REPUBLICA DE COLOMBIA

SENTENCIA

DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

EN EL JUICIO

SOBRE EL FERROCARRIL DE SANTA MARTA

BOGOTA
IMPRENTA NACIONAL
1925

REPUBLICA DE COLOMBIA

SENTENCIA

DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

EN EL JUICIO

SOBRE EL FERROCARRIL DE SANTA MARTA

BOGOTA
IMPRENTA NACIONAL
1925

SENTENCIA

de la Corte Suprema de Justicia en el juicio sobre el Ferrocarril de Santa Marta.

Corte Suprema de Justicia—Sala de Negocios Generales—Bogotá, treinta de noviembre de mil novecientos veinticinco.

(Magistrado ponente, doctor Luzardo Fortoul).

Vistos:

El once de octubre de mil novecientos veinte dictó el Ministerio de Obras Públicas la Resolución número 22, que fue aprobada en la misma fecha por el Poder Ejecutivo, y cuya parte dispositiva es del siguiente tenor:

"1º Declárase que el privilegio y el derecho de usufructo concedidos en los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887, de que es cesionaria la Compañía denominada The Santa Marta Railway Company, Limited, quedaron limitados desde el día 22 de octubre de 1906, únicamente a la porción de la vía construída y dada al servicio público hasta esa fecha, por el plazo señalado en los respectivos contratos, plazo que deberá contarse desde la fecha mencionada.

"2º En virtud de esta declaratoria, la compañía queda desde la fecha de la presente Resolución en la obligación de vender el ferrocarril con todos sus enseres y anexidades a la Nación, o a quien sus derechos represente, derecho que la Nación podrá ejercer de hoy en adelante en cualquier momento que el Gobierno estime conveniente.

"3º El precio de la venta será el que corresponda de acuerdo con las estipulaciones de los contratos vigentes.

"4º Desde la fecha de la presente Resolución y de acuerdo con el artículo 10 de las modificaciones hechas por la Ley 61 de 1903 al contrato de 1901, la Nación adquiere, como cesionaria del Departamento del Magdalena, el derecho de exigir la participación en los productos de la empresa del ferrocarril, en la cuantía y en los términos que se determinan en los contratos vigentes. Esta participación le será cedida por el Gobierno Nacional al Departamento del Magda-

lena, de acuerdo con las autorizaciones de la Ley 75 de 1915. Una vez que el Gobierno Nacional haya entrado en posesión de dicha empresa, la participación del citado Departamento será la estipulada en el artículo 4º del contrato de 26 de septiembre de 1917.

"5º Acéptase nuevamente en todas sus partes la cesión hecha a favor de la Nación por el Departamento del Magdalena en el referido contrato de 26 de septiembre de 1917.

"6º Quedan a salvo cualesquiera otros derechos, recursos y acciones que la Nación pueda tener en virtud de los hechos cumplidos, de las leyes del país y de las estipulaciones de los contratos relativos al citado ferrocarril, derechos y acciones que se harán valer oportunamente."

Notificada dicha Resolución al señor Gerente de The Santa Marta Railway Company, solicitó éste la reconsideración y revocación de ella en memorial de fecha nueve de noviembre del citado año de mil novecientos veinte, que fue decidido por Resolución de veinticinco de agosto de mil novecientos veintiuno, no accediendo a la revocación pedida.

Considerándose lesionada la compañía con las providencias que se dejan mencionadas, presentó el veinte de febrero del año siguiente, por conducto de su apoderado general, señor Francis G. Maidment, demanda contra la Nación para que por sentencia definitiva dictada en juicio civil ordinario se hicieran las declaraciones y condenaciones que en seguida se expresan, iniciando así este intrincado e importantísimo litigio:

"Primera. Que la ruta o dirección del Ferrocarril de Santa Marta, y el plazo para terminarlo, estipulados respectivamente en las cláusulas primera y quinta del contrato de 1º de abril de 1881, celebrado por el extinguido Estado Soberano del Magdalena con los señores Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy, aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional y por la Ley 53 de 1881, fueron derechos exclusivos del referido Estado, y no de la Nación, como lo declararon el Poder Ejecutivo Nacional, en la última parte de su Resolución de 27 de mayo de 1881, al aprobar dicho contrato, y la Ley 53 de 1881, en su artículo primero;

"Segunda. Que esos derechos, del extinguido Estado Soberano del Magdalena, sobre la determinación de la ruta o dirección del Ferrocarril de Santa Marta, el señalamiento del plazo para terminarlo y la extensión de la línea, estipulados en el contrato citado de 1881, pasaron luégo al Departamento del Magdalena, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 188 de la Constitución de 1886;

"Tercera. Que por consiguiente, la determinación de la ruta o dirección del Ferrocarril de Santa Marta, el señalamiento del plazo para terminarlo y la extensión de la línea estipulados respectivamente en los artículos primero y tercero del contrato del 24 de noviembre de 1886, celebrado por el Departamento del Magdalena con los señores Roberto A. Joy y Manuel J. de Mier, aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional y por la Ley 51 de 1887, constituyen derechos adquiridos por el Departamento del Magdalena y no pertenecen por tanto a la Nación;

"Cuarta. Que en esa virtud, las estipulaciones sobre la nueva ruta o dirección del Ferrocarril de Santa Marta, la nueva extensión de la línea del ferrocarril y los nuevos plazos para terminarlo, señalados en la primera de las modificaciones introducidas al contrato de 19 de noviembre de 1901, por la Ley 61 de 1903, necesitaban del consentimiento del Departamento del Magdalena, como parte contratante, para su validez, manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea, según la décimaquinta de las modificaciones introducidas al mismo contrato de 1901, por la mencionada Ley 61 de 1903;

"Quinta. Que no habiendo quedado aprobado por la Asamblea del Departamento del Magdalena el contrato del 19 de noviembre de 1901, y las modificaciones introducidas a dicho contrato por la Ley 61 de 1903, sino desde la fecha en que entró en vigor la Ordenanza número 3 de 1911 la **nueva ruta** o dirección del Ferrocarril de Santa Marta, la nueva extensión y los **nuevos plazos** para terminarlo, señalados en la primera de aquellas modificaciones, no fueron efectivos ni obligatorios sino desde el día que entró en vigor la citada Ordenanza número 3 de 1911, y, por consiguiente, que los plazos deben contarse desde ese día;

"Sexta. Que por haberse negado el Gobierno Nacional en Resoluciones del 5 y del 17 de febrero de 1914, del señor Ministro de Obras Públicas, a entregar a la Compañía del Ferrocarril de Santa Marta la faja de tierra que ella pidió para adelantar la construcción del camino, a lo que estaba obligado el mismo Gobierno, según la cláusula 14ª del contrato de 1881, aclarada por el Poder Ejecutivo nacional al aprobarla, la Nación se constituyó y está aún en mora en el cumplimiento de dicha obligación;

"Séptima. Que mientras la Nación no cumpla por su parte la obligación de entregar los terrenos necesarios para la prolongación de la vía, la Compañía que represento no está en mora en el cumplimiento de su obligación de continuar la vía férrea de Fundación a la población de Plato o cerca de ella, en la ribera oriental del río Magdalena;

"Octava. Que la **nuda propiedad** del Ferrocarril de Santa Marta no pertenece a la Nación sino al Departamento, y que el usufructo del mismo ferrocarril pertenece a **The Santa Marta Railway Company, Limited,** según los contratos vigentes, mientras el Departamento y la Compañía no cedan o traspasen a otro, válidamente, sus derechos;

"Novena. Que no produce efecto alguno contra la compañía del Ferrocarril de Santa Marta y no puede por tanto hacerse valer contra ella, la cesión que el Departamento del Magdalena hizo a favor de la Nación, de los derechos que aquél tiene en la empresa del citado ferrocarril, por medio del contrato de 26 de septiembre de 1917, publicado en el **Diario Oficial** número 16389, correspondiente al 14 de mayo de 1918, por no haber sido aceptada tal cesión por la compañía y no haber sido hecha en forma legal;

"Décima. Que en el caso de que se considere eficaz dicha cesión, ella sólo puede tener efecto en cuanto al derecho preferencial que tenía el Departamento del Magdalena de comprar la empresa del Ferrocarril de Santa Marta, porque única y exclusivamente fue la cesión de ese derecho la que aceptó el Gobierno para la Nación, en el artículo segundo del referido contrato; y por tanto, dicha cesión no puede producir efecto en cuanto a la transmisión de la nuda propiedad del ferrocarril ni de los otros derechos del Departamento en la citada empresa;

"Undécima. Que mientras a la Nación no se traspasen legalmente todos los derechos y las obligaciones del Departamento del Magdalena, derivados de los contratos vigentes, con el consentimiento expreso de la compañía, no es la Nación sino el Departamento quien tiene el derecho de declarar, llegado el caso, la limitación del privilegio y del derecho de usufructo de que trata la segunda de las modificaciones introducidas al contrato de 1901 por la Ley 61 de 1903;

"Duodécima. Que como consecuencia de las anteriores declaraciones y de la subsiguiente, el Gobierno no ha tenido ni tiene derecho para declarar la limitación del privilegio y del usufructo de que goza la compañía del Ferrocarril de Santa Marta de acuerdo con los contratos sobre construcción de esta obra, y no es el caso, por tanto, de aplicarle a la misma compañía la sanción contenida en el artículo segundo de las modificaciones al contrato inserto en la Ley 61 de 1903, por lo cual no puede producir ningún efecto contra la compañía la Resolución ejecutiva de 11 de octubre de 1920, publicada en el **Diario Oficial** números 17386 y 17387, correspondiente al 29 de octubre del mismo año, ni la Resolución del Ministerio de Obras Públicas de 26 de agosto de 1921, confirmatoria de la anterior;

"Décimatercia. Que la Nación está en mora, además, en el cumplimiento de otras obligaciones suyas, derivadas de los contratos vigentes, aprobados por las Leyes 53 de 1881, 51 de 1887 y 61 de 1903; mora que existe entre otros por los siguientes motivos:

"a) Porque en materia de exención del pago de los derechos de aduana, el Gobierno la ha negado muchas veces, y porque después de reconocer algunas de las que ha negado, no ha devuelto lo que cobró indebidamente y que pagó la compañía;

"b) Porque el Gobierno no ha pagado todos los medios pasajes y medios fletes que debía pagar según los contratos;

"c) Porque el Gobierno no ha pagado a la compañía las dos terceras partes del valor de la reclamación por servicios prestados al Gobierno en la última guerra, ni ha pagado al Departamento la otra tercera parte que a éste corresponde, por los mismos servicios, de acuerdo con el artículo 12 de las modificaciones de la Ley 61 de 1903; y

"d) Por haber declarado el Gobierno, sin facultad para ello, la limitación del privilegio y del usufructo del ferrocarril de Santa Marta, concedido a la compañía, sin haber llegado el caso contemplado en la cláusula 2ª del contrato aprobado por la Ley 61 de 1903;

"Décimacuarta. Que se condene a la Nación a cumplir todas y cada una de las obligaciones que para ella resultan de los contratos sobre construcción del Ferrocarril de Santa Marta, y en especial, las siguientes, que como se ha visto, ha dejado de cumplir:

"a) La de entregarle a la compañía, libre de todo cargo y gravamen, la faja de terreno necesaria para la construcción de la vía férrea y para los demás fines de que trata la cláusula 14 del citado contrato;

"b) La de hacer efectiva la exención de impuestos a que se refieren la cláusula 11ª, numerales I y II, del contrato aprobado por la Ley 53 de 1881 y el artículo 6º del contrato aprobado por la Ley 51 de 1887 y su modificación; y la de devolverle a la compañía las cantidades que indebidamente le ha cobrado la Nación por no haber respetado ésta tales exenciones;

"c) La de pagar las sumas que la Nación adeuda a la compañía por razón de los medios pasajes y medios fletes estipulados en el mismo contrato de que se viene hablando;

"d) La de pagarle a la compañía las dos terceras partes del valor de la reclamación por servicios prestados al Gobierno en la última guerra, de acuerdo con el artículo 12 de las modificaciones de la Ley 61 de 1903;

"Décimaquinta. Que se condene a la Nación a pagar a la compañía del Ferrocarril de Santa Marta la suma en que sean pericialmente estimados en este juicio o en otro distinto, si fuere el caso, los perjuicios que aquélla ha causado a ésta por la infracción de los contratos vigentes entre los Gobiernos de la Nación y del Departamento y la compañía, y por la mora en el cumplimiento de las obligaciones a cargo de la Nación mencionadas en el numeral precedente."

Los fundamentos de hecho de la demanda quedaron consignados, aunque confundidos con motivos de derecho, en los treinta y cuatro ordinales que a continuación se leen:

"1º Bajo el imperio de la Constitución Nacional del 8 de mayo de 1863, por la cual se dividió la República en Estados Soberanos e independientes y se estableció el Gobierno Federal, el Estado del Magdalena, en ejercicio de sus derechos, expidió el 4 de octubre de 1887 la 'Ley 6ª de Fomento,' que autorizaba al Gobierno del Estado para celebrar contratos sobre construcción de nuevas vías de comunicación, que no necesitaban de la aprobación ulterior de la Asamblea Legislativa;

"2º En virtud de esa autorización, el Gobierno del Estado Soberano del Magdalena celebró con los señores Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy, el contrato de primero de abril de 1881, 'para la construcción y explotación de un ferrocarril desde la ciudad de Santa Marta hasta la laguna del cerro de San Antonio u otro lugar próximo a la ribera oriental del río Magdalena.' En ese contrato se estipulaba la **ruta** del ferrocarril y los **plazos** para hacer los estudios preliminares y para terminar la obra;

"3º Como las cláusulas 2ª, 7ª, 8ª, 11, 12, 14, 15, 16 y 19 se referían a la Nación, se sometió a la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, quien por Resolución del 27 de mayo de 1881, aprobó algunas de esas cláusulas e improbó otras, dejando en todo su vigor la primera y la quinta, relativas, respectivamente, a la **ruta** del ferrocarril y el **plazo** para terminarlo;

"4º El Poder Ejecutivo Nacional, en la última parte de su Resolución de 27 de mayo de 1881, aprobatoria del contrato del mismo año, declaró que las cláusulas primera y quinta de tal contrato, referentes a la determinación de la **ruta** del ferrocarril y al **plazo** para terminarlo, eran de la competencia exclusiva del Estado Soberano del Magdalena, que es hoy el Departamento del mismo nombre;

"5º La Ley 53 de 1881, por la cual se aprobó el contrato del mismo año, en su artículo primero dijo que aprobaba dicho contrato en

los términos en que había sido aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional, reconociendo así que la determinación de la ruta del ferrocarril y el plazo para terminarlo eran de la competencia exclusiva del Estado Soberano del Magdalena, hoy Departamento del mismo nombre;

"6º Según el artículo 188 de la Constitución de 1886, el Departamento del Magdalena sustituyó al extinguido Estado Soberano del Magdalena en todos sus derechos y obligaciones, derivados del contrato de 1881;

"7º El Departamento del Magdalena celebró con los concesionarios señores Mier y Joy, el contrato de 24 de noviembre de 1886, que fue aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional y por la Ley 51 de 1887, la que le introdujo algunas modificaciones referentes a asuntos de la competencia de la Nación; pero sin estatuír nada sobre la ruta del ferrocarril ni sobre el plazo para terminarlo, por ser estos asuntos de la competencia exclusiva del Departamento;

"8º Por los artículos segundo y tercero de este segundo contrato, el Departamento del Magdalena y los Concesionarios cambiaron la ruta del ferrocarril, señalando como punto terminal en el río Magdalena el puerto del Banco; y ampliaron a seis años el plazo de diez años antes estipulado para terminarlo;

"9º Por la escritura pública número 15 de 14 de abril de 1890, otorgada en la Notaría del Circuito de Santa Marta, los concesionarios De Mier y Joy vendieron la empresa del ferrocarril, con todos sus privilegios, derechos y obligaciones a **The Santa Marta Railway Company, Limited,** sociedad inglesa, cuyo funcionamiento en Colombia fue solemnemente legalizado por la Resolución ejecutiva de 20 de junio de 1890, publicada en el **Diario Oficial** números 8136|7, de 27 de julio de dicho año;

"10. El Gobierno y la referida Compañía celebraron varios contratos en 1890, 1893, 1897, sin intervención del Departamento del Magdalena. El Consejo de Estado conceptuó que tales contratos, por dicha grave irregularidad, no podían considerarse firmes y perfectos sino mediante ratificación del Gobernador y de la Asamblea del Departamento del Magdalena. Este fundado concepto fue el que influyó para que en el contrato aprobado por la Ley 61 de 1903, los citados convenios fueran declarados rescindidos;

"11. No obstante esto, el señor Ministro de Hacienda y **The Santa Marta Railway Company, Limited,** celebraron el contrato de 19 de noviembre de 1901, sin la intervención del Departamento del Magdalena, contrato por el cual se cambió la ruta del ferrocarril contratado en 1886 y se porrogaron los plazos estipulados por la compañía y el Departamento para su construcción;

"12. Este contrato de 19 de noviembre de 1901 lo aprobó el Poder Ejecutivo Nacional el 21 de los mismos mes y año;

"13. Sometido ese contrato a la aprobación del Congreso, al discutirse en la Cámara de Representantes de la República, la Ley aprobatoria, 61 de 1903, le introdujo la primera modificación, por la cual se cambió la ruta del ferrocarril determinada en el contrato de 1886, señalando la población de Plato o sus cercanías en la ribera oriental del río Magdalena, como punto terminal del mismo ferrocarril, en vez del puerto del Banco, antes estipulado; y se señaló el plazo de ocho años para su terminación;

"14. Por la 15ª modificación, introducida en el Senado al contrato de 1901 por la citada Ley 61 de 1903, se dispuso que 'este contrato, en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena, como parte contratante, necesita para su validez del consentimiento de aquella entidad, manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea';

"15. La Asamblea del Departamento del Magdalena no aprobó el contrato celebrado sólo por la Nación con la compañía en 1901, ni aprobó las modificaciones que al contrato le introdujo la Ley 61 de 1903, hasta el 28 de marzo de 1911, fecha en que se sancionó la Ordenanza número 3 de 1911, por la cual se aprobó dicho contrato y se aprobaron dichas modificaciones;

"16. En el artículo tercero de esa Ordenanza declaró la Asamblea del Magdalena que fue el Departamento el que originariamente y en su propio nombre adquirió derechos y contrajo obligaciones con la Empresa del Ferrocarril, obligaciones y derechos que no pueden ser alterados ni sustituídos sino por mutuo consentimiento de los contratantes, por ser todo contrato ley de éstos. Niega, por tanto, el Departamento del Magdalena, a la Nación, la facultad de representarlo en lo referente al contrato del Ferrocarril de Santa Marta, por carecer para ello de su consentimiento y de autorización legal;

"17. El Consejo de Estado, consultado por el Gobierno, en sesión de 20 de febrero de 1901, dijo lo siguiente:

'1º Que en los contratos celebrados con los empresarios del Ferrocarril de Santa Marta, con posterioridad al que fue aprobado por la Ley 51 de 1887, se advierte una grave irregularidad, consistente en que, siendo aquélla una empresa departamental, el Gobierno Nacional asumió la representación del Departamento del Magdalena sin que mediara entre las dos entidades convención o arreglo que pudiera justificar tal procedimiento.

'2º Que en consecuencia, los mencionados contratos no pueden considerarse como firmes y perfectos sino mediante ratificación del Gobernador y de la Asamblea del Departamento del Magdalena.'

"18. Aprobado el contrato de 1901 y aprobadas las modificaciones que le introdujo la Ley 61 de 1903 por la Ordenanza del Magdalena número 3 de 1911, el apoderado de **The Santa Marta Railway Company, Limited,** se dirigió al Interventor del ferrocarril, en octubre de 1913, pidiéndole la entrega de la faja de tierra necesaria para la prolongación del ferrocarril en dirección a Plato; como nada hizo el señor Inspector, el apoderado de la compañía en esta ciudad se dirigió al señor Ministro de Obras Públicas, pidiéndole también la entrega de la faja de tierra a la compañía, para adelantar los trabajos del ferrocarril; y el señor Ministro, 'por su Resolución número 5308 de 5 de febrero de 1914,' negó la entrega de dicha faja, poniendo así a la compañía en la imposibilidad de terminar el ferrocarril en el plazo estipulado;

"19. Pidió el apoderado de la compañía la reconsideración y revocación de la Resolución anterior, de 5 de febrero de 1914; y el señor Ministro de Obras Públicas, por Resolución del 17 de los mismos mes y año, confirmó la negativa de la entrega de la faja de tierra;

"20. La compañía que represento ha sufrido graves perjuicios por la negativa del Gobierno a cumplir la obligación de entregar la faja o zona de tierra necesaria para la prolongación del ferrocarril desde Fundación hasta Plato o sus cercanías, en la banda oriental del río Magdalena, según lo establecido en la cláusula 14 del contrato aprobado por la Ley 53 de 1881;

"21. Aunque el Departamento del Magdalena cedió a la Nación "todos los derechos que él tiene en la empresa del ferrocarril de Santa Marta, de conformidad con los contratos vigentes celebrados con la Compañía concesionaria del citado ferrocarril,' por el contrato de 26 de septiembre de 1917, publicado en el **Diario Oficial** número 16389, **el Gobierno sólo aceptó la cesión 'del derecho preferencial que tenía el Departamento de comprar la empresa del ferrocarril de Santa Marta,'** según las propias palabras del artículo segundo del referido contrato;

"22. Ese contrato de cesión del **derecho preferencial** de comprar la empresa del ferrocarril, fue elevado a escritura pública en la Notaría 4ª del Circuito de Bogotá, bajo el número 569, el 5 de junio de 1918, y se registró en Santa Marta el 26 de agosto de ese mismo año;

"23. Advertido el señor Ministro de Obras Públicas del error en que había incurrido en el contrato de cesión, al aceptar únicamente la cesión del **derecho preferencial** de comprar la empresa, creyó erróneamente que podía subsanarlo, declarando como declaró en el numeral quinto de su Resolución número 22 de 11 de octubre de 1920, lo siguiente:

'5º Acéptase nuevamente en todas sus partes la cesión hecha a favor de la Nación por el Departamento del Magdalena en el referido contrato de 1917';

"24. Entre los derechos cedidos por el Departamento del Magdalena a la Nación y no aceptados por el Gobierno, en ese contrato, hay derechos reales, como la nuda propiedad del ferrocarril de Santa Marta, por lo cual, tanto la cesión de tales derechos reales, como la aceptación, deben elevarse a escritura pública, debidamente registrada;

"25. Sólo el nudo propietario tiene el derecho de declarar la limitación del privilegio y del usufructo del ferrocarril de Santa Marta, en los casos del artículo 2º de las modificaciones introducidas al contrato de 1901 por la Ley 61 de 1903;

"26. No habiendo sido aceptada válidamente la cesión que el Departamento hizo a la Nación, de todos los derechos de aquél en la empresa del ferrocarril de Santa Marta, la Nación no ha adquirido la nuda propiedad del ferrocarril y no tuvo, ni tiene, facultad ni derecho para declarar, como declaró, la limitación del privilegio y del derecho de usufructo de que goza la compañía;

"27. No obstante todo lo expuesto, el Ministro de Obras Públicas dictó la Resolución número 22 de 11 de octubre de 1920, que fue aprobada por el Poder Ejecutivo, declarando limitado el privilegio y el derecho de usufructo de que goza The Santa Marta Railway Company, Limited;

"28. Esta Resolución número 22 se notificó al señor Gerente de la compañía el 19 de octubre de 1920, quien pidió con fecha 9 de noviembre siguiente, la reconsideración y revocación de aquella resolución ilegal e injusta;

"29. Más de nueve meses después, el Ministro de Obras Públicas dictó su Resolución de 26 de agosto de 1921, por la cual se confirmó la Resolución anterior;

"30. La Resolución ejecutiva número 22 de 11 de octubre de 1920, desconoce los derechos legítimamente adquiridos por la compañía demandante, según los contratos vigentes celebrados por la misma compañía o sus antecesores con el extinguido Estado Soberano del Magdalena, con el Departamento del Magdalena y con la Nación; perturba el ejercicio de esos derechos y le causa graves e irreparables perjuicios a dicha compañía;

"31. La compañía concesionaria llevó la obra hasta Fundación antes de que el Departamento aprobara el contrato contenido en la Ley 61 de 1903, porque esa sección de la vía hacía parte de la ruta de los contratos anteriores cuyas obligaciones pertinentes regían

mientras las nuevas estuviesen en suspenso, y formaba parte del nuevo trazado convenido; ya que desde Fundación puede dirigirse la obra hacia uno u otro terminal de los sucesivamente convenidos;

"32. La compañía concesionaria, dentro de los respectivos plazos, distintos de los estipulados para la construcción del ferrocarril, canalizó los caños de la Ciénaga Grande de Santa Marta y estableció el servicio de la navegación fluvial de que se habla en el contrato aprobado por la Ley 61 de 1903;

"33. El Gobierno no ha cumplido varias de las obligaciones que contrajo en virtud de los contratos sobre construcción del Ferrocarril de Santa Marta, y en especial las siguientes:

"a) La de entregar la faja o zona de terreno necesaria para la prolongación del ferrocarril desde Fundación hasta Plato, como se dijo en el hecho marcado con el numeral 18;

'b) La de eximir a la compañía del pago de los derechos de aduana, por la introducción de efectos para el ferrocarril;

"c) La de devolver a la compañía lo pagado indebidamente por ésta por derechos de aduana, después de reconocer que el pago fue indebido;

"d) La de pagar los medios pasajes y medios fletes que debía cubrir según los contratos;

"e) La de pagar la suma estipulada en el contrato aprobado con modificaciones por la Ley 61 de 1903, por servicios prestados al Gobierno en la última guerra civil;

"34. Por causa de las infracciones de los contratos por parte de la Nación, la compañía no está en mora de cumplir las obligaciones que contrajo en los mismos contratos, infracciones que le han causado a la compañía graves perjuicios."

