

El Ferrocarril del Sur

Y EL MINISTRO SR. FERREIRA

— 1903 —

13.

BOGOTÁ
TIP. DE LUIS M. HOLGUIN
CARRERA 5ª, NÚMERO 141

El Ferrocarril del Sur

Y EL MINISTRO SR. FERREIRA

— 1903 —

BOGOTÁ
TIP. DE LUIS M. HOLGUIN
CARRERA 5ª, NÚMERO 141

AL LECTOR

Presento al público algunos documentos relacionados con el Ferrocarril del Sur. No es mi ánimo quejarme de perjuicios que, como claramente se ve, puedo no recibir, pero sí lo es hacer patente el modo como se está desempeñando el Ministerio de Hacienda.

De estos documentos se deduce una de dos cosas: ó el Sr. Ferreira es de mala fe, ó el Sr. Ferreira es un inepto. No creo, con todo, en la mala fe del Sr. Ferreira.

La situación del país es demasiado grave para que la Administración pública ande en manos tan inexpertas. Quien tiene hoy toda la suprema responsabilidad—el Sr. Presidente de la República—no haría mal en detenerse á pensar sobre la singular responsabilidad moral que le apareja el hecho de tener Ministros como el Dr. Ferreira.

Es elemental asunto de honor, cuestión de elemental buena fe, que hombres reconocidamente incapaces no acepten cargos superiores á sus fuerzas; y cuando una falsa modestia, más perjudicial que la suficiencia y el orgullo, no es parte á poner una renuncia, el deber de los de arriba debe ser parte á poner un Decreto de remoción.

Bogotá, Septiembre de 1903.

GUILLERMO TORRES

Señor Ministro de Hacienda.

Para efectos que convienen á la Compañía del Ferrocarril del Sur, y haciendo uso del derecho que me confiere el artículo 45 de la Constitución, solicito muy respetuosamente de S. S.* se sirva declarar á nombre del Gobierno si considera ó no debidamente ajustada á la respectiva ley de autorizaciones (Ley 104 de 1892) el Contrato de subvención al Ferrocarril del Sur, y si el Gobierno está dispuesto á cumplirlo.

Si S. S.* cree que el contrato mencionado no está ajustado á la ley de autorizaciones, S. S.* debe sin pérdida de tiempo, someterlo á la censura del Cuerpo Legislativo, actualmente reunido.

En todo caso y para todo evento, la Compañía del Ferrocarril del Sur, como parte en un contrato bilateral regulado por las leyes civiles del país, hace al Gobierno las siguientes declaraciones, de que espero se servirá S. S.* tomar debida nota:

Primera. La Compañía sostiene la estricta legalidad del contrato de subvención al Ferrocarril del Sur;

Segunda. La no declaración por parte del Gobierno de que el contrato es legal (si así lo considera) ó la no presentación del mismo al examen del Congreso (si lo considera ilegal), será lo uno ó lo otro, en su caso, considerado por la Compañía del Ferrocarril del Sur como una omisión del Gobierno, gravemente perjudicial á los intereses de la Empresa, puesto que la somete á un estado de incertidumbre al respecto de la validez de su concesión; y

Tercera. La no resolución del presente memorial en uno ú otro sentido, dentro del término de un mes, se considerará por la Compañía del Ferrocarril como una tácita declaración que el Gobierno hace en favor de la validez y legalidad del contrato en referencia.

Suplicando á S. S.* la pronta, ojalá inmediata resolución del presente memorial, por el hecho de estar actualmente reunido el Congreso, soy con toda consideración atento y seguro servidor,

ENRIQUE MORALES R., Gerente

Bogotá, Julio 3 de 1903.

A S. S.* el Ministro de Hacienda.

A efecto de respaldar la palabra pública y solemnemente empeñada por el Sr. Guillermo Torres, tengo el honor de proponer á S. S.* la rescisión del contrato de 12 de Julio de 1895 (*Diario Oficial*, número 9,788) que concede una subvención al Ferrocarril del Sur.

La Compañía respetuosamente propone como bases de la rescisión, las dos siguientes:

Devolución, de contado, por parte de la Empresa, de las sumas que ha recibido de la Nación, y

Pago de contado, por parte del Gobierno, de los elementos ferroviarios tomados por agentes de éste á la Empresa, previa comprobación de pérdida, previo avalúo, etc., etc.

ENRIQUE MORALES R., Gerente

Bogotá, Agosto 30 de 1903.

*República de Colombia—Ministerio de Hacienda—Ramo de Aduanas—Sección 2.ª—Número 657—
Bogotá, 14 de Agosto de 1903*

Sr. Presidente del Honorable Consejo de Estado.

Habiendo observado el despacho de mi cargo que la Corte de Cuentas hizo algunas observaciones al Sr. Ministro del Tesoro, Dr. Daniel J. Reyes, respecto al pago de una subvención al Ferrocarril del Sur, por estimar aquella Corporación que el contrato de 6 de Julio de 1895, celebrado con el Sr. Guillermo Torres, no se ajustó en todo á las condiciones que determina la Ley 104 de 1892, y por tanto carecía de fuerza legal, si no mediaba la aprobación legislativa, desea este Ministerio conocer la opinión del Honorable Consejo acerca de los efectos que pueda producir dicho contrato, para resolver si es llegado el caso de ordenar, de acuerdo con la cláusula 10, las exenciones de derechos de importación que el representante de dicho Ferrocarril tiene solicitadas de este Ministerio, ó si debe abstenerse de ello hasta tanto que el Congreso haya impartido su aprobación al mencionado contrato.

Adjuntos encontrará V. E. los números 9,788 y 11,718 del *Diario Oficial*, en donde se hallan insertos, respectivamente, el contrato en referencia y el auto propuesto, en Sala de la Corte de Cuentas, donde se hacen las observaciones de que he hecho mérito.

Soy de V. E. atento servidor,

RUPEERTO FERREIRA

*República de Colombia—Ministerio de Hacienda.—Número 299.—Sección 6.ª—Ramo de Ingeniería
Bogotá, 23 de Septiembre de 1903*

Sr. Gerente del Ferrocarril del Sur.—P.

