nombrados dos por el Senado, y dos por la Cámara de Representantes.

Art. 2.º Con recursos del Tesoro público se construirá en el cementerio católico de esta ciudad un monumento apropiado para guardar en él las cenizas del General Briceño.

Art. 3.º Los gastos que ocasione el cumplimiento de esta Ley, se considerarán incluidos en el Presupuesto respectivo de la próxima vigencia económica.

Dada en Bogotá, á quince de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBÍN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 20 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho de Gobierno, ANTONIO ROLDÁN.

LEY 63 DE 1890

(20 DE NOVIEMBRE),

por la cual se ordena el restablecimiento de una línea telegráfica y la construcción de una nueva.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º El Gobierno hará construir una línea telegráfica que partiendo de la Concepción y pasando por San Andrés y Guaca en cuyas poblaciones se establecerán las correspondientes Oficinas, termine en la ciudad de Piedecuesta.

Art. 2.º Ordénase igualmente la construcción de un ramal telegráfico, que partiendo de Zapatocha, termine en San Vicente de Chucurí.

Art. 3.º De la partida que se apropie en el Presupuesto, para la construcción de nuevas líneas telegráficas, se tomará la suma necesaria para la construcción de las líneas de que trata la presente ley.

Art. 4.º Desde la sanción de esta ley queda el Gobierno facultado para disponer la construcción y conservación de las líneas á que ella se refiere por el sistema de Administración ó por contrato, sin que en este último caso se requiera la ulterior aprobación del Congreso.

Dada en Bogotá, á diez y seis de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBÍN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 20 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho de Gobierno, ANTONIO ROLDÁN.

LEY 64 DE 1890

(20 DE NOVIEMBRE),

por la cual se declaran en vigor dos Ordenanzas.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º Declárase con fuerza y vigor la Ordenanza 21 de 1888, expedida por la Asamblea Departamental de Boyacá, con las siguientes variaciones:

A. El Municipio que se restablece por el artículo 1.º, se compondrá de las Aldeas de "La Fragua," que será su cabecera, y las de Tegnas y Campohermoso, llevará el nombre de Páez y tendrá por límites los del antiguo Distrito de Campohermoso.

B. Por la zona oriental, los límites del nuevo Municipio con los de Chámeza y Miraflores, serán respectivamente, el río Upía en toda su extensión y desde éste, pasando por el Alto de Buenavista, el río Lengupá y el Alto del mismo nombre, una línea recta hasta dar con el río Tunjita.

C. Reintégrese la vereda de Recetor al Municipio de Chámeza.

Art. 2.º Apruébase igualmente la Ordenanza número 14 que expidió la misma Asamblea en 30 de Junio del presente año, por la cual se erige en Municipio la Aldea de Puripí en las Provincias de Occidente, con la denominación de Municipio "Briceño"

Dada en Bogotá, á quince de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBÍN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 20 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho de Gobierno, ANTONIO ROLDÁN.

EEY 65 DE 1890

(21 DE NOVIEMBRE),

por la cual se reforma el artículo 31 del Código de Comercio.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. 1.º El artículo 31 del Código de Comercio quedará así:

"Art. 31. Los libros enunciados en los tres primeros incisos del artículo 27 estarán encuadrados, forrados y foliados; sus hojas serán rubricadas por el Juez de Comercio y su Secretario, y en la primera de ellas se pondrá una nota fechada y firmada por ambos que indique el número total de hojas y la persona á quien pertenece el libro.

"En los Distritos donde no haya Tribunal de Comercio, cumplirá estas formalidades el Juez del Circuito ó el de el Distrito, y sus respectivos Secretarios."

Dada en Bogotá, á diez y seis de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRIBÍN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Peñaredonda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 21 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Relaciones Exteriores, encargado del Despacho de Gobierno, ANTONIO ROLDÁN.

LEY 66 DE 1890

(19 DE NOVIEMBRE),

aprobatoria del contrato para la construcción y explotación del Ferrocarril de Cúcuta al río Magdalena.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Art. único. Apruébase en todas sus partes el contrato número 26 para la construcción y explotación de un Ferrocarril desde la Provincia de Cúcuta, Departamento de Santander, hasta la margen oriental del río Magdalena en el Departamento del mismo nombre, celebrado por el Gobierno el 13 de Octubre de 1890 con el señor Don Ramón González Valencia en su carácter de apoderado de la Compañía constructora del camino de herradura de que trata el contrato de 23 de Abril de 1887 publicado en el Diario Oficial número 7,033.