"En cuanto al derecho, dijo el actor, la demanda se apoya principalmente en las disposiciones contenidas en los siguientes artículos legales y sus concordantes: artículos 40, inciso 8º, y 314 del Código Judicial, 4º de la Ley 92 de 1920 y 18, inciso I, de la Ley 130 de 1913, que determina la jurisdicción de esa Superioridad para conocer de esta demanda; 3º de la Ley 153 de 1909, incisos 2º y 4º del artículo 178 del Código Judicial, que dan al Procurador General de la Nación la intervención en estos juicios; artículos 31 y 188 de la Constitución, hoy subrogado por el artículo 51 del Acto legislativo número 3 de 1910, 54 del Acto legislativo que acaba de citarse; 665, 669, 749, 750, 756, 1495, 1496, 1500, 1530, 1536, 1542, 1553, 1602, 1603, 1608, 1609, 1610, numeral 3º, 1612 a 1615, 1621, 1622, 1690, numeral 2º, 1694, 1760, 2341, 2342, 2652, incisos 1º y 10, y 2673 del Código Civil; y Leyes 53 de 1881, 51 de 1887 y 61 de 1903; y artículos 840 y 874 del Código Judicial."

Impuesto de la demanda el señor Procurador General de la Nación, hizo valer las excepciones dilatorias de inepta demanda e ilegitimidad de la personería del apoderado de la sociedad demandante, y habiéndose declarado no probadas éstas, procedió dicho funcionario a dar contestación a la demanda, lo que hizo por medio de exposición razonada en que desconoció a la Compañía el derecho para promover la demanda, así como su personería para hacer las postulaciones contenidas en los capítulos primero, segundo, tercero, cuarto, octavo en parte y décimo de la parte peritoria de la demanda, por interesar ellas directamente al Departamento del Magdalena. Propuso en favor de la Nación las excepciones de prescripción, tanto adquisitiva de derechos, como extintiva de acciones, y pidió se la absolviera de todos los cargos de la demanda.

En orden a los hechos expuso:

"El 1º es cierto;

"El 2º no es exacto, porque el contrato no se ajustó a las autorizaciones de la Ley 6ª de 1879;

"El 3º es cierto en cuanto al hecho de haberse sometido el contrato a la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional y al de haber éste aprobado unas e improbado otras de sus cláusulas; pero no acepto la razón o causa que a esto se le atribuye;

"El 4º lo niego, pues el Ejecutivo Nacional no hizo la declaración de que las cláusulas referentes a la ruta del ferrocarril y al plazo para terminarlo fueran de la competencia exclusiva del Estado Soberano del Magdalena;

"El 5º lo acepto en su primera parte, pero niego que la Ley 53 de 1881 reconociera que la determinación de la ruta del ferrocarril y el plazo para terminarlo fueran de la competencia exclusiva del Estado Soberano del Magdalena;

"El 6º es un punto de derecho, y precisamente en el juicio se discutirá qué derechos adquirió ese Estado en virtud del contrato, cuáles pasaron al Departamento del Magdalena y cuáles siguieron subsistiendo en éste;

"El 7º es cierto en su primera parte; pero no lo acepto en la segunda por las razones expuestas en esta contestación;

"El 8º no es cierto, porque lo relativo a la ruta del ferrocarril y al plazo para terminarlo fueron estipulaciones que quedaron sometidas a la decisión de los Poderes Ejecutivo y Legislativo Nacionales, sin cuya aprobación no podía tener efecto;

"El 9º es cierto;

"El 10 lo acepto en su primera parte, pero no en la parte final, porque no me consta;

"El 11 es cierto;

"El 12 es cierto;

"El 13 es cierto;

"El 14 es cierto en el fondo, pero no me consta que las modificación fuera introducida por el Senado;

"El 15 no lo acepto, porque la Asamblea del Departamento del Magdalena manifestó su asentimiento al contrato en referencia por medio de una proposición aprobada en el mes de mayo de 1904, y así lo reconoció el representante de la compañía demandante;

"El 16 hace una transcripción exacta y así lo acepto;

"El 17 lo acepto, advirtiendo que los conceptos del Consejo de Estado a nadie obligan;

"El 18 lo acepto en su primera parte; pero lo niego absolutamente en cuanto a la última, porque la petición fue hecha después de vencido el plazo estipulado para la construcción del ferrocarril; y el Gobierno no podía renunciar, como habría renunciado con la entrega de la zona, los derechos que la Nación había adquirido por la mora de la Compañía en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales;

"El 19 es cierto;

"El 20 lo niego porque, como queda dicho, la petición de la zona la hizo la compañía cuando ya estaba vencido el plazo para la construcción total de la vía hasta el río Magdalena;

"El 21 lo niego, porque el Departamento cedió a la Nación todos los derechos que tenía en la empresa del ferrocarril de Santa Marta, y el Gobierno Nacional aceptó la cesión, tal como se le hacía, sin restrición alguna;

"El 22 no lo acepto en la forma en que está redactado, porque la cesión no comprendió únicamente el derecho preferencial de comprar la empresa sino todos los que en ésta tenía el Departamento;

"El 23 es cierto en cuanto a la transcripción que en él se hace; pero no lo es en lo demás;

"El 24 no es un hecho sino un punto de derecho, por lo cual me abstengo de contestarlo;

"El 25 contiene también un punto de derecho; pero advierto que, según el contrato vigente, era el Gobierno Nacional quien tenía el derecho de declarar la limitación del privilegio y del usufructo del ferrocarril de Santa Marta;

"El 26, que también contiene una apreciación de derecho, lo niego porque la aceptación de la cesión que le hizo el Departamento del Magdalena a la Nación es perfectamente válida, y porque el contrato y la ley le dieron a ésta, y únicamente a ésta, el derecho de declarar

la limitación del privilegio y del derecho de usufructo de que gozaba la compañía;

"El 27 es cierto;

"El 28 es cierto en su primera parte; pero no es cierto que la Resolución del Ministerio sea ilegal e injusta;

"El 29 es cierto;

"El 30 no es cierto; porque la Resolución ejecutiva es justa y legal;

"El 31 lo niego, por lo expuesto en el cuerpo de este escrito; porque la compañía misma ha manifestado que construyó el ferrocarril hasta Fundación en cumplimiento de la Ley 61 de 1903 y porque ella misma ha sostenido que el contrato fue aprobado por la Asamblea del Departamento del Magdalena desde el año de 1904;

"El 32 lo acepto en cuanto a la traída de la draga para el servicio de los caños y en cuanto a que el plazo para esto era distinto del estipulado para la construcción del ferrocarril, si bien ambos debían contarse desde la sanción de la Ley 61 de 1903;

"El 33 lo niego en todas sus partes, por las razones expuestas anteriormente; y

"El 34 lo niego en absoluto, porque la Nación no ha infringido los contratos y la compañía, según lo expuesto, está en mora de cumplir las obligaciones que en ellos contrajo."

Junto con la anterior contestación presentó el señor Procurador, obrando en nombre y representación de la Nación y en desarrollo de la Ley 26 de 1920, demanda de mutua petición contra la nombrada sociedad The Santa Marta Railway Company, Limited, para que previos los trámites legales se hicieran estas doce declaraciones:

"Que la Sociedad denominada **The Santa Marta Railway Company, Limited,** no cumplió la obligación que contrajo con la Nación de llevar y dar al servicio público el Ferrocarril de Santa Marta a la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella, dentro del término de ocho años, contados desde la sanción de la Ley 61 de 1903, o sea desde el 31 de octubre de dicho año, y desde el 31 de octubre de mil novecientos once está en mora;

"2ª Que por el hecho mismo de no haber cumplido la compañía demandada con la citada obligación en el plazo indicado, el privilegio y el derecho de usufructo concedidos en los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887, quedaron limitados únicamente a las porciones de la vía que estaban construídas y dadas al servicio público el treinta y uno de octubre de mil novecientos once, en los términos de las mencionadas Leyes, con las restricciones contenidas en la 61 de 1903, y por el plazo estipulado en aquéllas, contado desde la vigencia de la referida Ley 53 de 1881;

"3ª Que la compañía demandada quedó, desde el once de octubre de mil novecientos veinte, en la obligación de vender el ferrocarril con todos sus enseres a la Nación preferentemente o, si ésta renunciare al derecho de comprar, a cualquiera persona o sociedad que mediante el consentimiento del Gobierno Nacional quisiere hacerse cargo de la empresa;

"4ª Que el precio de la venta debe ser fijado en la forma prevista por el artículo 3º de las modificaciones que se contienen en la Ley 61 de 1903;

"5ª Que del precio convenido por las partes, o fijado por los peritos, se deducirá precisamente a cargo de la compañía demandada, al tiempo de efectuarse la venta, el monto de todo lo recibido en dinero por ella o por los primeros concesionarios a título de subvención, por lo que aquél produjera en oro inglés en la época de la entrega y recibo de las respectivas anualidades;

"6ª Que, en caso de que en el término de treinta años, contados desde el día veintidós de octubre de mil novecientos seis, no se hubiere verificado la venta del ferrocarril con todos sus enseres y anexidades, en la forma y términos a que se refieren las declaraciones precedentes, el Gobierno Nacional tendrá el derecho de comprarlo, y la compañía demandada la obligación de vendérselo, a los treinta años, contados desde la fecha indicada en que la vía fue ofrecida al público en el pueblo de Fundación, por dos millones de pesos; por un millón quinientos mil pesos a los cincuenta años, contados desde la misma fecha; por un millón de pesos a los sesenta años, a contar desde el mismo día indicado; y por quinientos mil pesos a los setenta años, a partir de la misma fecha, en oro americano, debiendo deducirse de la suma respectiva, en cada uno de estos casos, proporcionalmente la suma en que se estime por las partes o por peritos el valor que habría tenido la vía férrea que la compañía estaba obligada a construír y no ha construído desde Fundación hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella;

"7ª Que la compañía demandada debe pagar a la Nación, como cesionaria del Departamento del Magdalena, la mitad del remanente que quede de los productos de la empresa del ferrocarril, sobre la parte dada al servicio público después de deducir la suma de mil pesos ($ 1,000) oro inglés, por kilómetro y por año, durante los veinte años siguientes al once de octubre de mil novecientos veinte, y de mil seiscientos pesos ($ 1,600) en la misma moneda y en iguales condiciones por todo el tiempo restante, deduciendo, además, el siete por ciento por interés del capital invertido en los trabajos de cons-

trucción puestos por el concesionario, sin incluír en este capital las sumas con que ha contribuído el Gobierno en forma de subvención;

"8ª Que la compañía debe pagar a la Nación los intereses corrientes sobre la suma a que monte dicha participación por todo el tiempo transcurrido y que transcurra desde la fecha indicada hasta aquella en que haga el pago;

"9ª Que la compañía demandada debe pagar a la Nación los perjuicios que ha causado a ésta y al Departamento del Magdalena, su cedente, con el incumplimiento de sus obligaciones, y especialmente por no haber construído el ferrocarril hasta el río Magdalena en los plazos estipulados, según la estimación que de ellos se haga en este mismo juicio o en otro distinto;

"10. Subsidiariamente, para el caso de que no se estime que la participación de que habla la petición 7ª es exigible desde la fecha indicada en ella, que es la de la Resolución administrativa en que se declararon limitados el privilegio y el derecho de usufructo de la compañía, pido se declare que dicha participación es exigible desde que tal resolución fue notificada al representante de la compañía, o sea desde el 19 de octubre de mil novecientos veinte;

"11. En subsidio de la petición octava, que se condene a la compañía demandada a pagar los intereses legales de las sumas a que monte la participación de que habla la petición séptima; y

"12. Que se condene a la parte demandada en las costas del juicio, si se opone al pronunciamiento de lo demandado."

La demanda de reconvención se apoyó en la siguiente relación de hechos:

"1º Con fecha primero de abril de mil ochocientos ochenta y uno, se celebró entre el Gobierno del Estado Soberano del Magdalena, por una parte, y Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy, por otra, un contrato en virtud del cual éstos se obligaron a estudiar en el terreno, construír, equipar y explotar una vía férrea servida por vapor desde la ciudad de Santa Marta hasta la laguna del cerro de San Antonio, en jurisdicción del Distrito de este nombre, u otro más conveniente próximo a la ribera oriental del río Magdalena;

"2º En la cláusula final del referido contrato se dijo: 'El presente contrato no tendrá efecto sino después de ser aprobado por el ciudadano Presidente del Estado y el Poder Ejecutivo Federal';

"3º En veintisiete de mayo de 1881, el Poder Ejecutivo Nacional aprobó 'con calidad de ratificación por el Congreso' las cláusulas 2ª, parágrafos I y VI de la 11 y la 12, y, con modificaciones, las cláusulas 7ª, 8ª, 14, 15 y 19, e improbó los parágrafos II, V y VIII de la 11, en cuanto pudieran referirse al Gobierno Nacional;

"4º En los términos en que éste lo aprobó, lo aprobó también el Congreso de los Estados Unidos de Colombia, con una adición favorable a la empresa, por medio de la Ley 53 de 17 de junio de 1881;

"5º Posteriormente, se firmó entre el Gobernador del Departamento del Magdalena y los citados señores Joy y De Mier el contrato de veinticuatro de noviembre de mil ochocientos ochenta y seis, por el cual se modificó el ya citado de mil ochocientos ochenta y uno;

"6º En dicho contrato se cambió la ruta del ferrocarril; se amplió el plazo para la construcción de la obra; se modificaron las condiciones de compra del ferrocarril, en lo relativo al precio; y se consignó una nueva estipulación sobre la participación del Departamento en los productos de la empresa;

"7º En el artículo 14 de este contrato se estipuló: 'El presente contrato será sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, sin lo cual no podrá llevarse a efecto';

"8º El referido contrato fue en parte aprobado, y en parte improbado por el Gobierno Nacional en Resolución de veinte de diciembre de mil ochocientos ochenta y seis; 'pero sus estipulaciones —dijo en ella—no podrán llevarse a efecto sino en el caso de que sean aprobadas también por el honorable Consejo Nacional Legislativo';

"9º Esta corporación aprobó dicho contrato por medio de la Ley 51 de 1887, introduciendo modificaciones a los artículos 6º, 7º y 11, pero improbó los artículos 8º y 9º;

"10. Los señores Roberto A. Joy y Manuel J. de Mier traspasaron los derechos y acciones que tenían en la empresa del Ferrocarril de Santa Marta a la sociedad denominada **The Santa Marta Railway Company, Limited**, y el Gobierno Nacional aceptó el traspaso en 27 de agosto de 1890;

"11. La Compañía cesionaria y el Gobierno del Departamento del Magdalena celebraron un contrato el cinco de septiembre de 1890, que sometieron a la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional;

"12. Este contrato fue improbado por el Gobierno el diez y seis de octubre del mismo año;

"13. En el mismo año de mil ochocientos noventa y en los de mil ochocientos noventa y tres y mil ochocientos noventa y siete, la compañía celebró con el Gobierno Nacional, sin intervención alguna del Departamento del Magdalena, tres nuevos contratos, que se declararon rescindidos en 1903;

"14. El 19 de noviembre de 1901 se celebró entre el Gobierno Nacional y la compañía un nuevo contrato, sin intervención de dicho Departamento, o sea el aprobado con modificaciones sustitutivas por la Ley 61 de 1903;

"15. La primera de tales modificaciones es del tenor siguiente:

'Artículo 1° La Compañía se compromete a construir el trayecto de línea férrea entre el río Sevilla y la margen meridional o izquierda del río San Sebastián, en el pueblo de la Fundación o cerca de él, y a dar ese trayecto al servicio público dentro del término de tres años. Asímismo se obliga a llevar y dar al servicio público el ferrocarril hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella, dentro del término de ocho años. Estos plazos se contarán desde la sanción de la presente Ley.'

"16. Esta Ley fue sancionada por el Poder Ejecutivo el treinta y uno de octubre de mil novecientos tres;

"17. La compañía demandada aceptó expresa, lisa y llanamente todas las modificaciones introducidas al contrato por la Ley 61 de 1903;

"18. La compañía demandada declaró por medio de su representante que había construído el ferrocarril entre Sevilla y Fundación, de acuerdo con los términos de la Ley 61 de 1903;

"19. La compañía demandada no cumplió dentro del término estipulado en la citada modificación de la Ley 61 de 1903, ni ha cumplido aún con la obligación de llevar el ferrocarril hasta la ribera oriental del río Magdalena en la población de Plato o cerca de ella;

"20. La compañía, por medio de sus representantes, declaró en repetidas ocasiones, antes del treinta y uno de octubre de mil novecientos once, que los plazos para dicha construcción habían empezado a correr desde la sanción de la Ley 61 de 1903;

"21. Por el artículo 15 de las modificaciones introducidas por ésta se estableció que tal contrato, en cuanto se refería a los derechos del Departamento del Magdalena, necesitaba del consentimiento de esta entidad, manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea;

"22. La Asamblea del Departamento del Magdalena adoptó una proposición el 24 de mayo de 1904, en virtud de la cual, según lo ha sostenido la compañía, aprobó el contrato modificado por la Ley 61 de 1903;

"23. La misma Asamblea aprobó expresamente el contrato con las modificaciones a que acabo de referirme por medio de la Ordenanza número 3 de 1911, en la cual eligió entre las dos distintas formas de participación que le fueron concedidas, la que estimó más conveniente;

"24. Por el contrato que se contiene en la escritura pública otorgada ante el Notario cuarto del Circuito de Bogotá bajo el número quinientos sesenta y nueve, el día cinco de junio de mil novecientos

diez y ocho, el Departamento del Magdalena, por medio de apoderado especial, cedió a la Nación el derecho preferencial de comprar la empresa del Ferrocarril de Santa Marta, los que le otorgaban la cláusula 16 del contrato aprobado por la Ley 53 de 1881, el parágrafo del artículo 2º de la Ley 61 de 1903 y los demás que le conferían los artículos 4º y 12 de esta misma Ley, así como también todos los derechos que tenía en la empresa del Ferrocarril de Santa Marta, de conformidad con los contratos vigentes celebrados con la compañía concesionaria del citado ferrocarril;

"25. Dicha cesión, aceptada por el Gobierno en esa escritura, fue notificada oportunamente a la compañía demandada y más tarde ratificada por la citada Resolución del Ministerio de Obras Públicas, de fecha 11 de octubre de 1920;

"26. La compañía demandada no ha pagado a la Nación, cesionaria del Departamento del Magdalena, la participación en los productos de la empresa, estipulados en los contratos;

"27. El Gobierno, por medio del Ministerio de Obras Públicas, dictó en 11 de octubre de 1920 una Resolución por medio de la cual se declararon limitados el privilegio y el derecho de usufructo concedidos a la compañía, a la porción de la vía construída y dada al servicio público y se hicieron otras declaraciones;

"28. Tal Resolución fue notificada al representante de la compañía el 19 del mismo mes de octubre, y habiendo éste solicitado su revocación, el Ministerio de Obras Públicas la negó el 25 de agosto de 1921;

"29. La compañía demandada se ha negado a vender el ferrocarril con todos sus enseres y anexidades a la Nación; y

"30. Dicha compañía ha causado y viene causando perjuicios a la Nación y al Departamento del Magdalena por la falta de cumplimiento de algunas de las obligaciones contraídas por ella a favor de estas dos entidades."

Contestó la demanda de reconvención el señor Sam B. Koppel como apoderado de la compañía contrademandada. La extensa pieza en que se contiene esa contestación comienza combatiendo los conceptos del señor Procurador referentes a que desde un principio los poderes nacionales tuvieron ingerencia en la obra del ferrocarril de Santa Marta y desde entonces estatuyeron acerca de la duración del privilegio y de la ruta del ferrocarril, etc., etc., y que posteriormente tomaron dichos poderes una intervención ilimitada en todo lo relacionado con la construcción y explotación de la expresada vía. Ataca en seguida la afirmación de no haber satisfecho la compañía dentro del plazo convenido, la obligación de llevar el ferrocarril

hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella.

Se opuso a todas y cada una de las declaraciones impetradas en las doce postulaciones de la mutua petición y propuso las excepciones perentorias de ilegitimidad de la personería sustantiva de la parte contrademandante, carencia de acción, ineficacia de la cesión de los derechos del Departamento del Magdalena a la Nación, y petición antes de tiempo y de un modo indebido.

Respondió en concreto a las declaraciones pedidas por el representante de la Nación en la forma que pasa a verse.

A la primera:

"Me opongo a que se haga esta declaración, porque el término de ocho años, señalado en la primera de las modificaciones introducidas al contrato de 1901, por la Ley 61 de 1903, no ha podido contarse, legal y lógicamente, sino desde que el Departamento del Magdalena, como parte contratante, dio su consentimiento, por medio de la Ordenanza número 3 de 24 de marzo de 1911, para la variación del **rumbo** y **extensión** del ferrocarril y del **plazo** para construírlo, estipulados por él con los contratistas, en los artículos 1º y 3º del contrato de 24 de noviembre de 1886, aprobado por la Ley 51 de 1887, según lo establecido en la 15ª de las modificaciones hechas al referido contrato de 1901 por la misma Ley 61 de 1903; porque el Gobierno, por las Resoluciones del señor Ministro de Obras Públicas, del 5 y del 17 de febrero de 1914, se negó a cumplir la obligación que había contraído la Nación con la compañía, por la cláusula 14 del contrato de 1º de abril de 1881, aprobada por el Poder Ejecutivo Nacional y por la Ley 53 de 1881, de dar a la Compañía la faja de tierra necesaria para la construcción de la vía férrea, no obstante que la compañía le pidió en tiempo la entrega de dicha faja; y porque la compañía no está en mora, dejando de llevar el ferrocarril a Plato, en el plazo convenido, mientras la Nación no cumpla por su parte la obligación que le corresponde de entregarle la faja de tierra necesaria para la prolongación del ferrocarril, que oportunamente se le pidió."

A las declaraciones segunda a duodécima:

"Todas estas peticiones dependen de la primera, porque se fundan en el error evidente en que han incurrido el Gobierno y el señor Procurador General de la Nación, de contar los ocho años señalados en la primera de las modificaciones introducidas al contrato de 19 de noviembre de 1901, por la Ley 61 de 1903, ateniéndose a la letra de dicha modificación, sin tener para nada en cuenta la 15ª modificación que hizo la misma Ley a aquel contrato.

"Por los artículos 1º y 3º del contrato de 1886, celebrado por el Departamento del Magdalena con los contratistas señores Roberto A. Joy y Manuel J. Mier, y aprobado por la Ley 51 de 1887, éstos se obligaron con el Departamento a llevar el ferrocarril hasta el punto nombrado **El Banco**, en el término de **diez años**, contados desde el día en que se dio principio a los trabajos.

"En la cláusula primera del contrato de 19 de noviembre de 1901, celebrado por el señor Ministro de Hacienda con **The Santa Marta Railway Company, Limited**, sin la intervención del Departamento del Magdalena, no se varió el rumbo ni la extensión del ferrocarril, estipulados por el Departamento con los contratistas en el contrato de 1886; pero se ampliaron los **plazos** para llevar el ferrocarril al **Banco**, advirtiendo que los **nuevos plazos** se contarían desde **la aprobación definitiva del nuevo contrato**.

"Así aprobó el Poder Ejecutivo Nacional el contrato de 1901, y así lo sometió a la consideración del Congreso para su aprobación.