Pongo en conocimiento de usted que por este Despacho se ha dictado hoy la siguiente Resolución
“Visto el concepto que se ha servido emitir el Honorable Consejo de Estado, con fecha 27 de Agosto próximo pasado, respecto del contrato celebrado con el Sr. D. Guillermo Torres en 6 de Julio de 1895, para el pago de una subvención; y teniendo en cuenta que este Ministerio está en un todo de acuerdo con la opinión de dicho Honorable Consejo,

“S E R E S U E L V E:

“El Gobierno estima que el contrato celebrado por este Ministerio en 6 de Julio de 1895 con el Sr. D. Guillermo Torres, en su carácter de Cesionario de la Empresa del Ferrocarril de Bogotá á Soacha, que corre publicado en el *Diario Oficial*, número 9,788, no está perfeccionado; en consecuencia, el Gobierno se abstiene de tomar en consideración los asuntos relacionados con la referida Empresa, hasta tanto que dicho contrato tenga la sanción legislativa.”

La que tengo el honor de transcribir á usted, como resultado de los memoriales dirigidos á este Ministerio por esa Gerencia, con fechas 3 de Julio, 30 de Agosto último y 9 de los corrientes, referente al asunto.

Soy de usted muy atento servidor,

RUPERTO FERREIRA

COPIA

“Honorables señores Consejeros:

“S. S.ª el Ministro de Hacienda, en comunicación de 14 de los corrientes, distinguida con el número 659, de la Sección 2.ª, Ramo de Aduanas, solicita del Honorable Consejo concepto sobre los efectos que pueda producir el contrato celebrado el 6 de Julio de 1895 entre el Ministerio de Hacienda y el Sr. D. Guillermo Torres, Cesionario de la Empresa del Ferrocarril de Bogotá á Soacha, para el pago de una subvención, á fin de resolver si es llegado el caso de ordenar las exenciones de derechos de importación que el Representante de dicho Ferrocarril tiene solicitados de aquel Ministerio, ó si éste debe abstenerse de ello hasta tanto que el Congreso haya impartido su aprobación al mencionado contrato.

“Por el artículo 1.º de dicho contrato, el Gobierno concedió á la Empresa del Ferrocarril de Bogotá á Soacha una subvención de \$ 10,000 en oro, ó su equivalente en moneda nacional al tiempo de verificarse el pago, por cada kilómetro de vía férrea que construyese y entregase al servicio público.

“Tal subvención se concedió en uso de las autorizaciones conferidas por el artículo 2.º de la Ley 104 de 1892. Ahora bien: este artículo 2.º señala la suma de \$ 10,000 en oro, ó su equivalente en moneda nacional, como máximo de subvención á cada kilómetro de vía férrea, y establece como condición para que pueda concederse, que el ferrocarril sea de vía ancha y hecho en las regiones más dispendiosas, en razón de su clima, lo áspero de su topografía, etc.

“La citada ley estatuye en su artículo 2.º que los contratos que en virtud de la autorización que ella confiere se celebren, podrán llevarse á efecto sin necesidad de la aprobación del Congreso, si reúnen las condiciones que allí mismo se fijan, una de las cuales es que la subvención por cada kilómetro será de \$ 10,000 en oro, ó su equivalente en moneda nacional, siempre que el Ferrocarril sea de vía ancha y hecho en las regiones más dispendiosas en razón de su clima, lo áspero de su topografía, etc. Establecida una condición para que surta un efecto, si ella no se llena, este no puede tener lugar. La vía férrea de Bogotá á Soacha no recorre una región dispendiosa en razón del clima, lo áspero de la topografía, etc., y antes bien, se halla en uno de los mejores climas del país y en terreno llano y libre de obstáculos: luego no había razón para que en su favor se adjudicase el máximo de la subvención que fija la ley en referencia. Por consiguiente, al hacerlo así, se extralimitó el precepto legal el cual es claro, general y perentorio. Ni vale decir lo que en su abono adujo el Sr. ex-Ministro del Tesoro, D. Daniel J. Reyes, á saber: que aunque la altiplanicie andina no tiene como otras localidades las desventajas del clima y accidentes del terreno, adolece del alto precio de los transportes: porque la ley no señala esta condición como debió haberlo hecho, si tal hubiera sido la mente del legislador, pues esta habría sido condición sustantiva que no puede hallarse implícitamente comprendida en las que ella de modo formal expresa. Con un criterio semejante, podrían darse á toda ley amplitudes que acabarían por desvirtuarla. Por otra parte, sábase que en el tiempo en que se practicó esta obra, la vía de Cambao estaba expedita y facilitaba por consiguiente el transporte de materiales. Fácilmente se comprende que la mente del legislador fue que no se concediese el máximo de la subvención sino á aquellas Empresas de vías férreas que tuviesen que luchar con los grandes obstáculos que ofrecen algunas regiones del país, con motivo de su clima deletéreo y de lo quebrado y abrupto de su suelo.

“De lo dicho se infiere que el Contrato en referencia no se ajustó en un todo á las prescripciones legales, luego no puede llevarse á su debido efecto sin la aprobación del Congreso. Se halla en el caso del inciso 14 del artículo 76 de la Constitución, pues contiene una estipulación que no está ajustada á la respectiva ley de autorizaciones. No entra la comisión á investigar si todas las prescripciones de la ley 104 de 1892 se llenaron cumplidamente en el contrato en cuestión: bástale el hecho de haberse pretermitido una tan sustancial y que afecta directamente los intereses fiscales, como la que lleva apuntada para hallarse convencida de que dicho Contrato no está en perfecto acuerdo con las disposiciones legales á que debió ajustarse. En tal virtud, conceptúa que tal contrato no puede surtir sus efectos sin la aprobación del Cuerpo Legislativo, de acuerdo con lo preceptuado por la Constitución Nacional.

“En mérito de lo expuesto, vuestra comisión tiene el honor de proponeros el siguiente proyecto de dictámen:

“El Consejo de Estado conceptúa que el contrato celebrado el 6 de Julio de 1895 entre el Ministro de Hacienda y el Sr. D. Guillermo Torres, Cesionario de la Empresa del Ferrocarril de Bogotá á Soacha, para el pago de una subvención, no se ajustó en un todo á las condiciones que determina la Ley 104 de 1892, y por tanto carece de fuerza legal, si no media la aprobación legislativa: y que por consiguiente S. S.* el Ministro de Hacienda no puede ordenar las exenciones de derechos de importación que el representante de dicho Ferrocarril ha solicitado de aquel Ministerio, hasta tanto que el Congreso haya impartido su aprobación al mencionado Contrato.

“Comuníquese.

“Honorables Consejeros,

“ENRIQUE ALVAREZ BONILLA

“Bogotá, Agosto 26 de 1903.