El contrato que se aprueba por la presente ley, es el del tenor siguiente:

"Ruperto Ferreira, Subsecretario del Ministerio de Fomento de la República de Colombia, encargado interinamente del Despacho, con autorización suficiente del Excelentísimo señor Presidente de la República, por una parte, que en el curso de este contrato se denominará "el Gobierno" y por la otra Ramón González Valencia, en su carácter de apoderado de la Compañía constructora del camino de herradura de que se habla en el contrato de 23 de Abril de 1887 publicado en el número 7,033 del Diario Oficial, correspondiente al 4 de Mayo, que en adelante se llamará "la Compañía," declaramos haber celebrado el contrato siguiente:

"Art. 1.º El Gobierno concede á la Compañía, quien lo acepta, privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un Ferrocarril que, partiendo del punto que se elija como más conveniente en la Provincia de Cúcuta, Departamento de Santander, y siguiendo hasta donde sea posible el trazo del camino de herradura á que se refiere el contrato de 23 de Abril de 1887, celebrado con los señores José María Durán y Lino Leal Villamizar, vaya á terminar en la ribera oriental del río Magdalena á inmediaciones de la parroquia de Tamalameque en el Departamento del Magdalena.

"Art. 2.º Para todos los efectos legales se declara obra de utilidad pública la construcción del Ferrocarril á que se refiere este contrato y en tal virtud la Compañía gozará de todos los derechos y acciones que las leyes conceden á las empresas de esta clase.

"Art. 3.º La construcción de la vía se empezará precisamente dos años después de la fecha en que según el contrato de 23 de Abril de 1887 arriba citado, haya de darse al servicio público el camino de herradura de Cúcuta al Magdalena y se terminará la obra en los diez (10) años siguientes. La Compañía podrá empezar el camino por cualquiera de sus extremos ó por ambos á

la vez y una vez emprendidos los trabajos deben continuar sin interrupción y en línea continua.

"Art. 4.º En el plazo que tiene la Compañía para empezar los trabajos de construcción, hará los estudios necesarios para formular el proyecto de la línea del Ferrocarril de este proyecto y de todas las modificaciones que se le introduzcan se enviarán planos y perfiles debidamente autorizados al Ministerio de Fomento, a más tardar seis (6) meses después de empezada la construcción formal de la vía. Tanto para los planos como para todo lo demás relacionado con el Ferrocarril, se hará uso de las medidas oficiales de la República.

"Art. 5.º El Gobierno hace a la Compañía ó a quien sus derechos represente las concesiones que se expresan en los siguientes incisos:

"1.º El privilegio exclusivo por el término de noventa y nueve (99) contados desde la fecha de este contrato, para que durante ellos no se pueda construir sin permiso de la Compañía ninguna otra vía férrea ni de madera, ni de cables de alambre en una zona que comprenda cuatro mil metros a cada lado del eje del Ferrocarril, pero sí podrán cortar esta zona ó penetrar en ella, otras líneas ó Ferrocarriles de dirección distinta a la del que construya la Compañía y que no tengan por exclusivo objeto hacerle competencia.

"2.º El usufructo exclusivo del Ferrocarril y de todas sus anexidades durante los noventa y nueve (99) años de que trata el inciso anterior. Cumplido este plazo el Ferrocarril con sus anexidades y dependencias, todo en buen estado de servicio, pasará á ser propiedad del Gobierno, libre de todo gravamen y sin indemnización alguna á favor de la Compañía.

"3.º La cesión gratuita de los terrenos de propiedad nacional que se requieran para la vía y para sus edificios y accesorios, comprendiendo el derecho de hacer uso de los materiales de cualquiera clase que se necesiten para la obra siempre que se encuentren en terrenos de propiedad de la Nación. Si los terrenos que se necesitaren fueren de propiedad particular podrá la Compañía expropiarlos en virtud de lo que se declara en el artículo 2.º, mediante las tramitaciones legales y corriendo de su cargo las indemnizaciones que hubiere lugar.

"4.º Una subvención de ocho mil pesos (\$ 8 000) computados en moneda de oro de los Estados Unidos de América por cada kilómetro de Ferrocarril que se construya y ponga en servicio con las condiciones que se estipulan en este contrato. Esta subvención se pagará en bonos que tendrán un plazo de amortización de treinta (30) años desde la fecha de su emisión y que ganarán un interés del seis por ciento (6%) anual pagadero por semestres vencidos.

"5.º Ejecución de derechos de importación durante la construcción del Ferrocarril y por cinco (5) años más para todos los materiales, herramientas, útiles, máquinas, instrumentos, aparatos, telas de campaña, alambre para telégrafos y cercas, aparatos telegráficos y telefónicos, mobiliario para las estaciones y demás objetos que requiera la construcción, conservación y buen estado de la vía y de sus accesorios.

