

El Gobierno Nacional

Y LA

# Compañía del Ferrocarril de Bolívar

(*The Barranquilla Railway & Pier C.<sup>o</sup>, Ltd.*)

---

Sentencia definitiva de la Corte Suprema de Justicia  
favorable á la Compañía

1908

BOGOTÁ  
IMPRESA DE "LA LUZ"  
Carrera 7.<sup>a</sup>, N.º 590

El Gobierno Nacional

Y LA

Compañía del Ferrocarril  
de Bolívar

(*The Barranquilla Railway & Pier C.º, Ltd.*)

---

Sentencia definitiva de la Corte Suprema de Justicia  
favorable á la Compañía



1908

BOGOTA

IMPRESA DE "LA LUZ"

Carrera 7.ª, N.º 390

Copia 1495 Pa 7.  
001305 - Inv



## INTRODUCCION

El 1.º de Abril del presente año, en mi carácter de apoderado de *The Barranquilla Railway & Pier Co., Limited*, contesté la demanda que el Sr. Dr. D. Emiliano Restrepo E., en su calidad de "Personero Especial del Gobierno," y á virtud de contrato celebrado por éste con el Sr. D. Guillermo Torres, entabló contra aquella Compañía, propietaria del Ferrocarril de Bolívar y del Muelle de Puerto Colombia. El 14 de Octubre próximo pasado repliqué al alegato de conclusión que el mismo Sr. Dr. Restrepo E. presentó á la Corte Suprema de Justicia. Tanto la contestación á la demanda como la réplica mencionadas se imprimieron en un folleto que ha circulado profusamente, por lo cual el público que se interesa en estos asuntos ha podido apreciar la cuestión en aquél debatida. Y como la Corte Suprema acaba de pronunciar la sentencia que ha puesto fin á la litis, sentencia en un todo favorable á la Compañía á quien he tenido el honor de representar, me es grato reproducirla á continuación de estas líneas, á fin de que con ella

se complementen los documentos publicados sobre el particular.

En mi alegato, después de historiar el asunto desde que, en 1884, se contrató por el Gobierno la prolongación del Ferrocarril de Bolívar hasta que, el 15 de Junio de 1893, se inauguró con el Muelle de Puerto Colombia, dije:

Desde el 8 de Junio de 1888, fecha en que el Ferrocarril de Bolívar pasó al dominio perfecto de *The Barranquilla Railway and Pier Company, Limited*, reinó la más absoluta cordialidad entre esta Compañía y el Gobierno; pues ni en las épocas azarosas de nuestras guerras civiles hubo quejas contra el servicio de los trenes, ni á la Compañía se le ocurrió jamás entablar reclamaciones como indemnización de perjuicios, reales ó imaginarios.

Así estaban las cosas en 1906, cuando el Sr. D. Guillermo Torres — hombre de fértil imaginación y de empresas atrevidas y colosales — anunció al Gobierno que acababa de hacer un estupendo “descubrimiento,” el de “un valioso derecho de la República, hoy ignorado, y de cuyo ejercicio reportaría el Gobierno utilidades líquidas no menores de cien mil libras esterlinas”; que el “descubrimiento” era de tal manera importante y oportuno, “que si no se hacía valer en cualquier forma antes de los cinco meses siguientes, se privaría á la República de cuantiosos bienes,” por lo cual, dado “lo cuantioso de tales bienes” y el inminente peligro en que estaban de perderse sin la denuncia del Sr. Torres, á éste “correspondería el cincuenta por ciento de las utilidades líquidas.”

Apremiado el Gobierno por denuncia tan importante y urgente, celebró el contrato de 25 de Julio de 1906 (páginas 42 á 43 del cuaderno de mis pruebas). En cumplimiento de él, el Sr. Torres presentó una Exposición de la



cual resultaba que el "bien oculto" denunciado eran el Ferrocarril de Bolívar y el Muelle de Puerto Colombia y el derecho de rescatarlos que se había reservado el mismo Gobierno en el contrato de 1884, por el cual enajenó el Ferrocarril al Sr. Carlos Uribe.

En la Exposición del Sr. Torres se hizo caso omiso de la Resolución de 3 de Junio de 1888, y ello indujo al Gobierno á la creencia de que en realidad estaba para vencerse el término dentro del cual podía verificarse el rescate, y como consecuencia vino el referido contrato de 25 de Julio de 1906, que originó el presente litigio, en el cual — conforme al mismo contrato — aunque el Dr. Emiliano Restrepo E. figura como "Personero especial del Gobierno," lo es verdaderamente del Sr. Torres, quien paga los honorarios respectivos y quien, si la Corte acogiera favorablemente la demanda, tendría el cincuenta por ciento (50 %) de las utilidades que al vencerse de modo efectivo el tiempo para el rescate deben corresponder á la Nación.

Sobre la base de que el Ferrocarril de Bolívar había de volver próximamente al dominio de la Nación, en virtud de la denuncia del Sr. Torres, el Gobierno celebró un contrato con el Sr. Thomas Makinson Sanders, á fin de obtener los fondos necesarios para efectuar el rescate y traspasar las obras así rescatadas á un Sindicato inglés que dicho Sr. Sanders representa, dejándoselas en usufructo hasta fines del presente siglo.

Iniciada la presente litis, la Compañía ha completado la Exposición de hechos que para celebrar el contrato de "bienes ocultos" presentó el Sr. Torres, exhibiendo la Resolución de 3 de Junio de 1888, base de la prolongación de la carrilera hasta Puerto Colombia y de la construcción del Muelle que hoy existe, así como también el acta *de la verdadera* inauguración y consiguiente apertura al servicio ó tráfico público de tales obras, el 15 de Junio de 1893.

Completada así la documentación del asunto, el Gobierno ha podido ya — con la contestación de la demanda — apreciar debida é íntegramente el caso, y convencerse de que al celebrar los contratos Torres y Sanders incurrió en involuntario error, porque para ello no se tuvieron á la vista en tiempo oportuno los documentos principales.

El origen anómalo de la presente litis ha originado todas las anomalías subsiguientes y ha creado la situación enojosa y equívoca actual, de que el ilustrado Personero del Gobierno esté litigando contra los verdaderos intereses del mismo Gobierno, ó sea de la Nación.

Y de aquí el que no quede más camino legal y razonable para desatar el intríngulis creado por la inmotivada é incompleta “denuncia” del Sr. Torres, que obtener una decisión de la Corte que, apreciando correctamente los hechos y aplicando rectamente el derecho, deseche la *injurídica demanda, resultado del contrato Torres y base del contrato Sanders*, y extinguidos así legalmente tales actos, vuelvan las cosas al estado normal, se restablezcan las relaciones amistosas y jurídicas entre el Gobierno y la Compañía, regidas por la hasta ahora no alterada cordialidad entre las partes, por las leyes y por los respectivos contratos, á fin de que, á su debido tiempo, según lo expresé ya en la contestación que di á la demanda, la Nación colombiana adquiera tranquilamente, sin menoscabo alguno, la plenitud de los derechos que se reservó al enajenar el Ferrocarril de Bolívar.

---

Si para la Compañía ha sido muy satisfactorio que este debate no haya servido sino para poner aún más de relieve los grandes servicios que ha hecho á Colombia y la corrección y rectitud de todos sus procedimientos desde que se encargó de la construcción de las obras, para el Gobierno y para el país no ha podido ser más desastroso el litigio promovido por la denuncia de bienes ocultos hecha por el Sr. Torres, pues siendo como es aquella Com-



pañía la más respetable de cuantas compañías extranjeras han emprendido obras públicas en esta Nación — como lo acreditan las que ha construído sin gravamen para el Tesoro — un litigio de la índole del presente, en el cual de buena fe se ha visto envuelto el Gobierno, causa grave daño á nuestro crédito en los mercados extranjeros, en el momento mismo en que el Ejecutivo, con laudable celo, se esfuerza por atraer, inspirando seguridad y confianza, los capitales europeos que han de redimir las industrias en Colombia. De aquí el positivo interés patrio en que este proceso, en mala hora promovido, termine pronto, con una sentencia que impartiendo estricta justicia no sólo ponga fin á la enojosa situación creada por la denuncia del Sr. Torres, sino que acredite la rectitud que siempre ha distinguido á nuestro Poder Judicial, como protector de todo legítimo derecho, nacional ó extranjero.

Y si este efecto, en lo que toca á nuestras relaciones oficiales y particulares con el comercio exterior, tendrá la sentencia favorable á la Compañía, no serán menos benéficos sus resultados en lo que se refiere á la opinión del país, justamente alarmada con la amenaza de que los inapreciables esfuerzos de D. Francisco Javier Cisneros, de grata memoria para todos los colombianos, vinieran á la postre á redundar, no en favor de él, que sacrificó generosamente su noble existencia al progreso de esta su patria adoptiva, ni tampoco, en su integridad, para la Nación — como con tanto empeño han venido tratando de asegurarlo los poderes públicos desde 1884 — sino que aquellos esfuerzos y estos empeños redundaran, por cruel ironía, en parte considerable á lo menos é inmotivadamente, en favor de un particular, con inexplicable menoscabo del patrimonio nacional.

Hé aquí por qué, pensando en todo esto, dije, señores Magistrados, al concluir mi contestación á la demanda, que la causa de la Nación, los positivos intereses del Gobierno y la causa de la Compañía, son en este asunto

solidarios; que al defender ésta, defendiendo aquéllos, y que la República, ligada ya por vínculos de gratitud á la Compañía, por haberla dotado con una obra importantísima, decoro del país ante quienes recorren el litoral atlántico, le quede aún más reconocida en lo futuro por la defensa que hoy hace ante vosotros de aquel depósito, á fin de trasmitírselo en su absoluta integridad, á su debido tiempo, y tal como á ello se obligó en los contratos.