“En la sesión de hoy jueves, 27 de Agosto de 1903, fue aprobado por unanimidad y en un solo debate el proyecto de dictámen precedente. El Consejo resolvió prescindir del segundo debate, haciendo uso para ello de la facultad que le concede el artículo 43 del Reglamento

“Manrique Oueza, Secretario.

“Es copia.

El Secretario del Consejo de Estado.

Manrique Oueza”

Ministerio de Hacienda—Bogotá, 24 de Septiembre de 1903

Es fiel copia.—El Jefe de la Sección 6.ª,

ELÍAS ALVAREZ D.

A S. S.* el Ministro de Hacienda, Dr. Ruperto Ferreira.

Por toda respuesta á mis memoriales de 3 de Julio y 30 de Agosto últimos, S. S.* se ha servido comunicarme que “el Gobierno se abstiene de tomar en consideración los asuntos relacionados con el Ferrocarril del Sur, hasta tanto que el contrato de 6 de Julio de 1895, que concede una subvención, tenga la sanción legislativa.” Se funda esta resolución en un concepto del Consejo de Estado, rendido el 27 de Agosto pasado, concepto con el cual está “en un todo de acuerdo” el Ministerio de Hacienda, según lo dice terminantemente S. S.* en el oficio que motiva la presente nota.

Tengo la pena de manifestar á S. S.* que estoy en absoluto desacuerdo con el modo de pensar del Ministerio de Hacienda, y paso á expresar mis razones, con la venia de S. S.* Para ello empiezo por rebatir el concepto del Consejo de Estado.

Dice así éste en la parte pertinente:

Por el artículo 1.º de dicho contrato, el Gobierno concedió á la Empresa del Ferrocarril de Bogotá á Soacha una subvención de \$ 10,000 en oro ó su equivalente en moneda nacional al tiempo de verificarse el pago, por cada kilómetro de vía férrea que construyese y entregase al servicio público. Tal subvención se concedió en uso de las autorizaciones conferidas por el artículo 2.º de la Ley 104 de 1892. Ahora bien: este artículo 2.º señala la suma de \$ 10,000 en oro, ó su equivalente en moneda nacional, como maximum de subvención á cada kilómetro de vía férrea, y establece como condición, para que pueda concederse, que el ferrocarril sea de vía ancha y hecho en las regiones más dispendiosas en razón de su clima, lo áspero de su topografía, etc. La citada ley estatuye en su artículo 2.º que los contratos que en virtud de la autorización que ella confiere, se celebren, podrán llevarse á efecto sin necesidad de la aprobación del Congreso, si reúnen las condiciones que allí mismo se fijan, una de las cuales es que la subvención por cada kilómetro será de \$ 10,000 en oro, ó su equivalente en moneda nacional, siempre que el ferrocarril sea de vía ancha y hecho en las regiones más dispendiosas en razón de su clima, lo áspero de su topografía, etc. Establecida una condición para que se surta un efecto, si ella no se llena, éste no puede tener lugar. La vía férrea de Bogotá á Soacha no recorre una región dispendiosa en razón del clima, lo áspero de la topografía, etc., y antes bien se halla en uno de los mejores climas del país y en terre-

no llano y libre de obstáculos; luego no había razón para que en su favor se adjudicase el máximo de la subvención que fija la ley en referencia. Por consiguiente, al hacerlo así se extralimitó el precepto legal, el cual es claro, general y perentorio. Ni vale decir lo que en su abono adujo el Sr. ex-Ministro del Tesoro, D. Daniel J. Reyes, á saber: que aunque la altiplanicie andina no tiene como otras localidades las desventajas del clima y accidentes del terreno, adolece del alto precio de los transportes; porque la ley no señala esta condición, como debió haberlo hecho, y si tal hubiera sido la mente del legislador, pues ésta habría sido condición sustantiva que no puede hallarse implícitamente comprendida en las que ella de modo formal expresa. Con un criterio semejante podrían darse á toda ley amplitudes que acabarían por desvirtuarla. Por otra parte, sábese que en el tiempo en que se practicó esta obra, la vía de Cambao estaba expedita y facilitaba por consiguiente el transporte de materiales. Fácilmente se comprende que la mente del legislador fue que no se concediese el máximo de la subvención sino á aquellas empresas de vías férreas que tuviesen que luchar con los graves obstáculos que ofrecen algunas regiones del país con motivo de su clima deletéreo y de lo quebrado y abrupto de su suelo. De lo dicho se infiere que el contrato en referencia no se ajustó en un todo á las prescripciones legales, luego no puede llevarse á su debido efecto sin la aprobación del Congreso. Se halla en el caso del inciso 14 del artículo 76 de la Constitución, pues contiene una estipulación que no está ajustada á la respectiva ley de autorizaciones.

Antes de entrar en el fondo de la cuestión, hago notar á S. S. que los argumentos del Consejero de Estado ponente, Sr. Enrique Alvarez Bonilla, son copia de lo sostenido en la Corte de Cuentas por el Sr. Lisimaco Paláu, lo cual sirvió de fundamento para acusar ante la Corte Suprema al Sr. Dr. Daniel J. Reyes. S. S. no debe olvidar que aquel alto Tribunal absolvió al Dr. Reyes, por sentencia que corre publicada y de la cual copio la parte final, sin que sea mi ánimo renovar el severo reproche que contiene. Dice así:

Deplora esta Suprema Corte de Justicia que la mayoría de la Corte de Cuentas, después de las reiteradas decisiones en que se declara que no tiene jurisdicción para deducir responsabilidades de los ordenadores respecto de las cuentas que éstos habían rendido á la Cámara de Representantes, insista en seguir procesos nulos; y espera que en adelante no desatenderá la doctrina de la Corte Suprema sobre un punto en que ya está agotada la discusión y que forma ya jurisprudencia.

Por tanto, la Corte Suprema, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley, y de acuerdo con la opinión del Sr. Procurador, declara nulo el auto dictado por la Sección 5.ª de la Corte de Cuentas en doce de Septiembre de mil novecientos, número 128, y el de la Sala de apelaciones de la misma Corte, de diez y seis de Enero último, número 220, en cuanto por ella se declara responsabilidad á cargo del ex-Ministro del Tesoro, Dr. Daniel J. Reyes, por la ordenación del pago de veintiocho mil pesos (\$ 28,000) á Guillermo Torres, por un kilómetro construido del Ferrocarril del Sur. (*Diario Oficial*, número 11,760, de 7 de Noviembre de 1902).

*
* *

El error en que unánimemente ha incurrido el Consejo de Estado al estudiar la Ley 104 de 1892 y que lo ha llevado á conceptuar la ilegalidad del contrato, proviene de que aquella Corporación desconoce en el presente caso ciertas nociones jurídicas que son indispensables para interpretar correctamente las leyes.