"6.º Exención de toda contribución nacional, departamental municipal del impuesto fluvial y de empréstitos forzosos, exacciones y contribuciones de guerra. Tampoco podrán ser gravados los efectos y pasajeros que transiten por el Ferrocarril con la contribución ó impuestos especiales durante el tránsito por la vía.

"7.º La exención de todo servicio, personal, militar, civil ó militar para todo los empleados del Ferrocarril.

"8.º Exención de contribuciones ó impuestos durante veinte (20) años, contados desde la fecha en que debe quedar terminada el Ferrocarril, para las propiedades y empresas que funde la Compañía á las inmediaciones de la línea en terrenos baldíos.

"9.º El derecho para construir las líneas telegráficas y telefónicas que requiera el servicio de la Empresa, sujetándose en esto á las prescripciones y reglamentos que haya dado que de el Gobierno sobre el particular. Mientras se construye su propia línea, podrá la Compañía hacer uso gratuito de los telégrafos nacionales en lo que fuere necesario para los asuntos relativos á la construcción del Ferrocarril.

"10. La exención gratuita de veinte mil (20,000) hectáreas de tierras baldías cuyas títulos se dan á la Compañía en descuentos iguales, el primero cuando esté terminada la mitad de la línea y el segundo cuando de toda la vía haya sido dada al servicio. La

adjudicación se hará como se prescribe en las disposiciones legales que rijan sobre la materia y es entendido que en caso de caducidad del privilegio ó cuando éste se extinga por terminación del plazo por el cual se concede, no se contarán los títulos que se hayan dado á la Compañía ó las tierras que se le hayan adjudicado entre los valores que deben volver en tales casos al poder del Gobierno. No tendrá la Compañía derecho á adjudicación alguna si no construye por lo menos la mitad de la obra; ni se le concederán más de diez mil (10,000) hectáreas si no la termina en su totalidad en el plazo estipulado para ello.

"11. El derecho de fijar libremente las tarifas durante la construcción y en los cinco (5) primeros años de la explotación del Ferrocarril. Pasado este plazo las tarifas de fletes, bodegajes y transporte se fijarán de acuerdo con el Gobierno y en la misma forma podrán ser modificadas; pero es condición esencial que los precios se fijaran en todo caso en moneda corriente nacional.

"En los arreglos que se hagan con el Gobierno para el efecto de fijar las tarifas se tendrá en cuenta que no ha de ponerse esta empresa en peores condiciones que las otras de la misma naturaleza existentes en la República.

"12. La obligación por parte del Gobierno para suministrar gratuitamente la policía ó fuerza militar que fuere necesaria para la seguridad de las personas ó de las propiedades en cualquier punto de la línea.

"13. Derecho de preferencia para construir dentro de la zona privilegiada ramales á la línea principal del Ferrocarril.

"Art. 6.º El pago de la subvención en bonos de que trata el inciso 4.º del artículo anterior, se hará desde que el primer trayecto construido y puesto en servicio no menor de diez (10) kilómetros, ponga en comunicación el río Magdalena ó la estación de partida en Cúcuta con el camino de herradura que se menciona en el artículo 1.º. Luego se hará cada vez que se haya terminado un tramo de diez (10) kilómetros excepto el último que podrá tener menos con las condiciones siguientes:

"1.º Que el tramo correspondiente se haya construido en línea continua con las anteriores sea de un extremo ó del otro de la línea de manera que vayan formando sin interrupción la vía.

"2.º Que cada tramo se haya construido y puesto en servicio de conformidad con lo que se dispone en este contrato, á satisfacción del Gobierno, y de manera que las locomotoras y carros de servicio lo recorran con la velocidad usual sin inconveniente ni peligro. Se supondrá que un tramo está á satisfacción del Gobierno cuando sesenta días después de que se le haya avisado su conclusión no haya nombrado quien lo examine ó reciba. En caso de no encontrarse satisfactoria la construcción no se cubrirá la subvención hasta que se subsanen por la Compañía los reparos fundados que se hicieren, pero el tiempo que éste requiriere y cuyo máximo se fijará prudentemente por el Gobierno no se computará en el plazo fijado para la construcción del Ferrocarril.