Por todo lo hasta aquí expuesto, la Compañía denominada *The Barranquilla Railway and Pier Company, Limited*, residente en Londres, que se organizó, se registró y se incorporó en dicha ciudad en conformidad con las Leyes de 1862 á 1886 del Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda, segura de haber cumplido sus obligaciones para con el Gobierno de la República de Colombia, y de estar ejercitando la plenitud de sus legítimos derechos, escrupulosamente estudiados y hallados justos por los llamados á apoyarla, impugna de nuevo las pretensiones de la demanda con que se inició esta litis, y está segura de que la Corte declarará también la existencia y la legitimidad de tales derechos, en lo cual no hará sino negar un pedimento notoriamente ilegal é impartir al propio tiempo innegable y clamorosa justicia.

La sentencia invocada es la que el 15 del mes en curso dictó la Corte Suprema de Justicia, según se verá en las páginas que siguen.

Si ya numerosas leyes del Congreso, contratos y resoluciones del Gobierno habían reiteradamente reconocido los derechos de la Compañía inglesa, el luminoso fallo del más alto Tribunal de la República, que con tanto lujo de razones analiza y refuta los argumentos de la Demanda, ha venido á revalidar to-



dos los actos y contratos en que la Compañía apoya su dominio sobre las obras que construyó, y así, su incontrovertible propiedad queda en lo futuro respaldada con un muro de bronce contra todo conato de litigio, y pone obstáculo á toda codicia individual.

El debate que ha concluído no sólo ha puesto en evidencia los grandes servicios prestados al país por la Compañía, y su corrección y rectitud en todo, sino que, al comparecer á discutir sus derechos ante la Corte Suprema, á pesar de la notoria temeridad de la demanda y de los poderosos apoyos con que tan respetable y prestigiosa entidad extranjera contaba, ha dado un saludable ejemplo de respeto á la soberanía de Colombia, defiriendo á la rectitud de sus jueces la decisión de la controversia.

Por su parte, la Corte Suprema de Justicia — continuando las gloriosas tradiciones de nuestro Poder Judicial, que ha sabido amparar siempre todo legítimo derecho, nacional ó extranjero, — ha puesto muy en alto el buen nombre de la República en este grave litigio, no sólo por la luminosa decisión que ha dictado, sino porque, figurando por un lado el “Personero Especial del Gobierno,” y del otro una Compañía particular, ha reconocido y proclamado como indiscutible el derecho de ésta, desechando la demanda de aquél. Inútil

es decir cuán provechosamente habrá de influir en favor del país, en sus relaciones de comercio internacional y para las operaciones fiscales en el extranjero, esta sentencia, que con ansiedad se esperaba por muchos en el principal centro mercantil y financiero del mundo.

El Gobierno — que se vio envuelto de buena fe en este litigio — ha dado asimismo prueba de cómo sabe respetar la independencia de las judicaturas nacionales, inclinándose ante sus decisiones soberanas. El Ejecutivo, que ahora se esfuerza por atraer los capitales extranjeros, palpará en breve los benéficos resultados de aquel fallo, que pone término á una situación enojosa y que inspirará seguridad y confianza á los empresarios que deseen venir á Colombia.

Restablecidas ya las cordiales relaciones entre el Gobierno y la Compañía, continuarán en lo futuro rigiéndose por las leyes y por los contratos que han sido su norma y que han dado por resultado el que se preste en favor del comercio nacional el importantísimo servicio del Ferrocarril de Bolívar y del Muelle de Puerto Colombia.

Para el que esto escribe ha sido altamente satisfactorio haber trabajado en busca de una decisión judicial como la que se ha obtenido, que reafirma los positivos intereses de



la Nación, del Gobierno y de la Compañía, intereses que son y han sido armónicos y solidarios. Así cree haber cumplido sus deberes de abogado para con la Justicia y sus obligaciones de colombiano para con la Patria.

DANIEL CARBONELL

Bogotá, 20 de Diciembre de 1908.

*Corte Suprema de Justicia—Bogotá, Diciembre quince de mil novecientos ocho.*

Vistos: El primero de Octubre del año pasado quedó radicado en esta Superioridad el juicio iniciado con la demanda que el Dr. Emiliano Restrepo E., en su carácter de Personero especial nombrado por el Poder Ejecutivo en Decreto número 1,060, de 29 de Agosto del mismo año, adujo contra la Compañía *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, radicada en la ciudad de Londres, capital del Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda, representada en Bogotá por su Apoderado general, Dr. José María Cortés, para que con citación y audiencia de éste, y previo los trámites de un juicio ordinario, se hagan por la Corte en sentencia definitiva las declaraciones y condenaciones formuladas, así:

“*Primera*: Que el 13 de Junio de 1907 expiró el plazo de veinte años contados desde el 13 de Junio de 1887, fecha esta última en que se terminó y se dio al servicio público la prolongación del Ferrocarril de Bolívar hasta Puerto Belillo, señalado en el segundo aparte del artículo 14 de la Ley 49 de 1884, ‘aprobatoria del contrato de enajenación del Ferrocarril de Bolívar,’ celebrado el 5 de Julio de 1884 entre el Sr. D. Carlos Uribe, por la una parte, y por la otra, el Secretario de Hacienda de los Estados Unidos de Colombia, aprobado por el Presidente de la República, el cual plazo de veinte años se fija en dicho segundo aparte del artículo 14 de la Ley 49 de 1884 para que, á su terminación, contado desde la fecha en que se terminara y se diera al servicio público la dicha prolongación del Ferrocarril de Bolívar hasta Puerto Belillo, pudiera ejercitarse á voluntad de la República y por ésta, el pacto de retroventa, retracto ó rescate de dicho Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, construído entre Barranquilla y el Puerto de Salgar, con todas sus anexidades, casas, estaciones, almacenes y demás edificios, muelles, material fijo y rodan-



te, elementos de construcción en depósito en Barranquilla, terrenos adyacentes á la vía férrea, pertenecientes á la Empresa, y en fin, todos los demás bienes raíces, muebles, derechos y acciones que el 5 de Julio de 1884 pertenecían á la dicha Empresa del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar; y derecho de rescate estipulado expresamente como condición resolutoria del dominio de dicho Ferrocarril, en el artículo 14 de dicha Ley 49 de 1884, cuyos primero y segundo apartes, á la letra dicen:

‘Art. 14. La venta que hace el Gobierno por el artículo 1.º de este contrato y el derecho que concede y la obligación que impone el artículo 7.º, sobre prolongación del Ferrocarril hasta Puerto Belillo y sobre construcción de un muelle, quedan sometidos al derecho de retracto ó de retroventa que se estipula expresamente como pacto accesorio del contrato y condición resolutoria del dominio que por él y por las obras nuevas que construya, adquiere el comprador, en los términos siguientes: á los veinte años contados desde el día en que esté prolongado hasta Puerto Belillo y abierto al tráfico público, podrá el Gobierno rescatar todo el Ferrocarril con sus anexidades y dependencias, por la suma en que sean avaluados por su valor material, el Ferrocarril y sus dependencias, por peritos nombrados por el Gobierno y el comprador; y la suma á que ascienda este avalúo será toda la indemnización que el Gobierno dé por el rescate. . . . etc.’

*Segunda:* Que habiendo notificado el Gobierno Nacional á *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, con anticipación de más de seis meses, su determinación de hacer uso, al expirar dichos veinte años, contados desde el 13 de Junio de 1887 del expresado pacto de retroventa, retracto ó rescate; y que habiendo sido requerida dicha Compañía para el nombramiento del perito que le correspondía nombrar para la fijación del valor material del Ferrocarril de Bolívar, Muelle de Barranquilla y accesorios y dependencias de dicho Ferrocarril, se cumplió la condi-

ción resolutoria del dominio de dicho Ferrocarril y Muelle, con sus anexidades y dependencias, estipulada en el primer aparte del artículo 14 de la Ley 49 de 1884.

*Tercera:* Que habiéndose cumplido la condición resolutoria del dominio, estipulada en el primer aparte del artículo 14 de la Ley 49 de 1884, está resuelto, por el mismo hecho, el memorado contrato de 5 de Julio de 1884, celebrado entre el Gobierno Nacional y el Sr. Carlos Uribe, 'sobre enajenación del Ferrocarril de Bolívar' con sus anexidades y dependencias; y consiguientemente restituidas, por tal resolución, las cosas al estado en que se encontraban el dicho 5 de Julio de 1884, antes de que tuviera lugar la celebración de dicho contrato.

*Cuarta:* Que habiendo quedado resuelto el 13 de Junio de 1907 el memorado contrato celebrado entre el Gobierno Nacional y el Sr. Carlos Uribe, volvieron, por reversión, al dominio de la República en dicho 13 de Junio, dichos Ferrocarril y Muelle con todas sus anexidades y dependencias.

*Quinta:* Que el recobro de la posesión de dichos Ferrocarril y Muelle, con todas sus anexidades y dependencias y su consiguiente restitución material por parte de *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, á la ejecución del cual acto pido sea condenada dicha Compañía, tendrán lugar dentro del término que para ello se fije en la sentencia que se pronuncie en este juicio, previo el pago que dentro de ese mismo término deberá hacer el Gobierno Nacional, en oro colombiano, á *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, del valor material de dichos Ferrocarril y Muelle, con todas sus anexidades y dependencias, según el justiprecio en oro colombiano, que de ello se hará en el curso del juicio, en conformidad y de acuerdo con lo estipulado en el segundo aparte del artículo 14 de la Ley 49 de 1884, ya citada, por peritos y con sujeción á lo que respecto de la prueba pericial preceptúa, en lo pertinente, el Código Judicial.