Las leyes en las cuales hay enumeraciones, se dividen en leyes *declaratorias*, de interpretación extensiva, y leyes *limitativas*, de interpretación restrictiva. Ejemplo de las primeras, la ley que define la fuerza mayor; ejemplo de las segundas, la que declara las inhabilidades para ser testigo de un acto testamentario.

Todas las leyes penales, como todas las leyes de excepción, son de interpretación restrictiva. No está en este caso la ley de ferrocarriles, la cual, por no ser penal, sino ley de autorizaciones en materia de fomento, es por su naturaleza de interpretación extensiva; es decir, puede aplicarse á todas las hipótesis respecto de las cuales existen las mismas razones para aplicarla, y esto á virtud de que donde existe la misma razón debe existir la misma disposición del derecho.

En cuanto á la segunda parte de la condición A del artículo 2.º de la Ley 104, cuya correcta interpretación es la que se trata de fijar, ella constituye á todas luces una disposición de interpretación extensiva, pues una ley que termina en la palabra *etcétera*, que quiere decir *y lo demás*, forzosamente no puede ser restrictiva. La disposición legal dice así:

Se podrá subvencionar la construcción de cada kilómetro con la suma de diez mil pesos en oro (§ 10,000), ó lo correspondiente en moneda colombiana al tiempo de verificarse el pago.

Esta suma se señala como máximo de la subvención y corresponderá el kilómetro de ferrocarril de vía ancha hecho en las regiones más dispendiosas en razón de su clima, lo áspero de su topografía, etc.

Salta á la vista que esta disposición deja al Gobierno la facultad de graduar el monto de las subvenciones siempre que no se sobrepase el máximo. Hay que convenir, pues, en que existe un criterio general á virtud del cual se conceda ya una suma determinada, ya otra mayor, ya otra menor, aunque todas dentro del límite legal. El sentido común y la ley misma se encargan de probarnos que ese criterio no puede ser otro que el costo de las obras subvencionadas: la ley habla de regiones *dispendiosas*, empleando este adjetivo cuya acepción única es, según el Diccionario de la Academia Española, *costoso, de gasto considerable*.

No puede entenderse la ley de modo que sólo deba aplicarse el máximo á las obras que encuentren dificultades técnicas por razón de asperezas topográficas, porque la ley habla también de lo malsano de los climas, y esto, claro está, no es dificultad técnica. Lo malsano de los climas y las asperezas topográficas figuran en la ley como ejemplos de lo que puede hacer dispendiosos los ferrocarriles, desde el momento en que todo aquello determina cuantiosas erogaciones.

Tampoco puede interpretarse la ley en el sentido de que para conceder el máximo deban hallarse *conjuntamente reunidas* las asperezas topográficas, lo malsano de los climas y demás circunstancias implícitamente contenidas en la palabra *etcétera*, circunstancias que bien pueden ser el alto precio y la dificultad de los transportes, la escasez de brazos, el excesivo valor de las zonas, la necesidad del aislamiento, los peligros del reclutamiento. En primer lugar, la ley habla de lo *dispendioso*, y este carácter puede tenerlo una vía férrea con la sola presencia de cualquiera de las dificultades enumeradas; y en segundo lugar, interpretada la ley como la entiende el Consejo de Estado, se quedaría sin aplicación, porque no hay vía férrea en Colombia que reúna todos los inconvenientes á que la ley se refirió. Por ejemplo: goza del máximo de la subvención el Ferrocarril de Girardot, construído en terreno mucho más parejo que el Ferrocarril del Sur (como puede verse comparando los perfiles que reposan en el Ministerio); en clima sano, pues aunque la región que atraviesa ha sido visitada por la fiebre, no es región insalubre, como no lo es la capital de la República, por más que periódicamente venga á ella la epidemia del tifo y por más que en ella se haya asentado definitivamente la viruela. Cuando el Ferrocarril de Girardot empiece á encontrar asperezas topográficas en el ascenso de la cordillera, desaparecerá lo deletéreo de los climas, de la misma manera que el Ferrocarril de Antioquia cuando encontró los malsanos climas en la región pantanosa de Puerto Berrío, no encontró asperezas topográficas.

La ley, pues, lo que quiere decir y dice es que el Poder Ejecutivo podrá conceder una subvención que no exceda de \$ 10,000, graduándola en su cuantía conforme sea el mayor ó menor costo del kilómetro de vía férrea, á su juicio.

El Consejo de Estado cree que sólo deben tenerse presentes las condiciones estampadas en la ley, dando por razón que si hubiera otras la ley las habría enumerado. No está en lo cierto el Consejo de Estado, porque se trata de una ley extensiva y declaratoria que de modo claro señala que hay otras condiciones, desde luego que termina en una palabra indicativa de que hay más, como es la palabra *etcétera*. Y para que mejor se vea que la doctrina del Consejo de Estado no es correcta, me permito aplicarla á una disposición análoga, siguiendo el método de reducción al absurdo. Conforme á la ley, "se llama fuerza mayor ó caso fortuito el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc." Si la palabra *etcétera* no vale, la guerra civil

ó los efectos de un rayo ó de una tempestad no podrán constituir fuerza mayor porque de modo formal no figuran en la ley como condiciones sustantivas.

Todo lo anterior sentado, veamos ahora si el Ferrocarril del Sur es de los más dispendiosos. Probado esto, queda demostrado que es acreedor al máximun de la subvención, y consiguientemente probada la legalidad del contrato.

*
* *

En este país, casi absolutamente improductivo en elementos para la industria ferroviaria, una de las grandes dificultades de las empresas es la que se determina por el costo de los materiales de hierro. Todas las empresas de Colombia, salvo las de la altiplanicie, se han visto á este respecto en situación relativamente favorable. Los Ferrocarriles de Panamá, Cartagena, Barranquilla, Santamarta, Cauca, Antioquia, Girardot, Tolima y Cúcuta no han tenido costo kilométrico superior al de los ferrocarriles de la altiplanicie. Los cinco primeros han tomado sus materiales de los buques de mar para tenderlos y montarlos casi á la vista de los buques mismos, y los otros cuatro apenas han pagado de más los fletes fluviales. Las empresas de la altiplanicie, al contrario, han cargado con fletes marítimos y fluviales mayores, y sobrecargádose con el enorme costo del transporte del río Magdalena á Bogotá, y con las dificultades, insalvables en muchos casos, ocasionadas por el ascenso de la cordillera. Aproximadamente una tonelada de material fijo se recarga por fletes de Cambao á Bogotá en una suma casi igual al valor de los materiales puestos en ese puerto. El transporte de material rodante cuesta infinitamente más, y esto á causa de que sus grandes piezas indivisibles, como las calderas, presentan numerosas dificultades para escalar en inapropiados vehículos, y por caminos de ordinario intran-sitables, nuestras alturas andinas. Para hacer más sensible la que vengo diciendo, apunto el valor en promedio del material fijo kilométrico en los ferrocarriles de Antioquia y del Sur, conforme á estadísticas de antes de la guerra. Allá valía el kilómetro \$ 5,241-70 y aquí más de \$ 14,000.