"Art. 7.º El Ferrocarril será del tipo de un metro entre rieles y tendrá las condiciones técnicas y de solidez que sean necesarias para que preste debidamente el servicio y de manera que en ningún punto sea inferior á los otros Ferrocarriles del mismo tipo construidos en la República. La Compañía podrá elegir las pendientes y curvas que exija la naturaleza del terreno y de manera que cualquiera de las locomotoras destinadas al servicio pueda transportar sin peligro y con velocidad de quince (15) kilómetros por hora un peso no menor de cuarenta toneladas sin incluir el propio de la máquina. La línea podrá ser sencilla ó doble á voluntad de la Compañía pero se reputará en todo caso como sencilla para los efectos de la subvención del Gobierno.

"Art. 8.º La Compañía queda obligada á establecer convenientemente á satisfacción del Gobierno el servicio de los caminos públicos ó particulares que atraviese la vía, haciendo á su costa las obras que se necesiten para que no quede interrumpido el tránsito por ellas ni se haga innecesariamente peligroso.

"Art. 9.º La Compañía construirá las estaciones, bodegas y demás edificios que se requieran para el servicio y tendrá derecho para construir en la orilla oriental del río Magdalena las muelles que considere necesarios y para hacer uso de ellos como anexidades del Ferrocarril.

"Art. 10. Tanto la vía férrea como los apartaderos, edificios, muelles, puentes y demás accesorios de la Empresa se construi-

rán con materiales que aseguren su duración y es obligación de la Compañía conservar todos estos edificios en buen estado de servicio en todo el tiempo del privilegio haciendo á su costa las implicaciones que sean necesarias á medida que lo exija el tráfico. El Ferrocarril tendrá el número de locomotoras y carros para carga y para pasajeros de primera y segunda clase que exija el servicio normal de la Compañía se compromete á transportar con cuidado puntualidad y rapidez los efectos y mercancías que se le confíen así como los pasajeros que transiten por la vía.

"Art. 11. En caso de que se llegara á interrumpir por algún tiempo el servicio del Ferrocarril en todo ó en parte, por alguna causa que la Compañía hubiera podido evitar, podrá el Gobierno después de oír á la misma Compañía y de que se pruebe cierta mente que ésta no ha hecho todos los esfuerzos á su alcance para reparar el daño, ordenar la reparación por cuenta de la Compañía.

"Art. 12. La Compañía transportará gratis por el Ferrocarril las balijas y conductores de los correos nacionales y rebajará á cincuenta por ciento (50 por 100) del precio de tarifa á los empleados en servicio y á las tropas que en ejercicio de su cargo y por orden expresa del Gobierno deban transitar por la vía. La misma rebaja se hará en el transporte de efectos de propiedad del Gobierno destinados á las obras públicas y en el de los elementos de guerra que se movilicen por su orden.

"Art. 13. La Compañía se compromete á no prestar el servicio del Ferrocarril á las personas y efectos cuya conducción sea prohibida por el Gobierno, así en tiempo de paz como en el de guerra, salvo el caso de fuerza mayor.

"Art. 14. La Compañía podrá dar al servicio público las porciones de Ferrocarril que vaya construyendo y que hayan sido autorizadas por el Gobierno para el efecto de asegurarse de que han sido construídas como se exige por este contrato y de que están con las condiciones necesarias para poder prestar el servicio sin peligro para los pasajeros ó para la carga; pero en todo caso la Compañía se hace responsable de conformidad con los leyes y los siniestros que ocurran por descuido en el mantenimiento de la vía ó por otras causas que le sean imputables.

"Art. 15. En caso de que el Gobierno ordene ó autorice la construcción de caminos de hierro ó de canales que atraviesen la línea que comprende la presente concesión, no podrá oponerse la Compañía á que se ejecuten en la zona privilegiada los trabajos consiguientes, pero se tomarán todas las medidas necesarias para que de ellos no resulte obstáculo de ninguna clase para la construcción y servicio del Ferrocarril, ni gasto alguno para la Compañía.

"Art. 16. El Gobierno podrá nombrar á su costa siempre que lo estime conveniente, empleados ó comisionados especiales que examinen los trabajos ó el estado de la vía y cuando así lo haga, la Compañía facilitará á dichos comisionados en cuanto le sea posible el cumplimiento de su cargo.

"Art. 17. Tanto la caducidad de la concesión como las controversias que se suscitaren entre el Gobierno y la Compañía referentes al presente contrato, serán decididas por la Corte Suprema de la Nación en juicio civil ordinario. Pero las deficiencias que ocurran entre el Gobierno y la Compañía sobre puntos técnicos relativos á la construcción y servicio del Ferrocarril se decidirán por peritos ingenieros que se nombrarán uno por el Gobierno, otro por la Compañía y un tercero por los dos nombrados y que funcionará en caso de discordia. La decisión de los peritos ó la del tercero en su caso será decisiva é inapelable.