*Sexta:* Que por virtud de la resolución del memorado contrato de 5 de Julio de 1884, verificada el 13 de Junio de 1907, por cumplimiento de condición expresa resolutoria del dominio, y en conformidad con lo que dispone el artículo 1548 del Código Civil, se condene, y así lo pido expresamente, á *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, á restituir á la República de Colombia, previo el pago por parte del Gobierno Nacional, en oro colombiano, del valor material justipreciado, como único precio de rescate, dichos Ferrocarril y Muelle, con todas sus anexidades y dependencias, libres y depurados de toda clase de hipotecas y servidumbres impuestas sobre dichas obras por la Compañía demandada.

*Séptima:* Que *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, está en la obligación, y á ello pido se le condene, de entregar al Gobierno de Colombia los frutos materiales y civiles del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar y Muelle de Puerto Colombia, deducidas expensas, producidos y podidos producir desde el trece de Junio de mil novecientos siete, fecha en que la Compañía demandada debió haber hecho al Gobierno Nacional la restitución de dichos Ferrocarril, Telégrafo y Muelle con sus anexidades y dependencias; y los que se sigan produciendo hasta la fecha en que se verifiquen dichas restitución y entrega al Gobierno Nacional.

*Octava:* Para el caso de que se desechen por la Corte Suprema las acciones y peticiones contenidas en los siete numerales anteriores de la presente demanda, porque se declare que no se ha comprobado en el juicio que se hubiera verificado, ni dentro de los tres años subsiguientes al 25 de Septiembre de 1884, fecha de la sanción de la Ley 49 de 1884, aprobatoria del mencionado contrato celebrado con el Sr. Carlos Uribe, ni en tiempo alguno posterior á dicho 25 de Septiembre de 1884, la prolongación del Ferrocarril de Bolívar hasta Puerto Belillo, y su consiguiente entrega al servicio público, ejercicio, en repre-

sentación del Gobierno Nacional, con el carácter de acción ó remedio subsidiario, el derecho de rescate de dichos Ferrocarril, Telégrafo y Muelle de Puerto Colombia, con todas sus dependencias y mejoras, por precio de quinientos mil pesos (\$ 500,000) oro colombiano, que pagará el Gobierno Nacional á *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited* al tiempo de serle restituidas aquellas obras, fundando, como fundo, dicha acción ó remedio subsidiario en lo expresamente estipulado en el tercer aparte del artículo 14 de la Ley 49 de 1884, que dice:

‘En caso de que el comprador no cumpla con el deber de prolongar hasta Puerto Belillo el Ferrocarril, el Gobierno podrá hacer el rescate del Ferrocarril que hoy existe, con todas sus dependencias y las mejoras que en él se introduzcan, por la suma de quinientos mil pesos (\$ 500,000) en cualquier día posterior al vencimiento de los tres primeros años siguientes á la aprobación de este contrato.’

Como consecuencia del ejercicio de dicha acción ó remedio subsidiario, pido que se declare que está resuelto el memorado contrato de 5 de Julio de 1884, celebrado entre el Gobierno Nacional y el Sr. Carlos Uribe, en virtud de la condición resolutoria expresa que envuelve el dicho aparte tercero del artículo 14 de la Ley 49 de 1884, y obligada *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited* á restituir al Gobierno de Colombia dichos Ferrocarril, Telégrafo y Muelle de Puerto Colombia, con todas sus anexidades y dependencias, dentro del término que se fija en la sentencia, y previo el pago que dentro de ese mismo término deberá hacer y hará el Gobierno Nacional á la dicha Compañía demandada de la expresada suma de quinientos mil pesos (\$ 500,000) oro colombiano, como único precio del rescate; y

*Novena:* Que *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited* está en la obligación de pagar al Gobierno de Colombia las costas del presente juicio, por su rebeldía



en hacer la restitución á que está obligada, y por su temeridad sosteniendo, contra dicho Gobierno, el juicio á que da lugar la presente demanda.”

Como causa, razón ó derecho por que se intentó la demanda se adujo lo siguiente:

Que el Gobierno Nacional, dueño en plena propiedad del Ferrocarril de Bolívar con sus anexidades y dependencias, resolvió vender este fundo y, al efecto, celebró con Carlos Uribe un contrato de compraventa, en el cual se estipuló, que tal convención sería sometida á la aprobación del Congreso y allí se le hizo por la Cámara de Representantes la adición que figura como artículo 14 de la Ley 49 de 1884, que vino á ser parte integrante de dicha ley, según la cual adición la venta que hace el Gobierno, el derecho que concede y la obligación que impone sobre prolongación del Ferrocarril hasta Puerto Belillo y sobre construcción de un Muelle quedan sometidos al derecho de retracto ó retroventa, como pacto accesorio del contrato y condición resolutoria del dominio que por él y por las obras nuevas que construya, adquiere el comprador; y en tal virtud “á los veinte años contados desde el día en que el Ferrocarril esté prolongado hasta Puerto Belillo y abierto al tráfico público, podría el Gobierno rescatar todo el Ferrocarril con sus anexidades y dependencias por la suma en que sean avaluados por su valor material el Ferrocarril y sus dependencias por peritos nombrados por el Gobierno y el comprador y la suma á que ascienda este avalúo será toda la indemnización que el Gobierno dé por el rescate; al cabo de los diez años subsiguientes el rescate se hará por avalúo que se practique como se dispone antes, rebajando un veinte por ciento; y al cabo de los diez años subsiguientes se hará el rescate en los mismos términos, rebajando un cuarenta por ciento. Si en esta época no fuere rescatado el Ferrocarril, caducará para la República el derecho de rescate; y, en caso de que el comprador no cumpla con el deber de prolongar hasta Puerto Belillo el

Ferrocarril, el Gobierno podrá hacer el rescate del Ferrocarril que hoy existe (á la fecha de la ley se entiende), con todas sus dependencias y las mejoras que en él se introduzcan, por la suma de \$ 500,000 en cualquier día posterior al vencimiento de los tres primeros años siguientes á la aprobación de este contrato.”

Que este señor lo traspasó en los mismos términos, y con la aprobación del Gobierno, al Sr. Francisco J. Cisneros, habiéndose otorgado la correspondiente escritura á favor de este último:

Que el 13 de Junio de 1887 llegó á su término en Puerto Belillo el Ferrocarril, como así consta en varios documentos de que se hace mérito:

Que en tal virtud vino á ser el 13 de Junio de 1887 la fecha inicial del primer período de veinte años para el ejercicio, por parte del Gobierno, del expresado derecho de rescate, estipulado en el artículo 14 de la Ley 49 de 1884, aprobatoria del contrato de venta celebrado con Carlos Uribe, traspasado á Cisneros en la forma y términos que quedan expresados, y por éste en la misma forma y términos á *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*:

Que ésta no lo entiende así, porque sostiene que aunque se hubiera llevado á Puerto Belillo la prolongación del Ferrocarril de Bolívar, no se cumplió el hecho contemplado en el segundo aparte del artículo 14 de la Ley 49 de 1884, consistente en que se abriera al tráfico público el Ferrocarril una vez llevado hasta Puerto Belillo; y arguye que esta circunstancia era indispensable para que principiara en la fecha en que ella se verificara el período de veinte años para el ejercicio del derecho de rescate:

Que habiendo resuelto el Gobierno de Colombia ejercitar el aludido derecho de rescate confirió poder suficiente por escritura pública á Guillermo Torres, para que procediera á entenderse en Londres con *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, haciéndole saber esta resolución, é iniciara y llevara á efecto la correspondiente



negociación encaminada á darle cumplimiento á lo estatuído en el artículo 14 de la Ley 49 de 1884:

Que efectivamente, en Londres, Torres, por medio de los abogados Foss & Blount, hizo con fecha 27 de Octubre, formal notificación á la Compañía inglesa de que el Gobierno colombiano había decidido ejercitar en Junio de 1907 su aludido derecho de redención ó rescate, y entregó á la misma Compañía un oficio suscrito en Bogotá por el Ministro de Obras Públicas el 24 de Septiembre de 1906 con la misma notificación:

Que el 30 de Octubre de 1906 la Compañía inglesa contestó el oficio de los abogados de Londres manifestándoles que á virtud de las estipulaciones de los contratos existentes, no podía admitir el derecho del Gobierno colombiano á ejercitar el derecho de rescate del Ferrocarril, y esto ocasionó una larga controversia escrita de que es inoficioso dar cuenta en la demanda, y que, como término de esta polémica de que se acompaña copia, en español, de las respectivas cartas de la Compañía, el Gobierno con fecha 11 de Junio del año próximo pasado exigió á la Compañía que nombrara su perito para fijar el valor material del Ferrocarril y Muelle de Barranquilla; que el Gobierno se dirigió directamente á la Compañía inglesa á Londres, y á sus representantes en Bogotá y Barranquilla, dando de esto además la noticia correspondiente al señor Ministro de Su Majestad Británica en Bogotá; y que la Compañía por sí y por boca de sus Agentes desconoció una vez más los derechos del Gobierno colombiano. “De todo lo cual, dice: se acompañan á la presente demanda los respectivos comprobantes en copias auténticas”:

Que en el supuesto de que no se llevó la prolongación del Ferrocarril de Bolívar hasta Puerto Belillo, abriéndolo al tráfico público, dentro de los tres años siguientes al 25 de Septiembre de 1884; fecha de la sanción de la Ley 49 de 1884, ha llegado el caso contemplado en el tercer aparte del artículo 14 de la Ley 49 de 1884; lo

que quiere decir que, en tal caso, asiste á la República el derecho del rescate del Ferrocarril por el precio de \$ 500,000, oro colombiano:

Que, finalmente, trae á colación el discurso ó exposición del Presidente de la Compañía inglesa, dirigido á la Asamblea general de accionistas en Octubre de 1906, que corre impreso en el folleto que acompaña á la demanda, escrito en inglés, donde hay una parte del tenor siguiente: “Antes de levantar la sesión, debo referirme á la noticia que he recibido de fuente oficial, de que el Gobierno colombiano se propone tratar con nosotros la venta obligada de nuestra propiedad, en el año próximo; según los términos de la concesión el Gobierno se reservó poder comprar las propiedades de la Compañía por su valor material fijado por árbitros nombrados, uno por el Gobierno y otro por la Compañía, á la expiración de veinte años contados desde la terminación del Ferrocarril. Evidentemente el Gobierno considera que su derecho entra en vigor el año próximo; pero nuestros consejeros legales piensan que este derecho no comienza sino algún tiempo más tarde”; y que esta opinión fue sustancialmente modificada; pues ya el 21 de Enero de 1907 el Secretario de la Compañía inglesa expresó que el derecho de retracto había desaparecido en fuerza de la doctrina del artículo 1943 del Código Civil de Colombia.