Esto lo digo en el supuesto de que la vía de Cambao estuviera prestando un servicio regular. Mi argumento cobra mayor fuerza y es incontestable si venimos á la realidad y tomamos nota de que ese camino no existe. Actualmente las empresas ferroviarias y otras interesadas están haciendo gravísimos desembolsos para poder subir por esa vía, y cueste lo que cueste, valiosos materiales que, meses y años há, están botados á la intemperie en las orillas del Magdalena. El Ferrocarril del Sur no más tiene en Cambao, una locomotora, varios carros de pasajeros, tres mil rieles y otros elementos que no pueden subir, y cuando el Gobierno pide al Congreso que de preferencia se ocupe en el camino de Cambao, como lo ha pedido, será porque el asunto es de excepcional urgencia, por no estar la vía en las condiciones de una carretera suiza. Esta es la verdad, verdad que desconoce en absoluto el Consejo de Estado cuando con sencillez pueril y por unanimidad, habla de que la vía de Cambao está expedita y facilita el transporte de materiales.

La insalubridad del clima no constituye, como dije arriba, una dificultad técnica en la construcción de una vía férrea. Figura como condición dispendiosa porque ella implica una mayor erogación, ya que determina generalmente una alza en los salarios, el sostenimiento de hospitales, el gasto de médicos y medicinas. Cualquiera empresa que esté soportando gravámenes financieros iguales, aunque no provengan de los miasmas, tiene derecho sin duda conforme á la ley, al máximun de la subvención. Nadie negará, por otra parte, que los salarios en Bogotá son mucho más altos que en la generalidad del resto del país, afirmación que no hago gratuitamente y que si necesitara comprobante, apelaría á citar serios estudios sobre la materia. Aquí hay carestía de brazos como si se tratara de regiones despobladas, y esto se debe á que el aumento

de población determina más vigoroso movimiento industrial. A esto debe agregarse la natural carestía de los víveres y los peligros del reclutamiento.

Por el hecho de estar más próximas al principal centro del país las tierras de la Sabana, son las más valiosas, aunque no sean las mejores en calidad. Los desembolsos por zonas gravan, pues, más hondamente á las empresas de la altiplanicie que á las demás empresas. Vale este argumento en favor del Ferrocarril del Sur, ya que el Departamento de Cundinamarca, que espontáneamente le ofreció la zona, se ha denegado á cumplir su compromiso por más que conste en contratos solemnemente celebrados. Esto no es una revelación para el Ministerio de Hacienda.

Pero aunque el Ferrocarril del Sur recibiera la zona, debe en cambio pensarse en el gravamen proveniente del aislamiento, que es de magnitud extraordinaria. El aislamiento, que en todas partes constituye trascendental mejora, es en la altiplanicie rigurosamente necesario. Aparte de las razones de policía y seguridad pública que lo imponen, no debe perderse de vista que los predios aquí están perfectamente deslindados, no por líneas imaginarias, sino por cercas construídas en debida forma, circunstancia que obliga á las empresas á hacerse cargo de la necesidad, y á los propietarios á no entrar en arreglo alguno por zonas, mientras no hayan conseguido arreglar el valor de las medianías y los gastos de su conservación á perpetuidad. Puedo asegurar á S. S. que dos quintas partes de la subvención del Ferrocarril del Sur se han gastado en el aislamiento kilométrico de la línea.

No están en esta condición nuestros ferrocarriles de parajes mortíferos y suelo quebrado. La despoblación misma y las dificultades topográficas ponen á las empresas en condición de ahorrar por motivo de cercas. Donde no hay seres vivientes que corran riesgo ó impliquen peligro, no hay para qué aislar; los animales de las selvas gustan poco de transitar por las carrileras, y por otra parte, un alto terraplén, ó un profundo desmonte se defienden por sí solos por ser inaccesibles. Tanto es así, que en las cuentas del Ferrocarril de Antioquia, por ejemplo, no figura partida alguna afectada al aislamiento.

Otra diferencia en el costo de construcción de los ferrocarriles son los durmientes. Los ferrocarriles de Antioquia, Cauca y Girardot, por ejemplo, los obtienen de las mejores maderas y á precios relativamente bajos. La roza para construir la línea le da los durmientes, y aunque así no sea, siempre tienen á la mano las espléndidas proveedurías, gratuitamente suministradas por la naturaleza. Así se explica la diferencia de costo kilométrico, por esta causa, entre los ferrocarriles de Antioquia y el Sur. Conforme á estadísticas de antes de la guerra, allá la cifra de promedio era \$ 968-72½, y aquí \$ 1,520.

Debe, además, tenerse presente lo siguiente, que dice mucho por lo que respecta á los gastos de conservación: los durmientes de nuestras regiones cálidas, que son las malsanas, duran más de doce años, mientras que los empleados en la altiplanicie, si mucho duran tres. De modo que aunque el costo inicial del durmiente fuera en Antioquia, Cauca y Girardot superior en un trescientos por ciento al del Sur, siempre esos ferrocarriles saldrían más favorecidos en lo que se refiere á gastos de conservación.

Se ve, pues, por todo lo anterior, que existe una verdadera compensación de gastos entre los que tienen que hacer los ferrocarriles construídos en áspero terreno y los construídos en la altiplanicie; entre los que se hacen en regiones malsanas y los que avanzan en buenos climas.