"Al discutirse en la Cámara de Representantes, se le introdujeron varias modificaciones, la primera de las cuales es como sigue:

'Artículo 1º La Compañía se compromete a construír el trayecto de línea férrea entre Sevilla y la margen meridional o izquierda del río San Sebastián, en el pueblo de la Fundación o cerca de él, y a dar ese trayecto al servicio público dentro del término de tres años. Asímismo se obliga a llevar y a dar al servicio público el ferrocarril hasta la ribera oriental del río Magdalena, en **la población de Plato** o cerca de ella, dentro del término de **ocho años. Estos plazos se contarán desde la sanción de la presente Ley.**'

"Es indudable que con esta modificación se cambió el rumbo y la extensión que debía tener el ferrocarril llevándolo al Banco, y se cambió el plazo para terminarlo, estipulados en el contrato aprobado por la Ley 51 de 1887, **rumbo, extensión y plazo** que constituían **obligaciones** de la compañía y **derechos** legítimamente adquiridos por el Departamento del Magdalena, por lo cual, en el honorable Senado de la República, al discutirse el contrato y las modificaciones que le introdujo la Cámara de Representantes, se introdujo la 15ª modificación, que dice así:

'Artículo 15. **Este contrato, en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena, como parte contratante, necesita para su validez del consentimiento de aquella entidad,** manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea.'

"Salta a la vista la contradicción que hay entre esta modificación 15ª y la del artículo 1º, porque en ésta se decía que los **plazos se**

contarán desde la sanción de la Ley 61 de 1903, mientras que en la 15ª, que es posterior, se estableció que el contrato, para su validez, necesitaba del consentimiento del Departamento, manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea, consentimiento que no se dio hasta la expedición de la Ordenanza número 3 de 24 de marzo de 1911, la que empezó a regir treinta días después de su publicación en la Gaceta del Magdalena."

A los hechos contestó:

"Son ciertos los hechos 1º, 5º, 10, 11, 12 y 16.

"El hecho 2º es cierto; pero la aprobación que se requería del Poder Ejecutivo Federal, se refería a las disposiciones del contrato relativas a los asuntos de la competencia de la Nación; no a los derechos y obligaciones exclusivos del Estado Soberano del Magdalena.

"El hecho 3º es cierto; pero el Poder Ejecutivo Nacional no aprobó, ni improbó, ni modificó las cláusulas 1ª y 5ª del contrato de 1881, que determinaba el **rumbo** del ferrocarril y el **plazo** para construírlo, porque en su Resolución del 27 de mayo de aquel año declaró expresamente que el **rumbo** y el **plazo eran derechos de la competencia exclusiva del Estado Soberano del Magdalena**.

"El hecho 4º es cierto; pero en la Ley 53 de 1881 se dijo que el contrato se aprobaba **en los términos en que había sido aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional**, es decir, declarando también que el **rumbo** del ferrocarril y el **plazo** para construírlo, determinados en los artículos 1º y 5º del contrato, constituían **derechos de la competencia exclusiva del Estado Soberano del Magdalena**.

"El hecho 6º es cierto; pero el **cambio de ruta** del ferrocarril, la **ampliación del plazo** para construírlo, la modificación de las condiciones de compra del mismo ferrocarril en lo relativo al precio y la nueva estipulación sobre la participación del Departamento en los productos de la empresa, fueron hechos por el Departamento del Magdalena, porque sólo él podía hacerlos.

"El hecho 7º también es cierto; pero la aprobación del contrato por el Poder Ejecutivo Nacional se requería solamente respecto de las disposiciones relativas a asuntos de la competencia de la Nación, no a los derechos y obligaciones exclusivos del Departamento.

"El hecho 8º es cierto; y la aprobación e improbación parcial del contrato de 1886 por el Poder Ejecutivo Nacional es plena prueba de que al no aprobarse ni improbarse una parte del contrato, era porque el Gobierno reconocía esa parte como de la **competencia exclusiva** del Departamento, parte en la cual se determinaba por éste un nuevo **rumbo** del ferrocarril, y un nuevo plazo para construírlo.

"También es cierto el hecho 9°; pero la Ley 51 de 1887 se limitó a aprobar, a improbar y a modificar los artículos del contrato que se referían a asuntos de competencia nacional, sin estatuír nada sobre el rumbo del ferrocarril ni sobre el plazo para construírlo, por ser estos asuntos **derechos de la competencia exclusiva del Departamento del Magdalena**.

"El hecho 13 es cierto; y la rescisión de esos contratos se declaró precisamente porque en su celebración no intervino el Departamento del Magdalena, que era parte contratante, con derechos y obligaciones que no podían desconocerse.

"Los hechos 14 y 15 son ciertos; pero la no intervención del Departamento en la celebración del contrato de 1901, dio lugar a que en el Senado de la República, al considerarse ese contrato, se introdujera la 15ª modificación, que dice esto:

'Artículo 15. **Este contrato, en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena, como parte contratante, necesita, para su validez, del consentimiento de aquella entidad, manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea.**'

"También es cierto el hecho 17; pero la aceptación de las modificaciones introducidas al contrato de 1901 por la Ley 61 de 1903, comprendía naturalmente la 15ª, por la cual se necesitaba del consentimiento del Departamento, como parte contratante, manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea, para que fuera válido el **cambio de ruta** del ferrocarril y el **nuevo plazo** que se señalaba para construírlo.

"No es cierto el hecho 19, porque la compañía pidió la faja de tierra necesaria para construír el ferrocarril de Fundación a Plato, oportunamente, poco después de haber dado el Departamento su consentimiento para el cambio de **ruta**, por medio de la Ordenanza número 3 de 1911; y porque el Ministerio de Obras Públicas, por Resoluciones del 5 y 17 de febrero de 1914, se negó a cumplir la obligación que tenía de entregar a la compañía aquella faja de tierra.

"El hecho 20 pudo ser cierto; pero como la aprobación del contrato de 1901 por la Asamblea del Departamento del Magdalena era una solemnidad especial, requerida por la Ley 61 de 1903 para la validez de dicho contrato, sin llenarse esa **solemnidad**, el **cambio de rumbo del ferrocarril** y el **nuevo plazo** para construírlo, no eran efectivos, y, en ese caso, nada significa el error en que se estaba, y en que está todavía el Gobierno, de creer que los **plazos** se contaban desde la sanción de esa Ley 61 de 1903, contra lo establecido claramente en la 15ª de las modificaciones introducidas al contrato por la misma Ley.

"El hecho 21 es cierto, y como la determinación del rumbo del ferrocarril, de Fundación al puerto del Banco, hecha en el artículo 1º del contrato de 1886, y el plazo señalado en el artículo 3º para su construcción, constituían derechos del Departamento, el cambio de rumbo y el nuevo plazo, estipulados en el contrato de 1901, no podían ser efectivos sin el consentimiento del mismo Departamento, que fue dado por la Ordenanza número 3 de 1911.

"El hecho 22 no me consta. Sólo sé que la Asamblea del Departamento, en una proposición que aprobó el 13 de abril de 1904, declaró que la determinación del rumbo del ferrocarril de Santa Marta al Banco, era un **derecho adquirido** por el Departamento; y que el contrato de 19 de noviembre de 1901 era **ad referendum**, es decir, que no se perfeccionaba hasta cuando no fuera aprobado por la misma Asamblea.

"El hecho 23 es cierto; pero la aprobación dada por la Asamblea del Departamento del Magdalena al contrato de 1901 y a las modificaciones que le introdujo la Ley 61 de 1903, por medio de la Ordenanza número 3 de 1911, se refirió también a la 15ª modificación para el efecto de que el contrato sea perfeccionado con esa aprobación.

"El hecho 24 no es cierto, porque de la cesión que hizo el Departamento del Magdalena a la Nación, por el contrato de 26 de septiembre de 1917, publicado en el **Diario Oficial** número 16389, correspondiente al 14 de mayo de 1918, contenido en la escritura pública número 569, de 5 de junio del mismo año de 1918, otorgada en la Notaría 4ª de este Circuito, el Gobierno Nacional dijo **'que aceptaba la cesión sólo del derecho preferencial que tenía el Departamento de comprar el ferrocarril de Santa Marta,'** por lo cual ese contrato de cesión no comprende los otros derechos del Departamento ni las obligaciones de éste, derivados de los contratos vigentes sobre el ferrocarril de Santa Marta.

"El hecho 25 no es cierto, porque el Gobierno, como se ha dicho, sólo aceptó la cesión del derecho preferencial que tenía el Departamento de comprar el Ferrocarril de Santa Marta; porque si bien se notificó aquella cesión limitada a la compañía, ésta manifestó al Gobierno, en memorial de 7 de febrero de 1918, que **no aceptaba dicha cesión**; y porque la aceptación posterior, de todos los derechos del Magdalena, hecha por el Gobierno en una Resolución, que no figura en la escritura número 569 de 5 de junio de 1918, sin que en esa aceptación haya intervenido el Departamento, carece en absoluto de valor legal.

"Tampoco es cierto el hecho 26, porque la Compañía no está obligada a pagar a la Nación nada de los productos de la empresa,

porque en la cesión que le hizo el Departamento del Magdalena no se comprendió ese derecho.

"El hecho 27 es cierto; pero el Gobierno no tenía el derecho de dictar la Resolución de 11 de octubre de 1920, porque esa Resolución párte del supuesto de que la compañía está en mora de cumplir sus obligaciones, lo cual no es cierto; y porque en la hipótesis de que tal derecho existiese, correspondería al Departamento del Magdalena y no a la Nación, y no quedó comprendido en la cesión que aquél hizo a ésta por medio de la citada escritura número 569, de 5 de junio de 1918.

"El hecho 28 no es cierto, porque la Resolución de 11 de octubre de 1920 es una Resolución ejecutiva, y la del 25 de agosto de 1921 fue dictada solamente por el señor Ministro de Obras Públicas, y las resoluciones ejecutivas no se confirman ni se revocan por resoluciones ministeriales, sino por otras resoluciones ejecutivas.

"El hecho 29 no es cierto; porque la compañía, según los contratos vigentes, no está en la obligación de hacer la venta de que allí se habla.

"Y el hecho 20 tampoco es cierto; porque la Compañía ha cumplido todas sus obligaciones, según los contratos."

Trabada la contención en los términos que se dejan expuestos, siguieron la demanda principal y la de reconvención bajo una misma cuerda, con concesión de término probatorio, que fue aprovechado por ambas partes. Conferidos los traslados para alegar de bien probado, los representantes de uno y otro contrincante sostuvieron ahincadamente sus puntos de vista en extensos y razonados alegatos, y en seguida los contendientes se hicieron representar en la audiencia pública, aduciendo luégo los respectivos personeros y el señor Procurador General de la Nación el resumen escrito de sus alegaciones orales.

Es de observar que los derechos de la Nación han estado representados en la última etapa del juicio no tan sólo por el señor Procurador General, quien ha hecho inteligentes esfuerzos en favor de los intereses de la Nación, sino por un apoderado especial constituído al efecto por el Gobierno, el doctor Esteban Jaramillo, quien por haber desempeñado durante varios años el Ministerio de Obras Públicas y dictado en tal carácter la Resolución de veinte de octubre de mil novecientos veinte, sobre limitación del privilegio de la compañía, conoce sobremodo los antecedentes de este negocio y en tal virtud se halla especialmente capacitado para la defensa de los derechos de la Nación en la presente trascendental controversia.

Por su parte la compañía no ha omitido esfuerzos para alcanzar el triunfo de sus puntos de vista y ha ilustrado muy ampliamente

el debate, llegando, puede decirse, hasta agotar la materia, con el concurso de los muy distinguidos abogados doctores Carmelo Arango, Emilio Ferrero y Pedro María Carreño.

Llegado como es el momento de poner fin a la doble controversia resultante de la demanda principal y de la de reconvención, con sus respectivas contestaciones, procede a ello la Corte, haciendo al efecto las consideraciones que el caso requiere.

Evolución histórico-jurídica del ferrocarril.

El proceso histórico del Ferrocarril de Santa Marta se desenvuelve en un período de más de cuarenta años, habiendo tenido como punto inicial el contrato celebrado el primero de abril de mil ochocientos ochenta y uno entre el señor Antonio M. Zúñiga, en nombre del Estado Soberano del Magdalena, y los señores Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy, para el estudio, construcción, equipo y explotación de una vía férrea servida por vapor, desde la ciudad de Santa Marta hasta la laguna del cerro de San Antonio u otro punto más conveniente próximo a la ribera oriental del río Magdalena.

Por dicho contrato los concesionarios De Mier y Joy se comprometieron a hacer practicar todas las exploraciones, estudios, planos, perfiles y dibujos necesarios para la ejecución del ferrocarril; a dar comienzo a la obra a más tardar seis meses después de la aprobación definitiva del contrato, y a terminarla a los seis años de empezados los trabajos de construcción. Se estipuló que la empresa se denominaría "Ferrocarril de Santa Marta," y que durante cincuenta años ninguna otra persona, compañía o corporación, ni el Gobierno Nacional ni el del Estado del Magdalena, ni los de los Municipios de éste podrían construír una vía férrea ni de madera, alambre, etc., entre los puntos expresados, ni entre dos o más de los intermedios; se determinaron las condiciones específicas que debía reunir la vía, así como las obligaciones que contraía la empresa para con el Gobierno Nacional y el Estado contratante en cuanto al transporte de carga de estas entidades, de los correos y del personal y material de guerra de las mismas; se fijaron los demás privilegios y exenciones de que gozaría la empresa tanto por parte de la Nación como del Estado del Magdalena y se pormenorizaron todos los otros derechos y obligaciones de los concesionarios, entre los cuales figura el traspaso a éstos del auxilio de sesenta mil pesos anuales concedido por la Nación al Estado Soberano del Magdalena, según la Ley 12 de 29 de marzo de 1880, para la "construcción de la vía que úna la ciudad de Santa Marta con el río Magdalena," y el derecho que se

reservó el mencionado Estado Soberano y subsidiariamente la Nación a comprar el ferrocarril por determinadas sumas después de transcurridos ciertos plazos a contar del día en que la vía fuera dada al servicio público.

En la cláusula final del contrato se halla consignada la siguiente estipulación:

"El presente contrato no tendrá efecto sino después de ser aprobado por el ciudadano Presidente del Estado y el Poder Ejecutivo Federal."

Sometida la convención a la aprobación del Presidente de la Unión, éste, por Resolución de fecha 27 de mayo de 1881, aceptó algunas de sus cláusulas, improbó otras, modificó las que estimó conveniente, y con respecto a las restantes, expuso que siendo ellas de la competencia exclusiva del Gobierno del Estado Soberano del Magdalena, el Poder Ejecutivo Nacional se abstenía de estatuír sobre ellas.

En seguida el Congreso Nacional, por medio de la Ley 53 de 1881, aprobó el contrato expresando que lo hacía en los términos en que había sido aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional.

Este pacto fue modificado por el que las mismas partes celebraron el veinticuatro de noviembre de mil ochocientos ochenta y seis, estando ya rigiendo la Constitución de este último año, que reemplazó el régimen federal por el unitario y convirtió los Estados Soberanos en Departamentos.

Por este segundo contrato se hicieron importantes modificaciones al de 1881, entre las cuales se destacan la fijación del puerto del Banco como punto terminal de la línea, en vez de la laguna del cerro de San Antonio; la prórroga a diez años del plazo estipulado anteriormente para la terminación de la obra, y el compromiso contraído por el Gobernador del Departamento del Magdalena de recabar del Gobierno Nacional la adjudicación a título gratuito de cien mil hectáreas de tierras baldías a los concesionarios.

El Poder Ejecutivo Nacional, al cual fue sometida esta convención por las partes contratantes, la aprobó parcialmente y dispuso que sus estipulaciones no se llevaran a efecto sin la aprobación del Consejo Nacional Legislativo, el cual al aprobarlas por medio de la Ley 51 de 1887, introdujo algunas modificaciones y cláusulas nuevas.

Tales eran los contratos vigentes en relación con la obra del ferrocarril, cuando los señores Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy, por medio de instrumentos otorgados en Londres y ratificados por escritura pública número quince, de catorce de abril de mil ochocientos noventa, otorgada ante el Notario primero del Circuito de Santa Marta, traspasaron la concesión a **The Santa Marta Railway Company, Limited,** Sociedad domiciliada en la expresada ciudad de Londres. Dicho traspaso fue aceptado por el Ministerio de Fomento el veintisiete de agosto de mil ochocientos noventa.

En el mes siguiente al de la aprobación del traspaso celebraron la Gobernación del Magdalena y el representante de la compañía cesionaria un nuevo contrato con el fin de modificar algunas estipulaciones de los contratos anteriores. Mas como en la cláusula final de dicho pacto se estableció que él no surtiría efecto alguno sin la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, y este último, por conducto del Ministerio de Fomento, no lo aceptó, quedó dicho proyecto de contrato sin consecuencias legales.

En el mismo año de mil ochocientos noventa y en los de mil ochocientos noventa y tres y noventa y siete se celebraron tres contratos distintos entre la compañía y el Gobierno Nacional, en los cuales asumía ya este último el carácter de contratante directo, así como el **control** general de la obra. Sobre estos contratos emitió el Consejo de Estado concepto desfavorable con fecha veinte de febrero de mil novecientos uno, que en su parte pertinente dice:

"El Consejo de Estado conceptúa:

"1º Que en los contratos celebrados con los empresarios del Ferrocarril de Santa Marta con posterioridad al que fue aprobado por la Ley 51 de 1887, se advierte una grave irregularidad consistente en que, siendo aquélla una empresa departamental, el Gobierno Nacional asumió la representación del Departamento del Magdalena, sin que mediara entre las dos entidades convención o arreglo que pudiera justificar tal procedimiento;

"2º Que en consecuencia, los mencionados contratos no pueden considerarse como firmes y perfectos, sino mediante ratificación del Gobernador y de la Asamblea del Departamento del Magdalena."

Como dichos contratos se declararon rescindidos por la Ley 61 de 1903, poca o ninguna influencia ejercen ellos en la decisión del litigio, por lo cual no hay necesidad de detenerse a hacer un estudio especial de sus cláusulas.

El último contrato fue el de fecha diez y nueve de noviembre de mil novecientos uno, celebrado, como los tres anteriores, entre el

Gobierno Nacional y la compañía. Constituye dicho contrato la piedra angular de este ruidoso pleito, pues una y otra de las partes contrincantes buscan apoyo en las cláusulas de él para sostener sus encontradas pretensiones.

Por tal motivo es conveniente conocer una a una las cláusulas de ese convenio, las que se reproducen a continuación:

"Los infrascritos, a saber: Miguel Abadía Méndez, Ministro de Hacienda, debidamente autorizado al efecto por el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, por una parte, que en el texto de este contrato se denominará **el Gobierno**; y Philip Henry Marshal, en nombre y representación de The Santa Marta Railway Company, Limited, por otra, y que en el texto de este documento se denominará **la Compañía**, en vista del memorial elevado por este último al Ministerio de Hacienda, con fecha 13 de agosto del corriente año, y tomando en consideración las razones allí aducidas, han venido en celebrar el contrato contenido en las cláusulas siguientes:

"Primera. El Gobierno, de acuerdo con la exposición que contiene el memorial adicional del señor Marshal, de fecha treinta de octubre próximo pasado, conviene en otorgar a la Compañía dos años de plazo, contados desde la aprobación definitiva del presente contrato, para llevar la línea férrea hasta el río San Sebastián, y cinco años adicionales de plazo para llevarla hasta el río Magdalena, contados desde la misma fecha que para el plazo anterior.

"Segunda. Que el Gobierno, teniendo en cuenta que fuera de la caducidad que **ipso facto** ocurre, aunque sólo en cuanto al privilegio y después de transcurridos cincuenta años de explotación en toda la obra, no se estipuló ninguna otra caducidad en las dos leyes de concesión, y que en junio próximo pasado la Compañía estableció un servicio mixto (férreo y acuático) entre Santa Marta y Barranquilla, conviene estipular que en caso de no cumplimiento de los compromisos que tiene la Compañía dentro de los plazos fijados en el artículo anterior caducará el privilegio de la Compañía, pero solamente para el tramo o tramos de línea que no estén construídos y la Compañía quedará con el goce del privilegio y del usufructo respecto de las porciones de la vía que estuvieren construídas y dadas al servicio público, por el plazo y en los términos de las respectivas leyes de concesión.

"Tercera. En el caso de falta de cumplimiento de los compromisos contraídos en el artículo 1º, sobre conclusión de ciertos trayectos de la vía en determinados plazos, y que se decrete la caducidad sobre cualquier trayecto o tramo de la vía, la Compañía estará obligada a

devolver al Gobierno en el término de seis meses, contados desde la declaratoria de caducidad, lo siguiente:

"a) Los sesenta y dos mil pesos cobrados por la actual Compañía como subvención monetaria;

"b) Todos los documentos y bonos emitidos por el Gobierno para el pago de la subvención al ferrocarril y que se encuentren en esta fecha sin amortizar;

"c) Las treinta mil hectáreas de tierras baldías que le han sido otorgadas a la Compañía en virtud de las obras ejecutadas por ella hasta la fecha. En caso de que no le hayan sido adjudicadas y entregadas en su totalidad, deberá devolver los correspondientes bonos;

"d) Deberá renunciar al derecho de cobrar nuevos bonos para la adjudicación de tierras baldías por los tramos que llegue a construír de hoy en adelante.

"Cuarta. La participación que corresponde al Departamento del Magdalena en los productos de la empresa, será exigible desde que se termine todo el ferrocarril, o sobre toda la porción que esté construída, desde que se declare la caducidad del privilegio por la no construcción de cualquiera de los tramos o trayectos.

"Esta participación será, a opción del Departamento del Magdalena, o la señalada en el artículo décimo del contrato aprobado por la Ley 51 de 1887, o la señalada en el artículo 4º del contrato número treinta y cinco, de fecha 25 de noviembre de 1890, y publicado en el número ocho mil doscientos sesenta y cinco del **Diario Oficial**; pero en este último caso la suma señalada para gastos de administración, explotación y conservación de la obra con todas sus anexidades, será de mil seiscientos pesos oro americano, como equivalente de la de tres mil pesos a la época en que se celebró el contrato.

"El Gobierno exigirá del Departamento del Magdalena que haga la elección antes de que se reúna el primer Congreso, y si el Departamento no la hiciere oportunamente, quedará entonces vigente la participación aprobada por la Ley 51 de 1887.

"Quinta. La Compañía se compromete a mantener en buen estado y con toda regularidad, para el transporte de pasajeros, carga y correos, entre Santa Marta y el río Magdalena, un servicio de vapores en los caños entre Barranquilla y Puebloviejo y el ramal que une este último puerto con la estación del ferrocarril en San Juan de Córdoba.

"Sexta. El presente contrato necesita para su validez de la aprobación del Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, y de la aprobación definitiva del Cuerpo Legislativo de la Nación, a cuyo examen será sometido por el Go-

bierno en las primeras sesiones ordinarias o extraordinarias que se verifiquen.

"En fe de lo cual firmamos este documento, en dos ejemplares de un mismo tenor, en Bogotá, a diez y nueve de noviembre de mil novecientos uno.

"**Miguel Abadía Méndez—Philip Henry Marshal.**

"**Poder Ejecutivo Nacional—Bogotá, noviembre 21 de 1901.**

"Aprobado.

"JOSE MANUEL MARROQUIN

"El Ministro de Hacienda, **Miguel Abadía Méndez.**"

El Congreso Nacional, al aprobar este contrato por medio de la Ley 61 de 1903, le introdujo las siguientes modificaciones:

"Artículo 1º La Compañía se compromete a construír el trayecto de vía férrea entre el río Sevilla y la margen meridional o izquierda del río San Sebastián, en el pueblo de la Fundación o cerca de él, y a dar ese trayecto al servicio público dentro del término de tres años. Asímismo se obliga a llevar y dar al servicio público el ferrocarril hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella, dentro del término de ocho años. Estos plazos se contarán desde la sanción de la presente Ley.

"Artículo 2º Si en los plazos fijados en el artículo precedente la Compañía no cumpliere las obligaciones contraídas allí, o si llegare a comprobarse que ella da preferencias indebidas en el transporte de la carga, o si se abandonare la empresa de modo que el servicio se haga peligroso o se suspenda el tráfico en la línea o en los caños de que trata el artículo 7º de este contrato, por más de treinta días consecutivos, salvo caso fortuito o fuerza mayor, el privilegio y el derecho de usufructo concedidos en los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887, quedarán por eso mismo limitados únicamente a las porciones de la vía que estuvieren construídas y dadas al servicio público, por todo el plazo y en los términos de las mencionadas leyes de concesión, y con las restricciones del presente contrato. Lo mismo sucederá en el caso de que no se cumpla con la obligación que se impone a la Compañía por el artículo 6º de este contrato, dentro del término allí estipulado.

"Parágrafo. Declarada administrativamente la limitación del privilegio y del derecho de usufructo por cualquiera de los motivos

previstos en este artículo, la Compañía quedará desde ese momento en la obligación de vender el ferrocarril con todos sus enseres y anexidades al Departamento del Magdalena preferentemente, o a la Nación si aquél renunciare al derecho de comprar, o a cualquiera persona o sociedad que mediante el consentimiento del Gobierno quisiere hacerse cargo de la empresa.