La relación de los hechos fundamentales de la demanda, es del tenor siguiente:

“1.º El Gobierno de los extinguidos Estados Unidos de Colombia compró á la Compañía propietaria del Ferrocarril de Bolívar, dicho Ferrocarril;

2.º Dueño absoluto el Gobierno Nacional, en plena propiedad, del Ferrocarril de Bolívar, lo vendió al Sr. Carlos Uribe, según contrato de 5 de Julio de 1884, ajustado entre el Secretario de Hacienda y dicho Sr. Uribe, aprobado por el Excelentísimo Señor Presidente de la República;



3.º Conforme al artículo 22 del mencionado contrato, éste debió someterse y fue sometido, para su aprobación, al Congreso Nacional de 1884;

4.º El Congreso Nacional aprobó con adiciones y modificaciones, por medio de la Ley 49 de 1884, dicho contrato;

5.º Entre las varias modificaciones y adiciones introducidas al contrato por el Congreso, figura la marcada en la Ley aprobatoria con el artículo 14, en el cual se estipuló expresamente el derecho de rescate del Ferrocarril y sus accesorios y dependencias, en favor del Gobierno de Colombia, dentro de varios plazos, de los cuales el primero, de veinte años, debía principiar á correr el día en que se terminara la construcción del Ferrocarril en Puerto Belillo y se abriera al servicio público;

6.º El Ferrocarril, construido en su totalidad, llegó á Puerto Belillo y se abrió al servicio público el 13 de Junio de 1887, fecha inicial para principiar á correr el primer período de veinte años estipulado para el ejercicio del derecho de rescate del Ferrocarril de Bolívar, sus anexidades y dependencias, en favor del Gobierno colombiano;

7.º El Sr. Carlos Uribe, primitivo comprador al Gobierno colombiano del Ferrocarril de Bolívar, sus anexidades y dependencias, aceptó expresamente todas y cada una de las adiciones y modificaciones hechas por el Congreso en la Ley 49 de 1884 al mencionado contrato;

8.º El Sr. Carlos Uribe, traspasó, con aprobación del Gobierno, el contrato, tal como quedó con las adiciones y modificaciones que le introdujo el Congreso en la Ley 49 de 1884, aprobatoria de dicho contrato, al Sr. Francisco J. Cisneros; por lo cual este señor quedó sustituido en un todo y por todo al Sr. Carlos Uribe en derechos otorgados y en obligaciones contraídas por dicho Sr. Uribe en favor del Gobierno Nacional;

9.º Entre esas obligaciones figuró la de restituir al Gobierno colombiano, á título de rescate ó retroventa, el

Ferrocarril de Bolívar, construído entre la ciudad de Barranquilla y la Bahía de Sabanilla, el Telégrafo y Muelle de Barranquilla, por el valor material de dichas obras como precio del rescate, fijándose dicho valor por peritos nombrados por el Gobierno y por el contratista, uno por cada parte, al ejercitar el Gobierno Nacional ese derecho de rescate al cabo de veinte años contados desde la fecha en que llegase el Ferrocarril á Puerto Belillo y se abriese al tráfico público;

10. El Sr. Francisco J. Cisneros, traspasó á su vez, con aprobación del Gobierno, con los mismos derechos adquiridos, y con las mismas obligaciones contraídas por este señor en favor del Gobierno Nacional, á *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, la cual aceptó el traspaso en esa forma, en esos términos y con esas condiciones;

11. La dicha Compañía inglesa es en la actualidad poseedora del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar y Muelle de Barranquilla, todo con sus anexidades y dependencias;

12. El Gobierno de Colombia resolvió ejercitar para con la Compañía inglesa denominada *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, el derecho de rescate estipulado en su favor por el artículo 14 de la Ley 49 de 1884, al expirar el primer período de veinte años estipulado para ejercitar ese derecho de rescate;

13. El Gobierno Nacional hizo saber en Londres, á la Compañía inglesa, con una anticipación de más de seis meses al vencimiento del primer período de veinte años, por conducto de su apoderado especial, Sr. Dr. D. Guillermo Torres, su determinación de ejercitar para el 13 de Junio de 1907, fecha de la expiración del primer plazo ó período estipulado para el rescate, dicho derecho de rescate;

14. La Compañía inglesa desconoció terminantemente que subsistiera en favor del Gobierno Nacional de Colombia el derecho de rescate ó retroventa estipulado en su



favor en la negociación del Ferrocarril de Bolívar con el primitivo contratista Sr. D. Carlos Uribe;

15. Persistiendo el Gobierno de Colombia en su formal determinación de ejercitar el derecho de rescate estipulado en su favor, lo notificó así, el 11 de Junio de 1907, antevíspera de la fecha en que se cumplía el primer período estipulado para el rescate, á la Compañía inglesa, exigiendo que ésta nombrase el perito que le correspondía nombrar para hacer el avalúo del valor material del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar y Muelle de Barranquilla, con todas sus anexidades y dependencias. Al efecto, se dirigió directamente el Gobierno á la Compañía, en Londres, y en Colombia á sus representantes en Bogotá y Barranquilla, dando, además, de ello noticia al Ministro de Su Majestad Británica cerca del Gobierno de Colombia. La Compañía inglesa por sí y por medio de sus agentes y representantes, desconoció una vez más el derecho del Gobierno colombiano al rescate estipulado.

16. Han trascurrido más de tres años desde el 25 de Septiembre de 1884, fecha en que quedó definitivamente aprobado, por la sanción constitucional de la Ley 49 de 1884, el contrato de 5 de Julio de 1884 celebrado entre el Gobierno Nacional y el Sr. Carlos Uribe sobre compra-venta del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar."

Como disposiciones concernientes, dijo el demandante, que eran aplicables, entre otras, la Ley 49 de 1884, las disposiciones pertinentes del Título 12.º, libro segundo del Código Civil, de la reivindicación, y en especial las del capítulo 4.º de dichos título y libro sobre Prestaciones mutuas; las pertinentes de los títulos 1.º, 2.º, 3.º, 12.º y 13.º, libro cuarto de dicho Código Civil y, en especial, la contenida en los artículos 1602 y 1622 de dicha obra, de los cuales, el primero dice que "todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes, y no podrá ser invalidado sino por su consentimiento mutuo ó por causas legales"; y el segundo dice que "las cláusulas

de un contrato se interpretarán unas por otras, dándosele á cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad. Podrán también interpretarse por las de otro contrato entre las mismas partes y sobre la misma materia."

Para concluir, el demandante manifestó que, en apoyo de su demanda, y con el carácter de pruebas, acompañaba, como acompañó en efecto:

1.º Un legajo empastado que contiene un ejemplar de los números 138 y 139 de los *Anales de la Cámara de Representantes* de 1884, y los números 6,154, 6,215, 6,223, 7,062, 7,084, 7,104, 7,414, 7,732, 7,733, 7,742, 9,014, 10,034, 10,241, 10,471, 10,511, 10,602, 11,626 y 10,679 del *Diario Oficial*;

2.º La escritura número 115, de fecha 10 de Mayo de 1888, otorgada en Barranquilla, que contiene el contrato de venta del Ferrocarril de Bolívar celebrado entre Francisco J. Cisneros y *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*;

3.º La escritura de protocolización, en copia registrada bajo el número 528, de fecha 8 de Junio de 1888, otorgada por Francisco J. Cisneros en la Notaría 3.ª de Bogotá, en la cual están insertadas en copia varias piezas protocolizadas;

4.º El poder especial conferido por el Dr. Francisco de P. Manotas, como Ministro de Obras Públicas al Dr. Guillermo Torres, por escritura número 1,323, de 19 de Septiembre de 1906, otorgada en la Notaría segunda de Bogotá;

5.º La escritura pública número 729, de fecha 22 de Septiembre de 1884, otorgada en la Notaría primera de este mismo Circuito, que contiene el poder general conferido por Francisco J. Cisneros al Dr. Dámaso Zapata;

6.º Un legajo de doce fojas que contiene copias de piezas auténticas relacionadas con el asunto materia de la presente demanda, consistentes en la copia de varias notas y de tres calogramas;



7.º La correspondencia original de la Compañía inglesa dirigida á los abogados Foss & Blount, consejeros del Dr. Guillermo Torres en Londres, y la traducción al castellano de esa correspondencia;

8.º Un folleto en inglés que contiene el informe del Presidente de *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited* á la Asamblea general de accionistas de dicha Compañía, correspondiente al año de 1906.