Refiriéndome ahora á la actual situación de las obras que están beneficiándose de la Ley 104, diré también que hay error en cuanto á la apreciación del máximum de los auxilios nacionales. Antioquia y Girardot, por ejemplo, gozan de una subvención kilométrica de diez mil pesos en oro, y la anchura de la vía de estos ferrocarriles es inferior en nueve centímetros á la del Sur. Además, á la subvención acrece el producido de los tramos ya en explotación que

el Gobierno entregó sin reserva á las Empresas. Sobre esto hay auxilio de tierras baldías; al Sur se las negaron; esta Empresa no encontró nada hecho, teniendo el empresario que crear lo poco que existe. Quien calcule cuál sea la diferencia entre crear un ferrocarril y adelantar un ferrocarril, apreciará las ventajas de los unos y las dificultades del otro. De modo que hay por lo menos injusticia en cobrarle á la Empresa del Sur algunas ventajas que todo el mundo ve, sin abonarle los gravámenes consiguientes que muchos quieren no ver, á pesar de ser evidentes.

¡Raro fenómeno! Quienes han tenido á bien ocuparse del Ferrocarril del Sur, sólo hablan de los gravámenes que experimentan Cundinamarca y la Nación, como si estas entidades no estuvieran discutiendo el cumplimiento leal de los contratos, y como si estuvieran apresurándose á pagar zonas y subvenciones. Nadie habla, por lo demás, de los beneficios que aquellas entidades reciben: nadie hace caso y cuenta que los gobiernos están obligados á propender, por medio de auxilios, á la construcción de obras necesarias al país y reclamadas á gritos por todos los seres pensantes de todas las esferas sociales; nadie piensa en que los dineros públicos no hacen efectivamente sino salir en forma de subvenciones para volver al Fisco en forma de mayores impuestos, provenientes del mayor valor que las vías férreas dan á las regiones que benefician; nadie se fija en que las industrias que nacen á la sombra de los ferrocarriles pagan tributo á las arcas nacionales; nadie cree que valga algo propender al incremento de la riqueza pública, como en definitiva lo hacen los que echan sobre sus hombros estas ponderosas Empresas; ni nadie, en fin, quiere pensar en que los ferrocarriles subvencionados son propiedad de la Nación y no bienes raíces de los empresarios.

Las razones expuestas en esta parte de mi pesado escrito, son, Sr. Ministro, las que tuvieron en cuenta los contratantes de 1895 para asignar al Ferrocarril del Sur una subvención de \$ 10,000 en oro por kilómetro. Que la Ley 104 se interpretó así de buena fe, es cosa que se prueba con la siguiente sencillísima consideración: hubiera bastado rebajar *medio centavo* á la subvención kilométrica, para que ella no alcanzara el *máximum* legal, al rededor del cual giran todas las argumentaciones contra el contrato. En treinta kilómetros que tiene la línea del Sur, la rebaja hubiera importado quince centavos en oro, que al tipo de 25,000 por 100, que es el de la mayor depreciación de nuestra moneda, serían \$ 37-50. No es concebible que por tomar indebidamente el empresario esta ridícula suma, se dejara en falso un valioso contrato.

*
* *

El Gobierno, por lo demás, es la única autoridad que en el caso que nos ocupa pudo fijar la inteligencia y el alcance de la Ley 104. La interpretación que no puede variarse, la interpretación obligatoria é inapelable, es la que se hace *con autoridad*, que sólo corresponde al Legislador, conforme al Código Civil. Y el Legislador no ha interpretado la ley.

La interpretación por *via de doctrina*, en la cual se aplica el propio criterio, corresponde, según el Código Civil, á los funcionarios públicos y á los particulares. Por vía de doctrina interpretó el Poder Ejecutivo la ley de ferrocarriles, con la circunstancia muy favorable de que conforme á nuestro Derecho Público, el Poder Ejecutivo ejerce la potestad reglamentaria y “resuelve las consultas que se le hagan relativamente á la manera de aplicar las leyes de los ramos administrativo, fiscal y militar.” (*Constitución*, artículo 120, inciso 3.º, *Ley 149 de 1888*, artículo 71, inciso 3.º). Y si puede resolver consultas con decisiones obligatorias, es evidente que tiene el derecho de interpretación, y que fuera del Congreso y del Poder Judicial, en lo de su competencia, el Gobierno no tiene ni puede tener superior alguno al interpretar las leyes políticas y administrativas.

Contra una interpretación dada á una ley administrativa es, pues, inútil aducir conceptos más ó menos errados del Consejo de Estado, porque éstos, entre otras cosas, no son obligatorios (*Constitución, artículo 141; Ley 149 de 1888, artículo 98*). Ni pueden tampoco alegarse simples opiniones de la Corte de Cuentas en acuerdos declarados nulos por la Corte Suprema, acuerdos, por otra parte, dictados en asuntos de la competencia del Poder Judicial, como son las diferencias suscitadas por la interpretación de cláusulas que pertenecen á contratos bilaterales en litigio. Estos conceptos y esas opiniones, dictadas dentro de una usurpación de funciones las últimas, no pueden tener más fuerza que la que les dé la razón que les asista, y ya hemos visto que todo eso carece de razón.

Por lo demás, es extraño que el Ministerio de Hacienda, que interpretó con justicia y con derecho determinada disposición legal en 1895, sea el que hoy crea, aunque atendido al concepto del Consejo de Estado, que esa interpretación fue incorrecta. De todas suertes, el Ministerio de Hacienda es entidad idéntica, órgano de comunicación del Poder Ejecutivo, por más que los Ministros hayan sido distintas personas; y como las entidades son, como las personas, responsables hasta de sus propios errores, con relación á terceros interesados, síguese de aquí que el Poder Ejecutivo carece de razón legal y moral para que-rellarse de actos de los cuales es el único responsable.

Y tanto más grave es la injusticia y la sinrazón de que en los momentos actuales hace gala el Ministerio de Hacienda, que el mismo Ministro, Dr. Ferreira, que hoy se levanta erguido contra el contrato y el que alega la necesidad de la sanción legislativa, fue el Ministro que debió haberlo remitido al Congreso de 1896, como que era la Legislatura inmediatamente siguiente á la celebración del contrato, y puesto que el Sr. Dr. Ferreira era entonces Ministro de Hacienda. No puedo creer que el Sr. Dr. Ferreira hubiera prescindido de cumplir el deber que le señalaban el artículo 134 de la Constitución, el artículo 77 de la Ley 149 de 1888 y el artículo 1.º de la Ley 68 de 1870, guardando sepulcral silencio ante el Congreso, al respecto de la existencia del contrato del Ferrocarril del Sur; luego debo concluir que el Sr. Dr. Ferreira consideró ese contrato como ajustado á la respectiva ley de autorizaciones.