"Artículo 3º El precio de la venta a que hubiere lugar, por cualquiera de los motivos expresados en la primera parte del artículo anterior, lo fijarán las partes de común acuerdo; y si esto no se pudiere, será determinado por peritos avaluadores nombrados uno por cada parte. En caso de discordia respecto del avalúo, el tercero dirimente será designado por los dos peritos principales, y si éstos no se pusieren de acuerdo en el nombramiento, será elegido por la Corte Suprema de Justicia. En todo caso queda a salvo el derecho de las partes para ocurrir al Poder Judicial si se creyeren lesionadas por el avalúo.

"Artículo 4º Del precio convenido por las partes o fijado por los peritos se deducirá precisamente a cargo de la actual Compañía, al tiempo de efectuarse la venta, el monto de todo lo recibido en dinero por ella o por los primeros concesionarios, a título de subvención, por lo que aquél produjera en oro inglés en la época de la entrega y recibo de las respectivas anualidades.

"Artículo 5º El Gobierno garantiza a la Compañía un interés del seis por ciento (6 por 100) anual sobre el capital no mayor de £ 3,500 por cada kilómetro, que se compruebe haberse invertido en la prolongación de la línea, desde el río San Sebastián o de la Fundación hasta el río Magdalena en la población de Plato o cerca de ella. Tal interés será garantizado durante veinticinco años y al entregarse al servicio público cada trayecto no menor de veinticinco kilómetros; pero es entendido que todo excedente líquido del seis por ciento de interés sobre el capital empleado por la Compañía en el trayecto de línea de Santa Marta a la Fundación, se aplicará precisamente para reducir la responsabilidad del Gobierno por la garantía estipulada, previa deducción de la participación que corresponde al Departamento del Magdalena. La garantía en referencia será cubierta en bonos por su monto nominal, los cuales ganarán el seis por ciento (6 por 100) de interés anual y serán amortizados con un diez por ciento (10 por 100) del producto bruto de las Aduanas de la República. En los casos de incumplimiento, previstos en el artículo 2º de este contrato, no habrá lugar a la garantía estipulada sobre los tramos de línea construídos de la Fundación al río Magdalena, pero sin efecto retroactivo.

"Artículo 6º La Compañia se compromete a traer y poner en servicio, dentro del plazo de dos años, a contar desde la expedición de esta Ley, una draga para excavar y canalizar a su costa el caño o los caños necesarios entre la Ciénaga Grande de Santa Marta y el río Magdalena, de modo que un buque de vapor de tres pies de calado y doscientas toneladas de capacidad, a lo menos, pueda navegar fácilmente desde el río Magdalena hasta Puebloviejo.

"Artículo 7º La Compañía se obliga también a mantener desde ahora en buen estado y con toda regularidad, para el transporte de pasajeros, carga y correos, entre Santa Marta y el río Magdalena, mientras llega el ferrocarril a su término final, un servicio de buques de vapor en los caños que comunican a Barranquilla con Puebloviejo, en conexión con el ramal de línea férrea que enlaza este último puerto con la estación del ferrocarril en San Juan de Córdoba y con la vía principal de esta población a la de Santa Marta. Los buques de que se trata harán no menos de un viaje semanal, y conducirán gratuitamente los correos de Barranquilla a Santa Marta, y viceversa, en las fechas de recibo y despacho del respectivo itinerario oficial.

"Parágrafo. El Gobierno conviene en no cobrar ningún derecho fluvial sobre los cargamentos que se transporten por los caños mencionados, con excepción de aquellos de importación o exportación que correspondan a puertos del río Magdalena, arriba de Barranquilla, los cuales serán gravados únicamente con los impuestos fluviales establecidos o que se establezcan sobre la navegación del río Magdalena. Para la percepción de estos derechos el Gobirno tendrá un empleado inspector y recaudador residente en Santa Marta.

"Parágrafo. Es entendido que el servicio fluvial a que se alude en este artículo no confiere privilegio alguno a la Compañía; y lo es asímismo que el Gobierno no dará privilegio para la navegación exclusiva de la vía acuática en referencia, la cual continuará siendo de uso público en toda su extensión.

"Artículo 8º La Compañía se obliga a devolver al Gobierno, dentro de los tres meses subsiguientes a la sanción de esta Ley, todos los documentos y bonos emitidos por el Gobierno para el pago de la subvención al ferrocarril y que se encuentren en esta fecha sin amortizar; y todos los títulos de tierras baldías que les han sido otorgados como subsidio adicional, haciendo a la vez renuncia del derecho de cobrar nuevos bonos para la adjudicación de tierras baldías.

"Artículo 9º Por lo que respecta a las condiciones técnicas de la obra del ferrocarril, la Compañía queda facultada para mejorarlas con el consentimiento expreso del Ministerio de Hacienda.

"Artículo 10. La participación que corresponde al Departamento

del Magdalena en los productos de la empresa, será exigible desde que se termine todo el ferrocarril o sobre la porción que esté construída desde que se declaren limitados el privilegio y el derecho de usufructo, de acuerdo con el artículo 2º de este contrato.

"Esta participación será a opción del Departamento del Magdalena, o la señalada en el artículo 10 del contrato aprobado por la Ley 51 de 1887, o la señalada en el artículo 4º del contrato número treinta y cinco, de fecha veinticinco de noviembre de mil ochocientos noventa, y publicado en el número 8265 del **Diario Oficial**; pero en este último caso la suma señalada para gastos de administración, explotación y conservación de la obra con todos sus enseres y anexidades, será de mil pesos ($ 1,000) en oro inglés por kilómetro y por año, durante los veinte años siguientes a la fecha en que sea exigible la participación correspondiente al Departamento del Magdalena en los productos de la empresa y de mil seiscientos pesos ($ 1,600) en la misma moneda y en iguales condiciones por todo el tiempo restante.

"Artículo 11. El Gobierno y la Compañía declaran rescindidos en absoluto los contratos celebrados entre ellos en 1890, 1893 y 1897, quedando en vigor únicamente el presente contrato y los aprobados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887, con las modificaciones que el presente les introduce.

"Artículo 12. La Compañía declara canceladas en todas y cada una de sus partes las cuentas y reclamaciones que tiene pendientes en el Ministerio de Relaciones Exteriores, contra el Gobierno de la República, por daños y perjuicios causados a la empresa durante la última guerra; y declara igualmente que se abstendrá de presentar nuevas cuentas y reclamos por tal motivo. Renuncia la Compañía, asimismo, a favor del Departamento del Magdalena y para que se destine únicamente a la irrigación de los terrenos por donde ha de pasar el ferrocarril, la tercera parte del valor de la reclamación que por servicios prestados al Gobierno durante la última guerra tiene pendiente ante el mismo Gobierno.

"Artículo 13. Si dentro del término de tres meses, a contar desde la promulgación de la presente Ley, no aceptare la Compañía las modificaciones de que se trata, se tendrá por improbado en todas y cada una de sus partes el contrato de diez y nueve de noviembre de mil novecientos uno, celebrado por dicha Compañía con el Gobierno de la República.

"Artículo 14. Todas las cuestiones que se susciten por causa de este contrato y por los anteriores serán decididas por los Tribunales de Colombia, y en ningún caso podrá la Compañía recurrir a la vía

diplomática, salvo el caso de denegación de justicia, entendiéndose por tál únicamente el hecho de negarse al concesionario o a quien sus derechos represente alguno a algunos de los recursos judiciales que las leyes de la República establecen en guarda de los derechos civiles de las personas.

"Artículo 15. Este contrato, en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena, como parte contratante, necesita, para su validez, del consentimiento de aquella entidad, manifestado en forma legal por la respectiva Asamblea."

Conocida ya a grandes trazos la génesis y evolución jurídica del importante negociado del Ferrocarril de Santa Marta, se entra en el estudio de los varios problemas suscitados de una parte por la Compañía y de otra por la Nación en sus respectivas demandas.

Problema fundamental del debate.

El artículo 1º de las modificaciones aprobadas por la Ley 61 de 1903 expresa, según se deja visto, lo siguiente:

"La Compañía se compromete a construír el trayecto de línea férrea entre el río Sevilla y la margen meridional o izquierda del río San Sebastián, en el pueblo de Fundación o cerca de él, y dar ese trayecto al servicio público, dentro del término de tres años. Asímismo se obliga a llevar y dar al servicio público el ferrocarril hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella, dentro del término de ocho años. Estos términos se contarán desde la sanción de la presente Ley."

Los personeros de la Nación sostienen, en consonancia con la Resolución del Ministerio de Obras Públicas número 22 de 11 de octubre de mil novecientos veinte, que habiendo sido sancionada la referida Ley el treinta y uno de octubre de mil novecientos tres, el plazo de ocho años señalado en el artículo transcrito, para llevar el ferrocarril a Plato en la ribera oriental del río Magdalena, venció el treinta y uno de octubre de mil novecientos once, y que, en consecuencia, no habiendo dado cumplimiento la compañía a la expresada obligación dentro de dicho plazo, ha quedado por el mismo hecho incursa en la sanción establecida en el ordinal segundo de las prenotadas modificaciones, sanción consistente en que el privilegio y el derecho de usufructo concedidos en los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887, quedan limitados únicamente a las porciones de vía construídas y dadas al servicio público y en que declarada, como ha sido, administrativamente la limitación del

privilegio y del usufructo, la compañía queda constituída en la obligación de vender el ferrocarril con todos sus enseres y anexidades a la Nación como cesionaria de los derechos del Magdalena, o a cualquiera persona o entidad que mediante el consentimiento del Gobierno, quisiere hacerse cargo de la empresa.

Por su parte, la compañía coloca el elemento básico de sus pretensiones en el artículo 15 de las preindicadas modificaciones, que establece:

"Este contrato, en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena, como parte contratante, necesita, para su validez, del consentimiento de aquella entidad, manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea."

Dice la compañía que siendo todo lo referente a la ruta que debe seguir el ferrocarril y al plazo para terminarlo, derechos exclusivos del Departamento del Magdalena, el contrato de mil novecientos uno no puede producir efectos legales en lo tocante al indicado plazo, de acuerdo con la modificación transcrita, sino a partir del veinticuatro de marzo de mil novecientos once, por haber sido esta la fecha en que la Asamblea del Magdalena le dio su aprobación al referido contrato.

La tesis de ser lo relativo a la ruta del ferrocarril y al plazo derechos exclusivos del Departamento, la sustenta la compañía en la demanda de la siguiente manera:

"Bajo el imperio de la Constitución Nacional del 8 de mayo de 1863, por la cual se dividió la República en Estados Soberanos e independientes, y se estableció el Gobierno Federal, era de la exclusiva competencia de los Estados (hoy Departamentos) todo asunto cuyo ejercicio no delegaran expresa, especial y claramente al Gobierno General, y la construcción de vías públicas no internacionales, que no fue delegada al Gobierno General, correspondía exclusivamente a los Estados, por lo cual el Estado Soberano del Magdalena, en ejercicio de sus derechos, expidió el 4 de octubre de 1879 la 'Ley 6ª de Fomento,' que autorizaba al Gobierno del Estado para celebrar contratos sobre construcción de nuevas vías de comunicación, que no necesitaban de la aprobación ulterior de la Asamblea Legislativa.

"En virtud de esa autorización, el Gobierno del Estado Soberano del Magdalena celebró con los señores Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy, el contrato de 1º de abril de 1881, 'para la construcción y explotación de un ferrocarril desde la ciudad de Santa Marta hasta la laguna del cerro de San Antonio u otro lugar próximo a la ribera oriental del río Magdalena.' En ese contrato se estipularon la ruta

del ferrocarril y los plazos para hacer los estudios preliminares y para terminar la obra.

"Como las cláusulas 2ª, 7ª, 8ª, 11, 12, 14, 15, 16 y 19 se referían a la Nación, se sometió a la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, quien aprobó algunas de esas cláusulas e improbó otras, entre las cuales no figuraban la primera y la quinta, relativas, respectivamente, a la ruta del ferrocarril y al plazo para terminarlo, por Resolución de 27 de mayo de 1881, que concluyó así:

'Y siendo las demás cláusulas que constituyen este contrato de competencia exclusiva del Gobierno del Estado Soberano del Magdalena, el Poder Ejecutivo Nacional se abstiene de estatuír sobre ellas.'

"Desde ahora llamo especialmente la atención de esa Superioridad al hecho muy significativo de que el Poder Ejecutivo Nacional se abstuvo de estatuír nada sobre las cláusulas 1ª y 5ª del contrato de 1881, referentes a la ruta del ferrocarril y al plazo para terminarlo, porque declaró esos asuntos de la competencia exclusiva del Gobierno del Estado Soberano del Magdalena.

"Así fue sometido ese contrato a la aprobación del Congreso, quien lo aprobó por la Ley 53 de 1881, en estos términos:

'Artículo único. Apruébase en los términos en que ha sido aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional, el contrato celebrado entre el Gobierno del Estado Soberano del Magdalena y Manuel J. de Mier y Roberto A. Joy....'

"Aprobado el contrato por aquella Ley, en los términos en que lo había sido por el Poder Ejecutivo Nacional, quedó por ese mismo hecho establecido expresamente que las cláusulas primera y quinta, relativas a la ruta del ferrocarril y al plazo para terminarlo, trataban de asuntos de la competencia exclusiva del Gobierno del Estado Soberano del Magdalena, es decir, que tales asuntos no eran de la competencia de la Nación, de ninguna manera. Perfeccionado el contrato de 1881 a que se ha venido aludiendo, las prestaciones estipuladas a favor de la empresa concesionaria quedaron elevadas a la categoría de derechos adquiridos.

"Al advenimiento de la Constitución de 1886, central en lo político y descentralizada hasta ciertos límites en lo administrativo, y según la cual se dio el nombre de Departamentos a los antiguos Estados, todo continuó siendo de la exclusiva competencia del Departamento en relación con el contrato de 1881 (tal como la ruta del ferrocarril, puntos terminales de ella, sistema y métodos de construcción, plazos, etc.), excepto aquellas materias de competencia de la Nación en la fecha de la celebración del contrato.

"Aun cuando en lo general, según el espíritu de la Constitución de 1886, reverso de la anterior, la Nación podía por su propia cuenta contratar ferrocarriles dentro del territorio de un solo Departamento (artículo 76, 17ª y 18ª), tal facultad no quedó extendida respecto de la concesión del Ferrocarril de Santa Marta, pues que el Departamento del Magdalena sucedió al Estado del mismo nombre en todos 'los derechos, valores y acciones' que por cualquier título le pertenecieran, suerte que corría el tántas veces mencionado contrato de 1881 (artículo 188) y puesto que, según el artículo 31 de la misma Constitución, 'los derechos adquiridos con justo título con arreglo a las leyes civiles por personas naturales o jurídicas **no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores.**' "

Esbozado así el problema cardinal de este doble litigio, de cuya solución dependen los pronunciamientos que hayan de hacerse tanto respecto de las acciones de la demanda principal como de las ejercitadas en la contrademanda, se procede al estudio de las varias cuestiones que dicho problema encierra, las cuales se considerarán a la luz de los tres contratos que han alcanzado eficacia legal.

Contrato de 1881.

Para apreciar debidamente las condiciones en que actuaron en esta convención así el Estado Soberano del Magdalena como la Nación, y los derechos que para una y otra de dichas partes surgieron de ese pacto, es menester tomar en cuenta algunas de las más importantes leyes nacionales que a la sazón regían acerca de la asendereada obra del Ferrocarril de Santa Marta.

La Ley 69 de 5 de junio de 1871, expedida por el Congreso Nacional, estableció en sus artículos 1º, 2º y 12 lo que pasa a verse:

"Artículo 1º El Poder Ejecutivo promoverá el fomento de las mejoras materiales en el territorio de la Unión en los términos de la presente Ley.

"Artículo 2º Son obras de preferente ejecución, para los efectos del artículo anterior:

. . . . . .

"4º En el Estado Soberano del Magdalena:

"La vía férrea, acuática o mixta que ponga en comunicación con el río de este nombre la ciudad o puerto de Santa Marta.

"Artículo 12. Cuando las empresas que se mandan fomentar sean de carácter nacional, el Poder Ejecutivo concederá privilegio a las

compañías o particulares que lo soliciten y ofrezcan mayores ventajas y seguridades, observando las reglas siguientes:

"1º Determinar claramente la naturaleza y condiciones de la obra; en la vía terrestre, si ha de ser férrea, carretera de madera o mixta, según las exploraciones o estudios hechos o que se hagan, la longitud, el ancho, los desmontes de los lados, los puentes, las estaciones, los tambos y posadas, etc.....

"2º Señalar término para que principien los trabajos y para que la obra se entregue concluída en su totalidad, o en porciones o tramos en que pueda convenientemente dividirse, para darlas al uso público por separado y de un modo útil, especificando los motivos justos de prórroga y salvando solamente los casos fortuitos en las interrupciones o demoras que sobrevengan."

.....

Vino posteriormente la Ley 89 de 30 de mayo de 1873, por la cual se dictaron las disposiciones que a continuación se leen:

"Artículo 10. Autorízase igualmente al Poder Ejecutivo para que, en los mismos términos y con las mismas condiciones de la presente Ley, pueda contratar el ferrocarril que partiendo de Santa Marta venga a cualquier punto de la orilla del Magdalena, o a alguna de sus ciénagas, siempre que su valor no exceda de tres millones de pesos.

"Artículo 13. El Poder Ejecutivo excitará a los Gobiernos de los Estados en cuyo territorio se van a ejecutar las obras de que trata esta Ley, a fin de que auxilien al Tesoro Nacional con sus rentas propias, ya sea pagando en parte su costo, o comprometiéndose a ayudar al pago de la garantía, caso de que haya de hacerse efectiva. El Poder Ejecutivo Nacional queda autorizado para reducir a contrato obligatorio para los Estados las ofertas que se le hagan."

Mediante las disposiciones transcritas, el Congreso Nacional, en el cual estaban políticamente representados los Estados por medio de los respectivos Senadores (artículo 39 de la Constitución de 1863), había declarado obra de preferente fomento y ejecución por parte del Gobierno Nacional la comunicación férrea entre la ciudad de Santa Marta y el río Magdalena y había autorizado al mismo Gobierno para contratar la ejecución de dicha obra, pudiendo éste al efecto celebrar convenciones que tuvieran el carácter de obligatorias para los Estados.

Si a esto se agrega que por la cláusula segunda del contrato celebrado entre el Estado Soberano del Magdalena y los señores De Mier y Joy en 1881, se otorgó a éstos privilegio por cincuenta años

no sólo por parte del Estado del Magdalena, sino de la Nación, para la construcción y explotación de la ferrovía, se verá que al aprobar el referido contrato no pudo la Nación quedar legalmente extraña a las estipulaciones referentes a la ruta que debía seguir el ferrocarril y a los plazos señalados para la iniciación de los trabajos y la terminación de la vía, una vez que con arreglo al artículo 12 de la Ley 69 de 1871, que ya se conoce, el Gobierno Nacional no podía conceder privilegios sino tratándose de obras de carácter nacional y en cuanto quedaran claramente determinadas la naturaleza y condiciones de la obra, la longitud y anchura de la vía, así como los plazos para dar comienzo a los trabajos y para la conclusión de la obra.

Esto hace que el Gobierno Nacional tuviera por ministerio de la ley intervención directa en la fijación de dichos elementos cuandoquiera que, como en el caso que aquí se ofrece, concediera privilegio para la construcción y explotación de una de tales obras, y que por lo mismo los derechos resultantes de las estipulaciones contenidas en el contrato de mil ochocientos ochenta y uno, acerca de la ruta del ferrocarril y de los términos en que se debían iniciar y concluír los trabajos, no pueden considerarse exclusivos del Estado del Magdalena.

Este último, por lo demás, al pactar con De Mier y Joy el privilegio por parte de la Nación y someter el contrato a la aprobación del Gobierno Nacional, aceptó por el mismo hecho la intervención de este último en todo lo relacionado con la fijación del plazo y la ruta, comoquiera que solamente mediante tal intervención podía el Gobierno Nacional conceder dicho privilegio. Hubo, pues, por este medio una verdadera delegación del Estado del Magdalena en favor del Gobierno Federal, a fin de que este último pudiera intervenir en lo referente a los expresados elementos de ruta y plazo. Con tal delegación quedó llenado el requisito exigido por el artículo 16 de la Constitución de 1863, para que un asunto de Gobierno pudiera ser de competencia de la Unión.

No aparece, pues, ajustado a la verdad jurídica el concepto emitido por el Gobierno Federal cuando al aprobar el contrato de que se habla dijo que "las demás cláusulas," entre las cuales figuraban las relativas a la ruta y al plazo, eran de la exclusiva competencia del Estado Soberano del Magdalena.

Uno de los voceros de la Compañía hace valer el argumento de que habiendo sido aprobado el referido contrato por la Ley 53 de 1881, en los términos en que había sido aprobado por el Poder Ejecutivo Nacional, "la equivocación ya no tiene remedio," por provenir de los altos poderes nacionales y porque quedó consagrada en la

ley, la cual por más dura que sea, no deja de ser ley, según el aforismo **dura lex, sed lex**.

No comparte la Corte este concepto, porque no encuentra sustentable la tesis de que si se incurre en error en un simple considerando de una resolución ejecutiva, al ser aprobada ésta por una ley, el error se torna por ese solo hecho en verdad inconcusa. Si apareciera de manifiesto la voluntad del legislador de modificar las leyes preexistentes en el sentido de hacer de la competencia exclusiva del Estado del Magdalena lo referente a la ruta del ferrocarril y al plazo para terminarlo, es indudable que tal voluntad expresada en una ley, debería prevalecer sobre las disposiciones legales anteriores. Mas no apareciendo, como no aparece, dicha voluntad, sino simplemente el hecho de que el legislador no advirtió el error de concepto que encerraba el indicado considerando de la resolución ejecutiva, no tiene tal inadvertencia la virtud suficiente para cambiar la situación jurídica creada por las leyes anteriores, conforme a las cuales el Poder Ejecutivo sólo podía conceder privilegio a una empresa de las mandadas fomentar, entre las cuales se contaba el Ferrocarril de Santa Marta, con la precisa condición de determinar, entre otros elementos, el plazo y la ruta, lo cual hace que los derechos resultantes de las estipulaciones referentes a dichos plazos y ruta, no puedan considerarse como exclusivos del Departamento del Magdalena.

Contrato de 1886.

Por virtud de la modificación fundamental de las instituciones llevada a cabo en mil ochocientos ochenta y seis con la expedición de la Carta Fundamental de aquel año, mediante la cual quedó abrogado el régimen federal, y la Nación se constituyó en la forma de República unitaria, con tendencia a la descentralización para asuntos de mera administración, el Estado Soberano del Magdalena desapareció del escenario político para dar nacimiento al Departamento del mismo nombre, sin átomo de soberanía y con atribuciones taxativamente determinadas en la Constitución y la ley.

En este régimen vino a ser de la incumbencia del Congreso, de una manera general, todo lo relativo a la promoción de obras públicas y al fomento de empresas útiles o benéficas (artículo 76, ordinales 17 y 18 de la Constitución).

El artículo 185 atribuyó a los Departamentos la construcción de vías férreas dentro de sus respectivos territorios, con fondos propios, facultad ésta que quedaba naturalmente subordinada a la que para obras de interés nacional correspondía a la Nación; y el 188 asignó

a cada Departamento los bienes, derechos, valores y acciones que por cualquier título legítimo hubiera adquirido el respectivo Estado Soberano desaparecido.

En estas circunstancias celebró el Gobierno del Departamento del Magdalena con los mismos concesionarios señores Roberto A. Joy y Manuel J. de Mier el contrato de veinticuatro de noviembre de mil ochocientos ochenta y seis, con el fin de introducir ciertas modificaciones al de mil ochocientos ochenta y uno.

Ya se vio atrás que entre esas modificaciones figuran la del cambio de la ruta del ferrocarril y del plazo para la conclusión de la obra. En efecto, conforme al artículo primero de dicho nuevo contrato, el punto o estación terminal del ferrocarril debía ser no ya "la laguna del cerro de San Antonio u otro punto más conveniente próximo a la ribera oriental del río Magdalena," sino "el puerto nombrado El Banco en la Provincia del Sur"; y con arreglo al artículo tercero, en lugar del término seis años fijado en el primitivo contrato para llevar a cabo la obra, los concesionarios disponían del de diez años contados desde que se dio principio a los trabajos del ferrocarril.

El artículo final dispuso que el contrato se sometiera, sin reserva ni restricción alguna, a la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, expresando que sin esa formalidad no podría llevarse a efecto; y el Poder Ejecutivo entró a estatuir libremente sobre el contrato en su totalidad, aprobando la mayor parte de sus cláusulas e improbando otras, y añadió: "pero sus estipulaciones no podrán llevarse a efecto sino en el caso de que sean aprobadas también por el honorable Consejo Nacional Legislativo."