Acompañó, al propio tiempo el demandante, no como prueba sino para acreditar su personería y la de José María Cortés, respectivamente, un ejemplar del número 13,063 del *Diario Oficial*, y copia auténtica, registrada, de la escritura pública número 1,904, de 24 de Agosto de 1903, otorgada ante el Notario 2.º de Bogotá; y además, con carácter de pieza ilustrativa, un ejemplar impreso de la exposición relativa á los derechos de la Nación sobre el Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar y Muelle de Puerto Colombia, redactada por el Dr. Guillermo Torres.

Admitida esta demanda por auto de nueve de Octubre del año próximo pasado, y admitido el Dr. Emiliano Restrepo E. como Personero especial del Gobierno, ella le fue notificada á dicho Cortés, quien apeló del referido auto; y este recurso le fue negado, á la vez que se mandó poner en conocimiento de la contraparte, que dicho Cortés manifestaba, que no hacía uso de su poder en este asunto.

En tal estado, y, á solicitud del Personero especial del Gobierno, quien presentó los comprobantes de que Daniel Carbonell, que se encontraba en esta ciudad, se hallaba investido de personería suficiente para representar á la Compañía demandada, se proveyó auto con fecha diez y nueve de Noviembre del mismo año, por el que se admitió de nuevo la demanda y se mandó correr traslado de ella y de todos los documentos presentados á la Compañía demandada, representada en Bogotá por su apoderado sustituto, Daniel Carbonell. Se dispuso de nuevo la respectiva compulsa.

Notificado este último, con fecha veintitrés del citado Noviembre, del auto de traslado y habiéndose puesto el expediente á su disposición, adujo en tiempo oportuno la excepción dilatoria de ilegitimidad de la personería del representante del Gobierno; excepción que se sustanció debidamente, y se declaró no probada, como aparece en el auto fechado el treinta y uno de Marzo último, en que se dispone que el demandado conteste la demanda dentro de veinticuatro horas.

Este último auto le fue notificado el primero de Abril á dicho apoderado de la Compañía demandada, y él, en el mismo día, presentó su escrito de contestación en que dice:

“Niego desde luego el derecho que cree tener la parte demandante para pretender el rescate del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, que la Nación vendió, con pacto de retroventa, según contrato aprobado por la Ley 49 de 1884; niego asimismo que la Nación colombiana tenga acción de dominio sobre los dichos Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar; y niego como consecuencia forzosa que la sociedad comercial inglesa que represento esté ya obligada á restituir al Gobierno colombiano el Ferrocarril y Telégrafo que le compró conforme al contrato citado, ni á entregarle tampoco la prolongación de estas líneas hasta Puerto Colombia, ni el Muelle de acero de 4,000 pies ingleses de extensión que la expresada Compañía construyó á sus expensas en aquel puerto con el fin de dar mejor cumplimiento á las obligaciones que contrajo al tenor del artículo 7.º del referido contrato aprobado por la Ley 49 de 1884.”

Los hechos en que la demanda se funda fueron contestados con la expresión de ser ciertos los marcados con los numerales 1.º á 5.º inclusive, 7.º á 10 id., y respecto de los demás, dice el representante de la Compañía demandada:

“6.º No es cierto que la prolongación del Ferroca-



rril á Puerto Belillo se abriera al *tráfico público*. Correspondía al Gobierno hacer la declaración oficial de que Puerto Belillo, que no es puerto habilitado, quedaba abierto al tráfico público; el mencionado Gobierno debía dictar los reglamentos de policía marítima de dicho puerto, y establecer allí las autoridades que el servicio marítimo exige; y nada de esto hizo el Gobierno, porque, como él mismo lo reconoció y declaró, un caso de fuerza mayor hacía inconveniente para los intereses del comercio de la República con el exterior el puerto de Puerto Belillo. No siendo cierto que la prolongación del Ferrocarril á Puerto Belillo se abriera al *tráfico público* el 13 de Junio de 1887, no es ésta la fecha inicial para principiar á contar el primer período de veinte años estipulado para el ejercicio del derecho de rescate del Ferrocarril de Bolívar, sus anexidades y dependencias, en favor del Gobierno colombiano."

11. La Compañía inglesa denominada *The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited*, es dueña y poseedora del Ferrocarril en toda su extensión hasta el extremo del Muelle de Puerto Colombia á cuatro mil pies dentro del mar por los siguientes títulos: desde la ciudad de Barranquilla hasta la estación de Salgar (hoy corregimiento de Salgar), por haberlo comprado al Sr. Francisco J. Cisneros con aprobación del Gobierno de Colombia; y desde la estación de Salgar hasta Puerto Colombia, inclusive el Muelle, por haberlo construido á sus expensas con autorización y á ciencia y paciencia del Gobierno de Colombia, el cual participa, según contrato, del 40% del derecho de cinco centavos por cada carga de importación ó exportación que se cobra por el tránsito de este Muelle.

El registro del título de compra que hizo al Sr. Cisneros no ha sido cancelado por ningún registro posterior.

12. Esta demanda está probando, como tengo dicho, que el Gobierno *ha entendido*, equivocadamente, que ha

llegado el tiempo para ejercitar el derecho de rescate que se reservó la Nación por el artículo 14 del contrato aprobado por la Ley 49 de 1884. Sirva esto de contestación al ordinal 12 que no envuelve la afirmación de ningún hecho.

13. Niego este hecho, porque fueron los Sres. Foss & Blount, de Londres, quienes se dirigieron á la Junta directiva de la Compañía inglesa en aquella ciudad, con fecha 27 de Octubre de 1906, avisándole que el Gobierno de Colombia se proponía ejercer el derecho de rescate del Ferrocarril al llegar determinada fecha del año de 1907, y la Junta Directiva de la Compañía, por conducto de su Secretario, hizo saber á los mismos Sres. Foss & Blount que no podían admitir que el Gobierno colombiano tuviera tal derecho para la fecha indicada por ellos. Los Sres. Foss & Blount no hicieron oferta ninguna, ni sé yo que dichos señores tuvieran carácter alguno oficial, como representantes del Gobierno de Colombia, para dar el aviso que dieron á la Junta Directiva de la Compañía.

14. Es cierto este hecho; y es cierto igualmente que la Compañía declaró que no presentaría obstáculos serios para la venta del Ferrocarril, si el Gobierno de Colombia quería comprar, para lo cual pidió que se le hicieran ofertas, cosa que no logró, á pesar de haber insistido en esto; pero esta proposición no implicaba en manera alguna que la Compañía reconociera al Gobierno el derecho de rescatar la Empresa, porque aún no había llegado el tiempo para ello contemplado en el contrato. Hago constar otra vez que todo lo relacionado con este asunto se *ventiló directamente* entre los Sres. Foss & Blount y la Compañía inglesa en la ciudad de Londres.

15. Es cierto que con fecha 11 de Junio de 1907 el Gobierno de Colombia, por conducto del Ministro de Obras Públicas, le hizo saber á la Compañía, en Londres, y á los agentes de ella en Barranquilla y Bogotá, su determinación de hacer uso del derecho de rescate del Fe-



rocarril de Bolívar dos días después de la fecha de la notificación, es decir, el 13 de Junio de 1907. Aunque es cierto que el Gobierno de Colombia no ofreció pagar el precio del rescate, es cierto también que pidió á la Compañía el nombramiento de peritos. Muchos días después del 13 de Junio de 1907, fecha en que el Gobierno sostiene, equivocadamente, que venció el primer período de veinte años para el rescate del Ferrocarril, contrataba el mismo Gobierno con un señor inglés de apellido Sanders algo así como el suministro ó préstamo de la suma necesaria para pagar el precio del rescate, lo cual prueba que en la fecha designada equivocadamente por el Gobierno de Colombia, éste no tenía en sus arcas el dinero indispensable para optar por el ejercicio de tal derecho. El contrato celebrado con el inglés Sr. Sanders es el mismo que el señor Ministro de Obras Públicas llama contrato de la Compañía inglesa *The H. C. Syndicate* en oficio que de él tuvo el honor de recibir el día 28 de Diciembre del año pasado de 1907.

16. Sí es cierto que han transcurrido más de tres años desde el 25 de Septiembre de 1884 hasta la fecha de la demanda, ó sea hasta el 1.º de Octubre de 1907; pero niego que el 25 de Septiembre de 1884 quedara definitivamente aprobado el contrato de 5 de Julio del mismo año. La sanción de la Ley 49 de 1884 no puede entenderse como la aprobación definitiva del contrato, por la sencilla razón de que ella sólo significaba la aprobación de *una de las partes* en un contrato bilateral. Para que quedara perfeccionado ese contrato, que había sufrido modificaciones al ser aprobado por el Congreso, se necesitaba la voluntad *de la otra parte contratante*, sin la cual el vínculo de derecho de la compraventa no habría existido. Más aún: sin la aprobación del comprador, la Ley 49 no habría producido ningún efecto."

Así las cosas, se proveyó auto por el que se abrió el juicio á prueba por veinte días, término que luego se prorrogó hasta por treinta.

Durante este término el Personero especial del Gobierno presentó como prueba el testimonio registrado de la escritura pública número ciento cuarenta y cinco, de fecha cinco de Diciembre de mil ochocientos ochenta y cinco, otorgada en Barranquilla en favor de Francisco J. Cisneros, sobre traspaso del Ferrocarril de Bolívar con todas sus anexidades y dependencias, la que se agregó al proceso con la debida citación, y aunque el mismo Personero pidió se practicara un avalúo, luégo desistió de esta solicitud.