¡Y ahora resulta el Sr. Dr. Ferreira con que el contrato no está ajustado á la ley de autorizaciones! Entonces el Dr. Ferreira faltó claramente á su deber como Ministro en 1896 y él es, por omisión, en parte, responsable de la ilegalidad del contrato de subvención al Ferrocarril del Sur, puesto que ha debido someterlo á la censura legislativa, conforme á perentorias disposiciones legales ya citadas, y no lo sometió.

*
* *

Entro ahora á probar que el contrato de subvención sí fue sometido, aunque sin necesidad, á la censura legislativa.

Las leyes que acabo de citar imponen á los Ministros del Despacho el deber de presentar, dentro de los primeros quince días de la Legislatura ordinaria siguiente, un informe sobre el estado de los negocios adscritos al respectivo departamento, y esto, entre otras cosas, á fin de que el Congreso pueda ejercer la atribución 14 del artículo 76 de la Constitución. Cumplido ese deber, queda cumplida la obligación del Presidente de la República de "dar cuenta" al Congreso en sus sesiones ordinarias, de los contratos administrativos para ejecución de obras públicas, á que se refiere el inciso 16 del artículo 120 de la Constitución. Y esto es así porque los Ministros son órgano de comunicación del Presidente, según el artículo 134 de la Constitución, y porque no hay ley alguna que establezca ritualidades especiales sobre el modo como el Gobierno deba someter los contratos administrativos á la sanción legislativa.

Ahora bien; el contrato que nos ocupa se celebró en Julio de 1895,

cuando no había Congreso. Lo hubo en 1896 y á éste se dirigió el Sr. Dr. Ruperto Ferreira, como Ministro de Hacienda, en Memoria suscrita el 20 de Julio de 1896, de la cual copio:

A continuación hallaréis, ocupando el primer lugar entre los documentos anexos, los bien elaborados informes presentados por los Sres. Jefes de las seis Secciones en que se hallan actualmente distribuidos los asuntos correspondientes á este Ministerio. Comprenden estos informes la relación completa de lo que ha cursado en la respectiva Sección desde la fecha á que se refiere la Memoria presentada al último Congreso; pero se ha procurado en ellos la mayor concisión, reduciéndolos á lo puramente necesario para dar noticia de cada asunto, teniendo en mira no dar á este trabajo muy vastas dimensiones. Si por esta causa resultare alguna oscuridad ó deficiencia, será siempre fácil complementarlos con cualesquiera datos que se soliciten, pues cada negociado tiene un expediente especial con todos los documentos que le son propios.

Y del “bien elaborado” informe de la Sección de ferrocarriles que el Sr. Dr. Ferreira recomendó tan expresamente al Congreso, recorto lo siguiente, que se halla á las páginas 28 y 29:

FERROCARRIL DE SOACHA—La Gobernación de Cundinamarca celebró con el Sr. D. Carlos Tanco, con fecha 7 de Noviembre de 1892, un contrato para la construcción de un ferrocarril entre la ciudad de Bogotá y el Municipio de Soacha, en el punto que mejor convenga para su prolongación hacia el Sur; este contrato fue aprobado por la Asamblea de Cundinamarca por la Ordenanza número 18 de 1893. El Sr. D. Carlos Tanco cedió el contrato al Sr. Guillermo Torres, por escritura pública número trescientos treinta, otorgada ante el Notario primero de este Circuito, en 7 de Junio de 1895; y aceptado por el Gobierno el traspaso, con la condición de que quedara el Cesionario con todas las obligaciones y derechos que tenía el Concesionario, solicitó aquél, en memorial de fecha 14 de Junio del año próximo pasado, se le concediera una subvención de \$ 10,000 oro por kilómetro construído, en las condiciones del contrato en referencia. El Gobierno aceptó la propuesta; y haciendo uso de las autorizaciones que le concedió la Ley 104 de 1892, sobre ferrocarriles, celebró con dicho Sr. Torres el contrato de fecha 12 de Julio del año próximo pasado, concediendo tal subvención en documentos de crédito especiales, sin interés, contrato que fue publicado en el *Diario Oficial*, número 9,788.

Por el artículo 8.º de este contrato se obligó el Cesionario á presentar al Gobierno los planos y perfiles de la obra contratada; y por el artículo 12 del mismo, se obligó á prestar una fianza personal, á satisfacción del Sr. Tesorero general de la República, por la suma de \$ 10,000, con el objeto de asegurar el cumplimiento de las obligaciones que contrajo.

Ambas condiciones han sido cumplidas religiosamente por el contratista, pues presentó los planos y perfiles de la obra en el tiempo señalado por el contrato, y otorgó la fianza por escritura pública extendida con las solemnidades del caso.

A su turno el Sr. Torres ha cedido el contrato en referencia á una Compañía nacional, legalmente organizada, de la cual es Gerente el Sr. Juan Manuel Dávila; y tanto este nuevo traspaso como los Estatutos que la Compañía ha acordado para la buena marcha de la Empresa, han sido aprobados por el Gobierno.

La zona necesaria para tender la carrilera entre los puntos extremos de la línea debe suministrarla el Departamento de Cundinamarca, de acuerdo con las estipulaciones del contrato sobre construcción de la obra; y por aviso dado últimamente por el Cesionario, se tiene conocimiento de que han principiado ya los trabajos de banqueo, que recibirá rieles tan pronto como lleguen á esta ciudad. Hay pendientes algunos juicios de expropiación de fajas de terreno para la vía, que han impedido la continuación de la línea; y se sabe también que entre la Costa y Facatativá hay bastante material, tanto fijo como rodante, para la obra.

En esta forma dio cuenta el Poder Ejecutivo al Congreso de 1896 de la celebración del contrato, cumpliendo la obligación contenida en la Constitución; en esta forma cumplió el Ministro Sr. Ferreira su *deber constitucional*, como él mismo lo dice á la cabeza de su Memoria. Y aquí es digno de observarse que el Poder Ejecutivo no está obligado á obtener leyes aprobatorias ó improbatorias, sino simplemente á “dar cuenta” de los asuntos.