Este, por medio de la Ley 51 de 1887, después de aprobar el contrato con algunas modificaciones, improbó lisa y llanamente los artículos 8º y 9º, el segundo de los cuales duplicaba los precios estipulados en el contrato de 1881 para que el Estado del Magdalena, subrogado por el Departamento del mismo nombre, pudiera ejercer el derecho preferente a la compra del ferrocarril.

Del examen atento de los hechos y circunstancias que se dejan anotados en este capítulo surge una consideración de la mayor importancia. Ya se ha visto que la compañía sostiene tesoneramente que todo lo referente a la **ruta** y al **plazo** es asunto de la exclusiva incumbencia del Departamento del Magdalena, y se basa en síntesis en que conforme a la Constitución de 1863, bajo cuyo imperio se celebró el contrato de 1881, eran de la exclusiva competencia de los Estados todos aquellos asuntos de gobierno o administración que éstos no hubieran delegado al Gobierno Federal; en que el Estado

del Magdalena no hizo delegación alguna al Gobierno Nacional en lo tocante al **plazo** y la **ruta** del Ferrocarril de Santa Marta; y en que, además, tanto el Poder Ejecutivo Nacional como el Congreso de la República reconocieron como asuntos de la exclusiva competencia de dicho Estado Soberano lo relacionado con tales **plazos** y **ruta**.

En el análisis jurídico que atrás se hizo del contrato de 1881 se demostró lo infundado de la tesis que se acaba de enunciar. Allí se hizo ver que con arreglo a la legislación vigente cuando tuvo lugar dicha convención, el Gobierno Nacional sí tenía intervención en lo relativo al plazo y a la ruta del ferrocarril; que sí hubo delegación por parte del sobredicho Estado Soberano en favor del Gobierno Nacional para intervenir en la fijación de los expresados elementos y que el concepto del Gobierno Federal relativo a la circunstancia de ser de la competencia exclusiva del Estado del Magdalena lo referente a la **ruta** y al **plazo**, no tiene el alcance que le asignan los personeros de la compañía.

Pero bien puede concederse en gracia de examen que la mencionada tesis de la compañía en relación con el contrato de 1881 sea rigurosamente exacta. Aun colocándose en esa hipótesis graciosa, no podría sostenerse que una vez celebrado el contrato de 1886, la situación jurídica del Gobierno Nacional en relación con el Departamento del Magdalena continuara siendo la misma que la compañía deduce del contrato de 1881.

En efecto, ya se ha visto que la ruta y el plazo fijados en el contrato de 1881 fueron reemplazados con el nuevo plazo y la nueva ruta señalados en el contrato de 1886, con la declaración expresa de que quedaba sin efecto la obligación anterior de llevar el Ferrocarril hasta la laguna del cerro de San Antonio. Consiguientemente, los derechos que para el Estado del Magdalena y luégo para el Departamento del mismo nombre surgieron de las estipulaciones sobre plazo y ruta contenidas en el primer contrato, desaparecieron por completo para dar nacimiento a los vínculos jurídicos que respecto de tales elementos se derivaron del segundo de aquellos pactos. Y es tan cierto esto, que una vez perfeccionado el contrato de 1886, ya no podía el Departamento contratante exigir a la compañía que llevara el ferrocarril a la laguna del cerro de San Antonio ni que la obra quedara terminada dentro de los seis años fijados en la primitiva convención.

Quiere esto decir que el Departamento del Magdalena extinguió, con la intervención de los Poderes Nacionales, aquellos derechos y los subrogó por otros de nueva creación formados en un todo al amparo de las nuevas instituciones, las cuales asignaban a dichos

Poderes la dirección de las obras públicas, en cuanto tuvieran el carácter de obras de interés nacional, carácter expresamente reconocido al Ferrocarril de Santa Marta por varias leyes anteriores, entre las cuales figura la 69 de 1871 y la 89 de 1873, de que atrás se habló.

El carácter nacional de la obra fue asímismo reconocido primeramente por el Estado Soberano y después por el Departamento del Magdalena al someter los contratos de 1881 y 1886 a la aprobación del Gobierno Nacional, agregando expresamente que sin dicha formalidad no podrían aquéllos llevarse a efecto. Ni el sometimiento a la indicada aprobación ni la cláusula mencionada tendrían explicación alguna si el Estado Soberano primero y el Departamento después hubieran considerado la empresa de carácter meramente seccional, pues en este último caso habría bastado para la perfección de aquellas convenciones la intervención de los poderes seccionales.

Ya se ha visto que el Gobierno y el Consejo Nacional Legislativo, al estatuír sobre el contrato de 1886, lo hicieron de una manera absoluta en virtud del sometimiento total que el Gobierno del Departamento había hecho de ese pacto a los poderes nacionales; y que el mencionado Consejo Nacional, después de introducirle algunas modificaciones al contrato, improbó la cláusula novena, que fijaba nuevas condiciones para la adquisición del ferrocarril por parte del Departamento, veto que fue aceptado por este último y por los concesionarios como el ejercicio de un legítimo derecho por parte del Cuerpo Legislativo de la Nación. Pone esto en evidencia que a partir del régimen constitucional y legal implantado en 1886, ni el Departamento del Magdalena, sucesor jurídico del Estado que llevó el mismo nombre, ni los Poderes Nacionales, ni los concesionarios, consideraron que en la obra del Ferrocarril de Santa Marta hubiera derecho alguno exclusivo del Departamento nombrado, por tratarse de una empresa eminentemente nacional, cuya dirección correspondía al Estado conforme a claras disposiciones constitucionales.

Síguese igualmente de lo dicho que después del contrato de 1886 ya no puede hablarse de derechos adquiridos a rutas o a plazos en conformidad con la legislación anterior, por cuanto tales derechos desaparecieron por un acto de voluntad en que intervino el Departamento del Magdalena, quien quiso sustituírlos por otros de nueva formación, creados con la intervención irrestricta de los Poderes Nacionales, los cuales, de acuerdo con disposiciones constitucionales perentorias, debían asumir y asumieron en el hecho, con el beneplácito del Departamento y de los concesionarios, la dirección general de la obra.

Y que la Nación asumió en el contrato de que se habla la indicada dirección es un hecho de claridad meridiana, pues si los Pode-

res Nacionales, en virtud del sometimiento irrestricto que se les hizo del contrato, aceptaron las cláusulas que hallaron convenientes, rechazaron las que estimaron perjudiciales ya para los intereses nacionales, ya para los simplemente departamentales, como la cláusula novena, y si introdujeron libremente las modificaciones que tuvieron a bien acordar, es incuestionable que la voluntad de la Nación, con el mutuo consenso de todos los estipulantes, quedó prevalente en todo sentido sobre la del Departamento, quien no tan sólo aceptó sino que solicitó la intervención de los Poderes centrales al disponer que el convenio no tuviera efecto alguno sin la aprobación del Gobierno Nacional. Esto último hace ver que el Departamento del Magdalena no actuó en el contrato de que se habla como verdadera parte contratante, sino como un auxiliar o intermediario de los Poderes Ejecutivo y Legislativo, pues fueron éstos quienes en definitiva fijaron las estipulaciones del contrato por medio de la aprobación de unas cláusulas, la improbación de otras y las modificaciones introducidas. En otros términos, la indicada convención fue celebrada por el Departamento ad referendum, y fueron los Poderes de la Nación los que estatuyeron un último grado acerca de la forma y condiciones del contrato, lo que equivale a decir que el acuerdo de voluntades que constituye el vínculo contractual, se formó efectivamente entre los Poderes del Estado y los concesionarios, al aceptar estos últimos las modificaciones introducidas por aquéllos al proyecto de contrato acordado entre el Departamento y los contratistas.

Contrato de 1901.

Dada la situación jurídica creada por el contrato de 1886, en el cual tanto el Departamento del Magdalena como los concesionarios, interpretando las facultades constitucionales de los Poderes de la Nación, reconocieron a éstos como supremos directores de la obra del Ferrocarril de Santa Marta, no es extraño que el contrato de 19 de diciembre de 1901 fuera celebrado ya directamente por el Gobierno Nacional con los concesionarios, pues si los Poderes de la Nación fueron quienes en definitiva acordaron las cláusulas del contrato de 1886 y si el Departamento no desempeñó en realidad otro papel que el de auxiliar de aquellos Poderes, elaborando en asocio de los concesionarios un proyecto de contrato que no surgió a la vida civil sino en los términos en que lo dispusieron el Poder Ejecutivo y el Congreso, no era necesaria en lo sucesivo la intervención de una entidad que no tenía en realidad el carácter de contratante, sino el de auxiliar o intermediario de los contratantes.

Esa situación de hecho y de derecho había sido confirmada ya por el Departamento y los concesionarios cuando al celebrar entre sí el contrato de septiembre de 1890 con el fin de modificar algunas cláusulas de los contratos anteriores, estipularon que dicha convención no surtiría efecto alguno sin la aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, y no habiéndola aceptado éste, no le dieron efecto alguno, ni aun en aquellas cláusulas referentes a derechos que la compañía considera como exclusivos del Departamento del Magdalena, tales como la que contenía la renuncia por parte del Departamento a la compra del ferrocarril, la concerniente a la participación que correspondía al Departamento en las utilidades de la empresa, y las que variaban la anchura y dirección de la vía, así como los plazos para la terminación de la obra.

Quedó por este medio reconocida una vez más y de manera categórica por las indicadas partes la suprema autoridad de los Poderes de la Nación en todo lo relacionado con la obra del ferrocarril.

Un nuevo reconocimiento de esa supremacía tuvo lugar con ocasión de los contratos acordados directamente entre el Gobierno Nacional y los concesionarios en los años de 1890, 1893 y 1897. Ese reconocimiento fue explícito de parte de la compañía, puesto que se entendió de manera directa en dichos contratos con el Gobierno Nacional, haciendo completa abstracción del Departamento del Magdalena, con lo cual reafirmó paladinamente las facultades de aquél para modificar, sin el concurso del Departamento, los contratos anteriores. Y por parte de esta última entidad puede decirse que hubo un reconocimiento tácito de dichas facultades, pues no obstante haber transcurrido varios años entre esos convenios y el de 1901, no presentó objeción alguna a la prescindencia que de la entidad departamental se había hecho en aquellos pactos.

Sentados estos antecedentes, que demuestran de manera inequívoca que los Poderes Nacionales habían sido considerados y reconocidos como supremos directores de la obra del ferrocarril, se entra en el estudio del contrato de 19 de noviembre de 1901.

La lectura de este pacto y de las modificaciones introducidas por el Poder Legislativo convence de que en él no intervinieron sino de una parte de los Poderes Nacionales, y de otra la compañía del ferrocarril, como aparece de manifiesto en el simple preámbulo del contrato, cuyo tenor es el siguiente:

"Los infrascritos, a saber: Miguel Abadía Méndez, Ministro de Hacienda, debidamente autorizado al efecto por el Excelentísimo señor Vicepresidente de la República, encargado del Poder Ejecutivo, por una parte, que en el texto de este contrato se denominará **el Gobier-**

no, y Philip Henry Marshal, en nombre y representación de The Santa Marta Railway Company, Limited, por otra, y que en el texto de este documento se denominará **la Compañía**, en vista del memorial elevado por este último al Ministerio de Hacienda con fecha trece de agosto del corriente año, y tomando en consideración las razones allí aducidas, han venido en celebrar el contrato contenido en las cláusulas siguientes....."

Es, pues, innegable que el Departamento del Magdalena no entró como parte contratante en el convenio de que se habla. Mas los señores personeros de la compañía sostienen que sí tuvo el Departamento el carácter de contratante, y apoyan su afirmación en el artículo 15 de las modificaciones introducidas por el Congreso, que dice:

"Este contrato, en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena, como parte contratante, necesita, para su validez, del consentimiento de aquella entidad, manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea."

Si la ley tuviera la virtud de cambiar la naturaleza de las cosas, haciendo del día noche y de lo blanco negro, es indudable que el Departamento del Magdalena habría adquirido como por ensalmo, en virtud de la cláusula transcrita, el carácter de contratante, a pesar de no figurar como tál en el texto del contrato ni haber intervenido en forma alguna en él. Mas aquí cabe repetir lo que se dice del poder ilimitado del Parlamento inglés, a saber: "lo único que no puede hacer es de un hombre una mujer y de una mujer un hombre," con lo cual se expresa en forma gráfica el concepto de que la ley, por omnipotente que se la suponga, no puede cambiar la esencia misma de las cosas. Si el Departamento del Magdalena no intervino para nada en el contrato de que se habla, mal puede la ley asignarle el carácter de contratante, que no tiene por ningún concepto, porque ello equivaldría a trastrocar la naturaleza de las relaciones contractuales y hasta las leyes del orden físico, haciendo que esté presente en un acto de la vida civil quien no lo ha estado en el hecho.

La existencia misma del artículo 15 de las modificaciones, en cuanto echa de menos la intervención en el contrato del Departamento del Magdalena y exige que se obtenga el consentimiento de esta entidad en lo referente a sus derechos, está pregonando de la manera más fehaciente y categórica, como lo observa el señor Procurador General, la ausencia de dicha entidad en la celebración de aquella convención, lo que equivale a decir que el Magdalena no fue parte contratante, puesto que sólo tiene este carácter quien en el hecho

concurre, ya personalmente, ya debidamente representado, a la celebración de un contrato. La Omnipotencia misma no podría hacer, agrega el señor Procurador, que quien no ha estado presente en un acto consumado, haya tomado parte personal y directa en él. Es, pues, el principio de contradicción el que viene en este caso a destruír por su base la tesis sostenida por la compañía.

Y no siendo el Departamento del Magdalena parte contratante, ¿qué carácter jurídico tienen las cláusulas que establecen derechos a favor de dicha entidad en lo tocante a la participación en los productos de la empresa y al derecho de comprar el ferrocarril una vez declarada administrativamente la limitación del privilegio? Tales cláusulas revisten la condición de estipulaciones para otro, tales como las consagra el artículo 1506 del Código Civil, al decir:

"Cualquiera puede estipular a favor de una tercera persona, aunque no tenga derecho para representarla; pero sólo esta tercera persona podrá demandar lo estipulado; y mientras no intervenga su aceptación expresa o tácita, es revocable el contrato por la sola voluntad de las partes que concurrieron a él."

El caso aquí contemplado se encuentra comprendido en los términos del artículo transcrito, por cuanto la Nación, como parte contratante, obtuvo de los concesionarios la promesa de reconocer al Departamento del Magdalena los derechos de participación en los proventos de la empresa y de adquisición del ferrocarril en determinadas circunstancias, lo que vale tanto como decir que estipuló en favor del Departamento.

Conviene recordar aquí que la compañía fue la primera que proclamó y sostuvo esta doctrina en varios documentos importantes que obran en el expediente. Para patentizar este hecho basta reproducir el siguiente párrafo del memorial que en 20 de abril de 1911 dirigió el señor Frank A. Koppel al señor Ministro de Obras Públicas:

"Debo agregar que toda la hostilidad de la actual Asamblea del Departamento del Magdalena es tan inoportuna como inútil, pues la Asamblea antigua del extinguido Departamento del Magdalena aceptó el contrato, como se echa de ver de su sesión del 24 de mayo de 1904, y en conformidad con el artículo 1506, inciso 2º, del Código Civil, y eso lo sabía el Diputado que propuso la nueva Ordenanza, pues él figuró en esa Asamblea e hizo la consiguiente proposición." (Cuaderno 3º, fojas 106 y 107).

Las estipulaciones de que se viene hablando, conforme a las normas jurídicas y a la doctrina que se desprende del artículo que

se estudia, no podían producir efecto alguno sin la aceptación del Departamento favorecido con ellas. Así lo reza también el artículo 15 de las modificaciones introducidas al contrato de que se habla, al decir que éste, en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena, necesita para su validez del consentimiento de aquella entidad. Al expresar el artículo: "este contrato, en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena," circunscribió la necesidad de la aceptación, como requisito de validez, a los derechos que del mismo contrato le resultaban al Departamento, los cuales no son otros que los ya anotados de participación en los beneficios y de compra del ferrocarril. Por manera que el contrato, en todo aquello que no se refiere a tales derechos, sí produce efectos legales sin necesidad de la aceptación del expresado Departamento. Y como en lo tocante a la ruta del ferrocarril y al plazo o término no se le asignaron en el prenotado contrato derechos algunos al Departamento del Magdalena, es fuera de duda que en lo referente a las estipulaciones sobre tales plazo y ruta, produjo la convención que se analiza todos los efectos legales a partir de la sanción de la Ley 61 de 1903, conforme a lo dispuesto en el artículo 1º de las modificaciones introducidas por la indicada Ley.

Se confirma esta tesis trayendo a la vista el texto de las modificaciones 1ª y 15ª. La primera de ellas es del siguiente tenor:

"La compañía se compromete a construír el trayecto de línea férrea entre el río Sevilla y la margen meridional o izquierda del río San Sebastián, en el pueblo de Fundación o cerca de él, y a dar ese trayecto al servicio público, dentro del término de tres años. Asímismo se obliga a llevar y dar al servicio público el ferrocarril hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella, dentro del término de ocho años. Estos plazos se contarán desde la sanción de la presente Ley."

Como se ve, esta disposición es por excelencia especial y por lo mismo de preferente aplicación en cuanto a la fecha en que debían empezar a correr los plazos de que en ella se habla.

La décimaquinta modificación reza:

"Este contrato, en cuanto se refiere a los derechos del Magdalena, como parte contratante, necesita, para su validez, del consentimiento de aquella entidad, manifestado en la forma legal por la respectiva Asamblea."

No tiene aplicación este texto en orden a los plazos señalados en el artículo 1º de las modificaciones, porque ni en dicho artículo ni en ninguna otra cláusula del contrato ni de las modificaciones,

se establecieron esos plazos como derechos del Departamento del Magdalena, y no siendo éste parte contratante, según se deja visto, no puede entenderse que tenga otros derechos que los que expresamente se le señalaron.

Pero si alguna duda pudiera quedar aún acerca de la interpretación que deba darse al contrato de que se habla en relación con la fecha en que empezaron a correr los plazos señalados para la terminación de la línea hasta los puntos designados en el contrato, tal duda se disiparía teniendo en cuenta la regla de hermenéutica consignada en el inciso final del artículo 1621 del Código Civil, o sea atendiendo a la inteligencia y aplicación práctica que las dos partes contratantes, la compañía y la Nación, le han dado en ese punto al contrato.

En el expediente obran numerosos memoriales y comunicaciones en que los representantes de la compañía reconocieron de manera explícita unas veces y otras de manera implícita, pero no por ello menos categórica, que tales plazos empezaron a correr desde la sanción de la Ley 61 de 1903. Así, el representante de la compañía en esta ciudad, señor Frank A. Koppel, en memorial dirigido al señor Ministro de Obras Públicas con fecha 31 de diciembre de 1908, expuso:

"La situación que mediante el memorial, su aceptación de parte del Gobierno y la demora larguísima en darle respuesta, se ha creado para la compañía, es angustiosa, puesto que en todo eso ha pasado más de un año, y la compañía confiaba en que el Gobierno se entendería con ella de modo justo y equitativo y conveniente para ambas partes. Ese año ha sido perdido para los trabajos del ferrocarril, y no sería justo imputárselo a la compañía, puesto que ella en el mismo memorial aludido de los señores Directores solicitó que el tiempo que se demorara el Gobierno en resolver su fundada solicitud no se imputara en el plazo estipulado.

"Por estas razones, por la demora ocurrida en resolver el memorial y por las esperanzas que en el entretanto le alimentó el Gobierno de arreglar el asunto con la compañía, solicito muy respetuosamente del señor Ministro se sirva resolver que el tiempo ocurrido (sic) desde el 9 de diciembre de 1908, fecha de la presentación de dicho memorial, hasta que el presente sea resuelto, no se impute en el plazo para la construcción de la prolongación a Plato." (Fojas 70 y 71, cuaderno 3º).

Pedía en síntesis el señor Koppel en el año de 1908 que del plazo estipulado para la prolongación del ferrocarril a Plato se descontara el tiempo comprendido desde el 9 de diciembre de 1908 hasta que

fuera resuelta su petición, lo cual presupone que la compañía entendía que dicho plazo estaba corriendo al tiempo de hacer la indicada solicitud.

El señor P. H. Marshal, Gerente que fue de la compañía, dijo al mismo Ministro en memorial de 13 de enero de 1911:

"Inmediatamente después de la expedición de esa Ley (la 61 de 1903), la compañía cumplió todas sus obligaciones y construyó la prolongación de la línea de Sevilla a Fundación en los términos estipulados en el nuevo contrato, que era a fines de 1906."

Pero en donde más perentorio se ostenta el señor representante de la empresa es en escrito de fecha 10 de agosto de 1910, suscrito por el señor Frank A. Koppel, en el cual se lee:

"En el último contrato, el aprobado por la Ley 61 de 1903, se estipuló que el ferrocarril sería llevado al río Magdalena dentro de ocho años, que vencen en 1911." (Fojas 75, cuaderno 3º).

Muchas otras citas podrían hacerse para demostrar que la compañía entendió siempre, de manera constante, desde que se expidió la Ley 61 de 1903 hasta 1911, que los plazos señalados en el artículo 1º de las modificaciones corrían desde la sanción de la expresada Ley 61. Solamente cuando el último de esos plazos expiró sin que la compañía hubiera dado cumplimiento a sus obligaciones, es cuando ha venido ésta a tratar de sostener que los plazos de que se habla no empezaron a correr desde la sanción de la precitada Ley 61, sino a partir de la aprobación que al contrato le dio la Asamblea del Departamento del Magdalena.

Esa interpretación constante e invariable de la compañía desde que se sancionó la Ley 61 de 1903 hasta el año de 1911, en que venció el plazo de ocho años fijado para la prolongación del ferrocarril a Plato, aparece de manifiesto no solamente de las declaraciones que se dejan reproducidas y de muchas otras que obran en autos, sino de la aplicación práctica que la compañía le dio al contrato. Así, verbigracia, el artículo primero de las modificaciones le imponía a la compañía la obligación de construír y dar al servicio público el trayecto entre el río Sevilla y el pueblo de Fundación en el término de tres años, y a llevar el ferrocarril a Plato en la ribera oriental del río Magdalena dentro del plazo de ocho años, con la circunstancia de que ambos plazos se contaban desde una misma fecha, la de la sanción de la Ley 61 de 1903. Pues bien, la compañía procedió a construír y dar al servicio público la prolongación de la línea del río Sevilla a Fundación dentro de los tres años subsiguientes a la sanción de la citada Ley, como, según se ha visto, lo expresó el re-

presentante de aquélla al señor Ministro de Obras Públicas en comunicación de 13 de enero de 1911, en los siguientes términos:

"Inmediatamente después de la expedición de esa Ley (la Ley 61 de 1903), la compañía cumplió todas sus obligaciones y construyó la prolongación de la línea de Sevilla a Fundación en los términos estipulados en el nuevo contrato, que era a fines de 1906."

La última parte del párrafo transcrito desautoriza de la manera más solemne la aseveración hecha por los apoderados de la compañía de que el hecho de que ésta se hubiera adelantado a dar cumplimiento a las obligaciones que le imponía el contrato, no implica que la compañía hubiera entendido que los plazos señalados en el artículo primero de las modificaciones hubieran empezado a correr una vez sancionada la Ley 61 de 1903. La frase "en los términos estipulados en el nuevo contrato, que era a fines de 1906," aunque incorrecta en su construcción gramatical, lo que se explica si se considera que fue vertida por un extranjero, no deja en quien la lea la más leve duda de que con ella se expresó el concepto rotundo y categórico de que el plazo de tres años señalado en el contrato de 1901 para la construcción del trayecto de Sevilla a Fundación vencía a fines de 1906, lo que equivale a decir que dicho plazo empezó a correr desde la sanción de la preindicada Ley 61, puesto que tal sanción tuvo lugar el 31 de octubre de 1903.

Muchos otros casos podrían citarse en que la compañía dio aplicación práctica al contrato de que se viene haciendo mérito sobre la base inequívoca de que los plazos en él señalados no dependían en nada de la aceptación del Departamento del Magdalena. Mas para no alargar demasiado este fallo, tan sólo se agrega a la cita anterior la muy concluyente que se desprende de la siguiente comunicación dirigida por el señor P. H. Marshal al señor Ministro de Obras Públicas el 25 de octubre de 1905:

"Como Gerente de The Santa Marta Railway Company, Limited, tengo el honor de poner en conocimiento de usted, que en esta fecha se ha puesto en servicio en la Ciénaga Grande de Santa Marta la draga que al efecto ha introducido en este puerto de Santa Marta la misma compañía, en cumplimiento de la obligación contraída según el artículo 6º de la Ley 61 de octubre 31 de 1903, que a la letra dice así:

'La compañía se compromete a traer y poner en servicio dentro del plazo de dos años, a contar desde la expedición de esta Ley, una draga para excavar y canalizar a su costa el caño o los caños necesarios entre la Ciénaga Grande de Santa Marta y el río Magdalena,

de modo que un buque de vapor de tres pies de calado y doscientas toneladas de capacidad, a lo menos, pueda navegar fácilmente desde el río Magdalena hasta Puebloviejo.'