Por su parte, el apoderado sustituto de la Compañía demandada hizo venir á los autos debidamente también, las siguientes piezas:

a) Acta de inauguración levantada en Puerto Colombia el 15 de Junio de 1893:

b) Copia de la nota número 4,437, dirigida con fecha 7 de Junio de 1888 por el Ministerio de Hacienda á Francisco J. Cisneros:

c) De la Resolución número 614, expedida el 19 de Abril de 1905 por el Ministerio de Obras Públicas:

d) Del informe rendido á este Ministerio con fecha 9 de Diciembre de 1907 por el Dr. Francisco Manotas:

e) Del contrato celebrado por el mismo Ministerio el 25 de Julio de 1906 con el Dr. Guillermo Torres:

f) Del memorial dirigido el 20 de Marzo del corriente año al mismo Ministerio por F. A. Turner y del documento acompañado al mismo:

g) Del contrato celebrado entre el mismo Ministerio y los Dres. Emiliano Restrepo E. y Guillermo Torres el 6 de Septiembre de 1907:

h) De la escritura número 1,255 otorgada el 3 de Septiembre de 1907 ante el Notario segundo de Bogotá por los Sres. Francisco de P. Manotas, como Ministro de Obras Públicas y de Fomento y Thomas Makinson Sanders en nombre de la Compañía inglesa *The H. & T. Syndicate, Ltd.*:

i) De la carta suscrita por Gutiérrez & Escobar, diri-



gida al señor Ministro de Obras Públicas con fecha 20 de Marzo último.

Concluído el término probatorio y entregados los autos á las partes para alegar de bien probado, ambas hicieron uso de este derecho. Mas, con fecha 13 de Octubre, dos días antes de que el representante de la Compañía demandada presentara su alegato, el Personero del Gobierno ocurrió ante esta Superioridad manifestando que á última hora se había encontrado en el Archivo Nacional la documentación que acompañaba como complementaria de su alegato de conclusión en el asunto, sin perjuicio de que se la mandara agregar en virtud de un auto para mejor proveer. Sobre esta manifestación recayó la providencia de 19 de Octubre último, que dice: "A sus autos. Para los efectos á que haya lugar, oportunamente tendrá á su estudio la Corte plena tanto el contenido de este memorial como el de la documentación." Para que se sepa de una vez, cabe decir, que la materia principal de esta documentación es la diligencia extendida en Barranquilla el 19 de Junio de 1887 en que consta, que en dicho día, por invitación del Administrador del Ferrocarril de Bolívar, C. A. Steffens, concurren el Prefecto de la Provincia, el Administrador de la Aduana y el Inspector del Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, á efectuar una inspección ocular en la prolongación de la línea del Ferrocarril que "parte (dice la diligencia) de la estación de Puerto Belillo, en el punto nombrado *Los Manatles* y termina en la *Estación Goenaga* en la ensenada de Puerto Belillo."

Y agregan, que han practicado la inspección acompañados de varios empleados nacionales, y del Departamento, Cónsules, Agentes de Vapores y ciudadanos del comercio y habitantes de esta localidad, y que se declara "inaugurada la línea nueva de prolongación"; y, para terminar: se dispuso (dicen) desde este mismo punto dirigir, y así se hizo, un telegrama al Excmo. Sr. Presidente

de la República, participándole la inauguración de la línea, el cual telegrama se firmó por todos los concurrentes.”

El diez y seis del último Octubre el apoderado de *The Barranquilla Railway and Pier Co. Limited* manifestó, que daba su asentimiento para que fueran tenidos como prueba los documentos de que hace parte la diligencia de que se acaba de hablar, y pedía se tuviese como “prueba especial privilegiada” de que el 13 de Junio de 1887 no sólo no se abrió al tráfico público la prolongación del Ferrocarril hasta Puerto Belillo, sino que aún no se había dado principio á la construcción del muelle, término de la prolongación.”

Habiendo sido citadas las partes para sentencia, á solicitud del Personero de la parte demandante, se oyó á éste lo mismo que al Dr. Guillermo Torres, como vocero, en la audiencia celebrada el trece de Noviembre último, con lo cual y con la agregación del memorial aducido por el mismo Personero el diez y siete del mismo Noviembre, quedó terminada la secuela del juicio.

Hoy que se procede á fallar se empieza por dejar constancia de que el proceso no adolece de nulidad alguna que exija la reposición de lo actuado.

Aunque el representante de la Compañía al dar contestación al hecho marcado en la demanda con el numeral 11.º no empleó la misma frase de “es cierto” como lo había hecho respecto de los marcados con los cinco numerales anteriores, tampoco lo negó, sino que se detuvo á hacer relación de los títulos en virtud de los cuales la Compañía inglesa es dueña y poseedora del Ferrocarril en toda su extensión, hasta el extremo del Muelle de Puerto Colombia; títulos que el demandante no le desconoce, por lo cual huelga lo que se viene á agregar sobre este punto.

En cuanto al hecho marcado con el numeral 12.º, lo manifestado por el apoderado sustituto de la Compañía



no es más que la contestación, bajo nueva forma, al hecho marcado bajo el número 6.º, que es al que queda concretada toda la cuestión hoy, y de cuya solución surgirá la de la presente litis.

Atendidos los antecedentes del asunto y el poder que corre en autos conferido por el Ministro de Obras Públicas y de Fomento al contratista Dr. Guillermo Torres, el hecho de que hubieran sido los Sres. Foss & Blount, de Londres, quienes se dirigieron á la Junta Directiva de la Compañía inglesa en aquella ciudad, con fecha 27 de Octubre de 1906, avisándole que el Gobierno de Colombia se proponía ejercer el derecho de rescate del Ferrocarril al llegar determinada fecha del año de 1907, como se dice en la contestación al hecho marcado en la demanda con el número 13, no quita la eficacia á este aviso, una vez que aparecía que Foss & Blount obraban como comisionados de Torres, y que el Gobierno secundó á éste en esas diligencias.

Como por la parte demandada se reconoce la exactitud de los hechos contenidos bajo los numerales 14 y 15 y como las especies que agrega á su contestación no son materia de esta litis tales hechos deben considerarse como admitidos lisa y llanamente.

Finalmente, en cuanto al hecho marcado en la demanda con el numeral 16.º, al propio tiempo que se reconoce como cierto que han trascurrido más de tres años desde el 25 de Septiembre de 1884 hasta el 1.º de Octubre de 1907, fecha de la demanda, se niega que el 25 de Septiembre de 1884, quedara definitivamente aprobado el contrato de cinco de Julio del mismo, porque para esto se necesitaba *la voluntad de la otra parte contratante*. Esto es obvio, y en las pruebas que figuran en los autos (*Diario Oficial* número 6,215) aparece la constancia fehaciente de la manifestación de esa voluntad dada por el contratante Carlos Uribe con fecha 27 de Septiembre de mil ochocientos ochenta y cuatro.

De lo dicho anteriormente resulta, que el debate, en orden á la acción principal, está circunscrito á averiguar si la parte actora ha comprobado plenamente el hecho 6.º de los en que se funda la demanda, el cual corresponde al primer postulado de ella, que los demás, excepto el 8.º, son consecuenciales del dicho primer capítulo.

Si efectivamente el Ferrocarril en su totalidad llegó á Puerto Belillo y si además se abrió al servicio público el 13 de Junio de 1887, resultará evidente que, dado el asentimiento que las partes en el juicio han prestado al artículo 14 de la Ley 49 de 1884, en esa fecha principió á contarse el plazo de 20 años de que habla el citado artículo y por lo mismo, que el referido plazo expiró el 13 de Junio de 1907; pero si por el contrario, no aparece demostrado de una manera fehaciente que en la fecha primeramente indicada quedó terminada la prolongación del Ferrocarril de Bolívar y se abrió al servicio público, no se podrá hacer la primera de las declaraciones impetradas en el libelo de demanda y, consecuentemente, la Compañía demandada tendrá que ser absuelta de los cargos que constituyen las acciones principales.

Para elucidar esta cuestión se hace indispensable fijar el verdadero objeto de la negociación que fue aprobada por la Ley 49 de 1884 y con tal fin inquirir alguno de los antecedentes del negocio y la manera como las partes contratantes lo han entendido.

La Ley 49 citada, aprobó la enajenación que del Ferrocarril de Bolívar hizo el Gobierno Nacional, basado en anteriores autorizaciones, dio su asentimiento á un convenio sobre prolongación del mismo hasta Puerto Belillo y construcción de un Muelle de hierro en ese lugar, que debía acomodarse á las condiciones de las obras pactadas en anterior contrato con el Sr. Jorge Holguín.

Algún tiempo antes, en la Ley 110 de 1873, cuando se facultó al Poder Ejecutivo para adquirir el Ferrocarril de Bolívar, se consignó la disposición contenida en su ar-



título 4.º que á la letra dice: "Art. 4.º Se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar la prolongación del Ferrocarril de Bolívar hasta la bahía y fondeadero de Nisperal, incluyendo un muelle de hierro con las dimensiones y condiciones necesarias para que puedan atracar en él los buques y cargar y descargar con seguridad y rapidez, pudiendo garantizar el 7 % anual de interés hasta por \$ 300,000, por el término que dure el actual privilegio, siempre que las compañías constructoras obtengan del Estado de Bolívar la concesión de este nuevo privilegio."

La disposición trascrita demuestra que el Legislador consideró con sobra de razón como parte integrante de la prolongación del Ferrocarril de Bolívar, la construcción del muelle correspondiente en el cual pudieran atracar los buques y descargar cómoda y rápidamente, puesto que, al autorizar el Ejecutivo para contratar la prolongación del Ferrocarril, expresó que en dicha obra debía quedar comprendida la construcción del muelle.