Pero si ciertos espíritus pensaren que con lo anteriormente copiado no podía considerarse el Congreso suficientemente instruído, por serle necesario un acto especialísimo que llamándole la atención lo llevara á deliberar sobre la materia, yo contesto que ese acto especialísimo existió, aunque no emanó del Ministerio de Hacienda. En efecto, en cumplimiento de una resolución de la Asamblea de Cundinamarca, el Gobernador se dirigió á la Cámara de Representantes en oficio número 777, de 31 de Agosto de 1896, alegando que el contrato de subvención era ilegal, pidiendo que la Nación se hiciera cargo de pagar la zona del Ferrocarril y excitándola á ejecutar la atribución 14 del artículo 76 de la

Constitución. La comisión á la cual pasó en estudio la nota del Gobernador informó lo siguiente, que tomo de los *Anales de la Cámara de Representantes*, número 108, de 12 de Enero de 1897: "Dígase á S. S. el Gobernador de Cundinamarca, en respuesta á su solicitud de 31 de Agosto último, que la Cámara de Representantes carece de facultad para entrar á examinar el contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y el Sr. Guillermo Torres, sobre construcción de un ferrocarril de Bogotá á Soacha, con el fin de aprobarlo ó improbarlo, por hallarse dicho contrato comprendido en lo dispuesto en la primera parte del artículo 2.º de la Ley 104 de 1892; y que mucho menos podría la Cámara pretender que el contrato en referencia fuese modificado sin anuencia de una de las partes interesadas."

Hay más: en la sesión del día 14 de Noviembre de 1896 la Cámara de Representantes aprobó, en momentos de cerrarse el segundo debate de un proyecto de ley "por la cual se hace una cesión al Departamento de Cundinamarca y se le releva de una obligación," el siguiente artículo, propuesto y sustentado por el H. Representante Enrique Forero: "El Gobierno Nacional se subrogará al Departamento de Cundinamarca en la obligación que por este contrato tiene de suministrar la faja ó zona para el Ferrocarril de Soacha, en virtud del contrato celebrado en 7 de Noviembre de 1892 entre el Gobierno del Departamento y el Concesionario." El proyecto no alcanzó á ser ley, pero la aprobación del artículo inserto prueba también que la Cámara consideró legal el contrato de subvención, pues al haberlo considerado ilegal habría optado por improbarlo, en lugar de pretender recargar á la Nación con nuevas y cuantiosas erogaciones. (*Anales de la Cámara*, número 72, de 25 de Noviembre de 1896).

Hay más todavía: al año siguiente, en 1898, la Cámara de Representantes, por medio de proposición especial aprobada el 15 de Octubre, pidió el contrato sobre el Ferrocarril del Sur, y comisionó á los Representantes Domingo Silva Otero y Marceliano Pulido, para que se trasladaran al Ministerio de Hacienda á exigirlo, junto con otros documentos. El Gobierno entregó el contrato y el Sr. Silva Otero, en la sesión del 22 de Octubre, presentó á la Cámara "los documentos encontrados en el Ministerio de Hacienda, referentes á la construcción del Ferrocarril de Soacha." (*Anales de la Cámara*, números 45 y 48, de 25 y 30 de Noviembre de 1898, respectivamente). Tratándose nada menos que de echar á tierra los actos de la administración que en ese año terminó, el momento no podía ser más propicio para promover la improbación del contrato, aunque ese acto fuera ya atentatorio. La Cámara guardó silencio; se limitó á proponer la derogación de la Ley 104, y sin observación de ninguna especie devolvió el contrato al Ministerio de Hacienda, con nota número 449, de 18 de Noviembre de 1898, suscrita por el Secretario, Sr. Miguel G. García Sierra.

Y en cuanto al Congreso actualmente reunido, fui yo quien, trece días después de instalado, elevé á S. S. mi memorial de 3 de Julio, en el cual se lee: "Si S. S. cree que el contrato mencionado no está ajustado á la ley de autorizaciones, S. S. debe, sin pérdida de tiempo, someterlo á la censura del Cuerpo Legislativo, actualmente reunido."

Sin embargo, á efecto de estar de acuerdo con S. S., siquiera por breves momentos, concedo en gracia de discusión que el contrato es absolutamente ilegal y que todos los Congresos posteriores á su celebración estuvieron perfectamente á oscuras sobre su existencia.

En este caso la Empresa del Ferrocarril es irresponsable totalmente de que los Ministros de Hacienda no hayan cumplido su deber, ni el Congreso tampoco. Esas omisiones, voluntarias ó involuntarias, no pueden violar ni quebrantar los derechos de la Empresa, la cual por esta faz y de acuerdo con la Legislación civil del país, puede querrellarse por daños y perjuicios.

En este caso también el deber de S. S.^a, desde luego que cree en la ilegalidad del contrato, era remitir el mismo contrato á la censura legislativa, por más que el Congreso sea extraordinario; pues si bien este carácter quita al Legislador su propia iniciativa, no anula el derecho del Poder Ejecutivo para someter á su consideración los asuntos que tenga á bien. Tanto es así, que S. S.^a mandó á la Cámara el contrato sobre el Ferrocarril de Santamarta.

Y en vez de hacer las cosas así, S. S.^a resuelve mis memoriales de 3 de Julio y 30 de Agosto del modo siguiente :

“ El Gobierno estima que el contrato celebrado por este Ministerio en 6 de Julio de 1895 con el Sr. D. Guillermo Torres, en su carácter de Cesionario de la Empresa del Ferrocarril de Bogotá á Soacha, que corre publicado en el *Diario Oficial* número 9,788, no está perfeccionado; en consecuencia, el Gobierno se abstiene de tomar en consideración los asuntos relacionados con la referida Empresa, hasta tanto que dicho contrato tenga la sanción legislativa.”

¡ Y esto se comunica á la Empresa en respuesta á un memorial, el de 3 de Julio, en que con toda instancia se pedía al Ministerio que mandara el contrato al Congreso !

Declarado lo anterior por el Gobierno, queda la Empresa en condición de que no se le resuelva nada, por más que sea obligación de los funcionarios públicos dar pronta resolución á las peticiones de los particulares. Esto, á más de violar el artículo 45 de la Constitución, constituye pura y simplemente caso de DENEGACIÓN DE JUSTICIA, ya que la Resolución impide el ejercicio de los medios que las leyes han concedido para proteger y alegar el derecho.

Aquí debiera concluir; séanme permitidas cuatro palabras más.

Puesto que el Gobierno no estima legal el contrato de subvención, ni propone los pasos para perfeccionarlo, ni acepta la rescisión en los equitativos términos de mi memorial de 30 de Agosto, la Empresa declara que á virtud de lo resuelto por S. S.^a y visto el artículo 5.^o de la Ley 68 de 1870, niega de hoy en adelante el derecho de la Nación á la propiedad del Ferrocarril del Sur, pasado el usufructo; protesta contra el Ministerio de Hacienda por denegación de justicia, y apela al Poder Judicial.

Bogotá, Septiembre 29 de 1903.

El Gerente del Ferrocarril del Sur,

ENRIQUE MORALES R.