"Tengo el honor de acompañar copia de la nota que en esta misma fecha he dirigido al señor Gobernador de este Departamento, sobre los hechos expresados.

"Santa Marta, 25 de octubre de 1905.

"P. H. Marshal"

Ahora en lo que hace a la inteligencia y alcance del artículo 15 de las prenotadas modificaciones, también obran en el expediente numerosas piezas emanadas de los representantes de la compañía, que ponen de resalto que la intención que presidió la aceptación por parte de ella de las modificaciones introducidas por la Ley 61 de 1903, fue la de que los derechos que conforme a la precitada cláusula décimaquinta se sometían, como condición de su validez, a la aprobación posterior del Departamento del Magdalena, eran únicamente el relativo a la opción entre la participación a las utilidades de la empresa señalada en el artículo 10 del contrato aprobado por la Ley 51 de 1887 y la fijada en el artículo 4º del contrato número 35 de 1890, fecha 25 de noviembre, y el derecho a la compra del ferrocarril.

Una de estas piezas es la comunicación que con fecha 10 de octubre de 1905 dirigió el señor Frank A. Koppel al Ministerio de Obras Públicas, en la cual, refiriéndose a la Ordenanza número 3 de 1911, expuso:

"Pero suponiendo que hoy pudiera la nueva Asamblea ejercer una función que ninguna ley de 1910 para acá le ha dado, no la podría ejercer sino dentro de los estrechos límites del artículo 15 de las modificaciones introducidas por la Ley 61 de 1903. Estos límites reducen la aprobación a una opción, cuyo plazo fijado en el tercer inciso de la cláusula cuarta del contrato aprobado por la Ley 61 de 1903, caducó desde 1904, y a una compra, cuyo plazo no ha llegado ni por el tiempo ni jurídicamente, porque el Gobierno no ha cumplido, ni el Departamento tampoco, con todas las obligaciones para con la compañía...." (Cuaderno 3º, fojas 105 **in fine** y 106).

Ideas análogas a la consignada en el párrafo transcrito, en lo referente a los derechos del Magdalena en el Ferrocarril de Santa Marta, había expuesto la compañía desde el año de 1905, en el memorial que forma los folios 26 a 33 del cuaderno tercero, de lo cual convence la atenta lectura de dicho documento. De suerte que con arreglo a esta interpretación auténtica de la compañía, la ruta que

había de seguir la vía férrea y los plazos señalados para su construcción eran asuntos de la exclusiva competencia del Gobierno Nacional y no constituían derechos del Departamento.

En lo que atañe a la otra parte contratante, la Nación, ella ha sostenido desde un principio de manera firme y constante, y continúa sosteniéndolo del mismo modo hoy día, que los plazos de que se viene haciendo mérito se rigen por lo dispuesto en el artículo 1º de las modificaciones, o sea que su fecha inicial fue la sanción de la Ley 61 tántas veces citada, y que los derechos del Departamento del Magdalena a que se refiere la cláusula décimaquinta de las modificaciones, no son otros que el de la opción de que se ha hablado en cuanto a las utilidades y el de compra del ferrocarril.

Pero lo que más atrae la atención en este asunto es que el mismo Departamento del Magdalena, por cuyos derechos aboga hoy la compañía después de no haberle reconocido ningunos, interpretó el contrato de 1901, tanto por el órgano de la Gobernación como por el de la Asamblea, en el mismo sentido que se deja expuesto. En efecto, en Resolución número 208 de 9 de marzo de 1914 la Gobernación de aquel Departamento expresó lo siguiente:

"Dígase al señor Gerente del Ferrocarril de esta ciudad, en contestación del anterior memorial, que este Despacho le agradece la noticia que se sirve comunicarle, relativa a que dicha empresa está prolongando la vía hacia el río Magdalena para llegar a Plato o cerca de este pueblo. No obstante que, según la modificación introducida por la Ley 51 (sic) al contrato celebrado el 19 de noviembre de 1901, por el cual se reforman algunas estipulaciones existentes entre el Gobierno y la compañía que el señor Gerente representa, ésta quedó a dar al servicio público el ferrocarril en la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella, dentro del término de ocho años, plazo que debía contarse desde la sanción de dicha Ley, o sea desde el 31 de octubre de 1903."

En orden a la Asamblea, basta leer el artículo 4º de la Ordenanza número 3 de 1911, por la cual fue aprobado el contrato de 1901, para cerciorarse de que dicha entidad interpretó en el mismo sentido aquella convención. En efecto, dicho artículo es del siguiente tenor:

"Facúltase al señor Gobernador del Departamento para que si el 31 de octubre del año en curso (1911) no hubiere dado cumplimiento **The Santa Marta Railway Company, Limited**, a la obligación que adquirió por el artículo 1º de las modificaciones introducidas al contrato que aprobó la Ley 61 de 31 de octubre de 1903, de llevar y dar al servicio público el ferrocarril hasta la ribera oriental del río

Magdalena en la población de Plato o cerca de ella, 'declare administrativamente la limitación del privilegio y del derecho de usufructo' al tenor de lo dispuesto en el artículo 2º de las modificaciones del citado contrato."

Aquí expresó la Asamblea su convicción de que el plazo para llevar el ferrocarril al Magdalena expiraba el 31 de octubre de 1911, o sea a los ocho años de sancionada la Ley 61 de 1903, una vez que autorizó al Gobernador para hacer efectivas las sanciones estipuladas, si en la fecha indicada no había cumplido la compañía la obligación de llevar el ferrocarril a la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella.

Y no se diga que esta declaración de la Asamblea fue tardía por haberse hecho cuando iban a cumplirse ocho años de sancionada la Ley 61 de 1903, pues en mayo de 1904, seis meses y diez días después de sancionada la citada Ley 61, aprobó aquella entidad la siguiente proposición que el propio Gerente de la compañía, señor P. H. Marshal, se encargó de llevar a conocimiento del Gobierno Nacional en memorial de fecha 10 de octubre de 1905 (cuaderno 3º, folio 32):

"Pídase por el conducto regular al señor Gobernador del Departamento, informe a esta honorable corporación lo más detalladamente posible, la manera como The Santa Marta Railway Company, Limited, viene cumpliendo con las obligaciones que le impone la Ley 61 de 1903; excítesele a la mayor prontitud en la presentación del informe que se le solicita y llámesele la atención muy especialmente sobre el servicio mixto entre esta ciudad y la vecina de Barranquilla, a que se refieren los artículos 2º y 7º de la Ley citada."

A raíz, pues, de la expedición de la Ley 61 de 1903, ya entendía la Asamblea que el contrato aprobado por dicha Ley había entrado en vigencia, no obstante que hasta entonces no había mediado la aceptación del Departamento del Magdalena, lo que implica que en concepto de la Asamblea no era necesaria dicha aceptación para la vigencia general del contrato.

Resulta, pues, evidente que tanto las partes contratantes, es decir, la Nación y la compañía, como el Departamento del Magdalena, entidad ésta favorecida con la reserva hecha en la cláusula décimaquinta de las modificaciones, estuvieron perfectamente acordes en que la fecha de la sanción de la Ley 61 de 1903 constituía el punto de partida para contar los términos fijados para la conclusión de las líneas pactadas en el contrato de 1901, lo cual hace que conforme a la regla de hermenéutica antes expresada, deba darse aplicación preferente a tal interpretación.

Mas hay todavía otra regla de hermenéutica cuya aplicación puede invocarse en favor de la inteligencia que en este fallo se les da a las prenotadas modificaciones, y es la consignada en el primer inciso del artículo 1622 del Código Civil, que enseña que "las cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándosele a cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad." De donde se concluye que la interpretación que armonice dos o más cláusulas, debe preferirse a la que establezca oposición entre ellas, lo que está además en consonancia con la sana crítica, ya que no es dable suponer que las partes contratantes hayan tenido la intención de hacer estipulaciones contradictorias o que se destruyan unas a otras.

Pues bien, si se entendiera la cláusula décimaquinta de las modificaciones en el sentido que propone la compañía, o sea en el de que los plazos señalados para la terminación del ferrocarril no empiezan a contarse sino a partir de la aprobación de la Asamblea del Magdalena al contrato de 1901, se establecería una flagrante oposición entre dicha cláusula y la primera, puesto que esta última dispone terminantemente que dichos plazos se contarán desde la sanción de la Ley 61 de 1903. En cambio, con la inteligencia que en este fallo se le da a la cláusula décimaquinta, o sea la de que la aprobación de la Asamblea del Magdalena no era necesaria sino para la eficacia de los derechos que en el contrato se le reconocieron expresamente a dicho Departamento, los cuales no son otros que los de opción en cuanto a la participación en las utilidades del ferrocarril y de adquisición de éste por compra o reversión en determinadas condiciones, se establece la más completa armonía y correspondencia entre las referidas cláusulas, produciendo cada una su efecto natural, así: la primera, en cuanto los plazos en ella señalados se cuentan como allí se dispone, o sea desde la sanción de la precitada Ley 61, y la décimaquinta, en cuanto los derechos que en el mismo contrato se le asignan al Departamento del Magdalena no tienen eficacia alguna sino mediante la aprobación de dicha entidad.

No puede darse por otra parte una interpretación que mejor cuadre al contrato en su totalidad, pues teniendo éste por objeto la coronación de una obra de apremiante interés nacional y en cuya ejecución estaban vivamente interesados tanto la Nación como la compañía, no es presumible que éstas hubieran tenido la intención de edificar sobre arena dejando sometida de manera irrestricta la eficacia de las principales cláusulas de la convención, como son las referentes a la ruta que debía seguir la ferrovía y a los plazos para terminarla, a la voluntad o al simple capricho del Departamento

del Magdalena, el cual podía tener o llegar a tener en un tiempo más o menos remoto intereses opuestos a los de la Nación y los concesionarios.

Si a esta consideración se agrega la muy importante de no haberse fijado plazo alguno para la aceptación del Departamento, se verá que no pudo estar en el ánimo de los representantes de la Nación y de la compañía que intervinieron en aquel pacto, dejar subordinada por tiempo indefinido la efectividad de éste al querer del Magdalena. Cobra fuerza este razonamiento si se tiene en cuenta que en el contrato de que se habla se fijaron términos muy perentorios para la ejecución de las obras a que quedó obligada la compañía y se establecieron sanciones muy fuertes para el caso en que ésta no diera cumplimiento a sus obligaciones dentro de los precisos plazos estipulados, todo lo cual pone de relieve de manera inequívoca el propósito de las partes de darle inmediato cumplimiento al contrato.

Este propósito resulta igualmente de las consideraciones antes hechas acerca de la interpretación y aplicación práctica que las partes le dieron al asendereado contrato de 1901. Y situada la cuestión en este terreno, la regla consignada en el artículo 1618 del Código Civil suministra un nuevo e importante argumento en pro de la tesis que se viene sosteniendo. En efecto, el mencionado texto legal establece: "Conocida claramente la intención de las partes, debe estarse a ella más que a lo literal de las palabras." Es esta la primera regla que trae el Código Civil acerca de la interpretación de los contratos y se funda, al decir de los expositores, en que siendo la voluntad el elemento básico del vínculo contractual, la ley de las leyes en materia de convenciones, como dice el señor Procurador General citando a Demolombe, no debe en ningún caso sacrificarse esa voluntad por más que parezca opuesta a lo literal de las palabras. Y si esto acontece cuando hay oposición entre el elemento intencional y el literal de un pacto, ¿qué deberá decirse cuando, como en el caso aquí ocurrente, hay perfecta armonía entre esos dos elementos, según se vio atrás? ¿Habrá entonces motivo alguno para apartarse de la intención de los contratantes y adoptar como lo pretende la compañía, una solución que pugna con esa intención y aun con los términos mismos del contrato?

Se tiene como síntesis de la extensa exposición que precede que atendiendo a las leyes que regían cuando se celebró el contrato de 1881, las cuales le daban intervención directa al Gobierno Nacional en la fijación de la ruta que debía seguir el ferrocarril y en la determinación de los plazos para dar cima a la obra; al carácter na-

cional que las mismas leyes le asignaban a dicho ferrocarril y que le fue reconocido también por el Estado del Magdalena al someter el expresado contrato a la aprobación del Gobierno Nacional; al carácter de supremo director de la obra del ferrocarril que en el contrato de 1886 asumió la Nación con el beneplácito del Departamento del Magdalena y de los concesionarios, en virtud de precisas atribuciones constitucionales; a la interpretación y aplicación práctica que las partes le han dado al contrato de 1901; a la armonía que debe reinar entre las cláuslas primera y décimaquinta de las modificaciones introducidas a dicho pacto; a la especialidad que en cuanto al modo de computar los plazos fijados para la terminación del ferrocarril tiene la primera de dichas cláusulas; a la intención de las partes contratantes claramente puesta de manifiesto en los hechos anteriores y posteriores a la mencionada convención; y al contexto general del contrato, se llega a la conclusión clara y precisa de que las estipulaciones sobre ruta y plazos contenidas en el artículo primero de las modificaciones no originaron derecho alguno para el Departamento del Magdalena; que los plazos allí señalados empezaron a correr desde la sanción de la Ley 61 de 1903, y que los derechos del Departamento a que hace referencia el artículo 15 no son otros que los de opción en cuanto a la participación en las utilidades de la empresa y de adquisición del ferrocarril por compra o por reversión.

Argumentos de la compañía.

Establecida como queda la recta interpretación de las cláusulas primera y décimaquinta de las modificaciones de que da cuenta la Ley 61 de 1903, se procede a considerar algunos de los principales fundamentos en que apoyan los representantes de la compañía la tesis de no haber empezado a correr los plazos señalados en la primera de dichas cláusulas sino a partir de la expedición por parte de la Asamblea del Magdalena de la Ordenanza número 3 de 24 de marzo de 1911.

Hase dicho que la indicada Asamblea estaba expresamente investida por la Constitución de 1886 de la facultad de disponer todo lo relativo a la construcción del Ferrocarril de Santa Marta, por cuanto el artículo 185 de dicho Estatuto le asigna a las Asambleas Departamentales la atribución especial de dirigir y fomentar por medio de ordenanzas la construcción de sus vías férreas; de donde se concluye que no pudo estar en la mente del Gobierno Nacional y de los legisladores de 1903 el arrebatarle al Departamento del Magdalena la sobredicha facultad constitucional.

Para la mejor inteligencia del citado artículo 185, conviene reproducir textualmente la parte pertinente de él. Dice así:

"Corresponde a las Asambleas dirigir y fomentar, por medio de ordenanzas, y con los recursos propios del Departamento..... la construcción de vías férreas..... y cuanto se refiera a los intereses seccionales y al adelantamiento interno."

La disposición establece como condición indispensable para que una Asamblea tenga la facultad de dirigir y fomentar la construcción de una vía férrea, que ello se haga, como es natural y lógico, con los recursos propios del Departamento. A más de esto, de la última parte del artículo se desprende otro requisito, y es el de que la obra tenga carácter seccional, lo cual guarda perfecta armonía con los ordinales 17 y 18 del artículo 76 de la misma Carta, que le confieren al Congreso la iniciativa en cuanto a las obras públicas de carácter nacional que hayan de emprenderse o continuarse y en lo tocante al fomento de las empresas útiles o benéficas para el país.

Ninguno de estos requisitos se cumple empero con relación al Ferrocarril de Santa Marta. Ya se vio al estudiar el contrato de 1881 que por medio de la Ley 12 de 29 de marzo de 1880, la Nación había concedido al Estado del Magdalena una subvención anual de sesenta mil pesos para la construcción del ferrocarril y que dicha subvención fue traspasada por aquel contrato a los concesionarios. Y como fue ese el único auxilio pecuniario que a éstos se les otorgó en aquel pacto, resulta que desde un principio la obra se acometió con fondos nacionales. Además, en el mismo contrato se eximió a la empresa de pagar a la Nación derechos de importación respecto de los materiales de construcción que introdujera al país, se autorizó a los concesionarios para proveerse en los bosques y tierras de propiedad nacional de maderas y demás elementos necesarios para la construción y explotación del ferrocarril y se hizo constar el compromiso por parte del Gobierno Nacional de conceder gratuitamente las zonas de tierra de propiedad de la Nación que fueran necesarias para la vía, y para apartaderos, almacenes, estaciones, depósitos, talleres, muelles y demás obras permanentes o provisionales.

En el contrato de 1886 quedaron vigentes el auxilio, las franquicias y demás derechos de que se ha hablado, agregándose a todo ello la concesión por parte de la Nación de cien mil hectáreas de tierras baldías a los empresarios.

Por último, en el contrato de 1901 subsistió la misma situación en materia de obligaciones de la Nación para con los concesionarios, excepción hecha de alguna modificación que se introdujo en cuanto a la subvención y a los baldíos.

Todo esto hace patente que la obra del ferrocarril no fue fomentada con los recursos propios del Estado del Magdalena primero y del Departamento después, sino con los de la Nación, y que por ende no se llena en el caso actual el primero de los requisitos establecidos por el artículo 185 de la Constitución para que un Departamento pueda asumir la dirección de una obra como la de que se trata.

Idéntica solución se impone en orden al segundo de los mencionados requisitos, el de tener la obra carácter seccional. Ya se ha visto que la Ley 69 de 1871 y la 89 de 1873 asignaron carácter nacional a la vía férrea que pusiera en comunicación a la ciudad de Santa Marta con el río Magdalena, y que posteriormente la Ley 12 de 1880, en consideración al interés que la Nación tenía en la construcción de dicha ferrovía, subvencionó la obra con un auxilio de sesenta mil pesos anuales. Ya se ha hecho notar asímismo que el Estado del Magdalena, al someter el contrato de 1881 a la aprobación del Gobierno Federal, agregando que sin tal aprobación no produciría aquél efecto alguno, reconoció paladinamente el carácter nacional del ferrocarril, pues si lo hubiera considerado de interés puramente departamental, habría estimado suficiente la intervención de los poderes seccionales.

El reconocimiento del indicado carácter se acentuó más aún en los contratos que se celebraron con posterioridad a la Constitución de 1886. En el que se acordó en este último año la Nación tuvo una intervención más directa y más amplia que en el de 1881, como se vio en el estudio analítico que atrás se hizo de dichas convenciones.

En los contratos de 1890, 1893 y 1897 el carácter nacional de la obra se destaca todavía con mayor vigor, puesto que tales convenios fueron celebrados ya directamente entre el Gobierno Nacional y la compañía, sin ingerencia del Departamento, el cual no pretendió en forma alguna intervenir en dichos pactos. De suerte que cuando surgió a la vida civil el contrato de 1901, ya el carácter nacional del Ferrocarril de Santa Marta estaba consagrado en muchos actos oficiales y era cuestión aceptada de manera uniforme y constante por un espacio de muchos años, no tan sólo por los concesionarios, sino por el Departamento del Magdalena.

Hase alegado también que el contrato de 1901 es tripartito y como tál no puede entenderse perfecionado con la sola aprobación de dos de las partes contratantes, faltando la de la tercera, que es el Departamento del Magdalena. Esta tesis se apoya en la cláusula décimaquinta de las modificaciones a dicho convenio, en cuanto en ella se declara que el expresado Departamento es parte contratante. Ya esta objeción quedó confutada en el estudio que se hizo del sen-

tido y verdadero alcance de la sobredicha cláusula, donde se demostró de modo perentorio y hasta con el mismo concepto de la compañía expuesto antes de iniciarse este litigio, que el Departamento no tiene la calidad legal de contratante, sino el de tercero favorecido con varias estipulaciones del contrato.

Han sostenido también los abogados de la compañía que el pacto de que se habla estaba, en razón de la cláusula décimaquinta de las modificaciones, sometido a la condición suspensiva consistente en la aprobación que a dicho pacto le diera la Asamblea del Magdalena; y que por lo tanto, mientras no se cumplió dicha condición, no pudo producir efecto alguno el memorado convenio. A esto cabe observar que como los derechos del Magdalena a que se refiere la cláusula décimaquinta no son otros, según lo antes dicho y demostrado, que el de opción en cuanto a las utilidades de la empresa y el de adquisición del ferrocarril por compra o por reversión en determinadas circunstancias, sólo esos derechos quedaron sujetos, conforme a los términos de la preindicada cláusula, a la condición suspensiva consistente en la aceptación de la Asamblea del Magdalena, y no hay por lo mismo razón para hacer depender de tal aceptación la vigencia de las demás estipulaciones del contrato.

Brilla al ojo la contradicción existente entre las dos tesis que defiende la compañía, la del contrato **condicional** y la del contrato **tripartito,** pues si la convención de 1901, aprobada con modificaciones por la Ley 61 de 1903, es tripartita, inevitablemente tuvo que intervenir en ella el Departamento del Magdalena, de acuerdo con lo antes dicho, y entonces resulta de todo punto incomprensible la necesidad del consentimiento posterior de aquella entidad, una vez que había tomado parte en el contrato. Síguese de aquí que la décimaquinta de las modificaciones, entendida como lo pretende la compañía, envuelve un palmario contrasentido, lo que no ocurre con la interpretación asignada por la Corte a dicha cláusula.

Se ha observado, no obstante, que existe tan estrecha relación entre los derechos y las obligaciones emanantes de un contrato, que hay tal compenetración entre unos y otras, que es preciso reconocer en el conjunto del contrato una especie de indivisibilidad, y que, por lo tanto, aun cuando sea cierto que sólo en lo tocante a los derechos del Magdalena fuera necesario el consentimiento de este Departamento, la indivisibilidad anotada hace que en el hecho todo el contrato quedara subordinado a tal aprobación.

Como en el caso actual se trata de un pacto bilateral entre la Nación y la compañía, con estipulaciones en favor de un tercero extraño al contrato, el Departamento del Magdalena, para solucionar

rectamente la dificultad propuesta por la compañía es preciso no confundir el caso que aquí se ofrece con el de un contrato puro y simple en que falte el consentimiento de uno de los contratantes. El problema debe tomarse por su verdadera faz, que es la de si la falta de aceptación del tercero favorecido con una o más estipulaciones consignadas en el cuerpo de un contrato, impide o suspende la vigencia general del contrato.

Situada la cuestión en este su verdadero terreno, la cita que el señor apoderado de la Nación hace de un notable expositor contemporáneo irradia una intensa luz sobre el problema debatido. Dice así el aludido autor, refiriéndose a las relaciones entre el estipulante y el prometiente:

"Si no se quiere extraviarse en el estudio de la operación, es necesario dejar a un lado todo lo que concierne a las prestaciones que los dos autores del contrato han podido prometerse el uno al otro; todo esto queda regido por el derecho común. Por ejemplo, si una estipulación de renta vitalicia hecha en favor de otro ha sido incrustada en un contrato de donación o de venta, el vendedor o el donatario tendrá el derecho de exigir la ejecución de todas las obligaciones que el contrato ha podido imponer en su provecho a la otra parte. Los efectos habituales del contrato no sufren modificación por la circunstancia de que esté acompañado de una estipulación a favor de un tercero; las obligaciones recíprocas de las partes deberán ser como si estuviesen aisladas, como si el estipulante fuese el único que se beneficiara del contrato."

Y si esto acontece en el campo abstracto de los principios, atendiendo al caso concreto aquí ocurrente, no se advierte la razón para que mientras el Departamento del Magdalena no aceptara las estipulaciones referentes a la participación que a éste debía corresponder en las utilidades de la empresa y a las condiciones en que podía dicho Departamento adquirir el ferrocarril por compra o reversión, no produjeran efecto alguno las cláusulas restantes del contrato que consagran derechos y obligaciones independientes de dichas estipulaciones y respecto de los cuales se había operado el concurso real y efectivo de las voluntades de los contratantes, concurso que es el que determina la formación del vínculo contractual.

Sirve de corroboración a lo que se viene diciendo el hecho de que ambas partes contratantes hubieran entendido de consuno que la falta de aceptación del Magdalena no interrumpía la vigencia del contrato, lo que implica que dichas partes estimaron no existir la indivisibilidad alegada hoy por la compañía. En efecto, ya se ha visto que esta última procedió en perfecta armonía con el Gobierno

a darle cumplimiento al contrato en puntos importantes de él, tales como la prolongación de la línea a Fundación, la traída de una draga y la canalización del caño o caños situados entre la Ciénaga Grande de Santa Marta y el río Magdalena, la devolución al Gobierno de los bonos y documentos emitidos por éste para el pago de la subvención, etc., etc., no obstante que no había mediado la aceptación del Departamento del Magdalena. Y no se concibe que la compañía hubiera procedido a hacer los fuertes desembolsos que implica el cumplimiento de tales obligaciones, si hubiera sospechado siquiera que el contrato no había entrado en vigencia y que al negar su consentimiento el Magdalena, quedaría aquél sin efecto alguno y consiguientemente perdidas las enormes erogaciones hechas, pues no es este el modo natural de proceder los hombres y menos una sociedad tan inteligentemente gerenciada como lo ha sido The Santa Marta Railway Company, Limited.