Y así debió también de estimar las cosas el Legislador de 1882 puesto que en la Ley 45 de ese año, que aprobó el contrato celebrado por el Sr. Jorge Holguín, al hablar de las condiciones técnicas de la prolongación del Ferrocarril hasta la bahía de Puerto Belillo y de la construcción del muelle, trató promiscuamente de lo uno y de lo otro.

Allí se explicó claramente en qué condiciones debía unirse la carrilera en tierra firme con la que se construyera sobre el muelle, se estipuló el modo como debía ser la carrilera sobre éste, qué dimensiones deberían tener las traviesas, y, en fin, quedó expresamente consignado que la carrilera de prolongación del Ferrocarril avanzaría sobre el muelle, proveyéndose al propio tiempo sobre todo aquello que se estimó necesario para dar comodidad y seguridad al descargue de los buques y trasporte de la carga desde el muelle.

La Ley 49 de 1884, como las anteriores, consideró

que el muelle que el contratista se obligó á construir en Puerto Belillo formaba parte integrante de la prolongación del Ferrocarril de Bolívar, por cuanto, el artículo 7.º del contrato por ella aprobado, impuso al cesionario la obligación de construir un muelle de hierro “que por lo menos tenga las mismas condiciones del que se obligó á construir el Sr. Jorge Holguín”; y como entre esas condiciones figuraban, según se ha visto, las relativas á la carrilera que debía prolongarse sobre dicho muelle, es evidente que el Legislador de 1884 también estimó como parte integrante de la prolongación del Ferrocarril la construcción del muelle sobre el cual debía ródar en determinado trayecto.

De aquí el que para la Corte no sea dudoso que el objeto del contrato de 1884 fue, como lo dijo el Legislador de 1873, la prolongación del Ferrocarril incluyendo el muelle de hierro, y que por lo mismo, y siendo el muelle parte integrante de esa prolongación, no obstante que los rieles llegaron á la orilla del mar el 13 de Junio de 1887, según el aviso que la misma Empresa dio al Gobierno, en ese día no quedara sin embargo concluída la prolongación ni abierto al tráfico público.

Y así lo han entendido también las partes contratantes según aparece de las numerosas piezas oficiales que obran en autos, de las cuales merecen citarse, por lo terminantes, la Resolución del Ministerio de Obras Públicas de 19 de Abril de 1905 que en lo pertinente dice así: “Conceptúa este Ministerio que la obra del Muelle de Puerto Colombia no debe considerarse como obra distinta del Ferrocarril de Bolívar, antes bien es un complemento obligado indispensable de éste; puesto que sin el muelle, no sería completo el servicio que prestara la vía férrea...” y la nota aducida por el actor, por medio de la cual el Agente del contratista avisa, con fecha 22 de Junio de 1887, la llegada de la carrilera á Puerto Belillo, pues en ella da cuenta al Ministro de Fomento que inme-



diatamente se principiaron los trabajos del muelle y agrega: "Se aproxima por tanto la fecha en que podrá prescindirse del arriesgado, incómodo y costoso servicio que se hace hoy por la bahía de Sabanilla..." lo cual demuestra que la Empresa misma reconocía que en esa época no se había dado cima á los trabajos que estaba obligada á ejecutar.

Dedúcese de lo expuesto hasta aquí, que la construcción de un muelle en Puerto Belillo en determinadas condiciones era indispensable para poder prolongar la línea férrea lo necesario á efecto de conseguir el objeto que se propuso el Gobierno al contratar la prolongación del Ferrocarril de Bolívar por medio de la Convención de 5 de Julio de 1884, aprobada con modificaciones por la Ley 49 del mismo año, y que el 13 de Junio de 1887 no estaba prolongado el Ferrocarril hasta Puerto Belillo y abierto al servicio del público, porque es un hecho evidente que en la fecha mencionada lejos de estar construido el muelle apenas se había dado principio á la construcción de él, y en esas condiciones es claro que la obra de prolongación no podía estar abierta al tráfico público en los términos acordados por las partes.

Si pues la construcción del muelle de Puerto Belillo era parte obligada de la prolongación del Ferrocarril, porque así lo enseñan los textos legales que tratan del asunto y porque así lo entendieron las partes contratantes, es evidente que el Ferrocarril no quedó construido en su totalidad ni se dio al servicio público el 13 de Junio de 1887, afirmación contenida en el hecho 6.º de los fundamentales de la acción.

Consideradas las cosas desde este punto de vista, se hace innecesario seguir á las partes en la discusión que han sostenido sobre la manera como deba entenderse la locución "y abierto al tráfico público" empleada en el artículo 14 de la Ley 49, porque ya se tome en el sentido que le da la condición G del artículo 2.º de la Ley 104 de

1892, como lo pretende la parte demandante, ó ya se aplique á la letra, como lo quiere la Compañía demandada, siempre será cierto, que en la fecha que pretende el actor no quedó abierta la obra contratada al tráfico público, porque no estaba construído el muelle sobre el cual debían tenderse rieles, y mal podía ponerse en servicio lo que aún no existía.

Pero aun suponiendo que la tesis que se acaba de sustentar no fuera rigurosamente exacta, que sí lo es, y que, como lo sostiene el Personero del Gobierno, la prolongación del Ferrocarril y la construcción del muelle son cosas distintas sin que la una tenga nexo de ninguna especie con la otra, ni aun así podría la Corte reputar demostrado el hecho 6.º fundamental de la acción, ni hacer la declaración consecencial que se solicita en la demanda.

Ese hecho, como se ha visto, constituye la afirmación de que el Ferrocarril, construído en su totalidad, llegó á Puerto Belillo y se abrió al servicio público el 13 de Junio de 1887, fecha que se toma como inicial para contar el primer periodo de 20 años del retracto pactado, y la primera declaración que en el libelo de demanda se pide haga la Corte es la de que el 13 de Junio de 1907, esto es, 20 años después de la fecha á que se refiere el hecho, quedó cumplida la época ó plazo fijado para el retracto.

Para comprobar el hecho en cuestión aduce el Personero del Gobierno, en primer lugar, las confesiones que atribuye á la parte contraria, confesiones que consisten en las manifestaciones que los representantes de la Empresa han hecho de que en la fecha indicada los trabajos de prolongación de la línea en tierra firme del Ferrocarril de Bolívar á Puerto Belillo habían quedado concluídos y en la manifestación de la misma parte hecha en la contestación de la demanda concebida en estos términos "... ni aun cerrando los ojos á la evidencia podría afirmarse que el comprador del Ferrocarril de Bolívar no cumplió en



tiempo y lugar oportunos sus obligaciones de prolongarlo y construir un muelle en la bahía de Puerto Belillo"; y en segundo lugar, en el reconocimiento que del mismo hecho, se asegura hicieron ambas partes en documentos públicos, especialmente en el contrato de 14 de Diciembre de 1892 publicado en el *Diario Oficial* número 9,014 y en que terminada la prolongación del Ferrocarril á Puerto Belillo conforme á las estipulaciones del contrato, esto solo bastaba para que conforme á la ley se reputase que fue dada la obra al servicio del público.

Verdad es que en notas sucesivas dirigidas por el representante de la Empresa al Gobierno con fechas 14 y 22 de Junio de 1887 se dio aviso de la llegada del Ferrocarril á Puerto Belillo, pero ni en ellas, ni en ninguna otra pieza del proceso ha confesado la Empresa que en la fecha indicada quedara abierta al tráfico público la prolongación contratada.

Cierto es también que en la resolución de 14 de Diciembre de 1892 se dijo que las obras de la prolongación del Ferrocarril á Puerto Belillo y la construcción del Muelle se habían llevado á cabo y abierto al servicio público oportunamente, pero allí no se menciona que tales cosas ocurrieran en la fecha indicada en la demanda.

Por lo que hace al argumento consistente en sostener que con el mero hecho de quedar terminado un tramo de Ferrocarril debe éste entenderse dado al servicio público, cabe observar, que aun suponiendo que á la negociación de que se trata pudiera aplicarse la regla distinguida con la letra G del artículo 2.º de la Ley 104 de 1892, siempre sería necesario que se hubieran cumplido las condiciones que indica la misma ley, y de autos no aparece que el 13 de Junio de 1887 la vía, el material rodante y demás anexidades reunieran todas las condiciones técnicas estipuladas, ni que una locomotora con un tren ordinario cargado hubiera recorrido la carrilera.

A última hora y con el objeto de contribuir á la de-

mostración del hecho cuestionado, se ha traído á los autos, en copia, una diligencia firmada en la Estación Goenaga en la cual se hace constar que varios funcionarios públicos recorrieron el 19 de Junio de 1887 la línea de prolongación del Ferrocarril á Puerto Belillo y la manera como hallaron, de acuerdo con las estipulaciones del contrato, las nuevas obras ejecutadas. Este documento aducido extemporáneamente, aunque pudiera apreciarse, no serviría para fundar las intenciones de la parte actora. Él demostraría, cuando mucho, que el 19 de Junio de 1887 debía reputarse dada al servicio público la obra de prolongación en tierra firme del Ferrocarril hasta Puerto Belillo porque en ese día fue cuando se reconoció que la obra en esa parte ó sección estaba de acuerdo con las estipulaciones del contrato y la locomotora recorrió la línea hasta la orilla del mar.