"Art. 18. Regira para este contrato, tanto respecto de la Compañía como respecto de quien la represente por traspaso del mismo, lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 145 de 1888 según la cual los contratos celebrados en Colombia entre el Gobierno y personas extranjeras, sean individuos ó corporaciones, se sujetarán á la ley colombiana; y los deberes y derechos provenientes de esos contratos se definirán exclusivamente por los Jueces ó Tribunales locales. Por lo tanto es condición expresa de este contrato que la Compañía renuncie como al efecto renuncia á intentar reclamación diplomática en lo tocante á los derechos y deberes que de dicho contrato se originen, salvo en el caso de denegación de justicia.

"Art. 19. El presente contrato no podrá ser cedido á Gobierno ó Nación extranjera y para que sea válido el traspaso que de él

se haga á cualquier individuo ó Compañía distinta de aquella en cuyo nombre se celebra se requiere la aprobación del Gobierno. En caso de caducidad tendrá el cesionario todos los derechos y obligaciones que corresponden á la Compañía.

"Art. 20. Todos los reglamentos que expida la Compañía ó quien sus derechos represente, para el servicio del Ferrocarril, deberán ser sometidos á la aprobación del Gobierno.

"Art. 21. Este contrato caducará en los casos siguientes:

"1.º Cuando la Compañía deje de dar cumplimiento á cualquiera de los compromisos que contrae por los artículos 3.º, 4.º, 9.º, 10, 13, 18 y 23;

"2.º Cuando abandonare la obra ó suspenda los trabajos de construcción por más de seis (6) meses consecutivos;

"3.º Cuando se suspenda el tráfico después de construído el Ferrocarril por más de treinta (30) días consecutivos.

"Se exceptúan expresamente para la aplicación de este artículo los casos fortuitos ó de fuerza mayor debidamente comprobados que puedan ocurrir.

"En caso de caducidad todas las obras que se hayan construído y que formen parte del Ferrocarril ó de sus anexidades pasarán á ser propiedad de la Nación.

"Art. 22. Se hace constar que siendo la Compañía contratante cesionaria del privilegio para la construcción del camino de herradura á que se refiere el contrato ya citado de 23 de Abril de 1887, debe entenderse que dicho contrato y los que sobre el mismo camino se han celebrados después, quedan modificados en lo que sean contrarios al presente especialmente en lo que se refiere á la zona privilegiada, de manera que ni este contrato obsta para la construcción del camino de herradura, ni el celebrador con tal objeto puede oponerse á la construcción del Ferrocarril.

"Art. 23. La Compañía tendrá su domicilio en cualquier ciudad de Europa ó de América que tenga á bien elegir; pero si no elige á Bogotá, mantendrá permanentemente en esta ciudad un representante provisto de poderes suficientes para entenderse con el Gobierno en todo lo relativo á este contrato.

"Art. 24. El presente contrato requiere para su validez la aprobación del Excmo. Señor Presidente de la República y la del Honorable Congreso Nacional. En fe de lo cual se firman dos ejemplares de un tenor en Bogotá, á tres de Octubre de mil ochocientos noventa.

*Ruperto Ferreira.—Ramón González Valencia.*

*Gobierno nacional.—Bogotá, tres de Octubre de mil ochocientos noventa.*

Aprobado.

"CARLOS HOLGUÍN.

El Subsecretario de Fomento, encargado del Despacho,

"RUPERTO FERREIRA."

Dada en Bogotá, á catorce de Noviembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado, JORGE HOLGUÍN. El Presidente de la Cámara de Representantes, ADRIANO TRUJÁN.—El Secretario del Senado, Enrique de Narváez.—El Secretario de la Cámara de Representantes, Miguel A. Priáulanda.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, Noviembre 19 de 1890.

Publíquese y ejecútese.

(L. S.) CARLOS HOLGUÍN.

El Ministro de Fomento, MARCELINEO ARANGO.

AVISOS OFICIALES.

BANCO NACIONAL. Desde esta fecha en adelante no se cambien los billetes de cien pesos (\$ 100) de la edición Paredes sino en el Banco Nacional, y de 1.º de Enero próximo en adelante no son dichos billetes de forzoso recibo, pero se continuarán cambiando en este Banco. Motiva esta resolución el apareamiento constante de billetes falsos del valor y de la edición expresados. Bogotá, 17 de Noviembre de 1890. El Secretario, Segundo Ortega C. IMPRENTA DE VAPOR DE ZALAMEA HS.