Las demás alegaciones de la compañía quedan contestadas, ya directa, ya indirectamente, en la extensa exposición hecha en los tres capítulos precedentes, pues al consignar, verbigracia, las razones que ha tenido la Corte para interpretar las cláusulas primera y décimaquinta de las modificaciones en la forma en que lo ha hecho, se han dejado implícitamente refutados los puntos de vista de los señores personeros de la compañía acerca de tal interpretación; y análoga observación cabe hacer en cuanto al análisis y apreciación de los contratos de 1881 y 1886.

El señor apoderado de The Santa Marta Railway Company, Limited, inserta en su alegato de conclusión varios conceptos de prominentes abogados nacionales y extranjeros que comparten los puntos de vista de la compañía. No puede desconocerse el peso y la fuerza moral de tan respetables opiniones; mas de una parte los fundamentos principales de ellas, que son el carácter condicional y tripartito que le asignan al contrato aprobado por la Ley 61 de 1903 y el ser lo relativo a la ruta del ferrocarril y al plazo para concluírlo derechos exclusivos del Departamento del Magdalena, han quedado ya ampliamente analizados, y de otra, no consta la forma en que les fuera planteado el problema a los signatarios de dichos conceptos ni los elementos probatorios de que éstos dispusieron para informar su criterio, siendo de notar que no hacen referencia a las pruebas que de manera especial han llevado a la Corte a las conclusiones que se dejan expuestas.

Acusaciones sobre mora de la Nación.

En la demanda se impetra la declaración de que la Nación está en mora de cumplir las siguientes obligaciones que a su cargo se constituyeron en los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881, 51 de 1887 y 61 de 1903:

a) La de entregar a la compañía la faja de tierra necesaria para adelantar la construcción del ferrocarril;

b) La de conceder a la empresa la exención de derechos de aduana estipulada;

c) La de pagar los medios pasajes y medios fletes a que se comprometió;

d) La de pagar a la compañía las dos terceras partes del valor de la reclamación por servicios prestados al Gobierno en la última guerra, y al Departamento del Magdalena la otra tercera parte.

Se estudiará por separado cada uno de estos cargos, en el orden en que se dejan enunciados.

El primero de ellos se basa en la negativa dada por el Gobierno a una solicitud de la compañía hecha en memorial de fecha 2 de febrero de 1914, para que se le suministrara la zona de terreno necesaria para la prolongación del ferrocarril de Fundación hacia Plato.

Al hacer esta solicitud supuso la compañía que se encontraba dentro del plazo de ocho años señalado en el artículo primero de las modificaciones al contrato de 1901 para la prolongación de la línea a Plato, siendo así que desde la sanción de la Ley 61 de 1903 había venido sosteniendo tesoneramente y en todas las formas, con hechos, en escritos, en comunicaciones y solicitudes al Gobierno, que dicho plazo había empezado a correr desde el 31 de octubre de 1903, fecha en que fue sancionada la expresada Ley, en lo cual estuvieron acordes el Gobierno Nacional y el Departamento del Magdalena. Ante ese cambio de frente de la compañía, el Gobierno optó por negar la entrega de la zona solicitada, exponiendo como razón fundamental de la negativa el estar ya vencido el plazo de la prolongación a Plato, manteniendo así firme la interpretación dada de común acuerdo por la Nación, la compañía y el Departamento del Magdalena al precitado artículo primero de las modificaciones en relación con el quince de las mismas. Y es de notar que cualquiera otra actitud del Gobierno, y especialmente la de haber accedido a la entrega de las zonas, pudiera haber sido interpretada como una renuncia tácita a hacer efectivos los derechos resultantes para la Nación de la mora de la compañía.

Apareciendo, pues, que cuando la compañía hizo la mencionada solicitud de las zonas, había vencido ya el plazo convenido para la prolongación del ferrocarril a Plato, el cual expiró el 31 de octubre de 1911, no puede imputarse mora al Gobierno por el hecho de haberse denegado a la entrega de las zonas, puesto que según los principios jurídicos y la regla consignada en el artículo 1609 del Código Civil, uno de los contratantes no se constituye en mora al dejar de cumplir su obligación, cuando el otro ha faltado antes al cumplimiento de las suyas.

En lo tocante al segundo cargo, la Corte acoge, excepto en lo relativo a los fraudes en que se dice haber incurrido la compañía (por no estar este punto debidamente comprobado), la siguiente réplica del señor apoderado de la Nación en su alegato de conclusión:

"Más infundada, si cabe, es la pretendida mora de la Nación consistente, según afirma la compañía, en que el Gobierno ha negado muchas veces la exención de derechos de aduana solicitada por ella. La parte actora no ha intentado demostrar siquiera este hecho, porque la prueba hubiera resultado contraproducente para ella. Habría tenido qué comprobar, ante todo, que la negativa del Gobierno a decretar la exención era infundada, por tratarse de artículos clara y expresamente eximidos del pago de derechos de importación; y no parece que esa prueba hubiera podido presentarse, si se tiene en cuenta la siguiente comunicación del Administrador de la Aduana de Santa Marta al Ministerio de Hacienda, fechada el 13 de febrero de 1911 y que figura original en los autos (folio 104 del cuaderno 3º):

'Con fecha 4 de los corrientes.... me permití insinuar la idea de aprovechar el estudio que hacen actualmente en el Ministerio de Obras Públicas para la clebración del nuevo contrato con The Santa Marta Railway Company, Limited, a fin de aclarar de una vez y de manera clara y precisa, por medio de cláusulas terminantes, los artículos que puede introducir la referida empresa libres de derechos. Hice esta petición en vista de que el contrato actual no define con claridad este asunto, razón por la cual dicha empresa introduce todo lo que a bien tiene, dando esto por resultado que ese Ministerio tenga después qué negarle la exención a algunos artículos porque su contenido no está comprendido en la exención.

'Ramón Goenaga'

"Nótese que esta comunicación es de febrero de 1911, y en octubre de ese mismo año venció el plazo para llevar el ferrocarril al Magdalena. Por consiguiente, hay una presunción muy grave de que la compañía, no sólo no fue desatendida por el Gobierno en materia

de tales exenciones durante ese plazo, sino que defraudó muy a menudo la renta de aduanas. Estas empresas, a la sombra de las exenciones que les otorgan sus contratos, cometen numerosos fraudes a aquella renta, a la vez que, con sus sistema de contabilidad, evaden el pago del impuesto directo, de suerte que desde el punto de vista fiscal son completamente desastrosas para el Estado.

"Por lo que toca a las exenciones que se hubieran negado después de 1911, es decir, cuando ya la compañía estaba en mora, suponiendo que hubiera ocurrido tal negativa, no puede tenerse en cuenta, porque el Gobierno estaba justificado para esto por la falta de cumplimiento de la compañía a sus obligaciones principales, de acuerdo con el citado artículo 1609 del Código Civil."

Tampoco se ha demostrado que el Gobierno se hubiera hecho renuente al pago de los medios pasajes y medios fletes que según los contratos debía cubrir a la empresa, esto es, que se hubiera servido del ferrocaril para el transporte de personal y material de la fuerza pública y de empleados nacionales y hubiera rehusado pagar la mitad del precio de tarifa de que trata la modificación al artículo 7º del contrato de 1887.

En orden a la mora que se imputa a la Nación en cuanto al pago de las dos terceras partes del valor de la reclamación por servicios prestados por la compañía al Gobierno durante la última guerra, apóyase tal pretensión en el artículo 12 de las modificaciones al contrato de 1901, el cual es del siguiente tenor:

"La compañía declara canceladas en todas y cada una de sus partes las cuentas y reclamaciones que tiene pendientes en el Ministerio de Relaciones Exteriores contra el Gobierno de la República por daños y perjuicios causados a la empresa durante la última guerra; y declara igualmente que se abstendrá de presentar nuevas cuentas y reclamos por tal motivo. Renuncia la compañía, asímismo, a favor del Departamento del Magdalena y para que se destine únicamente a la irrigación de los terrenos por donde ha de pasar el ferrocarril, la tercera parte de la reclamación que por servicios prestados al Gobierno tiene pendiente ante el mismo Gobierno."

Aparece del artículo transcrito que la compañía tenía una reclamación contra la Nación por servicios prestados al Gobierno durante la guerra de 1899 a 1902, de la cual cedió al Departamento del Magdalena una tercera parte. Pide la compañía se declare que la Nación se ha constituído en mora de pagarle las dos terceras partes restantes. Es a todas luces infundada esta acción, pues una reclamación no constituye por sí sola una deuda exigible, sino una mera expec-

tativa, desde que puede ser resuelta en sentido favorable o adverso al reclamante. Sería necesario para que la acción prosperara, que se hubiera acreditado que la reclamación había sido fallada de modo favorable a la compañía y que la Nación estaba en alguno de los casos de mora determinados por la ley.

Conclusiones en relación con la demanda principal.

Síguense de lo hasta aquí expuesto las siguientes conclusiones en lo que atañe a las postulaciones de la demanda de la compañía:

No proceden las consignadas en los siete primeros ordinales de la parte peritoria, en los cuales se pide en síntesis se declare que la ruta o dirección del Ferrocarril de Santa Marta y el plazo para terminarlo estipulados en el contrato de 1881, fueron derechos exclusivos del Estado del Magdalena; que ese derecho exclusivo pasó luégo al Departamento del mismo nombre; que las determinaciones de plazo y ruta contenidas en el contrato de 1886 constituyen derechos adquiridos del mismo Departamento; que en esa virtud las estipulaciones sobre la nueva ruta del ferrocarril, la nueva extensión de la línea y los nuevos plazos para construírlo, señalados en la primera de las modificaciones introducidacs al pacto de 1901, necesitaban para su validez del consentimiento del Magdalena; que no habiendo quedado aprobado por esta entidad el contrato de 1901 sino desde la fecha en que entró en vigor la Ordenanza número 3 de 1911, los plazos indicados deben contarse desde ese día; que por haberse negado el Gobierno Nacional en el año de 1914 a entregar a la compañía la faja de tierra necesaria para adelantar la construcción del ferrocarril, la Nación se constituyó en mora de cumplir dicha obligación; y que mientras esta entidad no cumpla por su parte la expresada obligación, la compañía no está en mora en el cumplimiento de su obligación de llevar la vía férrea a Plato.

Todos estos puntos han quedado ampliamente analizados en el cuerpo de este fallo y del estudio que acerca de ellos se ha hecho se deduce lo infundado de tales peticiones.

En la octava postulación de la demanda se piden dos declaraciones: la una referente a que la nuda propiedad del ferrocarril pertenece al Departamento del Magdalena y no a la Nación, y la otra relativa a que el usufructo del mismo ferrocarril pertenece a The Santa Marta Railway Company, Limited.

La primera de estas declaraciones, como encaminada a obtener el reconocimiento de un derecho a favor del Departamento del Mag-

dalena, parece que no pudiera ser pedida por persona o entidad distinta del mismo Departamento, ya que solamente el titular de un derecho puede ejercitar las acciones relacionadas con ese derecho, o más claramente, nadie puede pedir en juicio para otro sin poder otorgado con las formalidades legales. (Artículo 345, Código Judicial).

Mas como pudiera alegarse con fundamento que la compañía tiene interés en que se haga la declaración de que se habla, o sea la de que pertenece al Departamento la nuda propiedad del ferrocarril, para deducir de ella ciertas consecuencias jurídicas en favor de la misma compañía y que, por tanto, tiene ésta derecho a pedir que se haga la indicada declaración conforme al principio de que "donde está el interés está la acción," se entra a considerar en el fondo la petición de que se trata.

Ya se vio atrás que la Nación, por virtud de la transformación política efectuada en el año de 1886 y de una serie de actos y contratos realizados bajo el imperio de la legislación posterior a dicha transformación, y especialmente por obra del contrato aprobado por la Ley 61 de 1903, vino a subrogar al Departamento del Magdalena en el carácter de concedente de la obra del Ferrocarril de Santa Marta, lo que equivale a decir que ha adquirido los derechos anexos al expresado carácter, entre los cuales figura el de la nuda propiedad del ferrocarril.

Se ha visto por otra parte que la compañía fue la primera en reconocer que los únicos derechos que le quedaron al Magdalena en la empresa del ferrocarril después de celebrado el contrato que aprobó con modificaciones la Ley 61 de 1903, fueron el de una opción en cuanto a la participación en las utilidades del ferrocarril y el de comprar la empresa por determinados precios. Véase al efecto la comunicación que con fecha 1º de octubre de 1905 dirigió el señor Frank A. Koppel, apoderado de la compañía, al señor Ministro de Obras Públicas, reproducida en otra parte de este fallo (fojas 105 a 106 del cuaderno 3º).

Podrá argüírse empero que el carácter de concedente de la obra del ferrocarril no lo tuvo la Nación sino a partir de la vigencia del contrato aprobado por la Ley 61 de 1903, y que, por tanto, en los trayectos de ferrovía construídos con anterioridad a dicha vigencia, o sea en la parte comprendida entre Santa Marta y el río Sevilla, sí pertenece al Departamento del Magdalena la nuda propiedad del ferrocarril.

Esta objeción no encuentra apoyo ni en los términos del contrato de que se habla, en el cual sólo se le reservaron al Departamento

del Magdalena los derechos que se dejan mencionados, ni en la interpretación que la Nación, la compañía y el Departamento le dieron de consuno a aquella convención, pues ya se ha visto que todas estas entidades entendieron que los únicos derechos que después de la celebración de dicho pacto le quedaron al Departamento del Magdalena eran el de opción en cuanto a las utilidades y el de compra del ferrocarril.

Pero aun admitiendo que sí le hubiera quedado al Magdalena con posterioridad al expresado contrato algún derecho en cuanto a la nuda propiedad del ferrocarril, tal derecho habría pasado a la Nación por virtud de la cesión que de todos sus derechos en la empresa del ferrocarril le hizo la primera de dichas entidades a la segunda por medio de la escritura pública número quinientos sesenta y nueve, de cinco de junio de mil novecientos diez y ocho, otorgada en la Notaría cuarta del Circuito de Bogotá, pues aun cuando se objeta que tal cesión no puede producir efectos en cuanto a la nuda propiedad del ferrocarril por no haber sido aceptada en esta parte por medio de escritura pública registrada, tal objeción carece de fundamento, como se verá al estudiar las peticiones de la demanda de la compañía relacionadas con la validez de dicha cesión.

La segunda de las expresadas declaraciones es procedente, porque efectivamente de los varios contratos celebrados en relación con el Ferrocarril de Santa Marta, aparece que el usufructo de dicha obra pertenece a la compañía, en la parte construída, mientras no se realice alguno de los fenómenos previstos en los mismos contratos para que el usufructo se consolide con la nuda propiedad.

La novena de las declaraciones pedidas en la demanda es la de que no produce efecto alguno contra la compañía la cesión que el Departamento del Magdalena hizo a favor de la Nación de sus derechos en la empresa del ferrocarril, por medio del contrato de 26 de septiembre de 1917, publicado en el **Diario Oficial** número 16389, por no haber sido aceptada tal cesión por la compañía y no haber sido hecha en la forma legal.

Carece de fundamento la alegación referente a la falta de aceptación de la cesión por parte de la compañía, pues conforme al artículo 1960 del Código Civil, la cesión de un derecho produce efectos contra el deudor y contra terceros mediante la notificación al deudor o la aceptación de éste, sin que sea menester que concurran a la vez estos dos requisitos. De suerte que habiéndole sido notificada a la compañía la cesión hecha por el Departamento del Magdalena a la Nación, según consta de la respuesta dada al vigésimoquinto hecho de la demanda de reconvención, no era menester la aceptación de aquella entidad para que la cesión produjera sus efectos legales.

No menos infundado es el reparo consistente en no haber sido hecha la cesión en forma legal, pues de autos aparece que la referida cesión, que en un principio se efectuó por medio de un contrato privado celebrado entre el señor Ministro de Obras Públicas y el representante del Magdalena, fue posteriormente elevado a escritura pública, según aparece de la número quinientos sesenta y nueve, de cinco de junio de mil novecientos diez y ocho, otorgada en la Notaría cuarta del Circuito de Bogotá. (Folios 126, cuaderno 3º).

En los hechos veintiuno a veinticuatro de la demanda de la compañía se alega que la aceptación de la cesión por parte de la Nación no ha sido hecha en forma legal, en razón de que, aunque el Departamento del Magdalena cedió a aquélla por el mencionado contrato todos sus derechos en la empresa del Ferrocarril de Santa Marta, el Gobierno sólo aceptó en la escritura en que se hizo constar dicho contrato, la cesión del derecho preferencial que tenía el Departamento de comprar el ferrocarril, y que aunque posteriormente el señor Ministro de Obras Públicas quiso subsanar esa omisión en su Resolución número 22 de 11 de octubre de 1920, declarando que aceptaba "nuevamente en todas sus partes la cesión hecha a favor de la Nación por el Departamento del Magdalena en el referido contrato de 1917," tal aceptación debió hacerse, de la propia manera que la cesión, por escritura pública debidamente registrada, en razón de que entre los derechos cedidos por el Departamento a la Nación hay derechos reales, como la nuda propiedad del Ferrocarril de Santa Marta.

Ya se ha visto que los únicos derechos que después de la celebración del contrato de 1901, aprobado con modificaciones por la Ley 61 de 1903, le quedaron al Departamento del Magdalena en relación con la empresa del ferrocarril, fueron el de compra de éste una vez declarada la limitación del privilegio, y el de participación en las utilidades de aquella empresa. En lo que atañe al primero de estos derechos, ya se vio que la cesión de él fue aceptada expresamente en la misma escritura en que se hizo constar la cesión del Departamento a la Nación, y en tal virtud no hay reparo alguno que hacer en el particular. Y en lo que respecta al segundo de los mencionados derechos, el de participar en las utilidades del ferrocarril, la aceptación del traspaso de ese derecho no necesitaba hacerse por escritura pública, por cuanto estando representadas tales utilidades en una suma de dinero, que es cosa mueble, no se trataba de la cesión de bienes raíces ni de derechos reales constituídos en ellos. Por tanto, la aceptación del traspaso hecha por medio de la Resolución número 22 de que se ha hablado, es inobjetable.

Mas aun en el supuesto de que con posterioridad a la vigencia del contrato de que da cuenta la Ley 61 de 1903 le hubiera quedado todavía al Magdalena algún derecho en orden a la nuda propiedad del ferrocarril, no por ello carecería de efecto la cesión hecha por el Departamento a la Nación a causa de no haber sido aceptada en forma legal por la segunda de dichas entidades como dice la compañía.

Si se lee con atención la escritura pública número quinientos sesenta y nueve, de fecha cinco de junio de mil novecientos diez y ocho, por la cual se elevó a instrumento público la cesión de que se viene haciendo mérito, se verá que la intención de las partes que intervinieron en dicho contrato fue la de que todos los derechos que el Departamento del Magdalena tuviera en la empresa del Ferrocarril de Santa Marta, de conformidad con los contratos que a la sazón regían sobre dicha obra, quedaran en cabeza de la Nación y muy especialmente aquellos derechos que fueran necesarios para que esta última, al comprar a la compañía el usufructo de la empresa, pudiera adquirir el pleno dominio del ferrocarril, como aparece del contexto de varias cláusulas de aquella escritura y particularmente de la octava, que está concebida así:

"Las partes contratantes convienen en que si por alguna circunstancia debidamente comprobada no pudiere la Nación adquirir el dominio de la empresa, el Departamento recuperará los derechos que por este contrato ha cedido a la Nación."

De consiguiente, si algún derecho hubiera tenido el Departamento a la fecha de la cesión en la nuda propiedad del ferrocarril, tal derecho habría quedado comprendido en la cesión conforme a la intención manifiesta tanto del cedente como del cesionario, por cuanto tal derecho le habría sido necesario a la Nación para poder adquirir el pleno dominio del ferrocarril, y por lo mismo no puede alegarse que de parte de la Nación no hubiera mediado aceptación de dicho traspaso.

Este concepto se robustece si se traen a la vista las cláusulas primera y tercera de la escritura de cesión. Son ellas del siguiente tenor:

"Artículo 1º Rodolfo Danies, en su carácter de apoderado del Departamento del Magdalena, cede a la Nación y en nombre de ella al Gobierno Nacional, el derecho preferencial de comprar la empresa del Ferrocarril de Santa Marta, los que le otorgan al Departamento la cláusula diez y seis (16) del contrato aprobado por la Ley cincuenta y tres (53) de mil ochocientos ochenta y uno, el parágrafo del artículo segundo (2º) de la Ley sesenta y uno (61) de mil novecientos

tres, y los demás que le confieren los artículos cuatro (4) y doce (12) de la misma Ley sesenta y uno (61) de mil novecientos tres, **así como también todos los derechos** (subraya la Sala) que tiene el Departamento en la empresa del Ferrocarril de Santa Marta, de conformidad con los contratos vigentes celebrados con la compañía concesionaria del citado ferrocarril."

"Artículo III. El Gobierno Nacional, a cambio de la cesión que le hace el Departamento del Magdalena, reconoce a éste el cincuenta por ciento de las utilidades líquidas de la empresa del ferrocarril, desde la fecha en que la Nación éntre en posesión de dicha empresa...."

Si conforme a la primera de estas cláusulas el Departamento cedió a la Nación cualquier derecho que tuviera en la empresa del ferrocarril, y si el Gobierno Nacional le reconoció al Magdalena, a cambio y en pago de esa cesión, el cincuenta por ciento de las utilidades líquidas de la empresa del ferrocarril, es indudable que el Gobierno aceptó la cesión de todos los derechos que tuviera el Departamento en la mencionada empresa, sin excluír el de la nuda propiedad en caso de que el Departamento fuera dueño de él en todo o en parte, y si no se hizo mención especial de tal derecho no fue porque hubiera ánimo de excluírlo de la cesión, sino porque ni el Departamento ni la Nación consideraron que la nuda propiedad del ferrocarril le pertenecía a la primera de estas entidades.

Cierto es que en la cláusula segunda del contrato que se considera, el señor Ministro de Obras Públicas, quien intervino en tal convenio en nombre del Gobierno, solamente aceptó de modo expreso la cesión del derecho preferencial que tenía el Departamento de comprar la empresa del ferrocarril. Esto quiere decir tan sólo que el fin primordial que perseguía el Gobierno con la cesión era el ponerse en capacidad de comprar la empresa y adquirir por ese medio el dominio pleno de la obra, por lo cual en la cláusula que se examina solamente se aceptó de modo expreso la cesión del derecho que tenía el Departamento de efectuar preferentemente esa compra. Mas de allí no se deduce ni puede deducirse en sana lógica que la cesión de los demás derechos que tuviera el Departamento en la citada empresa no hubiera sido consentida por la Nación, pues ya se ha visto que en otras cláusulas del contrato quedó aceptada en su totalidad la cesión hecha por el Departamento a la Nación.

La circunstancia de aparecer de la misma escritura de traspaso que la Nación aceptó en todas sus partes la cesión de que se viene tratando, hace innecesario el estudio del punto relativo a si la simple aceptación de una cesión en la cual se comprenda algún derecho

sobre inmuebles requiere precisamente para su validez que sea hecha por escritura pública, o si puede efectuarse por medio de una resolución ministerial, la cual reviste el carácter de instrumento público.

A más de lo dicho, debe tenerse en cuenta que conforme a la modificación introducida por el Poder Ejecutivo Nacional a la cláusula décimaquinta del contrato de 1881, en caso de que el Gobierno del Magdalena no hiciera uso de la facultad de comprar el ferrocarril en las condiciones que en dicha cláusula se fijaron, tal facultad se hacía extensiva al Gobierno Nacional, pudiendo en consecuencia adquirir éste la propiedad del ferrocarril en las mismas épocas y en los mismos términos que aquél. Esta estipulación hace que para que la Nación pudiera ejercitar el derecho preferente a la adquisición del ferrocarril, no fuera menester que el Departamento del Magdalena le cediera en forma legal el expresado derecho, sino que bastaba que manifestara su determinación de no hacer uso de tal facultad, y esa determinación aparece de manifiesto en la escritura pública número quinientos sesenta y nueve, de cinco de junio de mil novecientos diez y ocho, en que se hizo constar la cesión por el Departamento a la Nación de todos los derechos que aquél tenía en la empresa del ferrocarril.

No aparecen, pues, fundados los cargos que se examinan ni los contenidos en los ordinales décimo, undécimo y duodécimo de la parte petitoria, por ser ellos una consecuencia de la declaración pedida en el ordinal noveno.