Pero la tesis sustentada por la parte actora es la de que el Ferrocarril quedó concluído en su totalidad y abierto al servicio público el 13 de Junio de 1887. Eso es lo que dice el hecho 6.º por él aducido y eso es lo que pretende que se declare según lo pedido en el primer postulado de la demanda. Él no ha demandado que se declare que el 19 de Junio de 1887 quedó la obra terminada y abierta al servicio público, ni ha pedido que se decida que 20 años después de esta fecha quedó consumado el retracto y, por lo mismo, dicho documento lejos de servir á su tesis la infirma porque ni aun estimándola como plena prueba de la fecha en que se dice fue dada al servicio la obra, podría declararse que tal hecho tuvo lugar el 13 de Junio, que es lo que se pide en la demanda, y si la Corte declarara que el 19 de Junio de 1887 quedó terminada la prolongación del Ferrocarril de Bolívar y dada al servicio público, resolvería sobre un punto no demandado, violando así el artículo 835 del Código Judicial, que dispone que la sentencia definitiva no puede recaer sino sobre la cantidad, cosa ó hecho demandado y nada más que sobre eso.



Pero hay más todavía: en autos obra un documento que por sí solo, y aun prescindiendo de las consideraciones hechas hasta aquí bastaría para demostrar que la acción principal es infundada. Tal documento lo constituye la resolución de 3 de Junio de 1888 que, notificada al representante del concesionario, fue aceptada por éste. En dicha resolución, emanada del Ministerio de Hacienda, después de enunciar los motivos que la determinaron, entre otros la imposibilidad de establecer por Puerto Belillo una vía permanente debido á las invasiones del mar, se expresó así Su Señoría el Ministro:

“Concédese permiso al empresario del Ferrocarril de Bolívar para prolongar éste desde Salgar ó desde cualquier otro punto de la vía, en la dirección conveniente, hasta algún punto de la gran bahía de Sabanilla, en el cual se pueda construir con ventajas un muelle de las condiciones estipuladas en el artículo 7.º del contrato de 5 de Julio de 1884, aprobado con modificaciones por la Ley 49 del mismo año; dicho muelle se construirá por ahora de madera creosotada, quedando obligado el empresario á sustituirlo con uno de hierro al cabo de veinte años contados desde la fecha en que se abra al servicio público la nueva vía. Tanto la nueva prolongación del Ferrocarril como el muelle deben estar concluidos en el término de tres años, contados desde esta fecha; término durante el cual el máximo de las tarifas que podrá cobrar el empresario será el que existía en la fecha del contrato de enajenación celebrado con el Sr. Carlos Uribe; es decir, el consignado en el Decreto número 704 de 1877, recargado con un cuarenta por ciento, atendida la clase de moneda que regía cuando se celebró dicho contrato.

“A virtud del presente permiso que se concede y de la obligación que contrae el empresario de construir, conservar y explotar las nuevas obras que se han mencionado, de acuerdo en todo con lo estipulado en el contrato citado arriba, para la prolongación del Ferrocarril y muelle de

Puerto Belillo, se exime á dicho empresario de la obligación de perfeccionar estos últimos muelle y prolongación. El peticionario, en fe de que acepta las obligaciones que le impone la presente resolución, hará constar á continuación que se conforma con ella.”

Para estimar el alcance de esta resolución hay que tener en cuenta que en el contrato de 5 de Noviembre de 1885 había quedado ampliado hasta el 15 de Noviembre de 1888 el plazo fijado por el contrato de 5 de Julio de 1884 para llevar el Ferrocarril de Bolívar á la Bahía de Puerto Belillo y construir allí un muelle de hierro, por manera que cuando aquélla se dictó aún no había expirado el plazo que el concesionario tenía para la conclusión de las obras; y tal resolución fue dictada á solicitud del contratista, y es de suponer, que cuando pidió permiso para variar la dirección y término de la vía y el lugar del muelle, fue porque no pudo concluir las obras á su cargo en los precisos términos del contrato.

Por la resolución copiada no se operó, es cierto, una novación del contrato de 5 de Julio de 1884; pero ella introdujo una modificación respecto al modo y término de la obra contratada que las circunstancias impusieron y la concesión del plazo necesario para llevarla á cabo. Otorgada por la parte que podía hacerle tal concesión, y aceptada la resolución por el concesionario, los términos de ella quedaron incorporados en el primitivo contrato, y adquirieron fuerza obligatoria entre las partes.

Si pues en virtud de la resolución transcrita la línea del Ferrocarril de Bolívar á Puerto Belillo debía dirigirse á un punto distinto de este lugar en la gran bahía de Sabanilla en donde se pudiera construir con ventajas el muelle contratado, y si para esto se concedió un plazo más amplio, es evidente que el término del retracto señalado por el artículo 14 de la Ley 49, no pudo principiar á contarse sino desde el día en que se llevó á cabo la prolongación y se dio al servicio público en el punto que por motivo de fuerza ma-



yor y en virtud de lo convenido entre las partes, substituyó á Puerto Belillo.

Y nótese que de los términos de la propia resolución se deduce que así lo entendió el Gobierno de la República, puesto que concedió permiso en la misma para que transitoriamente se construyera el muelle de madera creosotada, debiendo el contratista substituirlo con otro de hierro "al cabo de veinte años contados desde la fecha en que se abra al servicio público la nueva vía." De donde se infiere que el Gobierno estimó que la fecha inicial del contrato era aquella en la cual se diera al servicio público la nueva vía, porque de lo contrario y si esa fecha fuera la que pretende la parte demandante, se habría impuesto al concesionario una obligación, con un plazo que podía exceder al período durante el cual podía usufructuar las obras.

Sostiene la parte actora que la resolución transcrita carece de valor porque considera que entrañando ella una modificación del contrato, lesiva á los intereses del fisco, es nula según lo dispuesto en la Ley 68 de 1870 que prohíbe llevar á efecto contratos celebrados por el Poder Ejecutivo en virtud de autorizaciones concedidas de antemano, cuando ellos contengan estipulaciones nuevas, entretanto no sean aprobados por el Congreso.

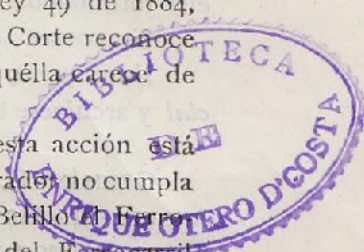
Mas este argumento procede del error en que incurrir el Personero del Gobierno al afirmar que la resolución contiene estipulaciones nuevas fuera de las que estaban prescritas por la ley, lo que es inexacto, porque el artículo 2.º de la Ley 45 de 1882, introducido por el Congreso al contrato á que alude, que no ha sido derogado, autorizó al Gobierno para que si por el estudio que verificaran ingenieros competentes resultaba demostrada la conveniencia de variar la dirección de la línea de prolongación del Ferrocarril y el lugar del muelle, permitiera estas variaciones; y la resolución citada no hizo más que esto y conceder al contratista el término que juzgó necesario para llevar á cabo tales variaciones.

Dedúcese de todo lo anteriormente expuesto, que ya se considere que la obra de prolongación del Ferrocarril de Bolívar á Puerto Belillo y construcción de un muelle en este lugar, es una é indivisible para los efectos de los artículos 7.º y 14 de la Ley 49 de 1884, ora se juzguen como cosas distintas la prolongación del Ferrocarril y la construcción del muelle, si se atiende como debe atenderse á la Resolución ejecutiva de 3 de Junio de 1888, hay que concluir que la parte actora no ha demostrado el hecho 6.º de los en que se fundan las acciones principales.

Y por lo que hace á la acción subsidiaria por medio de la cual se pide la declaración de que el contrato en el cual la Compañía se substituyó al concesionario está resuelto por haber llegado el caso previsto en el aparte 3.º del artículo 14 de la tantas veces citada Ley 49 de 1884, basta observar, que dada la eficacia que la Corte reconoce á la resolución de 3 de Junio de 1888, aquélla carece de todo fundamento.

La estipulación que da asidero á esta acción está concebida así: "En caso de que el comprador no cumpla con el deber de prolongar hasta Puerto Belillo el Ferrocarril, el Gobierno podrá hacer el rescate del Ferrocarril que hoy existe, con todas sus dependencias y las mejoras que en él se introduzcan, por la suma de quinientos mil pesos (\$ 500,000) en cualquier día posterior al vencimiento de los tres primeros años siguientes á la aprobación de este contrato."

Ahora, si como queda demostrado, después de que el concesionario llevó la prolongación de la vía férrea hasta Puerto Belillo y principió allí la construcción del muelle, el Gobierno plenamente autorizado, convino por razones de fuerza mayor, en que se variara la dirección de la vía y el punto extremo de la prolongación de ella y de la construcción del muelle, y si, como aparece en autos plenamente establecido, la nueva vía se concluyó y ella con el muelle de Puerto Colombia se dieron al servicio





público, es claro que no ha llegado el caso de que por falta de cumplimiento del contrato se declare la resolución de él.

Mas, si como es verdad, la cláusula resolutoria copiada debe entenderse respecto del contrato tal como quedó modificado en virtud de la resolución de tres de Junio de 1888, si la Compañía que se subrogó en los deberes del concesionario no cumplió con el deber de concluir la prolongación del Ferrocarril y el Muelle de Puerto Colombia en el tiempo convenido, tampoco podría decretarse esa resolución, porque ella no fue demandada.

Por tanto, la Corte Suprema, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, absuelve á la parte demandada de todos los cargos contra ella formulados.

Sin costas.

Notifíquese, cópiese, publíquese en la *Gaceta Judicial* y archívese el expediente.

GERMÁN D. PARDO—FELIPE SILVA—MIGUEL W. ANGULO—ISAÍAS CASTRO V.—JESÚS M. ARTEAGA—ALBERTO PÓRTOCARRERO—ANTONIO MARÍA RUEDA G.—*Anselmo Solo Arana*, Secretario en propiedad.