Mas arguye la compañía que tratándose de un convenio que impone obligaciones al Departamento, no puede tener cabida la cesión de los derechos a que éste corresponden, porque ellos son correlativos de las obligaciones, las cuales no son cesibles. Esta objeción no cuadra al caso que aquí se contempla, por cuanto en el año de mil novecientos diez y siete, en que tuvo lugar la cesión de que se trata, no tenía el Departamento obligación alguna a favor de la compañía, puesto que ninguna se le asignó en el contrato de 1901, que modificó los anteriores, y porque estando ya en aquel año la compañía constituída en mora de cumplir sus compromisos, ningunas obligaciones podía tener a la sazón el Departamento para con aquélla.

La décimatercera postulación de la demanda principal tiene por objeto que se declare a la Nación en mora de cumplir las obligaciones que le imponen los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881, 51 de 1887 y 61 de 1903. Ya lo relativo a la mora que la compañía le imputa a la Nación quedó ampliamente estudiado en el capítulo respectivo, donde se demostró que las acusaciones que sobre este particular se contienen en la demanda se encuentran desprovistas de todo fundamento.

En los puntos petitorios marcados con los ordinales décimocuarto y décimoquinto se pide se condene a la Nación a cumplir todas y cada una de las obligaciones que para ella resultan de los contratos sobre construcción del ferrocarril, y a pagar a The Santa Marta Railway Company, Limited, los perjuicios que le ha causado con la infracción de los prenotados contratos y por la mora en el cumplimiento de sus obligaciones, perjuicios que deben estimarse pericialmente en este juicio o en otro distinto.

Habiendo la compañía incidido en mora de cumplir su obligación primordial de llevar el ferrocarril a Plato en el término de ocho años, a contar de la sanción de la Ley 61 de 1903, carece de derecho para compeler a la otra parte contratante al cumplimiento de las suyas, puesto que con arreglo al principio consagrado en el artículo 1609 del Código Civil, en los contratos sinalagmáticos, si uno de los contratantes falta al lleno de sus obligaciones, el otro contratante no se constituye en mora de cumplir las suyas, y por lo mismo, no se le puede condenar a que las cumpla ni a que indemnice perjuicios compensatorios ni simplemente moratorios.

Conclusiones en relación con la demanda de reconvención.

De lo hasta aquí expuesto resulta ser procedente la primera de las peticiones de la contrademanda, encaminada a que se declare que The Santa Marta Railway Company, Limited, no cumplió la obligación que contrajo con la Nación de llevar y dar al servicio público el Ferrocarril de Santa Marta hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella, dentro del término de ocho años contados desde la sanción de la Ley 61 de 1903, o sea desde el treinta y uno de octubre de dicho año, y que desde el treinta y uno de octubre de mil novecientos once está en mora de cumplir tal obligación.

Las postulaciones segunda a quinta de la expresada demanda persiguen las declaraciones de que no habiendo cumplido la compañía la indicada obligación en el plazo señalado, el privilegio y el derecho de usufructo concedidos en los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887 quedaron limitados únicamente a las porciones de la vía que estaban construídas y dadas al servicio público el 31 de octubre de 1911; que desde el 11 de octubre de 1920, fecha de la Resolución del Ministerio de Obras Públicas sobre limitación del privilegio, quedó la compañía en la obligación de vender el ferrocarril a la Nación, o si ésta renunciare el derecho de comprar,

a cualquiera persona o entidad que mediante el consentimiento del Gobierno Nacional, quisiere hacerse cargo de la empresa; que el precio de la venta debe ser fijado en la forma prevista en el artículo 3º de las modificaciones que se contienen en la Ley 61 de 1903, y que del precio convenido por las partes o fijado por los peritos debe deducirse, al tiempo de efectuarse la venta, el monto de todo lo recibido en dinero por la compañía o por los primeros concesionarios a título de subvención, por lo que aquél produjera en oro inglés en la época de la entrega de las respectivas anualidades.

Convence de la procedencia de las declaraciones que se acaban de relacionar la lectura de los artículos primero a cuarto de las modificaciones introducidas al contrato de 1901 por la Ley 61 de 1903, los cuales, aunque ya se transcribieron atrás, conviene traerlos de nuevo a la vista, a fin de que se palpe mejor la perfecta relación entre las peticiones indicadas y las modificaciones de que se habla. Son éstas del siguiente tenor:

"Artículo 1º La compañía se compromete a construír el trayecto de línea férrea entre el río Sevilla y la margen meridional o izquierda del río San Sebastián, en el pueblo de la Fundación o cerca de él, y a dar ese trayecto al servicio público dentro del término de tres años. Asímismo se obliga a llevar y dar al servicio público el ferrocarril hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella, dentro del término de ocho años. Estos plazos se contarán desde la sanción de la presente Ley.

"Artículo 2º Si en los plazos fijados en el artículo precedente la compañía no cumpliere las obligaciones contraídas allí, o si llegare a comprobarse que ella da preferencias indebidas en el transporte de la carga, o si se abandonare la empresa de modo que el servicio se haga peligroso o se suspenda el tráfico en la línea o en los caños de que trata el artículo 7º de este contrato, por más de treinta días consecutivos, salvo caso fortuito o fuerza mayor, el privilegio y el derecho de usufructo concedidos en los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887, quedarán por eso mismo limitados únicamente a las porciones de la vía que estuvieren construídas y dadas al servicio público, por todo el plazo y en los términos de las mencionadas leyes de concesión, y con las restricciones del presente contrato. Lo mismo sucederá en el caso de que no se cumpla con la obligación que se impone a la compañía por el artículo 6º de este contrato, dentro del término allí estipulado.

"Parágrafo. Declarada administrativamente la limitación del privilegio y del derecho de usufructo por cualquiera de los motivos previstos en el artículo, la compañía quedará desde ese momento

en la obligación de vender el ferrocarril con todos sus enseres y anexidades al Departamento del Magdalena preferentemente, o a la Nación, si aquél renunciare al derecho de comprar, o a cualquiera persona o sociedad que mediante el consentimiento del Gobierno quisiere hacerse cargo de la empresa.

"Artículo 3º El precio de la venta a que hubiere lugar, por cualquiera de los motivos expresados en la primera parte del artículo anterior, lo fijarán las partes de común acuerdo; y si esto no se pudiere, será determinado por peritos avaluadores nombrados uno por cada parte. En caso de discordia respecto del avalúo, el tercero dirimente será designado por los dos peritos principales, y si éstos no se pusieren de acuerdo en el nombramiento, será elegido por la Corte Suprema de Justicia. En todo caso queda a salvo el derecho de las partes para ocurrir al Poder Judicial si se creyeren lesionadas por el avalúo.

"Artículo 4º Del precio convenido por las partes o fijado por los peritos se deducirá precisamente a cargo de la actual compañía, al tiempo de efectuarse la venta, el monto de todo lo recibido en dinero por ella o por los primeros concesionarios, a título de subvención por lo que aquél produjera en oro inglés en la época de la entrega y recibo de las respectivas anualidades."

Solicítase en el ordinal 6º de la parte peritoria de la demanda de reconvención la declaración de que en caso de que en el término de treinta años, contados desde el veintidós de octubre de mil novecientos seis, fecha en que la vía fue ofrecida al público en el pueblo de Fundación, no se hubiere verificado la venta del ferrocarril en la forma y términos a que se refieren las declaraciones que se acaban de mencionar, el Gobierno Nacional tendrá el derecho de comprarlo y la compañía la obligación de vendérselo por dos millones de pesos; por un millón quinientos mil pesos a los cincuenta años, contados desde la misma fecha; por un millón de pesos a los sesenta años y por quinientos mil pesos a los setenta años, a partir del mismo día ya indicado, todo en oro americano, debiendo deducirse de la suma respectiva, en cada uno de estos casos, proporcionalmente, la cantidad en que se estime por las partes o por peritos el valor que habría tenido la porción de vía férrea que la compañía estaba obligada a construír y no ha construído, desde Fundación hasta la ribera oriental del río Magdalena en la población de Plato o cerca de ella.

Esta petición se apoya en la cláusula diez y seis del contrato aprobado por la Ley 53 de 1881, que es como sigue:

"Aunque según la cláusula 2ª de este contrato, el privilegio exclusivo concedido a la empresa para la vía férrea es por cincuenta

años, ella tendrá derecho de explotar el camino por treinta años más después de caducar el privilegio; pero el Gobierno del Estado (hoy la Nación) se reserva el de comprar el ferrocarril y todas sus anexidades, y los concesionarios tienen el deber de venderlo al Gobierno en estos términos:

"Por dos millones de pesos, a los treinta años después de ofrecida la vía al público;

"Por un millón quinientos mil pesos, a los cincuenta años, a contar desde la época dicha;

"Por un millón de pesos a los sesenta años, siempre a contar desde el día en que se ofrezca la obra al servicio público; y

"Por último, por quinientos mil pesos a los setenta años después de principiada la explotación de la obra, debiendo entenderse que en todos los casos a que se refiere esta cláusula, el pago ha de ser de contado y en oro americano."

La cláusula transcrita fundamenta la primera parte de la petición que se considera, la referente a los precios de compra del ferrocarril en las varias épocas previstas en la cláusula. Mas lo relativo a la deducción del valor que habría tenido, una vez terminada, la porción de línea desde Fundación hasta Plato, que la compañía ha dejado de construír, no encuentra apoyo en ninguna de las cláusulas del contrato que se viene considerando ni de los que se celebraron posteriormente. En la demanda de mutua petición no expresó el señor Procurador en qué fundaba tal pretensión, pero en el alegato de conclusión la apoyó solamente en la equidad. La Corte considera que tratándose de obligaciones contractuales como son las que la Nación pretende deducir contra la compañía del Ferrocarril de Santa Marta, no puede apelarse a los simples principios de equidad para modificar las estipulaciones que las partes de mutuo consenso acordaron para regular sus derechos y obligaciones recíprocas, porque ello iría contra la regla jurídica y legal que enseña que todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes y no puede ser invalidado total ni parcialmente sino por su consentimiento mutuo o por causas legales (artículo 1602, Código Civil). Si en el contrato de 1881 se fijaron los precios por los cuales podría el Gobierno comprar el ferrocarril en determinadas épocas, sin establecer deducción alguna a dichos precios, mal puede después invocarse la simple equidad para alterar esos precios, sometiéndolos a deducciones que las partes contratantes no han estipulado.

A esta consideración se agrega la muy saliente de que no habiéndose señalado en el contrato de 1881 la población de Plato como punto terminal de la línea, sino la laguna del cerro de San Antonio,

mal pudieron los contratantes tener en cuenta en la fijación de los precios de compra del ferrocarril, lo que pudiera valer el sector de Fundación a Plato, y por lo tanto, no hay razón para que el valor de dicho sector haya de deducirse de los precios estipulados en aquel convenio.

Habrá, pues, de negarse la petición de que se trata.

La séptima declaración que se solicita en la contrademanda es la de que la compañía debe pagar a la Nación, como cesionaria del Departamento del Magdalena, la mitad del remanente que quede de los productos de la empresa del ferrocarril, sobre la parte dada al servicio público, después de deducir la suma de mil pesos oro inglés por kilómetro y por año, durante los veinte años siguientes al once de octubre de mil novecientos veinte, fecha de la Resolución número 22, sobre limitación del privilegio, y la de mil seiscientos pesos en la misma moneda y en iguales condiciones por todo el tiempo restante, deduciendo además el siete por ciento por interés del capital invertido por los concesionarios en la construcción del ferrocarril, sin incluír en ese capital las sumas con que ha contribuído el Gobierno en forma de subvención.

Esta petición está basada en las estipulaciones del artículo 10 de las modificaciones aprobadas por la Ley 61 de 1903, en donde se estableció en favor del Departamento del Magdalena, cuyos derechos han pasado hoy a la Nación, una facultad de opción en cuanto a la participación en los productos de la empresa, entre la señalada en el artículo 10 del contrato aprobado por la Ley 51 de 1887 y la fijada en el artículo 4º del contrato número treinta y cinco, de fecha veinticinco de noviembre de mil ochocientos noventa, y publicado en el número 8265 del **Diario Oficial.** La Nación ha optado por esta última forma de participación, y como la petición se amolda a lo establecido en las cláusulas que se dejan anotadas, es el caso de acceder a lo pedido, salvo en lo tocante a la fecha desde la cual debe empezar a correr o computarse la participación que en los productos de la empresa corresponde a la Nación, pues aunque de conformidad con el artículo 10 de las modificaciones contenidas en la Ley 61 de 1903, dicha participación es exigible desde la declaración sobre limitación del privilegio y del derecho de usufructo, debe observarse en este particular la regla procedimental de que ninguna providencia produce efecto sin su notificación a las partes. Y como la notificación de la expresada Resolución al representante de la compañía tuvo lugar el diez y nueve de octubre de mil novecientos veinte, solamente desde esta última fecha se hizo exigible la indicada participación, y así habrá de declararse en la parte resolutiva de este fallo.

En el ordinal 8º se pide se condene a la compañía a pagar a la Nación los intereses corrientes sobre la suma a que monte la participación por todo el tiempo transcurrido y que transcurra desde el once de octubre de mil novecientos veinte hasta aquella en que haga el pago. Cabe observar en relación con este pedimento que no habiéndose fijado plazo ni forma alguna periódica para el pago de la participación de que se trata, y no habiéndose requerido judicialmente a la compañía para el pago de aquélla, no se encuentra esta entidad en ninguno de los casos de mora previstos en el artículo 1608 del Código Civil, y por lo mismo, no hay fundamento para exigirle el pago de intereses moratorios, como son los que se demandan.

Cierto que en la décima de las modificaciones contenidas en la Ley 61 de 1903 se dice que la participación que corresponde al Departamento del Magdalena, hoy la Nación, en los productos de la empresa, "será exigible desde que se termine todo el ferrocarril, o sobre toda la porción que esté construída, desde que se declaren limitados el privilegio y el derecho de usufructo de acuerdo con el artículo 2º de este contrato." Mas del contexto de esta cláusula se infiere que la expresión "será exigible" no está tomada en el sentido de que una vez declarada la limitación del privilegio, el deudor queda por el mismo hecho constituído en mora de entregar dicha participación, sino en el de que desde entonces empieza ésta a devengarse o a correr.

La novena petición tiene por objeto que se condene a la compañía a pagar a la Nación los perjuicios que ha causado a ésta y al Departamento del Magdalena, su cedente, con el incumplimiento de sus obligaciones, y especialmente por no haber construído el ferrocarril hasta el Magdalena en los plazos estipulados. Demostrado como está que la compañía faltó al cumplimiento de la obligación que contrajo de llevar el ferrocarril a la ribera oriental del río Magdalena en la población de Plato o cerca de ella, dentro del plazo estipulado, puede la Nación hacer uso del derecho que le concede el artículo 1610 del Código Civil para pedir que la compañía le indemnice los perjuicios resultantes de la infracción del contrato, los cuales deberán ser justipreciados en un juicio separado, por no haberlo sido en el presente.

Y no es óbice para hacer esta condenación en abstracto la circunstancia de no estar probada la existencia de los perjuicios, pues tratándose de la infracción de una obligación contractual, es natural presumir, como lo dicen los expositores, que ella origina perjuicios al acreedor, ya que las estipulaciones de un contrato ceden en utilidad de la parte favorecida con ellas.

En la petición décima se impetra, en subsidio de la séptima, para el caso en que se considere que la participación que en los productos de la empresa corresponde a la Nación no es exigible desde la fecha de la resolución administrativa que declaró la limitación del privilegio y del derecho de usufructo, se declare que dicha participación es exigible desde que la expresada Resolución fue notificada al representante de la compañía. Ya esta postulación quedó estudiada al considerar la petición séptima.

En el undécimo de los puntos petitorios se solicita, en subsidio de la petición octava, se condene a la compañía a pagar los intereses legales de las sumas a que monte la participación de que se viene hablando. Las razones atrás expuestas para negar la condenación al pago de los intereses corrientes, sirven con igual fuerza para no acceder a decretar el pago de los intereses legales, pues tratándose en uno y otro caso de intereses moratorios, la mora del deudor es elemento indispensable para que se genere la obligación de pagar intereses, ya se demanden los corrientes, ya los simplemente legales.

En el duodécimo y último de los puntos petitorios de la demanda de reconvención se persigue la condenación en costas de la parte demandada si se opone al pronunciamiento de lo pedido. Con arreglo al artículo 864 del Código Judicial, en las sentencias de primera o de única instancia hay lugar a condenar en costas a la parte contra la cual se pronuncie el fallo, "cuando a juicio del Juez haya sido notoria la injusticia en la acción o excepción sostenida por dicha parte." En la presente litis, si bien la causa de la Nación es bastante firme, tanto en el campo del derecho como en el de los hechos, según se desprende de las consideraciones hechas en el cuerpo de este fallo, las alegaciones y puntos de vista presentados por los abogados de la compañía han sido sostenidos con tánto brillo y en algunos casos con tántas apariencias de verdad, que no puede considerarse que haya una notoria injusticia en las pretensiones de dicha parte ni en la oposición formulada a las postulaciones contenidas en la demanda de mutua petición, y por tal motivo la condenación en costas pedida no encuentra suficiente apoyo en los hechos y condiciones del debate.

Excepciones.

En la contestación de la demanda de reconvención propuso el señor apoderado de la compañía demandada las excepciones de ilegitimidad de la personería sustantiva de la Nación para ejercitar las acciones contenidas en la contrademanda, carencia de acción, inefi-

cacia de la cesión de los derechos del Departamento del Magdalena a la Nación, y petición antes de tiempo y de un modo indebido. No expresó en qué fundaba las excepciones mencionadas; pero del contexto general de tal pieza se desprende que aquéllas se apoyan en la ineficacia de la cesión hecha por el Departamento del Magdalena a la Nación de todos sus derechos en la empresa del Ferrocarril de Santa Marta, y en no estar la compañía constituída en mora de cumplir su obligación de llevar el ferrocarril a la ribera oriental del río Magdalena en la población de Plato o cerca de ella, por cuanto debiendo contarse dicho plazo desde la vigencia de la Ordenanza número 3 de 1911, de la Asamblea del Magdalena, el Gobierno Nacional se constituyó en mora de cumplir su obligación de suministrar a la compañía las zonas de terreno necesarias para la vía, en razón de que habiendo la compañía reclamado dichas zonas en el año de mil novecientos catorce, el Gobierno se denegó a entregarlas.

Ya estos puntos quedaron suficientemente elucidados al estudiar lo referente a la validez de la cesión hecha por el Departamento del Magdalena a la Nación, y al cargo de mora deducido contra esta última por la compañía. De lo allí expuesto se deduce que carecen de fundamento las excepciones que se consideran.

Por su parte la Nación opuso a las acciones ejercitadas por la compañía la excepción de prescripción, tanto adquisitiva de derechos, como extintiva de acciones. Mas no apareciendo justificadas aquellas acciones, no hay lugar a considerar las referidas excepciones, una vez que toda excepción, por el hecho mismo de ir encaminada a enervar o destruír el derecho contra el cual se opone, presupone la existencia de ese derecho.

En conscuencia, la Corte Suprema, Sala de Negocios Generales, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, falla la doble controversia surgida de la demanda principal y la de mutua petición, haciendo las declaraciones y condenaciones que van en seguida:

Primera. No ha lugar a hacer las declaraciones pedidas en los ordinales primero a séptimo de la parte petitoria de la demanda de la compañía.

Segunda. Tampoco hay mérito para hacer la declaración referente a que la nuda propiedad del Ferrocarril de Santa Marta pertenece al Departamento del Magdalena.

Tercera. El usufructo del expresado ferrocarril pertenece a The Santa Marta Railway Company, Limited, según los contratos vigen-

tes sobre construcción y explotación de dicha vía, pero tal usufructo se halla limitado en la forma que adelante se expresa;

Cuarta. No hay mérito para hacer las declaraciones de que tratan los puntos petitorios de la demanda principal marcados con los ordinales noveno a décimotercero, ni las condenaciones que se solicitan en los ordinales décimocuarto y décimoquinto de la misma demanda;

Quinta. La sociedad denominada The Santa Marta Railway Company, Limited, no cumplió la obligación que contrajo con la Nación de llevar y dar al servicio público el Ferrocarril de Santa Marta hasta la ribera oriental del río Magdalena, en la población de Plato o cerca de ella, dentro del término de ocho años contados desde la sanción de la Ley 61 de 1903, o sea desde el treinta y uno de octubre de dicho año, y desde el treinta y uno de octubre de mil novecientos once está en mora de cumplir dicha obligación;

Sexta. Por no haber dado cumplimiento la compañía expresada a la citada obligación en el plazo indicado, el privilegio y el derecho de usufructo concedidos en los contratos aprobados por las Leyes 53 de 1881 y 51 de 1887, quedaron limitados únicamente a las porciones de la vía que estaban construídas y dadas al servicio público el treinta y uno de octubre de mil novecientos once, en los términos de las mencionadas Leyes, con las restricciones contenidas en la 61 de 1903 y por el plazo estipulado en aquéllas, contado desde la vigencia de la Ley 53 de 1881;

Séptima. The Santa Marta Railway Company, Limited, quedó, a partir del diez y nueve de octubre de mil novecientos veinte, en la obligación de vender el ferrocarril con todos sus enseres y anexidades a la Nación preferentemente, o si ésta renunciare al derecho de comprar, a cualquiera persona o entidad que mediante el consentimiento del Gobierno Nacional, quisiere hacerse cargo de la empresa;

Octava. El precio de la venta lo fijarán las partes de común acuerdo; y si esto no se pudiere, será determinado por peritos avaluadores nombrados uno por cada parte. En caso de discordia respecto del avalúo, el tercero dirimente será designado por los dos peritos principales, o si éstos no se pusieren de acuerdo en el nombramiento, será elegido por la Corte Suprema de Justicia, quedando en todo caso a salvo el derecho de las partes para ocurrir al Poder Judicial si se creyeren lesionadas en el avalúo;

Novena. Del precio convenido por las partes o fijado por los peritos se deducirá precisamente a cargo de la compañía demandada, al tiempo de efectuarse la venta, el monto de todo lo recibido en di-

nero por ella o por los primeros concesionarios, a título de subvención, por lo que dicho monto produjera en oro inglés en la época de entrega y recibo de las respectivas anualidades;

Décima. En caso de que en el término de treinta años, contados desde el día veintidós de octubre de mil novecientos seis, fecha ésta en que fue dada al servicio público la línea hasta Fundación, no se hubiere verificado la venta del ferrocarril con todos sus enseres y anexidades, en la forma y términos a que se refieren las declaraciones precedentes el Gobierno Nacional tendrá el derecho de comprarlo, y la compañía demandada la obligación de vendérselo, a los treinta años, contados desde la fecha indicada, por dos millones de pesos; por un millón quinientos mil pesos a los cincuenta años, contados desde la misma fecha; por un millón de pesos a los sesenta años, a partir del mismo día indicado; y por quinientos mil pesos a los setenta años, a contar de la misma fecha, todo en oro americano;

No es el caso de hacer la declaración solicitada en relación con la dedución de que trata la última parte del ordinal 6° de la parte petitoria de la demanda de reconvención;

Undécima. The Santa Marta Railway Company, Limited, debe pagar a la Nación, como cesionaria esta última del Departamento del Magdalena, la mitad del remanente que quede de los productos de la empresa del ferrocarril sobre la parte dada al servicio público, después de deducir la suma de mil pesos ($ 1,000) oro inglés por kilómetro y por año durante los veinte años siguientes al diez y nueve de octubre de mil novecientos veinte, y la de mil seiscientos pesos ($ 1,600) en la misma moneda y en iguales condiciones por todo el tiempo restante, deduciendo además el siete por ciento por interés del capital invertido por el concesionario en los trabajos de construcción, sin incluír en este capital las sumas con que ha contribuído el Gobierno en forma de subvención;

Duodécima. La compañía demandada debe pagar a la Nación los perjuicios que ha causado a ésta y al Departamento del Magdalena, su cedente, con el incumplimiento de sus obligaciones, y especialmente por no haber construído el ferrocarril hasta el río Magdalena en los plazos estipulados, según la estimación que de tales perjuicios se haga en juicio separado;

Décimatercia. No ha lugar a condenar a la expresada compañía a satisfacer los intereses corrientes ni los legales que se demandan en los ordinales octavo y undécimo de la demanda de mutua petición;

Décimacuarta. No están probadas las excepciones de ilegitimidad de la persona sustantiva de la Nación, carencia de acción, inefi-

cacia de la cesión de los derechos del Departamento del Magdalena a la Nación y petición antes de tiempo y de un modo indebido, opuestas por The Santa Marta Railway Company, Limited.

Décimaquinta. No es el caso de considerar la excepción de prescripción adquisitiva de derechos y extintiva de acciones propuestas por la Nación; y

Décimasexta. No se hace especial condenación en costas.

Cópiese, notifíquese, publíquese en la **Gaceta Judicial,** y archívese el expediente una vez ejecutoriado y registrado el presente fallo.

JULIO LUZARDO FORTOUL—LUIS FELIPE ROSALES—FRANCISCO TAFUR A.—El Secretario, *Pedro Sanz Rivera*.

Bibliothèque de la Universidad